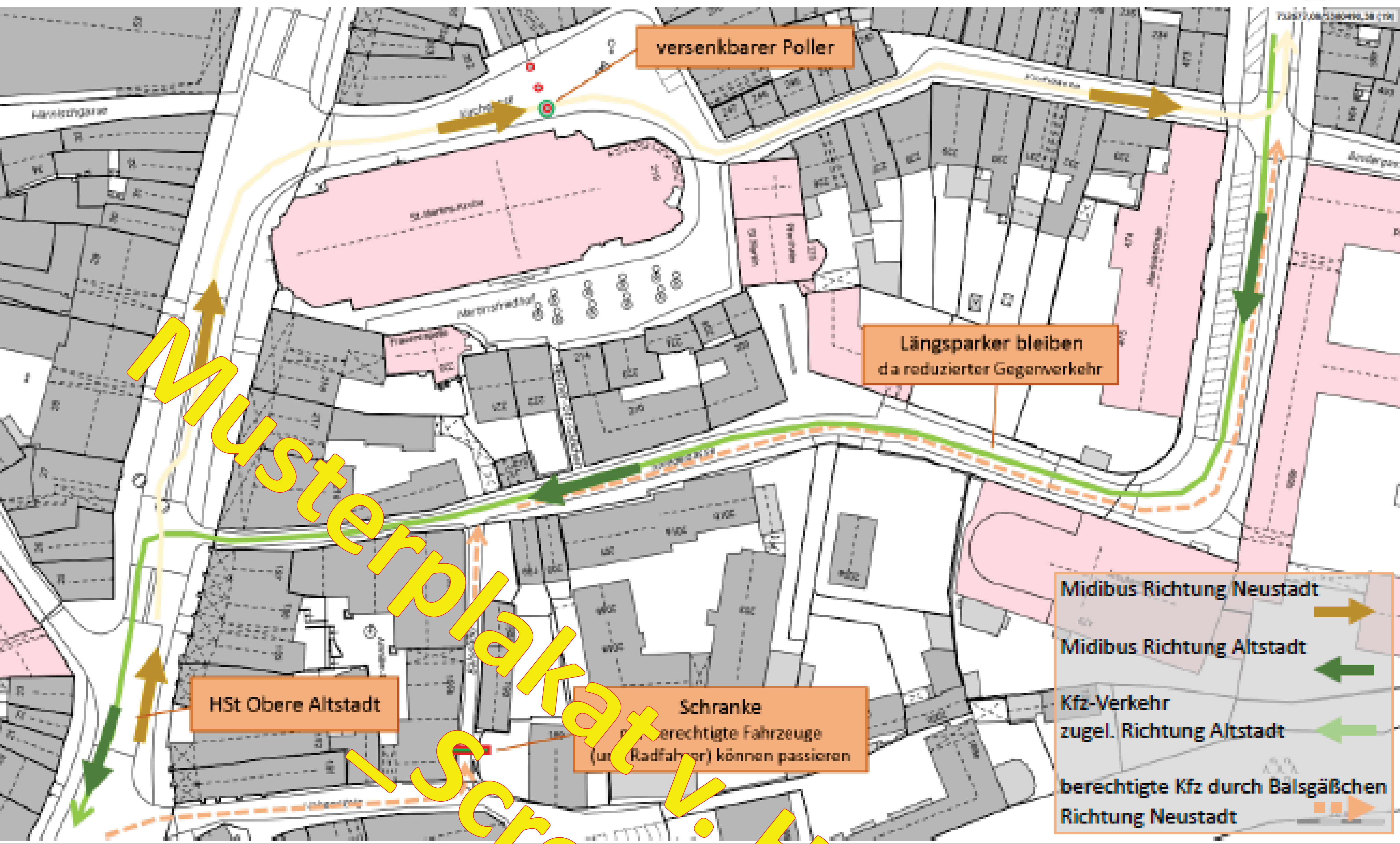
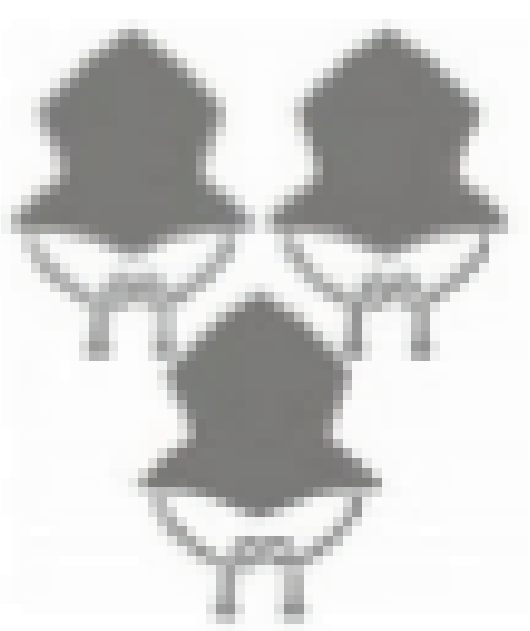


Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Landshut: Konzept Innenstadt durchfahrt



Busdurchfahrt durch die Spiegelgasse im Liniennetz aktuell nicht möglich:

- deutlich zu hohes Gegenverkehrsaufkommen (durch ca. 2.200 Kfz/Tag) wegen uneingeschränkter Befahrung des Balsgäßchens
- insbesondere während der Spitzenstunden zu viel Verkehr

Testfahrt mit Midibus* durch Spiegelgasse (28.4.2022, 9 Uhr)
verlief dagegen problemlos:

- wenig Gegenverkehr (muss an Engstelle warten)
- Midibus etwas kleiner als Solobus

*Midibusse besitzen eine Sitzplatzkapazität von 20 bis 30 Plätzen. Mit 8,5 – 10,5 Meter Länge sind sie im Vergleich zu Solobussen deutlich kürzer (u.a. geringer Achsabstand) und etwas weniger breit. Dadurch können sie enge Gassen und kurvige Hangstrecken besser als Solobusse befahren.



Fotomontage
Obere Altstadt vor Einmündung Spiegelgasse mit Ampelanlage

Ampellösung nicht möglich, da

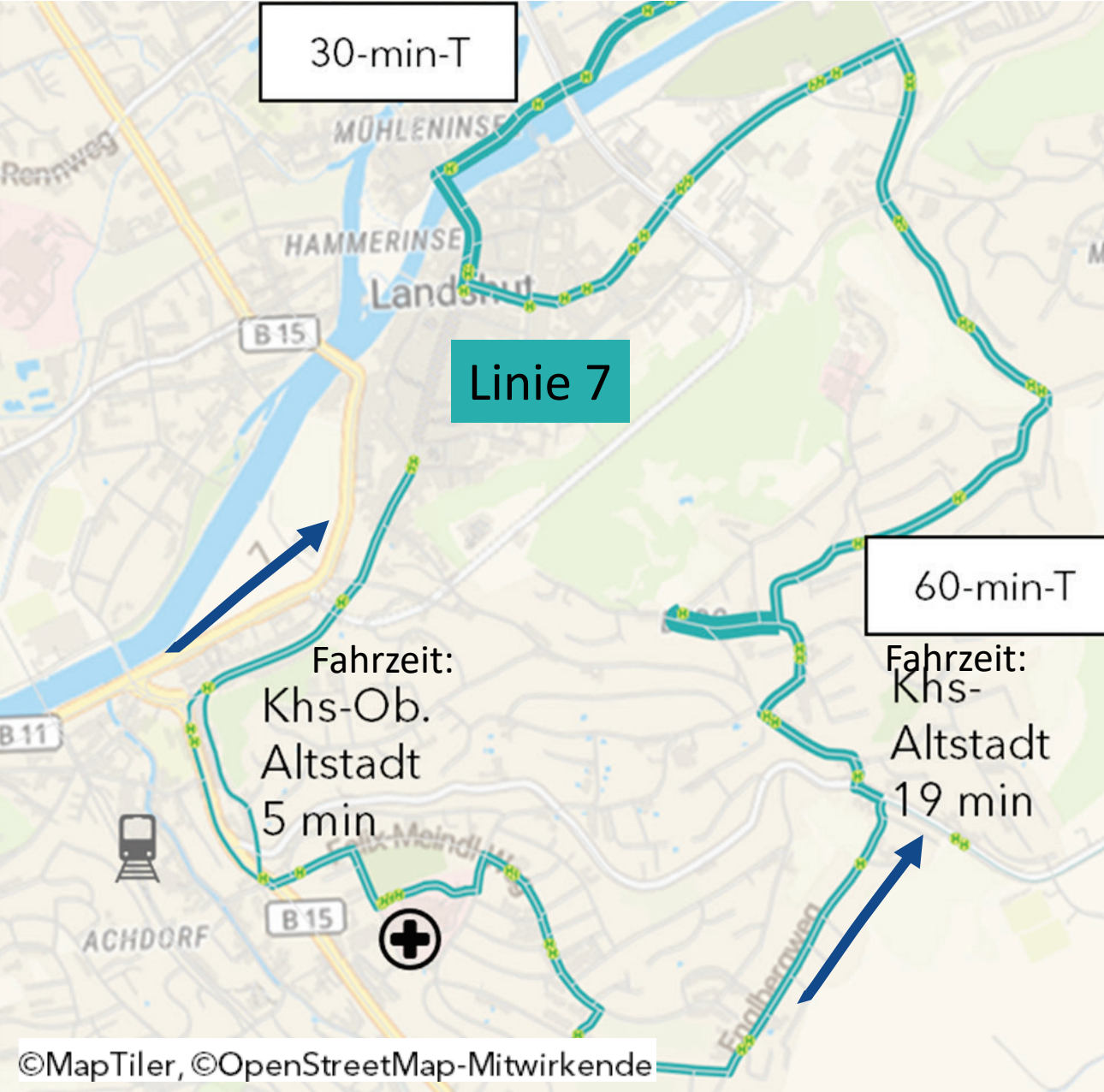
- Lange Räumzeiten zu Rückstau führen
- Tiefgarageneinfahrten, Hofeinfahrten
- Einsatzfahrzeuge der Polizei
- Beampelung in der Altstadt

Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Landshut: Konzept Innenstadt durchfahrt Buslinien

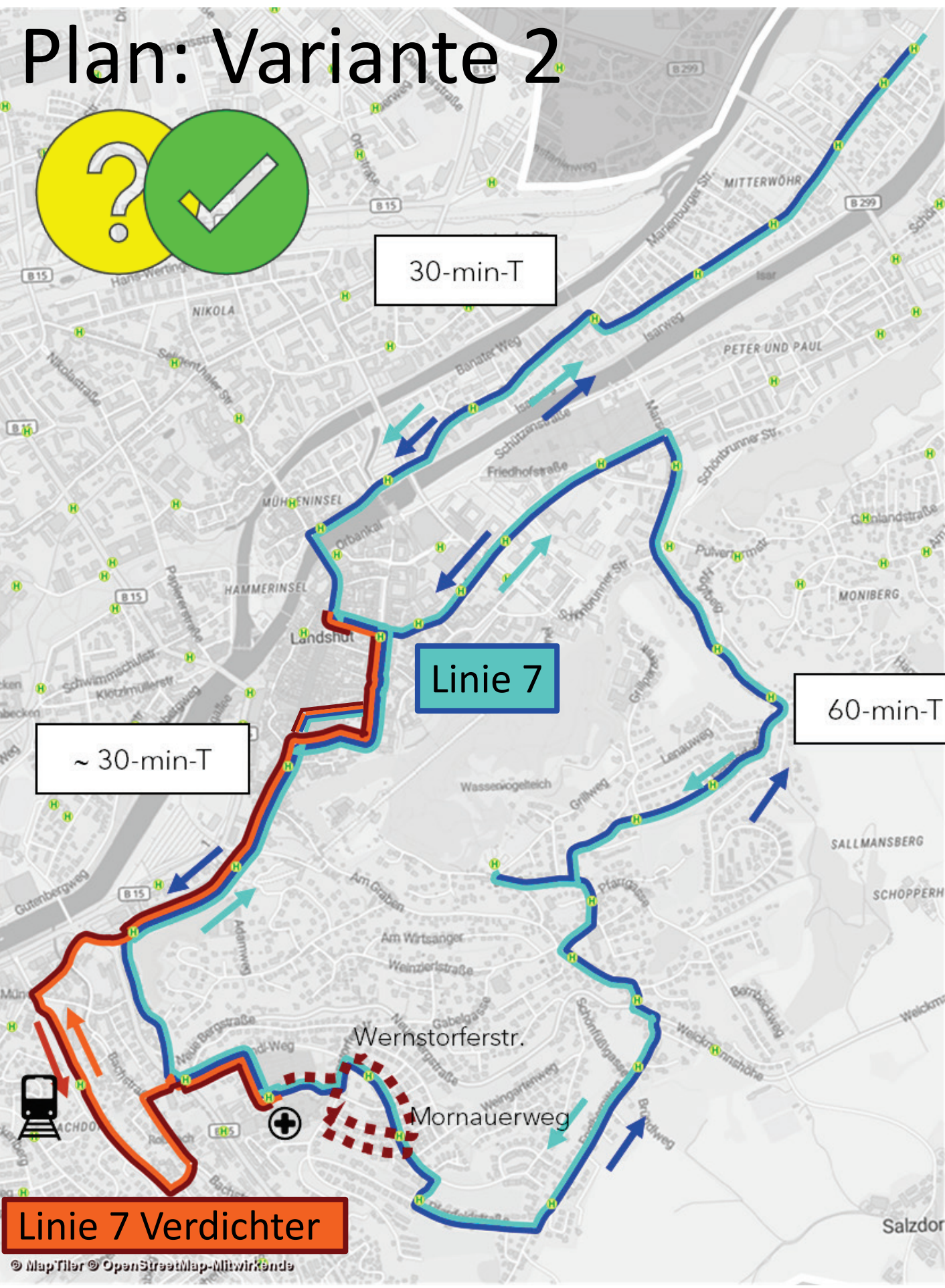
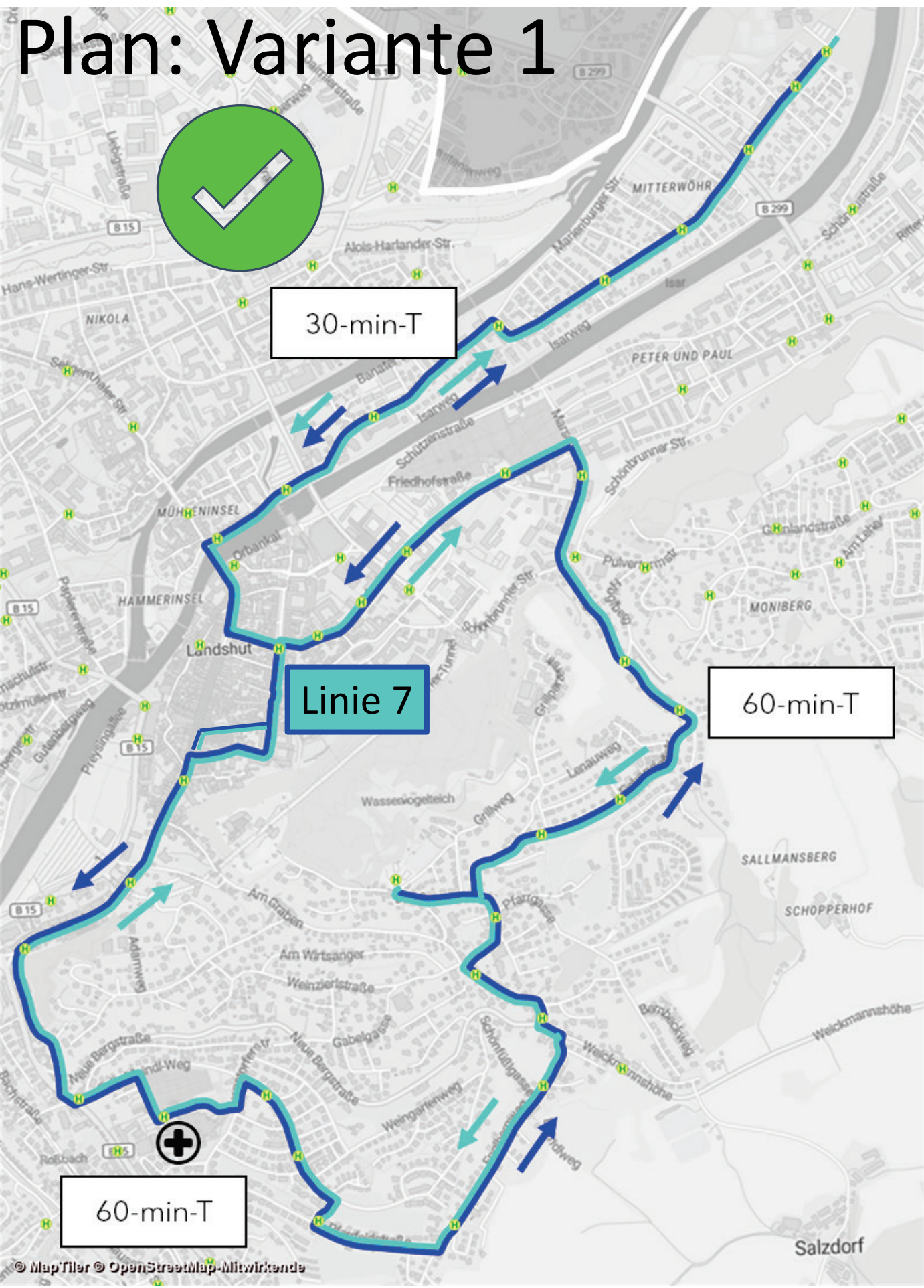


Prüfungen Linie 7

Heute:



⊕ Khs. = Kreiskrankenhaus



Weitere Prüfungen:

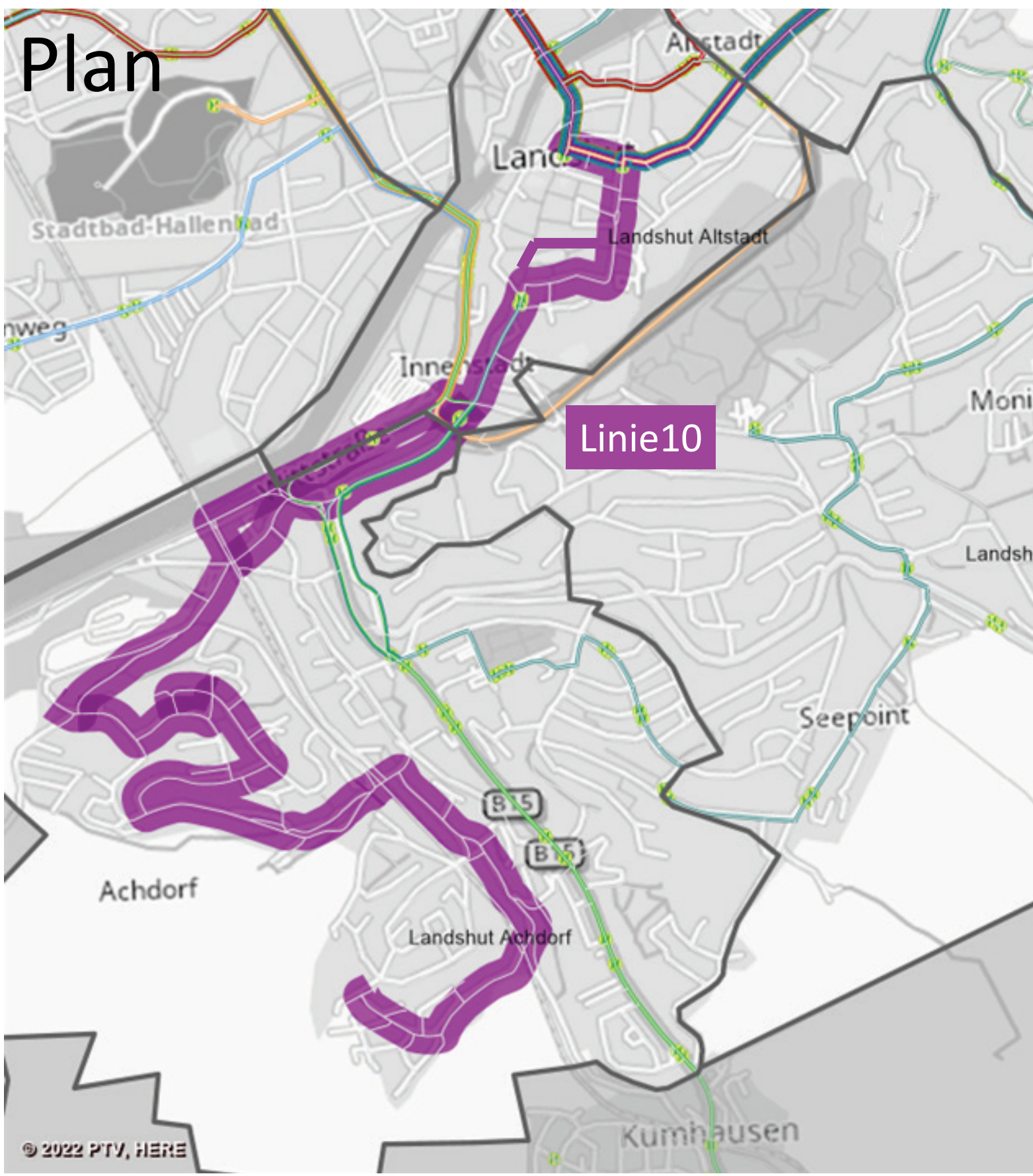
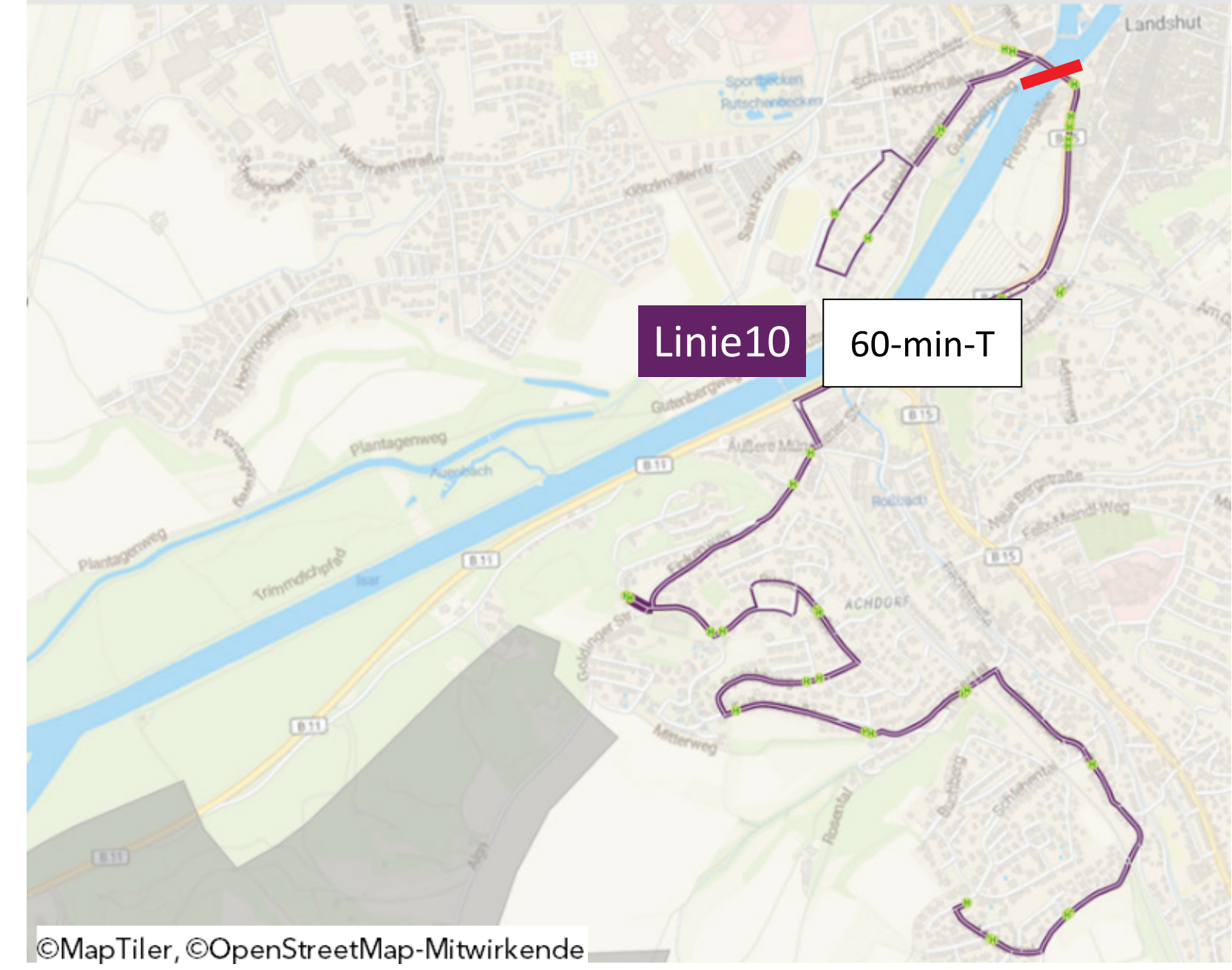
- Anschluss Südbahnhof mit Variante 1
- Verdichtung des kompletten Ringes über Landshut Berg

➡ Beides zeitlich/ wirtschaftlich nicht möglich

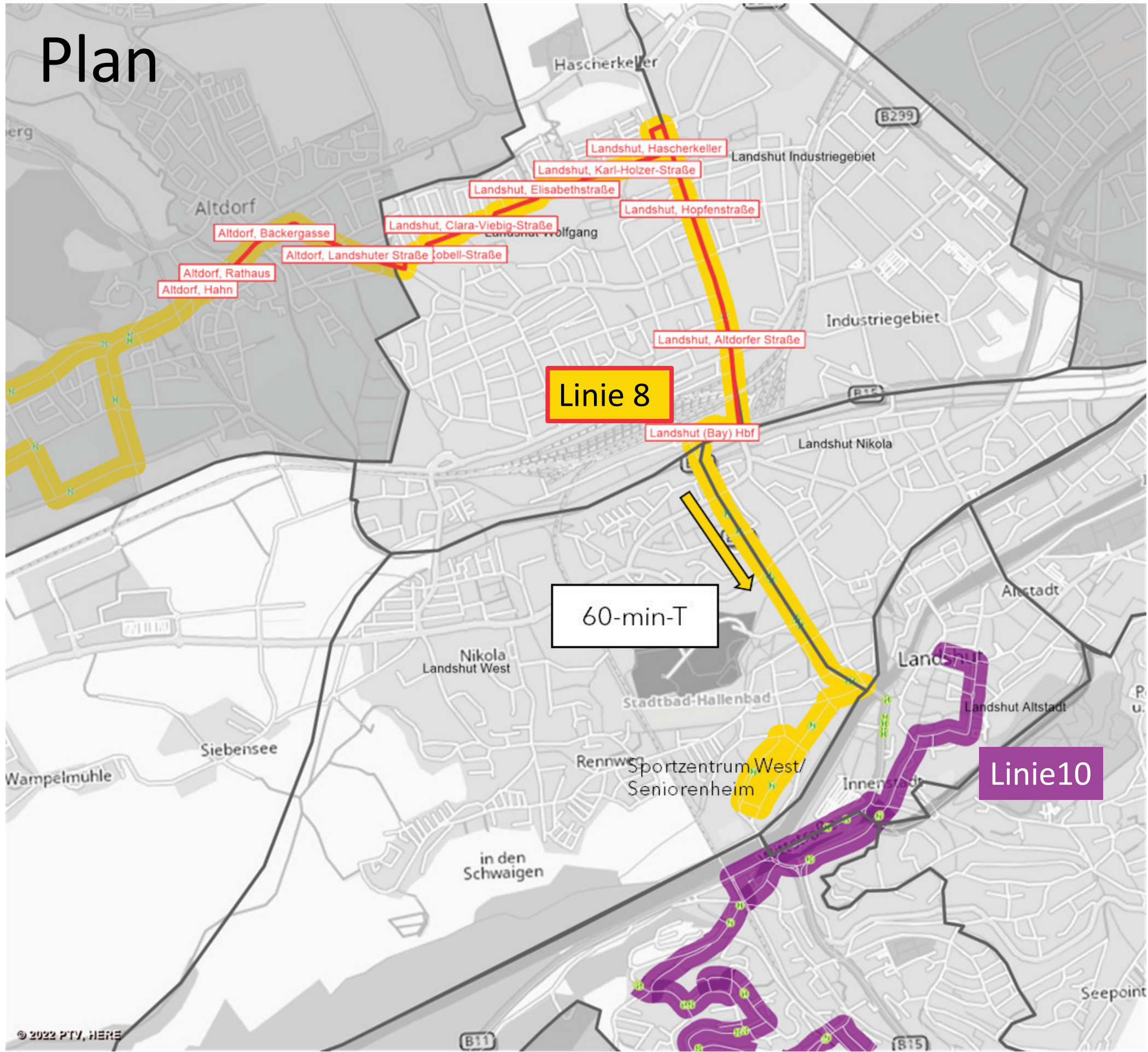
Teilverdichtung und Anschluss Südbahnhof

Prüfungen Linie 10 + (Linie 8)

Heute:



+



Linie10 Variante 1: 60-Minuten-Takt wie bisher



Linie10 Variante 2: Verdichtung auf 30-Minuten-Takt, wenn finanziell möglich

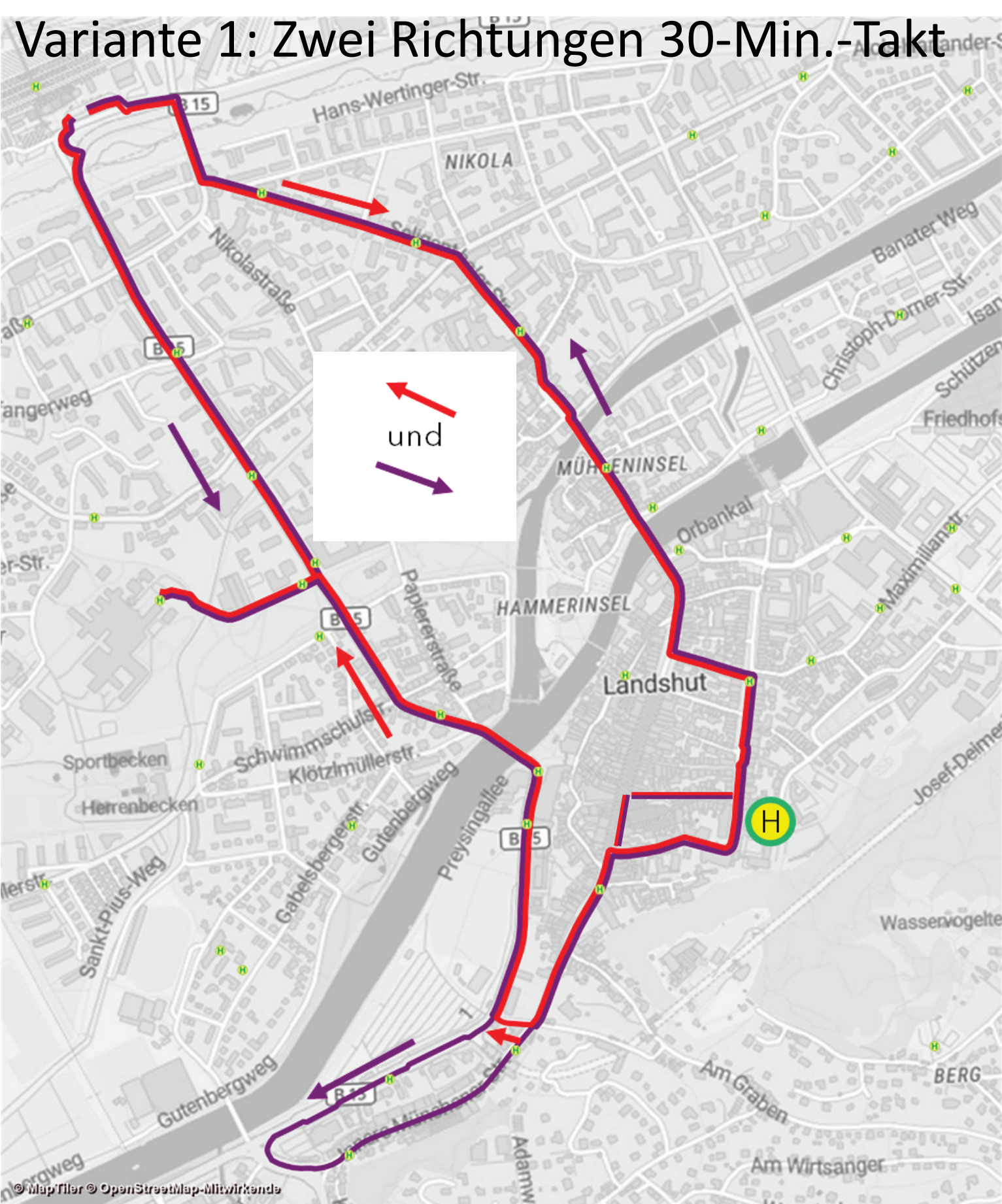
Prüfungen Ringlinie

Vorteile:

- Innenstadt durchfahrt
- Anbindung an die wichtigen Umsteigepunkte
- Anbindung Klinikum
- Anbindung Parkplatz Grieserwiese

Nachteile:

- Sehr hohe Kosten
- Verdichtung auf staugefährdeten Achsen
- Strecken zum Hbf. sind heute bereits sehr dicht bedient
- Für viele Verbindungen dann zwei Umstiege nötig

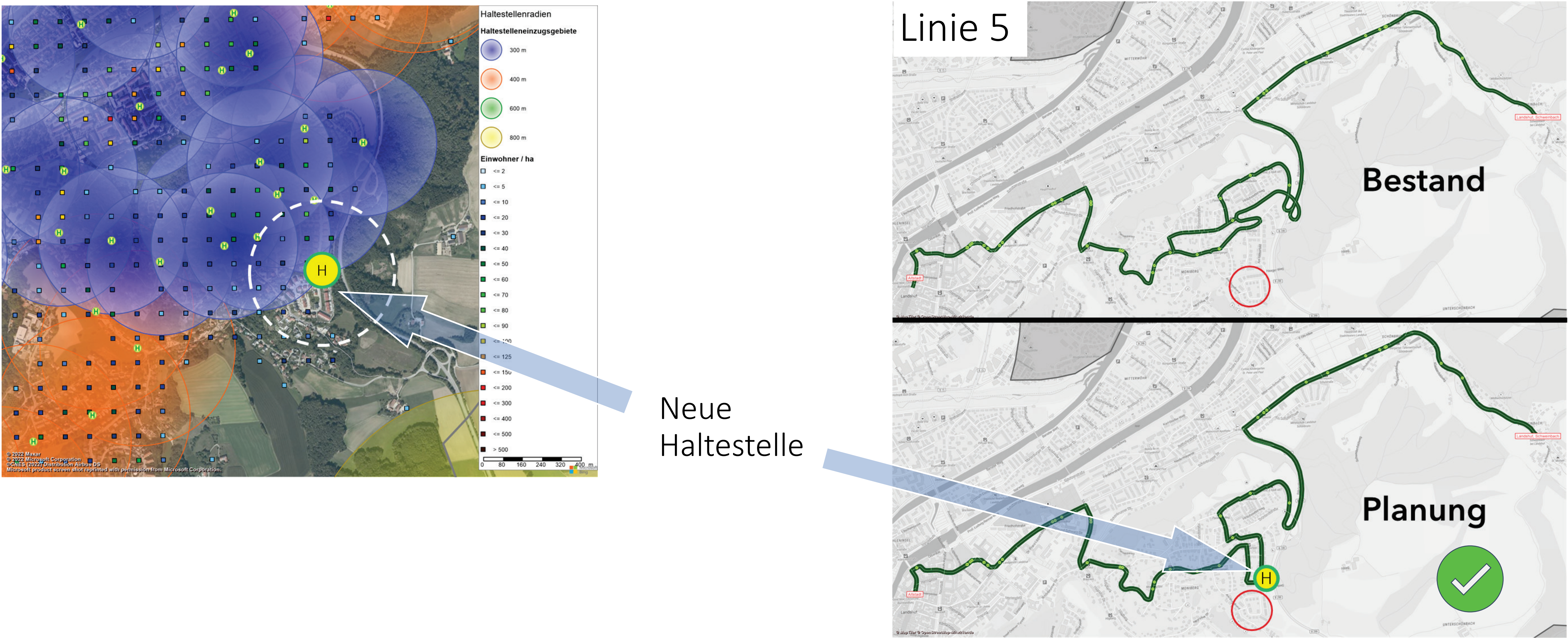


Nachteil Einrichtungsverkehr: Sehr unterschiedliche lange Fahrzeiten z.B. Bedienung des Klinikums – Hbf.

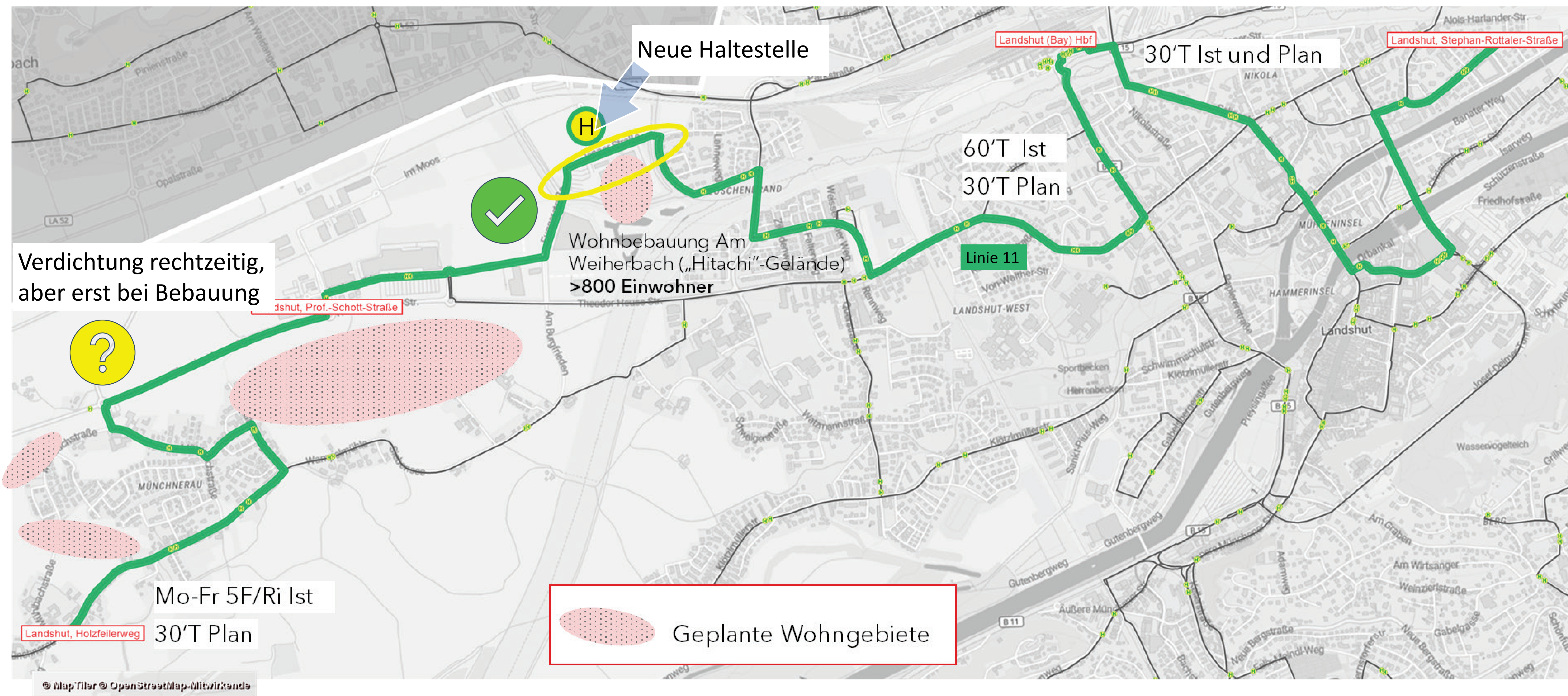
Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Landshut: Erschließung von Neubaugebieten



Moniberg: Vereinfachung des Linienweges und zusätzliche Haltestelle „Am Mitterfeld“

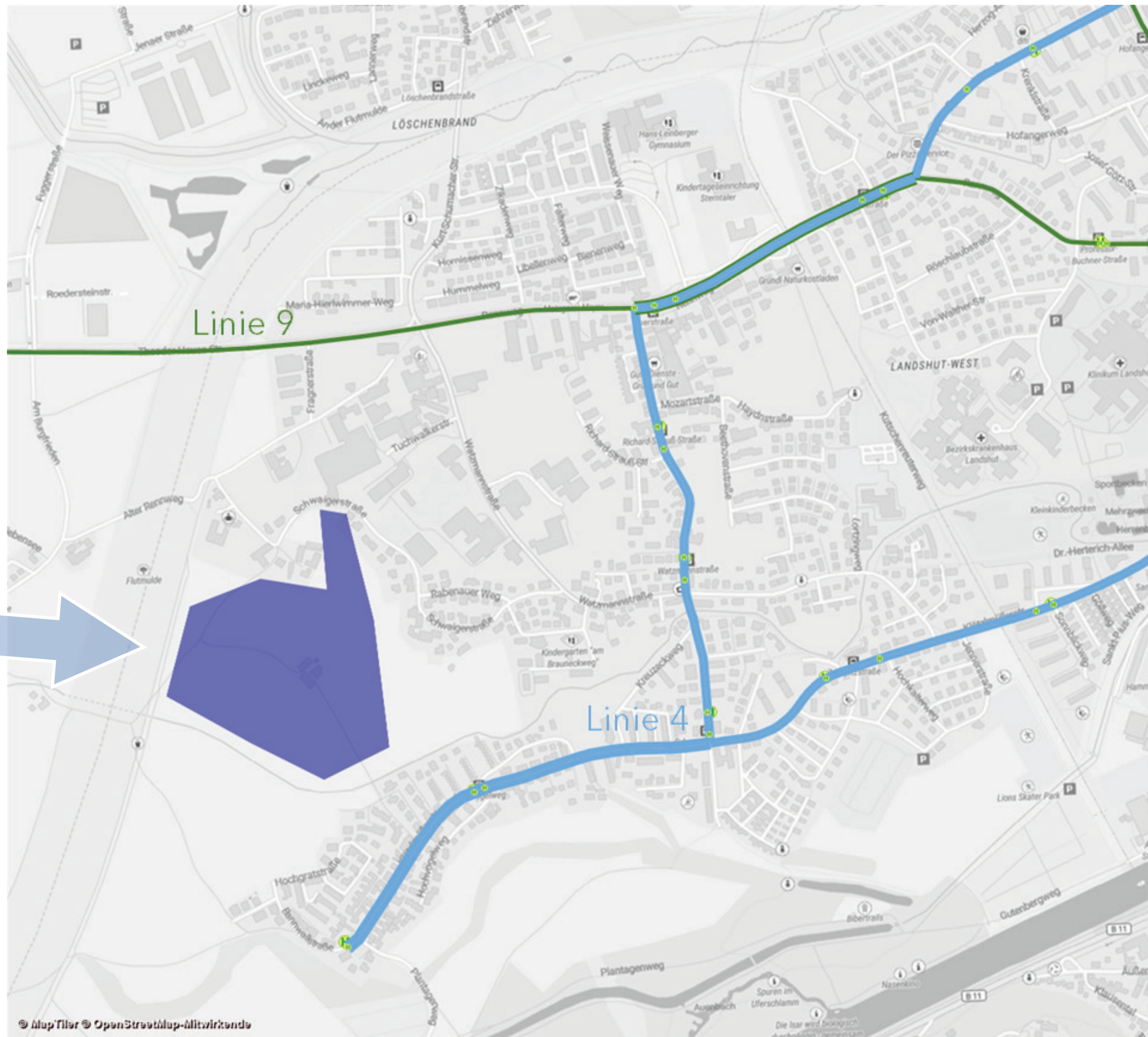


Linie 11: Erschließung Neubaugebiete – Verdichtung der Linie 11 zum 30-Minuten-Takt



Erschließung Neubaugebiet Landshut West
- Prüfauftrag im NVP
Bereich Schwaigerstraße

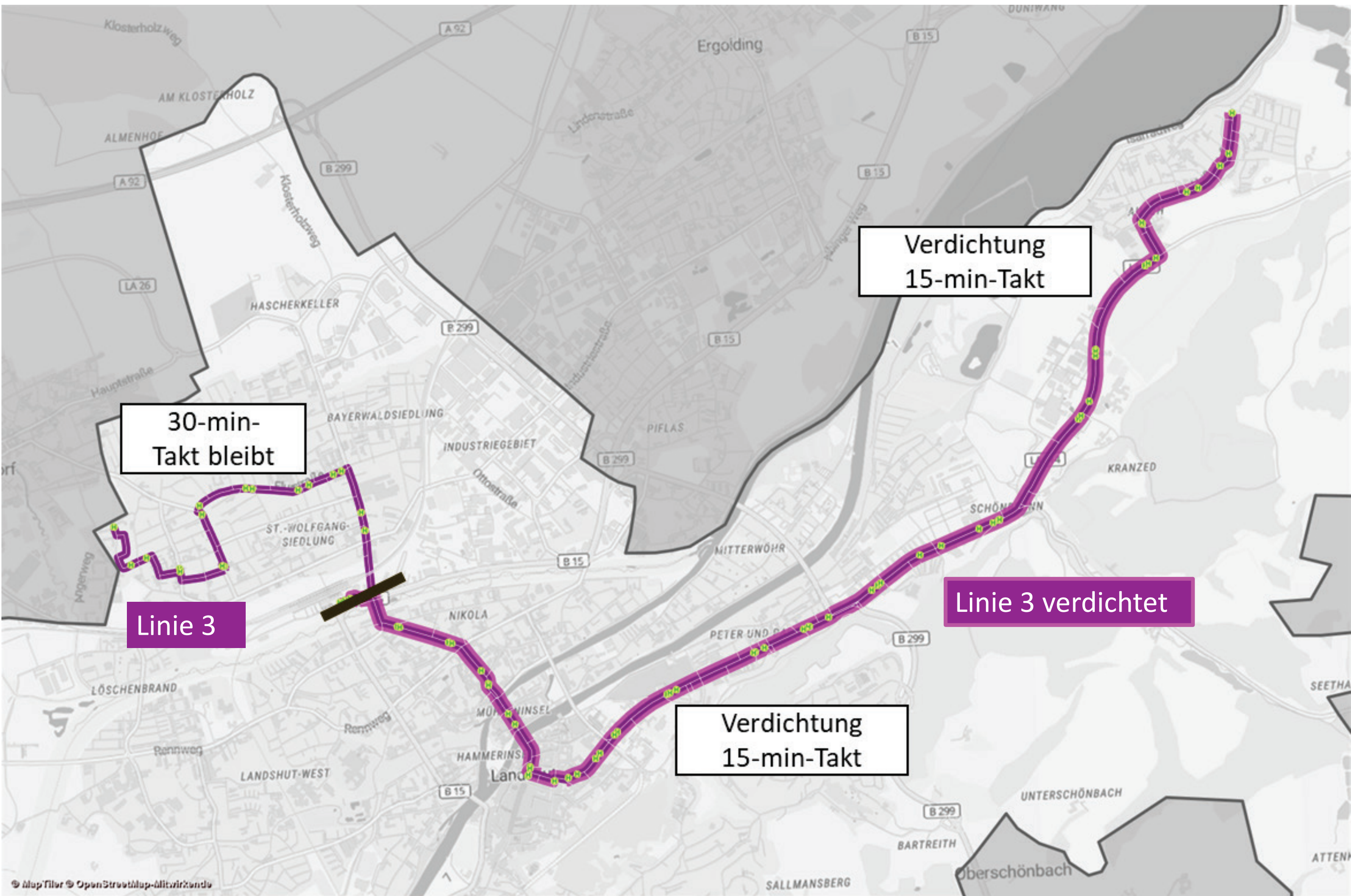
Prüfung, wenn Bebauung und Straßenführung klarer absehbar



Taktverdichtung Prüfungen Linien 1 und 3 – heute die meistgenutzten Linien

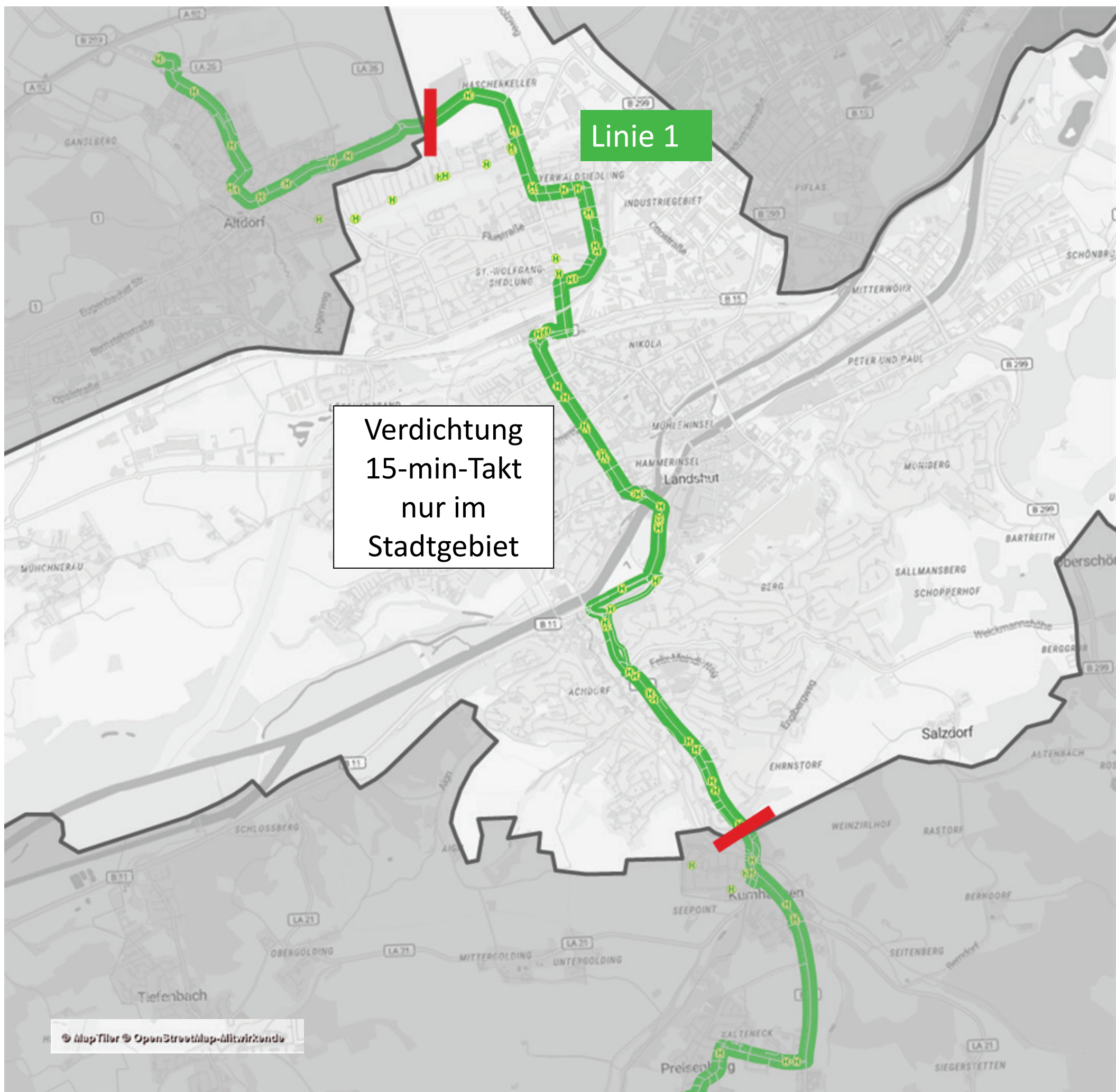
Verdichtung Linie 3 ab Hbf. - Vorteile:

- Wichtigste Achse wird besser bedient
- Verbesserte Umsteigezeiten zu allen andern Linien (z.B. Altstadt)
- Gute Ergänzung zur Innensstadtdurchfahrung
- Verdichtung nur zwischen Hauptbahnhof und Auloh deutlich wirtschaftlicher als Gesamlinie
- Entfall der Expresslinie X33 möglich



Verdichtung Linie 1 nur Stadtgebebiet - Vorteile :

- Wichtigste Achse wird besser bedient
- Verbesserte Umsteigezeiten zu allen andern Linien (z.B. Altstadt)
- Gute Ergänzung zur Innensstadtdurchfahrung
- Aber: Hohe Kosten



Warum keine Taktverdichtung auf 20-Minuten-Takt in der ganzen Stadt ?

Verdichtung von 30-min-Takt auf 20-min-Takt bedeutet

- ➡ hoher Fahrzeugmehrbedarf
- ➡ grob 50% mehr Kilometerleistung

Beispiel Linie 1 (Altdorf-Kumhausen)

30-min-Takt:

Fahrzeit Hin+Rück+Wendezeit: 90 min

Bedarf: **3 Fahrzeuge**

Beispiel Linie 1 (Altdorf-Kumhausen)

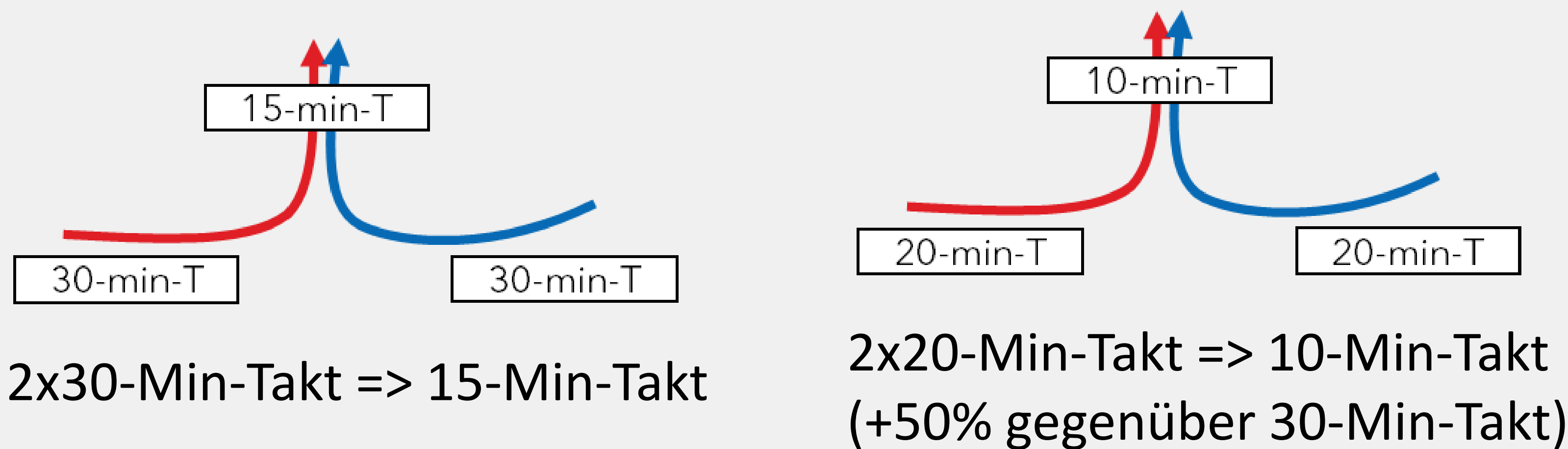
20-min-Takt: :

Fahrzeit Hin+Rück+Wendezeit: 100 min

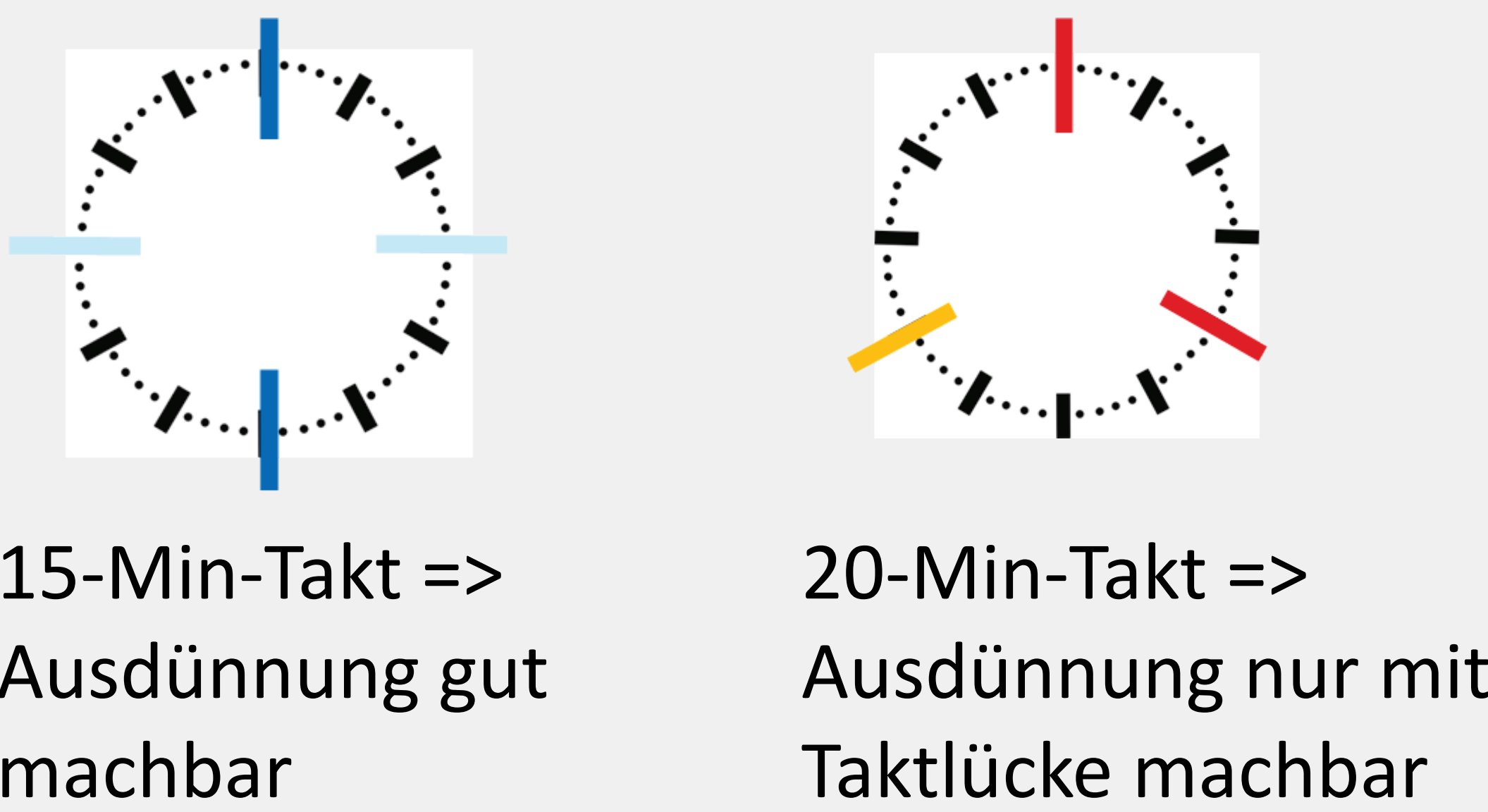
Bedarf: **5 Fahrzeuge**

Taktfamilie: 15/30 versus 10/20

Umgang mit der Taktfamilie in der Normal- und Hauptverkehrszeit



Aber: Umgang mit der Taktfamilie in der Schwachverkehrszeit





Zusammenwirken der Buslinien und des Bedarfsverkehrs in Landshut

Rückgrat des ÖPNV in Landshut ist der Buslinienverkehr –

Vorteile:

- Ausreichende Kapazität für viele Fahrgäste
- Wenige Umsteigenotwendigkeiten

Ergänzung zum Linienverkehr in den verkehrsschwachen Zeiten - Bedarfsverkehr

- Wenn die Nachfrage im Freizeitbereich nicht mehr so gut „bündelbar“ ist
- Wenn das Angebot daher ausgedünnt ist
- Wenn das subjektive Sicherheitsgefühl besonders wichtig ist (Kurze Fußwege, kleine Fahrzeuge)

z.B.

Mo-Sa: 19 Uhr bis 1 Uhr
So: 8 Uhr bis 1 Uhr

Ggf. am Wochenende auch
Ausweitung später in die Nacht

Konzeptvorschlag - (Feinplanung erfolgt bei Umsetzung!):

Wie könnte das Angebot für die Fahrgäste aussehen ?

- Das Angebot bedient die gesamte Stadt – aber nur in den angegebenen Zeiten
- Start und Ziel an realen und vielen „virtuellen“ Haltestellen – kurze Fußwege
- Fahrtwünsche mehrerer Fahrgäste werden möglichst kombiniert

App-basiert

- Buchung über eine App (Registrierung nötig): Eingabe Standort und Ziel
- App zeigt die Strecke, die Wartezeit, den Einstiegsort und den Preis an (bargeldlose Bezahlung)
- LAVV-Tarif (mit Zuschlag / km-Zuschlag), automatische Abbuchung

Kleine Fahrzeuge (z.B. bis zu 8 Fahrgastplätzen)

Barrierefreie Fahrzeuge möglich

Konzeptvorschlag - Wie funktioniert es technisch?:

- Die Fahrtwünsche werden digital gesammelt,
- Die Fahrtroute wird - ggf. für mehrere Fahrgäste an verschiedenen Einstiegshaltestellen - automatisiert geplant

Stellung im Nahverkehrsplan

- Rahmenfestlegung im Nahverkehrsplan sinnvoll, da dies auch rechtlich zum ÖPNV gehört und an die SWL angebunden sein sollte.

Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Landshut: Anforderungsprofil - Qualitätsstandards ÖPNV



Im Anforderungsprofil sind eine Vielzahl von Qualitätsstandards definiert, darunter folgende:

Thema	Kriterien / Standards (Auswahl)	Details
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none">Anforderungen an barrierefreie Haltestellen und AusbauplanBarrierefreie Fahrzeuge und FahrplangestaltungBarrierefreie Fahrgastinformation und Service	<ul style="list-style-type: none">Hochbord und taktiler Leitstreifen, ZuwegungNiederflurfahrzeugeZwei-Sinne-Prinzip bei der InformationGute Lesbarkeit von Aushängen
Haltestellenausstattung	<ul style="list-style-type: none">Unterschieden nach Bedeutung der HaltestelleWarteflächen, Ein- und AusstiegInformationsmedienFahrgastunterstand, SitzgelegenheitVerknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln	<ul style="list-style-type: none">Sicherheit, Sauberkeit, Beleuchtung...Informationsmedien an der Haltestelle, Formate, GrößenDynamische FahrgastinformationIntegrierte SitzmöglichkeitFahrradabstellmöglichkeit u.a.
Fahrzeugausstattung	<ul style="list-style-type: none">Alter der FahrzeugeKapazität der FahrzeugeBarrierefreiheit siehe obenTürenSitzplätze AusgestaltungBelüftung, BeleuchtungLärm/SchadstoffemissionenTechnische AusstattungInformation innen / außen	<ul style="list-style-type: none">Sondernutzungsflächenz.B. ITCS (Betriebsleitsystem z.B. zur Information und dynamischen Fahrplanauskunft)Informationsmedien, BordmikrofonVideoüberwachungBandansage nächste HaltestelleDesign des Busses
Tarif, Vertrieb, Marketing	<ul style="list-style-type: none">LAVV-TarifVertrieb: Fahrkartenverkauf, HandyTicketMarketing	<ul style="list-style-type: none">Einheitliches Tarifsystem / Übergangstarife in Nachbarverbünde, Ermäßigungen, SemesterticketVertriebstechnik im BusKontrollen
Betrieb	<ul style="list-style-type: none">BetriebsleitstelleITCSAnschlusssicherungBeeinflussung Lichtsignalanlagen	<ul style="list-style-type: none">Ausstattung der BetriebsleitstelleMaßnahmen zur Sicherstellung von Anschlüssen
Pünktlichkeit / Information bei Betriebsstörungen	<ul style="list-style-type: none">Baumaßnahmen gut einplanenFahrzeiten prüfenInformation bei FahrtausfällenInformationsmedien	<ul style="list-style-type: none">Maßnahmen zur Sicherstellung von Pünktlichkeit und Information über alle Medien (App, Homepage, DFI...
Personal	<ul style="list-style-type: none">SchulungenFahrgastbetreuungService, Erkennbarkeit	<ul style="list-style-type: none">Ortskenntnis, KundenfreundlichkeitDeutschkenntnisDienstkleidung