

# Verkehrsentwicklungsplan Landsberg

## Zusammenstellung der Maßnahmen

Die Maßnahmen werden nach den Verkehrsträgern getrennt angeführt, die Wirkungen sind jeweils wechselbezogen.

### Maßnahmen für Fußgänger

Bereich	Maßnahmen	Voraussetzungen und Eingriffe	Wirkungen
Informationen	Erarbeitung eines Fußgängerinformationssystems	Finanzierung	Abbau von Unsicherheit Erhöhung der Akzeptanz des Fußgängers Schaffung von Bewusstsein
	Beschilderung namenloser Fußwege	Erstellung einer Namensliste für derzeit noch nicht beschilderte Fußwege Abstimmung im Stadtrat und mit den Bürgern Beschlussfassung	Es entsteht eine Bewusstseinsstruktur über das Fußwegenetz. Besonders wichtig im Zusammenhang mit den neuen Fußwegverbindungen über den Lechsteg und weiter nach Westen.
Verknüpfung Fußgänger mit öffentlichem Verkehr	Schaffung direkter Zugänge zu den Haltestellen, Abbau von Barrieren	Begehungen, Planskizzen, Bau- und Informationsmaßnahmen	Erhöhung des Fußgeher- und ÖPNV Anteiles
Informationen über den Wert eines fußgeherfreundlichen und sicheren Umfeldes	Bürgerinformation, Medienarbeit	objektive Informationen über die Vorteile des Fußgehverkehrs, gesundheitliche Auswirkungen	Erhöhung des Fußgeheranteiles

Informationen für Touristen und Besucher	durchgehende und lückenlose Wegweisung für wichtige Ziele, Sehenswürdigkeiten, Freizeitwege, etc. in Landsberg	Überprüfung der bestehenden Informationssysteme (fachbegleitend durch nicht Ortskundige)	Erhöhung des Fußgeheranteiles, touristische Wirkung nach außen
Finanzmaßnahmen	Pendlerpauschale für Dienstwege zu Fuß	Übernahme etwa der Kostensätze aus dem Ausland	erhöht den Anteil der Fußgänger für Dienstwege
Fußgeherzone Altstadt	Einführung der Fußgeherzone für den Bereich zwischen Hauptplatz und Sandauer Tor (Vorderer und Hinterer Anger sowie dazwischen liegende Straßenzüge)  Wichtigste Maßnahme mit starker Wirkung auf alle Verkehrsträger	Reorganisation der Abstellplätze in der Lechgarage und teilweise in der Schlossberggarage im Interesse der Landsberger Geschäftswelt  Vereinbarung einer Ladezeit (Vorschlag 7-10 Uhr)  Information der Geschäftsleute, der Bevölkerung  Abstimmung mit Eröffnung des neuen Lechsteges  Elektronisches Informationssystem über die Verfügbarkeit der Parkplätze in den Garagen und auf der Waitzinger Wiese zur Lenkung der Autoverkehrsströme	Massive Aufwertung der Altstadt als einerseits Shoppingcenter, andererseits als Lebens- und Arbeitsbereich  Effizientere und damit wirtschaftlichere Nutzung der bestehenden teuren Abstellplätze in der Garage  Erhöhung der Anteile der Fußgeher im Stadtgebiet  Erhöhung der Attraktivität des Zentrums von Landsberg für die Gesamtregion  Klare Ordnung und Organisation für den Verkehr der Altstadt
Stärkung der Fußwege zu den Wohngebieten	Aufzüge zur Überwindung der Geländestufen: im Osten Spitalplatz-Schule zum Altenheim	Vorplanung, Projektierung, Finanzierung	Abbau der Barriere durch die 30 m Geländestufe (Wirkung ca. 450 m Entfernungsvergrößerung)  behindertengerechter Zugang und Verbindung der östlichen

			<p>Stadtbezirke (Bayern Vorstadt) mit der Altstadt und dem Westen</p> <p>Attraktiver Weg für Touristen zu den Sehenswürdigkeiten und neuen Einrichtungen am Schlossberg, den Museen in der Verbindung mit der Altstadt</p>
Lechsteg und seine Fortsetzung	Fortsetzung des neuen Lechsteges durch das Gelände der Pflugfabrik in der bestehenden Auffahrt und Querung der Bahn auf Höhe des Jugendzentrums	Widmung des Fußweges durch die Pflugfabrik, Beschaffung des Grundes, Verhandlungen mit der DB zur Verlegung des schienengleichen Eisenbahnüberganges von der Herbststraße, Projektierung und bauliche Umsetzung der Maßnahme	wichtige und zentrale Maßnahme für die zukünftige interne attraktive Fußwegachse vom Westen zur Altstadt und in den Osten, wichtige Anbindung der neuen zentralen Stadtentwicklungsgebiete zur Altstadt und wichtige Anbindung für den Radverkehr zum Bahnhof aus dem Westen und Nordwesten
Maßnahme Attraktivierung der Fußwege	Schaffung von Plätzen in Abständen von 150-250 m mit unterschiedlichen Funktionen im Zuge der Gestaltung und Neubebauung	Berücksichtigung in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen	Abbau von Entfernungswiderständen, Erhöhung der Akzeptanz für Fußgänger und Radfahrer, Erhöhung der Gesamtattraktivität der Stadt
bauliche Maßnahme zentrale Abstellplätze/ Garagen für Neubaugebiete	Projektierung von Abstellplätzen bzw. Sammelgaragen für Neubaugebiete unter Berücksichtigung gleicher Erreichbarkeit zum öffentlichen Verkehr. Die übrigen Gebiete sind autofrei.	Systemverständnis der Verwaltung und Ausnützung der bestehenden Möglichkeiten der Bayrischen Bauordnung	Die Neuorganisation der Abstellplätze hat die stärkste Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl, die Stadtentwicklung und die lokale Wirtschaft. Die übrige Organisation der Abstellplätze wird

			<p>im Wesentlichen über die Verkehrsmittelwahl entschieden. Die Ursache nahezu aller Verkehrsprobleme von heute liegt in der bestehenden Einzeloptimierung von räumlichen Funktionen und Abstellplätzen. Wird diese beibehalten, gibt es keine zielkonformen, wirksamen Maßnahmen. Die heutige Organisation der Abstellplätze bei den Objekten behindert den Fußgänger in allen späteren Aktivitäten.</p> <p>Grundsätzlich sollte das Sekundärnetz in Neubaugebieten aus Fußwegen bestehen. Diese sind für Sondereinsätze befahrbar.</p>
Abbau von topographischen und baulichen Barrieren	durchgezogene Gehsteige und Anrampung der Überfahrten für Autos auf Gehsteigniveau	Projektierung bei allen Neu- und Umbaumaßnahmen	Reduktion der Geschwindigkeit, Verringerung des Risikos, Erhöhung der Akzeptanz und Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer
Verbesserung des Kleinklimas	Begrünung, Baumbestand und Alleen	Projektierung und Pflanzung von Bäumen entlang von Fußwegen	Verbesserung des Kleinklimas, Verringerung der Widerstände, Erhöhung der Attraktivität durch natürliche Bepflanzung

Nutzung bestehender Wasserflächen	Einbeziehung bestehender Wasserflächen entlang der Fußwege beim Durchgang durch die Pflugfabrik in die Gestaltung des Umfeldes und die städtebauliche Erweiterung	Beibehaltung der tunnelnahen Ufergestaltung, Sicherung der Lebensräume in den Gewässern	abwechslungsreiches, interessantes Umfeld verringert den Widerstand für Fußgänger und Radfahrer
Aufzug zur Überwindung der Geländestufe zwischen bestehendem Lechsteg beim Hatzenweg und dem Niveau der Kühlmann-Straße.	Bau eines Aufzuges für Fußgeher und Radfahrer	Projektierung, Kostenschätzung, Finanzierung, Beschlussfassung	Der Abbau heute bestehender Widerstände für Fußgänger und Radfahrer auf der Route von der Festwiese zur Altstadt erhöht den Anteil der Fußgänger und Radfahrer auf dieser Relation.
Sichere Querung der Fußwegbeziehung über den Hindenburgring beim Angelus-Silesius-Weg	zwei Varianten:  Mittelinsel  Aufpflasterung	Projektierung der Verschwenkung, Tempolimit 30 km/h  Hinweiszeichen für Bodenschwelle, Tempolimit 30 km/h	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgeher, Förderung einer wichtigen Fußgeherverbindung von dem westlich des Hindenburgrings gelegenen Gebietes zu den neuen Stadtentwicklungsgebieten sowie zur Altstadt und zum Lechufer.  Erhöhung des Fußgeher- und Radfahranteils durch die wesentliche Verkürzung der Wege.
Fußwegverbindung von der Schwaighof-Siedlung unter der Bahn zur Augsburgersstraße	Projektierung der Unterführung der Bahnlinie in Höhe der Jahnsportplätze	genereller Entwurf, Verhandlungen mit den Grundbesitzern und der DB  Detailentwurf, Finanzierung, Beschlussfassung, Bau und	wichtige Ost-West-Verbindung für den Fußgeher- und Fahrradanteil für alle Reisezwecke

		Wegweisung	
Fußgängersteg und Autobahnbrücke	Bau eines Fußgängersteiges an den bestehenden Pfeilern der Autobahn	Vorverhandlungen mit der Straßenverwaltung über die technischen Möglichkeiten  Projektierung, Projektierung der Anschlussverbindungen zu den bestehenden Fuß- und Radwegen  Detailplanung, Finanzierung, Beschlussfassung, Bau	wichtige Verbindung für den Touristen- und Freizeitverkehr
Berücksichtigung der Fußgeher bei Flächenwidmungen	Vorkehrungen von Fußwegen mit einer Maschenweite von 50-70 m bei allen Neubaugebieten	Überarbeitung bestehender Flächenwidmungs- und Bebauungspläne	wichtige Maßnahme zur Förderung des Fußgehverkehrs, zur Erhaltung der Lebensqualität und zur Förderung der lokalen Wirtschaft
Sitzgelegenheiten	Aufstellen von Sitzgelegenheiten an attraktiven Punkten	Begehung, Finanzierung, Beschlussfassung	erhöhte Aufenthaltsqualität für Fußgeher, für Bewohner, Touristen und Besucher
Beleuchtung für Fußgeher	Auswahl richtiger fußgeherkonformer Beleuchtungseinrichtungen	Detailbegehungen	positive Wirkungen für Fußgeher und Radfahrer

## Maßnahmen für den Radverkehr

Bereich	Maßnahmen	Voraussetzungen und Eingriffe	Wirkungen
Informationen	Informationssystem für den Radverkehr	Kennzeichnung der Fahrradabstellmöglichkeiten an den zentralen Punkten wie Bahnhof, Schulen, Stadtzentrum, Informationen über Fahrradreparaturstellen und Geschäfte  Ergänzungen der fehlenden Informationen für den Radverkehr in Landsberg	verringert die Unsicherheit, erhöht die Attraktivität des Radverkehrs
Stadtplanung mit Radwegen	grafischer Entwurf eines Radwegestadtplanes	Übernahme der Informationen aus dem Verkehrsentwicklungskonzept	verbesserte Information, erhöhte Attraktivität des Radverkehrs
Kilometergeld für Dienst- und Arbeitswege	Beschaffung von Informationen über geltende Sätze für Kilometergeld	rechtliche Prüfung der Einführung dieses Kilometergeldes auf kommunaler Ebene	Beseitigung der heute bestehenden Nachteile im Radverkehr in finanzieller Hinsicht erhöht den Anteil des Radverkehrs auch für Berufs- und Dienstfahrten
flächenhafte Förderung des Radverkehrs	Tempo 30 im Sekundärnetz	Beschlussfassung, Beschilderung	eröffnet dem Radverkehr das gesamte Sekundärnetz ohne negative Wirkungen auf den Autoverkehr, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Erhöhung der Attraktivität für den Radverkehr

Fahren gegen die Einbahn	Bodenmarkierung mit Symbolen	Beschlussfassung, Verordnung	Beseitigung bestehender Benachteiligungen des Radverkehrs erhöht die Attraktivität
Abstellen der Fahrräder	wetterschutzte Abstellplätze für den Zweck des Berufs- und Dienstverkehrs	Einrichtung wetterschutzter Abstellplätze nördlich der Bahnhofsgelände, bei den Schulen, Freizeitanlagen, etc.	erhöht die Akzeptanz des Fahrradverkehrs
Winterdienst	Priorität bei der Schneeräumung für den Radverkehr	Bewusstseinsänderung	erhöht den Anteil der Radfahrer auch im Winter
e-Bikes	Fördermaßnahmen für die Anschaffung und den Betrieb von e-Bikes	politische Diskussion und Beschlussfassung in welcher Form und in welchem Ausmaß die Förderungen erfolgen sollen Einrichtung von Ladestationen und sicheren Abstellplätzen	massive Förderung des Radverkehrs in Landsberg aufgrund der topographischen Gegebenheiten. Durch das e-Bike wird das Fahrrad zu einer echten Alternative für den Autoverkehr in Landsberg, auch in Ost-West-Richtung.
Schließung von Lücken im Radwegenetz	durchgehender Radweg von Erpfting zum Zentrum	Umprojektion im Bereich des fehlenden Radweges	sicherer, attraktiver Radweg zwischen Erpfting und dem Zentrum von Landsberg
Neue Bergstraße	Umbau der Bergstraße mit durchgehenden Radwegen	Umprojektion, Finanzierung für die Bau-, Markierungs- und Organisationsmaßnahmen	Beseitigung bestehender Gefahrenstellen, Erhöhung des Anteils des Radverkehrs



Anbindung Bahnhof vom Westen und Norden	Fuß- und Radweg zwischen verlängertem Ost-West-Radweg vom Lechsteg und dem Bahnhof Landsberg	Projektierung, Prüfung der Grundverfügbarkeit, Finanzierung, Bau	Verbesserung der Fuß- und Radwegbeziehung von und zum Bahnhof
Verbesserung bestehender Radwegverbindungen	Radwegrinnen im Bereich der Gartenstraße – Hindenburgring niveaufreie Querung von der Frühlingstraße über den Hindenburgring	Detailprojektierung, Finanzierung, Baumaßnahmen	beseitigt bestehende Probleme und erhöht die Attraktivität des Radverkehrs

## Maßnahmen im öffentlichen Verkehr

Bereich	Maßnahmen	Voraussetzungen und Eingriffe	Wirkungen
Informationen	Tarifinformation an die Haushalte periodisch	Bekanntmachung der bestehenden Tarife über Medien, Zusendungen an die Haushalte	Bewusstmachen der günstigen Tarife und Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs in Landsberg Abbau der bestehenden Bewusstseinsbarriere
Erhöhung der Wirkung der Haltestellen	Schaffung ungestörter, attraktiver Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	Detailprojektierung um die Haltestellen, Verhandlungen zur Grundbeschaffung	erhöht die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs
Verringerung der Benachteiligung des ÖPNV gegenüber dem Auto	Beseitigung von Busbuchten an Haltestellen	Umprojektierung, Nutzung der gewonnenen Flächen für Fahrradabstellplätze, gedeckte Busabstellplätze und Informationssysteme	erhöht die Akzeptanz des ÖPNV
Informationssysteme	Liniennummer deutlich sichtbar machen, Fahrpläne und Linienpläne an allen Haltestellen	Einrichtung von gesicherten Schautafeln	beseitigt Informationslücken als eine wichtige Barriere bei der Benutzung des ÖPNV
Erhöhung der Aufenthaltsqualität an Haltestellen	wettergeschützte Haltestellen, zeitgemäße Information, Sitzgelegenheiten	bei fehlendem Platz Prüfung von Umbaumaßnahmen bzw. Verschiebungen der Haltestellen	erhöht die Akzeptanz des ÖPNV

Einbindung der Ortsteile in den ÖPNV	Citytaxi	Berechnung des abschätzbaren Kostenaufwandes, Erarbeitung von Tarifen und Finanzierungssystem mit konsequenter Kontrolle, Verhandlungen mit Taxibetreibern	Einbindung der heute mit dem ÖPNV nicht gut versorgten externen Ortsteile von Landsberg in den ÖPNV
Informationen	elektronische Fahrplananzeigen an den Haltestellen	Energieversorgung, RBL	erhöht die Sicherheit und Präsenz des ÖPNV

## Maßnahmen für den Autoverkehr

Bereich	Maßnahmen	Voraussetzungen und Eingriffe	Wirkungen
Abstellen der Fahrzeuge	Anwohnerparken	Überprüfung der Parkprobleme im Umfeld der neu organisierten Stadtstrukturen, bei zunehmenden Konflikten Einführung des Anwohnerparkens	vermeidet Konflikte zwischen unerlaubtem Parken und Anwohnern
	Quartiergaragen bei Neubauzonen	Festlegung in der Flächenwidmung, Finanzierungregelung mit Sanktionen	Die stärkste Maßnahme zur Erfüllung der Ziele für den Verkehrsentwicklungsplan in Landsberg.
faire finanzielle Behandlung funktionsgleicher Parkplätze	Einführung einer Verkehrserregerabgabe für Großparkplätze	rechtliche Möglichkeiten prüfen bzw. schaffen	behandelt die derzeit bestehenden eklatanten Wettbewerbsunterschiede die zu einer Benachteiligung der siedlungskonformen Geschäfte durch Großmärkte führen
Informationen	dynamische Parkleitinformationssysteme	Einrichtung und Betrieb	verringert die Parkplatzsuchfahrten, verringert Belastungen, Verkehrsunfälle und schafft Klarheit
	Wegweisung zu den Garagen		
gebührenpflichtige Nutzung öffentlicher Räume	gebührenpflichtiges Abstellen auf öffentlichen Flächen	rechtliche Prüfung, Beschlussfassung, Beschilderung	beseitigt bestehende Ungerechtigkeiten zwischen den

			Verkehrsteilnehmern, verursachergerechte Kostenverteilung
Fließverkehr	Tempo 30 im Sekundärnetz	Beschlussfassung, Beschilderung	homogener Verkehr, Erhöhung der Verkehrssicherheit, gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raumes durch Autofahrer und Radfahrer in harmonischer Weise
Signalsteuerungen	Voranmeldung und Priorität für den öffentlichen Verkehr	elektronische Einrichtungen in den Betriebsmitteln und an den Signalanlagen	verringert die bestehende Benachteiligung des ÖPNV im Fließverkehr
Organisation	Unterbrechung der Durchfahrt über die Ahornallee zwischen Birkenstraße und Lindentallee	Poller bzw. Schranken, elektronisch steuerbar durch den Linienbus und Fahrzeuge des Straßendienstes	unterbindet den Durchzugsverkehr durch sensible Wohngebiete
Gefahrenstelle Spöttinger Straße, Hindenburgring	Auflassung der Spöttinger Straße zwischen Kreisverkehr und Einmündung in den Hindenburgring	kann im Bestand umgesetzt werden	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion des Durchzugsverkehrs über die Spöttinger Straße
Umbau des Danziger Platzes	zwei Kreisverkehre	Detailprojektierung des generellen Entwurfes	Durchfahrtswiderstand über die alte B17, erhöht die Verlagerungstendenz auf die Umfahrungsstraße im Westen.  Reduktion der Verkehrsbelastungen, attraktivere Verbindungen für Fußgeher und Radfahrer

Die quantitativen Wirkungen sind multimodal und im Bericht angegeben.

Quantitativ:

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen kann der Anteil der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer bei den Wegen von derzeit 32 % auf über 50 % erhöht werden. Dadurch kann der CO2 Anteil aus dem Verkehrsbereich reduziert werden, wesentlich ist aber neben den verkehrlichen Maßnahmen vor allem der Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Maßnahmen im Stadtentwicklungsbereich, insbesondere die zielkonforme Bebauungsplanung der neuen Baugebiete.

Qualitativ:

Die Maßnahmen führen zur Stärkung der Binnenverkehrsbeziehungen. Dies hat positive Effekte auf die Konkurrenzfähigkeit der Innenstadtgeschäfte, erhöht die Attraktivität und Aufenthaltsdauer für Touristen. Die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer stärken die Sozialbindungen und die Attraktivität von Landsberg als Wohn-, Arbeits- und Wirtschaftsstandort.