

# NAHVERKEHRSPLAN 2025

---

Auftraggeber



**Landkreis Landshut**

Sachgebiet 17  
ÖPNV, Schülerbeförderung  
Veldener Straße 15  
84036 Landshut



**Stadt Landshut**

Baureferat I Tiefbauamt  
Sachgebiet Verkehrsplanung  
Luitpoldstraße 29  
84034 Landshut

Auftragnehmer



**PTV Transport Consult GmbH**

Stumpfstraße 1  
76131 Karlsruhe



# BERICHT

---

# NAHVERKEHRSPLAN STADT UND LANDKREIS LANDSHUT 2025

## Auftraggeber/-innen:

Landkreis Landshut  
Sachgebiet 17  
ÖPNV, Schülerbeförderung  
Veldener Straße 15  
84036 Landshut

Stadt Landshut  
Baureferat I Tiefbauamt  
Sachgebiet Verkehrsplanung  
Luitpoldstr. 29  
84034 Landshut

## Auftragnehmer/-in:

PTV  
Transport Consult GmbH  
Stumpfstr. 1  
76131 Karlsruhe

## Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Landshut
Auftraggeber	Landkreis Landshut / Stadt Landshut
Auftrags-Nr.	C850455
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Angebots-Nr.	202052101A
Autor/-in	Lic.rer.reg. Irene Burger / MSc. Johannes Prinzler
zuletzt gespeichert	20.11.2025
Überarbeitung	10.2025 bis 11.2025 Überarbeitung aufgrund der Auflösung Zweckverband Landshuter Verkehrsverbund (LAVV) und dem Beitritt zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)

## Inhalt

1	Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	12
1.1	Ziele der Aufgabenträger Stadt Landshut und Landkreis Landshut.....	12
1.2	Gesetzliche Grundlagen .....	12
1.2.1	Europäischer Rechtsrahmen.....	12
1.2.2	Bundesrecht (PBefG) .....	13
1.2.3	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG, 1996, Stand 2019) 15	
1.2.4	Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie .....	15
1.2.5	Clean Vehicles Directive .....	16
1.3	Übergeordnete Planungen .....	17
1.3.1	Planungen im Schienenverkehr (SPNV) .....	17
1.3.2	Neubau des Landratsamtes Landshut mit Sitzverlegung nach Essenbach.....	18
1.3.3	Integriertes Klimaschutzkonzept des Landkreises Landshut (2023).....	18
1.3.4	Energie- und Klimaschutzkonzept der Stadt Landshut (2010).....	20
2	Raumstrukturanalyse und Entwicklungsprognose .....	21
2.1	Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur im Landkreis Landshut .....	21
2.2	Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur in der Stadt Landshut .....	23
2.3	Schulstandorte und Schülerströme .....	25
2.4	Status quo des ÖPNV auf Straße und Schiene .....	27
2.4.1	Definition der Verkehrszeiten .....	27
2.4.2	Angebot im SPNV.....	28
2.4.3	Angebot im Busverkehr .....	30
2.4.3.1	Busverkehr in der Stadt Landshut.....	30
2.4.3.2	Regionalbusverkehr im Landkreis Landshut.....	35
2.5	Verkehrsnachfrage .....	41
2.5.1	Pendlerbeziehungen .....	41
2.5.2	Nachfragedaten der Haushaltsbefragung .....	44
2.5.3	ÖPNV-Nachfrage.....	46
2.6	Tarifstruktur und Integration des MVV-Tarifs im Landkreis Landshut .....	47

2.7	Weitere Bedienformen und intermodale Angebote .....	49
3	Anforderungsprofil des ÖPNV .....	51
3.1	Verbindungs- und Bedienungsstandards .....	51
3.1.1	Erschließungsstandards .....	51
3.1.2	Bedienungshäufigkeit: Mindeststandards in der Stadt Landshut .....	52
3.1.3	Bedienungshäufigkeit: Mindeststandards im Landkreis Landshut .....	54
3.1.4	Zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele .....	60
3.1.5	Umsteigenotwendigkeit (zulässige Umsteigevorgänge) zu wichtigen Zielen.....	61
3.2	Qualitätsstandards .....	62
3.2.1	Barrierefreiheit.....	62
3.2.1.1	Anforderungen an barrierefreie Haltestellen.....	63
3.2.1.2	Klassifizierung der Haltestellen.....	64
3.2.1.3	Standards für den barrierefreien Haltestellenausbau .....	65
3.2.1.4	Barrierefreie Fahrzeuge und Fahrplangestaltung .....	68
3.2.1.5	Barrierefreie Fahrgastinformation und Service .....	68
3.2.2	Infrastruktur .....	68
3.2.3	Haltestellenausstattung .....	69
3.2.4	Anforderungen an Fahrzeuge .....	72
3.2.4.1	Barrierefreie Fahrgastinformation und Service .....	72
3.2.5	Antriebstechniken.....	72
3.2.6	Fahrzeugeinsatz und Kapazität.....	72
3.2.7	Standards der Fahrzeugausstattung .....	73
3.2.8	Tarif, Vertrieb und Marketing.....	77
3.2.8.1	MVV-Tarif und Ticketvertrieb im MVV.....	77
3.2.8.2	Marketing .....	77
3.2.9	Standards Betrieb.....	78
3.2.9.1	Betriebssteuerung.....	78
3.2.9.2	Betriebsdurchführung.....	78
3.2.9.3	Lichtsignalanlagen (LSA)-Beeinflussung .....	78
3.2.9.4	Pünktlichkeit .....	79
3.2.9.5	Information bei Betriebsstörungen .....	79
3.2.9.6	Personal .....	80

3.2.10	Kundenkommunikation .....	80
4	Schwachstellenanalyse .....	82
4.1	Analyse der Erschließung durch den ÖPNV .....	83
4.1.1	Erschließungsmängel im Landkreis Landshut .....	84
4.2	Analyse der Umsteigehäufigkeit und der Beförderungszeit .....	86
4.2.1	Schwachstellen Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit im Landkreis Landshut	88
4.3	Analyse des Fahrtenangebots .....	91
4.4	Schwachstellen Fahrtenangebot / Taktung in der Stadt Landshut.....	91
4.4.1	Schwachstellen Fahrtenangebot / Taktung im Landkreis Landshut .....	94
5	Zusammenfassung des Handlungsbedarfs .....	96
6	ÖPNV-Entwicklung und Maßnahmendefinition für die Stadt Landshut.....	100
6.1	Taktverdichtungen auf den städtischen Buslinien .....	100
6.2	Prüfung der Möglichkeit der Durchbindung von Buslinien durch die Innenstadt.....	101
6.3	Durchbindung der Linie 7 durch die Innenstadt.....	101
6.4	Führung der Linie 10 durch die Innenstadt.....	103
6.5	Verdichtung der Linie 10 und Anbindung an den Südbahnhof.....	104
6.6	Verlängerung eines Astes der Linie 8 (Seniorenheim/Sportzentrum West oder Ländtorplatz) 107	
6.7	Verlängerung des Astes als Ersatz des Astes der Linie 10.....	107
6.8	Verlängerung des Astes als Direktverbindung zum Ländtorplatz .....	108
6.9	Maßnahmen Linie 11 .....	108
6.10	Verdichtung Linie 3 .....	109
6.11	Linienweganpassung und Verdichtung Linie 5 .....	110
6.12	Prüfauftrag Erschließung Neubaugebiet Bereich Schwaigerstraße .....	111
6.13	Weitere Prüfungen von Maßnahmen ohne Umsetzungsempfehlung .....	111
6.14	Ergänzendes On-Demand-Angebot in der Stadt Landshut.....	112
6.15	Finanzierungsbedarf der Maßnahmen in der Stadt Landshut .....	114
7	ÖPNV-Entwicklung und Maßnahmendefinition für den Landkreis Landshut .....	115
7.1	Linienkonzept im Landkreis Landshut .....	115
7.1.1	H1: Nördliche Ringlinie der „Landshuter Acht“ .....	117
7.1.2	N1: Südliche Ringlinie der „Landshuter Acht“ .....	117

7.1.3	N2: Verbindungslinie Rottenburg – Neufahrn – Jellenkofen – Ergoldsbach – Essenbach 118	
7.1.4	Weitere Linien auf Nebenachsen .....	119
7.1.5	Linienangebot auf den Verflechtungen 3 (Anbindung von Orten über 500 Einwohner 119	
7.1.6	Angebot auf den Verflechtungen 1 und 2.....	120
7.1.7	Mehrleistung und Kostenrahmen der vorgesehenen Angebotsverbesserung und Umsetzung der Maßnahmen.....	120
7.2	Ergänzender Linienbedarfsverkehr („On-Demand“).....	120
8	Beteiligung .....	123
8.1	Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger .....	123
8.2	Beteiligung der Städte und Gemeinden im Landkreis Landshut .....	123
8.3	Formale Beteiligung.....	124
9	Linienbündelung für den Landkreis Landshut .....	125
10	Netzdefinition Stadtverkehr Landshut.....	126
10.1	Kriterien der Netzbildung .....	126
10.2	Stadtverkehr Landshut als Gesamtnetz .....	127
11	Finanzierung und Organisationsform.....	129
11.1	Finanzierung und Organisation des ÖPNV in der Stadt Landshut.....	129
11.2	Finanzierung und Organisation des ÖPNV im Landkreis Landshut.....	129
12	Park + Ride-Konzept .....	131
12.1	Grundlegendes zu Park + Ride und Ziele .....	131
12.2	Abgrenzung des Untersuchungsraumes .....	132
12.3	Datengrundlagen .....	132
12.4	P+R an Bahnhöfen im Landkreis Landshut.....	132
12.4.1	Bestehendes Angebot im Schienenverkehr .....	132
12.5	Einzugsgebiet der Bahnhöfe .....	134
12.6	P+R an Bushaltestellen .....	134
12.6.1	Bestehendes Angebot im städtischen Busnetz Landshuts .....	135
12.6.2	Potenzielle Standorte für P+R am städtischen Busnetz Landshuts.....	136
12.7	Reisezeitabschätzung mit P+R.....	142
12.8	Abschätzung der Verlagerungspotenziale von P + R.....	147

12.9	Zusammenfassung der Potenziale von Park + Ride für die Stadt Landshut.....	153
12.10	Empfehlung zu einem verkehrlichen Gesamtkonzept .....	154
13	Anhang.....	155
13.1	Klassifizierung der Haltestellen in der Stadt Landshut .....	155
13.2	Klassifizierung der Haltestellen im Landkreis Landshut .....	159

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen (Deutschland) _____	16
Tabelle 2:	Einwohnerdichte in den Landshuter Stadtteilen _____	23
Tabelle 3:	Besuchte Schulen von Schülerinnen und Schülern mit Wohnort Stadt Landshut (2020/21) _____	27
Tabelle 4:	Stadt Landshut – Buslinien im Tagverkehr, Taktung, Betriebszeit _____	31
Tabelle 5:	Stadt Landshut – Nachtbuslinien, Taktung, Betriebszeit _____	33
Tabelle 6:	Ergänzende X-Linien, Fahrtenzahl und Betriebszeit _____	34
Tabelle 7:	Regionallinien im Landkreis Landshut mit Verkehrsunternehmen _____	38
Tabelle 9:	Richtwerte der Haltestelleneinzugsradien im Landkreis Landshut _____	52
Tabelle 12:	Einteilung Relationskategorien _____	55
Tabelle 13:	Bedienungshäufigkeit / Taktung auf den Haupt- und Nebenachsen, sowie Verflechtungen (Normalverkehrszeit) _____	58
Tabelle 14:	Mindeststandards Bedienungshäufigkeit in den Zeitscheiben der einzelnen Tage _____	59
Tabelle 15:	Bedienungshäufigkeit / Taktung in den zentralen Bereichen von Altdorf, Ergolding und Kumhausen (Normalverkehrszeit) _____	60
Tabelle 17:	Maximal zulässige Beförderungszeiten im Landkreis Landshut _____	60
Tabelle 19:	Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV _____	63
Tabelle 21:	Klassifizierung der Haltestellen im Landkreis Landshut _____	64
Tabelle 23:	Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im Landkreis Landshut _____	71
Tabelle 24:	Antriebstechniken _____	72
Tabelle 25:	Standards Fahrzeugausstattung _____	77
Tabelle 27:	Zusammenfassung Handlungsbedarf im Landkreis Landshut anhand der Analyse _____	99
Tabelle 29:	Anzahl geschätzter Stellplätze an Bahnhöfen im Landkreis Landshut _____	133
Tabelle 30:	Matrix zur Bewertung potenzieller P+R-Standorte an Bushaltestellen _____	136
Tabelle 32:	Haltestellenliste Landkreis Landshut mit Klassifizierung für den Ausbau _____	178

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Treibhausgas-Bilanz im Landkreis Landshut im Jahr 2019 auf der Grundlage des lokalen Strommix (rechts) in t CO <sub>2</sub> -eq und Prozent	19
Abbildung 2: Einwohner 2020 in den Gemeinden des Landkreises	21
Abbildung 3: Einwohner Zensusdaten je Hektar Landkreis Landshut	22
Abbildung 4: Einwohner Zensusdaten je Hektar Stadt Landshut	24
Abbildung 5: Schulstandorte der Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis Landshut (außer Stadt Landshut, ohne Grundschulen)	25
Abbildung 6: Schülerströme Landkreis Landshut 2019	26
Abbildung 7: SPNV-Angebot im Raum Landshut	29
Abbildung 8: Buslinien Stadt Landshut: Linien 1-14	32
Abbildung 9: Nachtbuslinien Stadt Landshut: Linien 101-110	33
Abbildung 10: Ergänzende x-Linien, Linienwege	34
Abbildung 11: „500er-Linien“ - Zusätzliche Fahrten in der Hauptverkehrszeit	35
Abbildung 12: Regionalbusse – Tagesganglinie Fahrplan-km über den Schultag	39
Abbildung 13: Regionalbusangebot zu unterschiedlichen Stundengruppen am Schultag	40
Abbildung 14: Binnenpendler im Landkreis Landshut	42
Abbildung 15: Auspendler aus dem Landkreis Landshut	43
Abbildung 16: Quell-Ziel-Gesamtnachfrage pro Tag in der Stadt Landshut (Stadtteilebene)	44
Abbildung 17: Quell-Ziel-Gesamtnachfrage pro Tag im Landkreis Landshut (Ebene Verwaltungsgemeinschaften)	46
Abbildung 18: Städtische Buslinien Landshut: Anteile der Stadtteile und Nachbarorte an den Gesamteinsteigern pro Schultag	47
Abbildung 19: MVV-Landkreise_Verbundraumerweiterung_Stand_2026.	48
Abbildung 20: MVV-Netzplan im Landkreis Landshut; MVV-Teilnetzplan	49
Abbildung 21: Bedienung in der Normalverkehrszeit Status quo (nur SWL-Verkehre)	54
Abbildung 22: Relationskategorien im Landkreis Landshut	57
Abbildung 23: Wichtige Ziele in der Stadt Landshut – im Fokus der Analyse	82
Abbildung 25: Erschließungsradien der Haltestellen im Landkreis Landshut	85
Abbildung 28: Beförderungszeit im Landkreis Landshut zum Oberzentrum Stadt Landshut in der Hauptverkehrszeit ab 6:30 Uhr	89
Abbildung 29: Beförderungszeit im Landkreis Landshut zum nächsten Mittel-, Unter- oder Kleinzentrum in der Hauptverkehrszeit ab 6:30 Uhr	90

Abbildung 30: Umsteigehäufigkeit Landkreis Landshut zum Oberzentrum Stadt Landshut in der Hauptverkehrszeit ab 6:30 Uhr	91
Abbildung 34: Fahrtenzahl an den Haltestellen im Landkreis Landshut am Vormittag (Schultag)	95
Abbildung 42: Linienkonzept Landkreis Landshut	116
Abbildung 43: Bahnstrecken (schwarz) und Angebot im Landkreis Landshut. Textlich sind die Bahnhöfe dargestellt, farblich die Fahrtenhäufigkeit in den Hauptverkehrszeiten.	133
Abbildung 44: Einzugsgebiete der Bahnhöfe für P+R im Landkreis Landshut (rot)	134
Abbildung 45: Fahrtenangebot in der morgendlichen Hauptverkehrszeit im Landshuter Stadtnetz. Dargestellt sind alle Linien, die zwischen 6 und 9 Uhr fahren.	135
Abbildung 46: Fahrtenangebot in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit im Landshuter Stadtnetz. Dargestellt sind alle Linien, die zwischen 16 und 19 Uhr fahren.	136
Abbildung 47: Potenzielle P+R-Standorte im Nordwesten Landshuts (Altdorf)	137
Abbildung 48: Bewertung potenzieller P+R-Standorte im Nordwesten Landshuts (Altdorf)	138
Abbildung 49: Potenzielle P+R-Standorte im Süden Landshuts (Kumhausen)	138
Abbildung 50: Bewertung potenzieller P+R-Standorte im Süden Landshuts (Kumhausen)	139
Abbildung 51: Potenzielle P+R-Standorte im Osten Landshuts	140
Abbildung 52: Bewertung potenzieller P+R-Standorte im Osten Landshuts	140
Abbildung 53: Potenzielle P+R-Standorte in Ergolding	141
Abbildung 54: Bewertung potenzieller P+R Standorte in Ergolding	141
Abbildung 55: Zusammenfassung sinnvoller P+R-Standorte am Stadtrand Landshuts	142
Abbildung 56: Einzugsgebiete der P+R Standorte und betrachtete Gebiete für Reisezeitvergleiche	143
Abbildung 57: Einpendlerströme nach Landshut, gegliedert nach Einzugsbereichen für P+R Standorte.	147
Abbildung 58: Relevante Einpendlerströme nach Landshut, gegliedert nach Einzugsbereichen für P+R Standorte. Relationen ohne sinnvollen P+R Anknüpfungspunkt wurden ausgegraut.	148
Abbildung 59: Nachfragepotenziale eines P+R-Standortes in Altdorf	149
Abbildung 60: Nachfragepotenziale eines P+R-Standortes an der Sparkassenarena	150
Abbildung 61: Nachfragepotenziale eines P+R Standortes Ergomar	151
Abbildung 62: Nachfragepotenziale eines P+R-Standortes Kumhausen	152

# 1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

## 1.1 Ziele der Aufgabenträger Stadt Landshut und Landkreis Landshut

Als Grundlage und Ausgangspunkt für die Bearbeitung des gemeinsamen Nahverkehrsplanes der Stadt Landshut und des Landkreises Landshut wurden folgende Ziele festgelegt:

- Der ÖPNV soll in Landshut und im stadtnahen Verdichtungsraum eine Mobilität bieten, die den Grundbedürfnissen der Bevölkerung entspricht.
- Der ÖPNV soll grundsätzlich auf den Hauptachsen ein getaktetes Verkehrsangebot bieten, außer zu Schwachlastzeiten.
- Der ÖPNV soll im Übrigen ein bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot bieten
- Soweit möglich soll am Hauptbahnhof Landshut eine Ausrichtung der Hauptlinien an den SPNV zu den Hauptverkehrszeiten umgesetzt werden.
- Es sollen multimodale Schnittstellen (Bike-Ride, Park+Ride, Carsharing, Anbindung des ÖPNV an die Fahrradinfrastruktur) sichergestellt werden.
- Der ÖPNV soll in Stadt und Landkreis Landshut dazu beitragen, die Klimaschutzziele in Form einer geringeren Verkehrsbelastung durch motorisierten Individualverkehr zu erreichen.

## 1.2 Gesetzliche Grundlagen

Die Inhalte und Aufgaben des Nahverkehrsplans sind in Rechtswerken unterschiedlicher Ebenen des Bundes- und Landesrechts definiert. Wichtige Ausgangsbasis ist der Europäische Rechtsrahmen. Die Zusammenhänge werden im Folgenden dargestellt.

### 1.2.1 Europäischer Rechtsrahmen

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007) in Kraft getreten. Zweck der VO 1370/2007 ist es, in der Europäischen Gemeinschaft einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um im Interesse des Gemeinwohls Verkehrsdienste im ÖPNV sicherzustellen. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern Ausgleichleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können. Solche Ausgleichleistungen und/oder ausschließliche Rechte dürfen in der Regel nur durch einen zwischen der zuständigen Behörde und dem Verkehrsunternehmen geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden. Nach den Vergaberegeln der VO 1370/2007 werden öffentliche Dienstleistungsaufträge in der Regel im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben. Neben der wettbewerblichen Vergabe sieht die Verordnung aber auch Möglichkeiten für Direktvergaben vor.

Der Nahverkehrsplan bildet für die künftige Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen eine wichtige Grundlage, da durch ihn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung konkretisiert wird.

Im Dezember 2017 trat die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste in Kraft. Für den Nahverkehrsplan ist dabei der neue Art. 2a VO 1370/2007 bedeutsam. Denn diese Vorschrift ist eine Schnittstelle zwischen den Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und den „Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in den Mitgliedstaaten“. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder allgemeinen Vorschriften der zuständigen Behörden müssen im Einklang mit solchen Strategiepapieren stehen. Der Nahverkehrsplan kann als ein Strategiepapier in diesem Sinne angesehen werden.

Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan bildet eine wichtige Grundlage für künftige öffentliche Dienstleistungsaufträge. Diese setzen die Vorgaben des Nahverkehrsplans in konkrete gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen um. Die Anforderungen an Art und Umfang sowie Qualität des ÖPNV-Angebots sind auch vom betrauten Betreiber im Stadtgebiet zu erfüllen.

## 1.2.2 Bundesrecht (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen. 2021 wurde das PBefG erneut novelliert, mit dem Ziel, auch flexiblen Bedienungsweisen einen rechtlichen Rahmen zu geben, die bisher im PBefG nicht berücksichtigt waren.

### Thema Nahverkehrsplan im PBefG

Der Nahverkehrsplan wurde bei der Novellierung 2013 in seiner Funktion deutlich gestärkt. So wurde der § 8 PBefG neu gefasst und legt fest, dass der Aufgabenträger für den ÖPNV für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig ist: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig“ (§ 8 Abs.3 Satz 1 PBefG).

Hierfür soll der Aufgabenträger „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen „in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ definieren. Die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit sind gemäß § 1a PBefG zu berücksichtigen.

### Thema Barrierefreiheit als Bestandteil des Nahverkehrsplans

Ein zentrales Thema in der novellierten Fassung des PBefG ist die Barrierefreiheit. Hier werden weitreichende konkrete Anforderungen an den Nahverkehrsplan gestellt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt

nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Für den Nahverkehrsplan bedeutet das, dass die Definition der vollständigen Barrierefreiheit hinsichtlich aller Aspekte der Nutzung (Erreichbarkeit, Ein- und Ausstieg, Fahrzeug, aber auch Information, Vertrieb und Personal) umfassen muss und alle Ausnahmen der erreichten vollständigen Barrierefreiheit bis 01.01.2022 im Nahverkehrsplan beschrieben und begründet werden müssen.

## Thema Beteiligungsverfahren am Nahverkehrsplan

Zur Beteiligung an der Erstellung des Nahverkehrsplans wird im PBefG Folgendes ausgesagt: „Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen“ (§ 8 Abs. 3 PBefG). Die Verkehrsunternehmen wurden im Landkreis Landshut und in der Stadt Landshut in die Arbeitskreise einbezogen.

Weiter heißt es im § 8 Abs. 3 PBefG: „... soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“ Diese Interessen fanden in der Stadt und dem Landkreis Landshut Berücksichtigung; die Interessensvertreter wurden mit einbezogen.

Im Sommer 2022 fanden in der Stadt und dem Landkreis Landshut Veranstaltungen zur Beteiligung der Bevölkerung, sowie der 35 Landkreismunicipalitäten statt. Das Interesse war groß, die Veranstaltungen wurden gut angenommen.

## Rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans

Die rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans ist in § 8 Abs.3a PBefG definiert, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei den Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen festgelegt ist: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen (...)“. Ergänzt wird dies durch § 13 Abs. 2b PBefG: „Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“

Einer Vereinbarung über eine gemeinwirtschaftliche Leistung, nach Ausschreibung oder nach Direktvergabe, geht eine Vorinformation voraus (§ 8a Abs. 2 PBefG). In dieser Vorinformation legt der Aufgabenträger fest, welche Standards für den Verkehr gelten sollen und von dem Unternehmen zuzusichern sind. Dabei können und sollen sich die Standards aus dem Nahverkehrsplan entwickeln.

§ 13 Abs. 2 Nr. 3d PBefG bestimmt, dass eine Liniengenehmigung nicht erteilt werden darf, „wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

Die wesentlichen Anforderungen wie Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten, Anschlusssicherung und Barrierefreiheit sollen daher im Nahverkehrsplan enthalten sein und werden dementsprechend gewürdigt.

### 1.2.3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG, 1996, Stand 2019)

Gemäß dem BayÖPNVG sind die kreisfreien Städte und Landkreise Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV (Straßenbahn und Busse). Für den Schienenpersonennahverkehr ist der Freistaat Bayern Aufgabenträger.

Auch im BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan als zentrales Steuerungsinstrument für die zuständigen Aufgabenträger in Art. 13 normiert. „Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs können auf ihrem Gebiet und, sofern nach Art. 6 Abs. 1 Satz 1 ein regionaler Nahverkehrsraum abgegrenzt worden ist, für diesen Nahverkehrsraum Planungen zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß den Anforderungen dieses Gesetzes durchführen. (Art. 13 Abs. 1 S. 1 BayÖPNVG).

In Art. 13 wird zudem geregelt, dass bei der Erstellung eines Nahverkehrsplans planerische Maßnahmen vorzusehen sind, „die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen. (...) Der Nahverkehrsplan enthält Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und muss mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen.“

In regelmäßigen Zeitabständen soll der Nahverkehrsplan überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden.

### 1.2.4 Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie

In der Leitlinie aus dem Jahr 1998 sind Vorgehensschritte zur Erstellung des Nahverkehrsplans sowie die wichtigsten Inhalte dargelegt. Hier finden sich auch Vorgaben für die Erschließungs- und Bedienungsqualität. Diese Vorgaben dienen teilweise als Grundlage für diese Fortschreibung des Nahverkehrsplans, sie wurden jedoch an aktuelle Erfordernisse und den neuen Rechtsrahmen angepasst.

## 1.2.5 Clean Vehicles Directive

Der Zielsetzung zu Klimaschutz und Nachhaltigkeit, welche in § 1a PBefG fixiert sind, ist durch die Berücksichtigung der Anforderungen der Clean-Vehicles-Directive (CVD) (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019) genüge zu leisten.

Durch die Clean Vehicles Directive (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019) besteht die Anforderung, saubere oder emissionsfreie Fahrzeuge zu bestimmten Mindestanteilen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu berücksichtigen. Dies gilt für Aufträge, bei denen das Vergabeverfahren nach dem 02. August 2021 eingeleitet wurde.

Saubere Fahrzeuge sind Fahrzeuge der Klassen<sup>1</sup> M1 und M2, die den Grenzwert für CO<sub>2</sub>-Emissionen von 50 g/km (bis 2025) unterschreiten. Ab 01.01.2026 gelten nur emissionsfreie Fahrzeuge als saubere leichte Nutzfahrzeuge. Busse der Fahrzeugklasse M3 gelten als sauberes Fahrzeug, wenn diese mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, zum Beispiel Elektrizität und Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas (CNG und LNG), Flüssiggas (LPG).

Ausgenommen sind „Kraftstoffe, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden“ (CVD Artikel 4 (4b)).

Emissionsfreie Busse sind Fahrzeuge der Klasse M3 „ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/kWh oder weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/km ausstößt“ (CVD Artikel 4 (5)).

	Fahrzeugklassen M <sub>1</sub> und M <sub>2</sub>		Busse (Fahrzeugklasse M <sub>3</sub> )	
	bis 01.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030	bis 01.12.2025	01.01.2026 bis 31.12.2030
Deutschland	38,5 %	38,5 %	45 %	65 %

Tabelle 1: Mindestziele für den Anteil sauberer Fahrzeuge, die unter Aufträge gemäß Artikel 3 fallen (Deutschland)

Die Umsetzung der Clean Vehicles Directive wird über ein Bundesgesetz organisiert, das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG in der Fassung vom 09.06.2021).

Durch dieses Gesetz werden die Vorgaben der CVD (Clean Vehicles Directive (EU 2019/1161, Fassung vom 20.06.2019)) in nationales Recht überführt. Dabei werden Mindestziele für die Beschaffung sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge definiert. Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 Prozent und für

<sup>1</sup>Fahrzeugklasse M1: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

Fahrzeugklasse M2: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz / zulässige Gesamtmasse bis zu 5 Tonnen.

Fahrzeugklasse M3: Kraftfahrzeuge für die Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz / zulässige Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen.

den zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 Prozent. Diese Werte gelten als Maß, welches auf Landesebene erreicht werden muss. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.

Die Anwendung wird über § 3 und § 4 definiert. So sind für Busse der Klasse M3 mit der Aufbauart Klasse I (über 22 Personen) mit Stehplatzbereichen und konstruktiven Merkmalen für häufiges Ein- und Aussteigen sowie Busse der Klasse M3 und Aufbauartklasse A (bis 22 Personen) mit Stehplätzen die Mindestziele zu erfüllen.

Die rechtlichen Vorgaben sind nach ihrer Festlegung zu erfüllen. Bei Beschaffung emissionsfreier Busse ist mit deutlichen Mehrkosten im Busangebot zu rechnen. Zusätzliche zur Beschaffung der Busse sind auch mögliche Infrastrukturkosten einzuplanen, beispielsweise für Ladestationen für E-Busse und für Werkstattumbauten.

## 1.3 Übergeordnete Planungen

### 1.3.1 Planungen im Schienenverkehr (SPNV)

Im Kapitel 2.4.2 ist der aktuelle Stand des Schienenverkehrs beschrieben. Für den SPNV in Bayern ist die BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) Aufgabenträger. Alle vorgesehenen Veränderungen liegen daher nicht in der Hand der lokalen Aufgabenträger Stadt und Landkreis Landshut, sondern beim Freistaat Bayern. Die BEG stellt zur Inbetriebnahme des Netzes Donau-Isar im Dezember 2024 den bayerischen Bedienrichtwert im SPNV auf den Linien RB 33 (mittels Stundentakt) und RE 3 (mittels Schließung der Abendtaktlücke) her. Insbesondere Ersteres stellt sicher, dass die Halte Marzling, Langenbach, Bruckberg und Gündlkofen im Einzugsgebiet Landshuts erstmals täglich stündlich bedient werden. Weitere einzelne zusätzliche Fahrten und Kapazitätserhöhungen auf den Linien RE 3, RE 22, RE 25, RB 33 runden die Angebotserweiterungen ab. Mit der Verlängerung der Linie RE 22 nach Nürnberg ab 12/2024 sowie dem neuen Konzept der alternierenden Linien RE 2 und RE 25 bereits seit 12/2023 entstehen jeweils zweistündliche Direktverbindungen von Landshut nach Nürnberg, Hof und Prag.

#### Regionalplan Region Landshut

Als eine wichtige Grundlage für die Strukturierung des Landkreises und seinen Quell-Ziel-Relationen sowie einiger Vorgaben für den ÖPNV dient der Regionalplan<sup>2</sup>. Dem Plan sind alle zentralen Orte bis hin zum Kleinzentrum zu entnehmen sowie die Einordnung in ländliche Räume bzw. Stadt- und Umlandbereiche. Diese Informationen gehen in die unter Kapitel 3.1.2 beschriebenen Relationskategorien ein.

Darüber hinaus werden im Regionalplan (Teil B VII von 2014) Ziele für den Verkehr benannt, als wichtigste für Stadt und Landkreis Landshut sind zu nennen:

- Die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs soll gesteigert werden.

---

<sup>2</sup> Regionaler Planungsverband Landshut, Regionalplan für die Planungsregion 13; Abruf am 16.02.2023 unter <http://region.landshut.org/seite/547375/inhalts%C3%BCbersicht.html>

- Auf einen bedarfsgerechten Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen an den Schnittstellen zwischen Individual- und Öffentlichem Verkehr soll hingewirkt werden (insbesondere am Hbf Landshut).
- Auf eine Ausdehnung des Tarifverbundsystems des MVV bis Landshut soll hingewirkt werden.

### 1.3.2 Neubau des Landratsamtes Landshut mit Sitzverlegung nach Essenbach

Der Standort des Landratsamtes Landshut wird nach Essenbach, gegenüber der Veranstaltungsstätte Eskara, verlegt. Die Beschlussfassung im Kreistag ist im Rahmen der Sitzung vom 18.12.2017 erfolgt. Der Spatenstich und die Grundsteinlegung fanden im Mai bzw. Juni 2022 statt. Die geplante Fertigstellung mit Inbetriebnahme ist für Ende des Jahres 2024 vorgesehen. Der Umzug soll schrittweise erfolgen, beginnend im letzten Quartal des Jahres 2024.

Für die Anbindung des Landratsamtes Landshut in Essenbach wurde im Jahr 2018 ein ÖPNV-Gutachten erstellt. Das ausgearbeitete Konzept besteht aus 5 Stufen, wodurch eine schrittweise Realisierung ermöglicht wird. Wichtiger Baustein und Grundvoraussetzung ist die Errichtung einer Bushaltestelle für das neue Landratsamt in Essenbach.

Der Umzug des Landratsamtes betrifft ca. 600 Mitarbeitende des Landratsamtes und den Publikumsverkehr von Bürgern, die das Landratsamt aufsuchen. Aus diesem Grund ist eine hochwertige, ganztägige (insbesondere zu den Öffnungszeiten) Anbindung möglichst aus dem gesamten Landkreis Landshut an den neuen Standort mit dem ÖPNV erforderlich.

Insbesondere zwischen Landshut und Essenbach soll das ÖPNV-Angebot mit der Einrichtung der neuen Linie N1 verdichtet werden, die Regionalbuslinien 307 und 308 sollen mit zusätzlichen Fahrten das Angebot ergänzen. Da die Eröffnung des neuen Standorts vor Ende der bestehenden Konzessionen auf den Linien 307 und 308 stattfinden wird, wird versucht im Rahmen der bestehenden Konzessionen eine Angebotsverbesserung zu erreichen. Dazu kommt eine Direktverbindung mit der neuen Buslinie N2 zwischen Essenbach und Ergoldsbach und weiter über Neufahrn nach Rottenburg. Dadurch erhält Essenbach und damit auch das Landratsamt eine bessere und umsteigefreie Anbindung an die Bahnhöfe im nördlichen Teil des Landkreises.

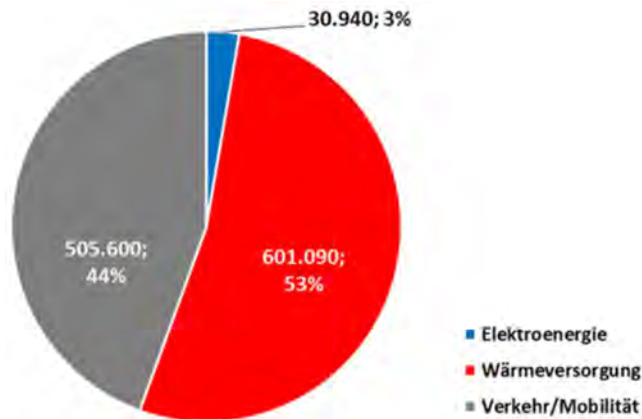
### 1.3.3 Integriertes Klimaschutzkonzept des Landkreises Landshut (2023)

Der Landkreis Landshut trägt durch die sukzessive Umsetzung der ambitionierten Klimaschutz-Maßnahmen, die im Rahmen des integrierten Klimaschutzkonzepts im Jahr 2022 erarbeitet wurden, aktiv zum Klimaschutz bei. Die Übernahme der Verantwortung für die zukünftige Entwicklung auf Landkreisebene verdeutlicht die Vorbildfunktion, die der Landkreis Landshut beim Klimaschutz bereits wahrnimmt und zunehmend ausbaut.

Mit den unter anderem im Bereich der Mobilität gemeinschaftlich erarbeiteten Maßnahmen wird das Ziel verfolgt, auf lokaler Ebene zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele beizutragen. Um die Bürgerinnen und Bürger in den Prozess der Konzeptentwicklung einzubinden, fand im September 2021 eine große Beteiligungskampagne statt. Bei der Online-Umfrage mit den Themenschwerpunkten Energiewende, Mobilität und Konsum haben über 1.100 Landkreisbürgern\*innen teilgenommen. Im Oktober 2022 wurde außerdem ein Klimaschutzworkshop im Landratsamt Landshut angeboten, mit dem Ziel die Bürger\*innen aktiv in die Entwicklung des Maßnahmenkatalogs des Landkreises Landshut einzubinden. Die dort erarbeiteten Maßnahmenvorschläge mit Auswirkungen auf den

Fachbereich ÖPNV und das Mobilitätsverhalten der Bürger\*innen im Landkreis Landshut wurden zwischen den zuständigen Sachgebieten abgestimmt, aufbereitet und fanden bei der konzeptionellen Ausarbeitung Berücksichtigung. Für den Fachbereich „Klimafreundliche Mobilität Im Landkreis“ wurden unter anderem drei Maßnahmen zur Verbesserung, zum Ausbau und Stärkung des ÖPNV sowie des Bedarfsverkehrs erarbeitet.

Laut dem Klimaschutzkonzept des Landkreises Landshut von 2023 verursachte der Verkehrssektor im Landkreis im Jahr 2019 505.600 Tonnen CO<sub>2</sub> und ist damit für 44 Prozent aller Emissionen im Landkreisgebiet verantwortlich (siehe Abbildung 1).



Quelle: Landkreis Landshut: Integriertes Klimaschutzkonzept des Landkreises Landshut, 2023, S.30

Abbildung 1: Treibhausgas-Bilanz im Landkreis Landshut im Jahr 2019 auf der Grundlage des lokalen Strommix (rechts) in t CO<sub>2</sub>-eq und Prozent

Mögliche Maßnahmen in der Stadt Landshut und dem Landkreis Landshut liegen in der Reduzierung des Individualverkehrs, hin zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV und/oder des Radverkehrs.

Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ist eine ausreichende Angebotsplanung erforderlich. Ein weiterer Mechanismus ist die Beschaffung von sauberen Fahrzeugen, zur Umsetzung der Clean-Vehicles-Directive (CVD). In Deutschland wird die CVD mit dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) umgesetzt.

Vorbereitend ist hierfür in einem ersten Schritt die erforderliche Infrastruktur zu schaffen. Ein vorausschauendes Parkraummanagement durch Schaffung von Park + Ride Plätzen und der Errichtung eines ZOB fließen mit der Zielsetzung zur Reduzierung des Pkw-Aufkommens mit ein.

Zielsetzung bezüglich des Klimaschutzes in Stadt und Landkreis Landshut ist es, den Anteil des ÖPNV betrachtet am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Hierfür müssen die Attraktivität des ÖPNV gesteigert und die Nutzungshemmnisse der Bevölkerung abgebaut werden. Eine gute, nutzerfreundliche und verlässliche Taktung, mit Ergänzung zu den Neben- und Schwachverkehrszeiten durch On-Demand-Verkehre bilden hierfür die Grundlage.

## Wasserstoff-Modellregion

Der Landkreis Landshut hat sich im Jahr 2019 zur grünen Wasserstoffmodellregion „HyBayern“ mit den beiden Landkreisen München und Ebersberg zusammengeschlossen. Es soll ein geschlossener Kreislauf aus grüner Wasserstoffherzeugung, -verteilung und -nutzung geschaffen werden, mit dem Ziel der Versorgung der ÖPNV-Verkehrsbetriebe, der Energieversorger, der Industrie, Gewerbe und

des Handwerks. Der Produktionsstandort für den grünen Wasserstoff liegt im Landkreis Landshut, genauer in der Marktgemeinde Pfeffenhausen. Die Aufnahme des Regelbetriebs ist im vierten Quartal des Jahres 2024 angedacht.

Über ein angeschlossenes Abfüll- und Verteilzentrum kann die Versorgung regionaler Abnehmer sichergestellt werden – insbesondere die Bus- bzw. Lkw-Tankstellen in Ebersberg und München, die im Rahmen des Modellprojektes gebaut werden. Für die zukünftige Versorgung von Wasserstofffahrzeugen im Bereich des ÖPNV in der Region Landshut hat sich der Landkreis Landshut zudem direkte Zugriffsrechte auf den grünen Wasserstoff im Rahmen einer Beteiligung an der Betreibergesellschaft des Elektrolyseurs gesichert.

### 1.3.4 Energie- und Klimaschutzkonzept der Stadt Landshut (2010)

Im Energie- und Klimaschutzkonzept der Stadt Landshut<sup>3</sup> wurden 2010 Maßnahmenansätze definiert, die sich jedoch nur in geringem Maß auf die Mobilität, vorrangig auf E-Mobilität beziehen. Im Maßnahmenkatalog Bereich Verkehr im Kapitel 6.2.6 des Energie- und Klimaschutzkonzeptes wird hinsichtlich des ÖPNV eine Verbesserung des Ausbaus angestrebt, unter Verantwortung der Stadtwerke und mit mittlerer Priorität. Direkte Auswirkungen auf den vorliegenden Nahverkehrsplan ergeben sich nicht.

---

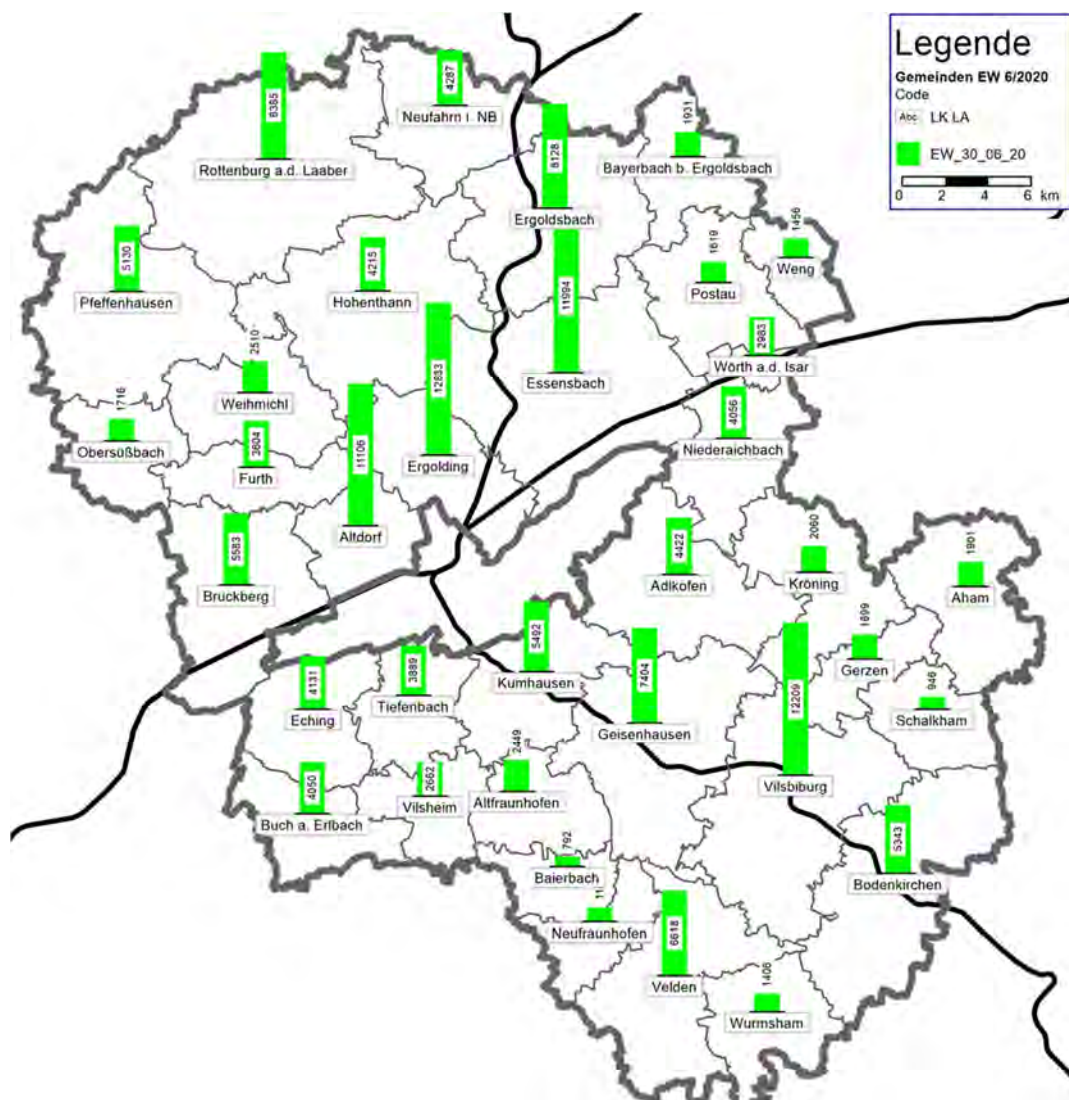
<sup>3</sup> Energie- und Klimaschutzkonzept der Stadt Landshut, Abschlussbericht, November 2010, <https://www.landshut.de/sites/default/files/filemanager/Benutzerdaten/La31/Energie- und Klimaschutzkonzept der Stadt Landshut.pdf>  
Abruf am 16.02.2023

## 2 Raumstrukturanalyse und Entwicklungsprognose

Die Analysen und Planungsarbeiten wurden alle mit Hilfe eines Verkehrsmodells vorgenommen. Hier wurden alle notwendigen Strukturdaten aufgenommen, sowie ein geroutetes ÖPNV-Angebot mit Fahrplanstand 2020 (vor den Corona-bedingten Einschränkungen). Dieser Fahrplanstand ist Grundlage für alle Auswertungen, soweit nicht anders beschrieben.

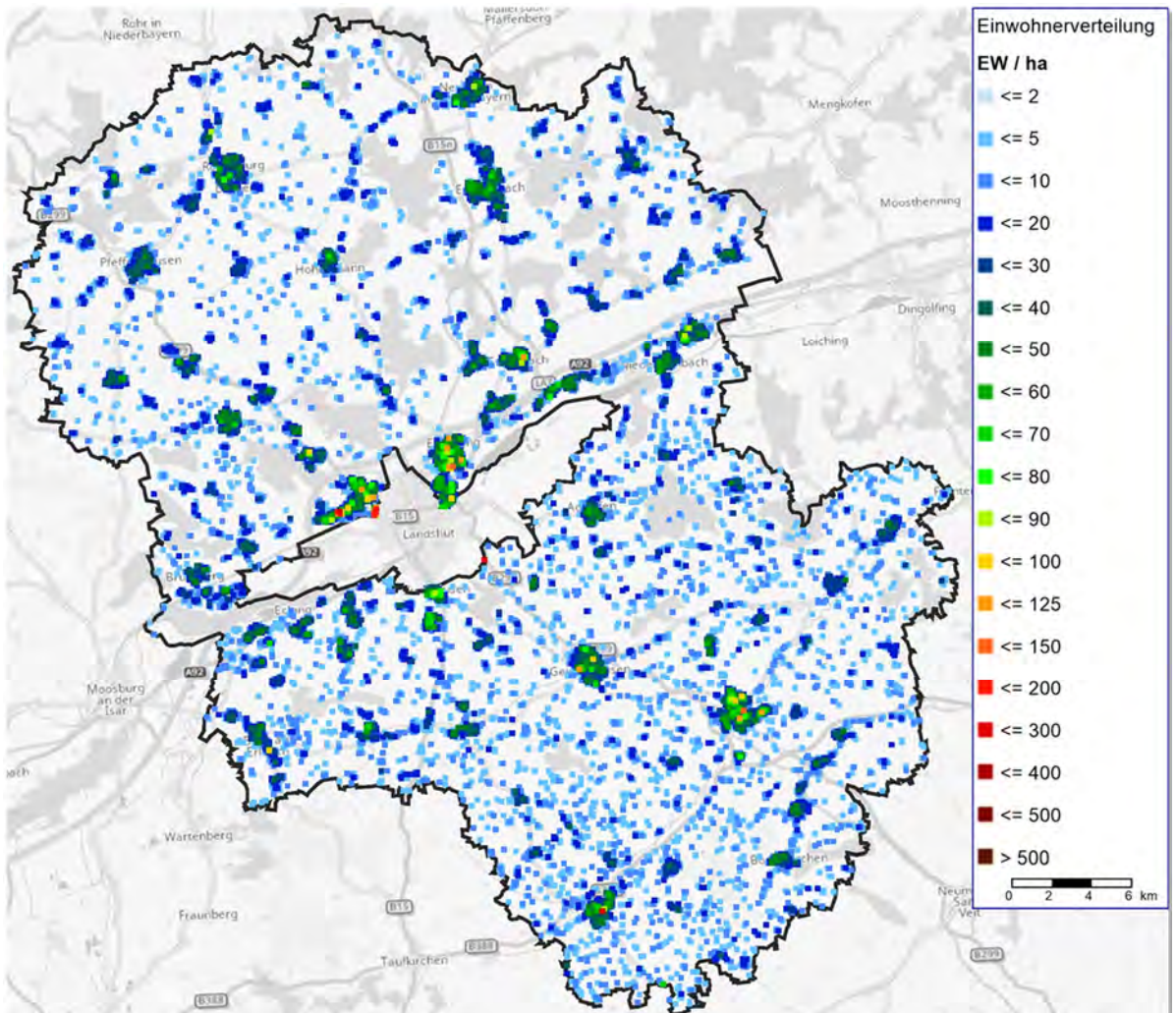
### 2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur im Landkreis Landshut

Die folgende Abbildung 2 stellt die Einwohner Juni 2020 dar. Neben dem Mittelzentrum Vilsbiburg liegen die größten Gemeinden im nördlich angrenzend an Landshut mit mehr als 10.000 Einwohnern (Ergolding, Altdorf, Essenbach).



Quelle: Quelle Homepage Landkreis Landshut: <https://www.landkreis-landshut.de/Landkreis-Einrichtungen/Gemeinden/Bevoelkerungsstand.aspx> (Abruf März 2021); Darstellung PTV  
Abbildung 2: Einwohner 2020 in den Gemeinden des Landkreises

Um eine feinere Auswertung von Einwohnerzahlen in einzelnen Teilräumen durchführen zu können, wurden Daten des Statistischen Bundesamtes aus dem Zensus 2011 von Einwohnern für Flächen von 100 m x 100 m dargestellt. Auch wenn diese Daten einige Jahre alt sind, können sie aufgrund ihrer Feinheit für Flächen, auf denen keine grundlegenden Änderungen der Wohnbebauung stattgefunden hat, als gute Grundlage für feinräumige Auswertungen genutzt werden.



Quelle: Statistisches Bundesamt; Einwohnerzahl je Hektar<sup>4</sup> ; Darstellung PTV

Abbildung 3: Einwohner Zensusdaten je Hektar Landkreis Landshut

Die Darstellung in Abbildung 3 zeigt, dass die größte Verdichtung von Einwohnern in der direkten Umgebung von Landshut (Ergolding und Altdorf) zu verzeichnen ist. Ebenfalls dichter bewohnt sind Vilsbiburg, Geisenhausen und Essenbach. Weniger dicht besiedelt sind die übrigen Gemeindehauptorte. Auffällig ist die starke Zersiedelung des Kreisgebiets, vor allem im südlichen Teil. Die hellblauen Punkte markieren jeweils einzelne oder wenige Häuser mit sehr wenigen Einwohnern (in der Regel unter 10 Einwohner). Dies erschwert die Bedienung der verstreut wohnenden Einwohner

<sup>4</sup> © Statistisches Bundesamt; Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.), Einwohnerzahl je Hektar; Ergebnisse des Zensus am 9. Mai 2011 pro ha, 2015

im Landkreis Landshut, da die Nachfrage kaum bündelbar ist und eine Vielzahl von Wohnplätzen angefahren werden müsste.

#### Einwohnerentwicklung und -prognose im Landkreis Landshut

Die Prognose des Bayerischen Landesamtes für Statistik<sup>5</sup> für die Jahre 2018 bis 2038 geht für diese 20 Jahre von einem Bevölkerungszuwachs von +10 % aus. Während die natürliche Bevölkerungsbewegung um 2,5 % abnimmt – der Landkreis Landshut weist hier den niedrigsten Verlust innerhalb Niederbayerns auf, wird von einem Wanderungszuwachs um 12,5 % ausgegangen, der bezogen auf Niederbayern etwas über dem Durchschnitt (11 %) liegt. Das Durchschnittsalter steigt in diesem Zeitraum voraussichtlich leicht von 43,1 auf 45,8 Jahre.

Die Gemeinden selbst wurden zu ihren abzusehenden Entwicklungen befragt. Soweit für die Teilorte der Gemeinden Angaben gemacht wurden, gingen diese im Mittel von +11 % für die Jahre 2020 bis 2030 aus. Dies betrifft vor allem die Gemeinden südlich von Landshut.

Insgesamt kann daher erwartet werden, dass auch die Nachfrage im ÖPNV aus demografischen Gründen leicht ansteigt. Der erwartete Anstieg insbesondere durch Zuwanderung rechtfertigt eine deutliche Verbesserung des ÖPNV, zudem wird durch ein verlässliches ÖPNV-Angebot die Attraktivität der Orte als Wohnstandort erhöht.

## 2.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur in der Stadt Landshut

In der Einwohnerdichte zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Stadtteilen, wie in Tabelle 2 dargestellt ist. Dort sind auch die Einwohnerzahlen mit Stand 2019, dem Analysestand des Nahverkehrsplans dargestellt.

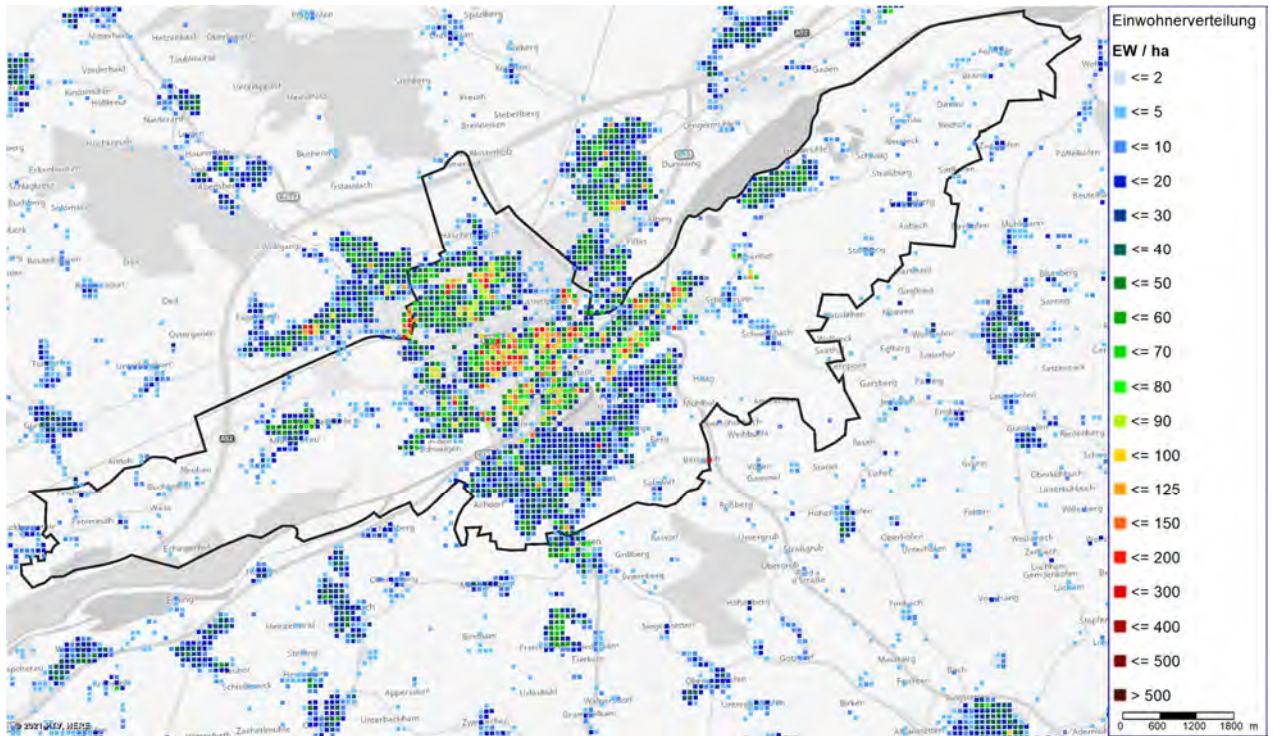
Stadtteil	Einwohner 2019 (gerundet)	Einwohnerdichte (gerundet) [EW/km <sup>2</sup> ]
Nikola	11.300	8.100
Altstadt	4.700	4.320
Wolfgang	10.700	3.030
Peter und Paul	9.100	3.020
West	11.100	2.120
Achdorf	7.300	1.580
Industriegebiet	3.900	1.180
Berg	4.900	970
Schönbrunn	4.400	480
Frauenberg	3.100	190
Münchnerau	2.000	140

Tabelle 2: Einwohnerdichte in den Landshuter Stadtteilen

Der Stadtteil Nikola weist die mit Abstand höchste Einwohnerdichte auf, gefolgt von der Altstadt. Hier bestehen die höchsten Potenziale für den ÖPNV. Ebenfalls hohe Potenziale für eine gut bündelbare

<sup>5</sup> Beiträge zur Statistik Bayerns, Heft 552, [www.statistik.bayern.de/demographie](http://www.statistik.bayern.de/demographie), Hrsg. im Januar 2020, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2038

Nachfrage zeigen sich bei den umgebenden Stadtteilen Wolfgang, Peter und Paul und West mit einer mittlerer Einwohnerdichte. Die Randbereiche der Kernstadt mit den Stadtteilen Berg, Achdorf und Schönbrunn haben hingegen eine geringere Dichte und teilweise unbebaute Gebiete. Am östlichen und westlichen Stadtrand (Münchnerau und Frauenberg) zeigt sich eine sehr geringer Dichte und eine eher ländlicher Ortsstruktur. Dies wird bestätigt durch die feinere Auswertung auf Grundlage der Einwohner pro Hektar des Statistischen Bundesamtes aus dem Zensus 2011.



Quelle: Statistisches Bundesamt; Einwohnerzahl je Hektar<sup>6</sup>; Darstellung PTV

Abbildung 4: Einwohner Zensusdaten je Hektar Stadt Landshut

Hier zeigt sich deutlich die sehr ländliche Struktur in Münchnerau und vor allem Frauenberg. Darüber hinaus zeigt sich auch die Verdichtung und enge bauliche Verbindung zur Stadt Landshut vor allem in den angrenzenden Umlandgemeinden Altdorf und Ergolding, aber auch in Kumhausen, die vom Stadtbus bedient werden.

#### Einwohnerentwicklung und -prognose Stadt Landshut

Die Einwohnerentwicklung in Landshut wies in den vergangenen 20 Jahren einen deutlichen Zuwachs auf. So wuchs die Bevölkerung von ca. 58.700 im Jahr 2000 auf 73.100 Einwohner im Jahr 2019 an, was einem Zuwachs von ca. 25 % entspricht<sup>7</sup>.

Für die kommenden Jahre sieht das Bayerische Landesamt für Statistik einen leichten weiteren Zuwachs voraus, jedoch deutlich abgeschwächt. Zwischen 2019 und 2038 wird ein weiterer Zuwachs

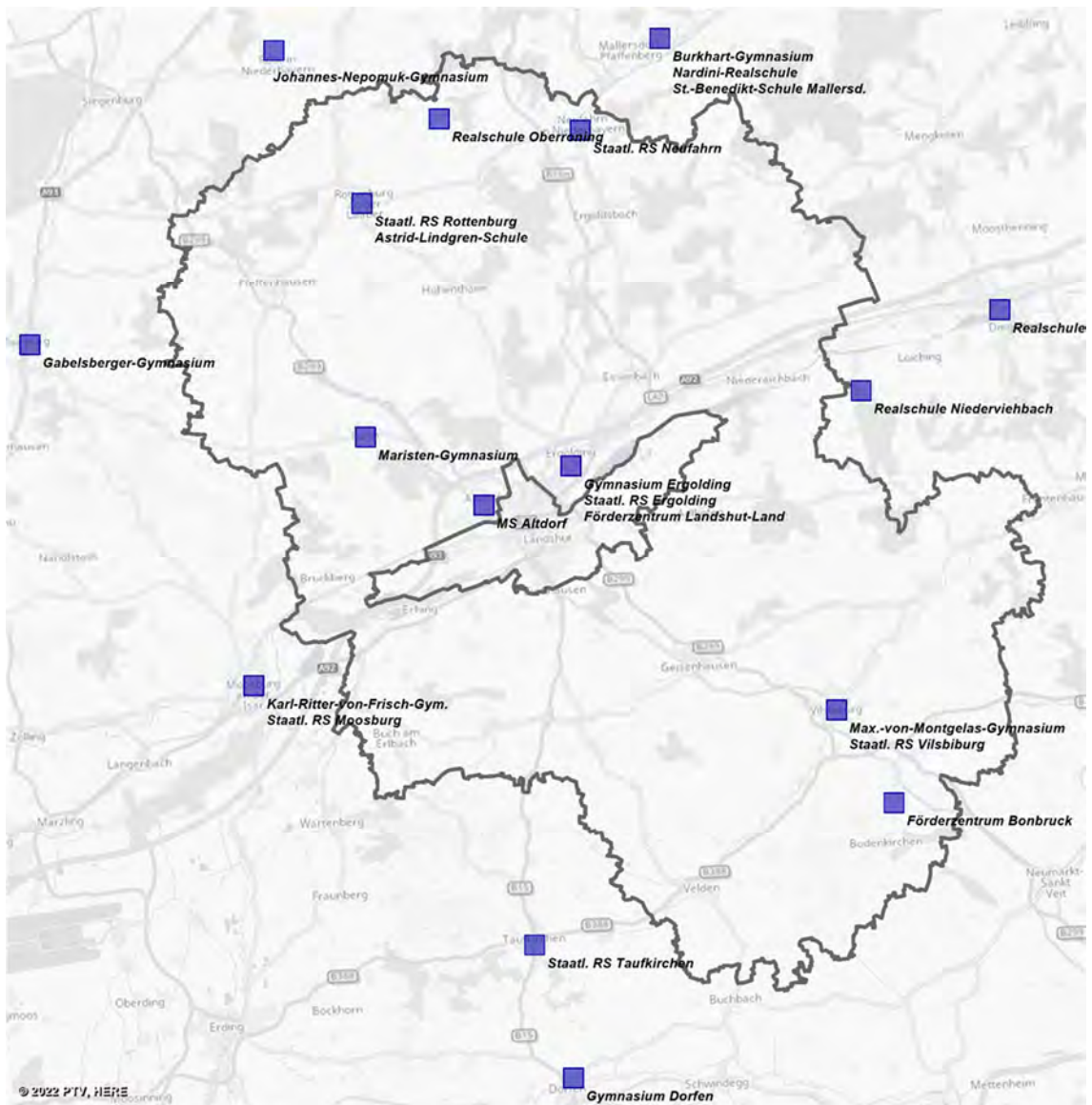
<sup>6</sup> © Statistisches Bundesamt; Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.), Einwohnerzahl je Hektar; Ergebnisse des Zensus am 9. Mai 2011 pro ha, 2015

<sup>7</sup> Beiträge zur Statistik Bayerns, Heft 552, www.statistik.bayern.de/demographie, Hrsg. im Januar 2020, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2038 – Demographisches Profil für die Kreisfreie Stadt Landshut

von 11 % erwartet (ca. 7.800 Einwohner), insbesondere durch die Zunahme der Altersgruppe über 59 Jahre.

### 2.3 Schulstandorte und Schülerströme

2019 benutzen nach Angaben des Landkreises Landshut ca. 6.400 Schüler, die im Landkreis wohnen, den öffentlichen Nahverkehr für den Weg zur Schule. Die wichtigsten Schulstandorte weiterführender Schulen sind in Abbildung 5 dargestellt.

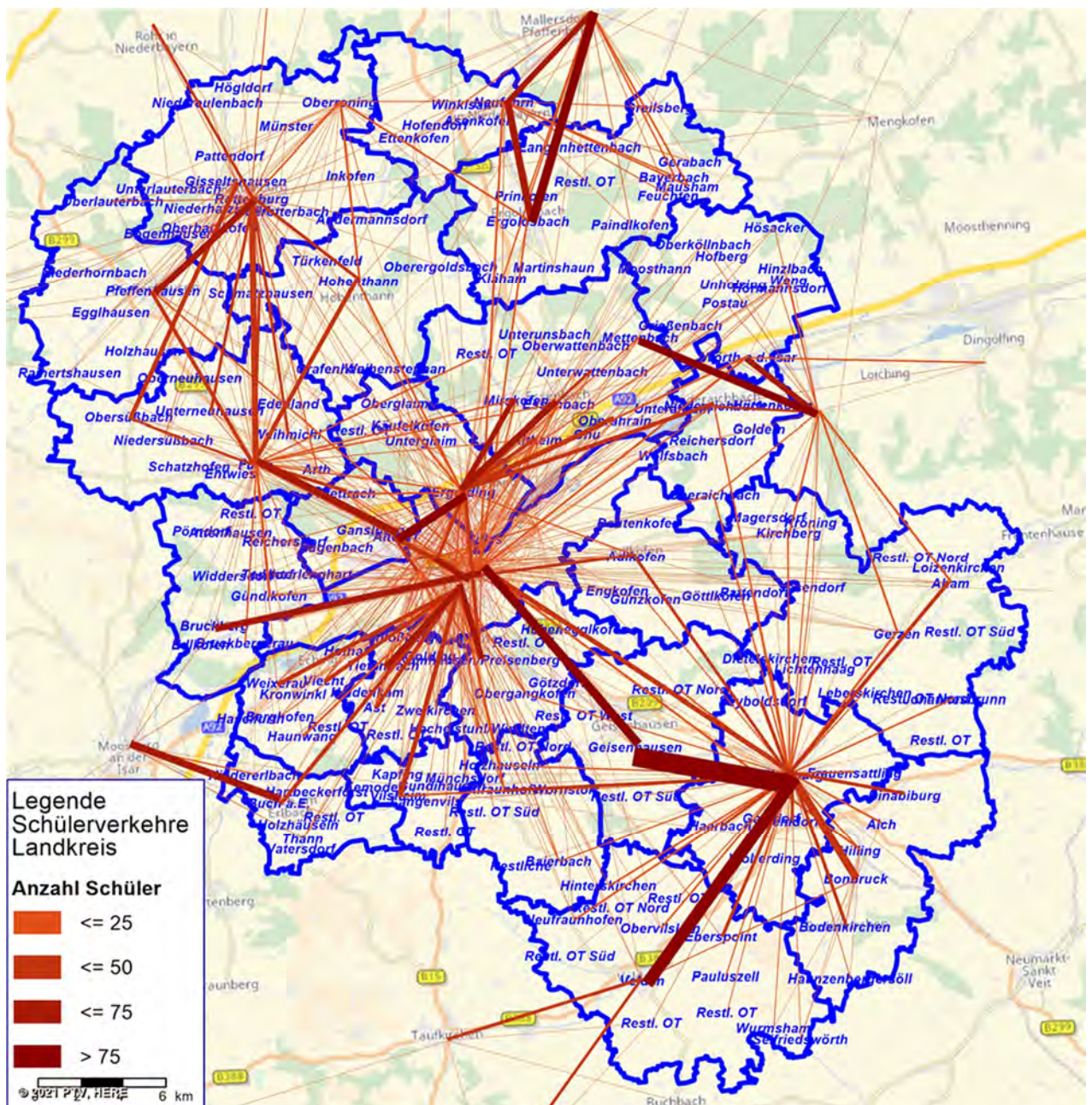


Quelle: Angaben des Landkreises Landshut ; Darstellung PTV

Abbildung 5: Schulstandorte der Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis Landshut (außer Stadt Landshut, ohne Grundschulen)

In der Stadt Landshut wohnten ca. 1.700 Schüler, die den ÖPNV nutzten. Die Schulorte liegen dabei zum Teil auch außerhalb des Landkreises Landshut bzw. der Stadt Landshut.

In Abbildung 6 sind die Schülerströme zwischen den Wohnorten und der jeweiligen Schule dargestellt. Es zeigt sich die Anziehungskraft der Schulen in Landshut für viele verschiedene Orte im Landkreis, aber auch starke Schulstandorte wie Altdorf, Ergolding, Neufahrn, Rottenburg a.d. Laaber, Vilsbiburg, Mallersdorf und Moosburg.



Quelle: Angaben des Landkreises Landshut ; Darstellung PTV  
 Abbildung 6: Schülerströme Landkreis Landshut 2019

Schule	Anzahl Schüler aus der Stadt Landshut (ab 20 Schüler) Schuljahr 2020/2021
Staatliche Realschule Landshut	272
Hans-Leineberger-Gymnasium	220
Staatliche Realschule Ergolding	185
Gymnasium Seligenthal	130
Mittelschule Landshut Schönbrunn	112
Hans-Carossa-Gymnasium	107
Erzbischöfliche Ursulinen-Realschule	103
Maristen-Gymnasium Furth	82
Gymnasium Ergolding	81
Sonderpädagogisches Förderzentrum Landshut-Stadt	73
Grundschule St. Nikola	61
Grundschule Karl-Heiß	54
Staatlich Wirtschaftsschule Landshut	44
Mittelschule Schönbrunn / M-Klassen	39
Grundschule St. Peter u. Paul	32
Wirtschaftsschule Seligenthal	30
Mittelschule Altdorf	21

Tabelle 3: Besuchte Schulen von Schülerinnen und Schülern mit Wohnort Stadt Landshut (2020/21)

## 2.4 Status quo des ÖPNV auf Straße und Schiene

Zum Zeitpunkt der Bearbeitung des Nahverkehrsplans wurden für alle Analysen Fahrpläne zu Grunde gelegt, die direkt vor den Einschränkungen durch die Corona-Pandemie galten. Sie sollen als das Status quo-Angebot gelten. Der ÖPNV ist im Raum Landshut hierarchisch aufgebaut, Die wichtigen Verkehrsachsen werden in der Regel durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedient.

### 2.4.1 Definition der Verkehrszeiten

Als Grundlage für die Beschreibung des Verkehrsangebots dient sowohl für den Status quo als auch für die Standards und Maßnahmen die Einteilung der Verkehrszeiten.

Sie sind wie folgt definiert, wobei zwischen Stadt und Landkreis Landshut auch Abweichungen möglich sind:

- **Hauptverkehrszeit (HVZ):**

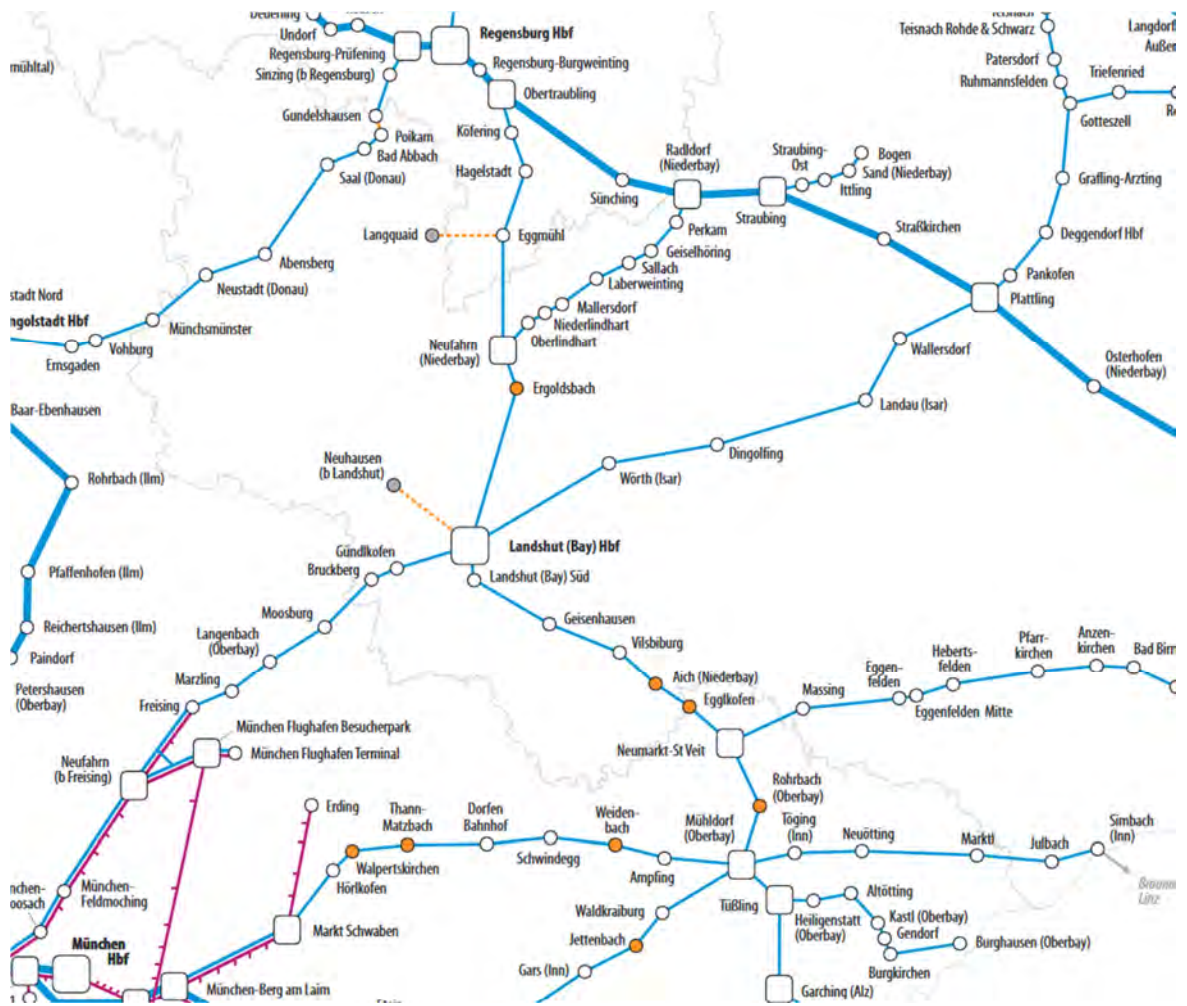
- Mo.-Fr. 06:00 – 08:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr
- **Nebenverkehrszeit (NVZ):**
- Mo.-Fr. 08:00 bis 15:00 Uhr,
- Sa: 08:00 – 18:00 Uhr
- **Schwachverkehrszeit (SVZ):**
- Mo-Fr: vor 06:00 Uhr und nach 19:00 Uhr
- Sa: vor 08:00 Uhr und nach 18:00 Uhr
- So: ganztags

#### 2.4.2 Angebot im SPNV

Das Rückgrat im ÖPNV-Angebot für die Verbindungen im Landkreis Landshut und für die Stadt Landshut in die umgebenden Zentren ist das Schienenangebot.

Aufgabenträger für den SPNV ist der Freistaat Bayern, vertreten durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG).

Der vorliegende Nahverkehrsplan kann aufgrund der unterschiedlichen Zuweisung der Aufgabenträgerschaft im Busverkehr und im SPNV keine verbindlichen Zielaussagen zum SPNV enthalten. Da aber die Planungen des allgemeinen ÖPNV und des SPNV aufeinander abgestimmt werden müssen und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV in den Nahverkehrsplänen beschrieben und ist eine wichtige Grundlage für die Planungen im hier behandelten ÖPNV. Das SPNV-Angebot ist in Abbildung 7 entsprechend dem Streckennetzplan der BEG abgebildet.



Taktung	Strecken werden Mo. – Fr. mindestens stündlich bedient (einzelne Taktlücken möglich)
	Strecken werden nicht mindestens stündlich bedient
	Strecken nur mit Fernverkehr oder außerhalb Bayerns (ggf. sind nicht alle Haltestellen dargestellt)

Stationen	Hauptbahnhof
	Knotenbahnhof
	Station, wird Mo. – Fr. mindestens stündlich bedient (einzelne Taktlücken möglich)
	Station, wird Mo. – Fr. nicht mindestens jede Stunde bedient
	Hier gilt das Bayern-Ticket nicht!
	S-Bahn-Halt

Quelle: © Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH – Ausschnitt Bahnland-Bayern-Streckennetz; Stand Dezember 2020

Abbildung 7: SPNV-Angebot im Raum Landshut

Folgende SPNV-Linien bedienen den Raum (einschließlich zuständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU):

- RE 2: 120-Minuten-Takt: Hof – Regensburg – Landshut – München (EVU: Die Länderbahn)
- RE 3: 60-Minuten-Takt: Passau – Plattling – Dingolfing - Landau (Isar) – Landshut – Freising – München (EVU: DB Regio Bayern)
- RE 22: 60-Minuten-Takt: Regensburg – Landshut – Flughafen München (EVU: DB Regio Bayern)
- RE 25: 120-Minuten-Takt: Prag – Regensburg – Landshut – München (EVU: Die Länderbahn)
- RB 32: 60-Minuten-Takt: Neufahrn – Straubing – Bogen (EVU: DB Regio Bayern)
- RB 33: 120-Minuten-Takt: (München –) Freising – Moosburg – Landshut (EVU: DB Regio Bayern)
- RB 44: 120-Minuten-Takt: Landshut (Bay) – Vilsbiburg – Neumarkt-St Veit – Mühldorf – Waldkraiburg – Wasserburg (Inn) – Rott (Inn) – Rosenheim (EVU: DB Regio Netz Verkehrs GmbH)
- RB 45: 120-Minuten-Takt: Landshut (Bay) – Vilsbiburg – Neumarkt-St Veit – Mühldorf – Garching (Alz) – Laufen (Oberbay) – Freilassing – Salzburg (EVU: DB Regio Netz Verkehrs GmbH)

Die Fahrplanzeiten der neuen Linien orientieren sich am Status quo (neuer RE 2 in der Lage des bisherigen RE 50), wobei geringfügige Verschiebungen im einstelligen Minutenbereich von Jahr zu Jahr möglich sind. Lediglich das Taktmuster der RB 33 wird ab 12/2024 von Grund auf neu aufgezogen, in Form eines täglichen Stundentakts mit Verdichtungen zur HVZ an Mo-Fr. Etwaige Busanschlüsse – insbesondere im Abend- und Nachtverkehr – sind auf die SPNV-Fahrpläne abzustimmen, um somit in der NVZ (Stundentakt im Busverkehr!) Bahn-Bus-Verknüpfungen herzustellen.

## 2.4.3 Angebot im Busverkehr

### 2.4.3.1 Busverkehr in der Stadt Landshut

Die Städtischen Buslinien in Landshut werden von den Stadtwerken Landshut betrieben. Sie sind entsprechend der VO EU 1370/2007 über eine Direktvergabe mittels eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an das kommunale Unternehmen vergeben worden.

Die Linien 1-14 des Stadtverkehrs in Landshut prägen den städtischen ÖPNV. Sie verkehren werktags und am Wochenende tagsüber getaktet im Linienverkehr (die Linie 14 seit 2020 als Rufbuslinie). Die Linien weisen folgende Bedienung auf:

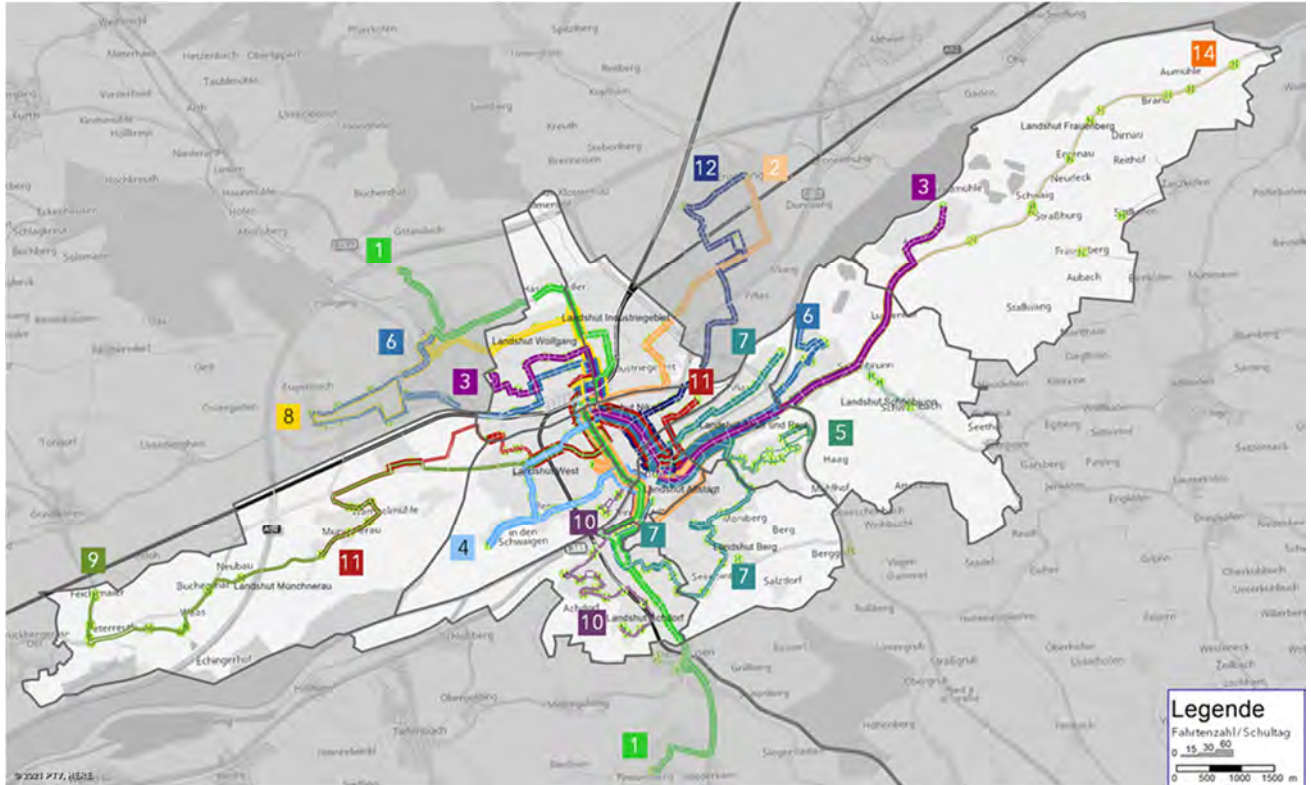
Li- nie	Linienweg	Montag-Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
		Tak- tung [min] *	Betriebszeit ca.	Tak- tung [min] *	Betriebszeit ca.	Tak- tung [min] *	Betriebszeit ca.
1	Kumhausen - Länd- torplatz - HBF - Alt- dorf	30	04:00 - 21:00 Uhr	30	06:30 - 21:00 Uhr	60	07:30 - 20:30 Uhr
2	Altstadt - Ländtor- platz - HBF - Ergol- ding	30	05:00 - 21:00 Uhr	30	06:30 - 21:00 Uhr	60	08:00 - 19:30 Uhr
3	Auloh - Altstadt - HBF - Wolfgangsi- edlung	30	05:00 - 21:00 Uhr	30	06:30 - 21:00 Uhr	60	07:00 - 20:30 Uhr
4	Ländtorplatz - LandshutWest - HBF	30	05:00 - 21:00 Uhr	30	07:00 - 20:30 Uhr	60	07:30 - 19:30 Uhr
5	Altstadt - Moniberg - Alte - Kaserne - Schweinbach	60	05:00 - 21:00 Uhr	60	07:30 - 19:30 Uhr	60/120	08:00 - 18:30 Uhr
6	Auwaldsiedlung - Altstadt - HBF - Eu- genbach	30	05:00 - 21:00 Uhr	30	07:00 - 21:00 Uhr	60	06:30 - 20:00 Uhr
7	Mitterwöhr - Altstadt - Hofberg - Obere Altstadt - JVA	60	05:00 - 21:00 Uhr	60	07:00 - 21:00 Uhr	60	08:30 - 20:00 Uhr
8	HBF - Nördl. Wolf- gangsiedlung - Alt- dorf	30	05:00 - 21:00 Uhr	30	07:30 - 20:30 Uhr	60	08:00 - 19:30 Uhr
9	Altstadt - HBF - Münchnerau - Gündlkoferau	30	05:00 - 21:00 Uhr	60	06:00 - 20:00 Uhr	120	08:30 - 19:30 Uhr
10	Lainerbuckel - Ländtorplatz - Ev. Altenheim	60	05:00 - 21:00 Uhr	60	07:30 - 19:30 Uhr	120	08:00 - 18:00 Uhr
11	Piflaser_Weg - CCL - HBF - Münch- nerau	30	05:00 - 21:00 Uhr	60	07:30 - 20:30 Uhr	60	07:30 - 19:30 Uhr
12	Altstadt - Piflas - Er- golding	30	05:00 - 21:00 Uhr	30	07:00 - 21:00 Uhr	60	07:30 - 19:30 Uhr
14	Wolfsteinerau - Gretlmühle - Frau- enberg - Altstadt (Anruftaxi, morgens eine Busfahrt)	60-120	08:00 - 18:00 Uhr	3/4 Fahrten je Rich- tung		-	-

\* Grundtakt, in den Tagesrandlagen auch ausgedünnt

Tabelle 4: Stadt Landshut – Buslinien im Tagverkehr, Taktung, Betriebszeit

In der Abbildung 8 sind die Linien mit ihren Verläufen dargestellt (Fahrplanstand 2019).

Die Linien 1, 6 und 8 bedienen auch die zentralen Lagen der Kerngemeinde Altdorf, die Linien 2 und 12 erschließen die Kerngemeinde Ergolding, Linie 1 bedient zusätzlich Teile der Gemeinde Kumhausen. Zudem verkehrt die Stadtbuslinie 1 seit 01.04.2023 im Stundentakt nach Preisenberg. Alle drei Gemeinden schließen direkt an die Stadt Landshut an und gehören zum Verdichtungsraum.



Quelle: Darstellung PTV / Fahrplanstand 2019

Abbildung 8: Buslinien Stadt Landshut: Linien 1-14

### Abend-/Nachtbuslinien

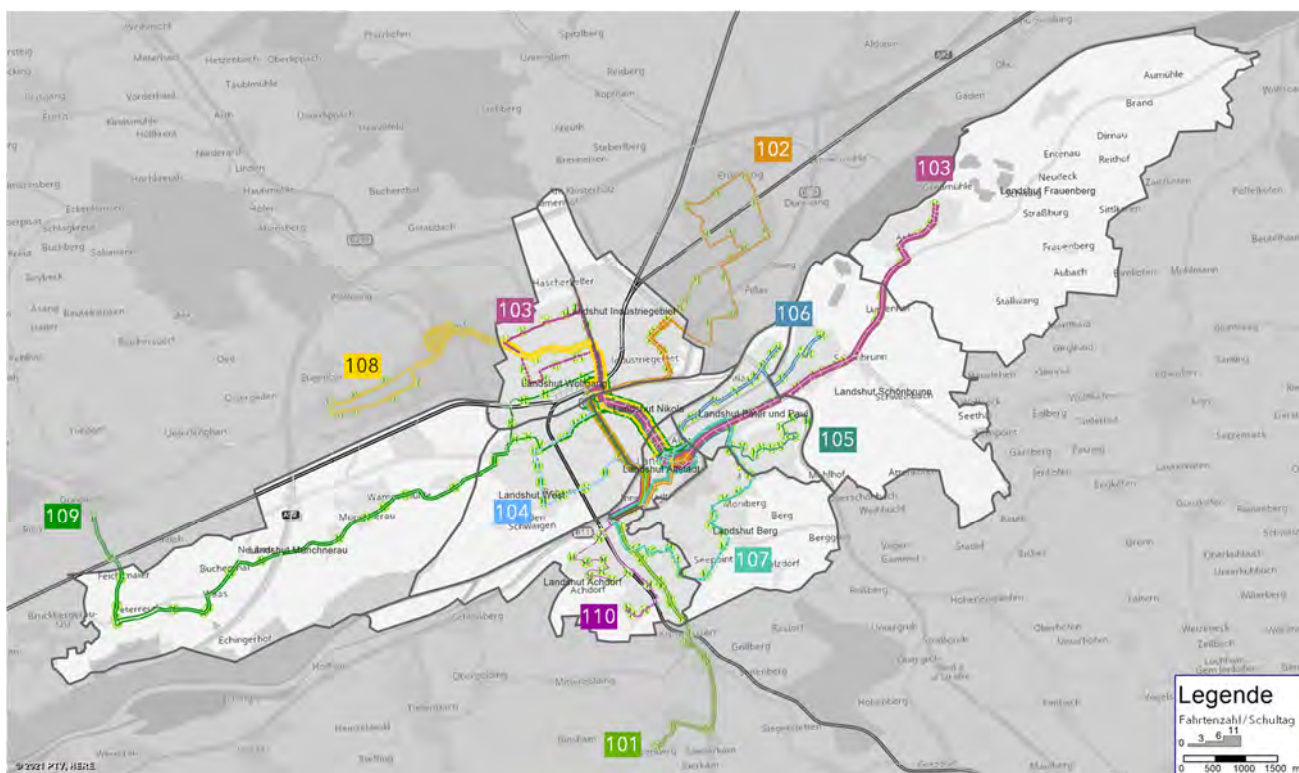
Nach Betriebsende der Stadtbuslinien 1-14 verkehren ebenfalls im radialen Betrieb auf den Strecken mit entsprechendem Nachfragepotenzial Nachtbuslinien. Sonntag bis Donnerstag bedienen sie die Strecken angepasst im 60-Minuten-Takt oder mit entsprechenden Einzelfahrten. Am Wochenende werden die Fahrten ausgeweitet bis in die frühen Morgenstunden.

Nacht-Linie	Linienweg	Taktung oder Fahrtenzahl (Sonntag – Donnerstag)	Betriebszeit Sonntag - Donnerstag	Betriebszeit Freitag / Samstag
101	Preisenberg-Kumhausen-Ländtorplatz-HBF	60-Minuten-T.	21:00 - 23:00 Uhr	21:00 - 01:00 Uhr
102	Altstadt-HBF-Ergolding	60-Minuten-T.	21:00 - 23:00 Uhr	21:00 - 03:00 Uhr
103	Auloh Altstadt HBF Wolfgang siedlung	60-Minuten-T.	21:00 - 24:00 Uhr	21:00 - 05:00 Uhr
104	Ländtorplatz-Landshut West-HBF	1 Fahrt	21:00 - 22:00 Uhr (So. keine Bedienung)	21:00 - 00:00 Uhr (3 Fahrten)

Nacht-Linie	Linienweg	Taktung oder Fahrtenzahl (Sonntag – Donnerstag)	Betriebszeit Sonntag - Donnerstag	Betriebszeit Freitag / Samstag
105	Moniberg-Altstadt-HBF	1/2 Fahrten	20:00 - 21:00 Uhr (So. keine Bedienung)	21:00 - 01:00 (3/4 Fahrten)
106	Auwaldsiedlung-Altstadt	2 Fahrten	21:00 - 23:00 Uhr	21:00 - 23:00 Uhr (3 Fahrten)
107	Altstadt-Hofberg-Altstadt	3 Fahrten	21:00 - 24:00 Uhr	21:00 - 00:00 Uhr (4 Fahrten)
108	Altstadt-HBF-Eugenbach	60-Minuten-T.	21:00 - 24:00 Uhr	21:00 - 03:00 Uhr
109	CCL-Altstadt-HBF-Münchenerau-Gündlkoferau	2 Fahrten	21:00 - 24:00 Uhr	2 Fahrten
110	Metzentel-Ländtorplatz	1 Fahrt	21:00 - 24:00 Uhr (So. keine Bedienung)	21:00 - 24:00

Tabelle 5: Stadt Landshut – Nachtbuslinien, Taktung, Betriebszeit

Die Nachtlinien sind in Abbildung 9 dargestellt.



Quelle: Darstellung PTV / Fahrplanstand 2019

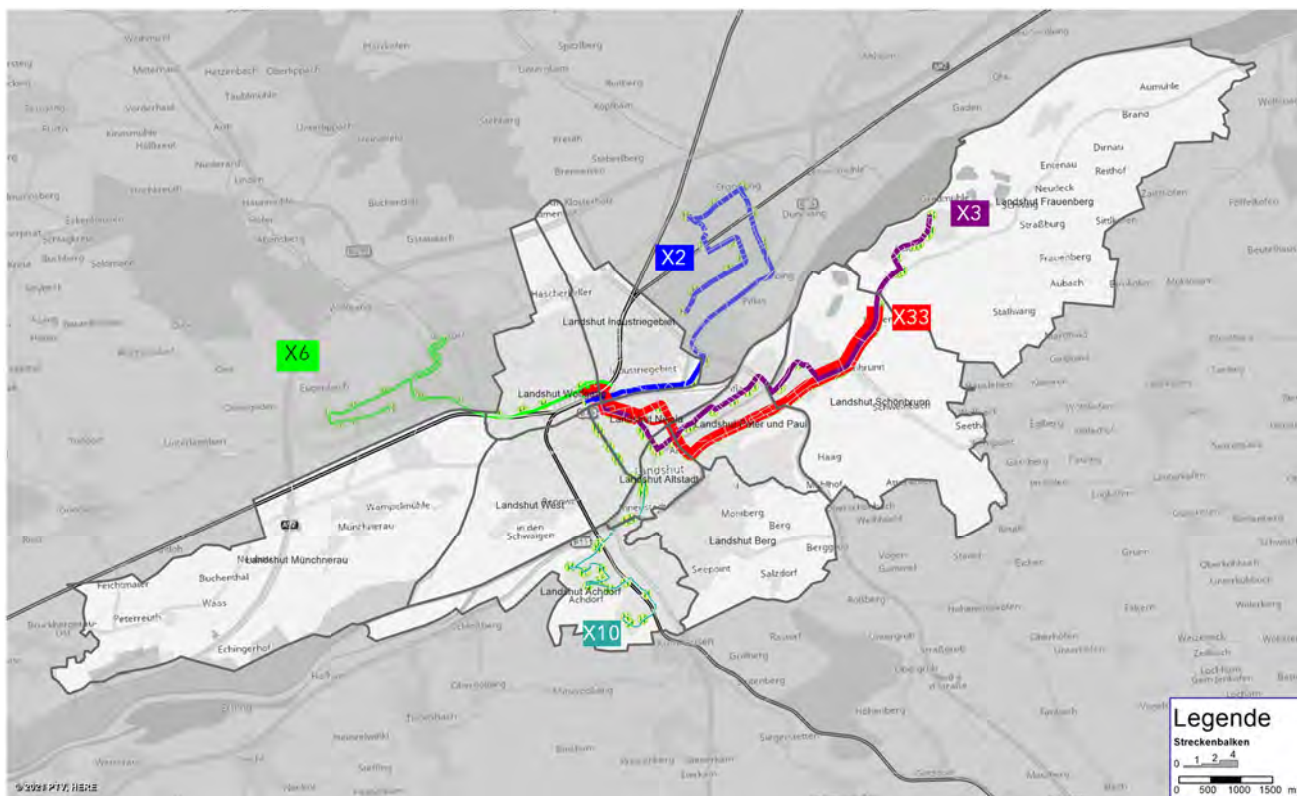
Abbildung 9: Nachtbuslinien Stadt Landshut: Linien 101-110

### Ergänzende X-Linien

Für einzelne Ziele, die vor allem in der Hauptverkehrszeit eine besonders hohe Nachfrage aufweisen, wurden zusätzlich verstärkende Express-Linien mit wenigen zusätzlichen Direktfahrten eingerichtet. Diese sind in Tabelle 6 beschrieben und in Abbildung 10 mit ihren Verläufen dargestellt (Fahrplanstand 2019).

Linie	Linienweg	Fahrtzahl Montag-Freitag	Betriebszeit ca.
X2	Ergolding-HBF	3 Fahrten	04:30 -06:00 Uhr
X3	Auloh-Auwaldsiedlung-HBF	3 Fahrten	04:30 -06:00 Uhr
X6	Eugenbach-HBF	2 Fahrten	04:30 -05:30 Uhr
X10	Metzenthal-HBF	1 Fahrt	05:50 Uhr
X33	Lurzenhof-Hochschule-HBF	2-4 Fahrten je Richtung	08:00 Uhr / 14:00 - 18:00 Uhr

Tabelle 6: Ergänzende X-Linien, Fahrtzahl und Betriebszeit

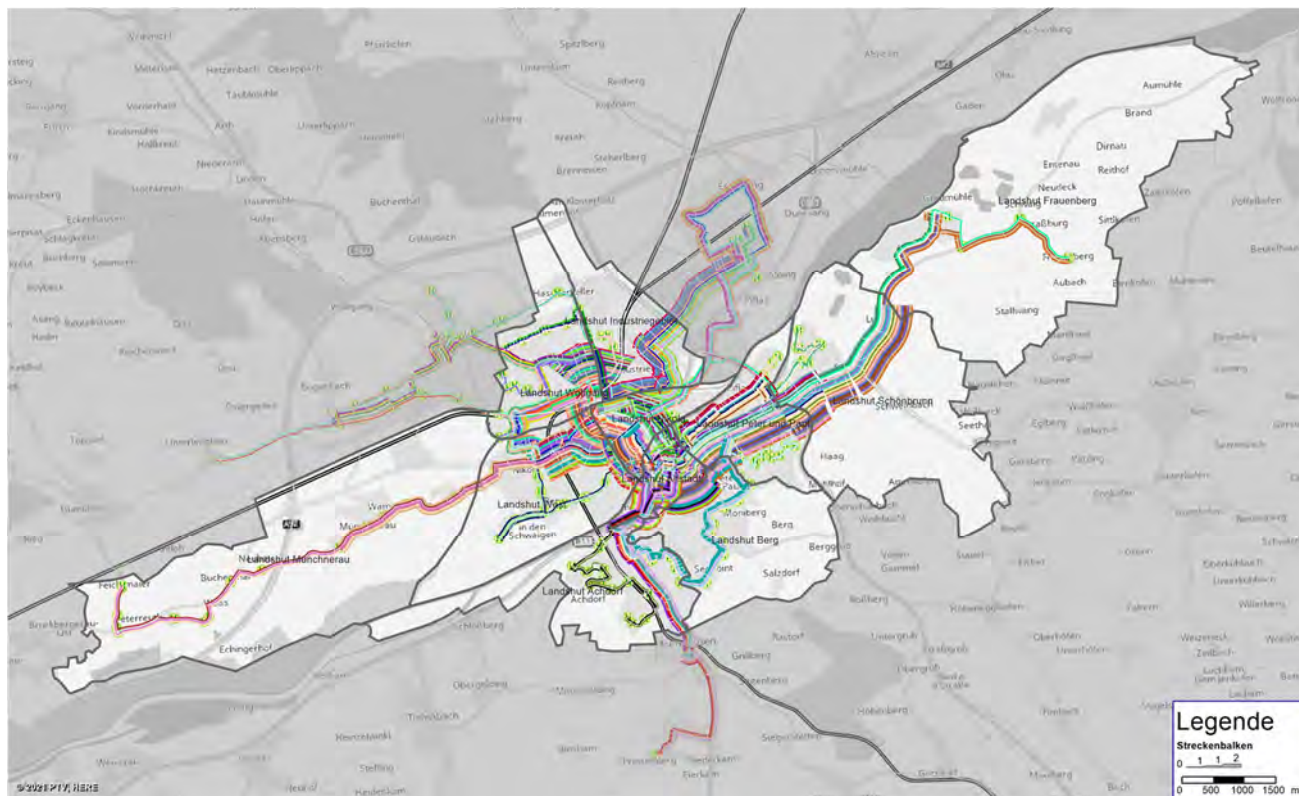


Quelle: Darstellung PTV / Fahrplanstand 2019

Abbildung 10: Ergänzende x-Linien, Linienwege

## Ergänzende Fahrten in der Hauptverkehrszeit

Für den Schüler- und Berufsverkehr werden darüber hinaus über 70 Einzelfahrten in den Hauptverkehrszeiten eingesetzt. Diese sind mit 500er-Liniennummern versehen und haben in der Regel nur eine Fahrt je Linie. Für dieses zusätzlich notwendige Angebot in den Hauptverkehrszeiten wird nahezu die Hälfte aller eingesetzten Fahrzeuge benötigt. Sie befahren in der Regel die Linienwege des Tagangebots der Linien 1-14, bieten aber teilweise andere Direktverbindungen an.



Quelle: Darstellung PTV / Fahrplanstand 2019

Abbildung 11: „500er-Linien“ - Zusätzliche Fahrten in der Hauptverkehrszeit

### 2.4.3.2 Regionalbusverkehr im Landkreis Landshut

Der Regionalbusverkehr im Landkreis Landshut wird im Analysezeitraum des Nahverkehrsplans im Wesentlichen eigenwirtschaftlich betrieben. Dies hat zur Folge, dass das Angebot sehr stark auf die Nachfrage – also vorwiegend den Schülerverkehr – ausgerichtet ist und darüber hinaus nur wenige getaktete, angebotsorientierte Verkehre bietet.

In der Tabelle 7 sind die Linien dargestellt mit ihrem Linienweg, dem zuständigen Verkehrsunternehmen und der Integration in den LAVV.

Linie	Linienweg	Verkehrsunternehmen *	Integration LAVV
201	Rottenburg - Langquaid - Rottenburg	Amberger	teilweise
202	Rottenburg - Herrngiersdorf - Rottenburg	Amberger	teilweise
204	Neufahrn - Rottenburg	Amberger	ja
205	Pfarrkofen - Hohenthann - Schmatzhausen - Rottenburg	R. Petz	ja
206	Niedersüßbach - Obersüßbach - Rottenburg	Amberger	ja
207	Rottenburg - Wildenberg - Rottenburg	Amberger	teilweise
301	Attenhausen – Gündlkofen – Münchnerau – Landshut	Weingartner	ja
302	Mainburg – Landshut	RBO / R. Petz	teilweise
303	Rottenburg – Landshut	RBO	ja
304	Rottenburg – Hohenthann – Landshut	RBO	ja
305	Ergoldsbach – Landshut	RBO	ja
306	Paindkofen – Landshut	R. Petz	ja
307	Unterköllnbach – Weng – Essenbach – Landshut	R. Petz	ja
308a	Landau – Dingolfing	RBO	teilweise
308b	Dingolfing – Landshut		
309	Mengkofen – Rothaus–NAB–Landshut	Speckner	teilweise
310	Marklkofen – Landshut	RBO	teilweise
311	Loizenkirchen – Gerzen – Landshut	Mückenhausen	ja
312	Vilsbiburg – Velden – Landshut	RBO	ja
313	Maria Thalheim – Taufkirchen – Landshut	Scharf	nein
314	Vilsheim – Münchschorf – Landshut	Schrafstetter	ja
315	Vilsheim – Ast – Tiefenbach – Landshut	Schrafstetter	ja
316	Großaibach – Buch – Landshut	Held	ja
318	Bruckberg - Edlkofen Gewerbegebiet – Bruckbergerau – Landshut	Weingartner	ja
402	Unterschnittenkofen – Kirchberg – Vilsbiburg	Mückenhausen	ja
403	Frontenhausen – Gerzen-Johannesbrunn – Vilsbiburg	Mückenhausen	teilweise
404	Gangkofen – Waldfried – Binabiburg – Vilsbiburg	Mückenhausen	teilweise
405	Velden – Bodenkirchen – Bonbruck – Vilsbiburg	Mückenhausen	ja
406	Vilssöhl – Holzhausen – Vilsbiburg	RBO / Maier	ja
407	Landshut – Vilsbiburg – Neumarkt St. Veit	RBO	teilweise
408	Hub – Adlkofen – Vilsbiburg	Mückenhausen	ja
409	Kapfing – Vilsheim – Münchschorf – Vilsbiburg	RBO	ja
610	Obersüßbach – Oberroning – Obersüßbach	Amberger	ja
611	Walkertshofen – Rainertshausen – Rottenburg	Amberger	teilweise
612	Rottenburg – Walkertshofen – Mainburg	Amberger	nein

Linie	Linienweg	Verkehrsunternehmen *	Integration LAVV
613	Oberlauterbach – Rohr – Rottenburg	Amberger	teilweise
614	Rottenburg – Furth – Rottenburg	Amberger	ja
615	Rottenburg – Pfeffenhausen – Mainburg	Amberger	teilweise
616	Großaibach – Buch – Pfrombach – Aich – Moosburg	Held	nein
617	Oberviehbach – Niederaichbach – Wörth – Dingolfing	Mückenhausen	nein
618	Kirchlehen – Mengkofen – Postau – Niederviehbach	Speckner	nein
619	Niederaichbach – Niederviehbach	Speckner	nein
620	Eugenbach – Bruckberg – Gündlkofen – Attenhausen – Furth	R. Petz	ja
621	Rottenburg – Neufahrn – Mallersdorf/Pfaffenberg	RBO	teilweise
622	Hölskofen – Mallersdorf – Eggmühl – Langquaid	RBO	teilweise
623	Gerzen – Aham – Niederviehbach	Mühlhofer	nein
624	Winkl – Velden – Taufkirchen – Dorfen	RVO	nein
625	Velden – Buchbach – Dorfen – Taufkirchen	RVO	nein
626	Greilsberg – Bayerbach – Mallersdorf – Neufahrn	VG Straubinger Land / VU. Mückenhausen	nein
628	Am Schwebach – Mengkofen – Mühlhausen – Rothaus	Speckner	nein
630	Inkofen – Eggmühl – Schierling – Gebersdorf – Oberroning	RVV	nein
631	Hausen – Paring – Oberroning	VLK/ VU Schmid	nein
632	Hirschling – Haimelkofen – Mallersdorf – Neufahrn	Ebenbeck	nein
633	Greißing – Wallkofen – Mallersdorf – Neufahrn	Ebenbeck	nein
634	Allkofen – Aufhausen – Mallersdorf – Neufahrn	Wufka	nein
635	Mainburg – St. Johann – Oberroning	Amberger	teilweise
637	Oberhütt – Thürnthenning – Niederviehbach	Speckner	nein
638	Edlkofen – Volkmannsdorf – Moosburg – Gammelsdorf – Furth	R. Petz	nein
639	Mainburg – Oberroning über Sandelzhausen	Amberger	teilweise
687	Moosburg/Thann – Amperaustr./Moosburg	MVV	nein
401_1	Ortsverkehr Vilsbiburg über Haarbach	RBO / Maier	ja
401_2	Ortsverkehr Vilsbiburg über Seyboldsdorf	RBO / Maier	ja
401_3	Ortsverkehr Vilsbiburg über Frauensattling	RBO / Maier	ja

**\*Verkehrsunternehmen:**

Zusammenstellung der LAVV-Verkehrsunternehmer – siehe Link:

[Landshuter Verkehrsverbund - Kundenservice \(lavv.info\)](http://lavv.info)

Linie	Linienweg	Verkehrsunternehmen *	Integration LAVV
-------	-----------	-----------------------	------------------

\*Verkehrsunternehmen:

**Amberger:** bustours Amberger GmbH & Co. KG, Rottenburg a.d. Laaber

**Ebenbeck,** Ebenbeck Franz, Straubing

**Held:** Josef Held & Sohn Personenverkehrs GmbH, Buch am Erlbach

**Mückenhausen:** Mückenhausen Busunternehmen GmbH, Gangkofen

**Mühlhofer:** Busunternehmen Mühlhofer, Gerzen

**R. Petz:** Omnibusse Richard Petz GmbH, Altdorf

**RBO:** Regionalbus Ostbayern GmbH, Landshut

**RVO:** Regionalverkehr Oberbayern GmbH, Erding

**RVV,** Regensburger Verkehrsverbund, Regensburg

**Maier:** Hans Maier Bus, Vilsbiburg

**MVV:** Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV), München

**Scharf,** Scharf OHG Omnibus & Reisebüro, Maria Thalheim

**Schrafstetter** Omnibusse: Schrafstetter GmbH & Co. KG, Vilsheim

**Speckner:** Verkehrsunternehmen Speckner GmbH & Co. KG, Mengkofen

**VG Straubinger Land:** Verkehrsgemeinschaft Straubinger Land

**VLK,** Verkehrsgemeinschaft Landkreis Kelheim, Kelheim

**Weingartner:** Weingartner-Reisen e.K., Gündlkofen

**Wufka,** Walter Wufka GmbH, Allersdorf-Pfaffenberg

Quelle: Landkreis Landshut, Stand 2023

Tabelle 7: Regionallinien im Landkreis Landshut mit Verkehrsunternehmen

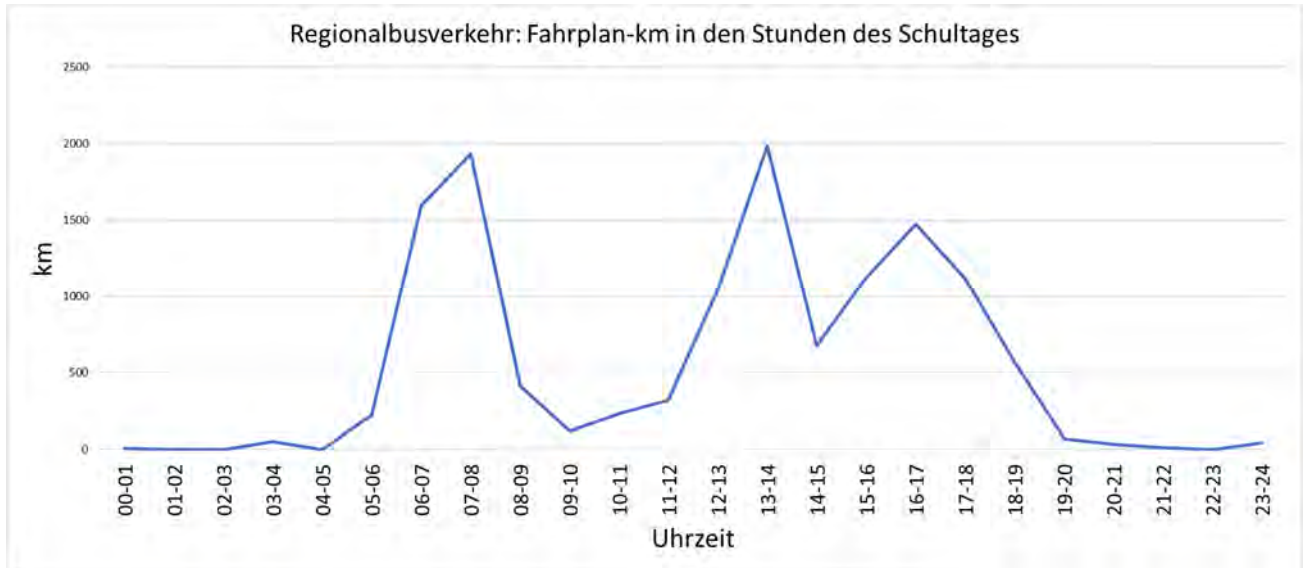
Hinsichtlich der Fahrleistung ergeben sich für die Verkehrsunternehmen große Unterschiede. Etwa 60 % der werktäglichen Fahrleistung werden von den Verkehrsunternehmen Regionalbus Ostbayern, Amberger und Mückenhausen erbracht, die übrigen Verkehrsunternehmen erbringen jeweils zwischen 2 % und 8 % der Leistung. Nicht berücksichtigt sind hierbei mögliche Beauftragungen der Verkehrsunternehmen an Subunternehmen.

Die Regionalbuslinien sind deutlich auf den Schülerverkehr sowie vermutlich gezielte Bedienungen des Berufspendlerverkehrs ausgerichtet. Nur wenige Linien (z.B. die Linie 301, die einen Großteil der Leistung auf Landshuter Stadtgebiet erbringt, dort in Kooperation mit der Linie 9) bieten ein tagesdurchgängiges Angebot.

Die Linien verfügen in der Regel nicht über einen einheitlichen Linienweg, sondern richten sich danach, wo zu verschiedenen Tageszeiten Fahrgäste (in der Regel Schülerinnen und Schüler) den Bedarf nach zielgerichteten Fahrten haben. Etwa die Hälfte der Linien weist zudem ein sehr geringes Fahrtenangebot (2 bis 6 Fahrten am Tag) auf.

Die Bedienungshäufigkeit ist bezogen auf die Tageszeiten damit sehr unterschiedlich. Am Wochenende bieten viele Linien keine Bedienung an oder nur einzelne Fahrten am Samstag.

Die folgende Abbildung 12 zeigt das Fahrtenangebot über den Schultag (Fahrplankilometerleistung). Es zeigt sich, dass insbesondere am Vormittag kaum ein ÖPNV-Angebot besteht und es auch nach den Schulschlusszeiten gegen 13:00 Uhr wieder deutlich absinkt.



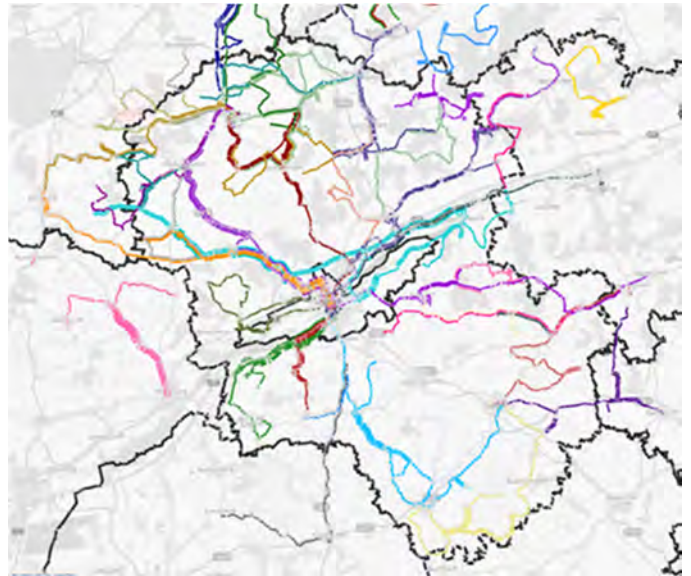
Quelle: Darstellung PTV / Fahrplanstand 2019

Abbildung 12: Regionalbusse – Tagesganglinie Fahrplan-km über den Schultag

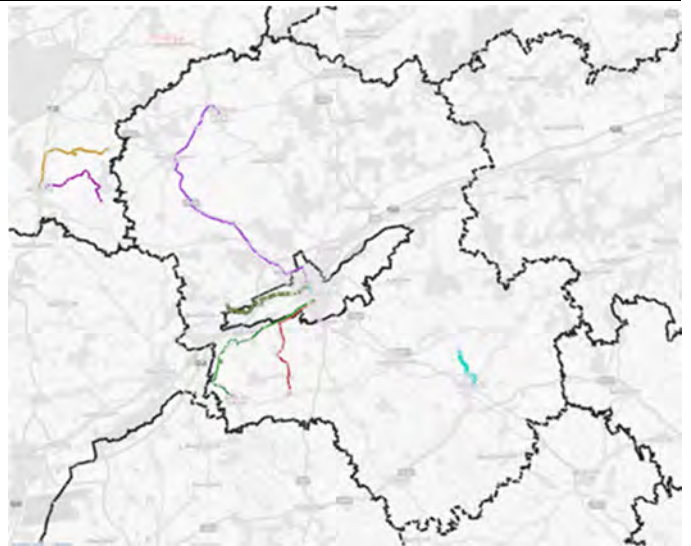
In der Abbildung 13 sind die Fahrtenzahlen im gesamten Landkreis Landshut für einen Schultag exemplarisch für drei Stunden am Schultag dargestellt.

Wie auch die Schwachstellenanalyse (Kapitel 4) zeigen wird, ist hiermit für die regelmäßige Nutzung des ÖPNV auch auf den wichtigsten Verbindungen jenseits des SPNV kaum ein Angebot vorgesehen. In den meisten Teilen des Landkreises ist es nicht möglich, z.B. am Vormittag in das nächste Zentrum oder nach Landshut zu fahren, um Versorgungseinrichtungen aufzusuchen oder eine Arztpraxis zu besuchen. Auch im Freizeitverkehr ist die Nutzung des ÖPNV kaum möglich. Sowohl im Versorgungs- als auch im Freizeitverkehr ist die Nachfrage deutlich schwerer bündelbar, da hier die Bedarfe sehr unterschiedlich sind. Somit ist eine Linienbedienung immer angebotsorientiert und kann kaum auf vorhandene Nachfrage reagieren. Für einen attraktiven ÖPNV ist dennoch eine regelmäßige Bedienung vorzusehen, zumindest auf den Achsen, auf denen eine regelmäßige Grundnachfrage angenommen werden kann.

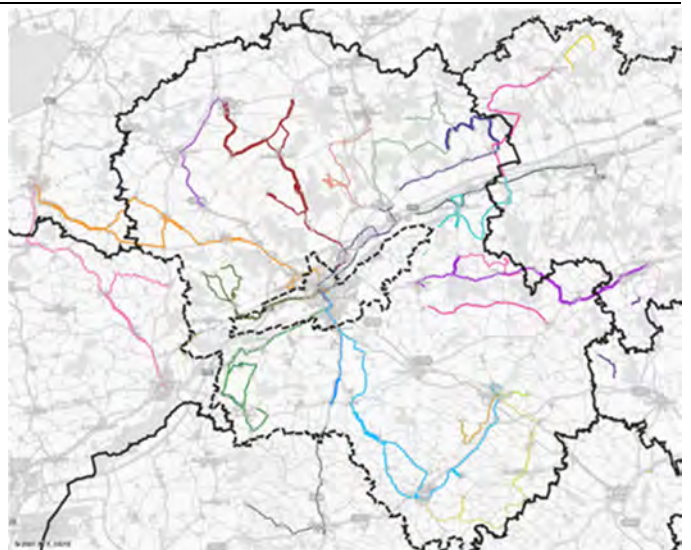
- Zwischen 06:00 und 07:00 Uhr morgens: Es zeigt sich ein Fahrtenangebot mit sehr vielen verschiedenen Linienwegen in der Hauptverkehrszeit



- Zwischen 09:00 und 10:00 Uhr vormittags: Hier besteht in weiten Teilen des Landkreises kein Angebot, nur einzelne Linien verkehren.



- Zwischen 14:00 und 15:00 Uhr: Auch hier ist das Angebot ausgedünnt gegenüber der morgendlichen Bedienung und die Linienwege sind nicht stringent



Quelle: Darstellung PTV / Fahrplanstand 2019

Abbildung 13: Regionalbusangebot zu unterschiedlichen Stundengruppen am Schultag

## 2.5 Verkehrsnachfrage

Um ÖPNV zu planen ist insbesondere die Frage nach den größten Nachfragepotenzialen wichtig. Diese zeigen sich nicht in der aktuellen ÖPNV-Nachfrage, sondern im Gesamtverkehr, der insbesondere im Landkreis Landshut im Wesentlichen durch den motorisierten Individualverkehr (nachfolgend als MIV bezeichnet) abgebildet wird.

Aufgrund der eigenwirtschaftlichen Konzessionen der Linien im Landkreis Landshut sind dort keine Fahrgastzahlen verfügbar. In der Stadt Landshut besteht eine Nachfrageerhebung der Stadtbusse aus dem Jahr 2016, die eine gute Grundlage für die Abschätzung von Linienbelastungen und Fahrgastwirkungen ermöglicht.

Zudem wurde 2018/19 eine Haushaltsbefragung in Stadt und Landkreis Landshut durchgeführt. Die Stichprobe, die für größere Raumeinheiten valide ist, ermöglicht es dennoch nicht, verlässliche Ergebnisse für kleinräumige Betrachtungen zu gewährleisten, da dies nicht das Ziel der Erhebung war.

### 2.5.1 Pendlerbeziehungen

Die MIV-Nachfrage bildet das Potenzial für den ÖPNV ab. Zu erschließen ist sie aus den Pendlerzahlen, die einen Teil der Gesamtnachfrage abbilden.

In den folgenden Abbildungen werden die Pendlerzahlen auf Gemeindeebene der Bundesagentur für Arbeit mit Stand 2015 dargestellt<sup>8</sup>. Daten liegen hier nur für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte vor, die allerdings auch den weitaus größten Teil der Pendler ausmachen.

Darüber hinaus wurden Daten zu Ein- Auspendler und Binnenpendlerzahlen für einzelne Gemeinden der Bundesagentur für Arbeit<sup>9</sup> verwendet.

Für die Stadt Landshut zeigt sich, dass die Zahl der Einpendelnden (hier aktualisierter Stand 2021) mit ca. 25.000 die Zahl der Auspendelnden mit ca. 17.000 übersteigt. Daneben gibt es ca. 14.000 Binnenpendler, die in Landshut wohnen und arbeiten. Knapp 6.900 Personen pendeln von der Stadt Landshut in den Landkreis Landshut.

Im Bereich des Landkreises Landshut beträgt die Anzahl der Einpendler näherungsweise 22.000. Von den angrenzenden Landkreisen Dingolfing-Landau pendeln 3.000 und aus dem Landkreis Freising verkehren weitere 1.400 Beschäftigte in den Landkreis Landshut.

Zunächst werden die Pendelnden (Abbildung 14) innerhalb des Landkreises und von und nach Landshut betrachtet. Orte mit mehr Ein- als Auspendler sind neben Landshut vor allem Ergolding und Vilsbiburg sowie in geringerem Maß Eching. In allen übrigen Orten überwiegen die Auspendler.

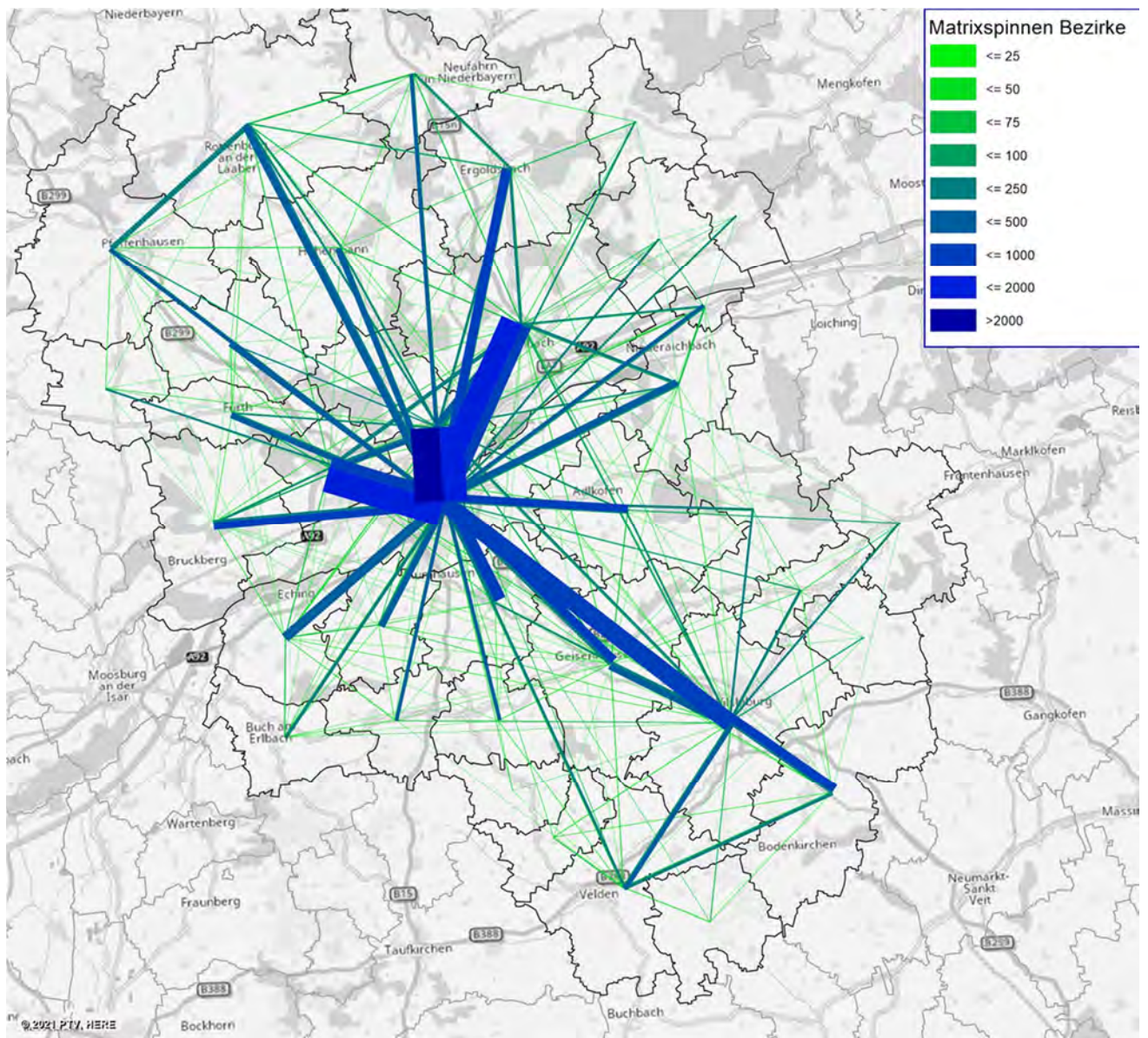
In allen Landkreisgemeinden gibt es mehr Auspendelnde als Beschäftigte im eigenen Wohnort. Es zeigt sich eine vorwiegende Ausrichtung zur Stadt Landshut.

---

<sup>8</sup> Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Aus- und Einpendler; Stand: Oktober 2014

<sup>9</sup> Bundesagentur für Arbeit: Tabellen, Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort, Nürnberg, Stichtag 30.06.2021

Sehr kleine Ströme mit unter 50 Gesamtpendelnden sind zwischen vielen Gemeinden vorhanden, die allerdings kaum Potenziale für Linienverkehre bieten.

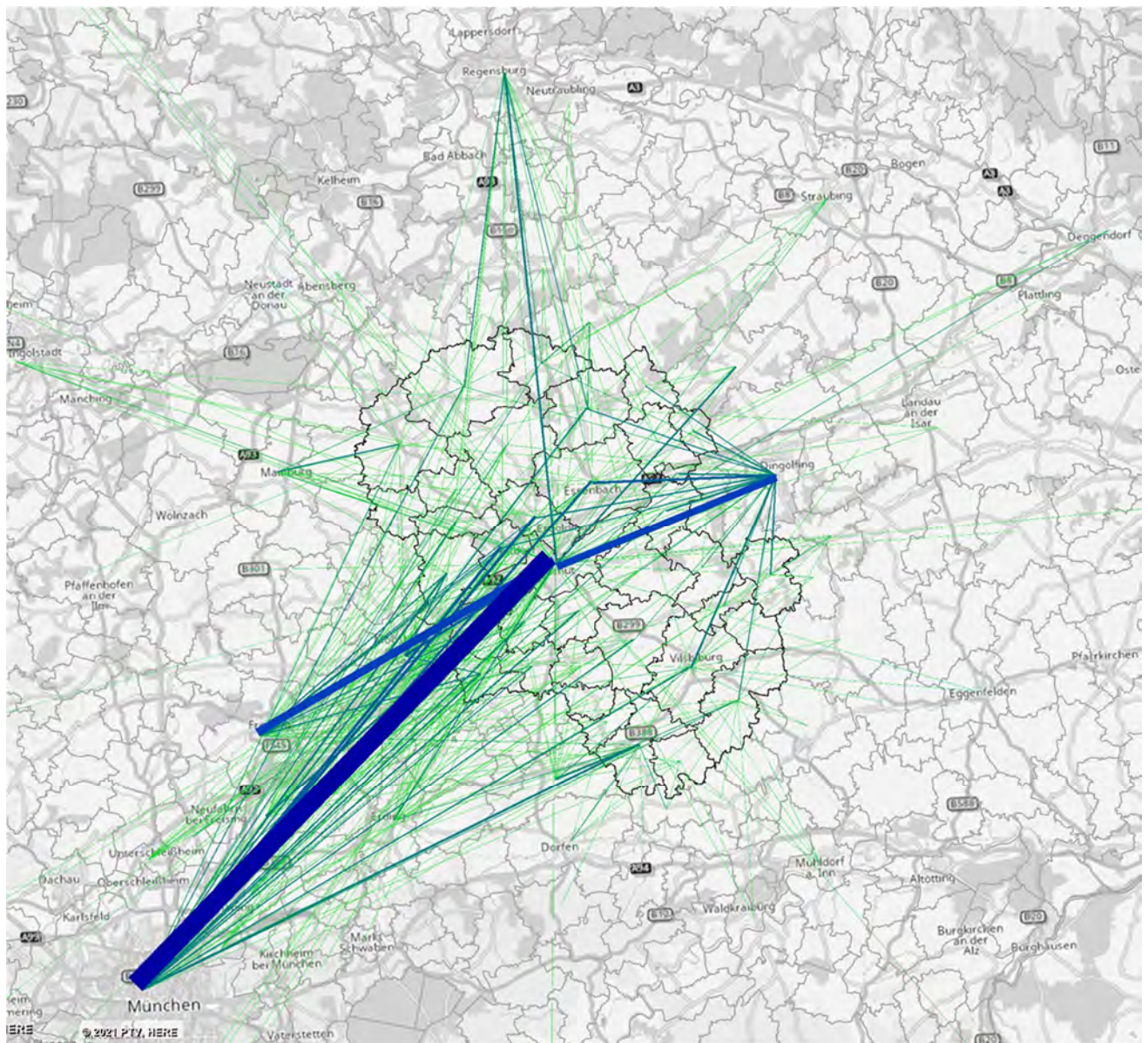


Quelle: Sozialversicherungspflichtige Pendler der Bundesagentur für Arbeit 2015 / Darstellung PTV

Abbildung 14: Binnenpendler im Landkreis Landshut

Abbildung 15 zeigt die ausbrechenden Pendlerströme aus dem Landkreis Landshut. Die wichtigsten Ströme sind Auspendelnde nach München, insbesondere von Landshut aus, aber auch – jeweils mit kleinen Strömen – von vielen Gemeinden im westlichen Landkreis. Weitere Ströme zeigen sich nach Freising und Dingolfing. Nach Dingolfing bestehen auch etwas deutlichere Ströme aus Essenbach und Vilsbiburg. Die meisten der genannten Wohn- und Arbeitsorte sind mit dem SPNV miteinander verbunden (Ausnahme Essenbach).

Pendlerströme nach Moosburg, Mainburg oder in das deutlich entferntere Regensburg sind weniger stark.



Quelle: Sozialversicherungspflichtige Pendler der Bundesagentur für Arbeit 2015 / Darstellung PTV

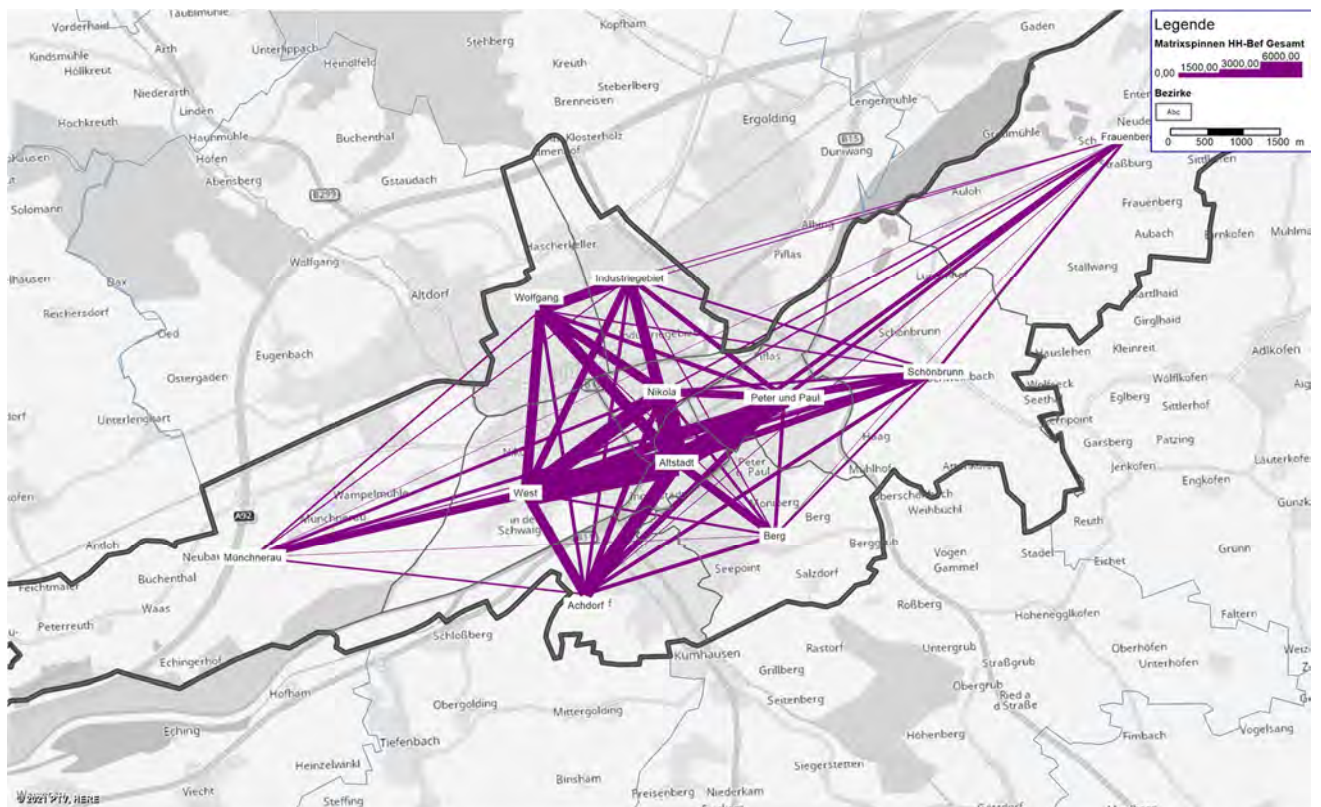
Abbildung 15: Auspendler aus dem Landkreis Landshut

## 2.5.2 Nachfragedaten der Haushaltsbefragung

2018/19 wurde eine Haushaltsbefragung in Stadt und Landkreis Landshut durchgeführt<sup>10</sup>. Hierfür lagen für die Bearbeitung des Nahverkehrsplan der Endbericht sowie Quell-Ziel-Matrizen vor. Die Stichprobe ist vor allem für größere Raumeinheiten valide.

Die Nachfrage wurde auf den Quell-Ziel-Relationen ausgewertet. Für den Nahverkehrsplan sind auch hier die Fahrgastpotenziale wichtig, die sich vor allem aus der Gesamtnachfrage (Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer) ergeben. Für die Stadt Landshut ist hier die Aggregation auf Stadtteile angemessen.

Für die Verflechtungen zwischen den Stadtteilen zeigt sich (Abbildung 17), dass die vorherrschenden Ströme auf die Altstadt ausgerichtet sind, daneben sind die Stadtteile West, Wolfgang und Peter und Paul wichtige Ziele. Frauenberg und Münchnerau sind jeweils Quelle / Ziel für eine Reihe von niedrigen Strömen. Schönbrunn hat aufgrund der Bildungseinrichtungen eine ebenfalls höhere Nachfrage als die andren Stadtteile am Rande der Kernstadt.

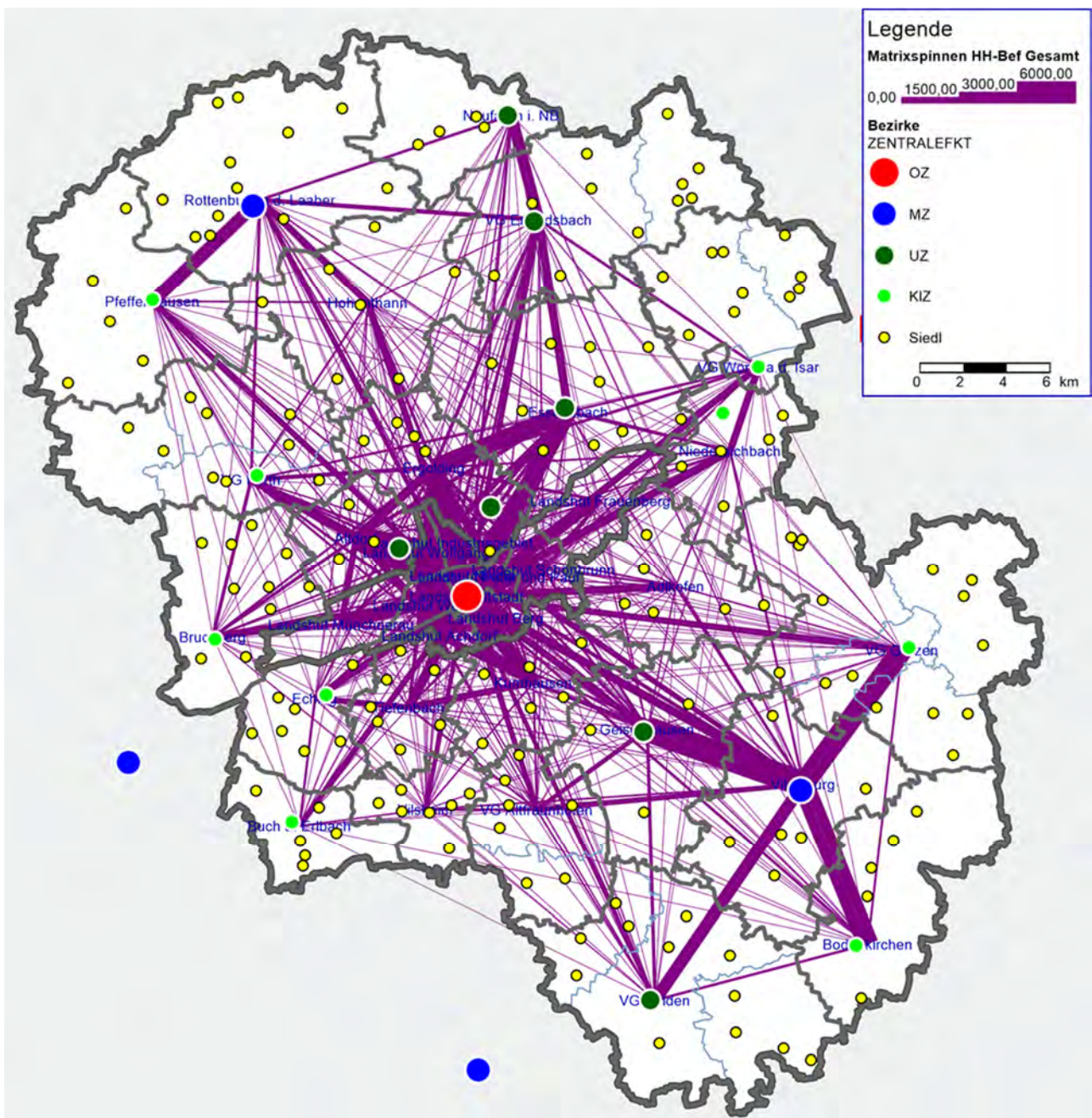


Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität in Stadt und Landkreis Landshut 2018/19 / Darstellung PTV

Abbildung 16: Quell-Ziel-Gesamtnachfrage pro Tag in der Stadt Landshut (Stadtteilebene)

<sup>10</sup> Büro Stadtverkehr im Auftrag von Stadt und Landkreis Landshut: Haushaltsbefragung zur Mobilität in Stadt und Landkreis Landshut 2018/19

Im Landkreis Landshut sind die Ergebnisse auf die Ebene der Gemeinden und wo vorhanden auf die Verwaltungsgemeinschaften aggregiert. Die Quell-Ziel-Beziehungen im Gesamtverkehr sind in Abbildung 17 dargestellt. Die Ausrichtung auf Landshut aus den meisten Orten ist deutlich sichtbar, jedoch sind auch die Mittelzentren wichtige Ziele. Vilsbiburg ist vor allem für die umgebenden Unter- und Kleinzentren der wichtigste Zielpunkt (Bodenkirchen, Geisenhausen, Velden und Gerzen, Rottenburg a.d. Laaber vor allem für Pfeffenhausen. Wichtige Ströme bestehen auch zwischen Hohenmann und Rottenburg a.d. Laaber sowie zwischen Ergoldsbach und seinen Nachbarzentren Neufahrn und Essenbach.



Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität in Stadt und Landkreis Landshut 2018/19 – Darstellung PTV

Abbildung 17: Quell-Ziel-Gesamtnachfrage pro Tag im Landkreis Landshut (Ebene Verwaltungsgemeinschaften)

### 2.5.3 ÖPNV-Nachfrage

#### ÖPNV-Nachfrage im Landkreis Landshut

Für den Landkreis Landshut liegen noch keine Zähl­daten der Verkehrsunternehmen oder des Verkehrsverbundes vor. Für die regelmäßige Evaluation der Linien erscheint es sinnvoll, diese zukünftig zu erheben, insbesondere für angebotsorientierte neue Angebote.

Da jedoch davon auszugehen ist, dass ein großer Teil der heutigen Fahrgäste Schülerinnen und Schüler sind, wird sich die Nachfrage in den Schülerströmen (siehe Kapitel 2.3) widerspiegeln.

#### ÖPNV-Nachfrage in der Stadt Landshut

Konkrete Zähl­daten für die ÖPNV-Nachfrage gibt es für die Stadt Landshut aus dem Jahr 2016. Sie wurden von den Stadtwerken Landshut zur Verfügung gestellt und dienten bei der Bearbeitung der Abschätzung von Nachfragedaten auf den einzelnen Linien. Die linienweise Erhebung ließ jedoch keinen Schluss auf Umsteigebeziehungen zu. Die folgende Abbildung 18 der Ein- und Aussteiger in den einzelnen Stadtteilen beinhalten daher auch Umsteiger. Daher ist beispielsweise die Einsteigerzahl in Wolfgang besonders hoch, da hier auch die Einsteiger in die Busse, die am Hauptbahnhof vom Zug kommend umsteigen eingerechnet sind, ähnliches gilt für die Altstadt. Die Darstellung bezieht die Einsteiger der 500er-Linien nicht ein, da diese für die Schülerbeförderung zuständig ist.



Quelle: Fahrgastzahlen SWK 2016 / Darstellung PTV

Abbildung 18: Städtische Buslinien Landshut: Anteile der Stadtteile und Nachbarorte an den Gesamteinsteigern pro Schultag

Es zeigt sich, dass die zentralen Stadtteile Altstadt und Wolfgang, die mit Hauptbahnhof und Innenstadt (Versorgung und Umstieg) die mit Abstand wichtigsten Ziele in der Stadt darstellen. Daneben weist vor allem Schönbrunn aufgrund der Hochschule / Bildungseinrichtungen eine hohe Nachfrage auf, gefolgt von den einwohnerstarken Stadtteilen Peter und Paul und Nikola. Achdorf und die zum Landkreis gehörenden Gemeinden Ergolding und Altdorf sind hinsichtlich der ÖPNV-Nachfrage etwas schwächer. Geringe Nachfrage weisen derzeit Landshut West und das Industriegebiet auf, wobei in Landshut West weitere Wohnbebauung sowie Industriebau zu erwarten ist, was die Nachfrage steigern wird. Schlusslicht der Nachfrage bilden die Gemeinde Kumhausen sowie die Stadtteile Frauenberg, Münchnerau und Berg. Sie weisen nur etwa jeweils 1-2 % der Gesamtnachfrage auf.

## 2.6 Tarifstruktur und Integration des MVV-Tarifs im Landkreis Landshut

Aufgrund der Beschlussfassung durch die Landkreisgremien vom Februar 2025 und der MVV-Gesellschaftsversammlung tritt der Landkreis Landshut mit Wirkung ab 01.01.2026 dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) bei. Die Integration erfolgt zeitlich mit den Landkreisen Garmisch-Partenkirchen und Mühldorf sowie der Stadt Landshut. Die Umsetzungsarbeiten auf Landkreisebene finden seit den positiven Beitrittsentscheidungen statt.



© MVV GmbH, Stand 01.2026

Abbildung 19: MVV-Landkreise\_Verbundraumerweiterung\_Stand\_2026.

Aufgrund der positiven Beitrittsentscheidung wird der Zweckverband Landshuter Verkehrsverbund (LAVV) mit Ablauf des 31.12.2025 aufgelöst; der Abwicklungsprozess hat bereits begonnen und soll voraussichtlich bis Ende 2026, ggf. darüber hinaus, andauern. Der LAVV-Gemeinschaftstarif wird durch eine Aufhebungssatzung zum Jahreswechsel 2025/2026 eingestellt.

**MVV** steht für **M**ünchner **V**erkehrs-**V**erbund und stellt einen Zusammenschluss der beteiligten Landkreise und kreisfreien Städte dar. Im MVV-Verbundgebiet gilt der MVV-Tarif in allen Verkehrsmitteln aller Verkehrsunternehmer, die im MVV integriert sind (Regionalzüge, S-Bahn, U-Bahn, Tram und Regionalbusse).

Mit Wirkung ab 01.01.2026 wird auf Ebene des Landkreises Landshut der MVV-Gemeinschaftstarif eingeführt. Der aktuelle MVV-Tarif wird wegen der Verbundraumerweiterung räumlich erweitert und löst den gültigen LAVV-Tarif sowie die Unternehmertarife (Haustarife der Verkehrsunternehmer) auf Ebene des Landkreises Landshut ab. Dies führt dazu, dass eine neue Logik bei den Preisberechnungen und andere/neue Preise Gültigkeit haben, neue Tickets und/oder andere Ticketbezeichnungen werden eingeführt und die Regionalbuslinien erhalten neue Nummern.

Neben dem neuen MVV-Tarifsystem, also einer neuen Zonenlogik, neuen Preisen und Tickets, kommt auch die elektronische Fahrplanauskunft des MVV hinzu. Für die Fahrgäste besteht dann ab Januar 2026 die Möglichkeit zum Ticketerwerb direkt beim Fahrpersonal, unmittelbar an Automaten im Bereich des SPNV an den Bahnhöfen, in den Reisezentren oder Kundencentern an Bus-/Bahnhöfen oder online über die MVV-App oder MVVswipe.

Das MVV-Verbundgebiet ist konzentrisch in 13 ringförmige Zonen eingeteilt. Das Stadtgebiet der Landeshauptstadt München bildet den Kern, die sogenannte M-Zone in der geographischen Mitte. Die Zonen 1 bis 12 schließen sich kreisförmig darum und umfassen das gesamte MVV-Gebiet mit den dazugehörigen Verbundlandkreisen und -städten.

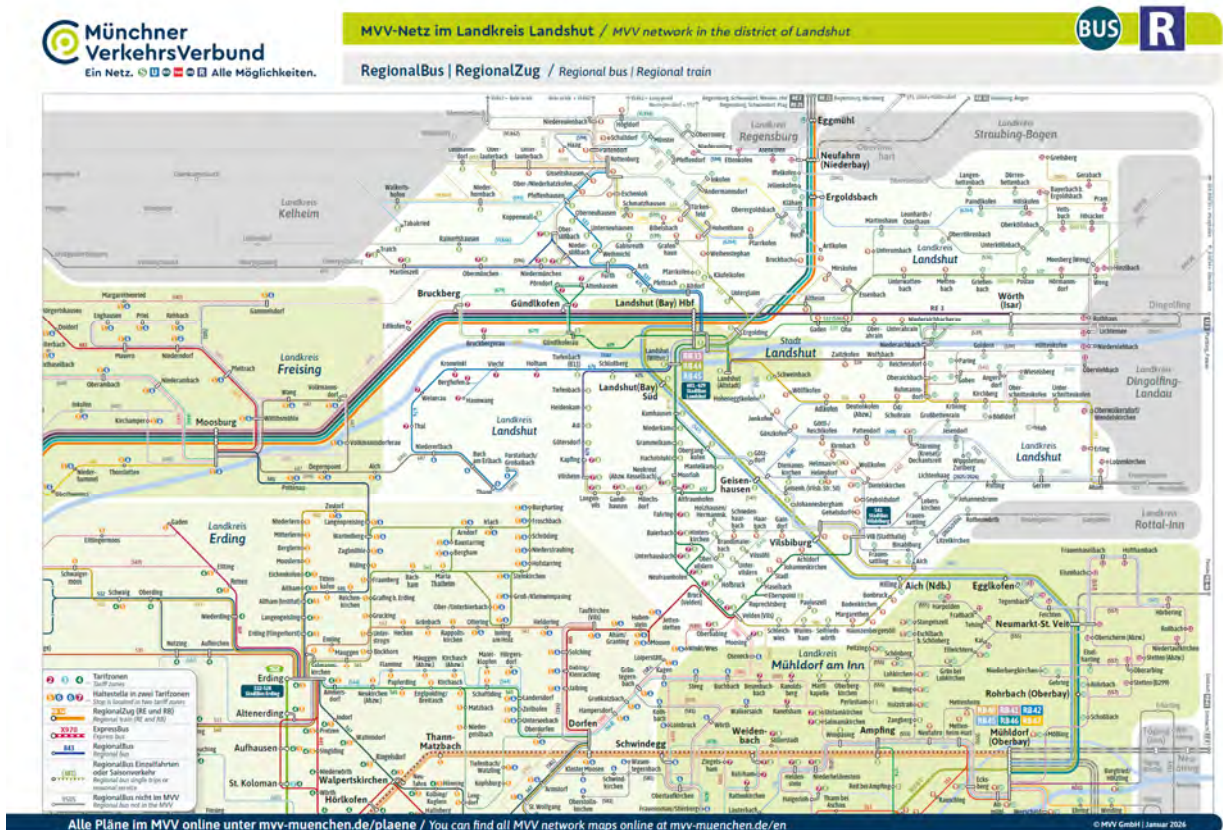
Grundsätzlich verhält sich die MVV-Tarif-Systematik so, dass jede Haltestelle einer Zone (in seltenen Fällen zwei Zonen) zugeordnet ist. Bei jeder Fahrt werden alle befahrenen und auch durchfahrenen Zonen gezählt, woraus dann der Fahrpreis ermittelt wird. Der Fahrgast bezahlt jede Zone nur einmal und kann mit den MVV-Ticketsortiment alle Verkehrsmittel nutzen. Grundsätzlich ermittelt sich der Fahrpreis nach der Anzahl der befahrenen Zonen anhand der gewünschten Streckenrelation. Beim Ticketkauf erfolgt durch die Festlegung des gewünschten Geltungsbereichs die Fixierung der Ticketgültigkeit im jeweiligen Zonenbereich (zonengenau). Mehrmals durchfahrene Zonen werden nur einmal mitgezählt.

Im MVV-Zonentarif gibt es Kurzstreckentarife, Zeitkartentarife, Sondertarife und auch Sonderregelungen für Ermäßigungen und Rabatte. Im MVV werden Kurz- und Gemeindekurzstrecken, Einzelfahrkarten, Mehrfahrtenkarten in Form von Streifenkarten, Tages- Wochen- und Monatskarten sowie Abonnements angeboten. Weiterhin gibt es Kinder- und Ausbildungstarife, die Monatskarte 9 Uhr, Monatskarte 65, die Monatskarte S (das Sozialticket), das 365-Euro-Ticket für Schüler\*innen und

vieles mehr. Nicht zuletzt wird das Semesterticket für die Hochschule Landshut zum Jahreswechsel 2025/2026 in den MVV integriert. Darüber hinaus gilt das Deutschlandticket, die Fahrrad-Tageskarte-Bayern (Basti®), das BayernTicket und vieles mehr.

Bezüglich weiterer und detaillierter Informationen wird auf die Beförderungs- und Tarifbestimmungen des MVV's verwiesen.

Auf der Homepage des MVV sind die aktuellen Beförderungs- und Tarifbestimmungen und auch die Ticket-Broschüre des MVV's abrufbar: <https://www.mvv-muenchen.de/tarif; Tickets & Tageskarten | MVV>. Auf diese Dokumente darf verwiesen werden



© MVV GmbH, Stand 01.2026

Abbildung 20: MVV-Netzplan im Landkreis Landshut; MVV-Teilnetzplan

## 2.7 Weitere Bedienformen und intermodale Angebote

In Zukunft ist eine Ausweitung von Linienbedarfsverkehren, zum Beispiel als On-Demand-Verkehre vorgesehen, die das Angebot im Landkreis Landshut ergänzen. Bislang sind lediglich Anrufverkehre in schwach nachgefragten Gebieten und Zeiten in der Stadt Landshut vorhanden. Auch intermodale Angebote, zum Beispiel in Form von Mobilitätsstationen mit Sharing-Systemen - im besten Fall eng verbunden mit dem ÖPNV-Angebot sind noch nicht vorhanden.

### Bedarfsverkehre im Landkreis Landshut:

Bedarfsverkehre gibt es im Status quo im Gebiet des Landkreises Landshut nur in wenigen Fällen (zum Beispiel das AST in Vilsbiburg). Im Jahr 2021 wurden zunehmend Fahrten an schulfreien Tagen, am Samstag und vereinzelt an Schultagen auf Rufbusse umgestellt, die beim zuständigen Unternehmen selbst telefonisch zu bestellen sind.

Diese Bedarfsverkehre dienen der Einsparung bei nicht ausgelasteten bereits bestehenden Fahrten und sind angesichts der telefonischen Bestellung in sehr engen zeitlichen Fenstern (zwischen 45 und 60 Minuten vor der Fahrt, bei Fahrten vor 7:00 Uhr bis 17:00 Uhr am Vortag).

### Intermodale Angebote im Landkreis Landshut:

Sharing-Angebote wie Bike-Sharing, Car-Sharing oder Verleihsysteme für andere Verkehrsmittel sind im Landkreis Landshut zumindest als Ergänzung zum ÖPNV nicht vorhanden.

Die wenigen Carsharing-Sharing-Möglichkeiten (Autoteilen e.V.) sind derzeit ein Angebot, das kaum mit der ÖV-Nutzung verbunden ist. So ist keine Buchung über eine einheitliche App möglich, die Fahrzeuge stehen nicht an Mobilitätsstationen, etc.

### Bedarfsverkehre in der Stadt Landshut:

Bedarfsverkehre sind auch in Landshut bislang nur im Rahmen der Buslinien der Stadtwerke zu finden, wo einige der Fahrten bzw. die Linie 14 weitestgehend auf Anrufverkehr umgestellt sind und in Kooperation mit Taxiunternehmen betrieben werden. Hierbei ist der Anruf beim Taxiunternehmen notwendig, bis 45 Minuten vor Abfahrt.

### Intermodale Angebote in der Stadt Landshut:

Car Sharing-Möglichkeiten werden in Landshut durch „Autoteilen Landshut e.V.“ mit derzeit 14 Fahrzeugen angeboten.

Daneben steht ein Lastenrad in der Tourismusinfo im Rathaus kostenlos zur Verfügung.

### 3 Anforderungsprofil des ÖPNV

Mit der Festlegung des Anforderungsprofils als Basis für den Nahverkehrsplan und der damit verbundenen Definition eines Zielzustandes für den ÖPNV wird die Grundlage zur Analyse und zur Definition von Maßnahmen geschaffen.

Im Anforderungsprofil werden verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten ÖPNV-Qualität definiert. Dieser Katalog stellt einen **verbindlichen Rahmen** für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV dar.

Für einen Teil der Merkmale werden in Abstimmung mit definierten Standards Schwachstellen des aktuellen ÖPNV-Angebots analysiert und darauf aufbauend Maßnahmen definiert. Weitestgehend lassen sich diese Merkmale anhand von Messgrößen quantitativ beschreiben, wie zum Beispiel Bedienungshäufigkeit anhand von Fahrtenzahlen auf definierten Relationen oder Strecken sowie die Schnelligkeit anhand von Beförderungszeiten.

Andere Merkmale wie Barrierefreiheit, Haltestellenausstattung oder Fahrzeugausstattung, Sauberkeit, Sicherheit, Anforderungen an das Personal und den Betrieb lassen sich vorwiegend qualitativ beschreiben. Hier werden Standards definiert, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen sollen.

#### 3.1 Verbindungs- und Bedienungsstandards

Auf der Basis werden die Mindestanforderungen insbesondere im Bereich der Bedienungs- und Verbindungsqualität differenziert nach Räumen und Verkehrszeiten und insbesondere in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Gesamtverkehrsstärke festgelegt. Dabei gilt, dass Qualitätskriterien operational und damit überprüfbar sein müssen.

##### 3.1.1 Erschließungsstandards

Die zu Grunde zu legenden Erschließungsradien der Haltestellen werden entsprechend der Richtwerte in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern definiert. Ein Gebiet gilt als erschlossen, wenn entweder eine Bushaltestelle oder ein SPNV-Halt in folgendem Radius erreicht werden können.

Erschließungsstandards in der Stadt Landshut:

Stadtgebiet	Stadtteile	Bus	SPNV
Kernbereich	Altstadt, Nikola, Peter und Paul, Wolfgang, West	300m	600m
<i>Gebiete mit hoher Nutzungsdichte</i>	<i>Industriegebiet, Berg, Schönbrunn, Achdorf.</i>	<i>400m</i>	<i>600m</i>
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	Münchnerau, Frauenberg	600m	1.000m

Tabelle 8: Richtwerte der Haltestelleneinzugsradien in der Stadt Landshut

Erschließungsstandards im Landkreis Landshut:

Gebiet	Bus	SPNV
<b>Mittelzentren</b>	Wie Landshut ( <i>Gebiete mit hoher Nutzungsdichte</i> ) 400m Bus 400m, SPNV 600m	
<b>Unter-/Kleinzentrum</b>		
zentraler Bereich *	400m	600m
übriges Gebiet	600m	1.000m
<b>sonstige Räume</b>		
zentraler Bereich	400m	800m
ländlicher Raum	800m	1.500m

\* insbesondere die vom Stadtverkehr Landshut bedienten Gebiete in Altdorf, Ergolding und Kumhausen

Tabelle 9: Richtwerte der Haltestelleneinzugsradien im Landkreis Landshut

**Mittelzentren und Nachbargebiete Landshut:** Rottenburg a.d. Laaber, Vilsbiburg, Ergolding, Altdorf, Kumhausen

**Unterzentren:** Neufahrn, Ergoldsbach, Essenbach, Velden, Geisenhausen

**Kleinzentren:** Wörth a.d. Isar, Furth, Pfeffenhausen, Niederaichbach, Bodenkirchen, Bruckberg, Buch, Eching (Viecht), Gerzen

### 3.1.2 Bedienungshäufigkeit: Mindeststandards in der Stadt Landshut

Die Bedienungshäufigkeit, also die Anzahl der Fahrtmöglichkeiten, die den Fahrgästen zur Verfügung stehen, ist der wichtigste Standard, um die Attraktivität des ÖPNV zu bestimmen. Auf den Strecken der Stadt Landshut ist dies durch getaktete Fahrten geprägt, die heute bereits ein tagesdurchgängiges und verlässliches Angebot sicherstellen. Bemessen werden die Vorgaben der Bedienungshäufigkeit an den Fahrten in der Normalverkehrszeit (beispielsweise am Vormittag).

Für die Hauptverkehrszeit werden die heutigen Standards beibehalten, da hier eine an den Bedarf des Berufs- und Schülerverkehrs angepasste Verdichtung besteht, die im Grundsatz erhalten werden soll und die Flexibilität erhalten bleibt, sich bei Bedarf jederzeit anzupassen.

Für die übrigen Zeiten, also das Angebot am Wochenende, in den Abendstunden und für den Nachtverkehr ist das Angebot ausgehend vom Angebot am Werktag in der Normalverkehrszeit definiert.

Die Definition der Bedienungshäufigkeit soll in der Stadt Landshut streckenbezogen geschehen, da mit den vorhandenen Strecken alle Stadtgebiete mit der Innenstadt verbunden sind und daher alle anderen Stadtteile erreicht werden können.

Die Bedienung der Stadtteile (Tabelle 10) und der wichtigen Ziele (Tabelle 11) in der Stadt ist wie folgt dimensioniert:

Bedienungshäufigkeit (Trasse, je Richtung)	Mindesttakt-Folgen [Min] Normalverkehrszeit	Mindestfahrtenzahl / Std. Normalverkehrszeit
Gebiete mit zentralen städtischen Funktionen (Zentren)	10 (Überlagerung)	6
Gebiete mit dichter und mittlerer Bebauung	30	2
Gebiete mit lockerer Bebauung	30/60*	1 - 2

In der Hauptverkehrszeit ist das Angebot bedarfsgerecht zu verdichten, in der Schwachverkehrszeit bedarfsgerecht auszudünnen

Ausnahmen sind die sehr locker bebauten Gebiete wie Teile der Münchnerau oder Teile von Frauenberg, die mit Ruf taxi teilweise auch mit weniger Fahrten bedient werden.

\* 60-Minutentakt ist nur noch auf der Linie 7 vorzusehen in den Teilen, in denen sie gegenläufig verkehrt.

Tabelle 10: Mindest-Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Landshut

Bedienung wichtiger Ziele in der Stadt Landshut:

Ziel	Bedienungshäufigkeit wichtiger Ziele in der Normalverkehrszeit (Status quo)
Altstadt (Ländtorplatz/Stadttheater, Altstadt, Obere Altstadt, Postplatz)	6 Fahrten/ Std (ca. 10min-Takt) (Obere Altstadt auch weniger Fahrten zulässig)
Hauptbahnhof	6 Fahrten/ Std (ca. 10min-Takt)
Bildungszentrum	2-3 Fahrten/ Std., in der Hauptverkehrszeit verdichtet auf 12 Fahrten/Std.
Hochschule	3 Fahrten/ Std (ca. 20min-Takt), in der Hauptverkehrszeit verdichtet auf 12 Fahrten/Std.
Ämterviertel (Am alten Viehmarkt, Maximilianstraße, Regierungsplatz)	6 Fahrten/ Std (ca. 10min-Takt)
Nikola (Bismarckplatz)	6 Fahrten/ Std (ca. 10min-Takt)
Alte Kaserne	4 Fahrten/ Std (ca. 15min-Takt)
Hauptfriedhof	6 Fahrten/ Std (ca. 10min-Takt)
Rathaus II/Klinikum/Berufsschule	4 Fahrten/ Std (ca. 15min-Takt)
Landratsamt	2 Fahrten/ Std (ca. 30min-Takt)
Kreiskrankenhaus	2 Fahrten / Std zur Innenstadt wegen Ringbedienung
Sparkassenarena, Messepark	4 Fahrten/ Std (ca. 15min-Takt)

Tabelle 11: Bedienungshäufigkeit wichtiger Ziele in der Stadt Landshut

In der Abbildung 21 ist die heutige Bedienung in der Normalverkehrszeit dargestellt.

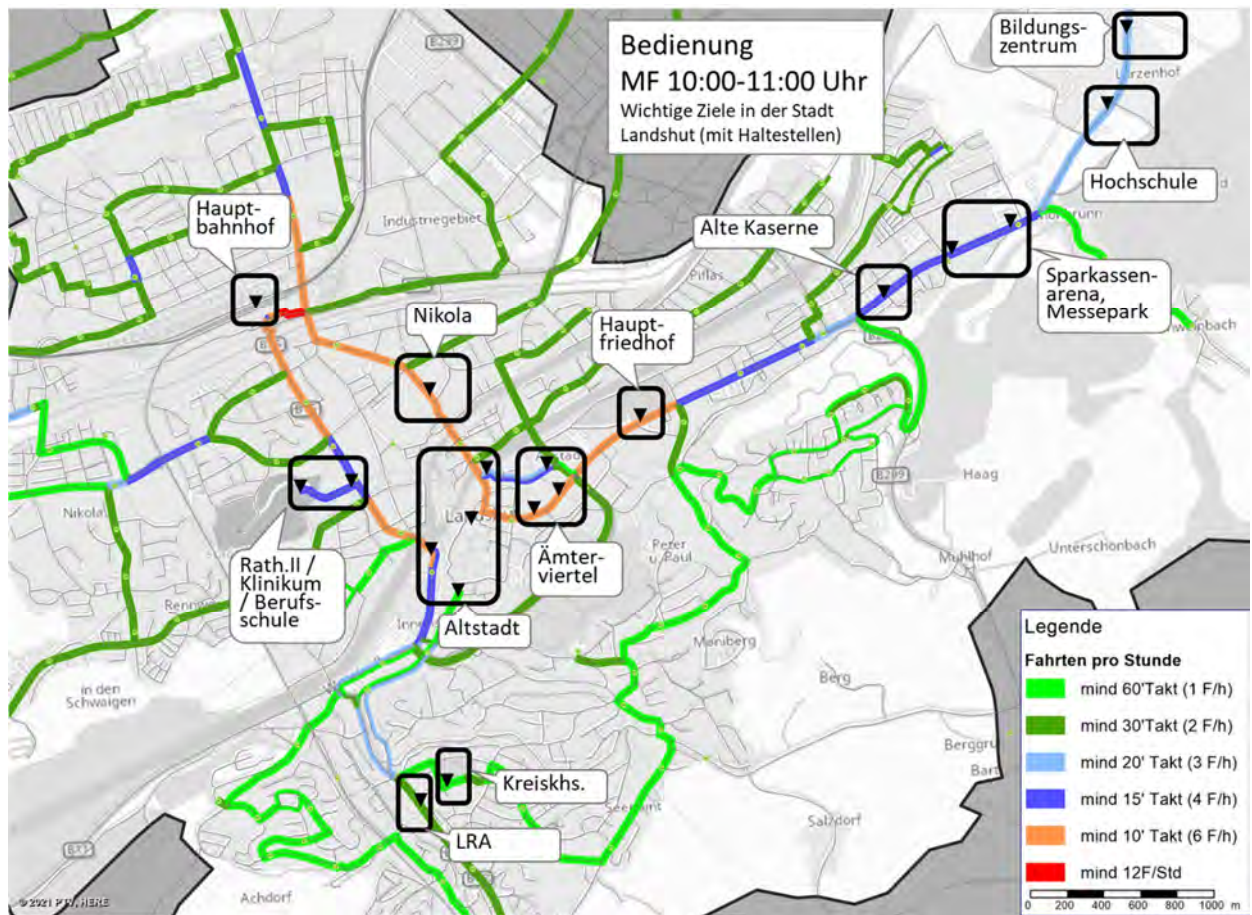


Abbildung 21: Bedienung in der Normalverkehrszeit Status quo (nur SWL-Verkehre)

### 3.1.3 Bedienungshäufigkeit: Mindeststandards im Landkreis Landshut

Auch im Landkreis Landshut ist die Bedienungshäufigkeit, also die Anzahl der Fahrtmöglichkeiten, die den Fahrgästen zur Verfügung stehen, der wichtigste Standard, um die Attraktivität des ÖPNV zu bestimmen.

Derzeit sind viele Fahrten vor allem auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Somit wird in der Hauptverkehrszeit und zu den Schulschlusszeiten über den Nachmittag der Schülerverkehr optimal abgestimmt auf die Anforderungen der Schulen und einer hohen Optimierung der Fahrten bedient. Der Schülerverkehr wird daher nicht überplant und hierfür werden keine konkreten Vorgaben erstellt. Dem stehen jedoch deutlich Ausdünnungen in den Normalverkehrszeiten und den Schwachverkehrszeiten gegenüber. Tagesdurchgängig getaktete Linien sind die Ausnahmen.

Ziel ist es, den ÖPNV im ländlichen Raum klarer zu strukturieren und wichtigere Achsen getaktet zu bedienen. Hingegen ist für mit wenig Nachfragepotenzial hinterlegten Verbindungen ein angepasstes Angebot zu definieren.

Hierfür wurden die Quell-Ziel-Relationen zwischen den einzelnen Verkehrszellen im Landkreis Landshut (in der Regel auf Ortsteilebene) klassifiziert.

Grundlage hierfür waren:

- Zuordnung der Orte zu zentralen Orten entsprechend der Raumordnung
- Ergebnisse der Haushaltsbefragung zu Ermittlung von Gesamtnachfragepotenzialen zwischen den Verkehrszellen
- Ergebnisse der Auswertung der Pendlerzahlen (Gemeindefein vorhanden)
- Weitere Strukturdaten wie Schülerverflechtungen, Einwohnerzahlen der Verkehrszellen, feinräumige Einwohnerverteilung

Hieraus wurde eine Einteilung der Quell-Ziel-Relationen in Relationskategorien vorgenommen. Auf dieser Grundlage wird die heutige Fahrtenzahl je Stundengruppe auf allen Relationen ermittelt und Schwachstellen, die einer gleichwertigen Bedienung in Abhängigkeit von der jeweiligen Kategorie entgegensteht, ermittelt. Auf dieser Grundlage kann nach Abstimmung der Ziele des Landkreises und der Bereitschaft, ein Defizit mit abgestimmter Höhe zu tragen, eine Verbesserung des Angebots erreicht werden. Der Status quo ist einheitlich über alle Relationen nicht darstellbar, da er nicht einheitlich ausgeprägt ist.

Abbildung 22 zeigt die Relationskategorien sowie die Einteilung der Verkehrsbezirke in die zentralörtliche Funktion, als gelbe Punkte sind alle Verkehrszellen dargestellt, die keine zentralörtliche Funktion aufweisen („Siedlungen“).

Die Relationskategorien sind wie folgt (Tabelle 12) definiert:

Relationskategorie	Definition
<b>Hauptachse (rot)</b>	<b>Verbindung zwischen Ober- und Mittelzentren</b>
Nebenachse (blau)	Verbindung zwischen Unter-/Kleinzentren und den höherrangigen Zentren
Verflechtung 3 (dunkelgrün)	Verbindung zwischen Siedlungen mit über 500 Einwohnern und den Zentren zu denen deutliche Nachfrage besteht (incl. Landshut)
Verflechtung 2 (hellgrün)	Verbindung zwischen Siedlungen mit 200 bis 500 Einwohnern und den Zentren zu denen deutliche Nachfrage besteht (incl. Landshut)
Verflechtung 1 (gelb)	Verbindung zwischen Siedlungen mit unter 200 Einwohnern und den Zentren zu denen deutliche Nachfrage besteht (incl. Landshut)

Tabelle 12: Einteilung Relationskategorien

Die später zu planende Bedienung ist auf die Relationskategorien abzustimmen.

**Für die Hauptverkehrszeit werden die heutigen Standards (Stand 2019) beibehalten, da hier eine an die Bedarfe des Berufs- und Schülerverkehrs angepasste Verdichtung besteht, die im**

**Grundsatz erhalten werden soll und der die Flexibilität erhalten bleibt, sich bei Bedarf anzupassen.** Zudem sind auch pandemiebedingte Veränderungen im Verkehrsverhalten möglich, die beispielsweise durch eine Verringerung des Berufsverkehrs durch zunehmende Home-Office-Lösungen entstehen können und noch nicht absehbar sind.

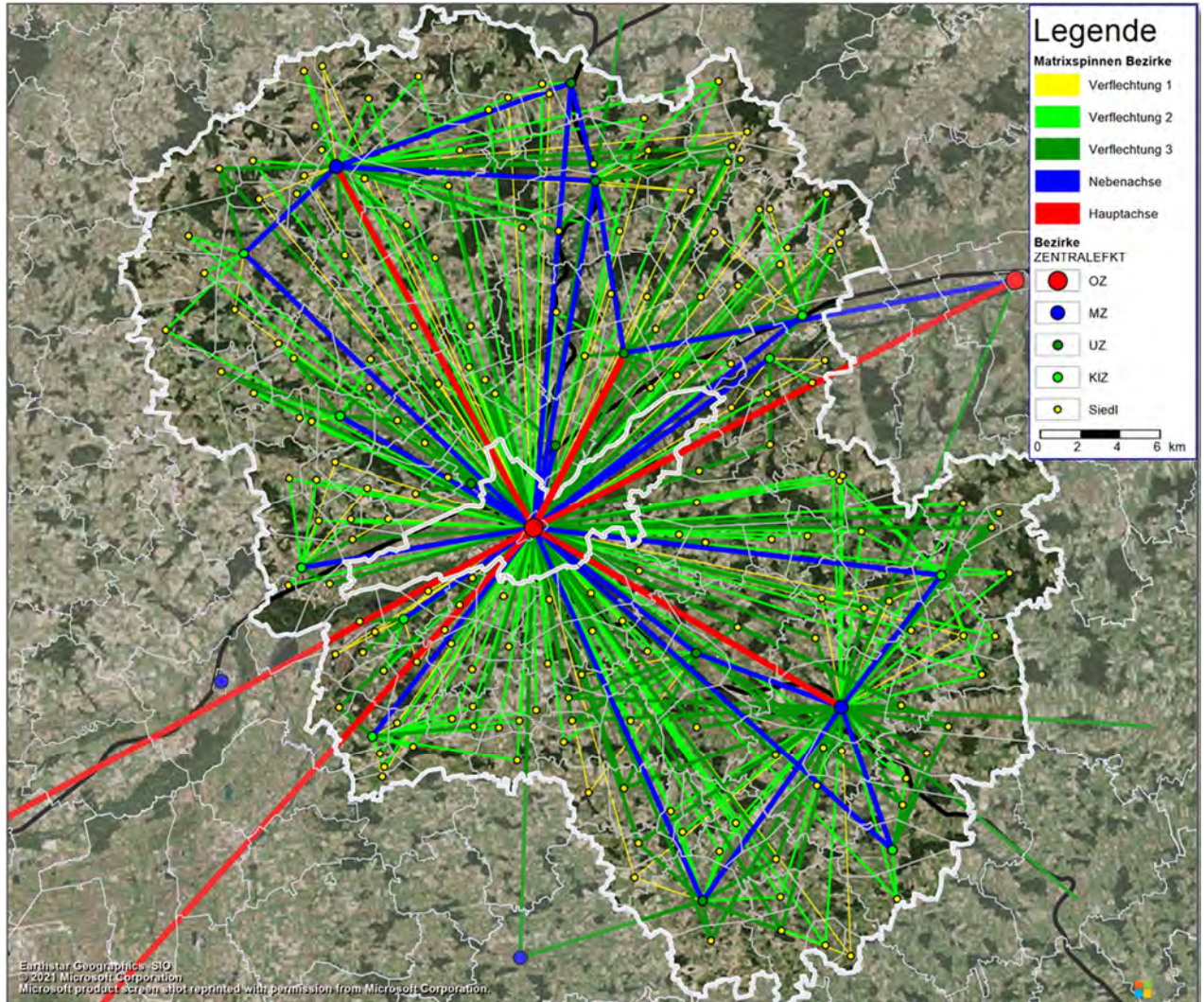
Für die übrigen Zeiten, also das Angebot am Wochenende, in den Abendstunden und für den Nachtverkehr ist das Angebot ausgehend vom Angebot am Werktag in der Normalverkehrszeit definiert.

Ziele sind dabei:

- **Getaktete Bedienung auf Hauptachsen (rot)**
- Getaktete Bedienung mit Anpassung in unterschiedlichen Verkehrszeiten auf Nebenachsen (blau)
- Grundversorgung auf den Verflechtungen 3 mit Grundbedienung auch in den Nebenverkehrszeiten (dunkelgrün)
- Verflechtungen 2: Bedienung jenseits der Hauptverkehrszeiten durch Bedarfsverkehre (On-Demand...) (hellgrün)
- Verflechtungen 1: Entscheidung der Einbindung in On-Demand-Verkehre (diese Orte bestehen oft aus einer Vielzahl getrennter Einzelhöfe etc.) je nach Lage und Finanzierungsmöglichkeit (gelb).

Grundsätzlich gilt dabei:

- Keine Parallelverkehre von verschiedenen Systemen (SPNV, Bus, On-Demand), es sei denn dies dient der zusätzlichen notwendigen Erschließung), Vermeidung von Konkurrenz zwischen den Systemen und Kannibalisierungseffekten.
- Der Linienverkehr ist vorrangig, Bedarfsverkehr kommt immer nur ergänzend zum Einsatz
- Der Linienverkehr erschließt alle Stadtteile von Landshut, Bedarfsverkehre werden hier nur zu geeigneten Verkehrszeiten eingesetzt
- Der Linienverkehr erschließt alle Siedlungen im Landkreis ab 500 Einwohnern,
- Bedarfsverkehre erschließen alle Siedlungen im Landkreis unter 200 Einwohner, es sei denn, sie liegen an Linien, die das Gebiet auf höherrangigen Relationskategorien durchfahren.
- Bedarfsverkehre ergänzen den Linienverkehr in Schwachlastzeiten (Abend- und Wochenendverkehr), Bedarfsverkehr hat einen weiteren Einsatzbereich für Innerortsverkehre von Mittelzentren (z.B. Vilsbiburg, Rottenburg a.d. Laaber/Pfeffenhausen)



Quelle: Darstellung PTV  
 „Verflechtungen 1“ binden Orte mit unter 200 Einwohnern an  
 „Verflechtungen 2“ binden Orte mit 200-500 Einwohnern an  
 „Verflechtungen 3“ binden Orte mit über 500 Einwohnern an

Zur besseren Übersichtlichkeit sind die zwischen jeder Siedlung und der Stadt Landshut vorgesehenen Verflechtungen nicht dargestellt.

Abbildung 22: Relationskategorien im Landkreis Landshut

Für die Fahrten auf den Haupt- und Nebenachsen gilt, dass sie getaktet angeboten werden müssen, auf Verflechtungen 3 werden in den Nebenverkehrszeiten zusätzliche Fahrten vorgesehen. Mindestens sind daher folgende Fahrten anzubieten.

Relationskategorie	Taktung
<p><b>Hauptachsen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Linie H1: Nördlicher Ring der „Landshuter 8“ (siehe Kapitel 7)</li> <li>die übrigen Hauptachsen werden vom SPNV bedient.</li> </ul>	<p><b>60-Minuten-Takt</b> (bei Bedarf Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten entsprechend dem Angebot im Status quo)</p>

Relationskategorie	Taktung
<p><b>Nebenachsen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• N1: Südlicher Ring der „Landshuter 8“ und N2</li> <li>• sowie Linien 405, 307, 308, 309, 316 entsprechend der vorgesehenen Planwege (siehe Kapitel 7).</li> </ul>	<p><b>120-Minuten-Takt</b> (bei Bedarf Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten entsprechend dem Angebot im Status quo)</p>
<p><b>Verflechtungen 3</b> (siehe Kapitel 7). (Orte über 500 EW)</p>	<p><b>Ergänzende Fahrten</b> am Vormittag und Nachmittag (Mo-Sa) für mindestens 2 Hin- und Rückfahrten zum/vom Zentrum in den Nebenverkehrszeiten (10:00-12:00 und 14:00-16:00 Uhr). (siehe auch Tabelle 14)</p>
<p><b>Verflechtungen 1-2</b> (siehe Kapitel 7). (Orte unter 500 EW)</p>	<p><b>Fahrten ohne strikte Vertaktung</b> (Bedienung in den Hauptverkehrszeiten entsprechend dem Angebot im Status quo), ansonsten Ergänzung durch Linienbedarfsverkehre.</p>

Tabelle 13: Bedienungshäufigkeit / Taktung auf den Haupt- und Nebenachsen, sowie Verflechtungen (Normalverkehrszeit)

Die folgende Tabelle 14 legt die Mindeststandards an Fahrtenanforderungen in den einzelnen Zeitscheiben fest. Die Zeitscheiben umfassen für jede Tagart jeweils 2 Stunden, damit die unterschiedlichen Verkehrszeiten abgebildet werden können. Unterschieden wird in den Tagesrandlagen, aber auch bei den Verflechtungen nach unterschiedlichen Standards für Hin- und Rückfahrten. Hinfahrten bezeichnen immer Fahrten vom kleineren Ort oder Zentrum zum größeren Zentrum, Rückfahrten zurück in den kleineren Ort oder Zentrum.

Der Schülerverkehr bleibt nach Bedarf bestehen.

Abweichend von dieser Tabelle ist die Bedienung in den vom Stadtverkehr Landshut in der direkten Umgebung der Stadt zu betrachten. Hier wird jeweils nicht das komplette Gemeindegebiet vom Stadtverkehr bedient, sondern lediglich eine Anbindung der zentralen Bereiche in die Stadt Landshut realisiert. Die übrigen Gemeindeteile werden wie oben beschrieben von den Regionalbussen bedient. Die Bedienungshäufigkeit / Taktung in den zentralen Bereichen von Altdorf, Ergolding und Kumhausen (Normalverkehrszeit) ist in Tabelle 15 beschrieben.

Schülerverkehr soll im notwendigen Umfang wie bisher flexibel erhalten werden

**Montag - Freitag**

**Fahrten pro Zeitscheibe - Mindestfahrtenzahl als Standard**

Stundengruppen	Grundtakt	vor 06:00		06:00 - 08:00		08:00 - 10:00		10:00 - 12:00		12:00 - 14:00		14:00 - 16:00		16:00 - 18:00		18:00 - 20:00		20:00 - 22:00	
		hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück
Hauptachse	60-Min.-Takt	1	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1
Nebenachse	120-Min-Takt	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Verflechtung 3: > 500 EW	Einzelfahrten	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Verflechtung 2: 200-500EW		wie bisher nach Bedarf und Linienbedarfsverkehr																	
Verflechtung 1: < 200 EW		wie bisher nach Bedarf und Linienbedarfsverkehr																	

**Samstag**  
Fahrten pro Zeitscheibe - Mindestfahrtenzahl als Standard

Stundengruppen	Grundtakt	vor 06:00		06:00 - 08:00		08:00 - 10:00		10:00 - 12:00		12:00 - 14:00		14:00 - 16:00		16:00 - 18:00		18:00 - 20:00		20:00 - 22:00	
		hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück
Hauptachse	120-Min-Takt	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nebenachse	120-Min-Takt	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
Verflechtung 3: > 500 EW	Einzelfahrten	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Verflechtung 2: 200-500EW		kein zusätzlicher Busverkehr - Bedienung wie bisher nach Bedarf und Linienbedarfsverkehr																	
Verflechtung 1: < 200 EW		kein zusätzlicher Busverkehr - Bedienung wie bisher nach Bedarf und Linienbedarfsverkehr																	

**Sonntag**  
Fahrten pro Zeitscheibe - Mindestfahrtenzahl als Standard

Stundengruppe	Grundtakt	vor 06:00		06:00 - 08:00		08:00 - 10:00		10:00 - 12:00		12:00 - 14:00		14:00 - 16:00		16:00 - 18:00		18:00 - 20:00		20:00 - 22:00	
		hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück	hin	rück
Hauptachse	120-Min-Takt	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
Nebenachse	120-Min-Takt	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
Verflechtung 3: > 500 EW		kein zusätzlicher Busverkehr - Bedienung wie bisher nach Bedarf und Linienbedarfsverkehr																	
Verflechtung 2: 200-500EW		kein zusätzlicher Busverkehr - Bedienung wie bisher nach Bedarf und Linienbedarfsverkehr																	
Verflechtung 1: < 200 EW		kein zusätzlicher Busverkehr - Bedienung wie bisher nach Bedarf und Linienbedarfsverkehr																	

Tabelle 14: Mindeststandards Bedienungshäufigkeit in den Zeitscheiben der einzelnen Tage

Ort	Taktung
Zentrale Bereiche von Ergolding	Hauptort: 30-Minuten-Takt auf zwei Achsen
Zentrale Bereiche von Altdorf	Hauptort: 30-Minuten-Takt auf drei Achsen, Ring Eugenbach: mit 3 Fahrten je Stunde
Zentrale Bereiche von Kumhausen	Hauptort: 30-Minuten-Takt Preisenberg: 30-Minuten-Takt (Hinweis: Taktanpassung ab 01.04.2023 – gleiche Taktung nach Preisenberg wie nach Kumhausen)

Tabelle 15: Bedienungshäufigkeit / Taktung in den zentralen Bereichen von Altdorf, Ergolding und Kumhausen (Normalverkehrszeit)

### 3.1.4 Zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele

#### Maximal zulässige Beförderungszeit Stadtverkehr Stadt Landshut

Ziel	Maximale Beförderungszeit von allen Bereichen der Stadt Landshut aus	
	Richtwert max.	Ausnahme
Altstadt (Ländtorplatz/Stadtheater, Altstadt, Obere Altstadt, Postplatz)	30 min	-
Hauptbahnhof	40 min	von Frauenberg bis 50min
Bildungszentrum	40 min	von Münchnerau bis 60min
Hochschule	50 min	von Münchnerau bis 60min
Ämterviertel (Am alten Viehmarkt, Maximilianstraße, Regierungsplatz)	30 min	von Münchnerau bis 50min
Nikola (Bismarckplatz)	30 min	von Münchnerau bis 40min
Alte Kaserne	50 min	von Münchnerau bis 60min
Hauptfriedhof	40 min	von Münchnerau bis 60min
Rathaus II/Klinikum/Berufsschule	40 min	von Frauenberg bis 60min
Landratsamt	40 min	von Frauenberg bis 60min
Kreiskrankenhaus	50 min	von Frauenberg bis 60min
Sparkassenarena, Messepark	40 min	von Münchnerau bis 60min

Tabelle 16: Höchstbeförderungszeiten zu den Zielen in der Stadt Landshut

#### Maximal zulässige Beförderungszeit Landkreis Landshut

Ziel	Maximale Beförderungszeit
Anbindung an das Zentrum der eigenen Gemeinde	30 min
Anbindung an nächstes Unterzentrum:	40 min
Anbindung an nächstes Mittel-/Oberzentrum	60 min

Tabelle 17: Maximal zulässige Beförderungszeiten im Landkreis Landshut

### 3.1.5 Umsteigenotwendigkeit (zulässige Umsteigevorgänge) zu wichtigen Zielen

Maximal ein Umsteigevorgang soll notwendig sein:

- Auf allen kategorisierten Relationen im Landkreis Landshut
- Zu den in 3.1.4 definierten wichtigen Zielen im Stadtverkehr (siehe Tabelle 18)

Begründete Ausnahmen sind zulässig (z.B. bei flexibler Bedienung oder Systemwechsel, zum Beispiel Bus auf SPNV oder bei Nutzung von On-Demand-Verkehren)

Ziel	Maximale Beförderungszeit von allen Bereichen der Stadt Landshut aus	
	Richtwert max.	Ausnahme
Altstadt (Ländtorplatz/Stadttheater, Altstadt, Obere Altstadt, Postplatz)	1 Umstieg	
Hauptbahnhof	1 Umstieg	
Bildungszentrum	1 Umstieg	
Hochschule	1 Umstieg	
Ämterviertel (Am alten Viehmarkt, Maximilianstraße, Regierungsplatz)	1 Umstieg	
Nikola (Bismarckplatz)	1 Umstieg	
Alte Kaserne	1 Umstieg	
Altstadt (Ländtorplatz/Stadttheater, Altstadt, Obere Altstadt, Postplatz)	1 Umstieg	
Hauptbahnhof	1 Umstieg	
Bildungszentrum	1 Umstieg	
Hochschule	1 Umstieg	
Ämterviertel (Am alten Viehmarkt, Maximilianstraße, Regierungsplatz)	1 Umstieg	

Tabelle 18: Maximale Umsteigevorgänge zu den Zielen in der Stadt Landshut  
Definition von Ausnahmen

Grundsätzlich ist die Definition von Ausnahmen in begründeten Fällen stets möglich. Dies kann zum Beispiel die Beibehaltung von Erschließungslücken beinhalten, wenn festgestellt wird, dass die Nutzung im betroffenen Gebiet keine eventuell sehr aufwändige Bedienung durch den ÖPNV rechtfertigt. Diese Begründung kann auch erst bei Umsetzung (oder Nicht-Umsetzung) einer Maßnahme festgelegt werden. Ein Beispiel gilt bei ausbrechenden Verkehren nach Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern, dort soll der ggf. höhere Bedienungsstandard des Nachbarlandkreises zum Tragen kommen. Weitere Ausnahmen sind im Zuge der Schwachstellenanalysen benannt. Dort werden einzelne Fälle abweichender Standards aufgrund topografischer oder nachfrageseitiger Gegebenheiten als Unterschreitungen ohne Handlungsbedarf definiert.

## 3.2 Qualitätsstandards

### 3.2.1 Barrierefreiheit

Laut Behindertengleichstellungsgesetz ist Barrierefreiheit wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig.“ (§4 BGG)

#### Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV

Im PBefG mit Stand 2013 wird in §8 festgehalten: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

Jedoch ist in begründeten Ausnahmefällen zu berücksichtigen, dass der Umbau zu Barrierefreiheit nicht baulich umsetzbar ist.

Die entsprechenden Nutzergruppen mit ihren jeweiligen Problemen bei der Nutzung des ÖPNV sind in folgender Tabelle aufgelistet:

Nutzergruppe	Häufige Alltagsprobleme bei ÖPNV-Nutzung
Rollstuhlnutzende Fahrgäste	Zugang zu Haltestelle und Bahnsteig; Überwindung Stufen / Treppen; Einstieg ins Fahrzeug; Aufstellmöglichkeiten in den Fahrzeugen; Erreichbarkeit von Bedienelementen und Informationstafeln
Rollatornutzende und gehbehinderte Fahrgäste	Langes Laufen und Stehen; Zugang zu Haltestelle und Bahnsteig; Überwindung Stufen / Treppen; Einstieg ins Fahrzeug; Aufstellmöglichkeiten in den

Nutzergruppe	Häufige Alltagsprobleme bei ÖPNV-Nutzung
	Fahrzeugen; fehlende Sitzgelegenheiten; Festhaltungsmöglichkeiten; notwendige Vorbereitungszeit beim Fahrzeugausstieg
Arm- und handbehinderte Fahrgäste	Bedienen von Tastern und Automaten; Festhaltungsmöglichkeiten
Seheingeschränkte und blinde Fahrgäste	Auffinden der Haltestelle, Bordsteinkante, Einstiegsstür, Automaten und Bedienelemente; Nutzbarkeit und Lesbarkeit von visuellen Informationen (Fahr- / Liniennetzpläne, etc.); Auswahl der richtigen Linie / der richtigen Fahrtrichtung an zentralen Haltestellen; Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle; Gefährdung, da visuelle Warnsignale und Hinweise nicht wahrnehmbar; Verletzungsgefahr durch fehlende Orientierung und Barrieren.
Höreingeschränkte und gehörlose Fahrgäste	(Ausschließlich) akustische Informationen oder Warnhinweise können nicht oder schwer erfasst werden; Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle
Fahrgäste mit kognitiven Beeinträchtigungen	Nichtverstehen von Fahr- und Liniennetzplänen, statischen und dynamischen Informationen, Orientierungshilfen und Warnhinweisen; Nichtverstehen von Automaten und Bedieneinrichtungen; Orientierungsprobleme an komplexen Haltestellen
Kleinwüchsige Fahrgäste / Kinder	Erreichbarkeit von Bedienungstastern, Fahrscheinautomaten, Sprechereinrichtungen und Festhaltungsmöglichkeiten; Erreichbarkeit von Informationstafeln (Fahrplan- / Liniennetzpläne etc.)
Fahrgäste mit Kinderwagen / sperrigem Gepäck	Überwindung von Stufen / Treppen; Ggf. angewiesen auf Hilfestellung durch Dritte beim Ein- und Aussteigen; zu gering bemessener Abstellplatz / fehlende Sitzgelegenheit für die (Begleit-)Person
Fahrgäste mit Orientierungsschwierigkeiten, Ortsunkundige	Orientierungsprobleme an komplexen Haltestellen; Auswahl der richtigen Linie / der richtigen Fahrtrichtung an zentralen Haltestellen; Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle
Ältere Fahrgäste	Überwinden von Stufen/Treppen und weiten Fußwegen; langes Stehen; eingeschränkte Standsicherheit; fehlende Sitzmöglichkeiten; Hörbarkeit von akustischen Informationen; Lesbarkeit von optischen Informationen; längere Reaktions- und Vorbereitungszeiten

Tabelle 19: Alltagsprobleme mobilitätseingeschränkter Personen im ÖPNV

### 3.2.1.1 Anforderungen an barrierefreie Haltestellen

Haltestellen tragen durch ihr Erscheinungsbild und die Qualität der Ausstattung zur Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und zur Gestaltung des Straßenraumes bei. Sie sollten barrierefrei gestaltet sein, um mobilitätseingeschränkten Menschen die eigenständige Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs soll, wie bereits dargelegt, das Ziel berücksichtigt werden, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen (§ 8 Abs. 3 PBefG). Zukünftige Planungen in diesem Bereich sollen daher die Anforderungen an einen mög-

lichst barrierefreien Zugang berücksichtigen, sodass für mobilitätseingeschränkte Personen die eigenständige Nutzung des ÖPNV erleichtert werden kann. Ausnahmen sind zu begründen. Maßnahmen, die erst später umgesetzt werden, werden daher im Nahverkehrsplan definiert.

Im Regionalbusverkehr gelten dieselben grundsätzlichen Anforderungen an den Haltestellenausbau. Eine Unterscheidung soll hinsichtlich der Zahl und Gruppierung der auszubauenden Haltestellen geschehen.

### 3.2.1.2 Klassifizierung der Haltestellen

Zur Festlegung der Mindestausstattung der Haltestellen wird eine Klassifizierung der bestehenden Haltestellen vorgenommen. Ein wesentliches Kriterium ist dabei die Höhe des Fahrgastaufkommens (Anzahl Einsteiger). Ein weiteres Kriterium bzw. Ausnahme kann aber auch die konkrete Nennung von regelmäßigen Einstiegs- und Endhaltestellen einzelner mobilitätseingeschränkter Fahrgäste sein, die den Bedarf für eine höhere Priorisierung festlegt (z.B. Erhöhung der Priorisierung von Priorität 3 zu Priorität 2).

Es wurde folgende Einteilung vorgenommen:

- Klasse A1: (Umsteige-)Haltestelle mit hoher Anforderung an Barrierefreiheit (Vorschlag: Einsteiger/Tag > 200), Haltestelle mit Verknüpfungsfunktion auch zw. den Verkehrsträgern;
- Klasse A2: (Umsteige-)Haltestelle mit hoher Anforderung an Barrierefreiheit (Vorschlag: Einsteiger/Tag > 100)
- Klasse B: Haltestelle mit mittlerer Anforderung an Barrierefreiheit (Vorschlag: Einsteiger/Tag >50)
- Klasse C: einfache Haltestelle (Vorschlag: Einsteiger/Tag < 50)

Anzahl Einsteiger	Anzahl Haltestellen	Klasse	Priorität
über 900	2	A1	Priorität 1
200-899	14		
100-199	35	A2	Priorität 2
50-99	27	B	
25-49	44	C	
10-24	29		
Unter 10	37		Priorität 3

Tabelle 20: Klassifizierung der Haltestellen in der Stadt Landshut

Die Klassifizierung der Haltestellen im Landkreis Landshut wird vom Landkreis Landshut entsprechend des heutigen Schüleraufkommens und der Lage an wichtigen Einrichtungen im Landkreis vorgenommen und ist im Anhang beigefügt.

Anzahl Einsteiger	Anzahl Haltestellen	Klasse	Priorität
Ab 100	62	A	Priorität 1
50-99	67	B	Priorität 2
Bis 49	486	C	Priorität 3

Tabelle 21: Klassifizierung der Haltestellen im Landkreis Landshut

Die Klassifizierung der Haltestellen wird entsprechend des heutigen Schüleraufkommens und der Lage an wichtigen Einrichtungen im Landkreis vorgenommen und ist im Anhang beigefügt.

#### Ausbauzeitraum:

- **Priorität 1:** Ausbau/Nachrüstung möglichst kurzfristig unabhängig von geplanter Straßenbaumaßnahme
- **Priorität 2:** Ausbau/Nachrüstung in den kommenden Jahren im Rahmen von geplanter Straßenbaumaßnahme
- **Priorität 3:** Ausbau/Nachrüstung im Rahmen von geplanter Straßenbaumaßnahme angestrebt oder bei konkretem regelmäßigem Bedarf

#### 3.2.1.3 Standards für den barrierefreien Haltestellenausbau

Grundsätzlich sind folgende Zielvorgaben für die Barrierefreiheit zu beachten, ihre jeweilige Umsetzung ist abhängig von der Funktion und Einsteigerzahl der Haltestelle.

#### Haltestellentyp

Buskaps oder Haltepunkte am Fahrbahnrand sind abhängig von der verkehrlichen Situation gegenüber Busbuchten in der Regel zu bevorzugen, da sie ein paralleles Anfahren der Haltestelle begünstigen und damit bessere Einstiegsverhältnisse sowie Wiedereingliederung in den fließenden Verkehr ermöglichen.

#### Erreichbarkeit

- Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens einer Seite barrierefrei zu gewährleisten (Beachtung von Stufen, Rampen, Quer- und Längsneigung, Bemessung des Verkehrsraumes, Hindernissen, Bodenbelägen).
- Sichere, gut auffindbare und barrierefreie Überquerungsstellen führen zu den Haltestellen (z.B. durch Lichtsignalanlagen).
- Die entsprechenden Lichtsignalanlagen sind mit Blindensignalgebern auszustatten.

## Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg

Bei paralleler Anfahrmöglichkeit gilt:

- Reststufenhöhe und Spaltbreite zwischen Wartebereich und Fahrzeugboden sind möglichst klein zu halten. Betragen Reststufenhöhe und Spaltbreite maximal 5 cm, können Personen mit Rollstuhl in der Regel öffentliche Verkehrsmittel ohne Hilfe Dritter nutzen.
- Höhe des Wartebereichs korrespondierend zu den eingesetzten Fahrzeugen: Anhebung der Wartefläche auf mindestens 18 cm über Fahrbahnniveau
- Einbau von Formsteinen (z.B. Kasseler Sonderbord) für ein möglichst nahes Heranfahren der Busse an die Haltestelle
- Haltekante sollte farblich kontrastierend zur Fahrbahn sein.
- Bei Reststufenhöhen und Spaltbreiten von mehr als 5 cm sollen als fahrzeuggebundene Einstiegshilfen Rampen angeboten werden.

## Bodenindikatoren an Zugangsstellen zum ÖPNV mit Kontrast und Noppen-bzw. Rippenplatten bei neueren Einbauten

Der Einbau sollte nach DIN 32984 geschehen. Die Norm definiert Anforderungen rund um die Verlegung von Leitsystemen und Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.

- Bodenindikatoren fungieren als optisch-taktile Leit- und Orientierungssysteme für blinde und sehbehinderte Menschen. Sie übermitteln durch spezielle Oberflächenstrukturen, Materialien und Farbkontraste Informationen auf taktilem und visuellem Weg. Die Bodenindikatoren sollen kontrastreich gestaltet werden und sowohl mit den Füßen als auch mit dem Langstock wahrnehmbar sein. Sie können darüber hinaus allen Fahrgästen zur Orientierung und Warnung dienen. Die wesentlichen Elemente von Bodenindikatoren an Haltestellen sind:
- Auffang-/Auffindestreifen: Dieses Aufmerksamkeitsfeld ist quer über die gesamte Gehwegbreite angeordnet, um sehbehinderte oder blinde Menschen „aufzufangen“ und auf die Haltestelle bzw. den Einstiegsbereich hinzuweisen.
- Einstiegsfeld (Aufmerksamkeitsfeld): Der Auffang-/Auffindestreifen führt zum Einstiegsfeld am Bus-/Bahnsteig, welches den Einstiegsbereich zur 1. Einstiegstür eines Fahrzeugs markiert.
- Leitstreifen: Der Leitstreifen besteht aus parallel zum Steig verlaufenden Rippenplatten. An stark frequentierten Haltestellen, zentralen Einrichtungen und Umsteigeanlagen dienen Leitstreifen allen Fahrgästen als Warnstreifen und zur Orientierung.
- Die Haltestellen sind nach den Regeln der Technik auszubauen<sup>11</sup>
- Insgesamt sollte bei den Leitsystemen darauf geachtet werden, dass keine störenden Einbauten, wie Haltestellenmasten, Papierkörbe, sich auf das Leitsystem auswirken können und genug Abstand (mind. 60 cm) zum Leitsystem haben.

---

<sup>11</sup> Siehe hierzu DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

### Ausreichende Tiefe der Wartefläche:

- Es ist gemäß EAÖ<sup>12</sup> eine nutzbare Mindestdiefe der Wartefläche für Fahrgäste von 2,50 m anzusetzen, – unter anderem ist dies erforderlich für Einsatz der Klapprampe – soweit dies möglich ist. Vor Einbauten und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen sind Rangierflächen von mindestens 1,50 m x 1,50 m erforderlich. Bei Mischflächen sind größere Tiefen anzustreben, um Behinderungen zwischen Fußgängern und Radfahrern zu minimieren.
- Die Länge der Wartefläche ergibt sich aus den betrieblichen Anforderungen, u.a. den Fahrzeuglängen.
- Fester, rutschsicherer und gut berollbarer Bodenbelag

### Fahrgastunterstände/Überdachungen:

- Überdachungen sind möglichst auf separaten Warteflächen aufzustellen, um die fußläufige Erschließung nicht zu beeinträchtigen.
- Seiten- und Rückwände sind transparent und mit visuellen Elementen zur Erkennbarkeit gekennzeichnet.
- Seitenwände reichen bis auf Bodenniveau herunter bzw. weisen nur einen geringen Abstand zum Boden auf, da freischwebende Seitenwände ein Gefährdungspotenzial insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen darstellen.
- Sitzgelegenheiten und Stell- und Rangierflächen für Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen sollen vorhanden sein.
- Einbauten und Möblierungen wie zum Beispiel Haltestellenschilder, Fahrradständer, Abfallbehälter etc. sollten so angeordnet sein, dass sie keine Verkehrs- und Sicherheitsräume und Bodenindikatoren verstellen und somit kein Hindernis für mobilitätseingeschränkte Personen darstellen.

### Fahrgastinformation an Haltestellen:

Art und Qualität der Fahrgastinformation sind abhängig von Lage und Funktion der jeweiligen Haltestelle und entsprechen mindestens den in Tabelle 22 und Tabelle 23 beschriebenen Ausstattungsmerkmalen.

Liniennetzplan und grundlegende Tarifinformationen sind anzubringen, dynamische Fahrgastinformationstafeln auch mit akustischer Funktion per Tastendruck („Text-to-speech“) etc. sind entsprechend der Funktion einer Haltestelle anzubieten, insbesondere an Haltestellen mit mehreren Linien. Weiterführende Informationen finden sich in der DIN 32975 („Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“).

Fahrgastinformationen sowie sämtliche Bedieneinrichtungen einer Haltestelle sollten barrierefrei erreichbar, lesbar und bedienbar sein. Wichtig sind unter anderem:

---

<sup>12</sup> FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennverkehrs (EAÖ), 2013

- Stufenlose Erreichbarkeit von Fahrgastinformationsvitrienen und Bedieneinrichtungen
- Wendefläche sollte mindestens 1,50 m x 1,50 m vor den einzelnen Elementen betragen, soweit der verfügbare Platz dies zulässt
- Anordnung von Bedienelementen in einer Höhe von ca. 0,85 m (Achismaß, das heißt die Mitte des jeweiligen Elements)
- Visuell kontrastreiche Gestaltung der Bedienelemente
- Hinweistafeln, Fahrpläne und Aushänge, die eine mittlere Sichthöhe von 1,30 m aufweisen (Ausnahme bei Anbringung in Vitrinen)
- An Haltestellen mit Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) sollen für eine Ausstattung im Zwei-Sinne-Prinzip der Fahrgastinformation darüber hinaus auch die Möglichkeit einer akustischen Fahrgastinformationen (zum Beispiel per Text-to-speech auf Anforderung) bestehen.

#### 3.2.1.4 Barrierefreie Fahrzeuge und Fahrplangestaltung

- Regelverkehre müssen durchgängig mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt werden. Ausnahmen und Details zur Ausstattung sind nachfolgend in Kapitel 3.2.2 beschrieben.
- An Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion sollten bei der Fahrplangestaltung längere Wegezeiten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste berücksichtigt werden.

#### 3.2.1.5 Barrierefreie Fahrgastinformation und Service

Neben den oben ausgeführten Anforderungen an die Fahrgastinformation an Haltestellen und im Zusammenhang mit den Fahrzeugen lassen sich weitere allgemeine Anforderungen und Ziele definieren, die möglichst bis 2022 umzusetzen sind:

- Bereitstellung aktueller und detaillierter Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und darüberhinausgehende Anschlussverbindungen zur individuellen Planung
- Barrierefreie Informationen über das Internet für blinde und sehbehinderte Menschen
- Leicht verständliche Informationen für Menschen mit Lernbehinderungen und kognitiven Einschränkungen
- Regelmäßige Schulung des Fahrpersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals besonders zur Mobilitätsberatung
- Empfehlung Schriften nach DIN 1450: Schriftgröße von Fahrplänen mind. 13 pt, DIN A 3 Fahrpläne sind DIN A 4 Fahrplänen vorzuziehen.
- Fahrgastinformationen können auch barrierefrei über mobile Endgeräte vermittelt werden (Zwei-Sinne-Prinzip).

### 3.2.2 Infrastruktur

Jenseits der ausschließlich auf Barrierefreiheit ausgelegten Maßnahmen, ist die Infrastruktur wie folgt zu gestalten.

### 3.2.3 Haltestellenausstattung

Die Haltestellen erfüllen eine Vielzahl von Aufgaben des ÖPNV und sind ein zentraler Baustein in der Fahrkette. Sie sind die Schnittstelle zwischen öffentlichem Raum und dem Fahrzeug als Beförderungsmittel sowie Aufenthalts- oder Warteraum als letztem Informationspunkt vor Fahrtantritt.

Für die Haltestellen gelten folgende Gestaltungsvorgaben:

- Einheitliche, barrierefreie Standards (siehe oben)
- Bereitstellung von Informationen für die Planung oder Optimierung der geplanten Fahrt
- Stadtgestalterische / städtebauliche Einpassung in die Umgebung.

Im Folgenden werden Ausstattungsmerkmale vorgegeben, die sich auf die im Kapitel 3.2.1.2 beschriebenen Klassifizierung der Stadt- und Regionalbushaltestellen beziehen.

In Tabelle 22 werden die Ausstattungsstandards der Haltestellen in der Stadt Landshut in Abhängigkeit von der Klassifizierung dargestellt:

Ausstattung Haltestellen Stadt Landshut	Haltestellenkategorie			
	A1	A2	B	C
Ausstattungsselement	A1	A2	B	C
Haltestellenstele	X	X	---	---
Haltestellenschild	---	---	X	X
Haltestellenname	X	X	X	X
Verbundkennzeichen	X	X	X	X
Liniennummern	X	X	X	X
Fahrtziele der Linien	X	X	X	X
Sonstige Hinweise (zum Beispiel auf Bike&Ride-Anlagen mittels Piktos)	X	X	X	X
Erkennbarkeit	A1	A2	B	C
Einheitliche Gestaltung, auch Verbunderkennbarkeit	X	X	X	X
Wegweisung (insbesondere bei niveaufreien Anlagen)	X	(X)		
Wartefläche, Ein-/ Ausstieg	A1	A2	B	C
Barrierefreie Ausstattung, u.a. niveaugleiches Einsteigen und Zuwegung (siehe oben Kapitel 3.2.1.3)	X	X	X	(X)
Befestigung, Reinigung und Winterdienst	X	X	X	X
Sichere Abgrenzung	X	X	X	X
Fahrgastunterstand	A1	A2	B	C
Unterstand mit transparenten, mit visuellen Elementen versehenen Rück- und Seitenwänden, Einbau Werbevitrine zulässig, beleuchtet	X	X	(X)	---
Sitzgelegenheit (integriert)	X	X	(X)	---
Fahrgastinformationsvitrine (integriert)	X	X	(X)	---
Fahrgastinformation (statisch)	A1	A2	B	C
Information und Ausweisung auch in englischer Sprache ggf. auch mittels QR-Codes	X	X	X	X
Fahrgastinformationen in einfacher Sprache	X	X	X	X
Schrift groß genug, wichtige Infos fett mit Kontrast	X	X	X	X
Liniennetzplan, evtl. Ausschnitt, Format DIN A 3 quer	X	X	X	X
Aushangfahrplan mit Linienverlauf, Format DIN A 4 hoch	X	X	X	X
Stadtplan (evtl. Ausschnitt), Umgebungsplan, Format DIN A 4 hoch	X	X	X	(X)
Tarifzonenplan und Tarifübersicht, Format DIN A 3 quer	X	X	X	(X)
Service-Hinweise (Verkaufsstellen)	X	X	X	X
Fahrgastinformation (dynamisch)	A1	A2	B	C

Ausstattung Haltestellen Stadt Landshut	Haltestellenkategorie			
	A1	A2	B	C
<b>Ausstattungs-element</b>				
Dynamische Fahrgastinformation mit Einrichtung akustischer Fahrgastinformationen (zum Beispiel per Text-to-speech auf Anforderung)	(X)	(X)	--	---
<b>Vertrieb</b>	A1	A2	B	C
(keine Fahrscheinautomaten). Eher innovative Vertriebsmöglichkeiten entwickeln. (über App, check-in – check-out) – unabhängig von Haltestelle. Fahrkartenverkauf auch weiterhin im Bus möglich.				
<b>Service/ Sicherheit</b>	A1	A2	B	C
Beleuchtung in Abhängigkeit von der Länge der Haltestelle und der Ausleuchtung durch vorhandene Straßenbeleuchtung	X	X	X	X
Abfallbehälter, regelmäßige Leerung?	X	X	X	X
WC-Anlagen (zum Beispiel an Endhaltestellen für Fahrpersonal; Errichtung durch Verkehrsunternehmen)	(X)	(X)	(X)	(X)
<b>Intermodale Verknüpfung</b>	A1	A2	B	C
Fahrradabstellanlage, Carsharing etc., Fahrradverleih	X	--	--	--

X: Ausstattung erforderlich; (X): situationsbedingt

Tabelle 22: Ausstattungsmerkmale der Haltestellen in der Stadt Landshut

In folgender Tabelle 23 werden die Ausstattungsstandards der Haltestellen im Landkreis Landshut in Abhängigkeit von der Klassifizierung dargestellt:

Ausstattung Haltestellen Landkreis Landshut	Haltestellenkategorie		
	A	B	C
<b>Ausstattungs-element</b>			
Haltestellenstele	X		---
Haltestellenschild	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verbundkennzeichen	X	X	X
Liniennummern	X	X	X
Fahrtziele der Linien	X	X	X
Sonstige Hinweise (zum Beispiel auf Bike&Ride-Anlagen mittels Piktos)	X	X	X
<b>Erkennbarkeit</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
Einheitliche Gestaltung (Verbunderkennbarkeit)	X	X	X
Wegweisung (insbesondere bei niveaufreien Anlagen) bei Bedarf	X		
<b>Wartefläche, Ein-/ Ausstieg</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
Barrierefreie Ausstattung, u.a. niveaugleiches Einsteigen und Zuwegung (siehe oben Kapitel 3.2.1.3)	X	X	X
Befestigung, Reinigung und Winterdienst	X	X	X
<b>Wartefläche, Ein-/ Ausstieg</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

<b>Ausstattung Haltestellen Landkreis Landshut</b>	<b>Haltestellenkategorie</b>		
Sichere Abgrenzung	X	X	X
<b>Fahrgastunterstand und Sitzgelegenheit</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
Unterstand mit transparenten, mit visuellen Elementen versehenen Rück- und Seitenwänden, Einbau Werbevitrine zulässig, beleuchtet	X	X	
Sitzgelegenheit (integriert)	X	X	
Fahrgastinformationsvitrine (integriert)	X		
<b>Fahrgastinformation (statisch)</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
Linienetzplan, evtl. Ausschnitt	X	X	
Aushangfahrplan mit Linienverlauf	X	X	
Tarifzonenplan und Tarifübersicht	X	(X)	
Service-Hinweise (Verkaufsstellen)	X	(X)	
<b>Fahrgastinformation (dynamisch)</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
Dynamische Fahrgastinformation mit Einrichtung akustischer Fahrgastinformationen (zum Beispiel per Text-to-speech auf Anforderung)	(X)	(X)	--
<b>Vertrieb</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
(keine Fahrscheinautomaten). Eher innovative Vertriebsmöglichkeiten entwickeln. (über App, check-in – check-out) – unabhängig von Haltestelle.			
<b>Service/ Sicherheit</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
Videokamera			
Beleuchtung in Abhängigkeit von der Länge der Haltestelle und der Ausleuchtung durch vorhandene Straßenbeleuchtung	X	X	(X)
Abfallbehälter, Leerung	X	X	X
Öffentlich zugängliche WCs zumindest bei wichtigen Endhaltestellen im Stadtgebiet wie Wittstraße/Ländtor, Bahnhof			

X: Ausstattung erforderlich; (X): situationsbedingt

Tabelle 23: Ausstattungsmerkmale der Haltestellen im Landkreis Landshut

### 3.2.4 Anforderungen an Fahrzeuge

Zur Erreichung der Barrierefreiheit im Bereich der eingesetzten Fahrzeuge werden folgende Standards festgelegt:

- Im Regelverkehr barrierefreie Fahrzeuge.
- Ältere Busse im Linienverkehr, die überwiegend der Schülerbeförderung dienen, sind ausgenommen; bei Neuanschaffung gilt keine Ausnahme
- An Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion bzw. bei wichtigen Haltestellen bei der Fahrplangestaltung längere Wegezeiten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste berücksichtigen.

#### 3.2.4.1 Barrierefreie Fahrgastinformation und Service

Zu den Fahrgastinformation an Haltestellen siehe Kapitel 3.2.1

- Bereitstellung aktueller und detaillierter Informationen über alle barrierefreien ÖPNV-Angebote und darüberhinausgehende Anschlussverbindungen zur individuellen Planung.
- Barrierefreie Informationen über das Internet für blinde und sehbehinderte Menschen.
- Leicht verständliche Informationen für Menschen mit Lernbehinderungen und kognitiven Einschränkungen.
- Regelmäßige Schulung des Fahrpersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen und des Servicepersonals besonders zur Mobilitätsberatung.

### 3.2.5 Antriebstechniken

Stadtverkehr Landshut	Regionalbusbetrieb
Klimaschutzziele im ÖPNV	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung der CVD (Clean Vehicles Directive) (siehe auch Kapitel 1.2.5)</li> </ul>	
Eine Nutzungsausweitung von Elektro-Fahrzeugen wird angestrebt, die Anforderungen des SaubFahrzeugBeschG sind umzusetzen.	Prüfauftrag, ob bzw. welche alternativen Antriebe sinnvoll und möglich sind (Hintergrund: Landkreis Landshut als Wasserstoffregion)

Tabelle 24: Antriebstechniken

### 3.2.6 Fahrzeugeinsatz und Kapazität

Der Fahrzeugeinsatz ist bei Überfüllung der Busse der Nachfrage anzupassen (durch Fahrzeuggröße, Verstärkerbussen, Taktverdichtung).

Gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern wird hinsichtlich der maximalen Fahrzeugauslastung der Richtwert zu Grunde gelegt.

Bezogen auf die zulässige Gesamtplatzzahl (Sitzplatzzahl + Stehplatzzahl mit 4 Personen/m<sup>2</sup>) ist zulässig:

- In der Spitzenstunde bis 65% der zulässigen Gesamtplatzzahl
- In der Nebenverkehrszeit bis 50% der zulässigen Gesamtplatzzahl.

Für Fahrten mit einer durchschnittlichen Beförderungszeit über 15 Minuten sowie am Wochenendverkehr und Schwachverkehrszeit soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.

Bei Einzelfahrten in der Spitzenstunde ist eine Auslastung bis 100% zulässig.

### 3.2.7 Standards der Fahrzeugausstattung

Ergänzung zu den vorgegebenen Qualitätsstandards basierend auf dem Nahverkehrsplan des Jahres 2023 und aufgrund des vollständigen Beitritts zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) zum Jahreswechsel 2025/2026.

Aufgrund der bestehenden Konzessionen ändert sich an der Stellung der Verkehrsunternehmer vorerst nichts; die Eigenwirtschaftlichkeit besteht weiterhin. Das führt auch dazu, dass bis dahin die Qualitätsvorgaben des Nahverkehrsplanes des Jahres 2023 und auch die MVV-Qualitätsstandards keine Verbindlichkeit für die Verkehrsunternehmer haben (Vertrauens- und Bestandsschutz).

Seitens der Verkehrsunternehmer sind erst mit dem Auslaufen der Konzessionen die neuen Anforderungen bezüglich der Fahrzeugflotte zu erbringen. Aktuell ist die im Landkreis Landshut eingesetzte Fahrzeugflotte sehr heterogen hinsichtlich der Qualitätsmerkmale wie Einstiegshöhe, Bauart, technische Ausstattung und Alter der Busse uvm.

Durch den Beitritt zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) werden die regionalen Verkehrsunternehmer allerdings mit neuen Bordrechnern und Druckern ausgestattet, die Haltestellenaushänge, die Fahrpläne und auch der Auftritt der Marke MVV wird vereinheitlicht. Dies führt zu einer Orientierungserleichterung für den Fahrgast.

Für die im Einsatz befindlichen Fahrzeuge werden folgende Standards festgelegt:

Ausstattungsmerkmal / Qualität	Anforderung Busverkehr
Alter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Busse ab 01.01.2022: 15 Jahre (Ausnahme: Ersatzfahrzeuge 20 Jahre)</li> </ul>
Bauart	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es dürfen bei Neuanschaffung ausschließlich niederflurige Fahrzeuge bei Standardlinienbussen (Länge &gt;= 12 m) eingesetzt werden. Low-Entry ist zulässig</li> <li>• Klein- und Midi-Busse müssen mindestens über einen Low-Entry-Einstieg und einen teilweise niederflurigen Bereich im Innenraum verfügen.</li> <li>• Ausnahmen sind Verstärkerfahrten und Ersatzfahrzeuge</li> <li>• Vorübergehend (bis zur Neuanschaffung) sind Hochflurbusse mit Hublift zulässig</li> </ul>

Ausstattungsmerkmal / Qualität	Anforderung Busverkehr
Ein- und Ausstiegshilfen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manuelles Kneeling – Einrichtung zur Einstiegsseite.</li> <li>• Eine Klapprampe an Tür 2.</li> <li>• Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an / bei Tür 2.</li> <li>• Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste innen im Bereich der Sondernutzfläche.</li> <li>• Alle senkrechten Haltestangen ohne Vertriebstechnik sind mit Halte- wunschtaster auszustatten. Die Taster müssen auch für Kinder und klein- wüchsigen Personen gut erreichbar sein.</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">Regionalbusverkehr</p> <p><u>Keine</u> Ausnahme für Fahr- zeuge, die nur in der Haupt- verkehrszeit an Schultagen eingesetzt werden</p> </div>
Türen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl Türen:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Standardlinienbus: mindestens zwei Türen.</li> <li>– Gelenkbus: mindestens drei Türen.</li> </ul> </li> <li>• Anfahrsperr: Bei Neuanschaffung müssen alle Fahrzeuge mit einer Anfahrsperr im Falle nicht ordnungsgemäß geschlossener Türen ausgerüs- tet sein.</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">Stadtbusverkehr</p> <p>Türautomatik an Tür ¾. Zentrales Schließen verbindlich für alle Gelenk- und Standardlinien- busse. Zentrale Türöffnungsfunktion Tür 1-3 bzw. 4.</p> </div>
<b>Fahrgastraum:</b>	
Sitze	4 ausgewiesene Behindertensitze, in der Nähe zum Ein-/Ausstieg.
Stehplätze	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestangen und Haltegriffe: für alle Körpergrößen/Armlängen der Fahr- gäste.</li> </ul>
Sondernutzungsflächen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sie sind Standard in der Stadt Landshut</li> <li>• Sondernutzungsfläche gegenüber der Tür 2:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche mit einer Größe von min- destens 900 mm x 1.300 mm. Der Platz ist für Rollstuhl und Kinderwa- gen auszuweisen.</li> <li>Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich der Fläche ein Anschlag mit Klappsitz (Rückenstütze) und Haltegriffen auf beiden Seiten anzubringen.</li> </ul> </li> </ul>
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Fahrgäste mit Sehbehinderung</li> </ul>
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (zum Beispiel Spots oder Trittstufenleuchten).</li> </ul>

Ausstattungsmerkmal / Qualität	Anforderung Busverkehr		
Belüftung, Heizung, Klimatisierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ausreichende Belüftungsmöglichkeit (Fahrgastraum und Fahrerplatz) über die Klimatisierung</li> <li>• Heizung im Gesamtfahrzeug</li> <li>• Fahrerarbeitsplatzklimaanlage</li> <li>• Fahrgastraumklimaanlage</li> </ul> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>Regionalbusverkehr</td> </tr> <tr> <td>bei Neuanschaffung; keine Differenzierung nach Haupt- und Nebenachsen: Klimatisierung</td> </tr> </table>	Regionalbusverkehr	bei Neuanschaffung; keine Differenzierung nach Haupt- und Nebenachsen: Klimatisierung
Regionalbusverkehr			
bei Neuanschaffung; keine Differenzierung nach Haupt- und Nebenachsen: Klimatisierung			

**4. 2. Technische Ausstattung:**

Lärm-/Schadstoff-Emission	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neufahrzeuge/Diesel: Zur Zulassung gültige Abgasnorm, mindestens aber Euro 6-Norm.</li> <li>• <u>Umsetzung der Clean Vehicles Directive (s.o.)</u></li> </ul>				
ITCS–Anbindung (Intermodal Transport Control System), Betriebsleitsystem	Stadtverkehr	Regionalbusbetrieb			
	Einbindung in das für den Landshuter ÖPNV zentrale Leitstellensystem und die LSA-Beeinflussung einzubinden; die Anforderungen an die fahrzeugseitigen ITCS-Komponenten sind zu erfüllen.	ITCS-Ausstattung angepasst an Anforderungen der Betriebsleitstelle (3.2.5.1 im NVP) <u>Keine</u> Ausnahme für Busse nur an Schultagen in der Hauptverkehrszeit			
Daten- und Sprechfunk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der für den Betrieb der Busse notwendige Sprechfunk zwischen Leitstelle und Fahrer bzw. von der Leitstelle zu den Fahrgästen wird ebenfalls über das ITCS-System abgewickelt.</li> <li>• Für den Fahrer muss weiterhin die Möglichkeit bestehen, einen Unfall- oder Überfallruf abzusetzen, welcher von der zentralen Leitstelle priorisiert bearbeitet wird.</li> <li>• Die Hard- und Software, sowie die technischen Ausrüstungen, sind vom Verkehrsunternehmen mit Betriebsaufnahme betriebsbereit beizubringen.</li> <li>• Bordmikrofon u.a. für Kundeninformationen bei Störungen.</li> <li>• In der Stadt entsprechen die Punkte zum Teil den Landshuter Gegebenheiten</li> </ul> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>Regionalbusverkehr</td> </tr> <tr> <td>Im LK steht dies noch aus; aber Vorarbeiten haben angefangen</td> </tr> <tr> <td>Erreichbarkeit des Fahrpersonals sollte gewährleistet sein.</td> </tr> </table>		Regionalbusverkehr	Im LK steht dies noch aus; aber Vorarbeiten haben angefangen	Erreichbarkeit des Fahrpersonals sollte gewährleistet sein.
Regionalbusverkehr					
Im LK steht dies noch aus; aber Vorarbeiten haben angefangen					
Erreichbarkeit des Fahrpersonals sollte gewährleistet sein.					
Sicherheit	Es ist vom Verkehrsunternehmen ein hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit zu gewährleisten durch geschultes und hilfsbereites Personal				

**4. 3. Fahrgastinformation:**

Ausstattungsmerkmal / Qualität	Anforderung Busverkehr	
... im Innenraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kennzeichnung der Plätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.</li> <li>• Vom Fahrgastmonitor unabhängig funktionierende "Wagen hält"-Anzeige.</li> <li>• Optische und akustische Ansage der nächsten Haltestelle.</li> <li>• Bordmikrofon, u.a. für Kundeninformation bei Störungen, Möglichkeit von Durchsagen durch die zentrale Leitstelle direkt an die Fahrgäste im Bus.</li> <li>• Tarifinfo: Infos zum Linienverlauf und zum Tarif über ein QR-Code-Verfahren abrufen</li> </ul>	
		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Regionalbusverkehr</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Standard wie bei Stadtbus</li> </ul>
... am Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Übliche, zwingend erforderliche Beschilderung                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeugfront: Linien-Nummer, Fahrtziel, gegebenenfalls Zwischenziele</li> <li>• Rechte Fahrzeugseite</li> </ul> </li> </ul>	
Fahrzeuggestaltung	Stadtverkehr	Regionalbusverkehr
	Einheitliches Erscheinungsbild gemäß Designvorlage (s.u.)	MVV-Logo nach den Vorgaben und in Abstimmung mit der MVV
Werbung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Werbung einschränken, Front bleibt werbefrei.</li> <li>• Außen: durchsichtige Lochfolie zulässig.</li> </ul>	
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In jedem Bus ist ein Fahrscheinverkaufsgesamt für den Vertrieb des Barsortiments per Fahrpersonal vorzusehen.</li> <li>• Verstärkerfahrten sind ausgenommen. Es wird auf die Definition der Verstärkerfahrten verwiesen.</li> </ul>	
Designvorgaben (Beispiel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliches Design im Stadtbusbereich,</li> <li>• auch beim Einsatz von Subunternehmern</li> </ul>	



In Zusammenarbeit mit der MVV werden individuelle Werbeaktionen für den Landkreis Landshut erarbeitet und bekanntgemacht. Ziel ist eine einfache und klare Orientierung und der Wiedererkennungswert für die Fahrgäste unter dem Stichwort: „Wo MVV drauf steht, ist auch MVV drin.“.

### 3.2.9 Standards Betrieb

#### 3.2.9.1 Betriebssteuerung

##### Betriebsleitstelle (Stadt und Landkreis)

Zentrale Leitstelle für Busverkehr und evtl. Bedarfsverkehre:

- Überwachung und Disposition des Verkehrs während gesamter Betriebszeit inkl. mobilen Verkehrsmeisteraußendienstes
- ITCS (Intermodal Transport Control System) inkl. GIS-Karte mit Echtzeitposition der Fahrzeuge sowie Sprach- und Datenfunk (analog bzw. digital) zu jedem im Betrieb befindlichen Fahrzeug im Streckennetz
- Störungsbehebung inkl. Organisation von spontanen und geplanten Umleitungen, Fahrgäste werden informiert.
- Fahrzeuge sind in das für den Landshuter ÖPNV zentrale Leitstellensystem und die LSA-Beeinflussung eingebunden; die Anforderungen an die fahrzeugseitigen ITCS-Komponenten sind erfüllt.
- ITCS verfügt über:
  - Ortungsgenauigkeit durch exakte Datenversorgung
  - Datenaktualisierung alle 30 sec.
  - Verschiedene Arten von Sprachfunk. Einzelruf, Sammelruf, Unfallruf, Notruf, Sprechfunk zw. Leitstelle und Fahrer und von Leitstelle in Fahrgastraum
  - Datenfunk für Übertragung von Position, Fahrplanabweichung usw.
  - Darstellung des Fahrplans und Abweichungen für den Fahrer
  - Haltestellen- und Sonderansagen
  - Automatische Zielschildumschaltung
  - Anschlusssicherung mit eigenen und Fremdfahrzeugen
  - Verteilung der Echtzeit- und DFI-Daten

#### 3.2.9.2 Betriebsdurchführung

#### 3.2.9.3 Lichtsignalanlagen (LSA)-Beeinflussung

Folgende Vorgaben sind einzuhalten

- An ÖPNV-Beschleunigung teilnehmende ÖV-Fahrzeuge mit technischer Ausrüstung ausstatten  
→ ermöglichen störungs- und fehlerfreien Zugang zu den ÖPNV-Beschleunigungsanlagen
- Die Erreichbarkeit der LSA ist fahrzeugseitig (Empfangswahrscheinlichkeit) größer als 99%
- Verwendung des Datentelegramms nach aktuellem VDV-Standard
- Über Änderungen am Nutzungsprofil (Änderungen an Linienführung und Fahrplan) informieren
- Über auftretende Fehler und mögliche Ursache berichten (an Stadt/Landkreis)
- VU wirkt bei Planung (Liefen von Datengrundlagen), Inbetriebnahme (Einrichten der ÖV-Schnittstelle), Betrieb, Überwachung, Erweiterung und Änderungen von LSA mit.
- VU wirkt bei der Optimierung von LSA-Beeinflussungen, Anpassen von Meldepunkten mit.

#### 3.2.9.4 Pünktlichkeit

Folgende Anforderungen an die Pünktlichkeit sind einzuhalten:

- Zuverlässiger Verkehr aller im Fahrplan stehenden Fahrten sowie zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr ist sicherzustellen.
- Verkehrsmittel im ÖPNV fahren pünktlich, Anschlüsse zw. verschiedenen Verkehrsträgern können erreicht werden.
- Beeinträchtigungen (z.B. Baumaßnahmen) sind durch vorausschauende Planung zu minimieren oder zu vermeiden, mit rechtzeitiger Information an die Fahrgäste.
- In Vorbereitung auf Fahrplanwechsel: Fahrzeiten werden überprüft und an realen Bedingungen bestmöglich angepasst.
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind über LSA-Beeinflussungen und Anbindung an zentrales ITCS über laufende Verfolgung und Steuerung des Betriebs systematisch zu messen und auszuwerten.
- Aussagekräftige Ergebnisse können als Orientierungshilfe für künftige Zielsetzungen und zur Identifikation notwendiger Maßnahmen dienen. Mittels des rechnergestützten ITCS wird dem Aufgabenträger über die Pünktlichkeit pro Linie berichtet.
- Abfahrten an Haltestellen mit Verspätung von bis zu drei Minuten im Stadtbus und sechs Minuten im Regionalbusbereich gelten als pünktlich. Dem Aufgabenträger ist auf Verlangen die Pünktlichkeitserbringung auf den Buslinien nachzuweisen. Während des Anschlussverkehrs liegt die Priorität nicht auf der Pünktlichkeit, sondern auf der Anschlussgewährung.
- Bei Fahrtausfällen sind umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Fahrgast zu informieren (ggf. über eine Fahrtalternative). Besonders wichtig ist dies in Schwachverkehrszeiten und im Nachtverkehr, wenn durch einzelne ausgefallene Fahrten unzumutbare Wartezeiten entstehen.
- Längerfristig ist auch im Landkreis Landshut ein System zur Echtzeitdatenübermittlung aufzubauen.

#### 3.2.9.5 Information bei Betriebsstörungen

- Über Betriebsstörungen und Fahrausfälle wird schnellstmöglich über DFI, App und ggf. Homepage informiert.
- Das gesamte Betriebspersonal ist in diesen Fällen auf dem Laufenden zu halten.

### 3.2.9.6 Personal

- Über den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen hinaus muss eine gute Fahrgastbetreuung insbesondere durch geeignete Schulungen des Fahrpersonals (ggf. auch der Fahrscheinkontrolleure) sichergestellt werden
- Es wird ausschließlich ausgebildetes, kompetentes, kundenfreundliches und zuvorkommendes Fahrpersonal eingesetzt.
- Das Fahrpersonal ist insbesondere in der Ortskenntnis für Landshut und den MVV-Tarif besonders geschult.
- Das Personal wird alle fünf Jahre im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen geschult.
- Das Fahrpersonal verfügt über ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache.

### 3.2.10 Kundenkommunikation

#### Fahrgastinformationsmedien

Das Verkehrsunternehmen muss für die Information der Fahrgäste folgende Medien aktiv bereitstellen. Angestrebtes Ziel ist die Einrichtung einer Echtzeitauskunft im gesamten Verbundgebiet in gleicher Qualität:

Abhängig von Verfügbarkeit von ITCS, sind folgende Mindeststandards einzuhalten:

- Statische Fahrplanauskunft Internet/App
- Echtzeitauskunft Internet/App
- Versorgung mit Soll-Daten
- Lieferung von Fahrplanänderungen und laufende Übertragung der Echtzeitdaten zur Datendrehscheibe der Fahrplanauskunft
- Besonders bei kurzfristigen Änderungen die Option der leichten Sprache für barrierefreien Dialog

Fahrgäste müssen bei Baustellen langfristig über Änderungen des Fahrtwegs über die lokalen Medien sowie über die Haltestellen hingewiesen werden.

### Dynamische Fahrgastinformation (DFI) an ausgewählten Haltestellen

- Errichtung, Unterhalt und Betrieb von DFI-Anzeigern an Haltestellen
- Schnelles Abmelden der Fahrzeuge bei Abfahrt an Haltestelle
- Störungsinformation (geplant und ungeplant) per Lauftext auf DFI-Anzeigern
- Fahrtspezialtext bei Verspätungen, Ausfall
- Anbindung von Anzeigern anderer Hersteller über Datendrehscheibe
- Vorbereitet zur Darstellung Fahrten von Dritten

### Infotainment in den Fahrzeugen:

- Perlschnur mit nächsten Haltestellen
- Darstellung des „Wagen hält“-Signals

### Statische Fahrgastinformation:

- An Haltestellen
- In Fahrzeugen

## 4 Schwachstellenanalyse

Für den Gesamttraum des LAVV, aber getrennt nach Stadt und Landkreis Landshut, werden die im Anforderungsprofil genannten Merkmale der Verbindungs- und Erschließungsstandards auf Basis der definierten Standards untersucht. Ziel ist die Ausweisung von Schwachstellen im ÖPNV-Angebot des Analysezeitraums (Fahrplanstand 2019) als Grundlage für die Definition von Maßnahmevorschlägen zur Behebung dieser möglichen Mängel bei der gleichwertigen Bedienung aller Räume.

Neben der Erschließung aller städtischen Gebiete mit dem ÖPNV wurde speziell die Taktung in den einzelnen Räumen sowie die Erreichbarkeit der wichtigsten verkehrlichen Ziele in der Stadt Landshut untersucht. Diese Ziele sind der Abbildung 23 zu entnehmen, sie umfassen zentrale Versorgungseinrichtungen, den Hauptbahnhof, Bildungseinrichtungen, Krankenhäuser etc. Dargestellt sind die zugehörigen Haltestellen zu den jeweiligen Zielen, dies können je Ziel auch mehrere Haltestellen sein (zum Beispiel in der Altstadt die Haltestellen Altstadt, Ländtorplatz und Obere Altstadt).



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 23: Wichtige Ziele in der Stadt Landshut – im Fokus der Analyse

Nicht jeder festgestellte Mangel muss zu Maßnahmen seiner Behebung führen. So können Anforderungen an Schnelligkeit einer Feinerschließung entgegenstehen oder die Forderung nach Schnellbus- oder Schnellbahnsystemen die Umsteigehäufigkeit erhöhen, da Zubringerverbindungen nötig werden. Außerdem können in schwach besiedelten Gebieten die Nachfragepotenziale so gering sein, dass Mängel in der Bedienung in Kauf genommen werden müssen.

Grundsätzlich wurde für alle Mindestanforderungen eine Untersuchung im Verkehrsmodell und mit Hilfe von Datenbanken durchgeführt. Für die Analyse der Fahrtenhäufigkeiten im Landkreis Landshut wurden für alle relationsbezogenen Auswertungen alle Quell-Ziel-Relationen (siehe Kapitel 3.1.3) im Untersuchungsraum in eine Datenbank aufgenommen und entsprechend der Einteilung kategorisiert. Die jeweiligen Kenngrößen der ÖPNV-Bedienung wurden im Netzmodell ermittelt und mit den Mindestanforderungen aus dem Anforderungsprofil verglichen. Alle zunächst auf diese Weise systematisch ermittelten Schwachstellen wurden näher betrachtet und hinsichtlich ihrer Bedeutung priorisiert. Bei Mängeln folgte eine Einzelfallprüfung, ob die Einhaltung des Anforderungsprofils mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist. Die Ergebnisse wurden auch in Arbeitskreissitzungen mit den Aufgabenträgern und Vertretern der Verkehrsunternehmen diskutiert. Angebote, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, bleiben von der Analyse und Maßnahmendefinition unberührt.

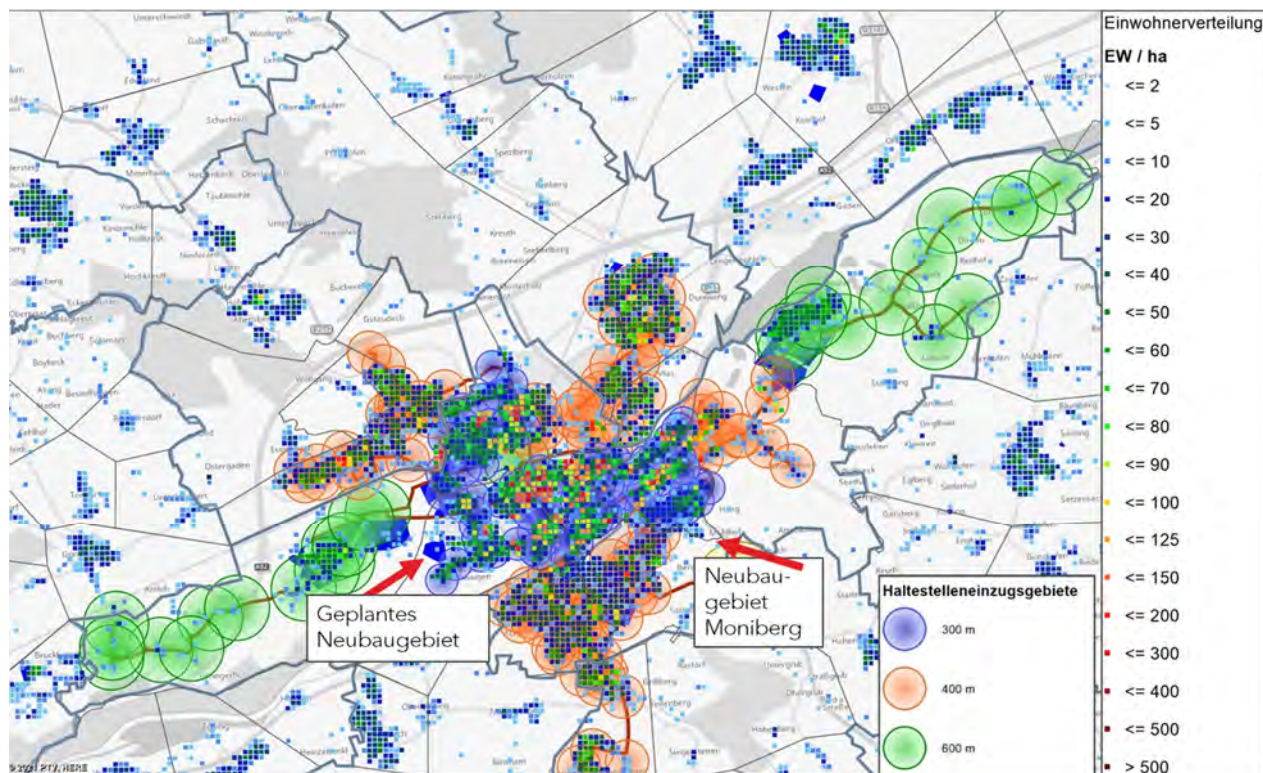
#### 4.1 Analyse der Erschließung durch den ÖPNV

Die Untersuchung der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche wurde entsprechend der Vorgaben im Anforderungsprofil anhand der Luftlinienradien um die Haltestellen im Verkehrsmodell dargestellt. Die Untersuchung kann im Rahmen des NVP nur in diesem Detaillierungsgrad erfolgen, da eine Berücksichtigung der realen Zugangswege zu allen Haltestellen angesichts der bewegten Topografie des Raumes innerhalb eines Rahmenplanes nicht zu leisten ist.

##### Erschließungsmängel in der Stadt Landshut

Bei der Analyse der Erschließungsqualität der Haltestellen wurde zum einen die Erschließung der bestehenden Siedlungen und Gewerbegebiete der Stadt geprüft, zum anderen aber auch die Erschließung der sich noch in Planung oder Umsetzung befindlichen Neubaugebiete oder Gewerbegebiete. Hierfür lagen längerfristige Planungen vor, basierend auf Bebauungsplänen für einzelne Wohngebiete, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

Die Stadtteile sind mit den vorgegebenen Haltestelleneinzugsbereichen, die es erlauben, die Haltestelle mit einem angemessenen Fußweg zu erreichen, weitestgehend gut erschlossen.



Quelle: Darstellung PTV / Neubaugebiete: Stadt Landshut (als blaue Flächen dargestellt)

Abbildung 24: Erschließung Stadt Landshut

In Abbildung 24 sind die Erschließungsradien für die gesamte Stadt dargestellt. Es zeigen sich als Erschließungslücken folgende Gebiete:

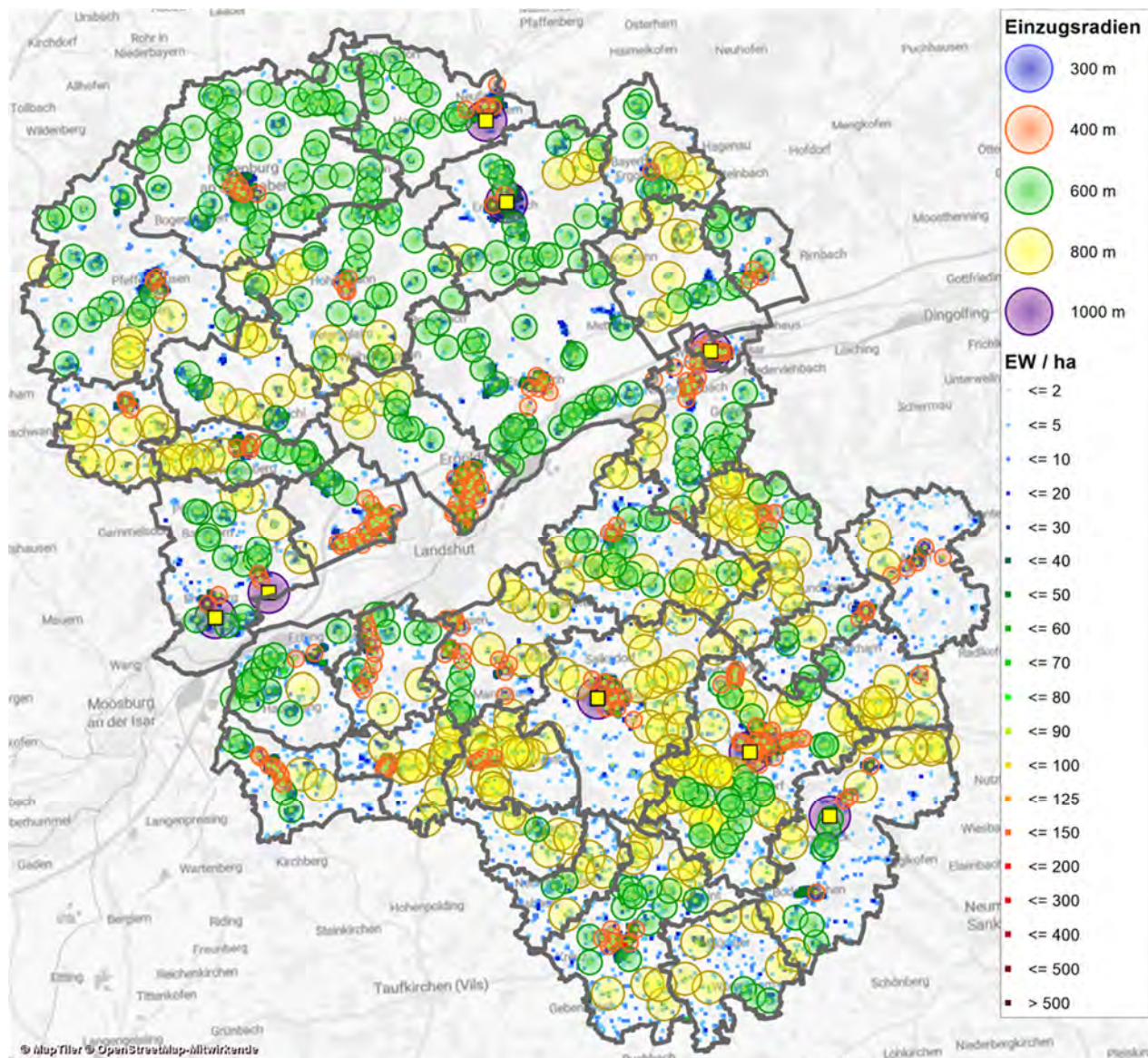
**Bestehendes Neubaugebiet Moniberg:** Aufgrund der Entfernungen und der bewegten Topografie ist eine neue Haltestelle möglichst nahe am Gebiet sinnvoll.

**Geplantes Neubaugebiet in Landshut West Bereich Schwaigerstraße:** Hierfür gibt es noch keinen Bebauungsplan und die Straßenführung in diesem Bereich steht noch nicht fest. Daher soll eine Planung zur Behebung erst durchgeführt werden, wenn die Bebauung feststeht.

In einzelnen Bereichen finden sich kleine Gebiete, die geringfügig weitere Wege aufweisen als die zulässigen Radien, jedoch sind nur sehr wenige Einwohner betroffen. Hier konnte anhand der Auswertung der Einwohnerzahl je Hektar an einigen Stellen festgestellt werden, dass keine Schwachstelle besteht.

#### 4.1.1 Erschließungsmängel im Landkreis Landshut

Für den Landkreis Landshut wurden die Erschließungsradien (siehe Kap. 3.1.1) grafisch dargestellt (Abbildung 25). Die meisten Gebiete sind durch die Haltestellen gut erschlossen, allerdings sind hier die bedienten Haltestellen in der Hauptverkehrszeit zu Grunde gelegt, das heißt, die Erschließungswirkung der Haltestellen ist nur im Rahmen der Schülerbeförderungszeiten vollumfänglich so gegeben.



Quelle: Darstellung PTV Die Bahnhöfe sind als gelbe Quadrate markiert

Abbildung 25: Erschließungsradien der Haltestellen im Landkreis Landshut

Die sich hier zeigenden Erschließungsmängel wurden in einer Arbeitskreissitzung mit den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern diskutiert und Handlungsbedarfe festgestellt.

**Handlungsbedarf** besteht hinsichtlich der Erschließung zu allen Tageszeiten wie folgt:

- **Rottenburg a.d. Laaber:** Es besteht eine Erschließungslücke im Bereich zwischen Richard-Wagner-Straße / Beethovenstraße / östlich der Schubertstraße. Hier sind etwa 470 Einwohner davon betroffen, dass die Entfernung bis zur nächsten Haltestelle mehr als 400m bis hin zu über 800m beträgt. Allerdings herrscht hier eine Einzelhausbebauung vor, so dass die Einwohnerdichte niedrig ist. Im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans soll geprüft werden, ob hier eine zusätzliche Buserschließung oder eine Bedienung im Zuge eines On-Demand-Konzeptes möglich ist. Hierfür wird ein Prüfauftrag formuliert.

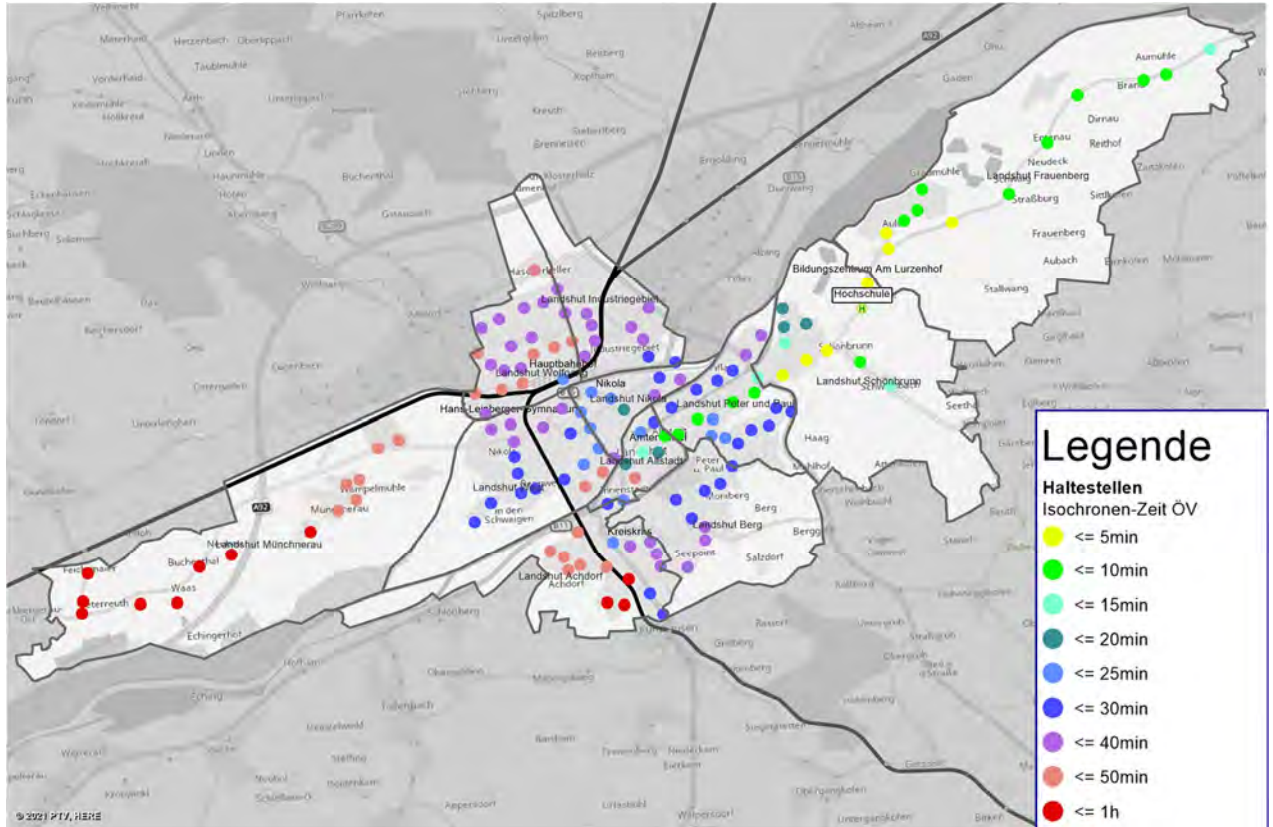
- **Ergoldsbach:** In Ergoldsbach ist der Kernort im Wesentlichen durch den Bahnhof erschlossen. Im Busbereich bestehen einige Erschließungslücken, daher soll bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich des bestehenden Linienweges geprüft werden (beispielweise zwischen Haltestelle Buchmaiersiedlung und Bahnhof Ergoldsbach).
- **Eching/Viecht** wird nur von einer Haltestelle erschlossen, hier ist die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle entlang des bestehenden Linienweges zu prüfen.
- **Im Kleinzentrum Bodenkirchen** gibt es ebenfalls nur eine Haltestelle. Die Wohngebiete westlich davon werden nur unzureichend erschlossen. Auch hier soll eine Bedienung im Zuge der Planung eines On-Demand-Angebots geprüft werden.

## 4.2 Analyse der Umsteigehäufigkeit und der Beförderungszeit

Die Beförderungszeit, also die Zeit zwischen Einstieg in die Quellhaltestelle und dem Ausstieg an der Zielhaltestelle wird ausgewertet. Quellhaltestelle kann jede Haltestelle im Untersuchungsraum sein, Zielhaltestellen liegen an den genannten wichtigen Zielen in der Stadt Landshut oder im Landkreis Landshut. Eingeschlossen ist hierbei die Zeit, die gegebenenfalls für einen Umstieg gebraucht wird. Für diese Beziehungen wurde auch die Anzahl der notwendigen Umstiege untersucht.

Schwachstellen Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit in der Stadt Landshut

Für die Stadt Landshut wird in Abbildung 26 beispielhaft die Beförderungszeit von jeder Haltestelle zur Hochschule für die Zeit ab 9:00 Uhr vormittags ausgewiesen. Hierbei sind also die Verstärker- und Ergänzungsfahrten der Hauptverkehrszeit nicht mehr in Betrieb. Dargestellt ist die Zeitspanne in Minuten, die für die Fahrt benötigt wird. Für jede Haltestelle ist die Minutenzahl angegeben, die der Fahrgast zur Zielhaltestelle „Hochschule“ unterwegs ist, wenn er vormittags den ÖPNV benutzt.



Quelle: Darstellung PTV

**Abbildung 26: Beförderungszeit Stadt Landshut Beispiel Erreichbarkeit der Hochschule**

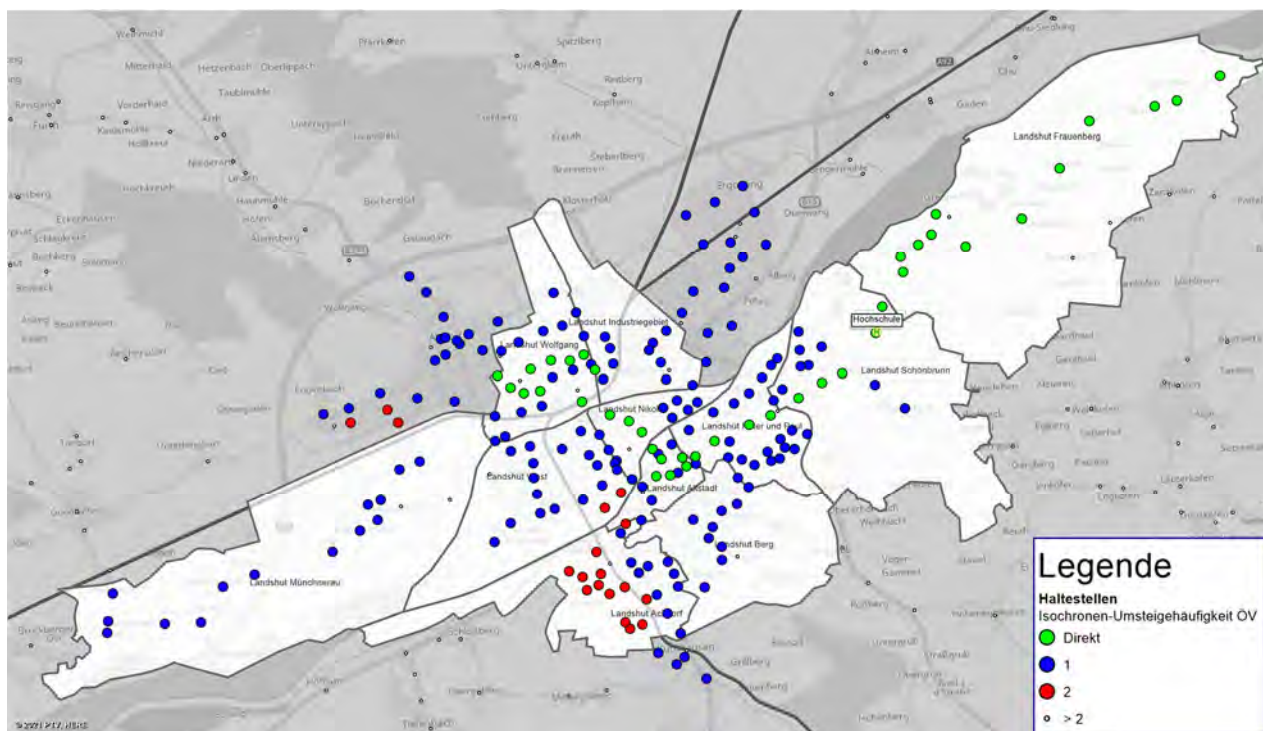
Es zeigt sich, dass eine angemessene Beförderungszeit von 30 bis 40 Minuten in weiten Teilen der Stadt eingehalten wird. Nicht eingehalten wird sie in der Münchnerau, hier ist jedoch aufgrund der großen Entfernung eine längere Fahrzeit angemessen. Als mangelhaft lässt sich jedoch die Fahrzeit aus dem Bediengebiet der Linie 10 einstufen das zwischen 50 und 60 Minuten beträgt. Dies ist der mangelnden Verknüpfung der Linien in der Innenstadt geschuldet, also der fehlenden Verbindung zwischen den Haltestellen Ländtorplatz und Altstadt (gleiches gilt für die Verbindung zwischen den Haltestellen Obere Altstadt und Altstadt). Dies führt dazu, dass die Verbindung durch mehrere Umstiege und große Umwege möglich wird und ca. 50 Minuten Fahrzeit mit dem ÖPNV einer Fahrzeit von ca. 15 Minuten mit dem Pkw gegenüberstehen.

Diese beispielhafte Auswertung verdeutlicht das Problem der fehlenden Innentstadtdurchfahrt für die Busse und gilt auch für die Erreichbarkeit zwischen anderen Quellen und Zielen, hieraus lässt sich ein Handlungsbedarf ableiten:

Bediengebiet der Linien 10 in Achdorf und / oder Linie 7 (Bereich um das Kreiskrankenhaus) nach Nikola, zum Ämterviertel, zum Hauptfriedhof, zur Alten Kaserne, zur Sparkassenarena, zum Bildungszentrum Lurzenhof. Dies ließe sich durch eine Durchfahrung der Innenstadt durch die Linie 10 und die Linie 7 am besten beheben, eine Verbesserung würde jedoch auch durch eine Verdichtung der Linie 10 eintreten, da dann die Umsteigewartezeiten weniger hoch wären.

Die Erreichbarkeit des Kreiskrankenhauses ist ebenfalls von vielen Stadtteilen aus nur mit sehr langen Fahr- und Umsteigezeiten möglich. Auch hier würde eine Durchbindung der Linie 7 durch die Innenstadt Abhilfe schaffen, auch da sich hierdurch neue Umsteigemöglichkeiten ergeben und sich Umsteigezeiten verkürzen ließen.

In Abbildung 27 wird ebenfalls beispielhaft die Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge zwischen jeder Haltestelle und der Hochschule für die Zeit ab 9:00 Uhr vormittags ausgewiesen.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 27: Umsteigehäufigkeit Stadt Landshut Beispiel Schwachstelle Hochschule

Der Mindeststandard zur Erreichung wichtiger Ziele in der Stadt mit nicht mehr als einem Umstieg wird auch hier in weiten Teilen der Stadt eingehalten. Auch hier fällt auf, dass das Bediengebiet der Linie 10 davon ausgenommen ist, es werden von fast allen Haltestellen aus zwei Umstiege benötigt, um die Haltestelle an der Hochschule zu erreichen. In der Regel heißt dies, dass am Ländtorplatz ein erster Umstieg erfolgt - entweder in die Linie 2 und dann an der Maximilianstraße in die Linie 3 zur Hochschule oder in eine Linie zum Bahnhof und dann am Bahnhof in die Linie 3. Auch hier würde die Verbindung durch eine Durchbindung der Linie 10 durch die Altstadt deutlich verbessert und es wäre nur noch ein Umstieg an der Haltestelle Altstadt nötig.

Ähnliche Mängel hinsichtlich der Umsteigehäufigkeit zeigen sich auf folgenden Relationen, hier besteht Handlungsbedarf:

- Bediengebiet der Linie 10 nach Nikola, zum Hauptfriedhof, zur Alten Kaserne, zur Sparkassenarena, zum Bildungszentrum Lurzenhof. Dies ließe sich durch eine Durchfahrung der Innenstadt durch die Linie 10 beheben.
- Die Erreichbarkeit des Kreiskrankenhauses ist ebenfalls von vielen Stadtteilen aus nur mit sehr langen Fahr- und Umsteigezeiten möglich. Auch hier würde eine Durchbindung der Linie 7 durch die Innenstadt Abhilfe schaffen, auch da sich hierdurch neue Umsteigemöglichkeiten ergeben.

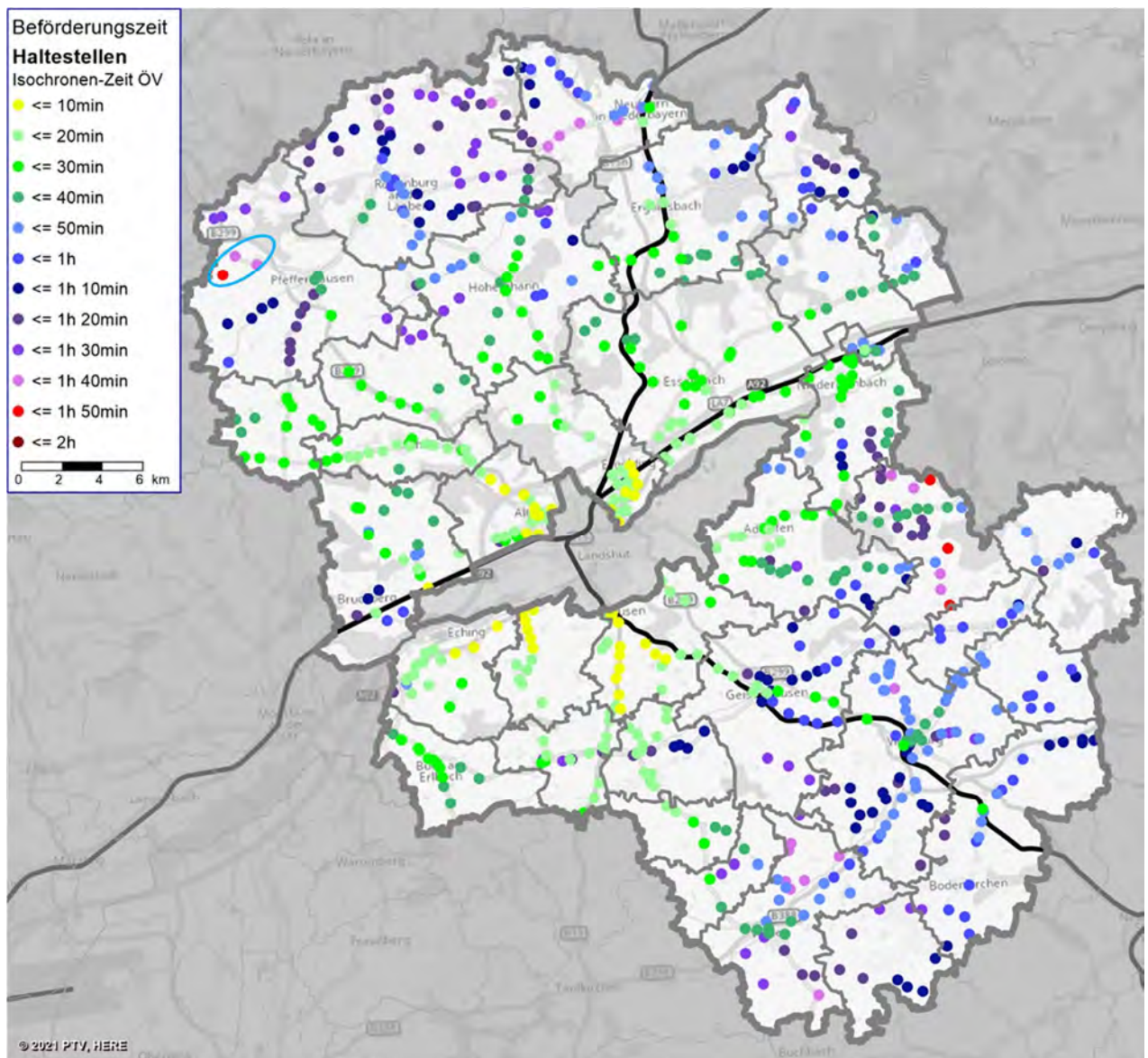
#### 4.2.1 Schwachstellen Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit im Landkreis Landshut

Die Analyse der Beförderungszeit von den Haltestellen in die Innenstadt von Landshut wird für die Hauptverkehrszeit ab 6:30 Uhr morgens durchgeführt, da nur hier die Mehrheit der Haltestellen überhaupt bedient wird. Die Ergebnisse dürfen daher nicht so interpretiert werden, als wäre die Stadt Landshut regelmäßig mit dem ÖPNV so erreichbar, denn in den überwiegenden Tagesstunden besteht kein Angebot, wie oben der Abbildung 13 zu entnehmen ist.

Für die Hauptverkehrszeit sind die Beförderungszeiten in Abbildung 28 dargestellt. Es zeigt sich, dass zu Zeiten der Schülerbeförderungszeit die Zeiten aus den Landshut umgebenden Gemeinden

kurz sind, bis ca. 30 Minuten. Dieser Wert wird auch für die Bahnhöfe an den Schienenstrecken erreicht. Die dort angebotenen Gemeinden weisen für ihre Bushaltestellen Beförderungszeiten von bis zu ca. 60 Minuten auf. Aufgrund der zunehmenden Entfernung liegen die Beförderungszeiten für einige Gemeinden bei bis zu 90 Minuten, dies gilt vor allem für viele Haltestellen in der Gemeinde Rottenburg a.d. Laaber und Pfeffenhausen. Sie sind mindestens doppelt so lange wie beim Pkw-Verkehr, allerdings ist hier die umfassende Erschließungsfunktion der Linien zur berücksichtigen.

Nur einzelne Orte haben längere Beförderungszeiten von bis zu 110 Minuten nach Landshut. Sie liegen in der Regel in Gebieten der Einzelhaussiedlungen, hierfür liegt kein Handlungsbedarf vor.

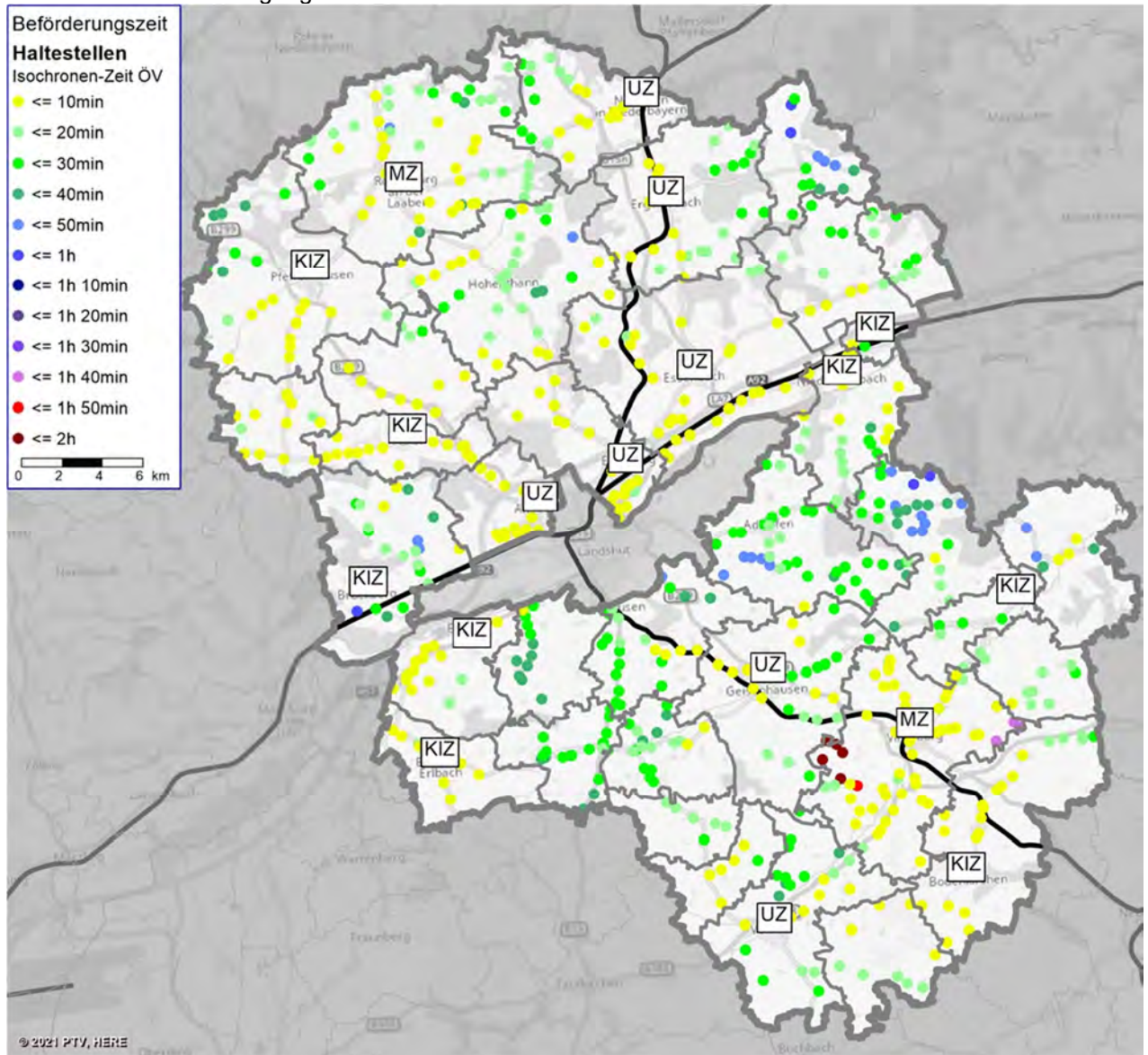


Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 28: Beförderungszeit im Landkreis Landshut zum Oberzentrum Stadt Landshut in der Hauptverkehrszeit ab 6:30 Uhr

In Abbildung 29 sind die Beförderungszeiten für jeden Ort zum nächsten Versorgungszentrum (Ober-, Mittel-, Unter- oder Kleinzentrum) abgebildet, ebenfalls für den Zeitraum ab 6:30 Uhr. Hier zeigt sich, dass mit wenigen Ausnahmen alle Orte sehr schnell an das nächste Zentrum angebunden sind. Aus der eigenen Gemeinde innerhalb von 30 Minuten, meist auch deutlich schneller. Nur wenige Bereiche weisen längere Zeiten bis zu 60 Minuten auf. Die kleinen Orte mit sehr langen Beförderungszeiten in das nächste Zentrum liegen ebenfalls in Gebieten mit Einzelhausbebauung und weisen keinen Handlungsbedarf auf.

Im Fazit lässt sich feststellen, dass eine tagesdurchgängige Bedienung deutlich wichtiger ist als eine Beschleunigung der bestehenden Verkehre.

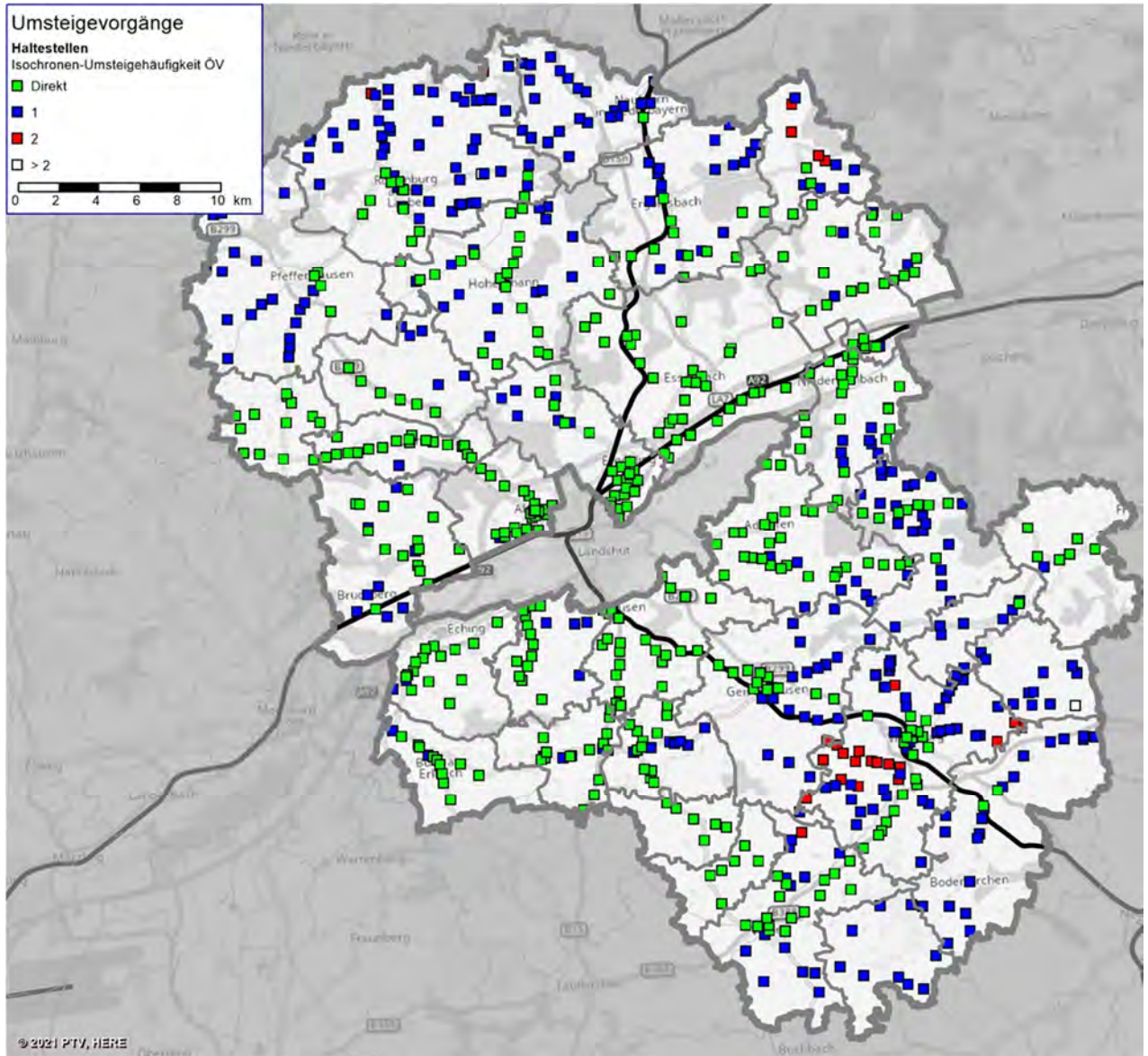


Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 29: Beförderungszeit im Landkreis Landshut zum nächsten Mittel-, Unter- oder Kleinzentrum in der Hauptverkehrszeit ab 6:30 Uhr

Die in Abbildung 30 dargestellte Auswertung zu der Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge zum Erreichen des Oberzentrums Landshut zeigt, dass es bereits sehr viele Direktverbindungen nach Landshut gibt. Ansonsten sind fast alle Gebiete mit einem Umstieg an Landshut angebunden. Nur

einzelne Haltestellen, die eine sehr geringe Einwohnerzahl erschließen bedingen einen zweiten Umstieg nach Landshut. Auch hieraus ergibt sich kein Handlungsbedarf.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 30: Umsteigehäufigkeit Landkreis Landshut zum Oberzentrum Stadt Landshut in der Hauptverkehrszeit ab 6:30 Uhr

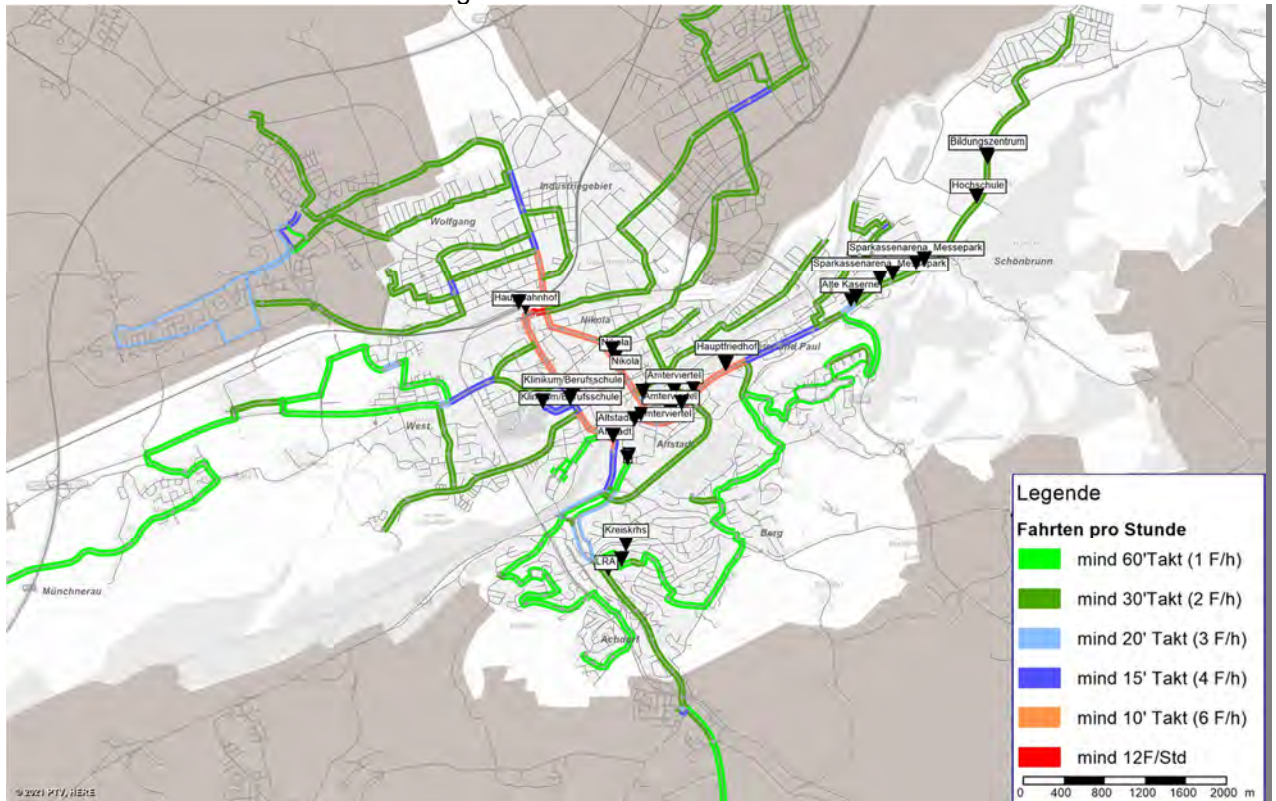
### 4.3 Analyse des Fahrtenangebots

### 4.4 Schwachstellen Fahrtenangebot / Taktung in der Stadt Landshut

Für die Analyse des Fahrtenangebots wurde für jede Stunde am Tag geprüft, wie viele Fahrten auf welcher Strecke angeboten werden. Auf manchen, vor allem innenstadtnahen Strecken wird aufgrund der Überlagerung von Linien eine hohe Fahrtendichte erreicht.

In der folgenden Auswertung steht zunächst die Bedienung der ausgewählten Ziele im Fokus (Abbildung 31). Dargestellt ist die Fahrtenzahl im Zeitraum zwischen 11:00 und 12:00 Uhr, also in der Nebenverkehrszeit. Es zeigt sich, dass alle zentral gelegenen Ziele im Dreieck zwischen Hauptbahnhof, Hauptfriedhof und Altstadt dicht angedient werden, nämlich mit ca. 6 Fahrten je Stunde. Das Kreiskrankenhaus wird zwar nur mit einer Fahrt je Richtung angedient, jedoch in beiden Richtungen zur Innenstadt, daher bestehen grundsätzlich zwei Fahrtmöglichkeiten in der Stunde zum Zentrum der Stadt.

Handlungsbedarf besteht hingegen im Bereich zwischen Alte Kaserne und Bildungszentrum einschließlich der Hochschule, er wird mit nur zwei Fahrten je Stunde mit der Innenstadt verbunden. Hier erscheint eine Verdichtung sinnvoll.



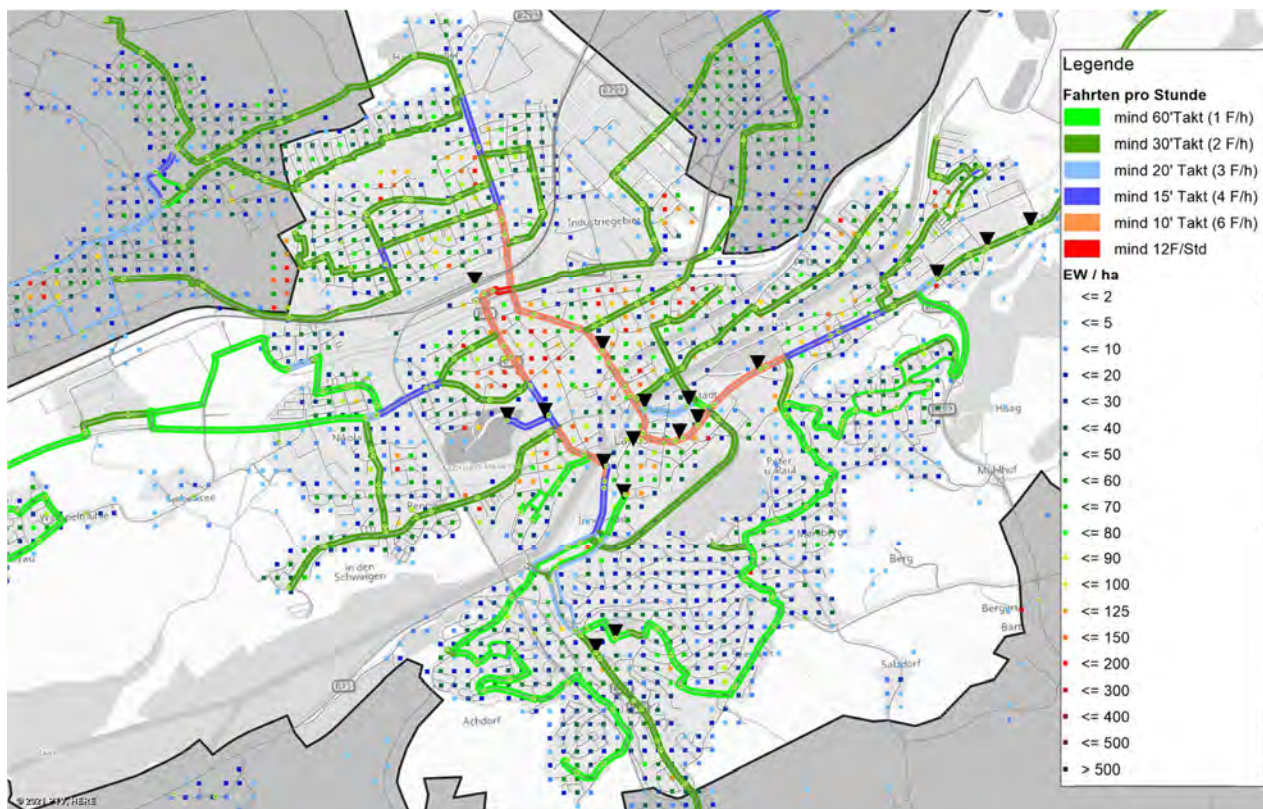
Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 31: Fahrtenangebot Stadt Landshut – Bedienung der wichtigen Ziele in der Nebenverkehrszeit (hier 11:00-12:00 Uhr)

Dieselbe Auswertung vor dem Hintergrund der Einwohnerdichten (Einwohner je Hektar, in Abbildung 32) verdeutlicht die Bedienung der Einwohner. Einige, vor allem zentrale Wohngebiete werden mit 4 bis 6 Fahrten pro Stunde und Richtung bedient. Die meisten Wohngebiete werden mit 2 Fahrten pro Stunde bedient. In Wolfgang, in denen auf den Strecken teilweise nur 2 Fahrten pro Stunde und Richtung angeboten werden, ergeben sich gewisse Verdichtungen auch durch die räumliche Nähe von Busachsen (Beispiel Fütterer Straße und Flurstraße mit den Linien 3 und 6). Ähnliches gilt in Landshut West mit den unterschiedlichen Linienwegen der Linie 4, 9 und 11.

Handlungsbedarf besteht bei folgenden Linien:

- Eine geringe Bedienung weisen die Bedienegebiete der Linie 5 (Moniberg) und der Linie 10 in Achdorf auf, die nur im Stundentakt verkehren und auch keine anderen Linien in der Nähe aufweisen. Hier ist auch die Einwohnerdichte niedrig, dennoch ist eine Verdichtung des Angebots sinnvoll und dem Stadtverkehr angemessen.
- Ähnliches gilt für die Linien 7, die jedoch den Vorteil hat, in beiden Richtungen an die Innenstadt anzubinden, daher ist hier der Handlungsbedarf nachrangig. Sinnvoll wäre die Durchbindung mit einem Ringschluss in der Altstadt, was die Innenstadterreichbarkeit verbessern würde.
- Unter der Voraussetzung, dass in den kommenden Jahren neue Wohngebiete im Bereich des Hitachi-Geländes entstehen werden, sowie nachgelagert auch im Bereich Münchnerau im Bereich der Theodor-Heuss-Straße, erscheint es auch hier sinnvoll, eine Verdichtung.

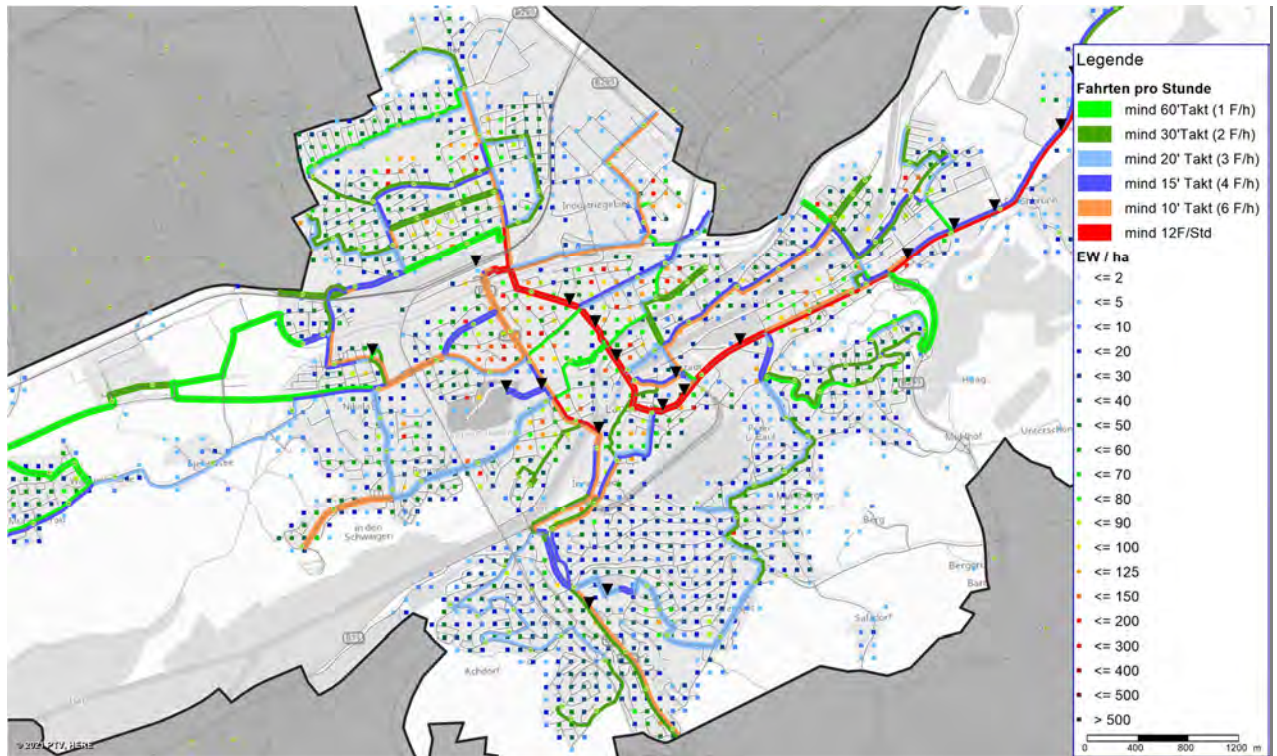


Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 32: Fahrtenangebot Stadt Landshut – Bedienung Strecken in der Nebenverkehrszeit (hier 11:00-12:00 Uhr)

Die Abbildung 33 zeigt die Bedienung der Strecken in der Hauptverkehrszeit. Durch den Einsatz zusätzlicher Fahrten werden für den Schüler- und Berufsverkehr sowie für die Studierenden an der Hochschule überall zusätzliche Fahrten in der Spitzenstunde zwischen 07:00 und 08:00 Uhr geschaffen. Es zeigt sich, dass teilweise bis zu 12 Fahrten auf den Strecken je Richtung bestehen (zum Beispiel in Richtung Hochschule). Auf praktisch allen Strecken geht das Angebot deutlich über den 30-Minuten-Grundtakt hinaus, 60-Minuten-Takt erscheint nur auf einzelnen Abschnitten. Vorherrschend sind auf den Strecken 3-4 Fahrten in dieser Stunde.

Das Angebot erscheint deutlich angepasst auf spezielle Bedarfe des Ausbildungs- und Berufsverkehrs mit auch entsprechend dichter Bedienung des Bahnhofes. In der Hauptverkehrszeit besteht damit kein Handlungsbedarf.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 33: Fahrtenangebot Stadt Landshut Bedienung Strecken in der Hauptverkehrszeit (hier 07:00-08:00 Uhr)

#### 4.4.1 Schwachstellen Fahrtenangebot / Taktung im Landkreis Landshut

Nur sehr wenige Buslinien im Landkreis Landshut weisen eine tagesdurchgängige, getaktete Bedienung auf wie die Abbildung 13 bereits gezeigt hat. Verdeutlicht wird dies auch durch die Darstellung der Haltestellen mit ihrer Fahrtenzahl in einzelnen Stundengruppen des Schultages (Abbildung 34). Es zeigt sich, dass am Vormittag nur an wenigen Haltestellen Fahrten vorhanden sind, aber auch, dass diese Fahrten sich zwischen den Stunden deutlich unterscheiden, ein merkbares, klar auf die Zentren ausgerichtetes Angebot ist also in der Regel auch bei den dort bedienten Fahrten nicht gegeben.

In der Regel sind die Linien auf den Schülerverkehr und einige weitere Fahrten fokussiert. Die Hälfte aller Linien weist nur bis zu 6 Fahrten/Tag auf.

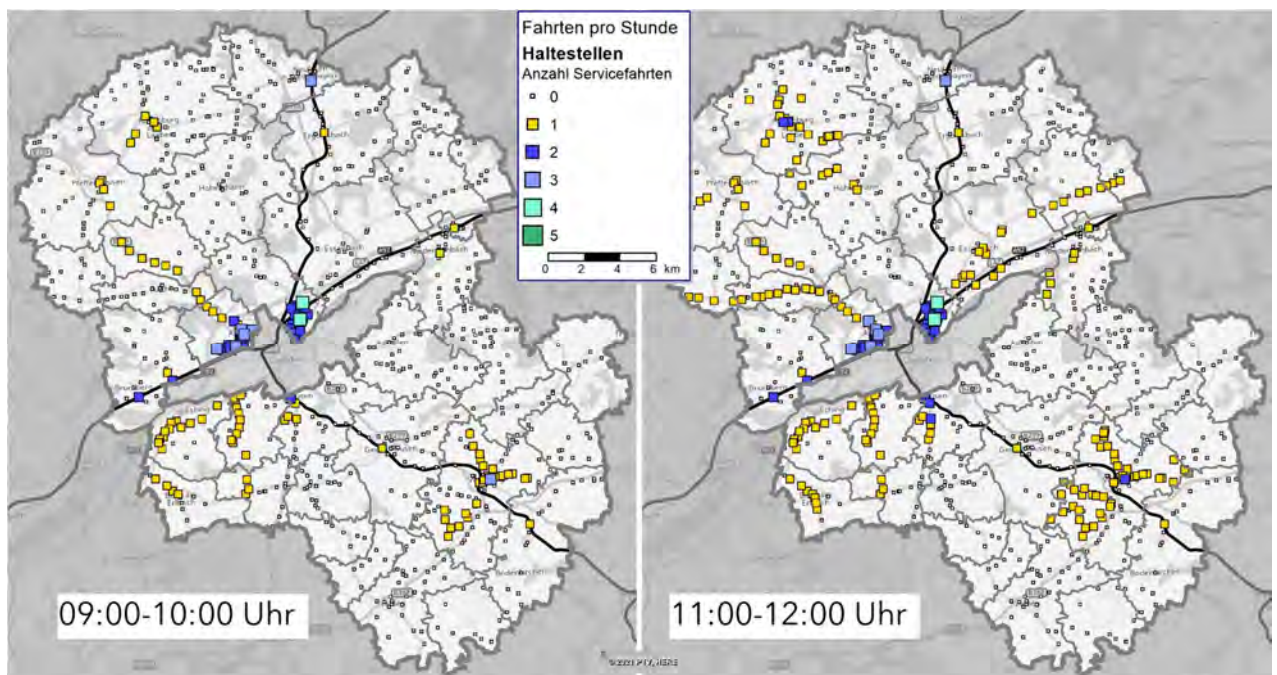
Getaktet sind folgende Linien:

- Linie 301: (Landshut – Gündlkofen – Altenhausen): Stundentakt vor allem zwischen Gündlkofen und Landshut Hbf., mit ca. 34 Fahrten/Tag die fahrtenreichste Linie im Landkreis.
- Linie 316 (Landshut – Buch am Erlbach): annähernder Stundentakt mit Verdichtungen
- Teilweise Vormittagsbedienung weisen einige in Ansätzen getaktete Linien auf wie die Linien 303, 309 oder die Linie 315 auf.

In der Regel ist aber auch bei diesen Linien kein Angebot vorhanden, das die Möglichkeit bietet, zumindest zwischen den Zentren regelmäßig den ÖPNV, statt dem Pkw zu nutzen.

Somit lässt sich ein grundsätzlicher Mangel an Fahrtenangebot feststellen, das nötig wäre, um zumindest eine adäquate Daseinsvorsorge zu leisten mit Versorgungsfahrten auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

Der Handlungsbedarf, der sich ableiten lässt, wird im Anforderungsprofil (Kapitel 3.1.3) verdeutlicht, wo die Mindeststandards für die Bedienungshäufigkeit auf den Quell-Ziel-Relationen definiert werden. Im Rahmen der vom Landkreis beschlossenen Finanzierungsmöglichkeiten wurde dieses Anforderungsprofil erstellt und im Kapitel 7 der Maßnahmendefinition soll hierfür eine Angebotsverbesserung geplant werden. Ergänzend sind bei Umsetzung des Nahverkehrsplans Prüfungen der Möglichkeiten zur Einrichtung weiterer Erschließungsfahrten vormittags und nachmittags in den kleinen Orten (auf den Verflechtungen) durchzuführen.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 34: Fahrtenzahl an den Haltestellen im Landkreis Landshut am Vormittag (Schultag)

## 5 Zusammenfassung des Handlungsbedarfs

Ausgangspunkt für die Maßnahmendefinition sind Vorgaben, Wünsche und Anregungen aus den politischen Gremien und von Interessensgruppen. Hierzu gehörten:

- Forderungen nach Verbesserungen basieren vor allem auf dem Bürgerbegehren „Mehr ÖPNV – gut gegen Stau!“ (Stadt Landshut) sowie einer Haushaltsbefragung zur „Mobilität in Stadt und Landkreis Landshut 2018“. Geprüft werden sollte eine Angebotserhöhung um 30% im Stadtgebiet der Stadt Landshut bei Umstellung vom 30-Minuten-Grundtakt der Linien auf einen 20-Minuten-Takt sowie eine adäquate, der Raumstruktur angepasste Verbesserung auch im Landkreis Landshut.
- Gute Anbindung des Neubaus des Landratsamtes in Essenbach, das voraussichtlich im vierten Quartal 2024 bezugsfertig sein wird.
- Prüfung einer Ringbuslinie zum Zentrum der Stadt Landshut mit Führung durch die Neustadt.
- Buspendelverkehr zwischen Hauptbahnhof und Altstadt bzw. Verdichtung der Linien 3 und 6
- Anbindung des Südbahnhofes an das städtische Busnetz
- Kleinbusbetrieb durch die Neustadt aus den Umlandgemeinden
- Shuttlebusbetrieb in die Innenstadt

Hierfür wurde die Schwachstellenanalyse durchgeführt, um festzustellen, wo die größten Verbesserungspotenziale liegen und wie das Angebot unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten optimiert werden kann. Ein Teil der Vorschläge konnten so auch bereits durch die Schwachstellenanalyse verifiziert werden, so die Durchföhrung der Innenstadt oder die Verdichtung der Linie 3.

Die verbesserte Anbindung von Essenbach insbesondere nach Landshut wurde ebenfalls in das Konzept aufgenommen, da hier neue Nachfrageströme entstehen und da die Erreichbarkeit des neuen Standortes des Landratsamtes Landshut auch ein wichtiger Teil der Daseinsvorsorge darstellt.

Die finanziellen Möglichkeiten wurden, um eine entsprechende Planung aufsetzen zu können, zu Beginn der Bearbeitung noch einmal abgeklärt.

Für die Stadt Landshut hat der Finanz- und Wirtschaftsausschuss in seiner Sitzung vom 01.07.2021 beschlossen, dass die Maßnahmen „eine mögliche zusätzliche jährliche Unterdeckung von ca. 750.000 Euro nicht überschreiten soll“. Für die Ausarbeitung wurden unterschiedliche Maßnahmen vorgeschlagen, sodass Pakete mit unterschiedlichen Defizithöhen zusammengestellt werden können und letztlich je nach Beschluss durch die politischen Gremien auch über die genannte Summe hinausgegangen werden kann.

Für den Landkreis Landshut wurden im Zuge der Analyse bereits erste Szenarien entwickelt und die Kostenentwicklung grob abgeschätzt. Der Ausschuss entschied sich für die Akzeptanz von jährlichen Betriebskosten in Höhe von ca. 1,5 – 3 Mio. Euro, was einer Mehrleistung von ca. 30 % entspricht gegenüber der heutigen Kilometerleistung des Linienverkehrs im Regionalverkehr.

Unabhängig davon zeigten sich die Stadt Landshut und der Landkreis Landshut offen für ein ergänzendes „On-Demand-Angebot“.

- Für den Landkreis Landshut wurde von einem externen Gutachter ein Linienbedarfsverkehrskonzept erstellt, das grundsätzlich noch feste Linienwege aufweist, die bei Bedarf bedient werden. Alternativ wäre ein System denkbar, das flächenhaft virtuelle Haltestellen nach Bedarf bedient, hier ist jedoch mit höheren Kosten zu rechnen. Ziel ist hierbei die Ergänzung des Buslinienverkehrs auch parallel zu dessen Betriebszeiten für Räume mit sehr disperser Besiedlung, in denen eine regelmäßige Linienbusbedienung wirtschaftlich nicht leistbar ist. Hierfür ist eine Förderung durch den Freistaat Bayern möglich.
- In der Stadt Landshut schlägt der Nahverkehrsplan ein ergänzendes On-Demand-System vor, in dem wenige Fahrzeuge zu den Verkehrsschwachen Zeiten am späteren Abend und in den Wochenendnächten (mit der Option, dies auch auf verkehrsschwache Wochenendzeiten auszuweiten) das Buslinienangebot ergänzen, jedoch nicht parallel zu den Tagverkehrslinien des Busbetriebs. Dies sollte als dauerhaftes Projekt gesehen werden, das die Bedarfe bzw. die Finanzierbarkeit durch eine allmähliche Weiterentwicklung des Angebots prüft und weiterführt.

Der gesetzte Rahmen galt als Richtschnur für die Planung, wobei eine Reihe von Maßnahmen geprüft wurden, die auch über diesen Finanzrahmen hinausgingen. Den politischen Gremien war damit die Möglichkeit gegeben, aus diesen Maßnahmen auszuwählen. Empfehlungen für sinnvolle Maßnahmenpakete wurden dabei vom Gutachter gegeben.

Zusätzlich mündet der festgestellte Handlungsbedarf in Prüfaufträgen, die erst im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplan zu planen und hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Durchführbarkeit zu prüfen sind. Gründe hierfür sind, dass sie teilweise auf zukünftige Entwicklungen aufbauen oder dass die Feinplanungen betreffen, die erst im Zuge von Umstrukturierungen der Linien durchgeführt werden sollen.

Für eine Reihe von Schwachstellen werden in den folgenden Kapiteln die Maßnahmen konkret beschrieben, deren Umsetzung in den nächsten Jahren angegangen werden soll.

In Tabelle 26 ist der Handlungsbedarf für den ÖPNV in der Stadt Landshut zusammengefasst:

Raum / Relation	Mangel	Handlungsbedarf / Maßnahmenempfehlung
Nachfragestarken Achse Alte Kaserne / Bildungszentrum / Hochschule	Geringe Fahrtenhäufigkeit: Zwei Fahrten pro Stunde in der Nebenverkehrszeit sind nicht ausreichend	Taktverdichtung
Moniberg - Neubaugebiet	Zu weite Zugangswege zur Haltestelle	Linienanpassung Linie 5
Moniberg	Bedienung nur stündlich	Taktverdichtung Linie 5
Bediengebiet der Linie 10 in Achdorf	Bedienung nur stündlich	Taktverdichtung Linie 10
Verbindung zwischen Östlichen und Westlichen Stadtteilen über die Innenstadt – insbesondere Bediengebiet der Linie 10 und der Linie 7	Fehlende Möglichkeit die Innenstadt mit den Buslinien zu durchqueren, um zumindest den Bereich zwischen den Haltestellen Obere Altstadt / Altstadt zu verbinden	Durchbindung von Buslinien durch die Altstadt

Raum / Relation	Mangel	Handlungsbedarf / Maßnahmenempfehlung
Neubaugebiet Hitachi-Gelände	Zu geringe Fahrtanzahl, nicht direkt erschlossen	Linienweganpassung und Taktverdichtung Linie 11
Neubaugebiet in Landshut West Bereich Schwaigerstraße	Nicht erschlossen	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplan und der Planung des Wohngebiets

Tabelle 26: Zusammenfassung Handlungsbedarf in der Stadt Landshut anhand der Analyse In Tabelle 27 ist der Handlungsbedarf für den ÖPNV im Landkreis Landshut zusammengefasst:

Raum / Relation	Mangel	Handlungsbedarf / Maßnahmenprüfung
Gesamtes Landkreisgebiet, alle Haupt- und Nebenachsen, die ausschließlich mit dem Bus bedient werden	Kein tagesdurchgehendes Taktangebot auf fast allen Achsen.	Planung zusätzlicher Linien, Vertaktung bestehender Linien
Gesamtes Landkreisgebiet, alle Verflechtungen	Fahrtmöglichkeiten auch bei Orten über 500 Einwohnern nicht tagesdurchgängig gegeben	Prüfauftrag bei Umsetzung des Nahverkehrsplans: Verflechtung 3: Zusätzliche Fahrten vorsehen (z.B. vormittags)
	Bedienung der kleinen Orte und Einzelhäuser jenseits von Schülerfahrten nicht gegeben	Einrichtung von Linienbedarfsverkehren – gesonderte Prüfung von On-Demand-Verkehren oder Anruflinienverkehren
Erreichbarkeit der Zentren im Landkreis	Eine ausreichende Erreichbarkeit der Zentren ist gegeben, allerdings nur in den Hauptverkehrszeiten	Siehe Maßnahmen oben
Rottenburg a.d. Laaber	Erschließungslücke im Bereich zwischen Richard-Wagner-Straße / Beethovenstraße / östlich der Schubertstraße. Ca. 470 Einwohner haben zu weite Wege zur Haltestelle, jedoch niedrige Einwohnerdichte	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans, vor allem im Zuge des Linienbedarfsverkehrs

Raum / Relation	Mangel	Handlungsbedarf / Maßnahmenprüfung
Ergoldsbach	Kleine Erschließungslücken im Busbereich, ansonsten aber gute Erschließung durch den SPNV / Bahnhof	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans: Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich des bestehenden Linienweges (beispielsweise zwischen Haltestelle Buchmaiersiedlung und Bahnhof Ergoldsbach).
Eching/Viecht	Nur eine Haltestelle im Ort	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans: Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle entlang des bestehenden Linienweges
Kleinzentrum Bodenkirchen	Nur eine Haltestelle im Ort, westliche Wohngebiete unzureichend erschlossen.	Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans: Bedienung im Zuge der Planung eines On-Demand-Angebots

Tabelle 27: Zusammenfassung Handlungsbedarf im Landkreis Landshut anhand der Analyse

## 6 ÖPNV-Entwicklung und Maßnahmendefinition für die Stadt Landshut

Folgende Maßnahmen wurden für die Aufnahme in den Nahverkehrsplan zur Behebung bekannter Schwachstellen geprüft.

Einige Maßnahmenvorschläge aus politischen Gremien und aus der Bürgerschaft wurden geprüft und aufgrund eines zu geringen Nutzens gegenüber hohen zu erwartenden Kosten nicht empfohlen. Sie werden in Kapitel 6.13 dargestellt.

Die Maßnahmenvorschläge, die von den Gremien weiterverfolgt werden, werden im Folgenden beschrieben.

Im Ergebnis wird am Ende der Beschreibung jeder Maßnahme dargestellt, ob sie von den Gremien beschlossen wurden oder abgelehnt wurden und damit nicht weiterverfolgt werden.

### 6.1 Taktverdichtungen auf den städtischen Buslinien

Zur Behebung der festgestellten Schwachstellen und zur Prüfung von Maßnahmen um der Forderung des Bürgerbegehrens „Busse Baby: Mehr ÖPNV – gut gegen Stau!“ entgegenzukommen, wurden Taktverdichtungen geprüft. Die städtischen Buslinien verkehren in der Regel in einer 30-Minuten-Taktfolge im Grundtakt der Nebenverkehrszeiten. Einige Linien, die in weniger dicht bewohnten Gebieten verkehren, wie die Linie 5 auf dem Moniberg, die Linie 7 im Stadtteil Berg/Achdorf, die Linie 11 auf Teilen ihres Linienweges westlich des Hauptbahnhofes und die Linie 10 in Achdorf West, werden im 60-Minuten-Takt bedient.

Der vom Bürgerbegehren geforderte 20-Minuten-Grundtakt wurde geprüft und aus folgenden Gründen nicht empfohlen:

- Mit einem zu erwartenden zusätzlichen Defizit von 3,5 Mio. Euro jährlich würde diese Bedienung den Kostenrahmen sprengen. Darin einbezogen ist eine Verdichtung auf 20-Minuten-Takt bei allen Linien, die heute im 30-Minuten-Takt verkehren. Die Linien, die heute im 60-Minuten-Takt bedient werden, wurden dabei rechnerisch auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Insgesamt würde dabei eine Mehrleistung von 55 % erreicht, die auch die Forderung des Bürgerbegehrens deutlich übersteigt.
- Zusätzlich wäre zu berücksichtigen, dass die Linien heute umlauftechnisch auf einen 30-Minuten-Takt ausgerichtet sind. Um eine wirtschaftliche Bedienung zu erreichen, müssten also große Teile des Busnetzes neu ausgerichtet werden. Dies und eine Umstellung auf eine andere Taktfamilie (10/20/40-Minuten-Takt statt 15/30/60 -Minuten-Takt) würde zu großen Umstellungen führen.
- Ausdünnungen von Taktfolgen z.B. am Abend würden zu 40-Minuten-Takten führen, die grundsätzlich nicht empfehlenswert sind, da sie schwer merkbar sind (zum Beispiel 19:00, 19:40, 20:20, 21:00 Uhr)
- Der Vorschlag, die Linien zu kürzen und in den Quartieren Erschließungslinien einzuführen (auch als Linienbedarfsverkehre) ist für eine Stadt dieser Größe keine adäquate Lösung, da dadurch Mehrkosten entstehen bei einer gleichzeitigen Verschlechterung des Angebots durch einen Umstieg, der zwischen Quartier und Hauptlinie zum Zentrum nötig würde.

Daher wurden sinnvolle Taktverdichtungen in die Empfehlung für die Umsetzung in den Nahverkehrsplan aufgenommen, die in der Taktfamilie bleiben und in den folgenden Kapiteln beschrieben sind. Dies betrifft in der Regel die im 60-Minuten-Takt bedienten Linien sowie ggf. eine Verdichtung auf den nachfragestärksten Relationen vom 30- auf einen 15-Minuten-Takt.

#### Ergebnis:

- Eine generelle Umstellung auf eine Taktfamilie mit 20-Minuten-Takt ⇒ nicht beschlossen entsprechend der gutachterlichen Empfehlung

## 6.2 Prüfung der Möglichkeit der Durchbindung von Buslinien durch die Innenstadt

Eine Innestadtdurchführung zwischen der Oberen Altstadt, der Neustadt und der Haltestelle Altstadt würde die festgestellten Schwachstellen der mangelnden Verbindung zwischen östlichen und westlichen Stadtteilen und zur alt- und Neustadt deutlich verbessern. Durch einen Ringschluss der Linie 7 (Siehe Kap. 6.3) und der Innestadtanbindung der Linie 10 (siehe Kap. 6.4) würden die östlichen und westlichen Stadtteile besser verbunden und direkte Anbindungen in die Alt- und die Neustadt geschaffen. Damit würden die Umsteigebeziehungen in der Stadt vereinfacht. Des Weiteren sorgt ein Ringschluss der Linie 7 für eine bessere Fahrtenhäufigkeit auf der Strecke und ermöglicht einen erleichterten Zugang zu Nahversorgern und medizinischen Einrichtungen wie in der Inneren Münchener Straße und zum Kreiskrankenhaus sowie dem Parkplatz auf der Grieserwiese. Durch eine neu geschaffene Haltestelle auf der Höhe des Kriegerdenkmals in der Neustadt gäbe es zusätzliche Aus- und Zustiegsmöglichkeiten.

Die Innestadtdurchführung für Busse der beiden Linien kann nur über die Spiegelgasse in eine Richtung mit reduziertem Gegenverkehr realisiert werden. Dazu ist die Umkehrung der Fahrtrichtung in der Spiegelgasse erforderlich mit einer Beschränkung der Durchfahrt im Balsgässchen. Da die Spiegelgasse nur in eine Fahrtrichtung durchgängig befahren werden kann, wurde für die Gegenrichtung in einem ersten Schritt eine Führung von Midibussen über die Kirchgasse geprüft, also von der Oberen Altstadt über die Kirchgasse in die Neustadt. Eine Beschränkung der Durchfahrt wäre durch versenkbare Poller möglich. Hierzu wäre vermutlich eine Anhebung der Fahrgasse im engen Bereich der Kirchgasse auf die Höhe des Gehsteigs nötig gewesen, um Ausweichmöglichkeiten bei entgegenkommenden Radfahrenden zu schaffen.

Die Durchführung der Kirchgasse sowie des oberen Altstadtbereichs insbesondere in Bezug auf die Funktion der Fußgängerzone wurde als problematisch eingestuft:

- Es besteht eine ca. 50 m lange Engstelle in Kirchgasse mit Begegnungsverkehr.
- Es besteht die Möglichkeit, dass die Midibusse vor dem versenkbaren Poller durch Lieferfahrzeuge, etc. blockiert werden.
- Die südliche Fußgängerzone wird zusätzlich durch Buslinienverkehr belastet (ab Obere Altstadt und um Martinskirche mit Freischankflächen, Ausweichstandort für Wochenmarkt, für Veranstaltungen und Demonstrationen, etc.)
- Denkbar ist es, dass bei hoher Nachfrage eventuell zusätzliche Mehrfahrten durch geringere Platzkapazität der Midibusse notwendig werden, was mit einem Fahrzeug- sowie Personalmehrbedarf verbunden ist.

Daher wurden zwei alternative Führungen geprüft:

1. Ebenso könnten die Solobusse in der einen Richtung (von Neustadt in die Altstadt fahrend) durch die Spiegelgasse, jedoch in der Gegenrichtung durch den Josef-Deimer-Tunnel geführt werden (von Wittstraße/Grätzberg Richtung Regierungsstraße/Neustadt). Trotz der entstehenden Nachteile (uneinheitliche Wegführung, Entfall der Haltestelle Obere Altstadt in einer Richtung) stellt diese Variante immer noch eine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation dar.
2. Um dem vordringlichen Wunsch des Wirtschafts- und Tourismus-Clubs nach einer Beibehaltung der aktuellen Fahrtrichtung durch die Spiegelgasse bzw. nach einer un-veränderten, verkehrstechnischen Erschließung der Neustadt über die Altstadt für den MIV Rechnung zu tragen, wurde eine Variante entwickelt, bei der für die Busdurchführung der Gegenverkehr in der Neustadt zurückgehalten wird, indem eine Lichtsignalanlage auf Höhe der Polizei installiert wird, die auf Anforderung des Busses aktiviert wird bzw. den Gegenverkehr blockiert.

## 6.3 Durchbindung der Linie 7 durch die Innenstadt

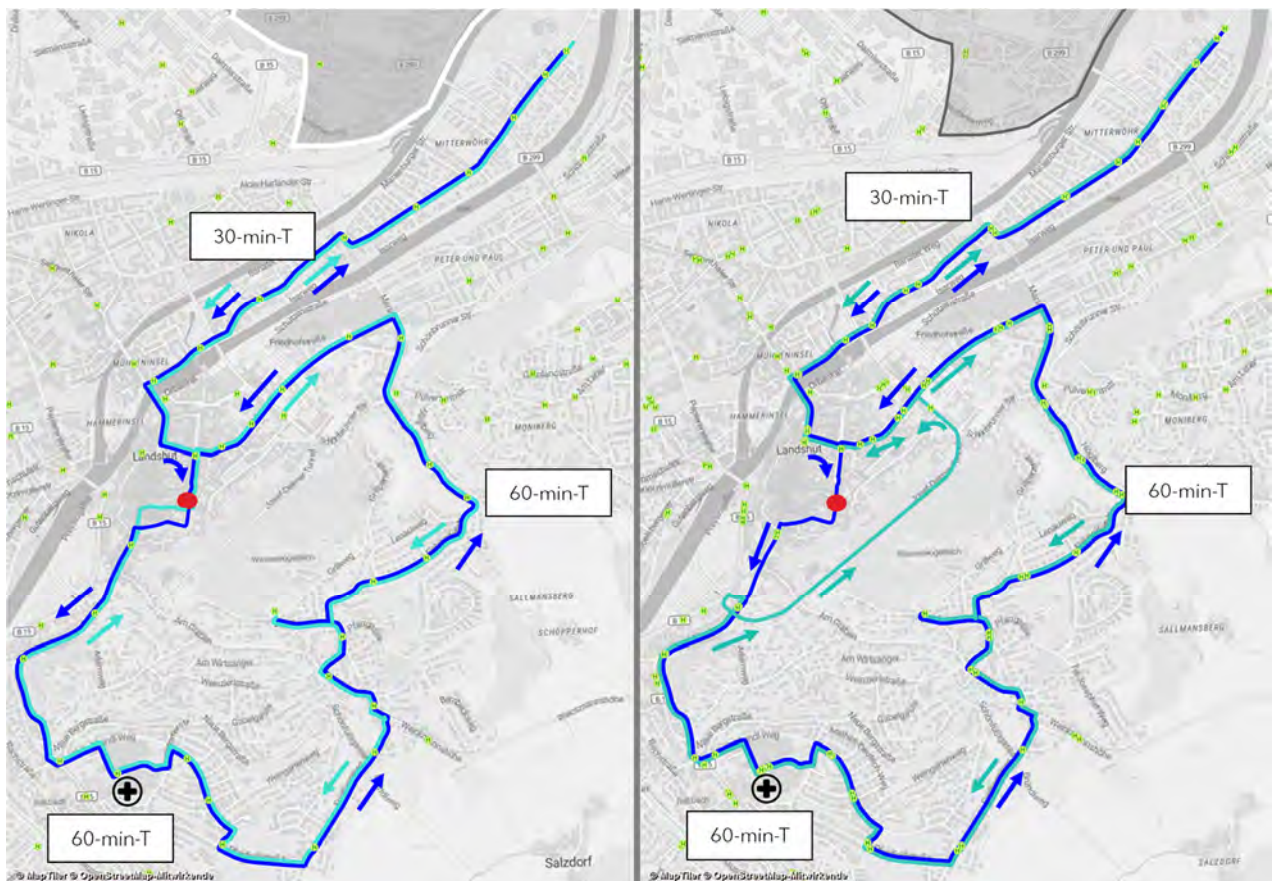
Die Linie 7 verkehrt heute im 30-Minuten-Takt auf der Strecke zwischen Campingplatz und Haltestelle Altstadt, ab dort im Stundentakt in einer Runde über den Stadtteil Berg und östliches Achdorf über die Burg Trausnitz und das Kreiskrankenhaus bis zur Haltestelle Obere Altstadt. Damit bindet sie die Haltestellen zwei Mal stündlich mit der Innenstadt, allerdings mit unterschiedlichen Seiten der Altstadt. Eine Durchbindung wäre damit sinnvoll und könnte umlauftechnisch gut in den verdichteten Ast zum Campingplatz übergehen.

Geprüft wurden beide Varianten (Führung durch Kirchgasse bzw. durch den Tunnel). Die Ergebnisse sind im Folgenden dargestellt (siehe auch Abbildung 35).

Für die Führung durch die Spiegelgasse wurden wiederum zwei Varianten geprüft um die Durchfahrt eines Busses zu ermöglichen - zum einen die Variante mit Richtungsumdrehung der Spiegelgasse mitsamt Beschränkung des Balsgässchens, um nur Berechtigte die Durchfahrt dessen zu gewähren und somit den Gegenverkehr für den Bus so weit wie möglich einzuschränken, zum anderen die Variante unter Beibehaltung der aktuellen Fahrtrichtung von der Altstadt zur Neustadt und Installation einer Lichtsignalanlage am oberen Ende der Neustadt, um für die Dauer der Busdurchfahrt den Verkehr an der Einfahrt in die Spiegelgasse von der Neustadt aus zu hindern, nachdem der Bus zuvor eine Durchfahrt von der Altstadt in die Neustadt durch die Spiegelgasse angemeldet hat.

Vorteile sind die optimierte ÖPNV-Verbindung zwischen West und Ost mit Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien und damit eine bessere Erreichbarkeit des Achdorfer Kreiskrankenhauses, der Nahversorger in der Inneren Münchener Straße sowie der Burg Trausnitz. Durch die Durchbindung zum Ring ist auch eine bessere Erreichbarkeit der Innenstadthaltestelle in beide Richtungen möglich und die Nachteile des 60-Minuten-Taktes auf dieser Linie durch den gegenläufigen Verkehr teilweise ausgeglichen.

Es ist mit einem Fahrgastzuwachs zu rechnen, der vor allem aus den guten Umsteigemöglichkeiten erwächst. Ein zusätzliches Fahrzeug ist nur dann nötig, wenn die Fahrgastzahl so deutlich ansteigt, dass ein weiteres Fahrzeug eingesetzt werden muss. Im Falle der Variante mit Durchfahrung der Kirchgasse müsste der Midibus neu beschafft werden. Dafür würde der bisher genutzte Solobus frei für die Umsetzung anderer Maßnahmen.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 35a: Varianten Innenstadtdurchfahrt Linie 7 (links Kirchgasse – nicht beschlossen – , rechts Tunnel – beschlossen)

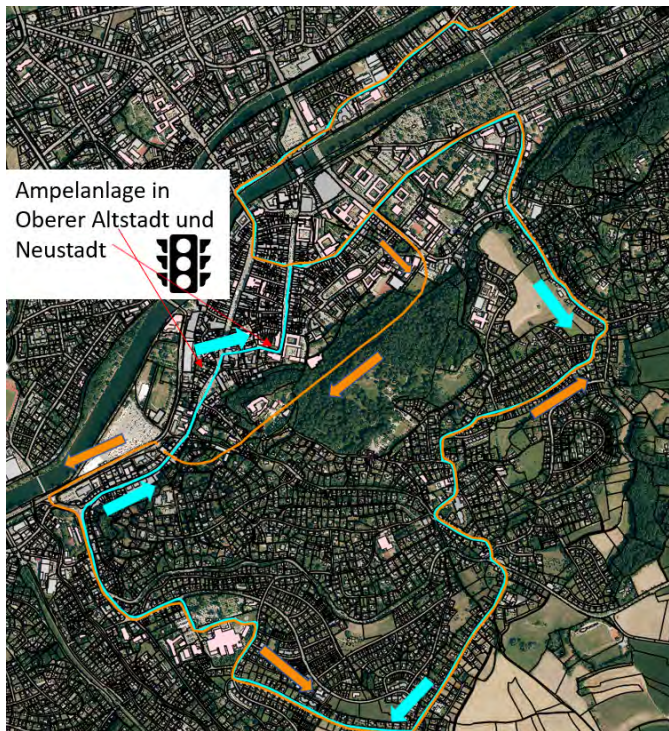


Abbildung 34b: Die Spiegelgassendurchfahrung für den Bus ohne Richtungsänderung wird mittels Ampelanlage realisiert um Gegenverkehr für den Bus in der Spiegelgasse zu verhindern (beschlossen)

#### Ergebnis:

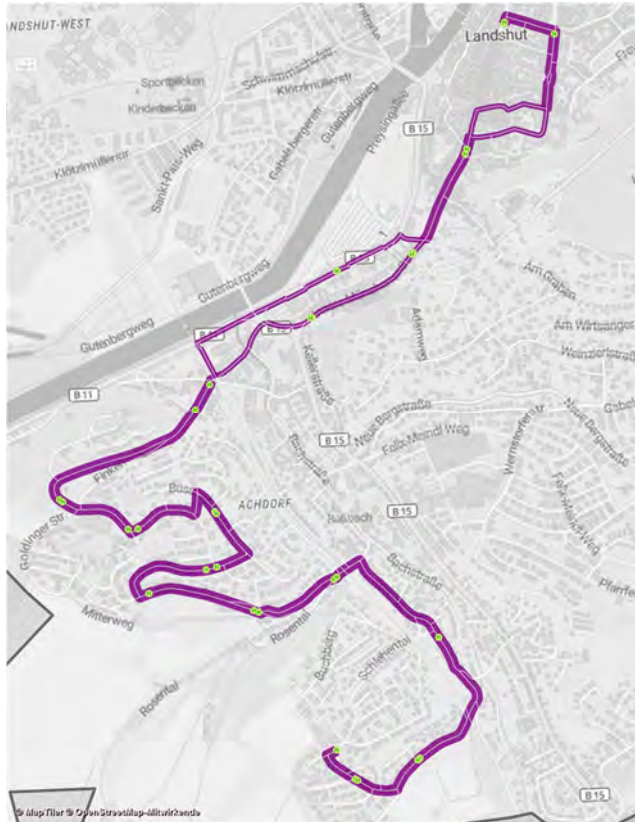
- Durchbindung durch die Innenstadt mit Nutzung der Kirchgasse für eine Richtung ⇒ nicht beschlossen
- Durchbindung durch die Innenstadt mit Nutzung des Josef-Deimer-Tunnels für eine Richtung und Richtungsumkehr der Spiegelgasse ⇒ nicht beschlossen
- Durchbindung durch die Innenstadt mit Durchfahrung des Josef-Deimer-Tunnels in der einen Richtung, in der anderen Richtung durch die Spiegelgasse von der Altstadt in die Neustadt, mit Installation einer Ampel um für den Vorgang der Busdurchfahrt den Gegenverkehr aus der Neustadt zurückzuhalten □ zur Umsetzung beschlossen

## 6.4 Führung der Linie 10 durch die Innenstadt

Für die Linie 10 erscheint eine Führung vom Wohngebiet in Achdorf direkt zur Innenstadt deutlich sinnvoller als der Weg zum Bereich Seniorenheim und Sportzentrum West zu führen. Fahrgasterhebungen zeigen, dass zwischen den beiden Bereichen in Achdorf und Sportzentrum keine nennenswerte Nachfrage besteht, die eine durchgebundene Linie erfordern. Die Planvariante der Linie 10 mit Führung zur Haltestelle Altstadt ist in Abbildung 36 dargestellt.

Die Anbindung der Linie 10 an die Haltestelle Altstadt ermöglicht bessere Umsteigemöglichkeiten in Richtung Hochschule, Bildungszentrum und Alte Kaserne, aber auch in Richtung Nikola, Ämterviertel, Hauptfriedhof ohne zweiten Umstieg am Hbf. Der Parkplatz Grieserwiese wäre besser an die Innenstadt angeschlossen. Die Innenstadtdurchfahrung wirft jedoch die gleichen städtebaulichen Fragen auf, wie bereits in Kapitel 6.2 beschrieben.

Ergänzend zu der Maßnahme der Linie 10 ist es notwendig, das Sportzentrum West durch eine andere Linie anzuschließen. Hierbei bietet sich die Linie 8 an, die folglich vom Hauptbahnhof in den Bereich Seniorenheim und Sportzentrum West führen würde, da dort die stündliche Bedienung durch die Linie 10 entfällt. Die Maßnungsvorschläge zur Linie 8 sind im Kap. 6.6 beschrieben.



Quelle: Darstellung PTV  
Abbildung 36: Innentstadtdurchfahrt Linie 10

Durch die Maßnahme würden Fahrgäste gewonnen, insbesondere aus dem Bedienungsgebiet der Linie in Achdorf, aber auch entlang des übrigen Linienweges, da neue Umsteigebeziehungen zu wichtigen Zielen in der östlichen Stadt entstehen.

Dennoch entsteht ein höheres Defizit, insbesondere durch die Verlängerung der Linie 8. Diese Mehrkosten sind in Kapitel 6.15 zusammenfassend erläutert.

Zusätzlich soll eine Verdichtung der Linie 10 geprüft werden, diese ist in zwei Varianten im Kapitel 6.5 beschrieben.

#### Ergebnis:

- **Durchbindung der Linie 10 durch die Innenstadt ⇔ nicht beschlossen**

### 6.5 Verdichtung der Linie 10 und Anbindung an den Südbahnhof

Um den beschriebenen Handlungsbedarf zu erfüllen und 60-Minuten-Takte tagsüber in der Stadt Landshut zu vermeiden, soll die Linie 10 verdichtet werden. Hierbei sind zwei Ausprägungen denkbar:

- 30-Minuten-Takt bei Durchfahrung der Innenstadt mit einem Midibus
- 30-Minuten-Takt bei Beibehaltung des derzeitigen Linienweges mit dem Solobus

Die Mehrkosten hierfür sind in Kapitel 6.15 zusammenfassend erläutert.

In weiterführender Untersuchung wurde eine Anbindung an den Südbahnhof mittels der Linie 10 geprüft. Aufgrund der engen Straßenverhältnisse in unterschiedlichen Höhenlagen gilt die Anbindung nicht als Kompromisslos.

Die Nachteile einer Anbindung des Südbahnhofes durch die Linie 10 sind:

- durch Schleifenfahrt Birkenberg doppelte Anzahl Fahrten auf der Pettenkoferstraße

- Die Anbindung des Südbahnhofs erfolgt auch bei Zeiten ohne SPNV
- keine direkte Anbindung Lainerbuckel bei Abfahrt von SPNV
- Ausstieg Lainerbuckel nach SPNV-Ankunft erst nach Schleife Birkenberg
- Verringerte Attraktivität der Linie 10 durch längere Fahrt und Schleifenfahrten

Die Vorteile

- durchgehender 30 Min.-Takt
- gleichbleibende Linienwege
- Umstieg Ländtorplatz Li. 2 / 4 halbstündlich
- gleichbleibende Fahrplanzeiten für Variante A und B

**Ergebnis:**

- **Verdichtung der Linien10 inklusive Anbindung des Südbahnhofes ⇒ beschlossen**

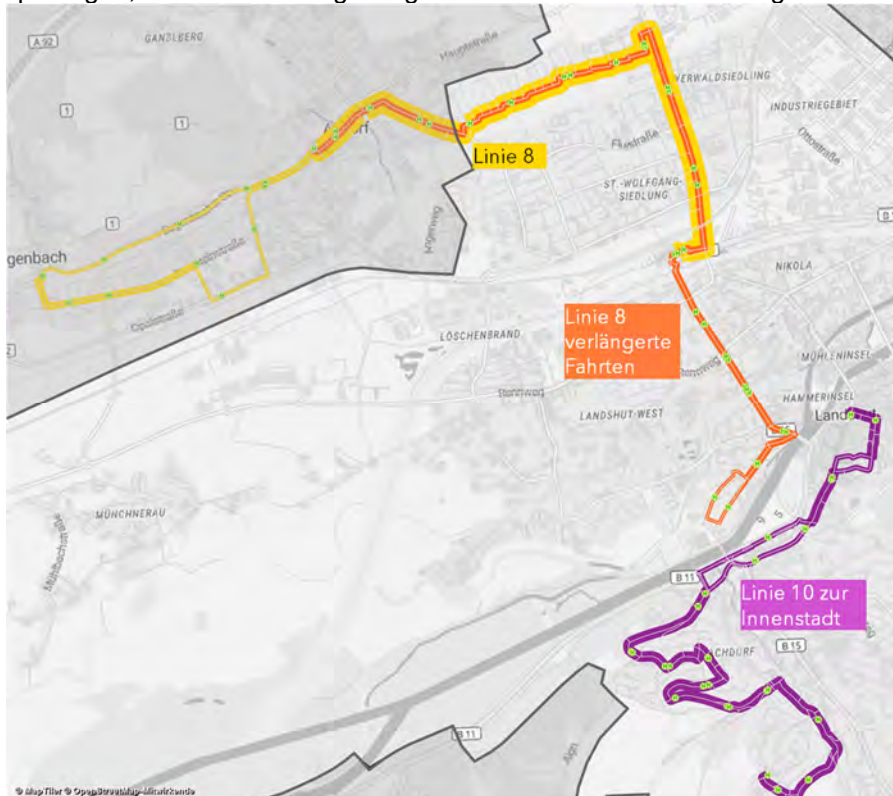


Quelle: Darstellung Stadtwerke Landshut  
Abbildung 35.5.: Südbahnhof Anbindung über Linie 10

## 6.6 Verlängerung eines Astes der Linie 8 (Seniorenheim/Sportzentrum West oder Ländtorplatz)

## 6.7 Verlängerung des Astes als Ersatz des Astes der Linie 10

Falls die Linie 10 in die Innenstadt geführt wird, ist eine Verlängerung der Linie 8 in den Bereich Sportzentrum West / Seniorenheim notwendig, da dieser nicht mehr durch die Linie 10 bedient werden kann (Abbildung 37). Vorteil dieser Variante ist es, dass Nutzer der Linie 8 stündlich näher an die Innenstadt befördert werden und nicht mehr am Hauptbahnhof umsteigen müssen. Vorgehensehen ist hierfür der Linienast, der in Hahn startet, hierfür ist kein zusätzliches Fahrzeug nötig. Perspektivisch ist eine Erweiterung des Angebots auf eine Verlängerung aller Fahrten der Linie 8 denkbar, dann wäre ein Halbstundentakt in Richtung Innenstadt realisiert. Mit der Maßnahme wäre insbesondere die nördliche Wolfgangsiedlung direkter mit der Innenstadt vernetzt und es gäbe eine direkte Verbindung zum Altenheim Matthäusstift sowie zum Sportzentrum West. Darüber hinaus beinhaltet der Maßnahmenvorschlag für die Linie 8 eine Bedienung der Haltestelle Klinikum. Auf der Linie 2, die das Klinikum heute bedient, kommt es häufig zu Verspätungen, die durch einen günstigeren Umlauf der Linie 8 verringert werden können.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 37: Verlängerung Linie 8 und Innentstadtdurchfahrt Linie 10

### Ergebnis:

- **Siehe Kap. 6.4: Aufgrund der Ablehnung der Innentstadtdurchfahrt der Linie 10 ist diese Variante nicht mehr sinnvoll.**

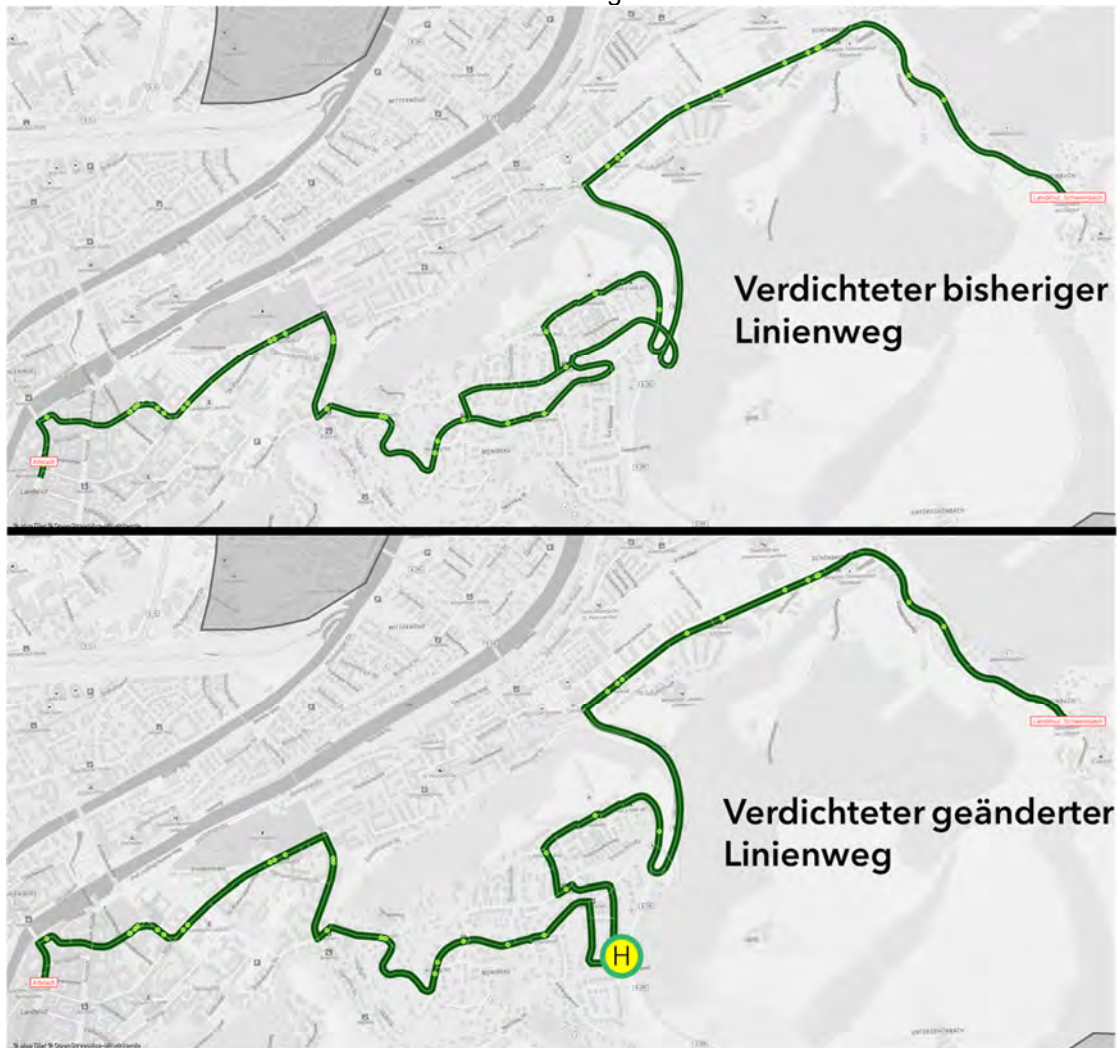




## 6.11 Linienweganpassung und Verdichtung Linie 5

In der Schwachstellenanalyse zeigte sich eine Erschließungslücke des neuen Wohngebiets Mitterfeld. Hier werden die Standards für die maximal zulässigen Erschließungsradien nicht erreicht, die Fußwege sind deutlich zu lang, hinzu kommt hier die bewegte Topografie des Gebiets.

Die Linie 5 hat derzeit einen Linienweg, der auf Hin- und Rückrichtung teilweise unterschiedlich verläuft, die Haltestellen können häufig nur in eine Richtung genutzt werden, während in Gegenrichtung längere Fußwege entstehen können. Der dargestellte Linienweg (Abbildung 40, unten) bietet eine Vereinheitlichung bei gleichzeitiger besserer Erschließung des Wohngebiets Mitterfeld. Hier ist eine neue Haltestelle in diesem Bereich vorgesehen.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 40: Verdichtung und Neuerschließung Linie 5

Diese Maßnahme ist mit baulichen Änderungen in der Straße „Am Schmiedlacker“ verbunden. Unabhängig von deren Realisierung und damit der Möglichkeit, den Linienweg der Linie 5 anzupassen, ist ein Taktverdichtung auf einen 30-Minuten-Takt sinnvoll. Auch wenn hier die Nachfragepotenziale auf Grund der eher geringen Einwohnerdichte insgesamt gering ist, ist ein 60-Minuten-Takt für ein innerstädtisches Gebiet nicht adäquat. Es ist mit Fahrgaststeigerungen zu rechnen, da das Angebot deutlich verbessert ist und da der Bus auch für das neue Wohngebiet eine Alternative zum Pkw darstellt. Die Anschlusssituation zur Hochschule und zum Hauptbahnhof ist deutlich verbessert. Der Linienweg in beiden Varianten ist in Abbildung 40 dargestellt. Für die Taktverdichtung wird ein Mehrfahrzeug benötigt.

### Ergebnis:

⇒ **beschlossen:** Taktverdichtung einschließlich Anpassung der Linienführung wie vorgeschlagen

## 6.12 Prüfauftrag Erschließung Neubaugebiet Bereich Schwaigerstraße

Die Erschließung des großen Neubaugebiets ist noch nicht planbar, da der Straßenverlauf im Gebiet noch nicht feststeht. Als Prüfauftrag für den Umsetzungszeitraum des Nahverkehrsplans soll eine Erschließung geplant werden und die Möglichkeiten dafür ausgelotet. Das Gebiet und die umgebenden Linien 9 und 4 sind in Abbildung 41 dargestellt.



Quelle: Darstellung PTV

Abbildung 41: Prüfauftrag Neuerschließung des geplanten Wohngebietes in Landshut West

## 6.13 Weitere Prüfungen von Maßnahmen ohne Umsetzungsempfehlung

Folgende weitere Maßnahmen wurden geprüft und nicht empfohlen, der begleitende Arbeitskreis hat die Maßnahmen daher verworfen:

- Verlängerung Linie 6 zur Hochschule (zu prüfender Maßnahmenvorschlag zur Verdichtung des Angebots zur Hochschule). Die Verlängerung von der Endhaltestelle in der Auwaldsiedlung zur Hochschule würde eine deutlich längere Fahrzeit für die Fahrgäste bedeuten, zudem ist eine Wende zukünftig im Bereich der Hochschule nicht möglich, so dass die Linie darüber hinaus geführt werden müsste, was einen Fahrzeugmehrbedarf erzeugt. Letztlich wäre die Linie wegen des Umweges und der deutlich längeren Fahrzeit (8 Minuten länger bis zur Hochschule) für die meisten Fahrgäste gegenüber der Linie 3 nicht attraktiv. Fahrgäste aus der Auwaldsiedlung sind nur in geringer Zahl zu erwarten. Daher wird die Verlängerung nicht empfohlen.
- Verdichtung Linie 1: Eine Verdichtung dieser hochfrequentierten Linie auf einen 15-Minuten-Takt ist mit hohen Kosten verbunden (bis zu 790.000 Euro im Jahr), die einzelnen Streckenabschnitte der Linie werden jedoch teilweise überlagernd auch von anderen Linien bedient, daher ist diese Verdichtung nachrangig und zu kostenintensiv.
- Prüfung Ringlinie zwischen Innenstadt und Bahnhof: Eine Ringlinie Hauptbahnhof – Seligenthaler Straße – Altstadt – Obere Altstadt – Ländtorplatz – Luitpoldstraße – Klinikum – Hauptbahnhof ist an eine Innenstadtdurchfahrung gebunden. Die gesamte Linie ist ebenfalls mit sehr hohen Kosten verbunden und bedient Strecken, die bereits sehr dicht bedient sind und staugefährdet sind. Wenn eine Innenstadtdurchfahrung möglich ist, sollte sie wie in den Kapiteln 6.3 und 6.4

beschrieben mit den Linien 7 und 10 durchgeführt werden, die somit die direkten Verbindungen zwischen Unterer und Oberer Altstadt bis hin zur Grieserwiese schaffen können.

- Die Anbindung des Südbahnhofs ist grundsätzlich wünschenswert und wäre mit der Linie 7 – vorzugsweise bei Durchbindung bis zur Altstadt – möglich. Hierzu wäre ein verdichtender zusätzlicher Ast der Linie 7 einzurichten, z.B. zwischen Kreiskrankenhaus und Innenstadt. Es besteht das Problem, dass aufgrund der fehlenden Zugkreuzung an diesem Bahnhof und der wenig dichten Taktung der Züge Anschlüsse zur An- und Abfahrt der Züge schwer möglich sind. Sie erforderten entweder eine sehr dichte Taktung der Fahrten oder die Beschränkung des Anschlusses in eine Richtung (Innenstadt oder Kreiskrankenhaus). Andernfalls entstünden sehr lange Wartezeiten auf den Anschluss. Aufgrund der zu erwartenden Kosten und eines eher geringen Fahrgastpotenzials, wird die Maßnahme zunächst nicht zur Aufnahme in den Nahverkehrsplan empfohlen.
- Die Prüfungen zum geforderten 20-Minuten-Takt im gesamten Netz sind im Kapitel 6.1 beschrieben

**Ergebnis:**

⇒ **beschlossen:** Keine Umsetzung

#### 6.14 Ergänzendes On-Demand-Angebot in der Stadt Landshut

Generell sind On-Demand-Angebote nur sinnvoll für den ländlichen Raum in Nebenverkehrszeiten oder für Orte mit fehlender Busbedienung sowie in städtischen Gebieten in Schwachlastzeiten zu empfehlen.

Da die Stadt Landshut über ein umfangreiches Bus-Angebot zu den Haupt- und Nebenverkehrszeiten am Werktag und am Wochenende verfügt und das Stadtgebiet damit nahezu komplett erschlossen ist, ist ein On-Demand-Angebot ausschließlich für die Schwachlastzeiten (siehe hierzu die Definition der Verkehrszeiten in Kapitel 2.4.1) zu empfehlen.

Im Stadtverkehr mit gut bündelbarer Nachfrage ist es sinnvoll, die Bedienung gut getaktet mit Bussen durchzuführen. Zusätzliche Bedarfsverkehre (Beispiel Linie 9) sind nur denkbar in Stadtteilen ländlicher Prägung, in denen die Bündelbarkeit nicht gegeben ist. Um keine Kannibalisierungseffekte auszulösen, wird daher empfohlen, On-Demand-Verkehre ausschließlich in den Schwachverkehrszeiten anzubieten.

Möglich wäre ein Angebot zum Beispiel Montag-Sonntag zwischen 19:00 Uhr bis etwa 1:00 Uhr, am Wochenende ggf. auch länger in der Nacht, z.B. als Ersatz der Abendlinien 104, 105, 109, 110. Der Vorteil zu diesen Tageszeiten ist insbesondere die Bedienung virtueller Haltestellen, so dass nachts keine langen Fußwege zurückgelegt zu werden brauchen, was dem Sicherheitsgefühl im Besonderen dient.

Dieses Angebot sollte dann zu den Bedingungen des Linienbedarfsverkehrs entsprechend den Vorgaben des §44 PBefG gestaltet werden (siehe hierzu auch Kapitel 7.2). Das bedeutet:

- Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung
- Keine Fahrplanbindung
- ohne festen Linienweg
- zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten (ggf. virtuelle Haltestellen)
- App-basiert (Anrufzentrale führt zu sehr hohen Kosten durch Personal bzw. durch ausgelagerte Dienstleistung) innerhalb eines festgelegten Gebietes und
- zu festgelegter Bedienzeiten
- Es besteht keine Rückkehrpflicht (des Fahrzeugs nach jeder Fahrt zum Standort),
- Jedoch eine Beförderungspflicht und Betriebspflicht

Es wird empfohlen, die Organisation des Angebots entsprechend der Betreuung der Busverkehre in die Hand des kommunalen Unternehmens Stadtwerke Landshut zu legen. Dennoch ist es möglich, dass entsprechende professionelle Anbieter das operative Geschäft wie die Disposition und den Fahrzeugeinsatz durchführen. Hierbei ist die Einbindung von bestehenden Taxiunternehmen für den Fahrdienst denkbar und zu prüfen.

### **Haltestellen und Fahrweg:**

Bedient werden sollten alle ÖPNV-Haltestellen sowie flächendeckend weitere virtuelle Haltestellen im Bediengebiet der ersetzten Linien. Diese sind in der Buchungs-App hinterlegt, somit kann auch kartenbasiert der Fußweg vom Standort des Nutzers zur Haltestelle angezeigt werden. Eine Haustürbedienung ist aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Es bestehen keine festen Linienwege und kein fester Fahrplan. Fahrten finden allerdings nur statt, wenn sie auch vorher gebucht wurden.

### **Buchung:**

Die Buchung soll per App geschehen, nach Eingabe von Start und Ziel wird dem Fahrgast mitgeteilt, wann ein Fahrzeug zur Verfügung steht und wo er oder sie sich einfinden soll. Die Wartezeiten können dabei minimiert werden, grundsätzlich ist aber eine Bündelung von Nachfrage anzustreben, auf jeder Fahrt sollen möglichst viele Fahrgäste mitgenommen werden können. Für Kundinnen und Kunden entsteht dabei das Risiko, dass die Fahrt nicht genau pünktlich stattfindet. Die Kapazitätsgrenze ist früh erreicht, so dass der Betreiber für ausreichend Mitfahrmöglichkeiten sorgen muss.

Ob Möglichkeiten einer telefonischen Buchung angeboten werden, ist abzuwägen. Durch die notwendige Verfügbarkeit entstehen zusätzliche Kosten. Möglich ist, die Zeitfenster für den Anruf auf die Öffnungszeiten der Servicestellen der SWL zu beschränken, die Vorlaufzeiten für den Anruf können sich damit erhöhen gegenüber der Nutzung der App.

### **Fahrzeuge:**

Grundsätzlich sollte auch mindestens ein barrierefreies Fahrzeug zur Verfügung stehen, das dann speziell angefordert werden kann. In der Regel ist von Fahrzeugen mit sechs Fahrgastplätzen auszugehen.

### **Tarif:**

Ob der MVV-Tarif angeboten wird, gilt es noch im Detail abzustimmen.

### **Kosten für die Stadt Landshut**

Es ist mit einem Defizit von 100.000 bis 150.000 Euro jährlich inclusive der Fahrzeuge zu rechnen (zuzüglich Beschaffung der Dispositionssysteme).

### **Weitere Optionen:**

- Entsprechend der ersten Angebote in der Stadt Landshut und deren Evaluation ist eine Ausweitung auf umliegende Orte denkbar, die im Bereich der Stadtverkehre liegen. Die Evaluation sollte die Fahrgastentwicklung und die Kostenentwicklung dokumentieren.
- Die Möglichkeit einer Bedienung auch mit durchgängig barrierefreien Fahrzeugen ist zu prüfen.
- Sonntags ist ein Betrieb auch tagsüber denkbar in weiteren Ausbaustufen, insbesondere dort, wo der Busverkehr sehr ausgedünnt ist.

### **Prüfauftrag für das weitere Vorgehen**

On-Demand wird als weiterführender Prüfauftrag im NVP beschlossen. Hierbei werden die Vor- und Nachteile in einer separaten Konzeptstudie abgewogen. Die Einführung eines konkreten Systems ist nicht Teil des NVPs. In dieser Konzeptstudie ist zu erörtern:

- Rechtliche Voraussetzungen nach PBefG § 44 „Linienbedarfsverkehr“, ggf. Vorgaben nach PBefG § 50 „Gebündelter Bedarfsverkehr“
- Vielzahl von virtuellen Haltestellen oder Zulässigkeit einer Tür-zu-Tür-Bedienung
- Art der Fahrzeuge
- Räumliche und zeitliche Ausprägung, Bediengebiet, Betriebszeiten

- Operativer Betrieb und Zentralen- und Bestellsystem: Mobile App (ggf. gemeinsames System mit Landkreis, zum Beispiel Mobility-Inside vom LAVV) oder ggf. auch kostenintensive Telefonzentrale
- Wie und durch wen wird die operative Durchführung getätigt
- Organisation: von vollständiger Integration in den Verkehrsverbund bis hin zu eigenwirtschaftlichen Angeboten
- Kostenmodelle und Integration ins Tarifsysteem
- Verträglichkeit mit dem bestehenden Liniennetz und den Bedingungen des Taxiangebots muss nachgewiesen werden.

## 6.15 Finanzierungsbedarf der Maßnahmen in der Stadt Landshut

Seitens der Stadt liegen die Zuständigkeiten für die Aufrechterhaltung des Verkehrsbetriebs bei den Stadtwerken Landshut. Die Vereinbarung liegt in Form eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages vor, der bis 2026 gültig ist.

In einem Beschluss des Finanz- und Wirtschaftsausschusses vom 01.07.2021 wurde für die weiteren Planungen ein Rahmen von 750.000 € pro Jahr für das zusätzlich entstehende Defizit gesetzt.

Für die nun beschlossenen Maßnahmen wurde das zu erwartende Defizit abgeschätzt. Die Kosten setzen sich zusammen aus den Kosten

- für Fahrzeuge (jährliche Kosten für die Anschaffung unter Zugrundlegung von Zinsen und Abschreibung)
- für das Fahrpersonal bezogen auf die Fahrereinsatzstunden
- für die Kilometerleistung (Wartung und Treibstoff)

Gegengerechnet werden die zu erwartenden Einnahmen aus Fahrgastgewinnen (berechnet über Elastizitätenansätzen aus der Standardisierten Bewertung).

Damit entsteht das folgende zusätzliche abgeschätztes Defizit:

Maßnahme	Zu erwartendes zusätzliches Defizit Jährliche Betriebskosten [EURO/Jahr]
Linie 5: Anpassung des Linienwegs und Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt	250.000 EURO
Linie 7: Durchbindung durch die Innenstadt (Spiegelgasse / Josef-Deimer-Tunnel)	140.000 EURO
Linie 8: Verlängerung einer Fahrt pro Stunde vom Hauptbahnhof zum Ländtorplatz	40.000 EURO
Linie 10: Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt	200.000 EURO
Linie 11: Teilverdichtung auf einen 30-Minuten-Takt und angepasster Linienweg zur Erschließung der Wohnbebauung „Hitachi-Gelände“	140.000 EURO
<b>Summe jährliches zusätzliches Defizit</b>	<b>770.000 EURO</b>

Tabelle 28: Richtwerte der Haltestelleneinzugsradien in der Stadt Landshut

## 7 ÖPNV-Entwicklung und Maßnahmendefinition für den Landkreis Landshut

Im Kapitel 5 wurde der Handlungsbedarf dargestellt sowie der durch den Landkreis Landshut festgesetzte zu erwartende Defizitrahmen. Auf dieser Grundlage wurden Maßnahmen geplant und im Zuge der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Städte und Gemeinden (siehe Kapitel 8.1) modifiziert. Hierzu wurden die vorgeschlagenen Anpassungen mit einer gutachterlichen Empfehlung versehen. Im Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Regionalmanagement am 07.03.2023 wurden dann die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen beschlossen.

Nicht gefolgt wurde dabei der Empfehlung, die gesamte „Landshuter 8“ im 60-Minuten-Takt zu bedienen. Der südliche Ring soll - um innerhalb des gesetzten Kostenrahmens zu bleiben – im 120-Minuten-Takt betrieben werden.

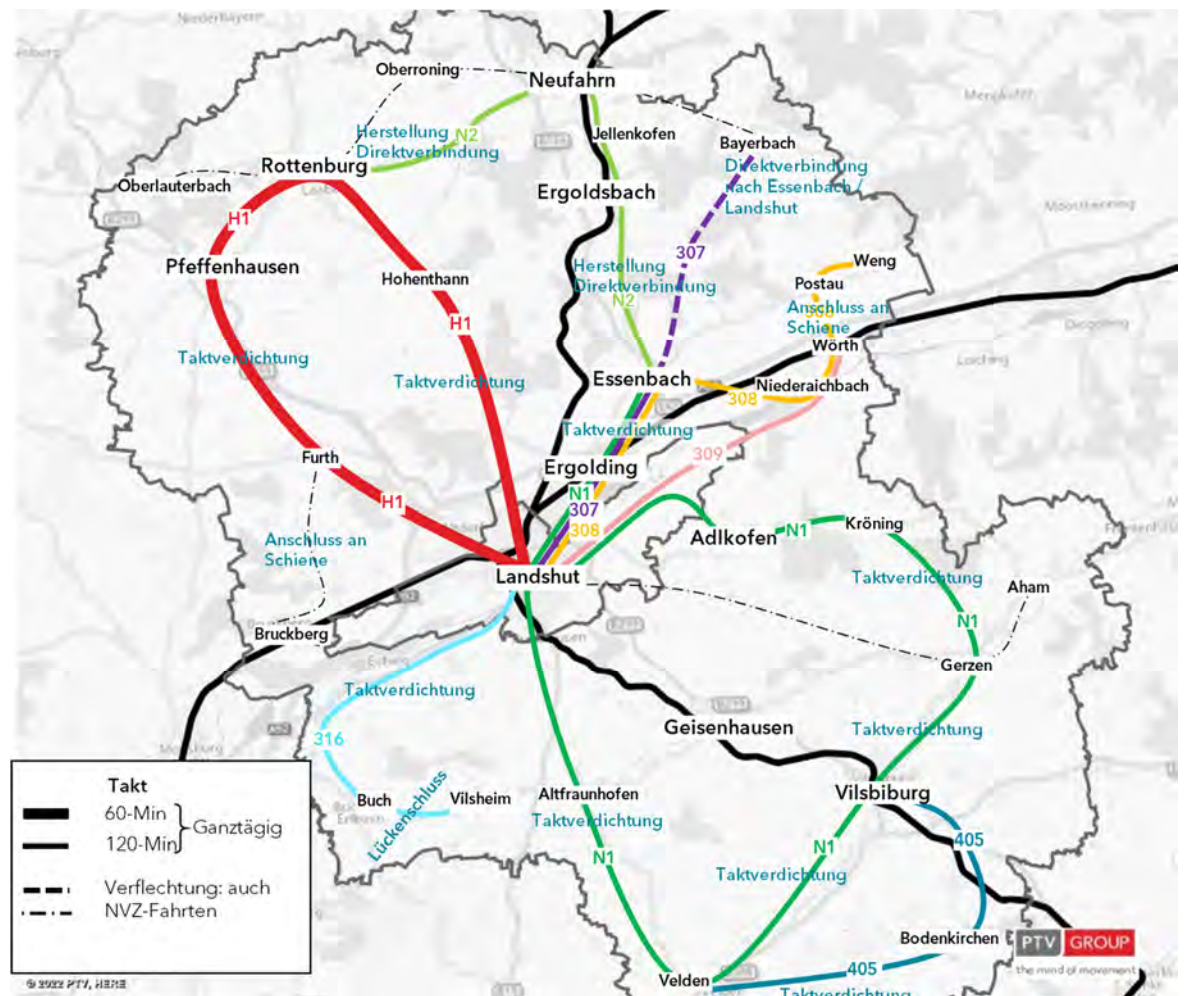
### 7.1 Linienkonzept im Landkreis Landshut

Das beschlossene Konzept folgt folgenden Prämissen, die sich aus dem Handlungsbedarf ableiten lassen:

- Rückgrat des Angebots ist außer den Schienenverkehren des SPNV die vorgesehene „Landshuter Acht“, die ausgehend vom Zentrum Landshut den nördlichen und den südlichen Landkreis Landshut mit je einer Ringlinie bedient. Ergänzend werden weitere Linien – in der Regel auf bestehenden Linienwegen vereinheitlicht und getaktet bedient. Grundsatz ist, dass der Schülerverkehr nicht angetastet wird. Allerdings sollen Fahrten eingespart werden, die im Rahmen des neuen Angebots bedient werden.
- Die Hauptachsen werden entweder mit dem (unveränderten) Angebot des SPNV bedient oder mit einem tagesdurchgängigen Busangebot im Stundentakt. Nicht durch den SPNV bedient werden heute ausschließlich die Relationen Landshut – Rottenburg a.d. Laaber und Landshut – Essenbach, hierfür werden Busverkehre geplant. Ergänzend wird der nördliche Landkreis zwischen Rottenburg a.d. Laaber und Landshut mit einem Ring bedient, der auch die Gemeinden Altdorf, Furth, Weihmichl, Pfeffenhausen, Rottenburg a.d. Laaber, Hohenthann und Ergolding miteinander verbindet.
- Die Hauptachse Landshut – Essenbach wird ebenfalls verdichtet und tagesdurchgängig bedient. Hier sind drei Linien im 120-Minuten-Grundtakt vorgesehen (Linien N1, 307 und 308), die zeitlich versetzt bedienen sollen (also etwa alle 40 Minuten)
- Die Nebenachsen werden ebenfalls tagesdurchgängig getaktet bedient, weitgehend werden sie durch die beiden Ringlinien abgedeckt, teilweise werden ergänzende Angebote vorgesehen.
- Der Nahverkehrsplan als Rahmenplan lässt im Landkreis Landshut die Feinplanung offen. Es wurden bei der Planung Fahrzeiten insofern beachtet, als Umläufe sinnvoll gestaltet und der Fahrzeug- und Fahrpersonaleinsatz effizient durchgeführt werden können. Die tatsächliche Ausgestaltung ist aber bei Umsetzung der Linien zu klären, hier besteht auch die Offenheit für Anpassungen. Ein Beispiel ist die südliche Ringlinie: Da die Nachfrage zwischen den Raum um

Gerzen und dem Raum um Velden gering ist, ist eine Aufteilung der Linie in zwei Äste Vilsbiburg – Gerzen-Landshut und Vilsbiburg – Velden – Landshut bei Bedarf möglich, wenn dies die Umlaufbildung und betriebliche Machbarkeit vereinfachen sollte. In ähnlicher Weise ist eine Teilung der nördlichen Ringlinie in Rottenburg a.d. Laaber vorstellbar. Dies ist auch abhängig von der Realisierbarkeit von Anschlüssen an andere Linien, insbesondere des SPNV an den Bahnhöfen.

Im Einzelnen sind die neuen oder angepassten Angebote in Abbildung 42 dargestellt. Nicht dargestellt sind hierbei die bisherigen Linien des Kreises, soweit sie unverändert bleiben.



Quelle: Darstellung PTV

Dargestellt sind nur neue oder gegenüber dem Status quo veränderte Linien. Darüber hinaus bleiben alle weiteren Linien des Analysezustandes im Grundsatz erhalten.

Abbildung 42: Linienkonzept Landkreis Landshut

Die vorgesehenen neuen Linien werden im Folgenden beschrieben. Die Liniennamen „Liniename H1, N1 und N2“ sind als Arbeitstitel zu verstehen, sie besagen, dass hier eine neue Hauptlinie (H) und zwei neue Nebenlinien (N) vorgesehen sind, die getaktet verkehren.

Die Linien dienen einer deutlichen Verbesserung der Bedienung, da sie merkbare Takte aufweisen und tagesdurchgängig zur Verfügung stehen. Hierdurch wird die mangelhafte Bedienung auf den

wichtigen Achsen jenseits der Schiene deutlich verbessert. Ausgewählte Haltestellen der so bedienten Linien sollen auch als Verknüpfungspunkt zu On-Demand-Angeboten in der Flächenerschließung dienen.

### 7.1.1 H1: Nördliche Ringlinie der „Landshuter Acht“

Die Hauptlinie verkehrt während folgender Zeiten in der beschriebenen Taktung:

#### **Montag-Freitag:**

- Vor 06:00 Uhr: Eine Fahrt ab Rottenburg in Richtung Landshut auf beiden Fahrwegen
- 06:00 – 18:00 Uhr: 60-Minuten-Takt in beide Richtungen
- Nach 18:00 -22: 00 Uhr 120-Minuten-Takt in beide Richtungen

#### **Samstag:**

- 06:00 – 20:00 Uhr: 120-Minuten-Takt in beide Richtungen

#### **Sonntag:**

- 08:00 – 18:00 Uhr: 120-Minuten-Takt in beide Richtungen

Der Linienweg ist gegenläufig zu bedienen und im Zuge der Umsetzung im Detail festzulegen. Folgender Verlauf ist in jedem Falle vorgesehen:

- Start- und Endpunkt ist der Hauptbahnhof in Landshut, ein Anschluss an die Züge in und aus Richtung München ist möglichst vorzusehen.
- Bedient werden sollen möglichst ohne Umwege die Gemeinden Altdorf, Furth, Weihmichl, Pfaffenhausen, Rottenburg a.d. Laaber, Hohenthann, Ergolding in beide Richtungen. Hierbei werden die Hauptorte bedient, Haltestellen sind auch in den dazwischen liegenden Orten vorzusehen, jedoch sollen Umwegfahrten zur feineren Erschließung der Orte nicht stattfinden.

### 7.1.2 N1: Südliche Ringlinie der „Landshuter Acht“

Empfehlenswert wäre auch hier eine stündliche Bedienung, jedoch wird das Mittelzentrum Vilsbiburg auch mit dem SPNV bedient, so dass die Linie ausschließlich Nebenachsen bedient. Auf Grundlage des in den Kreisgremien beschlossenen finanziellen Rahmens wurde hier daher von einer Bedienung im Stundentakt abgesehen, der Grundtakt beträgt hier 120 Minuten. Die Nebenlinie verkehrt somit während folgender Zeiten in der beschriebenen Taktung:

#### **Montag-Freitag:**

- Vor 06:00 Uhr: Eine Fahrt ab Vilsbiburg in Richtung Landshut auf beiden Linienwegen
- 06:00 – 20:00 Uhr: 120-Minuten-Takt in beide Richtungen

#### **Samstag:**

- 08:00 – 20:00 Uhr: 120-Minuten-Takt in beide Richtungen

### **Sonntag:**

- 10:00 – 18:00 Uhr: 120-Minuten-Takt in beide Richtungen

Der Linienweg ist gegenläufig zu bedienen und im Zuge der Umsetzung im Detail festzulegen. Folgender Verlauf ist in jedem Falle vorgesehen:

- Der Ring beginnt und endet am Hauptbahnhof in Landshut, ein Anschluss an die Züge in und aus Richtung München ist möglichst vorzusehen. Der Linienweg soll die Bedienung der Hochschule in Landshut einschließen und von dort nach Adlkofen führen.
- Vom Hauptbahnhof Landshut aus soll ein Linienast über Ergolding nach Essenbach führen, wo die Linien startet und endet. Sie soll dort den neuen Standort des Landratsamtes Landshut bedienen.
- Bedient werden sollen möglichst ohne Umwege die Gemeinden Adlkofen, Kröning, Gerzen, Vilsbiburg, Velden, und Altfraunhofen. Hierbei werden die Hauptorte bedient, Haltestellen sind auch in den dazwischen liegenden Orten vorzusehen, jedoch sollen Umwegfahrten zur feineren Erschließung der Orte nicht stattfinden. Ebenso wurde dem Wunsch der Gemeinde Aham nach einer Einbeziehung in die Linie aus Kostengründen nicht entsprochen (Beschluss des der Finanz- und Wirtschaftsausschuss Februar 2023).
- Weitere Umsteigepunkte sollen festgelegt werden (z.B. Bahnhöfe Vilsbiburg oder Geisenhausen). Die Realisierung von Anschlüssen ist abhängig von der Bedienung der Schienenstrecke und so zu gestalten, dass wirtschaftliche Umläufe dennoch möglich sind und Fahrzeiten für durchfahrende Fahrgäste nicht deutlich verlängert werden.

### **7.1.3 N2: Verbindungslinie Rottenburg – Neufahrn – Jellenkofen – Ergoldsbach – Essenbach**

Eine weitere neue Linie soll das Angebot im nördlichen Landkreis ergänzen. Sie verbindet im 120-Minuten-Grundtakt das Mittelzentrum Rottenburg mit dem Bahnhof Neufahrn, der vom SPNV häufiger angedient wird als der Bahnhof Ergoldsbach. Die Linie führt weiter über Jellenkofen, Ergoldsbach nach Essenbach und soll außer dem Zentrum dort auch das Landratsamt Landshut andienen. So ist die Erreichbarkeit von Essenbach auch aus dieser Richtung alle zwei Stunden gegeben. Die Linie soll dasselbe Betriebskonzept verfolgen wie bei der Linie N1 beschrieben.

Weitere Umsteigepunkte sollen festgelegt werden (z.B. Bahnhöfe Neufahrn oder Ergoldsbach). Die Realisierung von Anschlüssen ist abhängig von der Bedienung der Schienenstrecke und so zu gestalten, dass wirtschaftliche Umläufe dennoch möglich sind und Fahrzeiten für durchfahrende Fahrgäste nicht deutlich verlängert werden.

#### 7.1.4 Weitere Linien auf Nebenachsen

Ebenfalls mit dem Betriebskonzept wie unter der Linie N1 beschrieben sollen folgende Linien verkehren (Grundtakt 120-Minuten):

**Linie 316:** Linienweg: Landshut – Eching/Viecht – Niedererlbach – Buch (– Vilsheim, wenn betrieblich sinnvoll)

**Linie 309:** Landshut Hauptbahnhof – Hochschule – Niederaichbach – Bahnhof Wörth

**Linie 307:** Landshut Hauptbahnhof – Essenbach – (Weiterführung als Verflechtung 3 bis Bayerbach)

**Linie 308:** Landshut Hauptbahnhof – Essenbach – Niederaichbach – Bahnhof Wörth – Postau – Weng

**Linie 405:** Vilsbiburg – Bodenkirchen – Velden

#### 7.1.5 Linienangebot auf den Verflechtungen 3 (Anbindung von Orten über 500 Einwohner

Teilweise sind die dargestellten Verflechtungen 3 (siehe Abbildung 22: Relationskategorien im Landkreis Landshut) bereits von den Linien auf den Nebenachsen mit abgedeckt (wie z.B. Vilsheim, Weng und Bayerbach). Für eine verbesserte Anbindung der übrigen größeren Orte soll eine Hin- und Rückfahrmöglichkeit auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten ermöglicht werden, mit Fahrtmöglichkeit vormittags und nachmittags. Hier ist kein Taktverkehr vorgesehen. Der Abstand zwischen Hin- und Rückfahrt sollte mindestens 1-2 Stunden betragen.

Die Linienwege dieser Linien sind wie folgt einzurichten und können auf bestehende Verbindungen aufbauen:

- Rottenburg – Oberroning – Neufahrn (zur Anbindung der Einwohner von Oberroning an Rottenburg und an den Bahnhof Neufahrn)
- Eine Verbindung von Furth nach Bruckberg (Bahnhof)
- Eine Verbindung von Aham nach Landshut (ggf. über Gerzen)

Für diese Linien ist folgendes Betriebskonzept (zusätzlich zum notwendigen Schülerverkehr) vorzusehen:

##### **Montag-Freitag:**

- Vormittags je eine Hinfahrt zwischen 8:00 und 10:00 Uhr zum Zentrum und eine Rückfahrt zwischen 10:00 und 12:00 Uhr
- Nachmittags je eine Hinfahrt zwischen 14:00 und 16:00 Uhr zum Zentrum und eine Rückfahrt zwischen 16:00 und 18:00 Uhr

**Samstag:**

- Vormittags je eine Hinfahrt zwischen 8:00 und 10:00 Uhr und zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr zum Zentrum und je eine Rückfahrt nachmittags zwischen 12:00 und 14:00 Uhr und zwischen 14:00 und 16:00 Uhr

**Sonntag:**

- Sonntags ist keine Bedienung vorgesehen

### 7.1.6 Angebot auf den Verflechtungen 1 und 2

Die Verflechtungen 1 und 2, die die Verbindung zwischen kleinen Orten unter 500 Einwohnern und den zugehörigen Zentren herstellen, werden derzeit ausschließlich mit Schwerpunkt auf dem Schülerverkehr bedient. Hierfür ist, um den Kostenrahmen des Landkreises Landshut nicht zu sprengen im Busverkehr kein ergänzendes Angebot vorgesehen, soweit die Orte nicht an den Linienwegen der höherwertigen Linien liegen und sowieso mitbedient werden. Diese Orte sowie eine Vielzahl von Einzelhäusern sollen im Rahmen des unten beschriebenen Linienbedarfsverkehrs bedient werden.

### 7.1.7 Mehrleistung und Kostenrahmen der vorgesehenen Angebotsverbesserung und Umsetzung der Maßnahmen

Bezogen auf das Angebot des Analysefahrplans (2019) wird mit dem beschriebenen Angebot eine Mehrleistung von gut 20 % realisiert.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Regionalmanagement hatte für die Planung einen Rahmen für ein zusätzliches jährliches Defizit von ca. 1,5 Mio. bis 3 Mio. Euro gesetzt.

Für die nun beschlossenen und beschriebenen Maßnahmen ist von einem zusätzlichen Defizit von maximal 1,8 bis 2 Mio. Euro jährlich auszugehen.

Nicht berücksichtigt sind hierbei jedoch die Kostensteigerungen, die aufgrund der Inflation 2022/2023 und weiterer Effekte wie die Einführung des Deutschlandtickets entstehen können.

Die Umsetzung des gesamten Konzeptes ist abhängig von den Laufzeiten der derzeitigen Linienkonzessionen. Im Falle der Umsetzung in Linienbündeln ist ggf. zu warten, bis die Konzession der letzten Linie im Bündel ausläuft.

## 7.2 Ergänzender Linienbedarfsverkehr („On-Demand“)

Bei der flächendeckenden Bedienung sind dem Linienverkehr im Landkreis Landshut deutliche Grenzen gesetzt. Neben den Orten, Gemeinden und Städten mit über 500 Einwohnern, deren Bedienung tagesdurchgängig mit dem Linienbusverkehr sinnvoll ist, bestehen im Landkreis Landshut nicht nur kleinere geschlossene Ortschaften, sondern auch eine Vielzahl von Einzelhäusern und -höfen.

Um diese regelmäßig zu bedienen, bedarf es einer gesonderten nachfrageabhängigen Bedienform.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht entweder klassische Formen des ÖPNV (§42 PBefG) wie Anrufsammeltaxis, Rufbus oder ähnliches vor oder aber die Einrichtung von sogenannten „Linienbedarfsverkehren“ (§ 44 PBefG), die im Wesentlichen das beschreiben, was gängig unter On-Demand-Angebot verstanden wird. Während die klassischen Angebote über einen festen Fahrplan und über feste Haltestellen verfügen, zeichnet sich der Linienbedarfsverkehr im PBefG wie folgt aus:

- Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung
- ohne festen Linienweg
- zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten (ggf. virtuelle Haltestellen)
- innerhalb eines festgelegten Gebietes und
- zu festgelegter Bedienzeiten
- Es besteht keine Rückkehrpflicht (des Fahrzeugs nach jeder Fahrt zum Standort)
- Jedoch eine Beförderungspflicht und Betriebspflicht

Gemäß den Vorschriften im PBefG soll der Aufgabenträger Vorgaben im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabbekanntmachung zu Beförderungsentgelten und -bedingungen formulieren. Hierbei ist es möglich, den Verbundtarif anzuwenden und Zuschläge zu erheben.

Für den Landkreis Landshut und seine disperse Siedlungsstruktur bietet sich dies an, um ohne festen Linienweg die Orte an virtuellen Haltestellen zu bedienen. Die Auskunft-, Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeit über eine App bietet den Vorteil, dass die nächste virtuelle Haltestelle vom Standort des Fahrgastes aus direkt mit Fußwegbeschreibung dargestellt werden kann.

Für die Planung ist zu empfehlen, dass vorher Umwegfaktoren unter Berücksichtigung der Raumstruktur festgelegt werden. Hier ist zwischen der Angebotsqualität und der betrieblichen Effizienz abzuwägen. Stets muss aber gelten, dass die Anschlusssicherung (zum Beispiel an den SPNV oder an dicht bediente Buslinien) gegenüber tolerierten Umwegen Vorrang hat.

### **Konzept des Landkreises Landshut für Bedarfsverkehre**

Der Landkreis Landshut hat unabhängig von der Erarbeitung des Nahverkehrsplans ein Konzept erarbeiten lassen für Linienbezogene Bedarfsverkehre. Das Konzept geht von einer Bedienung in 12 Sektoren aus. Der Landkreis hat sich für eine Variante entschieden, bei der innerhalb der Sektoren auf einem festen Linienweg bedient wird, der je nach Abruf des Angebots aber auch abgekürzt befahren werden kann. Vorgesehen ist, die zeitlichen Lücken zu einem 120-Minuten-Takt auf den bestehenden Linienwegen zu schließen. Ausgerichtet sind die Linien jedoch an Umsteigepunkten wie den Bahnhöfen, den Endpunkten des Stadtverkehrs Landshut. Bei Umsetzung kann auch das Angebot der „Landshuter“ 8 einbezogen werden und es können dort weitere Umsteigepunkte definiert werden.

Vorgesehen ist folgende Bedienung an den Wochentagen

**Montag-Freitag:** 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr und 09:00 Uhr bis 22:00 Uhr

**Samstag:** 08:00 Uhr bis 22:00 Uhr

**Sonntag:** 08:00 Uhr bis 20:00 Uhr

Dieses Konzept mit dem dort festgelegten Betriebsszenario 1 wurde am 13.12.2021 vom Kreistag zur Umsetzung beschlossen und geht daher nachrichtlich in diesen Nahverkehrsplan ein.

Bei der Umsetzung sollte geprüft werden, ob weitere Anknüpfungspunkte aus dem Linienkonzept der Landshuter Acht übernommen werden können. Grundsätzlich ist denkbar, dass der Bedarfsverkehr vor Umsetzung der Buslinienkonzepte umgesetzt werden kann. In diesem Falle ist jedoch eine Anpassung im Zuge der sukzessiven Umsetzung des Busverkehrs vorzunehmen. Die Verkehre unterliegen voraussichtlich der Einordnung nach § 42 PBefG und gehören damit eher zu den traditionellen Bedarfsverkehren.

Es ist mit jährlich steigenden Kosten (abhängig von Bekanntheit und Abrufung) von zunächst ca. 134.000 Euro bis hin zu 380.000 Euro zu rechnen. Dies kann teilweise durch Fördermittel gedeckt werden.

Die Details hierzu können im Bericht<sup>13</sup> eingesehen werden.

---

<sup>13</sup> Landkreis Landshut, Regionalmanagement für Stadt und Landkreis Landshut: Konzeption für Bedarfsverkehre im Landkreis Landshut (DB Regio Bus, RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, September 2021)

## 8 Beteiligung

### 8.1 Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

Im Juli 2022 fanden mehrere Veranstaltungen zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt Landshut und im Landkreis Landshut statt.

In der **Stadt Landshut** wurde zu einer Veranstaltung eingeladen, in der die Auswertungen zu den Schwachstellen und erste Ideen zu Maßnahmen vorgestellt wurden. Sowohl im Plenum als auch im kleinen Kreis an Stellwänden konnten die Bürgerinnen und Bürger dazu ihre Fragen stellen und Ihre Anregungen einbringen.

Festgehalten werden können

- Zustimmung zu vorgesehenen Taktverdichtungen auf den Linien 3, 5 und 10
- Zustimmung zur angedachten Innestadtdurchfahrt
- Vorschläge zu Beschleunigungsmaßnahmen wie Busspuren

Im Ergebnis führte dies zur Prüfung weiterer Maßnahmen wie die Verdichtung der Linie 5.

Im Nachgang zur Veranstaltung wurde von einer Reihe von Innenstadtbewohnern die Innestadtdurchfahrt wiederum kritisch gesehen. In einer Veranstaltung kam es zum Austausch von Informationen und Lösungsansätzen zwischen der Verwaltung und Anwohnenden der Kirchgasse. Hierbei wurden die Risiken aber auch Chancen einer Innestadtdurchfahrt durch die Kirchgasse dargestellt.

Im **Landkreis Landshut** fanden zwei Abendveranstaltungen statt, in Altfraunhofen und in Rottenburg a.d. Laaber.

Aus diesen Veranstaltungen war vor allem der Wunsch nach barrierefreien Bussen und Bushaltestellen festzuhalten.

Die getakteten Linien der „Landshuter Acht“ fanden Zustimmung, hier bestand auch für andere Orte der Wunsch nach einem getakteten Angebot sowie ein Studentakt auch auf der südlichen Schleife.

### 8.2 Beteiligung der Städte und Gemeinden im Landkreis Landshut

Schon im Vorfeld zur Bearbeitung des Nahverkehrsplans waren die Städte und Gemeinden aufgefordert sowohl wichtigen Daten (z.B. zu Einwohnerzahlen in den Ortsteilen oder Informationen zu geplanten Neubaugebieten) sowie Wünsche zum ÖPNV-Angebot zuzuliefern. Alle genannten Daten wurden ausgewertet und gingen in die Bearbeitung und vor allem in die Schwachstellenanalyse ein.

Die Städte und Gemeinden im Landkreis Landshut waren teilweise im begleitenden Arbeitskreis vertreten, außerdem fand ebenfalls im Juli 2022 eine Veranstaltung speziell für die Gemeinden im Kreis statt, in der die bis dahin vorliegenden Planungsstände vorgestellt wurden.

Hier gab es Wünsche zur besseren Busanbindung von vielen Orten, insbesondere der Wunsch nach Einbindung in die Landshuter Acht aus Aham, Weihmichl und Geisenhausen sowie der Wunsch nach kreisüberschreitenden Linien.

Alle Vorschläge wurden gutachterlich geprüft und eine Empfehlung dem Ausschuss vorgelegt, der unter Beachtung der finanziellen Auswirkungen letztlich das nun vorliegende Konzept beschlossen hat.

### 8.3 Formale Beteiligung

Nach Entwurfserstellung schließt sich die formale Beteiligung am Nahverkehrsplan an. In diesem Anhörungsverfahren werden Nachbaraufgabenträger, Verkehrsunternehmen, die Regierung von Niederbayern, die BEG, Sozialverbände, Städte und Gemeinden im Landkreis Landshut und weitere Interessensvertreter zum Entwurf angehört.

## 9 Linienbündelung für den Landkreis Landshut

Für den Nahverkehrsplan wurde eine Linienbündelung gutachterlich beauftragt vor dem Hintergrund, dass nach § 9 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die Genehmigungsbehörde die Genehmigung für eine oder mehrere Linien gebündelt erteilen kann.

Eine Linienbündelung würde zum jetzigen Zeitpunkt die sukzessive Harmonisierung der Laufzeiten von Liniengenehmigungen und zum Harmonisierungszeitpunkt eine gebündelte Vergabe ermöglichen. Diese würde in den Bündeln die Integration der Bedienung, die verkehrlichen (nachfrageseitigen) und wirtschaftlichen Verflechtungen der Linien sowie eine betrieblich optimierte Bedienung sicherstellen. Zudem würde sie die wirtschaftlichen Querausgleich von Linien gewährleisten.

Daher wurde eine Linienbündelung mit verschiedenen Varianten erarbeitet, die jedoch aufgrund des folgenden **Beschlusses des Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Regionalmanagement am 26.06.2023** letztlich nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans wurde:

**„Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Regionalmanagement vertagt den Beschluss zur Linienbündelung. Vorerst soll keine Variante der Linienbündelung als Vorzugsvariante in den Nahverkehrsplan eingearbeitet werden.“**

## 10 Netzdefinition Stadtverkehr Landshut

Im Gebiet der Stadt Landshut verkehren vorwiegend Linien, die eine besonders enge Verflechtung aufweisen und als ein zusammengehöriges Netz vorrangig Verkehrsfunktionen für im Stadtgebiet wurzelnde Verkehrsbedürfnisse erfüllen; sie bilden das Netz „Stadtverkehr Landshut“. Das Stadtgebiet wird darüber hinaus von ÖPNV-Linien bedient, deren Verkehrsfunktion vorrangig in der Verbindung des Stadtgebiets mit anderen Räumen dienen und daher nicht zum Netz „Stadtverkehr Landshut“ zählen. Mit Blick auf die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsversorgung für die städtischen Verkehrsbedürfnisse bildet der „Stadtverkehr Landshut“ aus den im Folgenden genannten Gründen eine Gesamtleistung i.S.v. § 8a Abs. 2 PBefG bzw. ein Linienbündel im Sinne des § 9 Abs. 2 PBefG.

### 10.1 Kriterien der Netzbildung

Bei der Frage, inwieweit Linien einem Linienbündel zugeordnet werden können, sind die verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der Linien sowie die Möglichkeit der integrierten Bedienung auch im Hinblick auf alle Aspekte des Fahrgastkomforts zu beachten.

Unter anderem gehören dazu

- stadtstrukturelle Kriterien:
  - Grenzen der Stadt und der Stadtteile
  - verkehrliche Orientierungen der Bevölkerung
- verkehrliche Kriterien:
  - Liniennetz- und Verknüpfungssystematik zwischen Buslinien
  - ÖPNV-Nachfragestrukturen und deren Potenziale
  - verkehrliche Funktionen und Aufgaben der Linien
- wirtschaftliche / betriebliche Kriterien:
  - Wirtschaftlichkeit einzelner Linien
  - betriebsplanerische Aspekte (Umlauf-, Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung)
  - Querausgleich zwischen starken und schwachen Linien
- Kriterien der integrierten Bedienung:
  - Regie-, Organisations- und Koordinationsaufwand
  - Kundenservice
  - Marketing

Die Zusammengehörigkeit der Linien ist bei Stadtverkehren, welche eine flächenhafte Erschließung und eine integrierte Verkehrsbedienung in jeder Hinsicht erfordern, besonders ausgeprägt. Eine Aufteilung des Gesamtnetzes in mehrere Bündel, beispielsweise in Sektoren ist aus folgenden Gründen in Landshut nicht sinnvoll:

- Die Linienführungen im Netz sind miteinander verschränkt (siehe hierzu detailliert bei „Netzdefinition“).
- Ein Teil der Linien erschließt Streckenabschnitte mit einem gemeinsamen Streckentakt.

- Die wechselseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Einzellinien und Verkehrsarten können durch einen einzelnen Betreiber eines integrierten Gesamtnetzes besser gehandhabt und die Verkehre aufeinander abgestimmt werden.
- Die Linien weisen unterschiedlich starke Auslastungen auf, so dass die Zusammenfassung eine Querfinanzierung ertragsschwacher Linien durch ertragsstärkere Linien erlaubt.
- Ein integrierter Betreiber ist bei betrieblichen Störungen in der Lage, ein übergreifendes, die Stadt und ihre Verkehrsbedürfnisse insgesamt in den Blick nehmendes, Störungsmanagement zu betreiben.
- Der einheitliche Betreiber kann zudem Synergien bei der Nutzung betrieblicher Infrastruktur sicherstellen, zum Beispiel, weil nur eine zentrale Leitstelle erforderlich ist und die Struktur von Betriebshöfen einfacher zu gestalten ist etc.
- Darüber hinaus ermöglicht der einheitliche Betrieb Synergien durch einen flexiblen Einsatz des Personals und der Fahrzeuge im gesamten Stadtgebiet.
- Die Integration des Marketings, der Information, der technischen Ausstattung und des sonstigen Fahrgastkomforts bedarf keiner aufwändigen Koordination.
- Durch die Zuständigkeit eines einzelnen Verkehrsunternehmens, kann den Fahrgästen ein einheitliches Gesamtprodukt angeboten werden.
- Durch das integrierte Gesamtnetz haben die Kunden, die häufig Wegeketten zurücklegen, einen einheitlichen Ansprechpartner zur Verfügung. Widersprüchliche Informationen oder Reibungsverluste bei Anbieterwechseln werden so vermieden. Kundenzentren und Verkaufsstellen decken in ihrem Leistungsspektrum den gesamten Stadtverkehr ab.
- Der administrative Aufwand der Stadt Landshut wird minimiert.

## 10.2 Stadtverkehr Landshut als Gesamtnetz

Der Erhalt des Gesamtnetzes, bestehend aus den von der SWL betriebenen Buslinien als ein Linienbündel ist aufgrund der genannten Kriterien und nach Abwägung der Alternativen für den Stadtverkehr Landshut die vorteilhafteste Lösung zur Erreichung der Ziele des § 8 PBefG.

Das Gesamtnetz besteht überwiegend aus Buslinien, die ausschließlich das Stadtgebiet bedienen. Dazu kommen einige Linien, die auch die Zentren der baulich direkt an Landshut anschließenden Gemeinden bedienen und Teil der Gesamttagglomeration mit ca. 100.000 Einwohnern sind. Aufgrund der engen Verflechtungen zwischen diesen Gemeinden (Ergolding, Altdorf und Kumhausen), ist auch die Bedienung durch Stadtverkehrslinien dort sinnvoll. Die Stadt- und Gemeindegrenzen zwischen den Kommunen werden von den Bürgern kaum wahrgenommen.

Das städtische Busliniennetz in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Landshut soll weiterhin in einem Gesamtnetz und damit in einem Vergabeprozess gebündelt werden.

Dieses Linienbündel umfasst somit folgende Buslinien des Tages- und Nachtverkehrs. Sie weisen alle ein durchgängig getaktetes Angebot auf. Dadurch unterscheidet sich das Angebot deutlich von den Regionalbussen, die unter Aufgabenträgerschaft des Landkreises Landshut stehen und nur in wenigen Fällen eine Taktung aufweisen, in keinem Fall jedoch eine so dichte wie im Stadtverkehr.

### Linien im Tagverkehr (Werktag und Wochenende)

- Linie 1 verbindet als Durchmesserlinie im Stadtgebiet die Wolfgangsiedlung und die Hauptachse durch Achdorf mit der Innenstadt am Ländtorplatz und mit dem Hauptbahnhof. Darüber hinaus bedient sie auch die zentralen Teile von Altdorf und Kumhausen/Preisenberg. Sie gehört zu den Linien, die die Achse Hauptbahnhof – Innenstadt gemeinsam mit anderen Linien regelmäßig verbinden.
- Linien 2 und 12 haben ähnliche Aufgaben wie die Linie 1, Linie 2 bindet ebenfalls den Hauptbahnhof an und verkehrt als Radiallinien zum Ländtorplatz, Linie 12 erschließt Piflas und bindet an die Altstadt an. Beide binden zudem in gemeinsamer Vertaktung Ergolding an.
- Auch die Linie 3 verbindet Hauptbahnhof und Altstadt, schafft die wichtigste Verbindung zur Hochschule und übernimmt einen weiteren Teil der Erschließung der Wolfgangsiedlung.
- Die Linie 6 verbindet ebenfalls den Hauptbahnhof mit der Altstadt und verstärkt die Verbindung nach Altdorf. Zudem erschließt sie die Auwaldsiedlung.
- Die Linien 9 und 11 ergänzen sich in der Erschließung unterschiedlicher Strecken in Richtung Münchnerau. Beide führen zum Hauptbahnhof, Linie 9 verkehrt ebenfalls zur Innenstadt, Linie 11 führt nur bis zur Zweibrückenstraße und erschließt dann Teile von Nikola.
- Die übrigen Linien 4, 5, 7, 8, 10 und 14 binden an die oben genannten Linien an und übernehmen vorwiegend Erschließungsfunktionen in den Stadtteilen von Landshut. Alle bedienen dabei entweder den Bereich Altstadt/Ländtorplatz (4, 5, 7, 10 und 14) oder den Hauptbahnhof (4 und 8).  
Die Linie 4 bedient Hauptbahnhof und Ländtorplatz, übernimmt dazwischen jedoch umfängliche Erschließungsfunktionen in Landshut West. Die Linie 14 verkehrt als Anrufverkehr.
- Ergänzt wird das Netz durch Fahrten in der Hauptverkehrszeit („500-er-Linien“ und x-Linien), die im Wesentlichen die gleichen Gebiete erschließen, teilweise jedoch direktere Wege zum Beispiel zu Schulen nehmen.

### Linien im Nachtverkehr

Die Nachtlinien schließen sich an die Betriebszeit der Taglinien an. Die Linienwege der Nachtlinien erschließen die gleichen Räume wie die Taglinien, beschränken sich jedoch auf die nachfragegestärkteren Linienäste und Strecken.

Die Nachtlinien sind daher eng mit den Taglinien verbunden, sowohl in Ihrer Ausrichtung auf Innenstadt und Hauptbahnhof als auch durch gleiche Haltestellen und den damit verbundenen Anforderungen an die Integration von Informationen, Störungs- und Baustellenmanagement sowie Haltestelleninfrastruktur. Der Einsatz von Personal und Fahrzeugen auf den Linien, die denen des Tagverkehrs gleichen, dient einem wirtschaftlichen Betrieb. Zudem kann der Übergang vom Tag- zum Nachtverkehr bruchlos geschehen.

### Fazit

Alle vorgenannten Linien weisen übereinstimmende Qualitäten auf, sind hinsichtlich ihrer möglichst wirtschaftlichen Gestaltung sinnvoll aufeinander abgestimmt. Zudem dient ihr gemeinsamer Betrieb einer hohen Integrität der Organisation von Informationsmedien, Störungs- und Beschwerdemanagement sowie eines einheitlichen Marketings.

## 11 Finanzierung und Organisationsform

### 11.1 Finanzierung und Organisation des ÖPNV in der Stadt Landshut

Die Stadt Landshut ist die zuständige Behörde für den ÖPNV. Sie bedient sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben der Stadtwerke Landshut als interner Betreiber in Form eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages. Der Auftrag umfasst alle 13 Stadtbuslinien, die Expresslinien, die Schüler- und Berufslinien (501-583) und die Nachtlinien.

2019 wurden über 2 Mio. Nutzwagenkilometer von den Stadtwerken geleistet sowie ca. 200.000 km durch Subunternehmen.

Die Stadt Landshut gewährt bislang keine unmittelbaren Ausgleichszahlungen für die betrauten Linienverkehre gemäß öffentlichem Dienstleistungsauftrag. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Unternehmensfinanzierung im Querverbund der Stadtwerke Landshut.

Im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen des Nahverkehrsplans ist mit zusätzlichen Ausgleichszahlungen durch die Stadt Landshut zu rechnen. Die zu erwartenden Betriebskostendefizite sind dem Kapitel 6.15 zu entnehmen.

Zu finanzieren sind zudem Kosten für Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere

für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen,

für Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV, soweit hierfür Konsens besteht.

Kostensteigerungen sind auch durch die Umsetzung der CVD (siehe Kapitel 1.2.5) zu erwarten, insbesondere für die Anschaffung von Elektrobussen und deren Ladeinfrastruktur sowie mutmaßlich durch zusätzlichen Personalbedarf.

### 11.2 Finanzierung und Organisation des ÖPNV im Landkreis Landshut

Der ÖPNV im Landkreis Landshut wird im Status quo weitestgehend eigenwirtschaftlich betrieben.

Aufgrund der Regelungen im PBefG besteht bei Vergaben die Pflicht, eigenwirtschaftliche Anträge vorrangig zu berücksichtigen. Auch wenn die Gefahr besteht, dass zukünftige im Nahverkehrsplan festgelegte Verkehre gegebenenfalls nicht mehr eigenwirtschaftlich erbracht werden können, ist immer auf die Vorabkennzeichnung hin ein eigenwirtschaftlicher Antrag durch Verkehrsunternehmer möglich. Die Eigenwirtschaftlichkeit kann beispielsweise nicht mehr gegeben sein, wenn Vorgaben zur Leistungserbringung zu verkehrsschwächeren Zeiten für die Sicherstellung eines Grundangebotes gemacht werden, oder aufgrund von Anforderungen zur Qualität und Barrierefreiheit.

Die abgeschätzten jährlichen Betriebskosten für das erweiterte Verkehrsangebot sind in Kapitel 7 dargestellt. Die Kostenberechnung basiert auf dem Einsatz rechtskonformer, barrierefreier Fahrzeuge mit einer Abschreibungszeit von ca. 10 Jahren. Nicht berücksichtigt sind Mehrkosten wie

zum Beispiel emissionsfreie Fahrzeuge oder mögliche Kostensteigerungen durch Inflation oder andere nicht abzuschätzende Unwägbarkeiten.

Der Landkreis Landshut legt Wert auf einen qualitativ und angebotsseitig hochwertigen Nahverkehr, ist aber bestrebt den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zur Erbringung der angestrebten Bedienungsstandards auch außerhalb der Schulverkehrszeiten im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit einzuräumen.

Im PBefG ist folgendes geregelt: „Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 nicht in Einklang steht.“

Gemeinwirtschaftliche Ausgleichsleistungen leistet der Landkreis Landshut aktuell ausschließlich an die Stadt Landshut. Mit der Zweckvereinbarung zur Zusammenarbeit im Öffentlichen Personennahverkehr (ZV Zusammenarbeit ÖPNV letzte Fortschreibung vom 06.05.2021/29.04.2021) überträgt der Landkreis Landshut der Stadt Landshut die Aufgabe, zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung in den drei umliegenden Landkreisgemeinden Markt Altdorf, Markt Ergolding und Gemeinde Kumhausen. Durch die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung wird ein integriertes Gesamtverkehrsangebot in den drei Gebietskörperschaften sichergestellt.

Der jährliche Kostenanteil des Landkreises Landshut liegt hier bei über 1,0 Mio. Euro, welcher anhand der veröffentlichten Indices des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden für tarifliche Stundenverdienste und Erzeugerpreise für Dieselmotorkraftstoffe jährlich fortgeschrieben wird. Nach Durchführung einer Linienleistungs- und Erfolgsrechnung erfolgt die nächste größere Anpassung des Kostenerstattungsbetrages.

Weitere Ausgleichsleistungen seitens des Landkreises Landshut sind zukünftig nicht ausgeschlossen.

## 12 Park + Ride-Konzept

Im Rahmen des Nahverkehrsplans soll ein auf die Stadt Landshut zugeschnittenes Park + Ride-Angebot entworfen werden, das als multimodale Schnittstelle einen Betrag zur Vermeidung von Pkw-Verkehren im Stadtgebiet beiträgt.

### 12.1 Grundlegendes zu Park + Ride und Ziele

Park + Ride bezeichnet das Angebot für Autofahrerinnen und Autofahrer, an einem sinnvoll gelegenen Umsteigepunkt mit Parkplatz (Park) vom Auto auf ein öffentliches Verkehrsmittel umzusteigen (Ride) und den verbleibenden Weg so zurückzulegen. Das System Park + Ride verbindet die Vorteile von schneller, direkter, individueller Mobilität mit der Bündelung von Fahrtwünschen und der damit verbundenen Vermeidung von Pkw-Fahrten. Entsprechend ist das Ziel von Park + Ride, den Weegeanteil im Auto zu minimieren und innerstädtische Wege mit ihren Nebeneffekten (Aufenthaltsqualität, Emissionen, ruhender Verkehr) zu vermindern. Um dies zu erreichen, muss das geplante Angebot aus P+R attraktiver für den Autofahrer sein, als bis zum Ziel mit dem eigenen Auto zu fahren. Die Attraktivität kann durch Reisezeit- oder durch Kostenvorteile entstehen. Der Umstieg auf Bus & Bahn ist selbst nicht attraktiv. Der Parkplatz muss in Richtung des Zieles liegen. Je größer der Umweg zur Erreichung eines Parkplatzes ist, desto geringer ist die Akzeptanz für einen Umstieg vom Auto auf ein öffentliches Verkehrsmittel.

Grundsätzlich wird ein Umstieg auf die Bahn u.a. wegen des höheren Komforts und der meist höheren Geschwindigkeiten des Fahrzeugs bevorzugt. Ein Umstieg auf den Bus ist eher unüblich und nur bei einer dichten Taktfolge insbesondere in den Hauptverkehrszeiten realistisch. Beim anschließenden Busverkehr muss es sich um dicht getaktete, direkte, zuverlässige und schnelle Linien mit hohem Komfort handeln. Daher wird im Folgenden die Möglichkeiten von P+R an Bahnhöfen zuerst betrachtet und anschließend Umsteigemöglichkeiten auf den Stadtbus.

Die Forschungsgesellschaft Straßenverkehr (FGSV) fasst in den 2018 veröffentlichten Hinweisen zu Park + Ride und Bike + Ride<sup>14</sup> die wichtigsten Gründe für die Nutzung von P+R folgendermaßen zusammen:

- geringes Stellplatzangebot (hoher Parkdruck) am Zielort und damit Zeitverlust durch Stellplatzsuche,
- hohe Kosten durch konsequente Stellplatzbewirtschaftung am Zielort
- direkte Anbindung (Zielgenauigkeit) mit dem ÖPNV
- Zeitvorteil mit dem ÖPNV (Stauumfahrung, Busspuren, Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen für Bus und Bahn),
- mangelnde Ortskenntnis und eine besondere Verkehrssituation (zum Beispiel Umleitungen und umständliche Verkehrsführung),
- Zufahrtsbeschränkungen im Zielgebiet (zum Beispiel Umweltzonen)

<sup>14</sup> Quelle: FGSV (2018): Hinweise zu Park + Ride (P + R) und Bike + Ride (B + R)

Diese Bedingungen für ein Park + Ride System, dass effektiv zu einer Vermeidung innerstädtischer Autofahrten beitragen soll, sind in der Stadt Landshut weitgehend aktuell nicht erfüllt.

Die Nutzung von Bus & Bahn sollte nach Abstellen des PKW möglichst simpel und flexibel gestaltet sein. Im Idealfall kann das P+R-Ticket als ÖPNV-Ticket genutzt werden für Einzelfahren, für tägliche Pendler stellt das Deutschlandticket eine attraktive Möglichkeit dar.

Ziel des Konzepts ist ein Park + Ride-Angebot mit multimodalen Schnittstellen für das Untersuchungsgebiet. Es soll ein attraktives, effizientes und wirtschaftliches P+R-Angebot darstellen, das dazu beiträgt, Pendler- und Ausbildungsverkehre mit dem eigenen Pkw zu reduzieren.

Grundsätzlich bleibt die Untersuchung auf einer konzeptionellen Ebene, das bedeutet, dass zunächst sinnvolle Standorte aus verkehrlicher und ÖPNV-angebotsseitiger Sicht ausgelotet werden. Bauliche Aspekte sind nicht Inhalt der Untersuchung, sie sind im Nachgang zu prüfen. Anschließend wird eine Abschätzung der Potenziale anhand der Pendlerströme und der Reisezeitverhältnisse sowie des vorliegenden oder geplanten ÖPNV-Angebots vorgenommen. Abschließend werden die Möglichkeiten von P+R für die Stadt Landshut zusammengefasst und eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen gegeben.

## 12.2 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Da das P+R-Angebot vor allem den Pkw-Verkehr in der Stadt Landshut reduzieren soll, wird die Untersuchung auf den Stadt-Umland-Bereich der Stadt Landshut beschränkt. Darüber hinaus werden Bahnhalte im gesamten Landkreis Landshut einbezogen als mögliche P+R Standorte.

## 12.3 Datengrundlagen

Zur Erstellung des Park + Ride-Konzepts wurden folgende Datengrundlagen verwendet:

- Bus- und Bahnangebot im Landkreis Landshut und Stadt Landshut (Fahrplanstand 2020)
- Pendlerdaten der BfA mit Stand 2017
- Stellplatzangebot in Stadt- und Landkreis Landshut: Datenzulieferung des LAVV und des Landkreis Landshut, Auswertung von Luftbildern
- Reisezeitermittlungen mit Hilfe des hinterlegten Fahrplans und Google Maps

## 12.4 P+R an Bahnhöfen im Landkreis Landshut

### 12.4.1 Bestehendes Angebot im Schienenverkehr

Im Landkreis Landshut wird auf vier Bahnstrecken ein regelmäßiger, mindestens stündlicher Bahnverkehr angeboten mit dem Ziel Landshut (Abbildung 43).

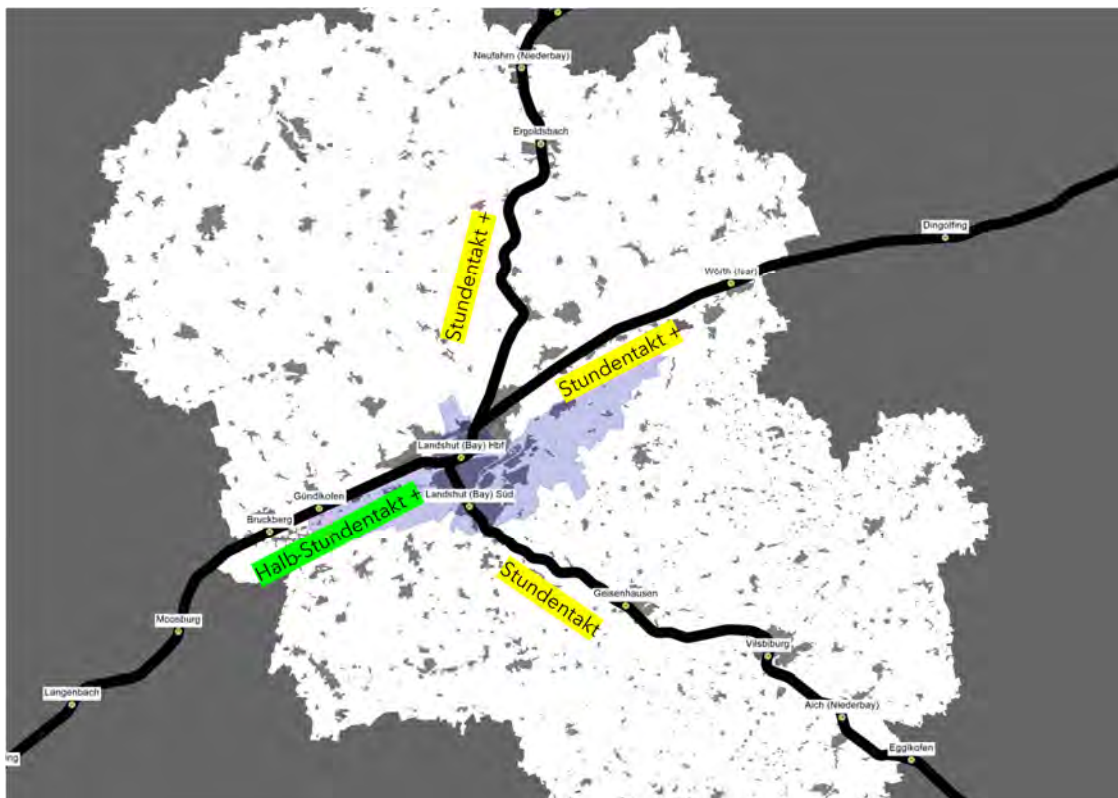


Abbildung 43: Bahnstrecken (schwarz) und Angebot im Landkreis Landshut. Textlich sind die Bahnhöfe dargestellt, farblich die Fahrtenhäufigkeit in den Hauptverkehrszeiten.

An allen vier Bahnstrecken mit ihren Bahnhöfen wurden Luftbilder ausgewertet und die Anzahl der aktuell (April 2023) vorhandenen Stellplätze abgeschätzt. Es handelt sich nicht bei allen Stellplätzen um ausgewiesene P+R-Flächen. Aktuell liegen keine Erkenntnisse über „Wildparken“ an den Bahnhöfen im Landkreis Landshut vor. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass die Parkplätze gegenwärtig nicht überlastet sind. Eine Evaluation der bestehenden Nutzung wird empfohlen.

Name	Anzahl Stellplätze
Landshut Hbf.	300+
Neufahrn	100+
Ergoldsbach	80
Würth (Isar)	50
Gündlkofen	15
Bruckberg	30
Landshut Süd	15
Geisenhausen	35
Vilsbiburg	30
Aich	20
Summe	675+

Tabelle 29: Anzahl geschätzter Stellplätze an Bahnhöfen im Landkreis Landshut

## 12.5 Einzugsgebiet der Bahnhöfe

Zur Abschätzung der Potenziale für P+R an den Bahnhöfen im Landkreis Landshut musste zuerst analysiert werden, für welche Gemeinden die jeweiligen Bahnhöfe sinnvoll gelegen sind mit einem wohnortnahen Umstieg auf die Bahn und einem möglichst geringen Umweg auf dem Weg nach Landshut. Folgende Gebiete konnten dabei identifiziert werden und sind farblich in der folgenden Abbildung 44 gekennzeichnet:

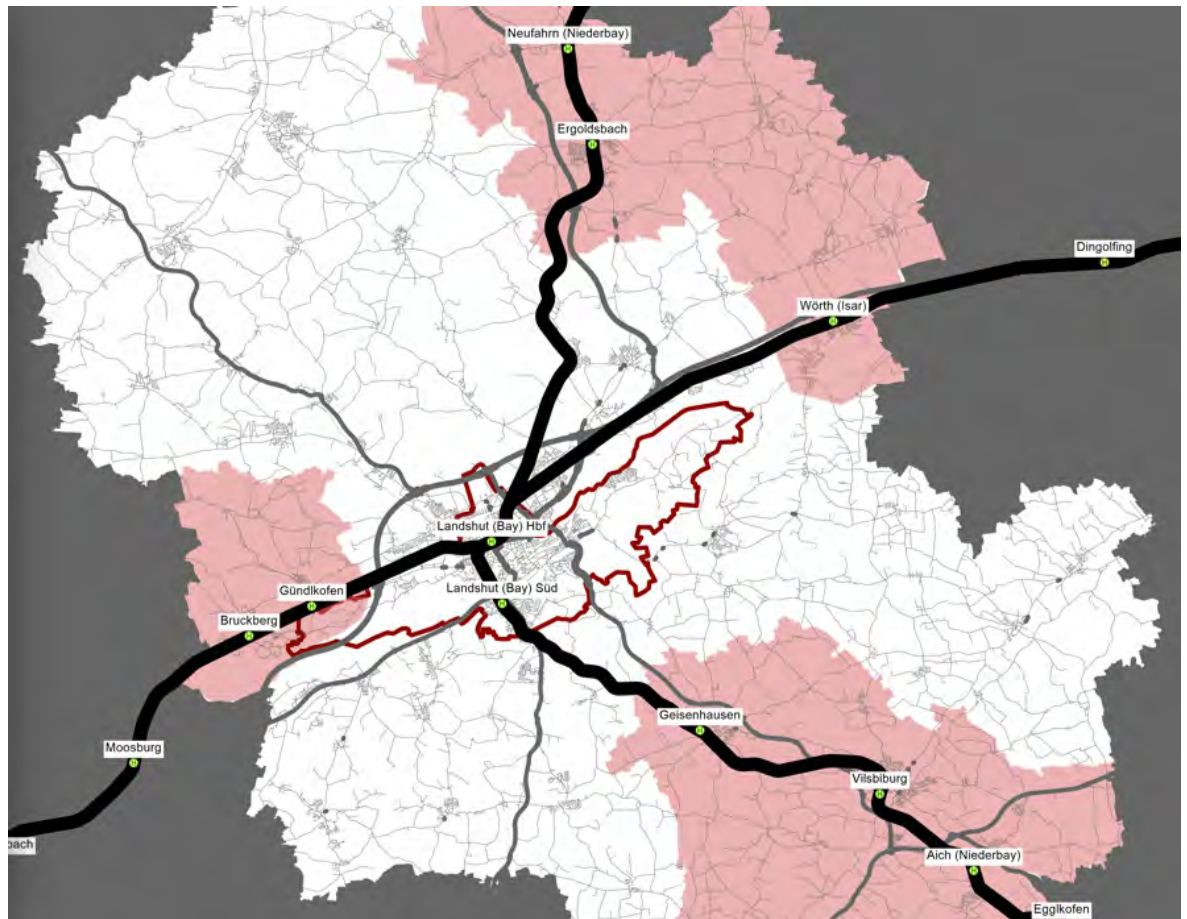


Abbildung 44: Einzugsgebiete der Bahnhöfe für P+R im Landkreis Landshut (rot)

## 12.6 P+R an Bushaltestellen

Nur in Ausnahmefällen ist ein Umstieg vom Pkw auf den Linienbusverkehr sinnvoll und attraktiv. Die Dichte und Schnelligkeit des ÖPNV-Angebots sind ausschlaggebend für die Bereitschaft, P+R-Plätze zu nutzen.

In einem ersten Schritt wurde das städtische Busnetz der Stadt Landshuts analysiert, um in einem weiteren Schritt sinnvolle Anknüpfungspunkte zwischen Auto und Bus identifizieren zu können.

### 12.6.1 Bestehendes Angebot im städtischen Busnetz Landshuts

Zur Analyse des Busnetzes wurden die Fahrtenzahlen in der morgendlichen (6-9 Uhr, Abbildung 45: Fahrtenangebot in der morgendlichen Hauptverkehrszeit im Landshuter Stadtnetz. Dargestellt sind alle Linien, die zwischen 6 und 9 Uhr fahren.

) und nachmittäglichen (16-19 Uhr, Abbildung 46) Hauptverkehrszeit betrachtet. Zu beiden Zeitfenstern muss ein ausreichend dichtes Angebot bestehen, damit ein Umstieg auf das Busnetz für Pendler attraktiv ist.

Darüber hinaus müssen potenzielle P+R Standorte folgende Kriterien erfüllen:

- verkehrlich sinnvolle Gebiete
- vorhandene Flächen (idealerweise)
- mögliche Standorte neuer Flächen

Anschließend können die potenziellen Einzugsgebiete je Standort bestimmt werden und ihr Nutzungspotenzial.



Abbildung 45: Fahrtenangebot in der morgendlichen Hauptverkehrszeit im Landshuter Stadtnetz. Dargestellt sind alle Linien, die zwischen 6 und 9 Uhr fahren.



Abbildung 46: Fahrtenangebot in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit im Landshuter Stadtnetz. Dargestellt sind alle Linien, die zwischen 16 und 19 Uhr fahren.

Zu beiden Zeiträumen muss ein ausreichendes Fahrtenangebot bestehen, damit immer eine Abfahrt vom P+R-Parkplatz mit dem Bus und eine Ankunft nachmittags gewährleistet ist. Anhand des Fahrtenangebot können verkehrlich sinnvolle Gebiete für P+R Standorte definiert werden.

### 12.6.2 Potenzielle Standorte für P+R am städtischen Busnetz Landshuts

Zur einheitlichen und damit vergleichbaren Bewertung potenzieller P+R Standorte wurde eine Bewertungsmatrix definiert:

Bewertungskriterien	Gut	Mittel	Schlecht
Zufahrt Pkw	direkt an der Ausfahrt einer Schnellstraße gelegen	<3 Minuten von einer Schnellstraße zu erreichen	>3 Minuten von einer Schnellstraße zu erreichen
ÖPNV-Angebot	>10-Minutentakt Bus oder >30-Minutentakt Schiene	>15-Minutentakt Bus oder >60-Minutentakt Schiene	<15-Minutentakt Bus oder <60-Minutentakt Schiene
Lage	P+R liegt direkt auf Haupteinfallachse	P+R kann mit geringfügigem Umweg von der Haupteinfallachse erreicht werden	P+R kann nur mit großen Umwegen von der Haupteinfallachse erreicht werden
Umgebungsqualität	Einrichtungen mit großer Bedeutung für den täglichen Bedarf (Einkauf, Erholung, Sport) in fußläufiger Entfernung zum P+R Platz	am Parkplatz sind nur wenige für den täglichen Bedarf relevante Einrichtungen vorhanden	keine Einrichtungen mit Relevanz für den täglichen Bedarf am P+R Platz vorhanden
Anwohnerbeeinträchtigung	keine/sehr wenige Anwohner durch Mehrverkehr beeinträchtigt	Anwohnerbeeinträchtigung nur auf kürzeren Abschnitten (<500m)	Anwohnerbeeinträchtigung auf langen Abschnitten (ab 500m)

Tabelle 30: Matrix zur Bewertung potenzieller P+R-Standorte an Bushaltestellen

Ziel der Bewertungsmatrix ist es, eine, soweit möglich, einheitliche und objektive Bewertung der möglichen Standorte vornehmen zu können und eine Vergleichbarkeit herzustellen. Die Bewertungskategorien dürfen nicht gleichwertig gegeneinandergestellt werden. Für die Funktionalität eines P+R Standortes sind insbesondere jede der ersten drei Kategorien von hoher Relevanz, die Aspekte Umgebungsqualität und Anwohnerbeeinträchtigung spielen für den potenziellen P+R Nutzer eher eine untergeordnete Rolle.

Anhand der Auswertungen zum Fahrtenangebot konnten Räume definiert werden, wo eine Suche nach potenziellen P+R Standorten sinnvoll ist:

- In Richtung Nordwesten (Altdorf)
- In Richtung Süden (Kumhausen)
- In Richtung Osten
- In Ergolding

Grundsätzlich sollte ein P+R Standort möglichst außerhalb städtischen Gebiets liegen, um den Wegeanteil im Auto zu minimieren. Je länger der bereits zurückgelegte Weg im Auto ist (und je kürzer damit der Wegeanteil im ÖPNV), desto größer ist der Anreiz, direkt zum Ziel mit dem Auto zu fahren. Dadurch bedingt ist Park + Ride im Zentrum Landshuts nicht sinnvoll.

Potenzielle P+R-Standorte im Nordwesten ( )

In nordwestlicher Richtung konnten folgende sinnvolle Standorte für P+R identifiziert werden:

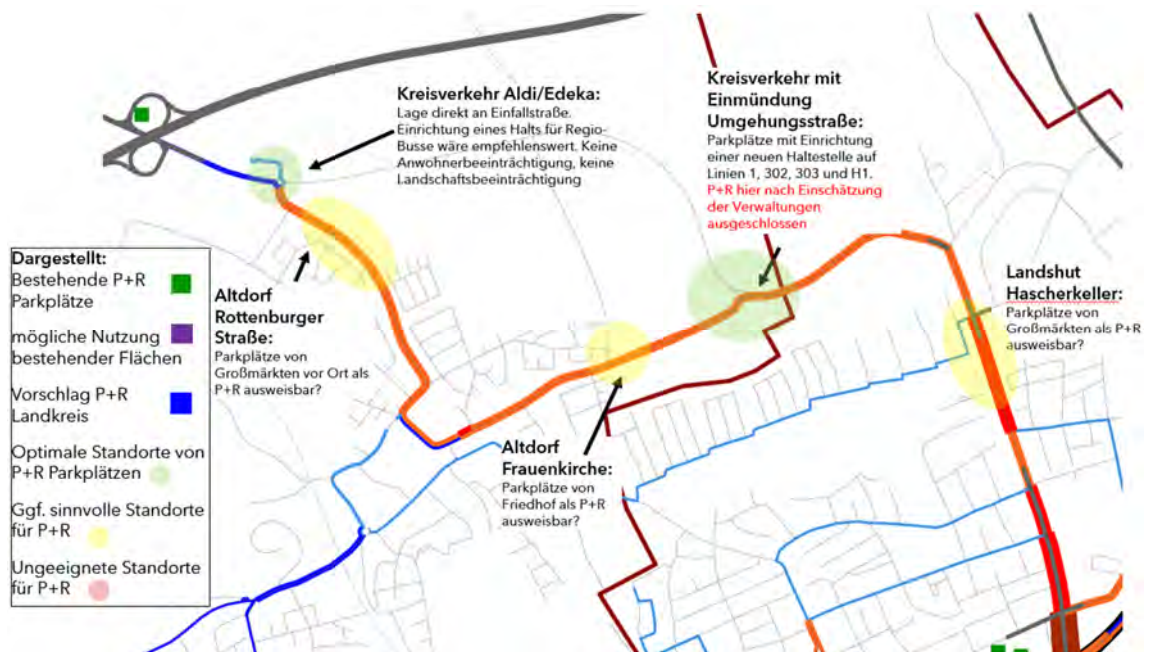


Abbildung 47: Potenzielle P+R-Standorte im Nordwesten Landshuts (Altdorf)

Anhand der Bewertungsmatrix ergibt sich folgende Bewertung je Standort:

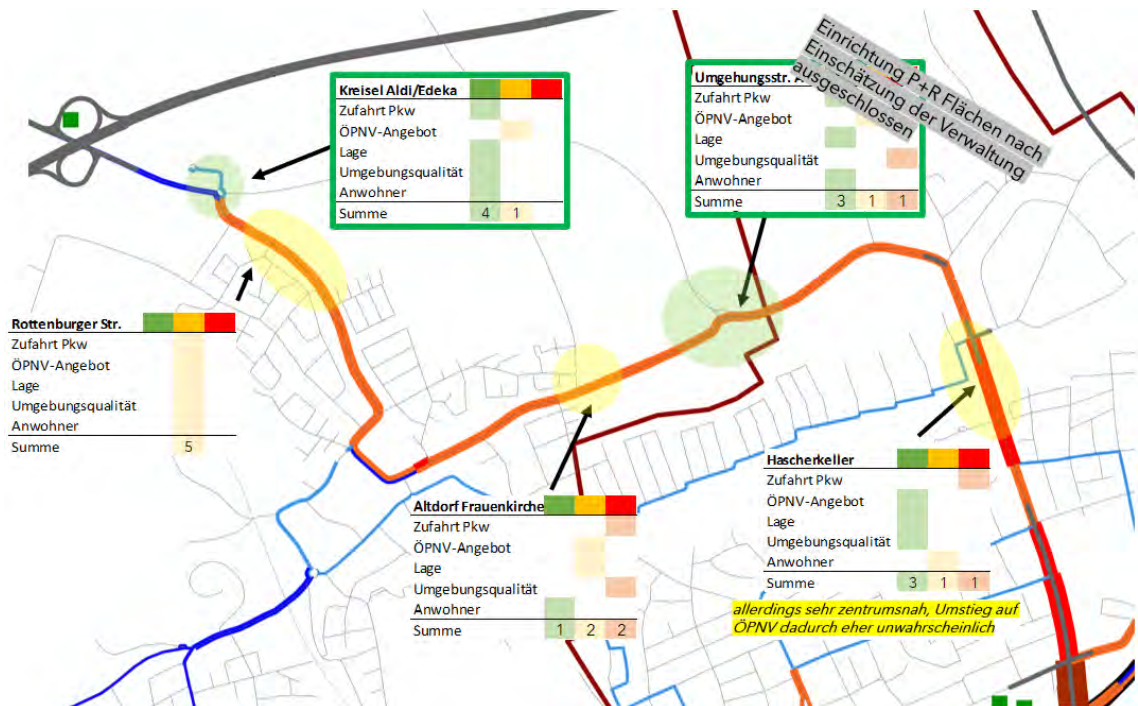


Abbildung 48: Bewertung potenzieller P+R-Standorte im Nordwesten Landshuts (Aldorf)

Erkennbar ist, dass lediglich die beiden grün markierten Standorte gute Voraussetzungen für P+R bieten.

### Potenzielle P+R-Standorte im Süden (Kumhausen)

In südlicher Richtung konnten folgende sinnvolle Standorte für P+R identifiziert werden:

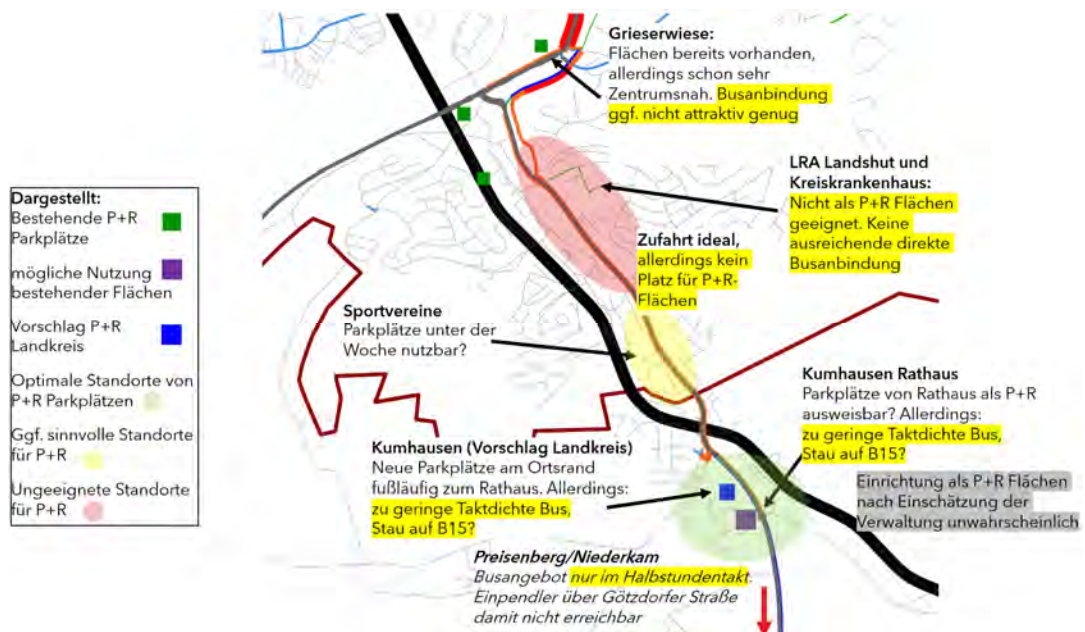


Abbildung 49: Potenzielle P+R-Standorte im Süden Landshuts (Kumhausen)

Anhand der Bewertungsmatrix ergibt sich folgende Bewertung je Standort:

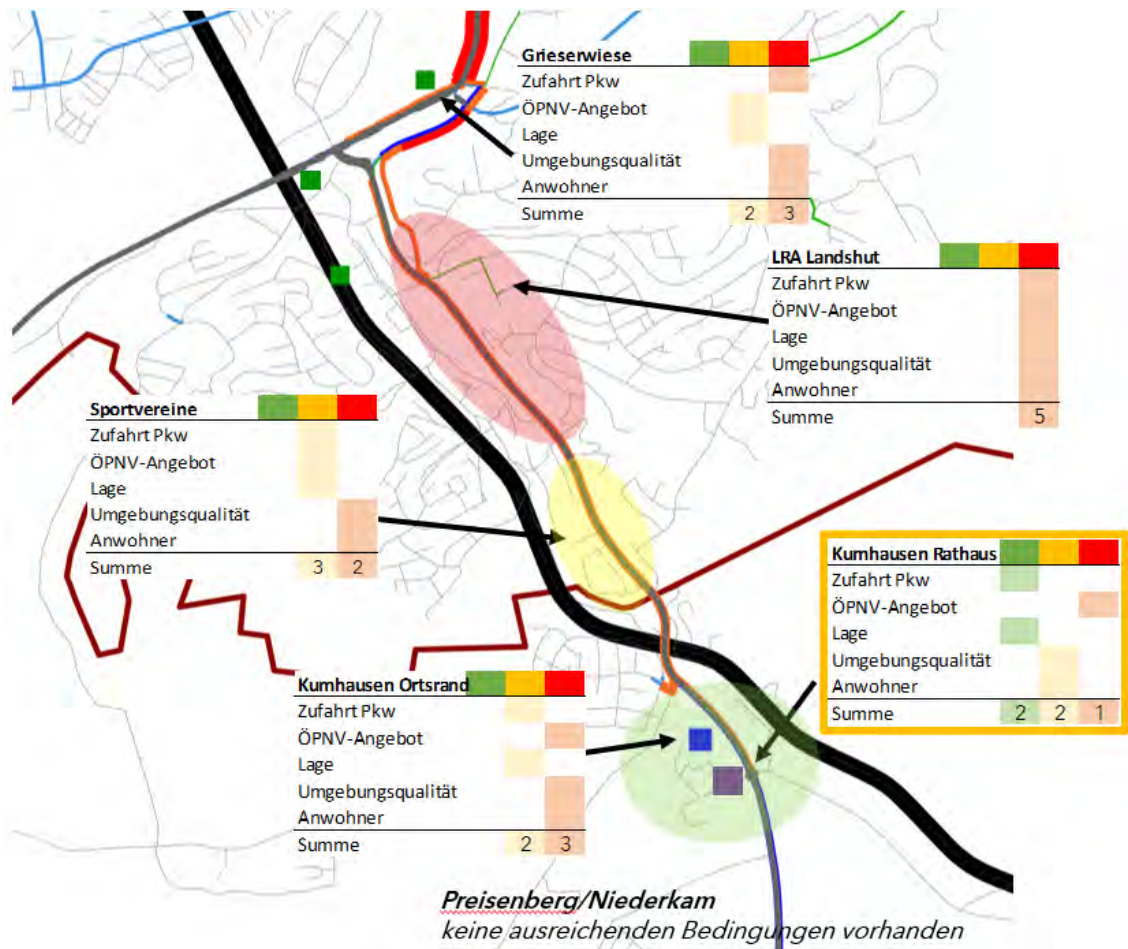


Abbildung 50: Bewertung potenzieller P+R-Standorte im Süden Landshuts (Kumhausen)

Erkennbar ist, dass keiner der Standorte gute Voraussetzungen für P+R bieten kann. Kumhausen Rathaus wird als Möglichkeit dennoch für die weitere Betrachtung berücksichtigt, auch wenn der Standort deutliche Schwächen hat und nach Einschätzung der Verwaltung mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht als ausgewiesene P+R-Flächen zur Verfügung steht.

### Potenzielle P+R-Standorte im Osten

In östlicher Richtung konnten folgende sinnvolle Standorte für P+R identifiziert werden:

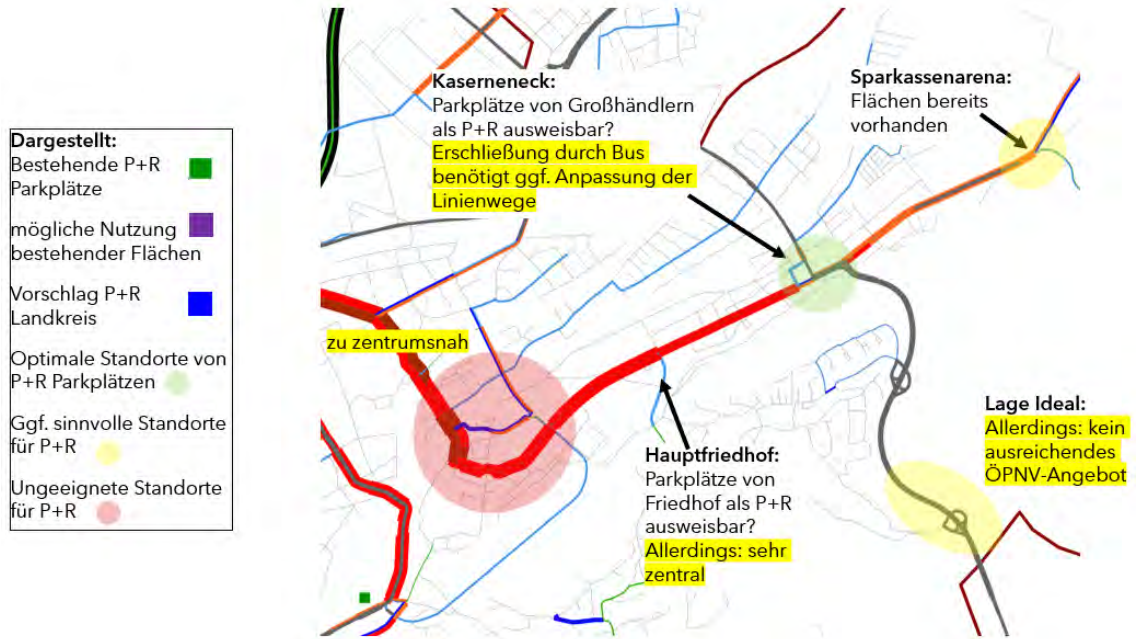


Abbildung 51: Potenzielle P+R-Standorte im Osten Landshuts

Anhand der Bewertungsmatrix ergibt sich folgende Bewertung je Standort:

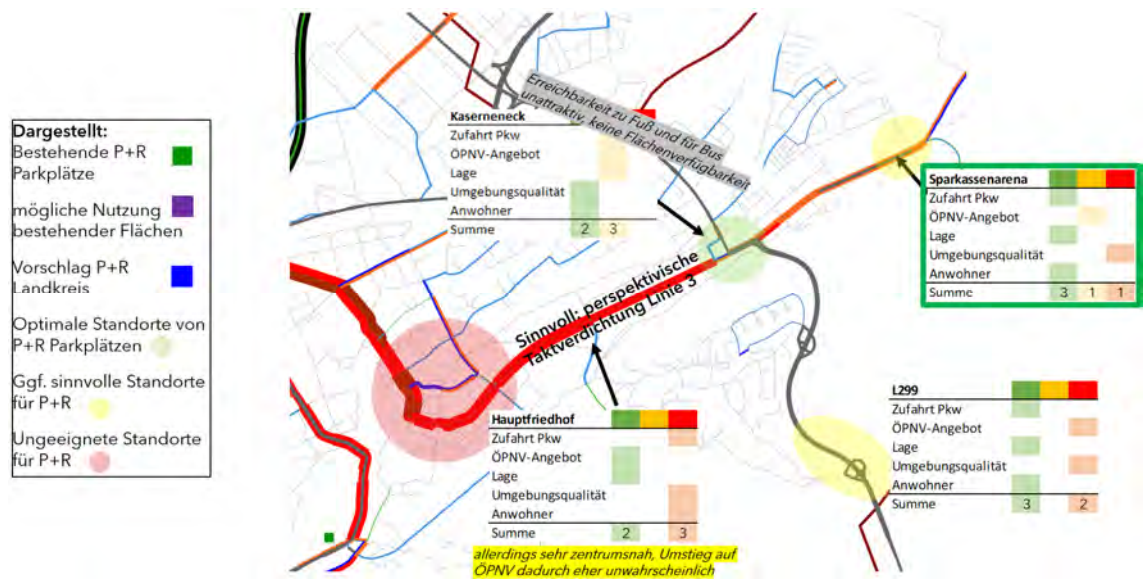


Abbildung 52: Bewertung potenzieller P+R-Standorte im Osten Landshuts

Erkennbar ist, dass lediglich der grün markierte Standort gute Voraussetzungen für P+R bietet.

### Potenzielle P+R-Standorte in Ergolding

In Ergolding konnten folgende sinnvolle Standorte für P+R identifiziert werden:

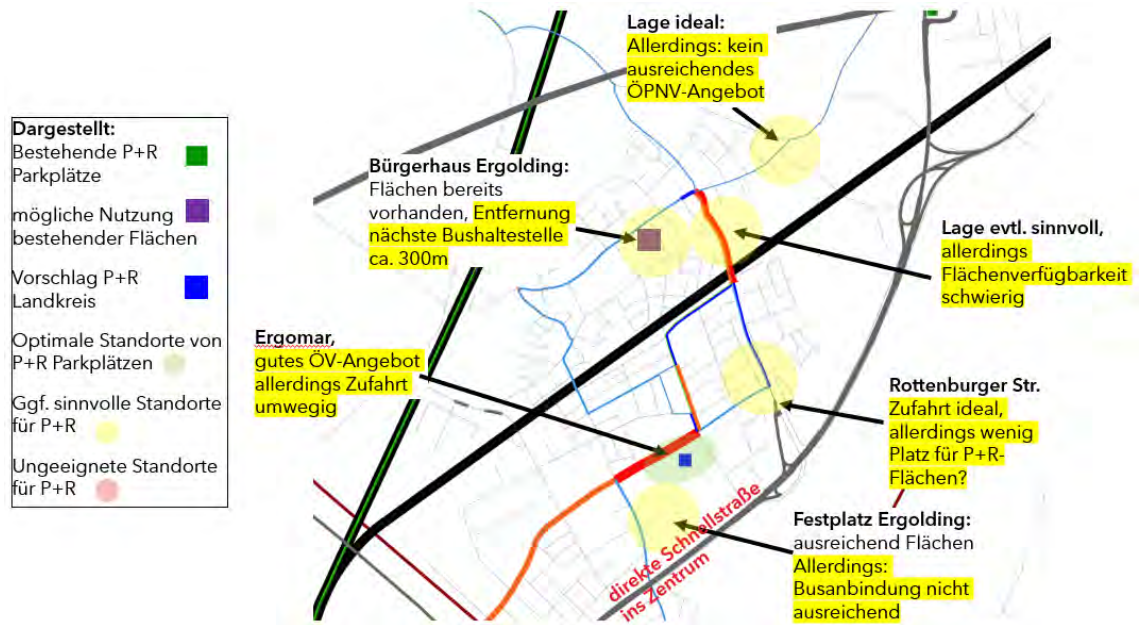


Abbildung 53: Potenzielle P+R-Standorte in Ergolding

Anhand der Bewertungsmatrix ergibt sich folgende Bewertung je Standort:

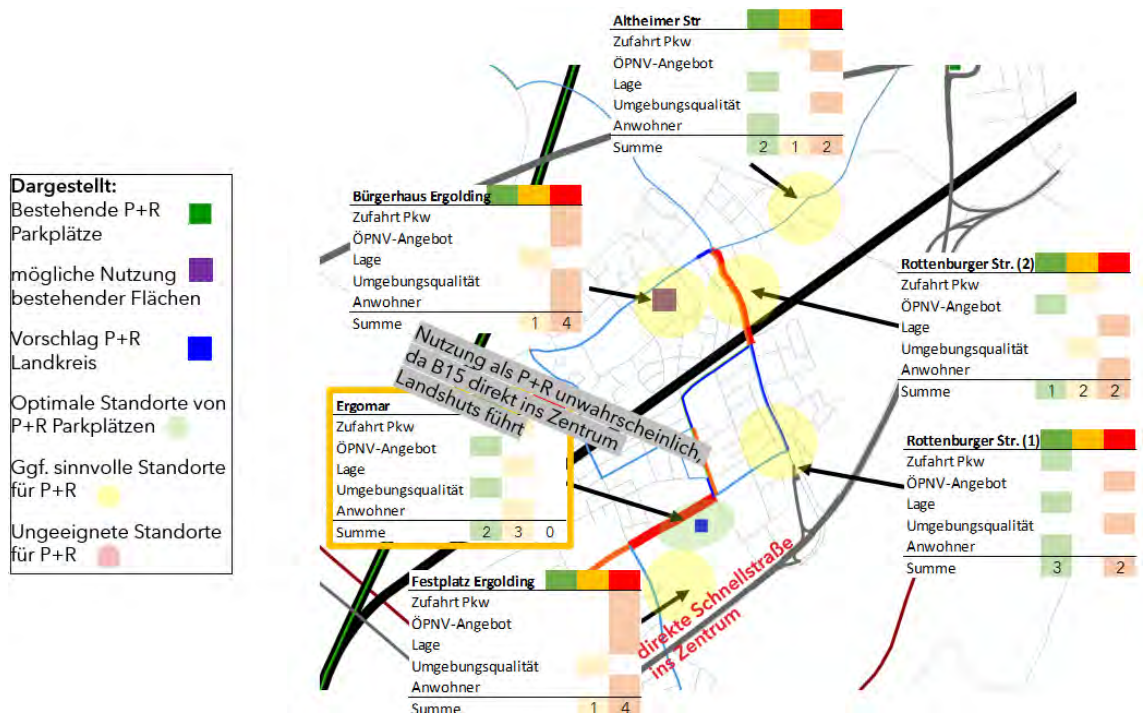


Abbildung 54: Bewertung potenzieller P+R Standorte in Ergolding

Erkennbar ist, dass lediglich der grün markierte Standort am Schwimmbad Ergomar Mindestvoraussetzungen für P+R bietet. Allerdings ist eine Nutzung als P+R für Autofahrer unwahrscheinlich: Mit der B15 besteht eine direkte und schnelle Verbindung für den Straßenverkehr ins Zentrum

Landshuts. Einpendler mit dem Auto müssten zur Nutzung von P+R von dieser Schnellstraße abfahren und könnten erst nach 1 km Fahrt abseits der Hauptzielrichtung auf einen Bus umsteigen, der anschließend in Richtung Landshut Innenstadt fährt. Der damit verbundene Umweg und Zeitverlust sind unattraktiv.

### Zwischenfazit: P+R-Standorte am Stadtrand zur tiefergehenden Betrachtung

Aus den potenziellen Standorten für P+R-Parkplätze konnten zwei mit Potenzial identifiziert werden (grün). Für diese Standorte wird ihr Einzugsgebiet identifiziert und Reisezeitabschätzungen vorgenommen. Aufbauend auf die Pendlerdaten kann die Anzahl potenzieller P+R Nutzer abgeschätzt werden. Um ein vollständiges Bild zu erhalten, werden die beiden Standorte Kumhausen Rathaus und Ergomar trotz ihrer offensichtlichen Schwächen weiter in die Betrachtung einbezogen.

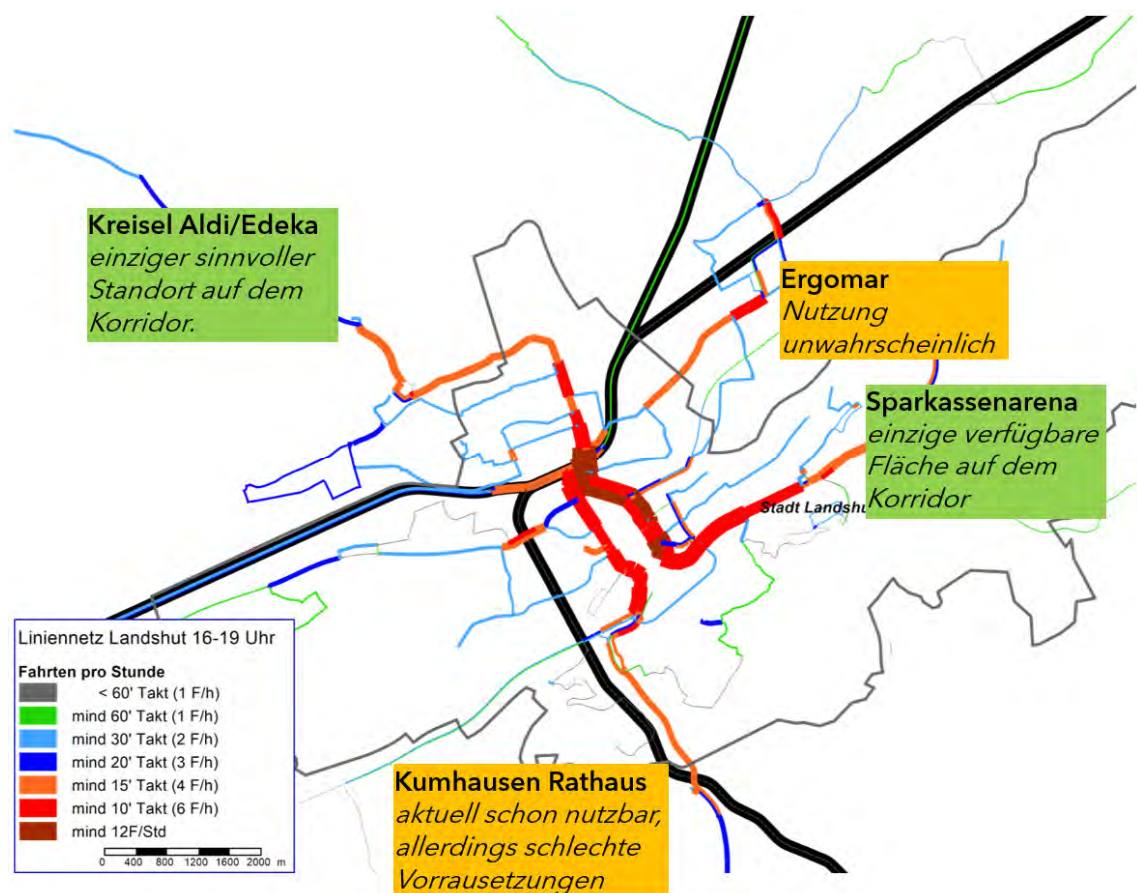


Abbildung 55: Zusammenfassung sinnvoller P+R-Standorte am Stadtrand Landshuts

## 12.7 Reisezeitabschätzung mit P+R

Insbesondere im Berufsverkehr sind Reisezeiten zwischen Wohn- und Zielort ein ausschlaggebendes Entscheidungskriterium bei der Verkehrsmittelwahl. Grundsätzlich kann multimodale Fahrt mit Nutzung von P+R nur unter folgenden Rahmenbedingungen einen Reisezeitvorteil gegenüber einer ausschließlichen Autofahrt erzielen:

- Langer Fahrweg (15+ km), da sonst die Umsteigezeiten Auto-ÖPNV im Verhältnis zur Gesamtfahrzeit zu groß werden
- Umstieg auf ein schnelleres ÖPNV-Verkehrsmittel als ein Auto. Bei Bussen kann das nur mit exklusiven Spuren und Vorrang an Knotenpunkten erreicht werden auf Strecken mit viel Stau. Die Bahn kann abhängig von der Strecke und geringer Haltedichte vergleichbare Geschwindigkeiten zum PKW erreichen. Allerdings kann die Strecke vom Landshut Hbf. zum Zielort die Gesamtreisedauer stark anheben, insbesondere wenn das Ziel nicht in fußläufiger Entfernung liegt und ein Umstieg auf den Bus notwendig ist. Dadurch wird die Anzahl attraktiver Relationen stark eingeschränkt.
- Das ÖPNV-Verkehrsmittel muss eine hohe Zuverlässigkeit und eine hohe Taktfolge aufweisen. Sonst wird die zu erwartende Reisezeit nicht kalkulierbar für den Fahrgast (zusätzlich zum geringen Komfort)

Ausgehend von den Hauptstraßen können die Gemeinden im Landkreis Landshut verschiedenen Achsen zugeordnet werden (rote Pfeile und farbige Flächen). Innerhalb eines Gemeindegebietes können auch unterschiedliche Hauptstraßen zum Einpendeln nach Landshut sinnvoll sein. Nach Analyse des Landshuter ÖPNV-Netzes können allerdings Gebiete für P+R ausgeschlossen werden. Diese wurden ausgegraut. Die verbliebenen Gebiete werden genauer betrachtet.

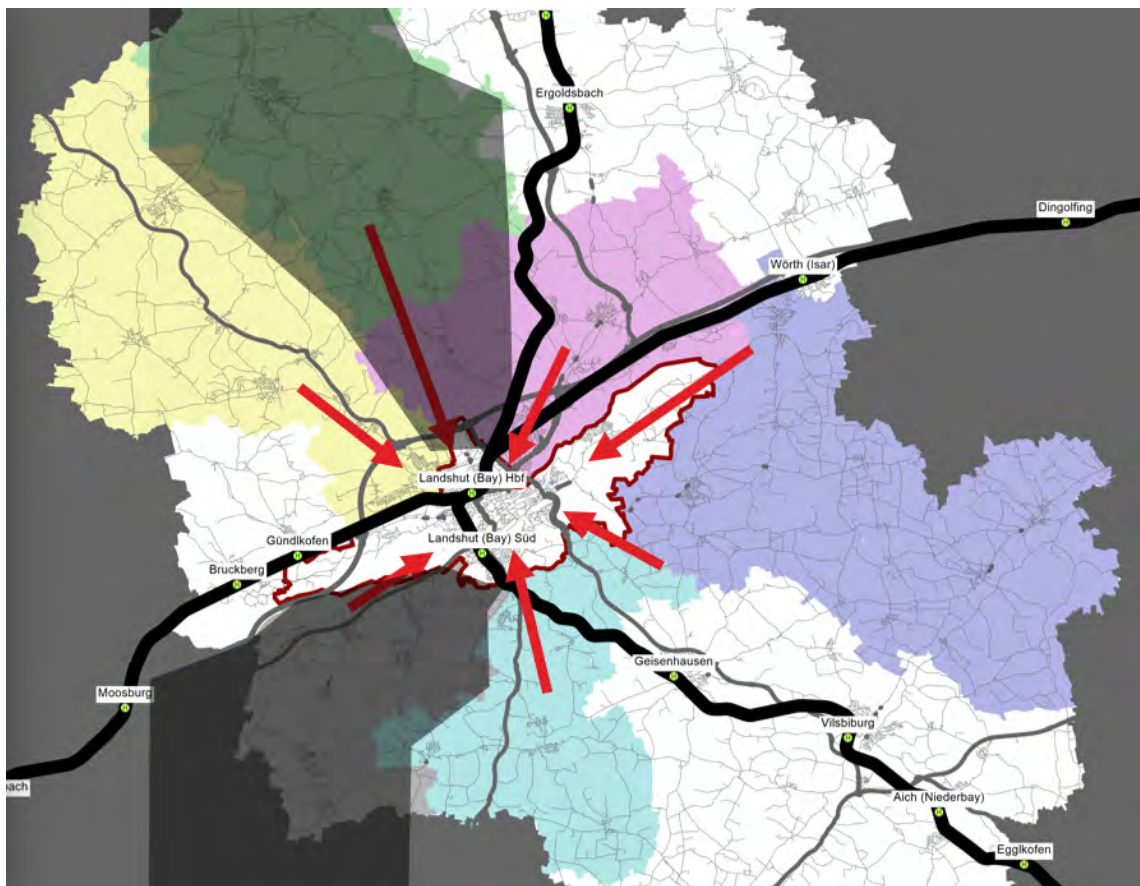


Abbildung 56: Einzugsgebiete der P+R Standorte und betrachtete Gebiete für Reisezeitvergleiche

Auf den Beispielrelationen können in der morgendlichen Hauptverkehrszeit folgende Reisezeiten im Vergleich zwischen PKW und P+R erzielt werden. Die Abschätzung der Reisezeiten wurde mit Hilfe von Google Maps vorgenommen, die Angaben beziehen sich auf den berechneten Wert um 7:30 Uhr Dienstag morgens. Die ausgegebenen Werte haben eine gewisse Schwankungsbreite, allerdings geben sie das Verhältnis zwischen P+R und PKW ausreichend genau wieder. Als Ziel aller Einpendler wurde vereinfacht das Ämterviertel gewählt, da es das Ziel der meisten Einpendler nach Landshut ist.

Zusätzlich wird die Zeit ausgewiesen, die mit der reinen Nutzung des ÖPNV benötigt wird. Dies wird zunächst unabhängig von der Dichte des Angebots betrachtet.

### Reisezeiten nach Landshut mit Nutzung eines P+R Parkplatzes in Altdorf

Reisezeitvergleich morgendliche Hauptverkehrszeit:

#### **Obersüßbach – Landshut Ämterviertel:**

- **Auto:** 22-40 Minuten
- **P+R:** 12-18 Minuten Fahrt Auto + 4 Minuten Auto abstellen & zum Bus gehen + 3 Minuten warten auf Bus + 40 Minuten Fahrzeit Bus (mit Umstieg oder längerer Fußweg)  
=  $\Sigma$  **59-67 Minuten**  
(Bus Wohnort-Ämterviertel: 50-60 Minuten mit einem Umstieg oder Fußweg)

#### **Weihmichl – Landshut Ämterviertel:**

- **Auto:** 16-35 Minuten
- **P+R:** 6-10 Minuten Fahrt Auto + 4 Minuten Auto abstellen & zum Bus gehen + 3 Minuten warten auf Bus + 40 Minuten Fahrzeit Bus (mit Umstieg oder längerer Fußweg)  
=  $\Sigma$  **53-57 Minuten**  
(Bus Wohnort-Ämterviertel: 44-55 Minuten mit einem Umstieg)

→ **Selbst unter optimistischen Annahmen ist P+R deutlich langsamer als die Autofahrt direkt zum Ziel.**

### Reisezeiten nach Landshut mit Nutzung eines P+R Parkplatzes am Rathaus Kumbhausen

Reisezeitvergleich morgendliche Hauptverkehrszeit:

#### **Obergangkofen – Landshut Ämterviertel:**

- **Auto:** 14-24 Minuten
- **P+R:** 6 Minuten Fahrt Auto + 4 Minuten Auto abstellen & zum Bus gehen + 3 Minuten warten auf Bus + 30 Minuten Fahrzeit Bus (inkl. Fußweg)  
=  $\Sigma$  **43 Minuten**  
(Bus Wohnort-Ämterviertel: ab 35 Minuten inkl. Fußweg)

#### **Altfraunhofen – Landshut Ämterviertel:**

- Auto: 16-28 Minuten
- P+R: 6-8 Minuten Fahrt Auto + 4 Minuten Auto abstellen & zum Bus gehen + 3 Minuten warten auf Bus + 30 Minuten Fahrzeit Bus (inkl. Fußweg)  
**=  $\Sigma$  43-45 Minuten**  
*(Bus Wohnort-Ämterviertel: 34 Minuten inkl. Fußweg)*

→ **Selbst unter optimistischen Annahmen ist P+R deutlich langsamer als die Autofahrt direkt zum Ziel.**

#### **Reisezeiten nach Landshut mit Nutzung eines P+R Parkplatzes an der Sparkassenarena**

Reisezeitvergleich morgendliche Hauptverkehrszeit:

#### **Gerzen – Landshut Ämterviertel:**

- Auto: 24-35 Minuten
- P+R: 22-26 Minuten Fahrt Auto + 4 Minuten Auto abstellen & zum Bus gehen + 3 Minuten warten auf Bus + 9 Minuten Fahrzeit Bus (direkt)  
**=  $\Sigma$  38-42 Minuten**  
*(Bus Wohnort-Ämterviertel: > 43 Minuten)*

#### **Adlkofen – Landshut Ämterviertel:**

- Auto: 12-22 Minuten
- P+R: 7-10 Minuten Fahrt Auto + 4 Minuten Auto abstellen & zum Bus gehen + 3 Minuten warten auf Bus + 9 Minuten Fahrzeit Bus (direkt)  
**=  $\Sigma$  23-26 Minuten**  
*(Bus Wohnort-Ämterviertel: > 25 Minuten)*

→ **Selbst unter optimistischen Annahmen ist P+R deutlich langsamer als die Autofahrt direkt zum Ziel.**

#### **Reisezeiten nach Landshut mit Nutzung eines P+R Parkplatzes am Ergomar**

Reisezeitvergleich morgendliche Hauptverkehrszeit:

#### **Essenbach – Landshut Ämterviertel:**

- Auto: 12-24 Minuten
- P+R: 8 Minuten Fahrt Auto + 4 Minuten Auto abstellen & zum Bus gehen + 3 Minuten warten auf Bus + 28 Minuten Fahrzeit Bus  
**=  $\Sigma$  43 Minuten**  
*(Bus Wohnort-Ämterviertel: > 40 Minuten)*

### **Käufelkofen – Landshut Ämterviertel:**

- Auto: 14-28 Minuten
- P+R: 8-10 Minuten Fahrt Auto + 4 Minuten Auto abstellen & zum Bus gehen + 3 Minuten warten auf Bus + 28 Minuten Fahrzeit Bus  
=  $\Sigma$  **43-45 Minuten**  
(Bus Wohnort-Ämterviertel: > 60 Minuten)

→ **Selbst unter optimistischen Annahmen ist P+R deutlich langsamer als die Autofahrt direkt zum Ziel.**

### **Reisezeiten nach Landshut mit Nutzung von P+R an den Bahnhöfen im Landkreis Landshut**

Reisezeitvergleich morgendliche Hauptverkehrszeit:

### **Frauensattling (Vilsbiburg) – Landshut Ämterviertel:**

- Auto: 24-40 Minuten
- P+R: 8 Minuten Fahrt Auto+ 4 Minuten Auto abstellen & zum Gleis gehen + 5 Minuten warten auf **Zug am Bf. Vilsbiburg**  
+ 20 Minuten Fahrzeit Zug + 4 Minuten Umstieg auf Bus + 14 Minuten Fahrzeit Bus  
=  $\Sigma$  **55 Minuten**

### **Holzhausen – Landshut Ämterviertel:**

- Auto: 20-30 Minuten
- P+R: 8 Minuten Fahrt Auto + 4 Minuten Auto abstellen & zum Gleis gehen + 5 Minuten warten auf **Zug am Bf. Geisenhausen** + 14 Minuten Fahrzeit Zug + 4 Minuten Umstieg auf Bus + 14 Minuten Fahrzeit Bus  
=  $\Sigma$  **49 Minuten**

→ **Selbst unter optimistischen Annahmen ist P+R deutlich langsamer als die Autofahrt direkt zum Ziel.**

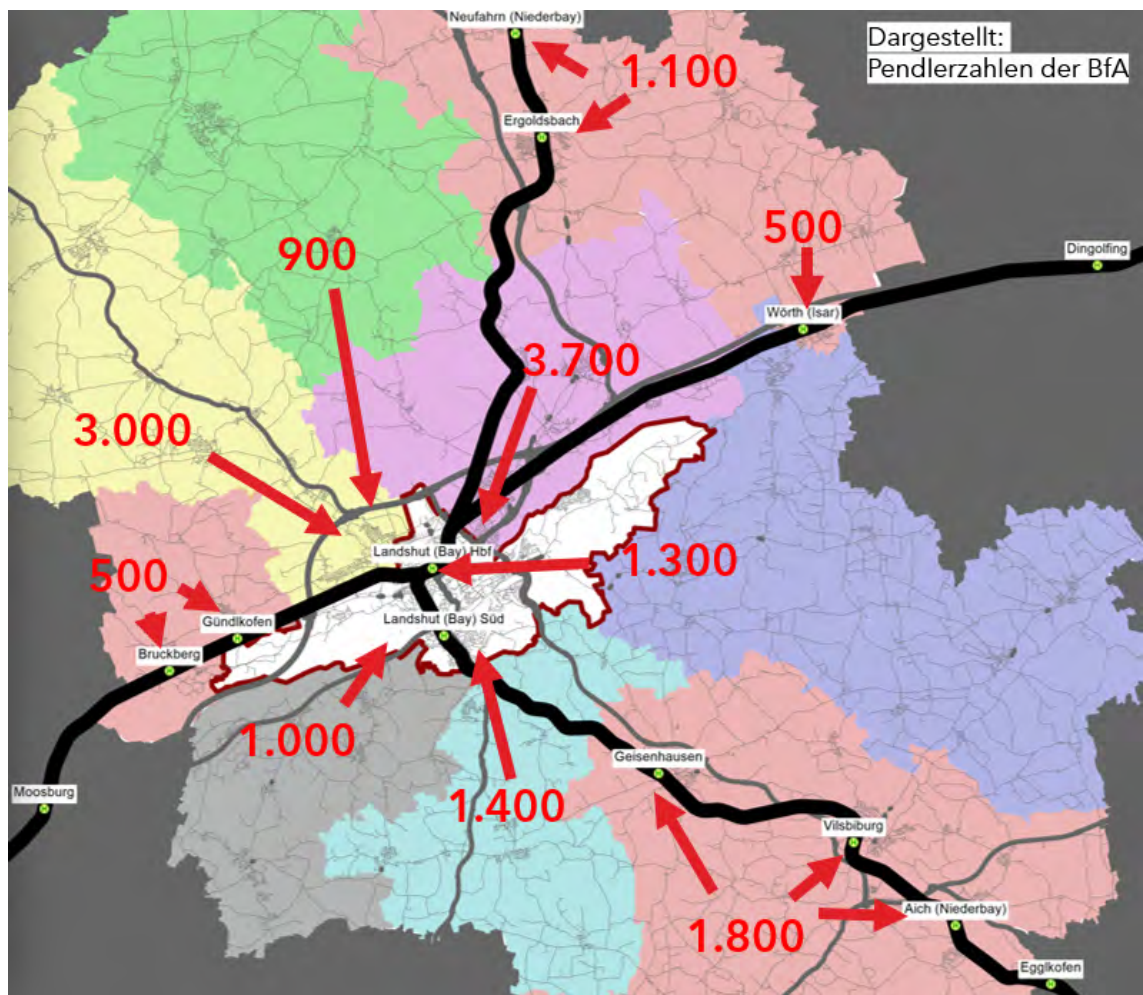
### **Fazit der Reisezeitauswertungen**

Die Reisezeitauswertungen haben gezeigt, dass die Nutzung von Park + Ride für Einpendler in jedem Fall mit erheblichen Zeitverlusten in der morgendlichen Hauptverkehrszeit verbunden ist. Gleichzeitig sind die direkten Busanbindungen aus dem Landkreis Landshut in die Stadt Landshut in vielen Fällen die schnellere und direktere (oft umsteigefreie) Alternative zur Nutzung von P + R.

## 12.8 Abschätzung der Verlagerungspotenziale von P + R

Die Abschätzung der Potenziale von P + R vornehmen zu können wurde auf Grundlage der Pendlerdaten der BfA vorgenommen. Diese stellt eine einheitliche und verlässliche Datengrundlage für Stadt und Landkreis Landshut dar. Da die Pendlerzahlen lediglich Auskunft über die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gibt, liegt die tatsächliche Höhe der Einpendler schätzungsweise 20-40% höher für Pendelverkehre in den Hauptverkehrszeiten. Andere Wegezwecke, wie Einkaufs- oder Freizeitverkehre sind nicht in der Datengrundlage enthalten und werden daher zur Potenzialabschätzung nicht berücksichtigt. Allerdings kann auch auf solchen Wegen/Wegezwecken P + R eine sinnvolle Option darstellen.

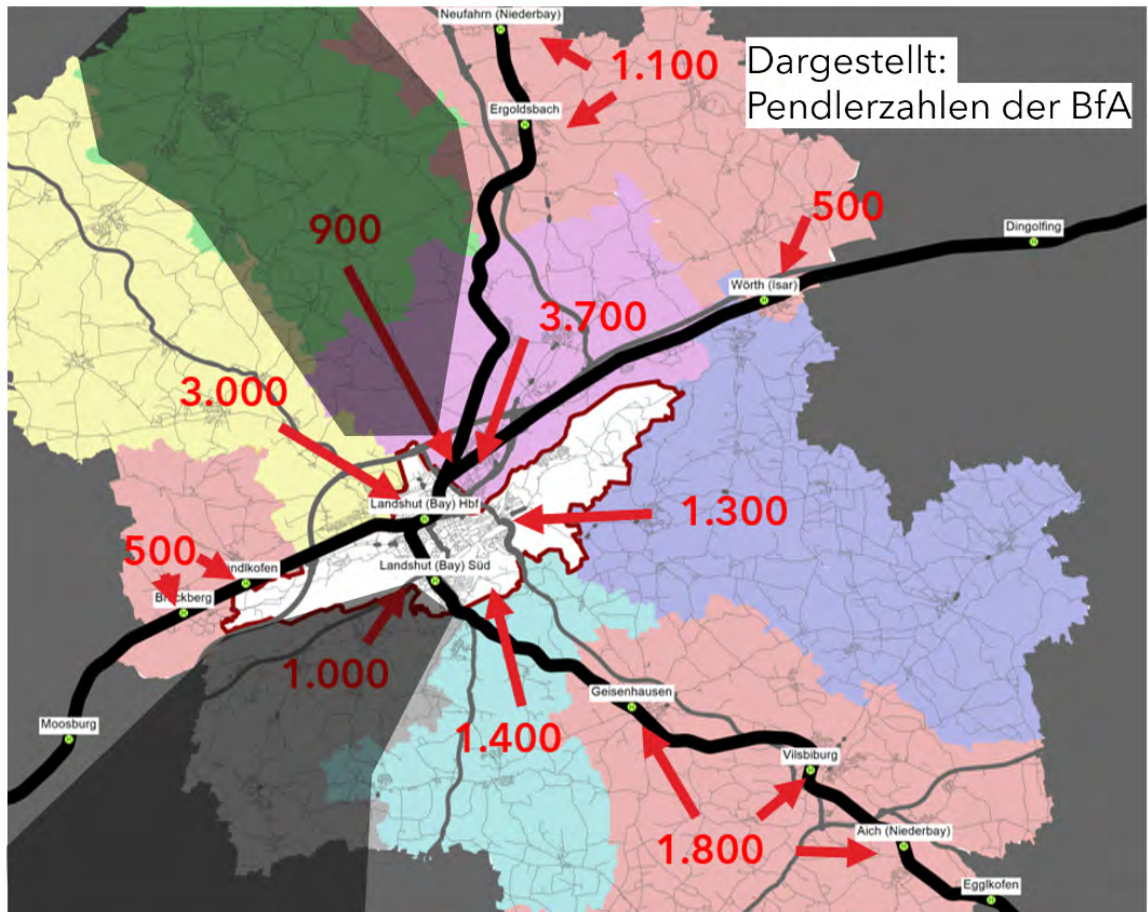
Da die Pendlerzahlen lediglich gemeindefein vorliegen kann keine Aussage zum genauen Ziel innerhalb Landshuts getroffen werden und keine Aussage zur tatsächlichen Routenwahl. Die Attraktivität eines P+R Angebots und damit auch die Nutzungshäufigkeit hängt stark mit dem verfügbaren Angebot auf der Wohnort-Arbeitsort Relation zusammen.



Datenquelle: Pendlerzahlen der BfA, gerundet.

Abbildung 57: Einpendlerströme nach Landshut, gegliedert nach Einzugsbereichen für P+R Standorte.

In Gebieten ohne nahegelegenen Bahnhof bleibt nur der Umstieg Auto – Bus am Stadtrand. Da nicht auf allen Relationen sinnvolle Anknüpfungspunkte für die Nutzung von Park + Ride gefunden wurden, können folgende Gebiete vereinfacht ausgeschlossen werden (ausgegraut). Für die übrig gebliebenen Gebiete werden die Potenziale von P+R abgeschätzt.



Datenquelle: Pendlerzahlen der BfA, gerundet.

Abbildung 58: Relevante Einpendlerströme nach Landshut, gegliedert nach Einzugsbereichen für P+R Standorte. Relationen ohne sinnvollen P+R Anknüpfungspunkt wurden ausgegraut.

Aus einem anderen Gutachten mit höherem Detaillierungsgrad und feinerer Datengrundlage liegen Erfahrungswerte vor. Betrachtet wurde eine Metropolregion mit dichtem ÖPNV-Angebot (hochwertiges Schienenangebot mit dichtem Takt, erhebliche Reisezeitverluste für Einpendler mit Auto durch Staus, Parkdruck in Zentren und Parkraumbewirtschaftung). In diesem Gutachten konnten 1,8 % der PKW-Wege als Potenzial für P+R identifiziert werden. Für Landshut wird dieser Wert niedriger liegen, da diese Merkmale nicht zutreffen. Daher wird das Potenzial für Park + Ride in Landshut unter den aktuellen Voraussetzungen auf **1 % - 1,5 % der relevanten Einpendlerströme** geschätzt.

### Potenziale von P+R an den Bahnhöfen im Landkreis Landshut

In Kapitel 12.5 wurden bereits die Einzugsgebiete der Bahnhöfe definiert. Aus allen diesen Gebieten ist der nächstgelegene Bahnhof der sinnvollste P+R Standort. **Hier sind bereits Stellplätze**

**vorhanden.** Daher wird empfohlen die aktuelle Nutzung zu evaluieren, um ein präziseres Bild der Pendlermobilität zu erhalten. Folgende Fragen sollten idealerweise erhoben werden:

- Sind die bestehenden Stellplätze Park + Ride - Flächen und sind sie entsprechend gekennzeichnet?
- Wie hoch ist die Auslastung? Deckt das Angebot die aktuelle Nachfrage?
- Wer sind die Nutzer (z.B. Kennzeichenauswertung)?
- Welche Nutzer parken wie lange? Welche Fahrzeugtypen werden geparkt?
- (Wie) Werden die Flächen bewirtschaftet?
- Ist eine „Falschnutzung“ ausgeschlossen?

Gegebenenfalls ist auch eine Befragung der Autofahrer und Autofahrerinnen bzw. der Einsteigerinnen und Einsteiger sinnvoll. Dabei könnten die genauen Quell-Ziel Relationen der Pendler abgefragt werden sowie die Motivation die bestehenden Flächen zu nutzen.

### Abschätzung der Nachfrage am potenziellen P+R-Parkplatzes in Altdorf

Von ca. 3.000 Einpendlern aus dem gelb eingefärbten Gebiet kommt für ca. 1.100 Einpendler der Standort Altdorf als P+R-Parkplatz in Frage. Für Altdorfer ist die Nutzung von P+R nicht sinnvoll.

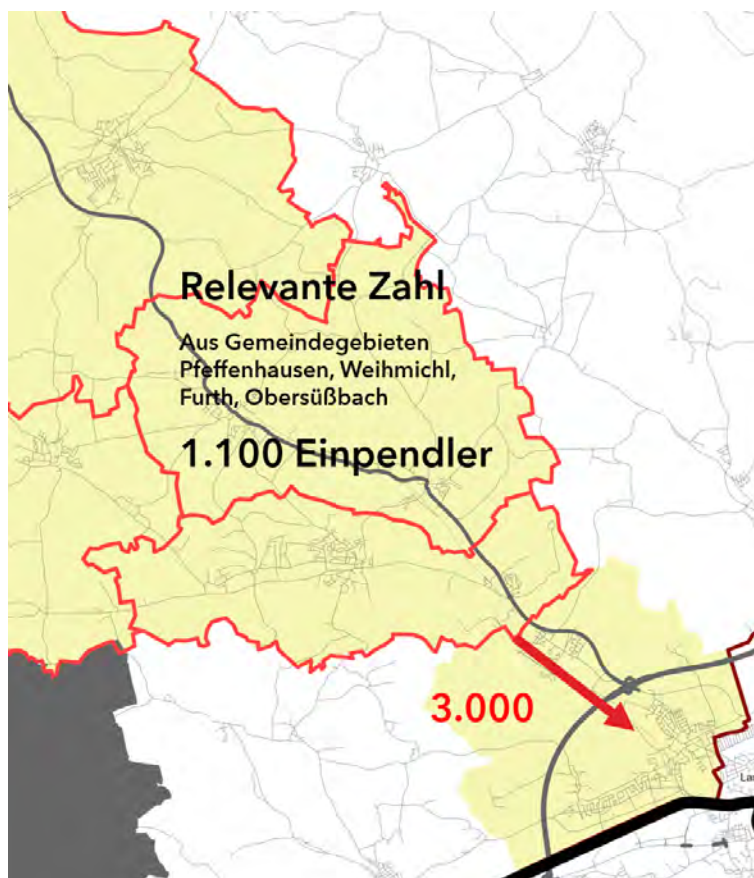


Abbildung 59: Nachfragepotenziale eines P+R-Standortes in Altdorf

Für Einpendler liegt der P+R Platz sehr intuitiv, die Nutzung von P+R müsste trotzdem erst gelernt werden und neue Wege gefunden werden. Wenn 1 % - 1,5 % der Einpendler (11-16 Personen) den P+R-Standort nutzen würden, zuzüglich Einkaufs- und Freizeitfahrten, entsteht ein Stellplatzbedarf für ca. **10-25 Pkw**.

Allerdings ist für Einpendler mit einem guten Busangebot nach Landshut der direkte Bus die beste Wahl zum Einpendeln ohne Auto.

### Abschätzung der Nachfrage am potenziellen P+R-Parkplatz an der Sparkassenarena

Von ca. 1.300 Einpendlern aus dem blau eingefärbten Gebiet kommt für ca. 1.300 Einpendler der Standort Sparkassenarena in als P+R Parkplatz in Frage.



Abbildung 60: Nachfragepotenziale eines P+R-Standortes an der Sparkassenarena

Für Einpendler liegt der P+R Platz sehr intuitiv, die Nutzung von P+R müsste trotzdem erst gelernt und neue Wege gefunden werden. Der Standort liegt nur noch 2,5 km von der Altstadt Landshut entfernt (für die meisten Einpendler ist der Großteil des Weges bereits zurückgelegt). Wenn 1 % - 1,5 % der Einpendler (13-19 Personen) den P+R-Standort nutzen würden, zuzüglich Einkaufs- und Freizeitfahrten, entsteht ein Stellplatzbedarf für ca. **10-30 Pkw**. Auf dieser Relation kann eine potenzielle Taktverdichtung der Linie 3 bei der Beförderung zusätzlicher Fahrgäste die benötigten Kapazitäten schaffen.

Allerdings ist für Einpendler mit einem guten Busangebot nach Landshut der direkte Bus die beste Wahl zum Einpendeln ohne Auto.

### Abschätzung der Nachfrage am potenziellen P+R-Parkplatzes Ergomar

Von ca. 3.700 Einpendlern aus dem rosa eingefärbten Gebiet kommt für ca. 1.600 Einpendler aus dem Gemeindegebiet Essenbach der Standort Ergomar in als P+R-Parkplatz in Frage.

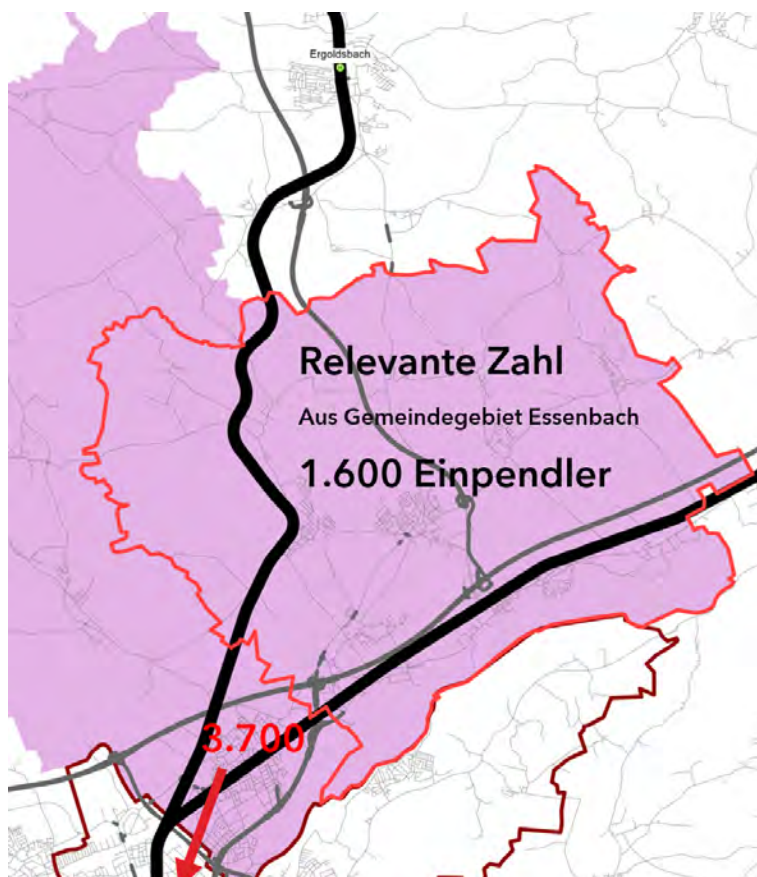


Abbildung 61: Nachfragepotenziale eines P+R Standortes Ergomar

Für Einpendler liegt der P+R Platz nicht intuitiv, die Nutzung von P+R müsste erst gelernt und neue Wege gefunden werden. Da die Bundesstraße B15 direkt aus Essenbach ins Zentrum Landshuts führt, besteht kein Anreiz, auf den Bus umzusteigen. Daher ist eine Nutzung unwahrscheinlich.

Wenn 1 % - 1,5 % der Einpendler (16-24 Personen) den P+R-Standort nutzen würden, zuzüglich Einkaufs- und Freizeitfahrten, entsteht ein Stellplatzbedarf für ca. **10-15 Pkw**. Die ca. 100 Mitarbeiter im Landratsamt, die morgens aus Landshut zukünftig nach Essenbach fahren entgegen der „Lastrichtung“ und sind daher für die Betrachtung von P+R nicht relevant.

## Abschätzung der Nachfrage am potenziellen P+R-Parkplatz am Rathaus Kumhausen

Von ca. 1.400 Einpendlern aus dem türkis eingefärbten Gebiet kommt für ca. 900 Einpendler aus den Gemeindegebieten Vilsheim, Altfraunhofen und Baierbach, sowie manchen Ortsteilen von Kumhausen der Standort Kumhausen Rathaus in als P+R-Parkplatz in Frage.

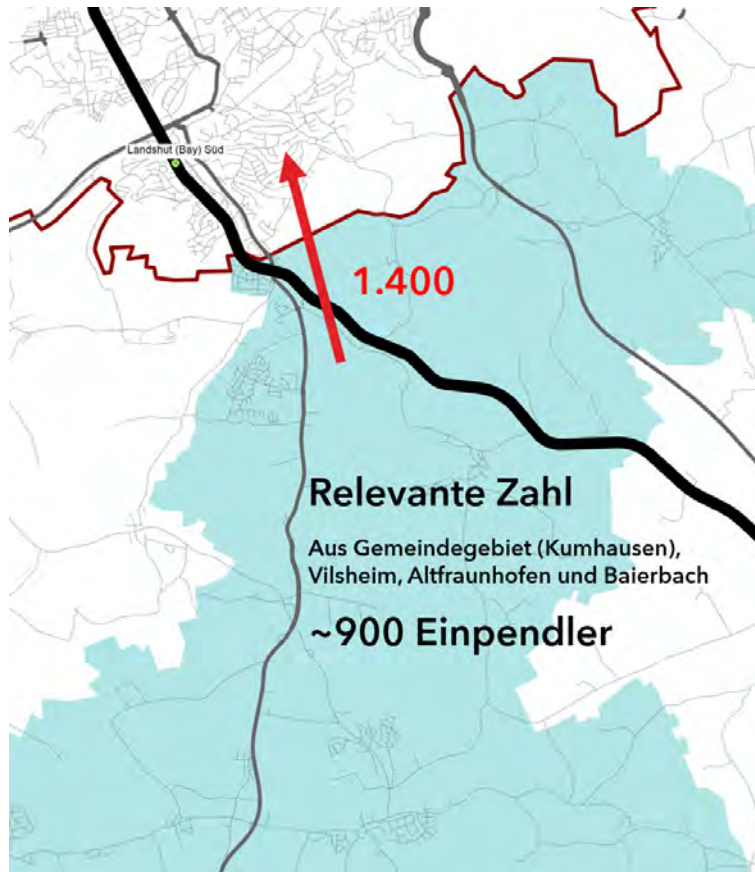


Abbildung 62: Nachfragepotenziale eines P+R-Standortes Kumhausen

Für Einpendler liegt der P+R Platz nicht intuitiv, die Nutzung von P+R müsste trotzdem erst gelernt und neue Wege gefunden werden. Aktuell besteht allerdings kein ausreichendes ÖPNV-Angebot. Daher ist eine Nutzung als P+R unwahrscheinlich.

Wenn 1 % - 1,5 % der Einpendler (9-13 Personen) den P+R-Standort nutzen würden, zuzüglich Einkaufs- und Freizeitfahrten, entsteht ein Stellplatzbedarf für ca. **10-15 Pkw**.

Allerdings ist für Einpendler mit einem guten Busangebot nach Landshut der direkte Bus die beste Wahl zum Einpendeln ohne Auto.

## Zusammenfassung der Nachfrageabschätzung

Auf den vier Haupteinfallachsen mit hohem Einpendleraufkommen nach Landshut konnten sinnvoll gelegene Standorte für die Einrichtung von Park + Ride-Stellflächen für den Umstieg von Auto auf Bus identifiziert werden.

Allerdings können die beiden Standorte Ergomar und Rathaus Kumhausen **ausgeschlossen werden**, da bei ihnen mit keinem relevanten Potenzial gerechnet werden kann. Somit liegt das Potenzial für Park + Ride am Stadtbus bei 20-55 Fahrzeugen je Tag.

Aufgrund des Geschwindigkeitsvorteils der Bahn gegenüber dem Bus ist Park + Ride an Bahnhöfen die wahrscheinlichere Wahl für Einpendler aus den entsprechend gelegenen Teilen des Landkreises Landshut. An allen Bahnhöfen im Landkreis Landshut sind Parkplätze vorhanden. Es liegen keine Erfahrungen mit „Wildparkern“ vor, **es kann davon ausgegangen werden, dass das Potenzial noch nicht ausgeschöpft wurde.**

In Zukunft wird die Bedeutung von P+R an den Bahnhöfen im Landkreis Landshut zunehmen. Es soll ein dichteres Bahnangebot auf den Relationen Landshut-Bayern, Landshut-Regensburg und Plattling eingerichtet werden (Zielkonzept Deutschlandtakt BMVI).

## 12.9 Zusammenfassung der Potenziale von Park + Ride für die Stadt Landshut

Für ein leistungsfähiges Angebot von Park + Ride, das in spürbarem Umfang Pkw-Verkehre im Stadtbereich Landshut auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert sind die Grundvoraussetzungen ungünstig:

- Ein dichtes ÖPNV-Angebot besteht erst ab der Stadtgrenze bzw. in den angrenzenden Ortschaften. Ein Großteil des Weges von Einpendlern ist dann bereits zurückgelegt.
- Die Kombination Auto – ÖPNV ist auf fast allen Wegen langsamer als eine direkte Fahrt mit dem Auto.
- Es existieren keine starken Push-Faktoren (wie geringe Parkplatzverfügbarkeit, hohe Parkraumbewirtschaftung, Zufahrtsbeschränkungen etc.).
- Größere Arbeitgeber haben meist kostenfreie Mitarbeiterparkplätze – P+R würde aus Pendlersicht mehr kosten und langsamer sein.
- Es sind keine sonstigen Pkw-einschränkende Maßnahmen in Landshut vorhanden: geringer Parkdruck, hohes Stellplatzangebot, keine Zufahrtsbeschränkungen o.ä. in einem Großteil der Stadt Landshut. Dadurch ist das Autofahren verhältnismäßig günstig und attraktiv. Lediglich im innerstädtischen Bereich der Alt- und Neustadt ist kostenfreies Parken nicht überall möglich
- Im Bus- & Bahnverkehr verkehrt an vielen Stellen lediglich ein Grundangebot, eine dichtere Taktung würde zur Attraktivität beitragen.

Daher sind auch die Nutzerpotenziale gering und stellen nur auf wenigen Relationen ein attraktives Angebot dar. Gleichzeitig ist auf vielen Relationen die direkte Busverbindung nach Landshut schnell-

ler als eine Fahrt mit dem Auto mit anschließender P+R Nutzung. Mit dem vorgesehenen, verbesserten Angebot kann von einem größeren Verlagerungspotenzial mit positiven Umwelteffekten ausgegangen werden.

## 12.10 Empfehlung zu einem verkehrlichen Gesamtkonzept

Um wirkungsvoll Pkw-Fahrten bei Einpendlern nach Landshut zu vermeiden, sollten zusätzliche, begleitende Maßnahmen im Rahmen eines ganzheitlichen verkehrlichen Gesamtkonzepts getroffen werden. Im Bereich betriebliches Mobilitätsmanagement könnte versucht werden, in Zusammenarbeit mit größeren Unternehmen städtische Autoverkehre zu vermeiden. Dabei können Informationen gewonnen werden, wie und wo zielgerichtete Maßnahmen getroffen werden können. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, die bestehenden (P+R -) Stellflächen an Bahnhöfen im Landkreis Landshut zu untersuchen und Faktoren wie die Nutzungsintensität, Nutzungsmotivation, Identifikation der relevanten Wege, Nutzergruppen und der Verbesserungspotenziale zu evaluieren und herauszuarbeiten. Die gewonnenen Erkenntnisse können im Rahmen eines größeren verkehrlichen Gesamtkonzepts einfließen, zur zielgerichteten Begegnung der verkehrlichen Herausforderungen insbesondere in der Stadt Landshut.

## 13 Anhang

### 13.1 Klassifizierung der Haltestellen in der Stadt Landshut

Haltestelle	Einsteiger/Tag	Klasse	Priorität
Hauptbahnhof	über 900	A1	1
Altstadt	über 900	A1	1
Ländtorplatz/Stadttheater	200-899	A1	1
Maximilianstraße	200-899	A1	1
Alte Kaserne	200-899	A1	1
Kennedy-Platz	200-899	A1	1
Ergomar	200-899	A1	1
Zweibrückenstraße	200-899	A1	1
Sonnenring	200-899	A1	1
Obere Altstadt	200-899	A1	1
Hauptfriedhof	200-899	A1	1
Hofangerweg	200-899	A1	1
Bismarckplatz	200-899	A1	1
Landshut Park	200-899	A1	1
Flurstraße	200-899	A1	1
Ludmillastraße	200-899	A1	1
Hopfenstraße	100-199	A2	1
Hascherkeller	100-199	A2	1
Porschestraße	100-199	A2	1
Ulmenstraße	100-199	A2	1
Ergolding/Rathaus	100-199	A2	1
Erlenstraße	100-199	A2	1
Altdorfer Straße	100-199	A2	1
Hofmark-Aich-Straße	100-199	A2	1
Wolfgangschule	100-199	A2	1
Altdorf/Süd	100-199	A2	1
Tulpenstraße	100-199	A2	1
Siemensstraße	100-199	A2	1
Am Anger	100-199	A2	1
Birkenhof	100-199	A2	1
Bernsteinstraße	100-199	A2	1
Fachmarktzentrum Altdorf	100-199	A2	1
Hochstraße	100-199	A2	1
Hauptstraße	100-199	A2	1
Weilerstraße	100-199	A2	1
Schwalbenstraße	100-199	A2	1
Finkenweg	100-199	A2	1

Haltestelle	Einsteiger/Tag	Klasse	Priorität
Weidenweg	100-199	A2	1
Dekan-Simbürger-Str.	100-199	A2	1
Am Waldanger	100-199	A2	1
Eichenstraße	100-199	A2	1
Bahnhofstraße	100-199	A2	1
Kupfereck	100-199	A2	1
Fürstenstraße	100-199	A2	1
Ziegeleihof	100-199	A2	1
Regierungsplatz	100-199	A2	1
Querstraße	100-199	A2	1
Stocketstraße	100-199	A2	1
Peterskirche	100-199	A2	1
Stadtpark	100-199	A2	1
Eugenbach	100-199	A2	1
Sportplatzstraße	50-99	B	2
Benzstraße	50-99	B	2
Adelmannschloß	50-99	B	2
Herzog-Georg-Platz	50-99	B	2
Rennweg	50-99	B	2
Wadenspanner	50-99	B	2
Innere Stelze	50-99	B	2
Wirtschaftsschule	50-99	B	2
Kreiskrankenhaus	50-99	B	2
Sonnblickweg	50-99	B	2
Messepark	50-99	B	2
Klinikum	50-99	B	2
Frauenkirche	50-99	B	2
Münchnerauer Straße	50-99	B	2
Prof.-Schott-Straße	50-99	B	2
Opalstraße	50-99	B	2
Bergstraße	50-99	B	2
Amtsgericht	50-99	B	2
Bäckergasse	50-99	B	2
Kinderkrankenhaus	50-99	B	2
Mornauerweg	50-99	B	2
Kalcherstraße (Burg Trausnitz)	50-99	B	2
Industriestraße	50-99	B	2
Veichtederpointweg	50-99	B	2
Zugspitzstraße	50-99	B	2
Neustadt	50-99	B	2
Drei Tannen	50-99	B	2
Münchnerau	25-49	C	3
Ergoldinger Straße	25-49	C	3
Sportz./Evang. Altenheim	25-49	C	3

Haltestelle	Einsteiger/Tag	Klasse	Priorität
Mühlbachstraße	25-49	C	3
Hans-Leinberger-Gym.	25-49	C	3
Eichfeldstraße	25-49	C	3
Von-Zabuesnig-Straße	25-49	C	3
Pfarrfeldstraße	25-49	C	3
Rupprechtstraße	25-49	C	3
Schlachthofstraße	25-49	C	3
Nordfriedhof	25-49	C	3
Arberstraße	25-49	C	3
Prof.-Buchner-Straße	25-49	C	3
Schwimmschule	25-49	C	3
Hochschule	25-49	C	3
Konrad-Adenauer-Str.	25-49	C	3
Marschallstraße	25-49	C	3
Eugenbacher Str.	25-49	C	3
Stadtwerke	25-49	C	3
Wallerstraße	25-49	C	3
Regensburger Brücke	25-49	C	3
Pönaiergasse	25-49	C	3
Bauhofstraße	25-49	C	3
Edelweißstraße	25-49	C	3
Wasserturm	25-49	C	3
Karl-Eisenreich-Platz	25-49	C	3
Hochvogelweg	25-49	C	3
Grätzberg	25-49	C	3
Rebenring	25-49	C	3
Am Alten Viehmarkt/CCL	25-49	C	3
Robert-Koch-Straße	25-49	C	3
Festplatz	25-49	C	3
Am Schmiedlacker	25-49	C	3
Clara-Viebig-Straße	25-49	C	3
Oberndorferstraße	25-49	C	3
Altdorf/Rathaus	25-49	C	3
Rachelstraße	25-49	C	3
Christuskirche	25-49	C	3
Mörikeweg	25-49	C	3
Watzmannstraße	25-49	C	3
Postplatz	25-49	C	3
Hagrain	25-49	C	3
Moniberg/Süd	25-49	C	3
Richard-Strauß-Straße	25-49	C	3
Gündlkoferau	10-24	C	3
Elisabethstraße	10-24	C	3
Pausinger Weg	10-24	C	3

Haltestelle	Einsteiger/Tag	Klasse	Priorität
JVA/Berggrub	10-24	C	3
Sylvensteinstraße	10-24	C	3
Franz-v.-Kobell-Straße	10-24	C	3
Einselestraße	10-24	C	3
Löschenbrandstraße	10-24	C	3
Realschule	10-24	C	3
Maximilianstr./Finanzamt	10-24	C	3
Schweinbach	10-24	C	3
Landshuter Straße	10-24	C	3
Jürgen-Schumann-Straße	10-24	C	3
Karl-Holzer-Straße	10-24	C	3
Karlsbader Straße	10-24	C	3
Am Hessengraben	10-24	C	3
Dekan-Simbürger-Straße	10-24	C	3
Feichtmaier	10-24	C	3
Jahnplatz	10-24	C	3
Kumhausen	10-24	C	3
Füttererstraße	10-24	C	3
Bayerwaldstraße	10-24	C	3
Am Lehel	10-24	C	3
Wernstorferstraße	10-24	C	3
Äußere Stelze	10-24	C	3
Landratsamt	10-24	C	3
Am Mitterfeld	10-24	C	3
Buchenthal	10-24	C	3
Rathausplatz	10-24	C	3
Grünlandstraße	unter 10	C	3
Sparkassen Arena (Stadttheater)	unter 10	C	3
Hahn	unter 10	C	3
Bannwallstraße	unter 10	C	3
Pulverturmstraße	unter 10	C	3
Bründlweg	unter 10	C	3
Holzfeilerweg	unter 10	C	3
Goldinger Straße	unter 10	C	3
Ellermühle	unter 10	C	3
Kattowitzer Straße	unter 10	C	3
Grieserwiese	unter 10	C	3
Karl-Holzer-Str,	unter 10	C	3
Dammstraße	unter 10	C	3
Königsberger Straße	unter 10	C	3
Hirschstetterweg	unter 10	C	3
Peterreuth	unter 10	C	3
Gabelsbergerstraße	unter 10	C	3
Arnimstraße	unter 10	C	3

Haltestelle	Einsteiger/Tag	Klasse	Priorität
Löschenbrand	unter 10	C	3
Konrad-Adenauer-Straße	unter 10	C	3
Tannenburganger	unter 10	C	3
Neubau	unter 10	C	3
Ländtorplatz	unter 10	C	3
Niederkam	unter 10	C	3
Untere Auenstraße	unter 10	C	3
Zobtenweg	unter 10	C	3
Spechtweg	unter 10	C	3
Franz-v.-Kobell-Str.	unter 10	C	3
Richard-Strauß-Str.	unter 10	C	3
Am Lurzenhof	unter 10	C	3
Schützenstraße	unter 10	C	3
Liegnitzer Straße	unter 10	C	3
Höglberg	unter 10	C	3
Weikmannshöhe	unter 10	C	3
Eschenweg	unter 10	C	3
Campingplatz	unter 10	C	3
Altdorf Süd	unter 10	C	3

Tabelle 31: Klassifizierung der Haltestellen in der Stadt Landshut

### 13.2 Klassifizierung der Haltestellen im Landkreis Landshut

Die Klassifizierung der Haltestellen im Landkreis Landshut wurde vom Landkreis Landshut entsprechend des heutigen Schüleraufkommens und der Lage an wichtigen Einrichtungen im Landkreis vorgenommen.

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Adlkofen, Staatsstraße	5	A	1	Seniorenzentrum
Aham b.Vilsb., Gemeindezentrum	63	A	1	
Altdorf, Fachmarktzentrum	4	A	1	wg. Seniorenheim Pfett-rach
Altdorf, Hauptstraße	110	A	1	Seniorenwohn- und Pflegezentrum
Altfraunhofen, Moorloh	43	A	1	
Altfraunhofen, Post	21	A	1	Seniorenzentrum
Bonbruck, Kirche	39	A	1	
Bonbruck, Schule	56	A	1	Haus Pater Viktrizius
Bruckberg Bahnhof	75	A	1	SPNV
Bruckberg, Metzgerei Rampf	5	A	1	Seniorenresidenz
Buch am Erlbach, Am Metzgerfeld	35	A	1	Seniorenzentrum

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
davon 16 außerhalb (nicht Klassifiziert)		A	1	
Ergolding, Am Anger	312	A	1	
Ergolding, Bahnhofstr.	16	A	1	Kursana Domizil Haus Konrad
Ergolding, Ergomar	73	A	1	
Ergolding, Etzstraße an der Realschule Ergolding	113	A	1	
Ergolding, Rottenburger Str. Abzw. Sportplatzstr	114	A	1	
Ergolding, SFZ La.-Land und Gymnasium	137	A	1	
Ergoldsbach, Bahnhof	171	A	1	SPNV, BRK Seniorenzentrum
Essenbach, Landratsamt Landshut (neu ab 2024)		A	1	Neuer Standort Landratsamt Landshut
Essenbach, Rathaus	42	A	1	Caritas-Altenheim Essenbach
Furth, Gymnasium	361	A	1	
Furth, Staatsstr.	137	A	1	Caritas-Altenheim Schloss Furth
Geisenhausen, Bahnhof	95	A	1	SPNV, BRK Senioren Wohn- und Pflegeheim
Geisenhausen, Eichend./Schubertstr	88	A	1	
Geisenhausen, Holzhausenerstraße	19	A	1	Wohnheim der Lebenshilfe
Geisenhausen, Vilsbiburgerstraße Str. 50	20	A	1	Behinderteneinrichtung
Gerzen, Hofmark	28	A	1	Sanorium Seniorenheim
Gerzen, Rathaus	8	A	1	Sanorium Seniorenheim
Gündlkofen, Bahnhof	10	A	1	SPNV
Hilling Bahnhof	7	A	1	SPNV
Hohenthann, Feuerwehrhaus	67	A	1	
Kumhausen, Rathaus	47	A	1	
Mettenbach	99	A	1	
Mirskofen, Dorfplatz	73	A	1	
Neufahrn i.NB, Bahnhof	41	A	1	SPNV
Neufahrn, Realschule	163	A	1	Seniorenzentrum
Niederhatzkofen, Schlossklinik		A	1	LaKuMed Schlossklinik
Oberroning, Klosterweg	112	A	1	
Obersüßbach, Ortsmitte	59	A	1	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Pattendorf, Gh Neumayer	10	A	1	Spitalstiftung St. Josef Pattendorf
Pfeffenhausen, Bahnhof	63	A	1	
Pfeffenhausen, Rathaus	3	A	1	Spitalstiftung St. Martin
Pfettrach, Abzw Bahnhof	37	A	1	Senioren- und Pflegehaus Sonnengut
Pfettrach, Kirche	36	A	1	
Preisenberg, Kumhausen	117	A	1	
Rottenburg Raiffeisenbank	52	B	2	
Rottenburg, Bahnhof	81	A	1	
Rottenburg, Mehrzweckhalle	106	A	1	
Rottenburg, Realschule	299	A	1	
Unterneuhausen, Gh Ackstaller	45	A	1	
Velden Bhf	48	A	1	
Velden Höhenberg	keine Haltestelle	A	1	Lebensgemeinschaft Höhenberg
Velden Am Giglberg	keine Haltestelle	A	1	Wohngemeinschaft Am Giglberg
Velden, Lagerhaus	35	A	1	BRK Seniorenheim St. Vinzenz
Velden, Möbelhaus Schuster	58	A	1	
Viecht	68	A	1	
Viltsbiburg, Bahnhof	60	A	1	SPNV
Viltsbiburg, Gymnasium	1222	A	1	
Viltsbiburg, Stadthalle	4	A	1	LaKuMed Klinik
Wörth (Isar), Abzw. Bahnhof	44	A	1	SPNV, Villa Wörth Pflegezentrum; Einrichtung für Menschen mit psych. Erkrankung
Wörth a.d. Isar, Ortsmitte	53	A	1	
Achldorf, Wartehaus	23	B	2	
Adlkofen, Rathaus	40	B	2	
Adlkofen, Abzw Am Pfarrfeld	27	B	2	
Aich (Niederbay)	26	B	2	
Aich, Kreuzung	22	B	2	
Altdorf, Opalstraße	39	B	2	
Altdorf, Ziegeleihof	30	B	2	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Altheim, Unteres Dorf	24	B	2	
Ast Gasthaus	24	B	2	
Ast, Ziegelstadl	36	B	2	
Baierbach	24	B	2	
Bayerbach b. Ergoldsbach	34	B	2	
Berghofen	23	B	2	
Binabiburg	33	B	2	
Bodenkirchen	35	B	2	
Buch, Einberg, Abzw.	21	B	2	
Buch, Raiffeisenbank	30	B	2	
Eberspoint, Post	31	B	2	
Ergolding, Realschule	29	B	2	
Ergoldsbach, Buchmaiersiedlung	24	B	2	
Essenbach, Mirskofener Str.	35	B	2	
Essenbach, St. Wolfgang Str.	32	B	2	
Essenbach, Straubinger Straße, Ortsrand	23	B	2	
Eugenbach, Altdorf	21	B	2	
Förderzentrum Land, Ergolding	22	B	2	
Geisenhausen, Kriegerdenkmal	28	B	2	
Geisenhausen, Salksdorfstr. /Martinstr.	38	B	2	
Gündlkofen, Bäckerei	20	B	2	
Haunwang	31	B	2	
Hinterskirchen	20	B	2	
Hoheneggkofen	27	B	2	
Hohenthann, Brauerei	23	B	2	
Hohenthann, Erlenstraße	21	B	2	
Jesendorf	24	B	2	
Käufelkofen	28	B	2	
Kirchberg, Gem. Kröning	33	B	2	
Kläham, Joh.-Retzer-Str. Abzw.	26	B	2	
Mausham	26	B	2	
Mirskofen, Bahnhof	21	B	2	
Neufahrn, Hauptschule	30	B	2	
Neufahrn, Rathaus	49	B	2	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Neufraunhofen, Post	26	B	2	
Niederaichbach	23	B	2	
Niederaichbach, Kirche	28	B	2	
Niederaichbach, Neumühlstraße	21	B	2	
Niedererlbach	21	B	2	
Oberahrain, Lippenstr.	21	B	2	
Oberahrain, Schule	24	B	2	
Oberaichbach	24	B	2	
Obergangkofen, Abzw	22	B	2	
Oberhatzkofen, Kirche	37	B	2	
Oberlauterbach	20	B	2	
Pfeffenhausen, Englmühlerstr.	19	B	2	
Pfeffenhausen, Sparkasse	47	B	2	
Schmatzhausen, Raiffeisenbank	35	B	2	
Seyboldsdorf	30	B	2	
Siegensdorf, Anw. Buchner	17	B	2	
Thann	20	B	2	
Tiefenbach Brückenstraße	25	B	2	
Tiefenbach Gasthaus	25	B	2	
Tiefenbach Siedlung	24	B	2	
Unterwattenbach, Oberfeld	38	B	2	
Velden, Brauerstraße	38	B	2	
Vilsheim, Hauptstraße	36	B	2	
Vilsheim, Landshuter Str./Kastanienweg	30	B	2	
Weihmichl	37	B	2	
Weixerau, Laimer	23	B	2	
Weng bei Dingolfing	32	B	2	
Abzw. Erlenstr., Niederaichbach	6	C	3	
Achldorf, Kögeleckerstr.	10	C	3	
Adlhausen Schloßstr.	2	C	3	
Adlkofen, Abzw Birkenstraße	13	C	3	
Aham Abzw. Wendeldorf	5	C	3	
Ahrain, Bahnhof	14	C	3	
Aim	5	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Allersbach	2	C	3	
Allgramsdorf	2	C	3	
Altdorf (Niederbayern) Süd	1	C	3	
Altdorf Hochstrasse	14	C	3	
Altdorf, Am Rebenring	19	C	3	
Altdorf, Am Waldanger	10	C	3	
Altdorf, Bäckergrasse	5	C	3	
Altdorf, Bergstraße	5	C	3	
Altdorf, Bernsteinstr. / Waldanger	14	C	3	
Altdorf, Frauenkirche	12	C	3	
Altdorf, Gh Wadenspanner	16	C	3	
Altdorf, Landshuter Str.	1	C	3	
Altdorf, Rathaus	6	C	3	
Altdorf, Sonnenring	9	C	3	
Altdorf, Wallerstraße	10	C	3	
Altenkofen/ Ettenkofen, Abzw	2	C	3	
Altensdorf	8	C	3	
Altfraunhofen, Abzw Finkenstr.	19	C	3	
Altfraunhofen, Landshuter Str.	18	C	3	
Altfraunhofen, Obergangkofener Str.	2	C	3	
Altfraunhofen, Sportplatz	8	C	3	
Altheim, Abzw	1	C	3	
Altheim, Bahnweg	7	C	3	
Altheim, Dorf-/Dr.Gryll-Str.	14	C	3	
Altheim, Kapelle	19	C	3	
Altheim, Ohuerstr. Abzw.	1	C	3	
Altötting, Bahnhof	1	C	3	
Altweg	4	C	3	
Andermannsdorf	16	C	3	
Andermannsdorf Neustadt	2	C	3	
Angersdorf, Kreuzung	1	C	3	
Ankam Abzw.	4	C	3	
Armannsberg	1	C	3	
Arth, B299	16	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Arth, Einmündung B299	4	C	3	
Arth, Feuerwehrhaus	8	C	3	
Asang	1	C	3	
Asenkofen	3	C	3	
Ast Unterast	8	C	3	
Attenhausen Sonnenstr.	11	C	3	
Bachhorn	1	C	3	
Bergsdorf	3	C	3	
Bibelsbach	4	C	3	
Biedenbach	1	C	3	
Blumberg	5	C	3	
Bölldorf	3	C	3	
Breitenau, Wurmsham	1	C	3	
Bruck bei Velden	5	C	3	
Bruckbach	1	C	3	
Bruckberg Abzw. Am Südhang	17	C	3	
Bruckbergerau, Abzw. Plantagenstr.	16	C	3	
Buch am Erlbach, Abzw. Brunnenstr.	3	C	3	
Buch am Erlbach, Abzw. Waldhang	13	C	3	
Buch am Erlbach, Feuerwehr	1	C	3	
Buch am Erlbach, Gastorfer Str.	1	C	3	
Buch am Erlbach, Kirchgasse	17	C	3	
Buchbach	1	C	3	
Buchenstraße, Kumhausen	6	C	3	
Buchenthal, Abzw	2	C	3	
Dekan-Simbürger-Str., Ergolding	1	C	3	
Deutenkofen, Abzw	4	C	3	
Diemannskirchen	1	C	3	
Dietelskirchen	17	C	3	
Dombach	2	C	3	
Dürrenhettenbach	1	C	3	
Ebenau	1	C	3	
Eberstall, Haus Nr. 1	1	C	3	
Eck	2	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Eck an der Straß	5	C	3	
Edenland	4	C	3	
Edlkofen	4	C	3	
Eggenpoint	1	C	3	
Egglhausen	1	C	3	
Egglkofen	1	C	3	
Egglkofen, Schule	2	C	3	
Eging	2	C	3	
Eglberg, Adlkofen	1	C	3	
Eichfeldstraße, Ergolding	8	C	3	
Eichstätt Abzw.	2	C	3	
Enghof	4	C	3	
Engkofen / Aham	1	C	3	
Engkofen, Adlkofen	2	C	3	
Ergolding, Bauhofstraße	8	C	3	
Ergolding, Finkenweg	3	C	3	
Ergolding, Peterskirche	8	C	3	
Ergolding, Rathaus	17	C	3	
Ergolding, Siemensstr.	1	C	3	
Ergoldsbach, Banater / Flurstraße	1	C	3	
Erlach (b Velden)	1	C	3	
Erling	2	C	3	
Eschenloh, Wh	4	C	3	
Ettenkofen	7	C	3	
Etzenbach, Abzw	1	C	3	
Eugenbach, Bernsteinstr./Lavendelstr., Altdorf (Nie	1	C	3	
Eugenbach, Münchnerauer Straße	8	C	3	
Eugenbacher Straße, Altdorf	1	C	3	
Fahring	1	C	3	
Feichtmaier	4	C	3	
Festplatz, Ergolding	2	C	3	
Feuchten	17	C	3	
Feuerwehrhaus, Moosburg a.d. Isar	1	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Forstaibach	10	C	3	
Frauenhaarbach	1	C	3	
Frauensattling, Gh Maier	14	C	3	
Frauenwies	1	C	3	
Freising, Bahnhof	1	C	3	
Friedhof, Dorfen	2	C	3	
Frontenhausen, Sebastianiplatz	1	C	3	
Furth, Sportplatz	8	C	3	
Furthmühle	1	C	3	
Gabisreuth	2	C	3	
Gaindorf, Anw Birnkammer	1	C	3	
Gaindorf, Kirche	1	C	3	
Gallusberg, Hs. Nr. 6	1	C	3	
Gämelkofen, Abzw	3	C	3	
Gassau/ Vilsbiburg	3	C	3	
Gaunkofen	1	C	3	
Gebersdorf	4	C	3	
Geiselsdorf bei Vilsbiburg	1	C	3	
Geiselsdorf bei Vilsbiburg, Abzw.	1	C	3	
Geisenhausen, Feldkirchen, Abzw. Schwalbenstraße	16	C	3	
Geisenhausen, Rauchensteinerstr.	8	C	3	
Geisenhausen, Schule	2	C	3	
Gerabach	9	C	3	
Gerabach, Birkenweg	1	C	3	
Geratspoint	1	C	3	
Gerzen, Fa. Loher	13	C	3	
Ginglkofen	1	C	3	
Gisseltshausen, Tankstelle	10	C	3	
Goben, Abzw.	4	C	3	
Goldern	1	C	3	
Göttlkofen	1	C	3	
Göttlkofen, Ortsmitte	3	C	3	
Götzdorf, Bahnhof	4	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Götzdorf, Kirche	7	C	3	
Grafenhaun	7	C	3	
Grammelkam	1	C	3	
Greilsberg, Bushäuschen	12	C	3	
Grießenbach	9	C	3	
Großaibach	3	C	3	
Großbettenrain, Abzw.	1	C	3	
Großbettenrain, Ort	3	C	3	
Gundihausen	8	C	3	
Gündlkofen, Hauptstr. Abzw. Bachstr.	6	C	3	
Gündlkofen, Kirche	8	C	3	
Gündlkofen, Widdersdorfer Str. 4a	1	C	3	
Gündlkoferau, Abzw. Gündlkofen	8	C	3	
Guntersdorf	1	C	3	
Günzkofen	10	C	3	
Gütersdorf	2	C	3	
Haag	2	C	3	
Haarbach	2	C	3	
Haarbach BG alter Sportplatz	5	C	3	
Haarbach, Schloßstraße	3	C	3	
Hachelstuhl	18	C	3	
Halshorn	1	C	3	
Haselfurth	2	C	3	
Haselwies	1	C	3	
Hasenreit	2	C	3	
Haunzenbergersöll	6	C	3	
Hausberg	1	C	3	
Hausmann	3	C	3	
Hebramsdorf	1	C	3	
Heidenkam Abzw.	1	C	3	
Heidenkam Asterstr.	13	C	3	
Heiligenbrunn	2	C	3	
Helmsau	3	C	3	
Helmsdorf	1	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Hermannseck	1	C	3	
Hermannskirchen	2	C	3	
Herneck Abzw	3	C	3	
Herrngiersdorf Kindergarten	1	C	3	
Herrngiersdorf Kirche	1	C	3	
Hilling	13	C	3	
Hinzlbach	7	C	3	
Hirschkapelle	1	C	3	
Hof, Hs.Nr. 7	1	C	3	
Hofberg	3	C	3	
Hofendorf	7	C	3	
Hofham	7	C	3	
Höglndorf	7	C	3	
Höhenberg b. Geisenhausen, Abzw.	2	C	3	
Hohenthann, Kirche	10	C	3	
Hohenwarth bei Neufraunhofen	2	C	3	
Hölskofen	1	C	3	
Holzhäuseln	7	C	3	
Holzhäuseln bei Altfraunhofen	1	C	3	
Holzhausen bei Geisenhausen	4	C	3	
Holzhausen bei Pfeffenhausen	3	C	3	
Holzhausen Brücke B299	6	C	3	
Hörsdorf	3	C	3	
Hörmannsdorf b. Weng	16	C	3	
Hörmannsdorf b.Weng, Landshuter Str.	1	C	3	
Hösacker	10	C	3	
Hotelkam	1	C	3	
Hub	1	C	3	
Hub bei Neufraunhofen	2	C	3	
Hub bei Obervilslern	8	C	3	
Hüttenkofen Gde. Niederaichbach	3	C	3	
Inkofen, Feuerwehrhaus	3	C	3	
Irlberg	1	C	3	
Irrthal Abzw	4	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Jellenkofen, B15	15	C	3	
Jellenkofen, Goldbachstraße	8	C	3	
Jenkofen, Ort	3	C	3	
Jettenstetten Ort	2	C	3	
Johannesbergham	4	C	3	
Johannesbrunn Mitte	11	C	3	
Johannesbrunn Pelzgarten	7	C	3	
Johanneskirchen	1	C	3	
Kaltenbrunn	8	C	3	
Kapfing	8	C	3	
Kirchberg bei Hohenthann	3	C	3	
Kirchstetten, Abzw.	1	C	3	
Kleineggkofen	1	C	3	
Kleinvelden	2	C	3	
Kobel	2	C	3	
Kopfham	3	C	3	
Koppenwall	2	C	3	
Korb.-Aigner-Gymnasium, Erding	3	C	3	
Kreuz/ Velden	7	C	3	
Kreuzaign Abzw.	1	C	3	
Kröning	1	C	3	
Kronwinkl	7	C	3	
Kumhausen Hst. Stadtbus	11	C	3	
Kumhausen, Rathausplatz	16	C	3	
Kumhausen, Tiefenbach Abzw.	2	C	3	
Kupferstatt	1	C	3	
Laaber	1	C	3	
Laaberberg	1	C	3	
Langenhettenbach	8	C	3	
Langenvils	8	C	3	
Langenvils, Hausnr. 67	2	C	3	
Langenvils, Kreuzfeld	4	C	3	
Langquaid, Leierdorfer Straße	8	C	3	
Langquaid, Marktplatz/Zentrum	3	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Läuterkofen	5	C	3	
Leberskirchen	14	C	3	
Leitendorf	3	C	3	
Leonhardshaun	2	C	3	
Lichtenhaag	11	C	3	
Linden	1	C	3	
Litzelkirchen	1	C	3	
Lochham	4	C	3	
Loh bei Vilsbiburg	2	C	3	
Loizenkirchen Raiffeisen-Lagerhaus	1	C	3	
Ludmannsdorf	3	C	3	
Maierhof	2	C	3	
Maierholz, Abzw	2	C	3	
Mantelkam	7	C	3	
March	2	C	3	
Margarethen	8	C	3	
Mariaberg	2	C	3	
Markt Schwaben	2	C	3	
Martinshaun, B15	3	C	3	
Martinshaun, Ortsmitte	4	C	3	
Mirskofen, Kriegerdenkmal	1	C	3	
Mittergolding	5	C	3	
Mitterhof, Abz	1	C	3	
Mohnstraße, Kumhausen	2	C	3	
Möllersdorf	1	C	3	
Moosthann	2	C	3	
Muckendorf	1	C	3	
Münchsdorf, Feuerwehr	1	C	3	
Münchsdorf, Kirche	6	C	3	
Münchsdorf, Siedlung	3	C	3	
Münster	14	C	3	
Neßlthal, Abzw	4	C	3	
Niederaich	17	C	3	
Niederaichbach Moosmühle	5	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Niederaichbach, Amselstr.	1	C	3	
Niederaichbach, Landshuter Str.	5	C	3	
Niederaichbach, Weiher	3	C	3	
Niederaichbacherau, Gh Kraus	1	C	3	
Niedereulenbach	9	C	3	
Niedereulenbach, Dorfstrasse	2	C	3	
Niederhornbach	5	C	3	
Niederkam	6	C	3	
Niederleierdorf	1	C	3	
Niedermünchen	1	C	3	
Niedersüßbach	10	C	3	
Niedersüßbach, Talstraße	4	C	3	
Niederwurmsham	6	C	3	
Oberbabing	2	C	3	
Oberenglberg, Abzw	1	C	3	
Oberensbach	3	C	3	
Oberergoldsbach	9	C	3	
Obergangkofen, HS. Nr. 11	1	C	3	
Obergangkofen, Ortsmitte	18	C	3	
Oberglaim	8	C	3	
Obergolding	5	C	3	
Oberhaarbach	2	C	3	
Oberhornbach	4	C	3	
Oberkirchberg	1	C	3	
Oberköllnbach	12	C	3	
Obermünchen	8	C	3	
Oberndorf bei Weihmichl, Abzw.	3	C	3	
Oberneuhäusen	5	C	3	
Oberotterbach	4	C	3	
Oberpettenbach	1	C	3	
Oberrettenbach	1	C	3	
Oberröhrenbach	1	C	3	
Oberroning, Am Sonnenhang	7	C	3	
Oberroning, Gasthaus Greinix	2	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Oberschnittenkofen	4	C	3	
Oberspiegelreuth	1	C	3	
Obersüßbach Abzw. Rainertshausen	2	C	3	
Obersüßbach, Niedersüßbacher Str.	11	C	3	
Oberviehbach	1	C	3	
Obervilslern, Am Forsteracker	5	C	3	
Obervilslern, Anw Lichtenecker	5	C	3	
Obervilslern, Gh Putz	7	C	3	
Obervilslern, Lernbachtalerstr.	1	C	3	
Öd bei Adlkofen	1	C	3	
Ohu, Dorfplatz	17	C	3	
Ohu, Essenbacher Str. Abzw.	10	C	3	
Ohu, Siedlung	6	C	3	
Oseneck	1	C	3	
Ostenthann	4	C	3	
Paindlkofen	15	C	3	
Pattendorf, Waldstraße	5	C	3	
Pattendorf, Wasserzweckverband	6	C	3	
Pauluszell	13	C	3	
Penk	1	C	3	
Pettenkofen	3	C	3	
Pfaffenbach	2	C	3	
Pfaffendorf	4	C	3	
Pfarrkofen bei Hohenthann	1	C	3	
Pfarrkofen, Ergolding	1	C	3	
Pfeffenhausen, Moosburger Str.	1	C	3	
Piflas, Meisenstraße	1	C	3	
Plaika	1	C	3	
Plattling, Bahnhof	1	C	3	
Pörndorf Mitte	4	C	3	
Pörndorf Flurstraße	3	C	3	
Postau, Gh Beim Römischen	13	C	3	
Postau, Kirche	10	C	3	
Postau, Täuberlberg	1	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Postauer Str., Wörth a.d. Isar	1	C	3	
Prading	3	C	3	
Pram, Abzw	9	C	3	
Prinkofen	6	C	3	
Raffach bei Mühlhausen	1	C	3	
Rahstorf bei Hohenthann	3	C	3	
Rainertshausen	6	C	3	
Rannertshofen	1	C	3	
Rebensdorf	5	C	3	
Reib	5	C	3	
Reichersdorf b. Attenhausen (Bruckberg)	13	C	3	
Reichersdorf, Niederaichbach	2	C	3	
Reichlkofen	1	C	3	
Reuth Abzw.	2	C	3	
Riedenberg	1	C	3	
Rohrberg	9	C	3	
Rottenburg, Anw Landendinger	4	C	3	
Rottenburg, Landshuter-/Benzstraße	2	C	3	
Rottenburg, Neufahrner Straße	2	C	3	
Rottenburg, Sonderschule	7	C	3	
Ruhmannsdorf bei Adlkofen	14	C	3	
Ruhmannsdorf, Abzw	3	C	3	
Runding	3	C	3	
Ruprechtsberg	3	C	3	
Rutting	1	C	3	
Sankt Anna	1	C	3	
Schaltdorf	5	C	3	
Schatzhofen	3	C	3	
Schindlbach	4	C	3	
Schleichwies	1	C	3	
Schloßberg B 11	6	C	3	
Schloßberg Ortsmitte	5	C	3	
Schmatzhausen, Landshuter Str. 45	12	C	3	
Schnedenhaarbach	1	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Schönau	1	C	3	
Seifriedswörth	11	C	3	
Seyboldsdorf, Graf-Ludwig-Str.	2	C	3	
Siegerstetten	1	C	3	
Sippenbach, Abzw.	4	C	3	
Solling	1	C	3	
Spitzau	2	C	3	
St 2074/Isarstr., Niederaichbach	5	C	3	
Stadl bei Vilsbiburg	1	C	3	
Stein, Abz	1	C	3	
Steinbach	2	C	3	
Steinmühle, Abzw	7	C	3	
Stocka	1	C	3	
Stocketstraße, Ergolding	8	C	3	
Straubing	6	C	3	
Stürming / Kreisel	4	C	3	
Tabakried	1	C	3	
Tannet	3	C	3	
Tannet, Abzw Schaidham	2	C	3	
Tattendorf	2	C	3	
Thal	3	C	3	
Thal/ Bodenkirchen	3	C	3	
Thalham/ Niederaichbach	1	C	3	
Thomaszell	1	C	3	
Thonhausen	6	C	3	
Tiefenbach Schmerbeck	16	C	3	
Tondorf, Kirche	3	C	3	
Tondorf, Ortsanfang	6	C	3	
Tondorf, Wolf	5	C	3	
Traich bei Obersüßbach	3	C	3	
Trauterfing	5	C	3	
Triendorf, Post	5	C	3	
Türkenfeld, Brücke	1	C	3	
Türkenfeld, Haus Nr. 4	7	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Türkenfeld, Trafo	3	C	3	
Ungarischwall	1	C	3	
Unkofen	5	C	3	
Unterahrain, Bushaltestelle	8	C	3	
Untergambach	2	C	3	
Unterglaim, Hs. Nr. 22	5	C	3	
Unterglaim, Hs. Nr. 41	2	C	3	
Untergolding	3	C	3	
Unterhausbach b. Neufraunhofen	3	C	3	
Unterhausenthal	1	C	3	
Unterköllnbach	5	C	3	
Unterlauterbach	9	C	3	
Unterlenghart	15	C	3	
Unterspiegelreuth	1	C	3	
Unterunsbach	10	C	3	
Untervilslern	5	C	3	
Unterwattenbach, Ortsmitte	6	C	3	
Veitsbuch	7	C	3	
Velden, Buchbacher Str.	1	C	3	
Velden, Vilsbrücke	16	C	3	
Velden-Viehweide	1	C	3	
Vilsbiburg, Abzw Dionysihof	1	C	3	
Vilsbiburg, Bad	1	C	3	
Vilsbiburg, evang. Kirche	1	C	3	
Vilsbiburg, Gewerbegebiet West	1	C	3	
Vilsbiburg, Grundschule	9	C	3	
Vilsbiburg, Lüftenweg	1	C	3	
Vilsbiburg, Mariahilfsberg	3	C	3	
Vilsbiburg, Schachtenstr.	3	C	3	
Vilsheim, Apotheke	12	C	3	
Vilsheim, Ulrich-v.-P.-Str.	6	C	3	
Vilssattling Abzw.	1	C	3	
Vilssöhl	3	C	3	
Vogen, Abzw. B299	1	C	3	

Haltestelle	Schülerzahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Volkmannsdorferau Fichtenstraße, Wang	1	C	3	
Wachkofen, Abzw	1	C	3	
Walpersdorf bei Neufahrn	1	C	3	
Weihenstephan, Kreisel	10	C	3	
Weihenstephan, Ortsmitte	8	C	3	
Weixerau, Bichlmannstr.	4	C	3	
Weixerau, Biller	4	C	3	
Weixerau, Fischerstraße	15	C	3	
Weixerau, Kreisverkehr	2	C	3	
Weixerau, Mühlenstraße	16	C	3	
Weixerau, Wasserbruck	1	C	3	
Weltendorf, Abz	2	C	3	
Widdersdorf	7	C	3	
Wieselsberg	2	C	3	
Wildenberg, Sparkasse	1	C	3	
Willerskirchen	3	C	3	
Willgrub Abzw	2	C	3	
Wimm/ Niederaichbach	1	C	3	
Windham	1	C	3	
Winklsaß, Brücke	1	C	3	
Winklsaß, Kreisel	6	C	3	
Wochesland	1	C	3	
Wolferding	1	C	3	
Wolferthau	2	C	3	
Wölflau	1	C	3	
Wölflkofen bei Adlkofen	1	C	3	
Wölflkofen bei Ergoldsbach	2	C	3	
Wolfsbach Hs. Nr. 40	2	C	3	
Wolfsbach, Abzw. LA 14	1	C	3	
Wollkofen	3	C	3	
Wörth a.d. Isar, Post	1	C	3	
Wörth, Siegl/Loch	1	C	3	
Wurmsham	5	C	3	
Zaitzkofen	1	C	3	

Haltestelle	Schüler- zahl	Klasse	Priorität	Wichtige Einrichtung im Landkreis Landshut
Zeilbach	2	C	3	
Ziegelstadel, Abzw.	3	C	3	
Zurlberg	1	C	3	
Zweikirchen	17	C	3	

Tabelle 32: Haltestellenliste Landkreis Landshut mit Klassifizierung für den Ausbau