

Maßnahmenkatalog aus dem Klimaaktionsplan

Gremium:	Umweltsenat	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	4	Zuständigkeit:	Amt für Umwelt-, Klima- und Naturschutz
Sitzungsdatum:	28.04.2025	Stadt Landshut, den	31.03.2025
Sitzungsnummer:	33	Ersteller:	Kasperczyk, Maria

Vormerkung:

Wie vom Umweltsenat in seiner Sitzung vom 24.09.2024 beschlossen, wurden von der Verwaltung für die einzelnen Maßnahmenvorschläge des Klimaaktionsplans Umsetzungsmöglichkeiten geprüft und Vorschläge für das weitere Vorgehen erarbeitet.

Grundsätzlich ist folgendes festzustellen:

Die Maßnahmenvorschläge wurden von Seiten der Verwaltung hinsichtlich des Aspekts des Klimaschutzes als sehr wichtig eingestuft.

Die vollständige Umsetzung der Maßnahmen sind jedoch mit sehr hohen personellen und finanziellen Aufwendungen verbunden.

Da in der aktuellen Haushaltssituation sogar zwingend erforderliche Maßnahmen so weit möglich zurückgestellt werden wurde eine Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen in dem Umfang und Zeitplan, der im Klimaaktionsplan vorgesehen ist, als teils utopisch bewertet.

Im Folgenden wird die Bewertung der Maßnahmenvorschläge im Einzelnen dargestellt. (Die Reihenfolge der Maßnahmen entspricht nicht immer der Nummerierungsreihenfolge gemäß Klimaaktionsplan.)

Maßnahme eL1: Energiemanagement in kommunalen Liegenschaften

Grundsätzlich wird ein Energiemanagement für die kommunalen Liegenschaften als sinnvoll erachtet. Eine Implementierung in das – kürzlich beauftragte - CAFM-System ist geplant; voraussichtlich ab 2029.

Die im Maßnahmensteckbrief genannte Förderungsmöglichkeit für Personal für die Implementierung und Erweiterung eines Energiemanagements besteht aktuell nicht mehr.

Maßnahme eL1: Aktive Einbindung und Schulung von Hausmeistern

Eine aktive Einbindung und Schulung von Hausmeistern ist grundsätzlich bereits Ziel. Das Interesse der einzelnen Hausmeister für Energie-Themen und das daraus resultierende Engagement ist jedoch sehr unterschiedlich.

Ca. zweimal jährlich findet eine Hausmeister-Besprechung statt. Hier werden bei Bedarf einzelne Energie-Themen angesprochen.

Gruppenschulungen für alle Hausmeister werden aufgrund der verschiedenen Anforderungen der jeweils betreuten Liegenschaften und technischen Anlagen und der unterschiedlichen Vorkenntnisse als wenig zielführend gesehen. Geeigneter sind einzelne Gespräche/Beratungen zu individuellen Fragestellungen. Um hierbei alle Hausmeister zu erreichen, auch solche, die sich bisher wenig zu energetischen Fragestellungen einbringen, ist verstärkter Personalaufwand notwendig. Zur Erarbeitung von motivierenden Formaten ist die Zusammenarbeit mit dem Klimaschutzmanagement zu verstärken.

Hierfür ist in einem ersten Schritt vorgesehen, dass die Klimaschutzmanagerin an der nächsten Hausmeisterbesprechung teilnimmt und dort den Maßnahmenvorschlag vorstellt, sowie Interesse, Hemmnisse und Themen aufnimmt.

Maßnahme eL3: Sanierungsfahrplan für kommunale Liegenschaften

Die Umsetzung von Sanierungen an den kommunalen Liegenschaften zur Steigerung der energetischen Effizienz und Verringerung von Treibhausgasen wird als dringende Aufgabe betrachtet.

Ist es Ziel, entsprechende Maßnahmen an allen städtischen Liegenschaften umzusetzen, ist eine individuelle Sanierungsstrategie und ein Sanierungsfahrplan für eine sinnvolle zeitliche Staffelung notwendig. Derzeit stellt sich die Lage in der Stadt Landshut jedoch so dar, dass ein massiver Sanierungsstau vorliegt und sich die Sanierungsreihenfolge zwangsläufig aus dem Baualter ergibt. Die im Steckbrief genannten Sanierungsprojekte (GS Peter und Paul, GS Karl-Heiß, GS/MS Nikola, GS/MS Wolfgang) sind prioritär umzusetzen. Im Haushalt 2025 konnten jedoch auch diese Projekte nicht berücksichtigt werden.

Zu diesem Zeitpunkt einen über diese Projekte hinausgehenden Sanierungsfahrplan zu erstellen bringt keinen Mehrwert. Die Maßnahme sollte daher zunächst nicht umgesetzt, jedoch zu einem späteren Zeitpunkt nochmals geprüft werden.

Eine zeitnahe Umsetzung der vorgenannten Sanierungsprojekte wird als dringende Maßnahme empfohlen.

Maßnahme eL4: Anreize für klimaschonendes Verhalten der Mitarbeiter schaffen

Die Maßnahme wird grundsätzlich befürwortet. Ergänzend zur Schaffung von Anreizen sind auch Maßnahmen zur Motivation der Mitarbeitenden durch Informationen und Bewusstseinsbildung umzusetzen.

Es gibt für Mitarbeiter aktuell bereits einige Angebote:

- Kostenlose Nutzung der Stadtbusse für Stadtwerkemitarbeiter
- Jobrad (seit **01.03.2025**): Möglichkeit für Mitarbeitende der Stadt Landshut bzw. der HL. Geistspitalstiftung im Rahmen einer Entgeltumwandlung am Fahrradleasing teilzunehmen
- Fahrräder, Pedelecs und Fahrradanhänger stehen für Dienstfahrten zur Verfügung, sowie Elektro-Kfzs
- Lastenfahrrad Gabriel kann im Rathaus 1 kostenlos für Dienstfahrten sowie private Fahrten ausgeliehen werden (gilt für alle Bürger)
- Rabatt (i.d.R. 10 %) für Mitarbeitende der Stadt Landshut bei mehreren Radhändlern in Landshut und Umgebung
- Jährliche Teilnahme der Stadt Landshut an der Aktion „Stadtradeln“ mit Preisen für die aktivsten Teams und Radler; Aufruf an Mitarbeitende sich zu beteiligen, z.B. im Team „Stadtverwaltung“ bzw. einem Unterteam davon
- Verleih von Stromverbrauchsmessgeräten an Mitarbeitende
- Homeoffice-Möglichkeiten

Folgende weitere Maßnahmen sollen kurzfristig umgesetzt werden:

- Verstärkte Bewerbung der o.g. bestehenden Anreize bei den Mitarbeitenden
- Einstellung von Informationen zur Energie- und CO₂-Bilanz der Stadt und der Stadtverwaltung sowie Energiespar-/effizienz-Tipps ins Intranet
- Entwicklung und Einführung eines betrieblichen Vorschlagswesens für Klimaschutzmaßnahmen
- Prüfung einer Ausweitung der kostenlosen Stadtbus-Nutzung auf weitere/alle Mitarbeiter der Stadtverwaltung

Weitere Anreize für Mitarbeitende sowie für Gebäudenutzer (z.B. Schüler, Lehrer, ...) und Besucher sollen laufend geprüft werden.

Maßnahme eL5: Optimierung der Straßenbeleuchtung

Es ist geplant, die komplette Straßenbeleuchtung in der Stadt Landshut auf LED umzurüsten. Eine smarte Steuerung wurde in die Planungen mit aufgenommen. Die Ausschreibung der Umrüstung wird voraussichtlich Mitte 2025 erfolgen, die Ausführung der Umrüstung in 2026.

Maßnahme eL6: Solarstrategie für städtische Liegenschaften

Es werden bereits, entsprechend den verfügbaren Haushaltsmitteln, fortlaufend neue PV-Dachanlagen errichtet.

Die Erarbeitung einer Solarstrategie in Zusammenarbeit von Gebäudewirtschaft und Stadtwerken wird als sinnvoll betrachtet und grundsätzlich befürwortet.

Im Zuge der Bearbeitung des vorliegenden Maßnahmenvorschlags haben bereits Gespräche zwischen dem Amt für Gebäudewirtschaft, den Stadtwerken (Erzeugung) und dem Klimaschutzmanagement stattgefunden. Es wurde vereinbart, dass das Amt für Gebäudewirtschaft und die Stadtwerke beim Ausbau von Dach-PV-Anlagen auf städtischen Liegenschaften verstärkt zusammenarbeiten. In diesem Zug sollen zu Beginn folgende Punkte abgestimmt und „harmonisiert“ werden:

- Herangehensweise Potentialermittlung möglicher PV-Flächen
- Umsetzungsstrategie zur Aufnahme und Auswertung von Verbrauchs- bzw. Erzeugungszählermessdaten
- Abgleich der Standards bei Planung und Ausführung von PV-Anlagen zwischen Stadtwerke und Amt für Gebäudewirtschaft
- Optionen zur Eigenverbrauchsoptimierung (Einsatz von Batteriespeichern, thermische Zusatzheizung, Gebäudemanagement, smarte Erzeugungs-Nutzungs-Steuerung etc.)
- Einheitliches Messkonzept mit Nulleinspeisung oder Einspeisemanagement (Abstimmung mit Bereich Netze bzw. Netzbetreiber notwendig).

In der Solarstrategie sollen insbesondere auch bestehende Anlagen berücksichtigt werden die demnächst aus der EEG-Förderung fallen, um hierfür zeitnah Anschlusskonzepte für den zukünftigen Betrieb zu erarbeiten.

Einschränkend ist jedoch zu sagen, dass eine Solarstrategie nur sinnvoll ist, wenn ausreichend Mittel für eine Umsetzung zur Verfügung stehen.

Es wird empfohlen, bereits geplante PV-Anlagen und ggf. zugehörige Speicher zeitnah umzusetzen und weitere Projekte im Rahmen der Solarstrategie zu priorisieren, zu planen und entsprechende Haushaltsmittel vorzusehen.

Maßnahme E1: Initiieren eines Klimaschutz-Unternehmensnetzwerks

Da die Wirtschaft einen wesentlichen Anteil an den Energieverbräuchen und Treibhausgasemissionen im Stadtgebiet hat, wird es als wichtige Maßnahme erachtet, Unternehmen bei der Umsetzung von energetischen und Klimaschutzmaßnahmen zu unterstützen, bspw. durch die Initiierung eines Unternehmensnetzwerks.

Aktuell stellen sich die Rahmenbedingungen für die Einführung eines Netzwerks jedoch als schwierig dar. Die Unternehmen stehen aktuell vor vielen verschiedenen Unsicherheiten und Herausforderungen. Die notwendige zeitliche Kapazität für eine zielführende Klimaschutz-Netzwerkarbeit kann voraussichtlich von vielen Unternehmen nicht aufgebracht werden. Über das Unternehmensnetzwerk Klimaschutz der DIHK (Deutsche Industrie- und Handelskammer) besteht bereits ein breites Angebot an Beratungs- und Qualifizierungsmaßnahmen für interessierte Firmen.

Es wird vorgeschlagen, vorerst über den Newsletter der Wirtschaftsförderung in Zusammenarbeit mit dem Klimaschutzmanagement und im Winter 2025/26 im Rahmen einer Veranstaltung des Klimaschutzmanagements/der Wärmeplanung (unterstützt von der Wirtschaftsförderung) verstärkt über Energieeffizienz- und Klimaschutzthemen sowie entsprechende Fördermöglichkeiten und Ansprechpartner zu informieren. Die Initiierung eines Unternehmensnetzwerks soll zu einem späteren Zeitpunkt nochmals geprüft werden.

Maßnahme Ö1: Öffentlichkeitsarbeit: Niedrigschwelliges Informationsangebot

Eine stetige, sichtbare und an die verschiedenen Zielgruppen angepasste Öffentlichkeitsarbeit wird als sehr wichtige Maßnahme erachtet, welche gegenüber der Vergangenheit deutlich ausgebaut werden muss.

Hierbei sollten, ergänzend zur laufenden Öffentlichkeitsarbeit, im Abstand von ca. einem Jahr größere Kampagnen mit erhöhter Sichtbarkeit zu wechselnden Themen durchgeführt werden. Für das Jahr 2025 wurde eine Kampagne zum Thema Rad- und Fußverkehr/15-Minuten-Stadt Landshut erarbeitet, welche voraussichtlich im April und Mai 2025 laufen wird und anschließend von der Öffentlichkeitsarbeit zur Bewerbung der Landshuter Radnacht und der Aktion STADTRADELN abgelöst wird.

Seit Ende 2024 gibt es im Amt für Umwelt-, Klima- und Naturschutz eine befristete Stelle (0,5 VZÄ) zur Unterstützung des Amtes und insbesondere des Klimaschutzmanagements bzw. der mit Klimaschutzmaßnahmen betrauten Fachstellen bei der Planung und Umsetzung von Öffentlichkeitsmaßnahmen. Hierbei wird sowohl mit der Pressestelle als auch mit dem Fachbereich Marketing und Tourismus zusammengearbeitet. Diese Personalstelle ermöglicht eine effiziente professionelle Umsetzung von Maßnahmen, insbesondere durch die Erstellung von graphischen Inhalten, sowie einen „roten Faden“.

Es wird empfohlen diese Personalstelle zu entfristen, um eine langfristig professionelle und effiziente Öffentlichkeitsarbeit sicherzustellen.

Maßnahme Ö2: Bereitstellung einer kommunalen Förderung für Bürgerinnen und Bürger

Die umliegenden Märkte Altdorf und Ergolding sowie die Stadt Vilsbiburg haben bereits seit vielen Jahren Förderprogramme für Klimaschutzmaßnahmen von Bürgern. Anfragen von Landshuter Bürgern nach kommunalen Förderprogrammen gehen regelmäßig ein.

Die Einführung eines Förderprogramms bringt direkte und indirekte Effekte für den Klimaschutz:

- Durch umgesetzte geförderte Maßnahmen werden Treibhausgasemissionen verringert. Hier kann die städtische Förderung das „Zünglein an der Waage“ für die Maßnahmenumsetzung sein oder auch ein Auslöser, dass sich Bürger überhaupt mit einer möglichen Maßnahmenumsetzung befassen.
- Die Existenz eines kommunalen Förderprogramms ermöglicht eine Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung mit „positivem Aufhänger“.
- Mit der Einführung eines Förderprogramms für Bürger kann ein Imagegewinn für die Stadt Landshut sowie für das Thema Klimaschutz verbunden sein.

In der aktuellen Haushaltssituation wird die Einführung eines Förderprogramms als nicht geeignet eingestuft. Es wird vorgeschlagen, den Maßnahmenvorschlag zu einem späteren Zeitpunkt nochmals zu prüfen. Hierbei sollen bei der Auswahl von Fördergegenständen auch die Erkenntnisse des Kommunalen Wärmeplans (bzw. der Vorarbeiten hierzu) berücksichtigt werden. Des Weiteren ist bei der Konzeption ein möglichst geringer Verwaltungsaufwand anzustreben.

Vorbemerkung zu den Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität

Die letzte Mobilitätserhebung für Landshut zeigt, dass weiterhin häufig auch die kurzen Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden. So sind etwa 50 % der Pkw-Wege kürzer als 4-5 Kilometer (Haushaltsbefragung zur Mobilität 2018/19, S. 86). Ebenso stieg zuletzt 2021 bundesweit die Pkw-Dichte auf ein Rekordhoch von 580 Autos pro 1.000 Einwohner (Statistisches Bundesamt). Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität in Landshut gilt es,, das Angebot der Verkehrsarten des Umweltverbunds (Radverkehr, ÖPNV, Fußverkehr, Sharing-Angebote etc.) auszubauen und zu optimieren und gleichzeitig den vermeidbaren Kfz-Verkehr im Stadtgebiet zu reduzieren bzw. dessen negative Auswirkungen auf den Umweltverbund einzudämmen.

Hierzu sind die Radinfrastruktur und der ÖPNV auszubauen und gleichzeitig begleitende Maßnahmen (Push-Faktoren) umzusetzen, die dazu beitragen den hohen Kfz-Verkehr einzudämmen bzw. zu kanalisieren (Parkraumbewirtschaftung, Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem städtischen Hauptstraßennetz, wohnstandortbasierte Mobilitätskonzepte, Sharing-Angebote, Mobilitätsplattform).

Maßnahme M1: Stärkung des Radverkehrs

Die Maßnahme „Stärkung des Radverkehr“ inkl. den beschriebenen Einzelmaßnahmen entspricht grundsätzlich den Zielen und Inhalten des Radverkehrskonzepts. Das Radverkehrskonzept wurde 2014 erstmals erstellt und wird regelmäßig fortgeschrieben (zuletzt 2020). Ziel ist, dass der Anteil des Radverkehrs innerhalb der Stadt Landshut von 28 % im Jahr 2020 auf 35 % im Jahr 2030 angehoben wird.

Diese Maßnahmen sollten umgesetzt werden. Wie im Maßnahmensteckbrief dargestellt, ist dies notwendig, allerdings alleine nicht ausreichend für die angestrebte Treibhausgaseinsparung.

Es wird empfohlen, folgende Maßnahmen prioritär umzusetzen:

1. Ausbau fehlender Verbindungen des Radwegenetzes (Programm Lückenschluss)

„Netzlücken sind fehlende oder mangelhafte Verbindungen im Radwegenetz, die zu großen Umwegen führen und Radfahrer ggf. auch auf weniger sichere Routen zwingen. Die Beseitigung von Netzlücken ist deshalb sehr wichtig, um sichere und attraktive Radverbindungen zu schaffen und letztlich mehr Verkehrsteilnehmer zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen.“ (Radverkehrskonzept für Landshut 2020):

1.1. Mitterwöhr Isarstege

Das Schließen der Netzlücke im Radwegenetz zwischen der Auwaldsiedlung, Mitterwöhr und der Nachbargemeinde Ergolding durch den Bau zweier Isarstege ist Voraussetzung für eine Vielzahl lokaler und überörtlicher Wegebeziehungen und ermöglicht in vielen Fällen erst den Umstieg auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad.

1.2. Netzlücke zwischen Kutschenreutherweg und Rennweg (Stadtteil-Radroute Hbf - Landshut-West, Schulweg HLG)

Ein Lückenschluss zwischen Kutschenreutherweg und Rennweg fehlt seit Jahren. Alternative Wege z.B. zwischen Haydnstraße und J.-Schumann-Str. sind eng für Fußgänger und Radfahrer, kreuzen unübersichtliche Einmündungen und den Rennweg oder verlaufen über Privatgrund.

1.3. Löschenbrandunterführung – Wilhelm-Dieß-Str. (Stadtteil-Radroute)

Schmaler, kurviger Kiesweg mit hoher Radfahrerfrequenz in beide Richtungen; derzeit auf Privatgrund.

1.4. Trasse der ehem. Industriegleise entlang Hertzstraße

Fehlende Verbindung Benzstraße bis Harlanderknoten, Flutmulde.

1.5. Weickmannshöhe – Berggrub Radweg

Überörtliche Verbindung, Teil einer Netzschleife Rakocziweg – Berggrub – Weickmannshöhe. Außerortsstraße, nur 7 Meter breit, für Radfahren im Mischverkehr außerorts nicht sicher genug.

1.6. B 299 straßenbegleitender Radweg nach Weihbüchl

Überörtliche Verbindung, Teil einer Netzschleife Rakocziweg – Berggrub – Weickmannshöhe. Im Abschnitt B 299-Unterführung Am Mitterfeld/Haager Weg und der Anschlussstelle Haggrainer Straße fehlt ein Radweg. Derzeit mehrmaliges Queren der B 299 und die umwegige Führung durch das Wohngebiet Vogelherd oder über Privatwege.

1.7. Radweg Richtung Gündlkofen (entlang Bahntrasse Landshut-München)
Entlang der St 2045 (Theodor-Heuss-Straße) gibt es auf längeren Abschnitten keinen Radweg.

2. Umverteilung des Straßenraums zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs

Trotz der bereits erreichten Ziele bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes gibt es noch einzelne Straßenabschnitte mit hohen Kfz-Belastungen im Stadtgebiet, auf denen gleichzeitig die entsprechenden erforderlichen Radverkehrsanlagen (gemäß ERA 2011) fehlen oder nicht breit genug ausgebaut sind. Aus den Bewertungen Landshuter Bürger im regelmäßig bundesweit stattfindenden Fahrradklimatest des ADAC geht hervor, dass ein besserer Ausbau der Radverkehrsanlagen gewünscht wird. An mehreren Stellen sind die Radwege zu eng oder nicht vorhanden. Breitere Radwege ob neben oder auf der Fahrbahn und Abbiegespuren an Kreuzungen benötigen mehr Platz für den Radverkehr im Straßenraum. Auf Grund des begrenzten Straßenraums kann der Radwegausbau in diesen Abschnitten nur durch Auflösen einer Fahrspur oder des Längsparkstreifens im öffentlichen Straßenraum realisiert werden. Auch diese Abschnitte sind im Radverkehrskonzept dokumentiert. Konkret wird der Ausbau an folgenden Stellen empfohlen:

2.1. Innere Münchner Straße

Schutzstreifen oder Radfahrstreifen > Auflösung der Längsparker.

2.2. Rennweg zwischen Prof.-Buchner-Str. und Luitpoldstraße

Schutzstreifen/Radfahrstreifen

2.3. Luitpoldbrücke

Radfahrspur stadteinwärts bzw. Zweirichtungsradweg auf der Nordseite der Brücke zu Lasten der 3. Fahrspur.

2.4. Johann-Weiß-Weg zwischen Maxwehr und Abzweigung Litschengasse

Umbau Hochbord zu ausreichender Geh- und Radwegbreite > Längsparken gegenüber entfällt.

2.5. Siemensstraße zwischen Ottostraße und Neidenburger Straße

Baulicher Radweg, Schutz- oder Radfahrstreifen > Straßenraumverbreiterung oder Wegnahme der Linksabbieger.

2.6. Eichenstraße zwischen Aternweg und Goethestraße

Beidseitiger Schutz- oder Radfahrstreifen; Neugestaltung des Straßenraums mit Baumreihe, und Gehweg und Bushaltestelle vor Goethestraße.

2.7. Hauptbahnhof

Überplanung der Radverkehrsanlagen und Verbindungen im Rahmen der Neukonzeption des Bahnhofsvorplatzes.

2.8. Weiherbachstraße

Höhenfreier Bahnübergang mit Radweg.

2.9. Neue Bergstraße von Felix-Meindl-Weg bis Kupfereck

Verbreiterung Gehweg im Zuge einer künftigen Straßensanierung (z.B. gem. G+R oder Gehweg Rad frei).

3. Deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf Straßen der Stadtteil-Radrouten, insbesondere auf Fahrradstraßen

Notwendig, damit Radfahrende sich auf diesen Wegen sicherer fühlen; beispielsweise durch „Anlieger frei“ in den Fahrradstraßen Papiererstraße, Nikolastraße und Schützenstraße.

4. Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem städtischen Hauptstraßennetz

Definition und ggf. Neubestimmung des Kfz-Hauptstraßennetzes in Landshut, auf dem einerseits der Kfz-Verkehr gebündelt wird und andererseits erforderliche Maßnahmen für einen

flüssigen Kfz-Verkehr (z.B. Grüne Wellen) weiterhin umgesetzt werden. Gleichzeitig ist der Schleichverkehr in Nebenstraßen und Wohnstraßen mit entsprechenden wirkungsvollen Maßnahmen einzudämmen: Papiererstraße, Nikolastraße und Schützenstraße, Clemens-Brentano-Straße und Achdorfer Isarsteg.

Maßnahme M3: Taktverdichtung der Linienbusse

Ein angebotsorientierter Ausbau des städtischen Busliniennetzes gemäß dem Prinzip „Angebot schafft (weitere) Nachfrage“ wird als sehr sinnvoll erachtet. Denn der ÖPNV kann nur dann eine ernst zu nehmende Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen, wenn er zu möglichst vielen Tageszeiten mit einem ausreichend attraktiven und sinnvoll nutzbaren Angebot zur Verfügung steht.

In diesem Sinne wurde beispielsweise 2024 eine Weiterführung der Linie 1 nach Preisenberg realisiert, um das dort neu entstandene Seniorenzentrum anzubinden, sowie das Anruflinientaxi der Linie 14 Richtung Wolfsteinerau um zwei weitere Abfahrtszeiten ergänzt.

Im Rahmen des am 17.04.2024 beschlossenen Nahverkehrsplans der Stadt Landshut wurden bereits Maßnahmen entwickelt, die den angebotsorientierten Ausbau des städtischen ÖPNVs fördern sollen. Mittels gezielten Taktverdichtungen und veränderter Linienführung soll eine Nutzung des ÖPNVs attraktiver gemacht werden. Konkret wurden folgende Maßnahmen beschlossen:

- Eine Taktverdichtung der Linie 5 von 60 auf 30 Minuten sowie eine veränderte Linienführung soll eine bessere Erschließung des Monibergs und der sich dort befindenden Neubaugebiete erzielen.
- Mittels einer Innstadtdurchführung durch die Linie 7 soll der Hofberg besser an die Alt- und Neustadt angebunden werden sowie die Innere Münchener Straße an die Neustadt. Zudem kann so eine Verbesserung der Ost- und West-Verbindungen erzielt werden. Hierzu entsteht eine neue Haltestelle in der Neustadt zwischen Polizei und Kriegerdenkmal.
- Die Linie 8 wird durch die Planungen nicht mehr nur bis zum Hauptbahnhof fahren, sondern bis zur Haltestelle Ländtor/Stadttheater. Dies hat den Vorteil, dass die Fahrgäste der Linie nicht am Hbf umsteigen müssen, sondern einen direkten Weg in den Bereich der Altstadt haben. Zudem kann die Linie 8 dazu genutzt werden, das Klinikum zu bedienen. Dieses wird derzeit durch die Linie 2 angefahren, was jedoch auf der ganzen Linie 2 durch die Linienlänge bedingt zu erheblichen Verspätungen führt. Die Linie 8 beinhalten mehr zeitliche Reserven.
- Die Linie 10, welche den Stadtteil Achdorf und Landshut West bedient, wird mittels eines 30-Minutentaktes verdichtet und bietet dann Anschluss an den Südbahnhof. Damit der Südbahnhof angebunden werden kann, wird die Linienführung abgeändert, um dennoch das teils steile und eng zu befahrenden Gebiet zu bedienen.
- Die Linie 11 wird von einem in Teilen 60-Minutentakt auch auf einen 30-Minutentakt verbessert sobald das Neubaugebiet am alten Hitachi-Gelände in Betrieb geht. Unterdessen soll die Linienführung so angepasst werden, dass sowohl die neue Realschule als auch das östliche Gewerbegebiet ebenfalls bedient werden können.

Alle Maßnahmen des Nahverkehrsplanes (außer Anpassung der Linienführung der Linie 11) treten aufgrund der aktuellen Haushaltslage 2025 vorerst nicht Kraft. Sobald finanzielle Mittel verfügbar sind, ist es empfehlenswert, die Maßnahmen zu realisieren, um die notwendige Treibhausgasemissions-Reduktion im ÖPNV erreichen zu können.

Für einen zielführenden angebotsorientierten Ausbau des ÖPNVs sind dazu weitere über den Nahverkehrsplan hinausgehende Maßnahmen sinnvoll:

Am meisten Potential wird hier bei einer Taktverdichtung von 15 Minuten der Linie 3 gesehen, da diese eine der am stärksten ausgelasteten Linien ist, auf deren Linienweg wichtige Ziele wie z.B. Bildungseinrichtungen liegen und auch weiterhin entstehen sollen (Grünes Zentrum, IHK).

Da Landshut eine stark wachsende Kommune ist, sind auch neue Wohngebiete durch den ÖPNV zu erschließen und diese ggfls. mittels Taktverdichtung als attraktives Verkehrsmittel

anzubieten. Wenn neue Quartiere eine gute ÖPNV-Anbindung aufweisen, kann dies ein Anreiz sein, diesen auch zu nutzen. Im Westen sowie im Osten der Stadt werden in den nächsten Jahren neue Wohnquartiere entstehen. Um einen guten ÖPNV zu schaffen, sind Zuverlässigkeit und eine gute Taktung notwendig.

Die Busse müssen nach dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) mit einem Antrieb ausgestattet sein, der weniger als 1 g CO₂/kWh ausstößt.

Abgesehen von direkten Maßnahmen kann der ÖPNV durch intermodale Angebote attraktiver gemacht werden und durch Marketing mehr Aufmerksamkeit auf das Angebot gelenkt werden (vgl. Maßnahme ‚Öffentlichkeitsarbeit‘). Durch den Beitritt in den Münchner Verkehrsverbund (MVV) profitiert der Landshuter ÖPNV von einem günstigeren Tarif und einer kundenfreundlichen Benutzeroberfläche und damit einer Steigerung der Attraktivität.

Es wird vorgeschlagen, prioritär den Nahverkehrsplan umzusetzen und im Rahmen der Mittelverfügbarkeit die Umsetzung weiterer Maßnahmen zu prüfen.

Maßnahme M2: Veränderung der Parkraumbewirtschaftung

Finanzielle Parkraumbewirtschaftung in allen zentrumsnahen Quartieren bzw. in Quartieren mit hohem Parkdruck ist ein wesentlicher Beitrag, um insbesondere Berufs- und Ausbildungspendler zum Umstieg zu motivieren und den weiteren Anstieg mehrerer Autos in einem Haushalt, die auf der Straße parken, einzudämmen.

Es wird empfohlen, das Parkraumkonzept Nikola umzusetzen und mit den gewonnenen Erkenntnissen sukzessive auf die umliegenden Stadtteile auszuweiten.

Maßnahme M4: Optimierung des Car-Sharing Angebots und Maßnahme M5: Stationsbasiertes Bike-Sharing verstetigen

Ziel sollte eine flächendeckende Einrichtung von Mobilitätsstationen (Verleih von Lastenrädern, Carsharing, Radabstellanlagen) im ganzen Stadtgebiet sein. Damit kann die Abhängigkeit vieler Fahrten vom privaten Pkw deutlich reduziert werden. Die bisherigen Car- sowie Bikesharing-Stationen sind ein Anfang. Um aber eine ernsthafte Alternative zum privaten PKW zu bieten, muss ein wohnstandortnahes Sharing-Angebot (max. 500m entfernt) niedrigschwellig buchbar/verfügbar sein. Da der öffentliche Raum v.a. im Innenstadtbereich begrenzt ist, ist bei der Umsetzung von Mobilitätsstationen eine Kooperation mit größeren Wohnanlagen (Bestand + zukünftig Wohnbaugesellschaften) anzustreben.

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen sollte jeweils geprüft werden, ob im öffentlichen Raum Platz für städtische Mobilitätsstationen festgesetzt werden kann, (vgl. Maßnahme ‚Klimaneutrale Bauleitplanung‘). Des Weiteren sind für Bestandsgebiete mögliche Standorte für städtische Mobilitätsstationen zu suchen.

Maßnahme M4: Optimierung des Car-Sharing Angebots

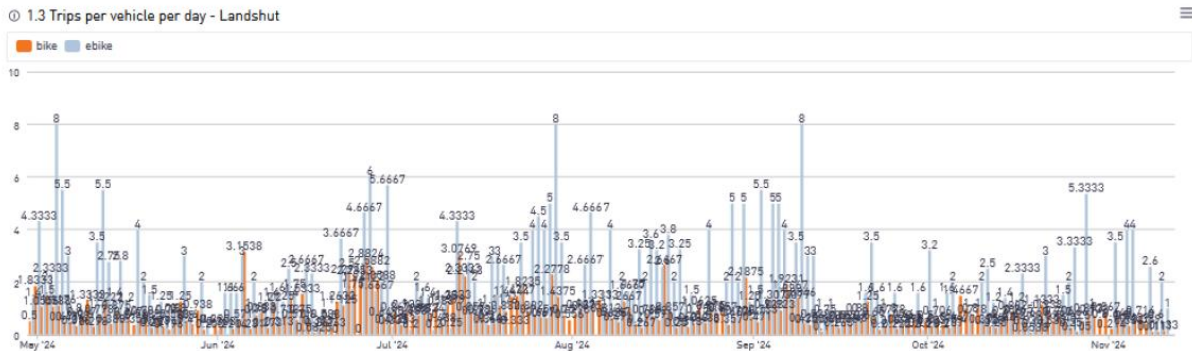
Entscheidend dafür, ob eine deutliche Erhöhung der Car-Sharing-Nutzer erfolgt, ist es, neue Zielgruppen zu erschließen. Um auch jüngere bzw. digitale Zielgruppen anzusprechen, sollte in Ergänzung zum bestehenden Carsharing-Anbieter die Einführung von per App buchbaren Anbietern gefördert werden.

Es wird vorgeschlagen, die bisherige gute Zusammenarbeit mit dem bestehenden Carsharing-Anbieter weiterzuführen und diesen z.B. bei der Stellplatz-Aufstockung weiter zu unterstützen. Ergänzend sollten zunächst weitere überregionale Anbieter mit digital buchbaren Angeboten kontaktiert werden und Ansiedelungsanreize erarbeitet werden.

Maßnahme M4: Stationsbasiertes Bike-Sharing verstetigen

Fazit nach 6 Monaten Betrieb Bike-Sharing-System: Das Angebot ist in Landshut gut angelaufen. Es gab bisher über 2.000 Mieten und über 3.000 Trips (Fahrten). Gleichzeitig wenig bis gar keine Fälle von Vandalismus oder Diebstahl und auch der Serviceaufwand bei den Rädern hält sich sehr in Grenzen.

Mit den Sharing-Rädern wurden insgesamt bis dato etwas mehr als 5.600 Kilometer geradelt. Die Lastenräder sind durchaus beliebter als die normalen Fahrräder. Aufgeteilt nach Fahrradtyp zeigt die Auswertung etwas mehr als doppelt so viele Fahrten mit den Lastenrädern als mit den normalen Fahrrädern.



Um zusätzliche Stationen wie z.B. Südbahnhof oder Klinikum eröffnen zu können, ist eine Aufstockung der Citybikes erforderlich. Ebenso sollte die Anzahl der Lastenräder erhöht werden, um der hohen Nachfrage gerecht zu werden.

Geschätzte Kosten pro Jahr bei einer Erhöhung auf 10 Lastenräder sowie 30 Citybikes:
25.000 €

Nach 2-jähriger Testphase (05/2024-04/2026) soll das bestehende Bikesharing-Angebot evaluiert werden.

Danach sollte eine Ausschreibung für weitere 5 Jahre – mit entsprechend den Evaluationsergebnissen modifizierten Stückzahlen – erfolgen.

Maßnahme M6: Bündelung aller Mobilitätsangebote auf einer Plattform

Durch den Beitritt in den MVV gewinnen Stadt und Landkreis Landshut eine kundenfreundliche Mobilitätsplattform hinzu, die den ÖPNV abbildet. Künftig soll diese ergänzend zum ÖPNV auch Angebote wie Car- und Bikesharing enthalten. Um Pendlerverkehre effizienter und nachhaltiger zu gestalten, wird neben der Einbindung von Car- und Bike-Sharing-Angeboten kurz- bis mittelfristig auch die Einbindung einer Mitfahr-App (Kosten je Anbieter ab ca. € 4.000,- pro Jahr je nach Vertragslaufzeit) empfohlen. Dies sollte in Abstimmung mit dem Landkreis erfolgen.

Mit dem MVV sollten Gespräche zu Umsetzungs- und Ausgestaltungsmöglichkeiten geführt werden.

Maßnahme M7: Reduzierung des Stellplatzschlüssels unter Berücksichtigung von Parkraumbewirtschaftung und Mobilitätskonzepten

Seit 01.01.2025 gibt es in Bayern eine Kommunalisierung der Stellplatzpflicht: Eine Stellplatzpflicht besteht nach Art. 47 Abs. 1 BayBO-Neu künftig nurmehr, wenn die Gemeinde eine solche durch Satzung angeordnet hat. Die Gemeinde darf die in der ebenfalls novellierten Anlage zur Garagen- und Stellplatzverordnung festgelegten Obergrenzen für Stellplätze nicht überschreiten.

Um weiterhin die Träger des Umweltverbundes zu stärken, sollten unter Berücksichtigung der Kommunalisierung der Stellplatzpflicht „Wohnstandortbasierte Mobilitätskonzepte“ vorgesehen werden (ggf. Verankerung in der Stellplatzsatzung, v.a. bei Wohnanlagen größer/gleich 12 WE).

Es wird empfohlen, die Vorgaben bzw. die Anerkennung für „Wohnstandortbasierte Mobilitätskonzepte“ zu standardisieren.

Maßnahme S1: Ausbau der Windkraft

Die Landshuter Windparkgesellschaft Verwaltung mbH ist an der Windkraftanlage in Weihbüchl zu einem Drittel beteiligt. Installierte Leistung 3,3 MW, jährliche Energiemenge 7,3 GWh

Im Taxauer Forst (Flächen der Heilig-Geist-Spitalstiftung im Gemeindegebiet Hohenthann und Essenbach) sind aktuell sieben Windkraftanlagen in Planung, an welchen sich die Stadtwerke Landshut mit bis zu 12,5 Prozent beteiligen möchten. mögliche Leistung 42 MW, jährliche mögliche Energiemenge 100 GWh

Für einen möglichst effektiven Beitrag zur Einsparung von Treibhausgasemissionen ist es sinnvoll, den Ausbau möglichst ertragreicher regionaler Erzeugungsanlagen voranzutreiben; durch Planungsleistungen und Investitionen. Stattdessen vergleichsweise ertragsarme Projekte im Stadtgebiet umzusetzen, um diese gemäß der territorialen Bilanzierungsgrenzen in der städtischen CO₂-Bilanz berücksichtigen zu können, wird als wirtschaftlich nicht sinnvoll erachtet.

Es wird empfohlen, in der städtischen CO₂-Bilanz zukünftig informell auch die außerhalb der Stadtgrenzen durch Beteiligung der Stadt (Stadtwerke) erzeugte erneuerbaren Energien und die damit verbundene Treibhausgaseinsparung auszuweisen. Eine kontinuierliche Steigerung soll angestrebt werden.

Maßnahme S2: Förderung Ausbau PV-Freiflächenanlagen unter Einbezug von Bürgerenergiegenossenschaften

Es erfolgt ein laufender Zubau von PV-Freiflächenanlagen durch die Stadtwerke Landshut. Für den Ausbau von PV-Freiflächenanlagen sind im Wirtschaftsplan der Stadtwerke für 2026 1 Mio. € eingestellt. Eingeschränkt werden die Möglichkeiten der Stadtwerke Landshut für die Umsetzung von Projekten insbesondere durch eingeschränkte Flächenverfügbarkeiten bzw. Flächeneignungen (z.B. Flächen in regionalem Grünzug). Aktuell werden von den Stadtwerken zwei Photovoltaikanlagen (PV) auf freien Flächen der Stadt Landshut geplant. Diese befinden sich gerade im Prozess der Flächennutzungsplanänderung.

Neben der PV-Planung wird derzeit ein Konzept erstellt, um den Eigennutzungsgrad des PV-Ertrags innerhalb der Stadtwerke Landshut zu erhöhen. Eine effektive Steigerung des Eigennutzungsgrads erhöht die Wirtschaftlichkeit von Anlagen und ermöglicht damit eine Beschleunigung des Anlagenzubaus.

Die im Rahmen der Erstellung des Klimaaktionsplans erstellte Potentialanalyse soll im demnächst öffentlich zugänglichen Geoportal der Stadt veröffentlicht und somit für alle Flächenbesitzer und Investoren zur Verfügung gestellt werden.

Maßnahme S3: Virtuelles Kraftwerk

Die neue Leitwarte, welche die bestehenden EE- und KWK-Anlagen steuert, wurde am BMHKW installiert. Die Leitwarte der Wasserkraft soll zukünftig direkt daneben Platz finden. Beide Sektoren verfügen über separate Leitsysteme, in welchen die gemessenen Datenpunkte für die weitere Verarbeitung aufbereitet werden.

Eine Vernetzung zwischen Fernwärmenetz und Wärmekraftwerken wird aus Datensicherheitsgründen über eine definierte Schnittstelle erfolgen und befindet sich gerade im Aufbau. Wärmeseitig (Fernwärme) kann der Verbrauch bereits in Echtzeit ausgewertet werden, wodurch die bedarfsgerechte Erzeugung optimiert werden kann.

Ein Virtuelles Kraftwerk wärmeseitig wird angestrebt und wird im Zuge des Transformationsplans detailliert untersucht. Dessen Ergebnisse und ökonomische Auswirkungen werden 2026 vorgelegt.

Maßnahme W2: Nutzung tiefe Geothermie

Der Haushaltsplan der Stadt Landshut sieht die Umsetzung eines Geothermie-Projekts in der Stadt Landshut (Stadtpark/Stadtbad) vor. Sofern der Haushaltsplan durch das Plenum am 28.03.2025 bestätigt und von der Regierung von Niederbayern genehmigt wird, wird ein ‚Antrag auf Aufsuchung von Erdwärme‘ beim StMWIVT gestellt.

Maßnahme W1: Zubau Flusswärmepumpe

Die Vorplanung für eine Flusswärmepumpe ist abgeschossen (bis Leistungsphase 2). Die Umsetzung der Flusswärmepumpe wird aktuell nicht weiterverfolgt. Sie dient allerdings als Back-up Wärmeversorgung, sofern die Geothermie scheitern sollte.

Eine parallele Umsetzung beider Maßnahmen (tiefe Geothermie und Flusswärmepumpe) ist finanziell aktuell nicht darstellbar und wäre nur sinnvoll, wenn grundlastfähige Wärmeabnehmer – d.h. Abnehmer, welche auch im Sommer relevante Mengen Fernwärme abnehmen (Industriegebiet Landshut) – an das Fernwärmenetz angeschlossen werden können.

Maßnahme Ü1: Controllingkonzept

Ein Controllingkonzept ist ein wichtiges Instrument für das Klimaschutzmanagement, um die laufende Maßnahmenumsetzung zu evaluieren und zu dokumentieren, auch um ggf. in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachstellen Modifizierungen vornehmen zu können. Hierbei sollte aber der Aufwand-Nutzen im Blick behalten werden. Ein Overprocessing ist zu vermeiden.

Einmal jährlich sollte die fortgeschriebene Energie- und CO₂-Bilanz, sowie der Umsetzungsstand der Maßnahmen und das geplante weitere Vorgehen dem Umweltsenat berichtet werden.

Maßnahme Ü2: Klimaschutzfonds

Aufgrund der aktuellen Haushaltssituation ist eine Umsetzung aktuell nicht möglich; soll aber zu einem späteren Zeitpunkt nochmals geprüft werden.

Maßnahme Ü3: Rahmenvertrag für Fördermittelberatung

Aktuell ist die mögliche Umsetzung investiver – auch geförderter - Maßnahmen aufgrund der Haushaltslage stark eingeschränkt. Eine Fördermittelberatung zusätzlich zur bestehenden Unterstützung durch die Förderscoutin im Amt für Wirtschaft, Marketing und Tourismus wird daher aktuell nicht benötigt.

Die Maßnahme ist aber bei veränderter Haushaltslage erneut zu prüfen.

Maßnahme Ü4: Klimaneutrale Bauleitplanung

Die Bauleitplanung schafft Grundlagen für Jahrzehnte und ist entsprechend eine wichtige Stellschraube zur Erreichung einer klimaneutralen Stadt.

Zur Umsetzung des Maßnahmenvorschlags wird vom Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, dem Amt für Umwelt-, Klima- und Naturschutz und den Stadtwerken (Erzeugung) folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

- Die Teilnehmer treffen sich vierteljährlich, um bei Stadtplanungsprojekten frühzeitig und laufend die Möglichkeiten zur klimaneutralen Gestaltung, insbesondere hinsichtlich einer effizienten klimaneutralen Energieversorgung zu besprechen. Schwerpunkt ist die Wärmeversorgung. Bei Bedarf nehmen weitere Fachstellen teil (z.B. Stadtwerke Netze).
- Eine Betrachtung der energetischen Versorgung (Fokus Wärmeversorgung) ist zum Zeitpunkt des Billigungsbeschlusses sinnvoll und sollte in Kooperation mit den Stadtwerken vorgenommen werden. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens „Nördlich Tulpenstraße“ wurde auf Basis des Antrag Nr. 339 exemplarisch eine umfangreiche Studie zu alternativen Wärmeversorgungen des Baugebiets erstellt. Nach Prüfung durch die Stadtwerke stellte sich die wirtschaftliche Umsetzbarkeit aber als nicht machbar heraus. Um zukünftig Kosten für aufwändige Machbarkeitsstudien zu vermeiden erscheint es zielführend, im Rahmen der jeweiligen Bebauungsplanverfahren eine Betrachtung der Wärmeversorgung in Zusammenarbeit zwischen Stadtwerken und Umweltamt (Wärmeplanung) vorzunehmen und auf Basis dieser Einschätzung die weitere Versorgung zu planen.

Zwischen dem Tiefbauamt und dem Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung finden ebenfalls regelmäßige Abstimmungstermine statt, um u.a. Themen der nachhaltigen Mobilität frühzeitig in der Bauleitplanung berücksichtigen zu können.

Verwendung der für die Umsetzung des Klimaaktionsplans im Haushalt 2025 vorgesehenen Mittel

Im Haushalt 2025 sind 80.000 € für die Umsetzung von Maßnahmen des Klimaaktionsplans vorgesehen.

Diese Investition sollte möglichst zeitnah und möglichst in großem Maß zu einer kontinuierlichen Einsparung von Treibhausgasemissionen führen.

Unter diesem Aspekt wird empfohlen, die Mittel vorrangig zu verwenden, um eine der bereits geplanten PV-Anlagen auf der neuen Grundschule Ost (35 kWp) oder der neuen Grundschule Nord-West (45 kWp) zu installieren.

Beschlussvorschlag:

1. Vom Bericht über die Einschätzungen und Empfehlungen der Verwaltung zum Maßnahmenkatalog des Klimaaktionsplans wird Kenntnis genommen.
2. Dem empfohlenen Vorgehen wird grundsätzlich zugestimmt. Es soll eine zügige und möglichst umfassende Umsetzung des geplanten Vorgehens im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten erfolgen.
3. Eine tatsächliche Umsetzung von behandlungspflichtigen Einzelmaßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog erfolgt über die zuständigen Fachsenate. Hierbei sind die Aussagen des Klimaaktionsplans zu berücksichtigen.
4. Dem Bausenat wird empfohlen, jeweils vor Billigungsbeschluss eines Bebauungsplanes eine Betrachtung der energetischen Versorgung vorzunehmen.
5. Über den Umsetzungsstand des Maßnahmenkatalogs des Klimaaktionsplans, das geplante weitere Vorgehen, sowie eine fortgeschriebene Energie- und CO₂-Bilanz wird einmal jährlich im Umweltsenat berichtet.
6. Die für die Umsetzung des Klimaaktionsplans im Jahr 2025 im Haushalt vorgesehenen Mittel sind vorrangig für die möglichst umfangreiche Installation der bereits geplanten PV-Dachanlagen auf den neuen Grundschulen (GS Ost/GS Nord-West) zu verwenden.

Anlagen:
