

Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Landshut; Ergebnis der öffentlichen Anhörung

Gremium:	Finanz- und Wirtschaftsausschuss Hauptausschuss Plenum	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	FiWi: 1 HA: 5 PL: 2	Zuständigkeit:	Tiefbauamt
Sitzungsdatum:	FiWi: 07.05.2024 HA: 13.05.2024 PL: 17.05.2024	Stadt Landshut, den	30.04.2024
Sitzungsnummer:	FiWi: 18 HA: 46 PL: 53	Ersteller:	Aß, Franziska Stadler, Magnus

Vormerkung:

Am 15.12.2023 haben die Mitglieder des Plenums die Maßnahmen für den Nahverkehrsplan im städtischen Aufgabengebiet beschlossen (Anlage 1).

Diese waren:

- Beschluss einer Taktverdichtung der Linie 11 bis zur Prof.-Schott-Straße (auf einen 30min-Takt; Zuwachs Defizit ca. 140.000€/Jahr) und einer Linienanpassung zur Erschließung der geplanten Wohnbebauung am „Hitachi-Gelände“. Nach endgültigem Beschluss des Nahverkehrsplans kann diese Maßnahme wegen der erforderlichen Beschaffung in 2026 umgesetzt werden.
- Taktverdichtung der Linie 5 auf einen 30min-Takt sowie eine Anpassung der Linienführung in das Neubaugebiet Am Mitterfeld (Zuwachs Defizit ca. 250.000€/Jahr). Umsetzung in 2026.
- Beschluss einer Taktverdichtung der Linie 10 auf einen 30min-Takt. (Zuwachs Defizit ca. 200.000€/Jahr). Eine Umsetzung erfolgt in 2026.
- Beschluss einer Linienenerweiterung der Linie 8 bis zum Ländtorplatz. (Zuwachs Defizit ca. 40.000€/Jahr). Hier kann die Umsetzung ab 2025 erfolgen.
- Beschluss der Innentstadtdurchfahrt der Linie 7, die durch die Spiegelgasse und den Josef-Deimer-Tunnel führt, um einen Ringschluss zu erzielen. (Zuwachs Defizit 140.000€/Jahr). Um möglichst wenig Gegenverkehr und Störungen für den Linienbus durch die Spiegelgasse zu gewährleisten, wird dazu eine spezielle Signalisierung nur bei OV-Anforderung und unter Beibehaltung der bisherigen Fahrtrichtung eingerichtet. Das weitestgehend störungsfreie Funktionieren dieser Variante ist abhängig vom Grad der Eindämmung des regelwidrigen Verhaltens des MIV (Reduzierung der unberechtigten Spiegelgassen-Durchfahrten). Eine Umsetzung ist nach Realisierung der Lichtsignalanlage in 2025 geplant.
- Eine Taktverdichtung der Linie 3 beschränkt auf die Hochlastzeiten wird wegen des zu erwartenden Kostendefizits nicht weiterverfolgt.
- Eine Konzeptstudie wird in Form eines Prüfauftrages in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Darin sollen die Potentiale für ein On-Demand-Angebot auf den Abendlinien 104,105, 109 und 110 inklusive Betriebssimulation und unter Einbezug der Fördermöglichkeiten seitens des Freistaats und des Bundes genauer betrachtet werden.

Der Beschluss der Maßnahmen war zugleich die Freigabe zur öffentlichen Anhörung und Beteiligung von offiziellen Stellen. Beteiligt wurden 35 Stellen, von denen zwölf Stellen Anmerkungen einreichten (Anlage 2). Die beteiligten Stellen hatten die Möglichkeit, sich zu den für die Stadt Landshut relevanten Passagen zu äußern, da der Landkreis Landshut bereits vorab die für beide gültigen Teile im Kreistag beschlossen hatte. Seitens der Fachstellen wurde die Relevanz eines gut funktionierenden städtischen Nahverkehrsnetzes betont.

Von der Polizei wurden zunächst Vorbehalte gegen die beschlossene Ampellösung in der Spiegelgasse (Beibehaltung der Fahrtrichtung in Kombination mit einer signalisierten Busdurchfahrt) geäußert. In einem Abstimmungsgespräch zwischen der Polizeiinspektion Landshut, dem Straßenverkehrsamt und dem Tiefbauamt bezüglich der geplanten Führung der Buslinie 7 durch die Spiegelgasse, konnten die Bedenken der Polizei (Rückstau in der Spiegelgasse, Behinderung von Polizeieinsätzen, siehe Anlage: Öffentliches Anhörungsverfahren) ausgeräumt werden, sofern wie geplant folgende begleitende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Keine Stellplätze direkt vor Ampelmast für ausreichende Sichtbeziehung auf Signalgeber.
- Markierung von Senkrechtparkern in der Neustadt vor der Martinschule, um die Fahrbahn zu verbreitern: Insgesamt entfällt voraussichtlich nur ein Stellplatz
- Markierung einer Mittellinie bis zur Kirchgasse.
- Absolutes Halteverbot Längsparken in der Spiegelgasse vor Martinschule: Voraussichtlich vier Stellplätze Bewohnerparken entfallen.
- Absolutes Halteverbot in der Spiegelgasse; Ausnahme Ladezone mit Ausweichbucht.
- Bessere Sichtbarkeit der vorhandenen Verkehrsschilder für das Durchfahrtsverbot.

Mit Umsetzung dieser Maßnahmen werden Polizeieinsätze durch die Busanforderung, den Ampelbetrieb oder die Busdurchfahrt (1x pro Stunde) nicht behindert. Gelegentlich ist mit einer Busbegegnung der Einsatzfahrzeuge zu rechnen. Durch die o.g. Maßnahmen sind ausreichende Begegnungsstellen geschaffen. Die bisher vor der Bindergasse, am Eck des Polizeigebäudes vorgesehene Bushaltestelle, wird unmittelbar nach der Bindergasse eingerichtet, um das Parken vor der Polizei nicht einzuschränken. Dabei entfallen nur zwei Stellplätze.

Das Straßenverkehrsamt merkt an, dass um Behinderung in der Spiegelgasse zu vermeiden, ein Teil der Bewohnerstellplätze verlegt werden muss. Nach Ansicht des Straßenverkehrsamtes könnte eine Kompensation der Bewohnerstellplätze nördlich der Bindergasse – im Anschluss an die geplante Verlegung der Bushaltestelle - erfolgen. Eine entsprechende Anzahl Kurzparkplätze in der Neustadt entfallen dadurch.

Ebenso wurde eine Ablehnung des Maßnahmenvorschlags einer Taktverdichtung der Linie 3 kritisiert. VCD, Fahrgastbeirat, IHK, Stadtplanungsamt sowie der Seniorenbeirat merkten an, dass ein Beibehalt eines 30-Minutentaktes den Potentialen dieser Linie nicht gerecht würde. Des Weiteren wurde ein On-Demand-Konzept gefordert, welchem mit dem Beschluss einer Konzeptstudie Rechnung getragen wird.

Weiterhin wurden Anmerkungen zum Thema Barrierefreiheit, Umbau von Haltestellen und dem wichtigen Beitrag eines attraktiven ÖPNV-Angebots zur Erreichung der Klimaschutzziele eingereicht.

Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde der Anschluss des Südbahnhofes in Landshut Achdorf durch die Linie 7 vom Gutachter untersucht, da dadurch ein direkter Anschluss an das Stadtzentrum bzw. an das Landratsamt und das Kreiskrankenhaus gegeben wäre. Durch die unpassenden Umlaufzeiten der Busse ist eine Anpassung an die Schienenzeiten nur in eine Richtung für die Linie 7 möglich und wäre hinsichtlich der Nutzung und der hohen Kosten nicht finanziell darstellbar. Auf Stadtratsanfrage wurde ebenso die Anbindung des Südbahnhofes durch die Linie 10 geprüft. Von dieser Anbindung an den Südbahnhof profitieren vor allem die Anwohner an der Linie 10: Klausenberg, Birkenberg, Metzental/Lainerbuckel. Hierbei ergaben sich zwei Varianten der Linienführung (Anlage 3). Ausschlaggebend bei beiden Varianten ist eine Orientierung an den An- und Abfahrtszeiten des

Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), welcher auf der Strecke Landshut Hauptbahnhof - Mühdorf verkehrt.

Bei Variante 1, welche vom Ländtorplatz über den Südbahnhof führt, liegen die Vorteile darin, dass Birkenberg sowie Lainerbuckel in direkter Linie an die Schiene angebunden werden. Jedoch liegt die Anbindung des Birkenbergs zeitlich nach dem Lainerbuckel. Eine günstige Anbindung an den SPNV am Südbahnhof kann nur in eine Richtung (Geisenhausen oder Hbf Landshut) eingerichtet werden. Des Weiteren ist durch die An- und Abfahrtszeiten der Züge kein 30-Minutentakt möglich, sodass sich nachfolgend nach zwei eng getakteten Fahrten eine größere Pause ergibt.

Bei der Variante 2 fährt der Bus über den Südbahnhof und dann über das Rosental eine Schleife über den Birkenberg, erneut über den Südbahnhof und dann erst die Route in das Metzental. Somit wird die Pettenkofersstraße zweimal hintereinander von einer Linie befahren, was folglich durch eine Verdichtung auf einen 30-Minutentakt viermal pro Stunde bedeutet. Die zusätzliche Schleife hat die Vorteile, dass sich ein 30-Minutentakt zu festen Zeiten ergibt, die Linienwege gleichbleiben und die Anbindung an den SPNV am Südbahnhof in beide Richtungen eingerichtet werden kann.

Ziel beider Varianten ist es, die Wohngebiete am Birkenberg und im Metzental an den Südbahnhof anzubinden. Doppelte Fahrten müssten hierzu in Kauf genommen werden. Insbesondere im Hinblick auf die Einhaltung eines durchgehenden 30-Minutentakts und eine günstige Anschlusssicherung zum SPNV am Südbahnhof in beide Richtungen wäre die Variante 2 vorzuziehen, auch wenn sich für die Bewohner des Metzental/ Lainerbuckels etwas längere Fahrzeiten ergeben.

Pro Jahr ergeben sich rund 12.000 Mehrkilometer. Die Kosten liegen aufgrund der doppelten Strecke der Pettenkofersstraße mit ca. 10.000 € geringfügig über den 200.000 €, die für eine Taktverdichtung anberaumt werden.

Variante 1 - Unterschiedliche Linienwege mit Durchbindung

Vorteile	Nachteile
- Fahrten Südbahnhof nur bei SPNV-Zeiten	- Anbindung Birkenberg erst nach Lainerbuckel
- Birkenberg und Lainerbuckel mit Anbindung	- kein 30 Min.-Takt (10/50 bzw. 15/45) bei SPNV Richtung Geisenhausen/Vilsbiburg
	- keine Taktverdichtung bei SPNV Richtung Landshut HBF (zeitgleiche Streckenabschnitte)
	- Umstieg Ländtorplatz Li. 2 / 4 nur stündlich
	- je Fahrtrichtung zwei unterschiedliche Linienwege
	- unterschiedliche Fahrplanzeiten je Zielrichtung SPNV
	- nur Anbindung in Richtung Geisenhausen/Vilsbiburg sinnvoll
	- Längerer Linienweg mindert Attraktivität der Linie 10

Variante 2 - Gleiche Linienwege mit Schleife Birkenberg

Vorteile	Nachteile
- durchgehender 30 Min.-Takt	- durch Schleifenfahrt Birkenberg doppelte Anzahl Fahrten Pettenkofersstraße
- gleichbleibende Linienwege	- Anbindung Südbahnhof auch bei Zeiten ohne SPNV
- Umstieg Ländtorplatz Li. 2 / 4 halbstündlich	- keine direkte Anbindung Lainerbuckel bei Abfahrt SPNV
- gleichbleibende Fahrplanzeiten für Variante A und B	- Ausstieg Lainerbuckel nach SPNV Ankunft erst nach Schleife Birkenberg
	- Längerer Linienweg mindert Attraktivität der Linie 10

Varianten für einen Anschluss des Südbahnhofes durch die Linie 10

Beschlussvorschlag:

Dem Plenum wird empfohlen zu beschließen:

1. Vom Bericht über das Anhörungsverfahren des Nahverkehrsplanes wird Kenntnis genommen.
2. Vom Bericht über die erforderlichen Maßnahmen (Markierung Senkrechtparker, Ausweichbucht, Ladezone), um die Busdurchfahrt der Linie 7 mit Signalisierung zu

ermöglichen, sowie über die Anpassung und Verlegung der Bewohnerparkzonen in der Spiegelgasse und in der Neustadt vor der Polizei wird Kenntnis genommen.

3. Der Nahverkehrsplan, der einen Bestandteil des Beschlusses bildet, wird mit einem Anschluss des Südbahnhofes über die Linie 10 in der Variante 2 beschlossen.

Anlagen:

Anlage 1 - Beschluss Plenum 15.12.2023

Anlage 2 - Öffentliches Anhörungsverfahren

Anlage 3 - Linienführung Anbindung Südbahnhof