

GENERATIONSÜBERGREIFENDES
VERKEHRSKONZEPT
STADT LANDSBERG AM LECH

GENERATIONSÜBERGREIFENDES VERKEHRSKONZEPT STADT LANDSBERG AM LECH

Nachhaltige Entwicklung und langfristige strategische Steuerung im
Handlungsfeld Verkehr im Rahmen der „Zukunft am Lech“

1. AUFGABENSTELLUNG

1.1 ALLGEMEINES

Die Stadt Landsberg am Lech war in den letzten Jahren im Hinblick auf die verkehrliche Situation im Stadtkern geprägt durch den Durchgangsverkehr im Zuge der B 12 München – Lindau, die B 17 Augsburg – Füssen und diverse Staatsstraßen. Mit der Fertigstellung der A 96 München – Lindau, der B 17 neu Westumfahrung und der Osttangente im Zuge der St 2057 wurde der überwiegende Anteil an überörtlichen Durchgangsverkehr aus dem Stadtbereich abgeleitet. Trotz dieser Ortsumfahrungen hat sich die Verkehrsbelastung in den Teilbereichen der Altstadt bzw. Innenstadt nicht nennenswert verringert. Dies dürfte auch darauf zurückzuführen sein, dass durch die Umwidmung von zwei ehemaligen Bundeswehrkasernen große Wohngebiete im Westen geschaffen wurden. Dadurch bedingt hat sich die Einwohnerzahl seit dem Jahr 2000 um rd. 2.600 Einwohner auf ca. 28.200 Einwohner erhöht. Auch die Ausweisung des Gewerbeparks Frauenwald mit einem Sägewerk und einem Logistikcenter für Edeka sowie das Fachmarktzentrum im Osten der Stadt hatten Auswirkungen auf die verkehrliche Situation im Stadtbereich. Es müssen Fragestellungen behandelt werden, deren Beantwortung nachhaltige Lösungen für künftige Generationen bilden. Hier seien u.a. die Reduzierung von Abgasen (ökologisch) und die Erhöhung der Sicherheit für Senioren und Kinder im Sinne des demographischen Wandels zu nennen.

In Landsberg war es an der Zeit, ein ganzheitliches Verkehrskonzept zu erstellen, das alle Fachbereiche - nicht nur den Autoverkehr per se - untersucht und seine verschiedenen Vernetzungen darstellt, untersucht und nach Lösungen und Maßnahmen für Problemstellungen sucht.

1.2 LEISTUNGEN

Die TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften unter Leitung von Em. O. Univ. Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher, wurde mit der Erstellung des Generationsübergreifenden Verkehrskonzepts für Landsberg am Lech beauftragt.

Das, was durch uns Menschen täglich wahrgenommen wird, sind meist nur Symptome, also Erscheinungsformen tiefer liegender Ursachen.

„Was aber kümmert einen Verkehrsplaner die Siedlungs- und Stadtplanung?“ Prof. Knoflacher kam durch vierzig Jahre Forschung, Lehre, Planungstätigkeit und praktischer Erfahrung zu der Erkenntnis, dass die meisten „Verkehrsprobleme“ grundlegend in Ursachen der Siedlungs-, Stadt- und Raumplanung zu finden sind. (vgl. KNOLFACHER: Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung; 2012)

Seine Annahmen über Randbedingungen, die Systemstrukturen, Verhalten, Wahrnehmung und die Wirkungsmechanismen von Maßnahmen, die zu den extern definierten Ziele führen, hat der Wissenschaftler in Landsberg angewandt, geprüft und Maßnahmen vorgeschlagen.

Zu erbringende Leistungen des Verkehrskonzepts waren u.a. :

- Bestandsaufnahme – Bestandsanalyse von MIV, ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger
- Erarbeitung von Leitlinien und Zielvorstellungen gemeinsam mit Verwaltung, Politik und anderen maßgebenden Interessenvertretungen wie ADFC, Seniorenbeirat, Behindertenbeirat etc.
- Bürgerbeteiligung an den Bürgerwerkstätten, z.B. Erstellung von Mental Maps, Diskussionen, integrierte Fachgespräche
- Entwicklung von Handlungskonzepten

2. WISSENSCHAFTLICHE ANSÄTZE

2.1 RANDBEDINGUNGEN

Prof. Knoflacher geht von drei Randbedingungen aus:

1. Das Faktum der Konstanz der Wegezahl

Bei einer sinnvollen Definition von „Mobilität“ stellt die Zweckbezogenheit eines jeden Weges die wichtigste Eigenschaft dar. Wenn man von dieser Prämisse ausgeht, dann bleibt die Zahl der Wege im Gesamtsystem bei konstanter Einwohnerzahl konstant. Die Untersuchungen in Landsberg am Lech ergeben dabei eine durchschnittliche Zahl der Wege von etwa 3,2 Wegen pro Person und Tag. Es ist allerdings zu beachten, dass individuelle Abweichungen von diesem System-Durchschnittswert auftreten, die altersabhängig, jahreszeitenabhängig und auch teilweise funktionsabhängig sind. Da diese nur sehr wenig zu beeinflussen sind, hat sich die Planung an den Systemparametern zu orientieren: der konstanten Wegezahl. Innerhalb derer hat sich in den vergangenen sechzig Jahren der Anteil der Fußwege, der Radfahrten und des öffentlichen Verkehrs zugunsten der Autofahrten generell verringert. Abbildung 2 stellt dieses Phänomen, das auch in Landsberg zu beobachten ist, graphisch dar.

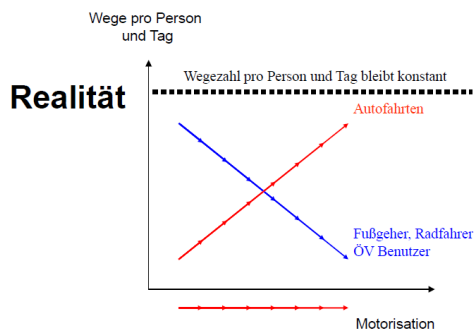


Abb. 2: Konstante Wegezahl;
Quelle: KNOFLACHER Präsentation in Landsberg am 15.11.2012

2. Das Faktum der Konstanz der Reisezeiten im Verkehrssystem
Durch die technischen Fortschritte der letzten hundert Jahre besteht die Möglichkeit, mit dem Pkw schneller zu fahren als mit dem Rad oder zu Fuß zu gehen. Die durchschnittlichen Reisezeiten werden jedoch von dieser Entwicklung nicht tangiert, sondern bleiben konstant – was der individuellen Erfahrung widersprechen mag.

Die Systemwirkung der allgemeinen Geschwindigkeitssteigerung im Verkehr und Transportsystem führt einerseits zur proportionalen Verlängerung der Wege zwischen den Zielen und damit zu Strukturverschiebungen und zur räumlichen Funktionstrennung. Dadurch entsteht eine Wettbewerbsverzerrung zugunsten zentralisierter Großbetriebe am Rande der Städte auf Kosten der Vielfalt der in den Stadtorganismus integrierten lokalen Betriebe – Stichwort „Grüne Wiese“. Die Reisezeit im System bleibt dabei gleich, die lokale Vielfalt und Differenzierung nimmt mit der Systemgeschwindigkeit ab.

3. Das Faktum der eingeschränkten Freiheit der Verkehrsmittelwahl

Die dritte entscheidende Randbedingung stellt die eingeschränkte Freiheit der Verkehrsmittelwahl dar. Diese ist durch die vorgegebenen inneren (menschlichen) und äußeren Strukturen begrenzt.

Abbildung 3 zeigt die Modal-Split-Verteilung der Landsberger, welche in der autoorientierten Stadt nachvollziehbar ist: Der Pkw-Gebrauch dominiert vor dem öffentlichen und nicht-motorisierten Individualverkehr.

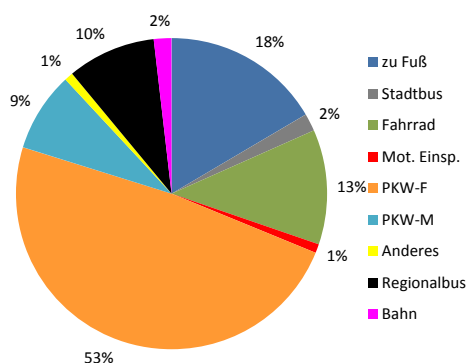


Abb. 3: Modal Split in Landsberg am Lech;
Quelle: KNOFLACHER 2012, überarbeitet Stadt Landsberg 2014

2.2. DIE WIRKUNGSMECHANISMEN DES VERHALTENS

Daten, wie sie auch in der Verkehrsanalyse in Landsberg erhoben wurden, spiegeln das Verhalten der Bevölkerung wieder. Dieses Verhalten wird von den Strukturen geprägt.

Zu den Strukturen gehören sowohl die gebauten, die rechtlich organisatorischen ebenso wie auch die finanziellen Strukturen. Zwischen Strukturen, Verhalten und Daten bestehen direkte, heute bekannte mathematisch nachvollziehbare funktionale Zusammenhänge, die bei der Wirkungsanalyse zu berücksichtigen sind.

Abbildung 4 zeigt dabei die Pyramide der Bedeutung zwischen den drei Faktoren auf. Grundlegend sind die beschriebenen Strukturen. Nach diesen richtet sich das Verhalten der Menschen, welches wiederum durch die erhobenen Daten der Verkehrsanalytiker festgehalten werden kann.

2.3 DIE WIRKUNGSANALYSE

Es können Wirkungsanalysen in qualitativer und quantitativer Form für alle Verkehrsmittel erstellt werden. Beispielhaft wird in Abbildung 5 die Akzeptanzfunktion der Fußgänger in Landsberg dargestellt.

Aufgrund der Haushaltsbefragungen konnte eine Funktion erstellt werden, die die Abnahme der Wahl des Verkehrsmittels „zu Fuß gehen“ mit steigender Wegelänge darstellt. So wird eine Strecke von 200 m noch von drei Viertel der Menschen zu Fuß gegangen. Bei einer Weglänge von 700 m erwägen schon 80 % der Bevölkerung ein anderes Verkehrsmittel (Rad, Pkw, ÖV) zu wählen. Bei weiter steigender Strecke sinkt die Rate der Fußwege rasch gegen null Prozent. Dies bedeutet jedoch auch, dass mit einer Verkürzung der Wegstrecke um nur 200 m auf einen halben Kilometer, bereits 20 % mehr den Weg zu Fuß wählen würden.

Neben der quantitativen Verkürzung der Strecke spielt jedoch die qualitative Aufwertung der Umgebung eine mindestens genauso wichtige Rolle beim Modal Split. Abbildung 6 zeigt ein Beispiel aus Wien. Darin wird deutlich, dass die Akzeptanz der Fußgänger in einer autofreien, qualitativ hochwertigen Umgebung um bis zu 70 % steigen kann.

Analog wurde diese Analyse auch für den Radverkehr durchgeführt. Abbildung 7 zeigt diese Akzeptanzfunktion. Auch hier ist derselbe mathematische Verlauf wie bei den Fußgängern erkennbar, jedoch mit einem geringeren Entfernungswiderstand. Die Wahl des Rads als Verkehrsmittel sinkt mit steigender zurückzulegender Strecke, jedoch wesentlich später als für die Fußgänger. Dies ist mit der höheren Geschwindigkeit des Verkehrsmittels zu erklären.

Trotz der kompakten, radfreundlichen Größe der Stadt Landsberg wirkt sich die Topographie mit ihren steilen Hängen östlich und westlich des Lechs sowie der begrenzten Anzahl der Querungsmöglichkeiten der beiden Barrieren Bahn und Lech, negativ auf den Radverkehr aus.

Diese Tatsache wird auch in der Abbildung 8 deutlich. Die linke Karte zeigt die Verbindungen des Pkw-Verkehrs, die sich gleichmäßig auf beiden Seiten des Lechs aufspannen. Die rechte Karte wiederum zeigt die Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden. Hier ist deutlich die trennende Wirkung der Topographie zu erkennen, da die Verbindungen zwischen den beiden Lechufnern stark vermindert sind.

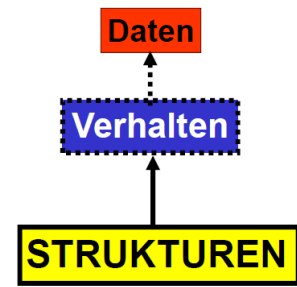


Abb. 4: Systemverhalten; Quelle: KNOFLACHER 2012

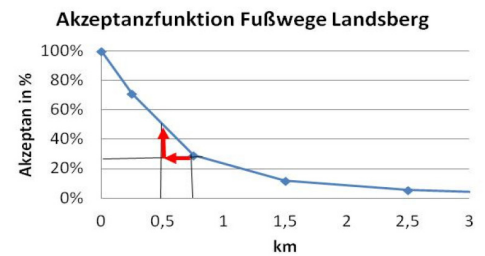


Abb. 5: Akzeptanzfunktion der Fußgänger in Landsberg; Quelle: KNOFLACHER 2012

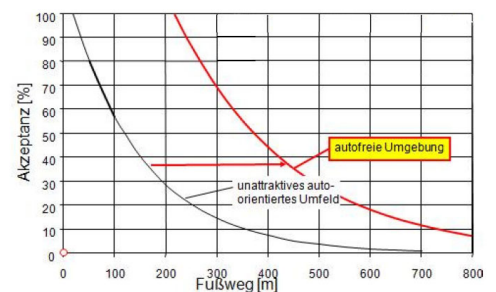


Abb. 6: Akzeptanzfunktion der Fußgänger bei verbesserter Umgebung; Quelle: KNOFLACHER 2012

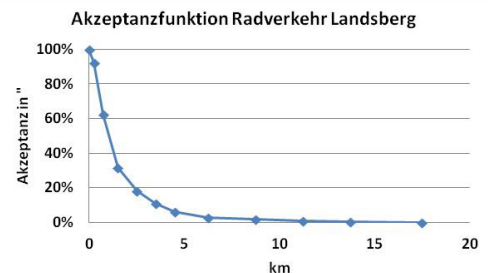


Abb. 7: Akzeptanzfunktion der Radfahrer in Landsberg; Quelle: KNOFLACHER 2012

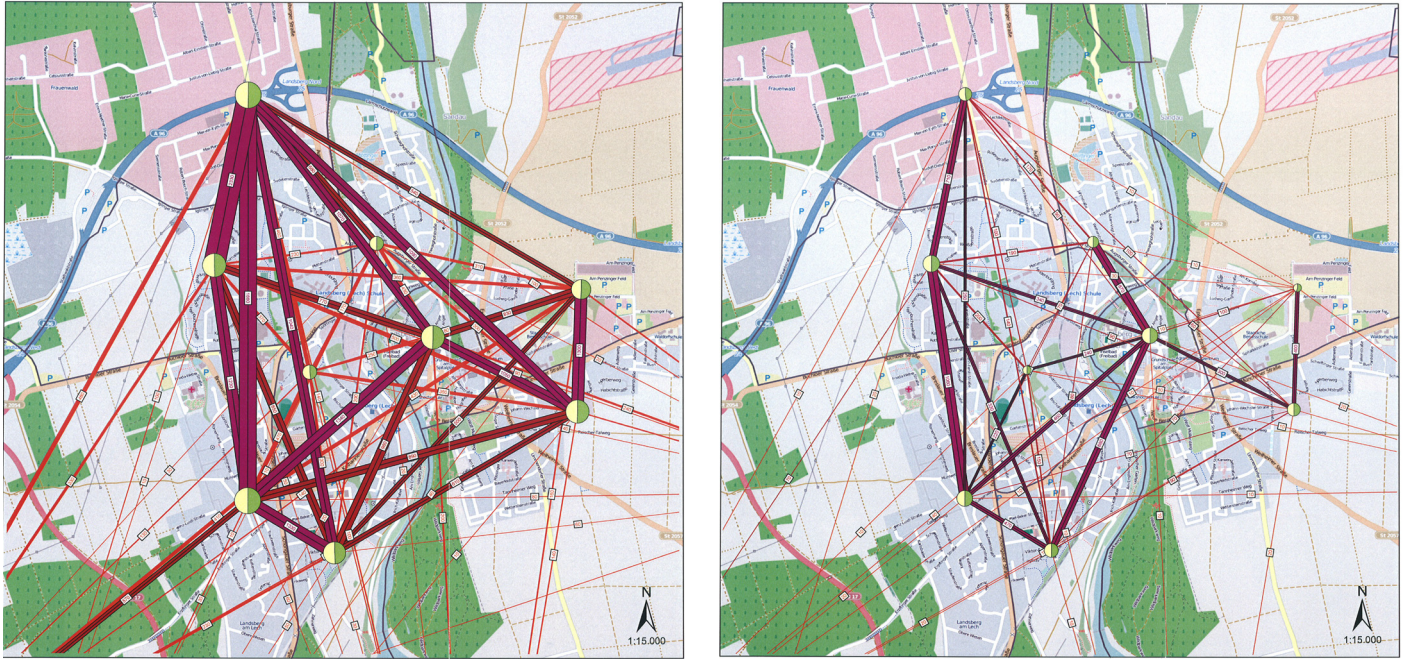


Abb. 8: Verteilung des Binnenverkehrs Landsberg: Motorisierter Individualverkehr (links) und Radverbindungen (rechts)

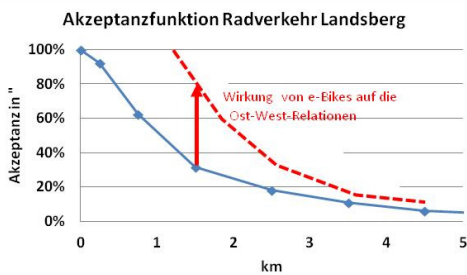


Abb. 9: Akzeptanzfunktion der Radfahrer bei verbesserter Umgebung;
Quelle: KNOFLACHER 2012

Hierzu lassen sich durch Maßnahmen wie der Förderung des E-Bikes Verbesserungen vermuten, was Abbildung 9 deutlich macht. Prof. Knoflacher geht von einer Akzeptanzsteigerung von bis zu 50 % bei einer Weglänge von 1,5 km aus.

Der Vergleich aller vier Verkehrsmittel wird in Abbildung 10 dargestellt. Prof. Knoflacher bezeichnet die Strecke von 1-3 km Weglänge als „Kampfzone“, also den Bereich, bei dem Verlagerungen des Modal Splits zugunsten des Rad- und Fußverkehrs möglich sind. Die blau-gestrichelte Linie zeigt den Anteil der Wege mit dem Auto bezogen auf die Streckenlänge. So wird hier deutlich, dass 20 % aller Autofahrten kürzer sind als 1 km und 45 % der Autofahrten kürzer als 3 km. Da diese Wegelänge auch ebenso gut mit dem Rad oder zu Fuß absolviert werden kann, ist also ein maximales Potential zur Änderung der Verkehrsmittelwahl von 45 %, zumindest aber von 20 % vorhanden.

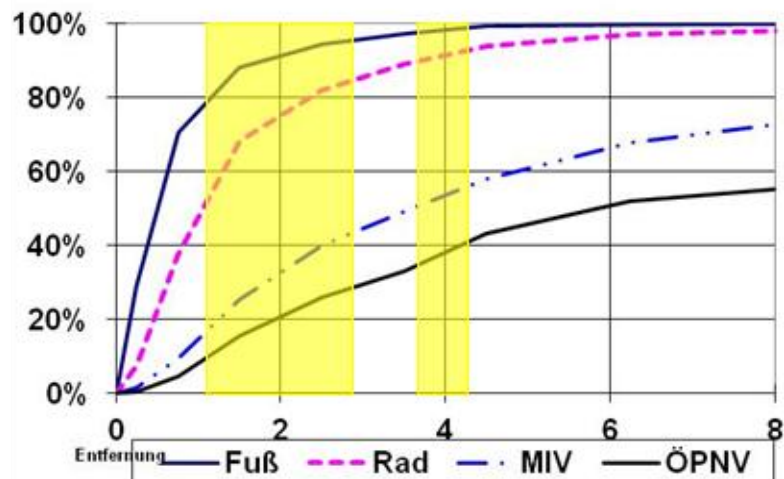


Abb. 10: Durchschnittliche Wegelängen in km;
Quelle: KNOFLACHER 2012

3. GENERATIONSÜBERGREIFENDES VERKEHRSKONZEPT LANDSBERG AM LECH

3.1 ZIELFINDUNG

Die Erstellung des Verkehrskonzepts war durch organisatorische Eckpunkte (vgl. Abb. 11 in rot) definiert, wobei stets die Beteiligung der Bürger (grün) miteinfluss und Maßnahmen umgesetzt wurden (blau). Der Startschuss für das Verkehrskonzept fand in einer Bürgerwerkstatt im März 2011 statt.

Auf Basis einer umfassenden Befragung der Landsberger Bürger wurden folgende vier Ziele festgesetzt:

1. Steigerung des Anteils von Fußgängern und Radfahrern durch die Erhöhung von Sicherheit und Attraktivität
2. Erhöhung des Anteil von Nutzern des ÖPNV (Bus und Bahn)
3. Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Pkw-Aufkommens
4. Komfortable Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen östlichen und westlichen Stadtgebieten.

Anschließend wurde von Prof. Knoflacher mit Unterstützung der Mitarbeiter des Stadtbauamts ein Generationsübergreifendes Verkehrskonzept entwickelt, was der Stadtverwaltung im Sommer 2012 vorgelegt wurde. Die Lenkungsgruppe des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Landsberg „Zukunft am Lech“ hat in seinem Treffen am 15.11.2012 beschlossen, bei diesem Schritt der Planung die Bürger wieder aktiv in die weitere Gestaltung des Konzepts miteinzubeziehen. Dabei wurde festgelegt, zunächst eine Neuauflage des „Landsberger Bürgerpanels“ und im Anschluss einen Aktionstag durchzuführen. Bei diesen beiden Beteiligungsschritten wurden die von Prof. Knoflacher vorgeschlagenen Maßnahmen auf ihre Priorität hin bewertet.

Das Ergebnis ist eine Dokumentation der Bürgerbeteiligung, die dem Stadtrat als qualifizierte Entscheidungsgrundlage für einen Beschluss des Konzepts vorgelegt wurde. Da aufgrund der finanziellen Lage nicht alle Maßnahmen sofort angegangen werden können, wurde durch die Verwaltung eine grobe Abschätzung der zeitlichen Umsetzbarkeit der Maßnahmen (kurz-, mittel-, langfristig) vorgenommen.

Die kurzfristigen Maßnahmen wurden im „2. Landsberger Bürgerpanel“ behandelt. Abbildung 12 zeigt die Einschätzung der Maßnahme „Aufstellen von Sitzbänken an attraktiven Punkten“ durch die Bürger.



Abb. 11: Zeitstrahl

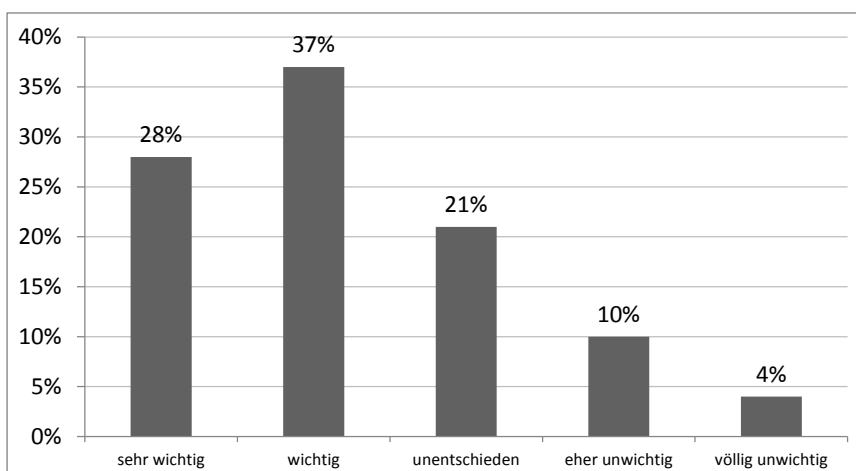


Abb. 12: Bewertung der Maßnahme „Aufstellen von Sitzbänken an attraktiven Punkten“

3.2. MASSNAHMEN

Im Folgenden wird eine Auswahl der Maßnahmen vorgestellt, die Prof. Knoflacher vorschlägt. Diese decken jeweils mindestens eines der vier Verkehrsmittel Fuß, Rad, Bus und Pkw bzw. das Verfolgen der vier definierten Ziele ab.

Die Karte in Abbildung 13 zeigt eine Übersicht der von der Stadtverwaltung als wahrscheinlich / theoretisch kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen aus dem Generationsübergreifenden Verkehrskonzept. Teilweise wurden diese bereits umgesetzt.

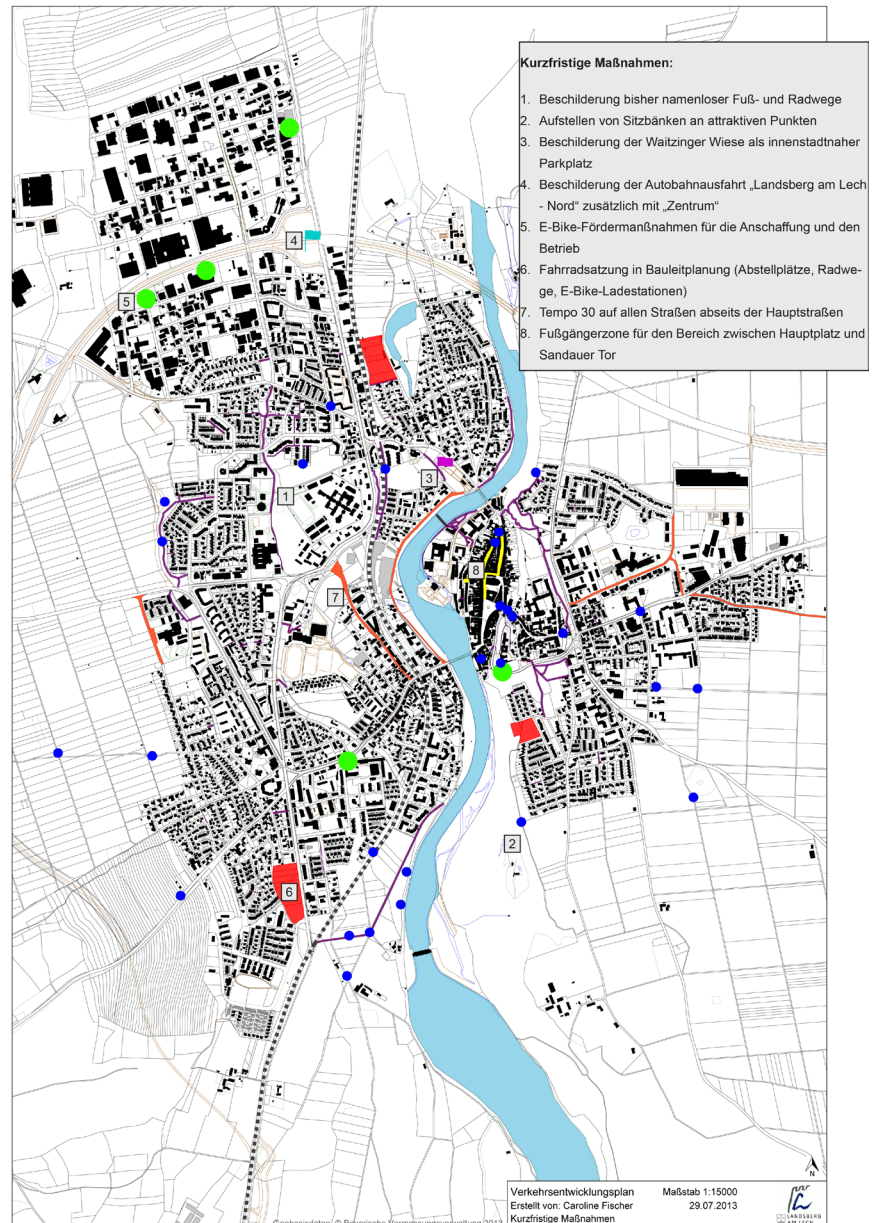


Abb. 13: Karte zu den kurzfristig möglichen Maßnahmen

Während die Maßnahmen zur Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs (z.B. Beschilderung der Waitzinger Wiese für Fußgänger) mit geringeren Kosten und mit vergleichsweise wenig Aufwand verbunden ist, stellen Maßnahmen für die verträgliche Abwicklung des Pkw-Verkehrs eine größere Herausforderung dar.

3.2.1. MASSNAHMEN ZUR STEIGERUNG DES ANTEILS DER FUSSGÄNGER

Um den Anteil der Fußgänger zu erhöhen ist an zwei Aspekten anzusetzen: Neben der objektiven Änderung der Fakten, ist auch die subjektiv empfundene Attraktivität des Zufußgehens zu erhöhen. Abbildung 14 zeigt die Verortung einer Auswahl der Maßnahmen mit ihrer jeweiligen Nummer.

1. Beim Bau neuer Wohngebiete werden Fußgänger stärker berücksichtigt: Es werden mehr Fußwege gebaut, so dass ein dichteres Wegenetz entsteht (Maschenweite 50-70m), welches von Plätzen mit unterschiedlichen Funktionen (sozialer Treffpunkt, Gastronomie, Kinderspielplatz) ergänzt wird. - Dieser Ansatz fließt/floss in die Planung der neuen Wohngebiete „Wiesengrund“ und „Schanzwiese“ ein.
2. Das Kleinklima soll unter Berücksichtigung von Begrünung, Baumbestand und Alleen sowie der Nutzung bestehender Wasserflächen verbessert werden. - Dieser Ansatz wird in die Planung des neuen Mischgebiets auf dem Areal der ehem. Pflugfabrik einfließen.
3. Die Sicherheit bei der wichtigen Wegebeziehung über den Hindenburgring beim Angelus-Silesius-Weg (bei Hl. Engel) soll erhöht werden. Dabei gibt es zwei Varianten: Mittelinsel oder Aufpflasterung der Straße.
4. Um die Sicherheit und den Komfort der Fußwege auch bei Dunkelheit zu erhöhen, werden fußgängerkonforme Lampen errichtet (wie an der Von-Kühlmann-Straße).
5. Es werden durchgezogene Gehsteige ohne Gefälle gebaut und einmündende Fahrbahnen auf Gehsteigniveau angerampt.
6. Es werden durchgezogene Gehsteige ohne Gefälle gebaut und einmündende Fahrbahnen auf Gehsteigniveau angerampt (Bergstr.).
7. Verbesserung bestehender Radwegverbindungen: Die Radwegrinne neben der Treppe zwischen Gartenstraße und Hindenburgring wird verbreitert.

Weitere Maßnahmen, die im Rahmen der Bürgerbeteiligung näher behandelt wurden, sind:

- Beschilderung bisher namenloser Fuß- und Radwege
- In der Regel kennt der ortskundige Fußgänger Straßennamen, Lokaltäten und Ziele, die er täglich oder häufig aufsucht, so gut, dass er keiner weiteren Information bedarf. Außerhalb dieser gewohnten „Pfade“ stößt man allerdings in Landsberg auch bei den Einheimischen, wenn man sie nach bestimmten Zielen fragt, auf erhebliche Informationslücken, wie dies auch bei anderen Städten dieser Größenordnung der Fall ist. Durch eine Beschilderung dieser bisher namenloser Fuß- und Radwege rücken diese verstärkt in das Bewusstsein der Bürger. Hier wird sowohl Information vermittelt (Aufzeigen von Wegen, die bisher nicht bekannt waren) als auch die Attraktivität dieser Wege erhöht. So kann sich der Entfernungswiderstand in der Akzeptanzfunktion der Fußgänger vermindern und der Anteil am Modal Split erhöhen.
- Aufstellen von Sitzbänken an attraktiven Punkten

In Landsberg gibt es Sitzgelegenheiten an Gaststätten und entlang der Lechufer, aber relativ wenige Sitzgelegenheiten an schönen Aussichtspunkten sowohl rechts- wie auch linksufrig oder an Plätzen der Kontemplation.

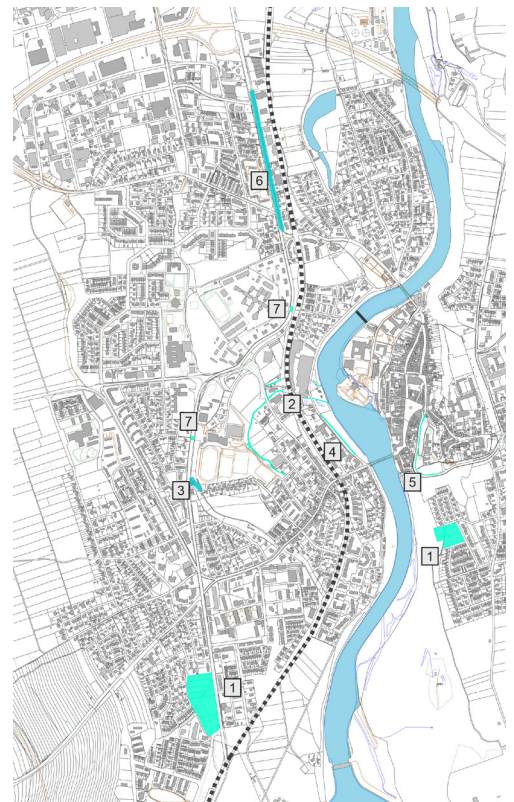


Abb. 14: Karte zu den Maßnahmen zum Ziel 1

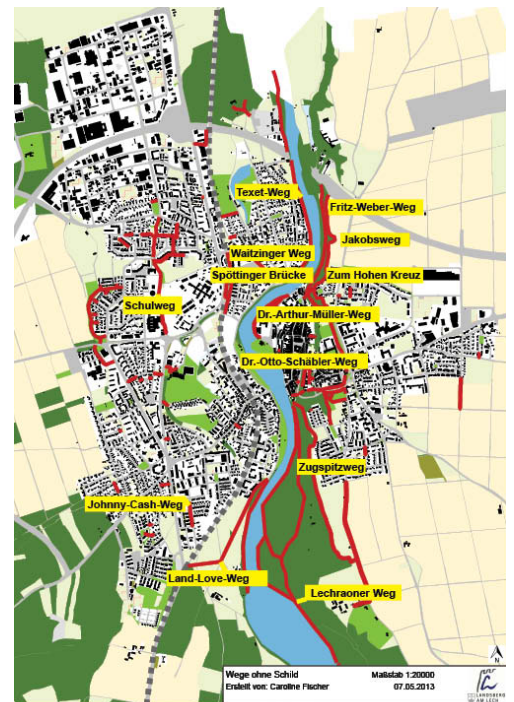


Abb. 15: Beschilderung namenloser Fuß- und Radwege



Abb. 16: Fotos der „Pinken Linie“ Juni 2013

Sitzgelegenheiten etwa an Kinderspielplätzen sind vorteilhaft für informelle generationenübergreifende Kommunikation und erfüllen eine für die Kontinuität der Gesellschaft wichtige soziale Funktion. Ebenso wie Geschäftsumsätze nur dort stattfinden können, wo Menschen zu Fuß aufeinander treffen (abgesehen von wenigen Ausnahmen), kommen Menschen dort ins Gespräch, wo sie sich treffen, einander gegenüber sitzen, informelle Kontakte knüpfen. Der öffentliche Raum war früher stets Kommunikationsraum und hat damit eine Fülle sozialer Leistungen erbracht, die dem Wohlbefinden der Bevölkerung und ihrer lokalen Bezogenheit dienen. Hierzu stellen sie die Basis der Informationsflüsse in einer Gesellschaft persönlicher Beziehungen dar, die sich nicht nur auf technische Hilfsmittel beschränkt.

Weitere bereits umgesetzte Maßnahmen für die Fußgänger sind

- die „Pinke Linie“, die den Parkplatz Waitzinger Wiese während des Hauptplatzumbaus bewerben sollte (vgl. Abbildung 16) sowie
- die Gehzeug-Aktion, die im Sommer 2012 stattfand und nach Prof. Knoflachers Vorbild die Größenverhältnisse eines Pkw zu einem Fußgänger aufzeigte.



Abb. 17: „Gehzeug“ in Landsberg; Quelle: Kreisbote/Osman



3.2.2. MASSNAHMEN ZUR VERTRÄGLICHEN ABWICKLUNG DES PKW-AUFKOMMENS

- Tempo 30 auf allen Straßen abseits der Hauptstraßen
Auf dem Hauptverkehrsstraßennetz wird Tempo 50, abgesehen von Abschnitten mit Fußgängerquerungen, beibehalten. Durch die Umorganisation des öffentlichen Raumes zur zumindest teilweisen Wiederherstellung der Bewegungsräume für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Verkehr wird das Verhalten zur Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeiten weiter unterstützt.

Voraussetzungen / Eingriffe:

In fast allen Straßen abseits der Hauptverkehrsstraßen gilt bereits Höchstgeschwindigkeit Tempo 30. In manchen Nebenstraßen darf aber 50 km/h gefahren werden. Eine Einführung von Tempo 30 muss in allen Straßen noch verkehrsrechtlich geprüft werden.

Wirkung:

Die Sicherheit und der Komfort von Radfahrern und Fußgängern werden erhöht.

In den Wohngebieten werden Verkehrslärm und -abgase verringert.

Zu beachten ist hier jedoch stets die mögliche Verlagerung des Pkw-Aufkommens auf andere Straßen, was u.a. die Ablehnung der Höchstgeschwindigkeit in der Spöttinger Straße begründete.

- Sperrung der Altstadt für den motorisierten Individualverkehr
Folgende Schlüsse ergeben sich aus dem Berechnungsergebnis der Differenzbelastungen:
 - Es kommt zu einer Verlagerung des Verkehrs nicht nur im näheren Straßennetz, sondern bis auf die Autobahn.
 - Die Lechgarage als Zielpunkt des Autoverkehrs in die Altstadt bekommt weitere Bedeutung, will man sie für die Wirtschaft nutzen.
 - Ein Teil des Autoverkehrs wird auf die andere Seite des Lechufers und die Brücke verdrängt.
 - Das System reagiert flächenhaft auf diese Maßnahme. Die Ergebnisse können zur Grundlage flankierende Organisationsmaßnahmen in den Gebiete dienen, in die Teile des Autoverkehrs verdrängt werden.

Aufgrund der starken positiven Wirkungen dieser Variante auf das Gesamtsystem wird deren Realisierung mit den Begleitmaßnahmen von Prof. Knoflacher empfohlen.

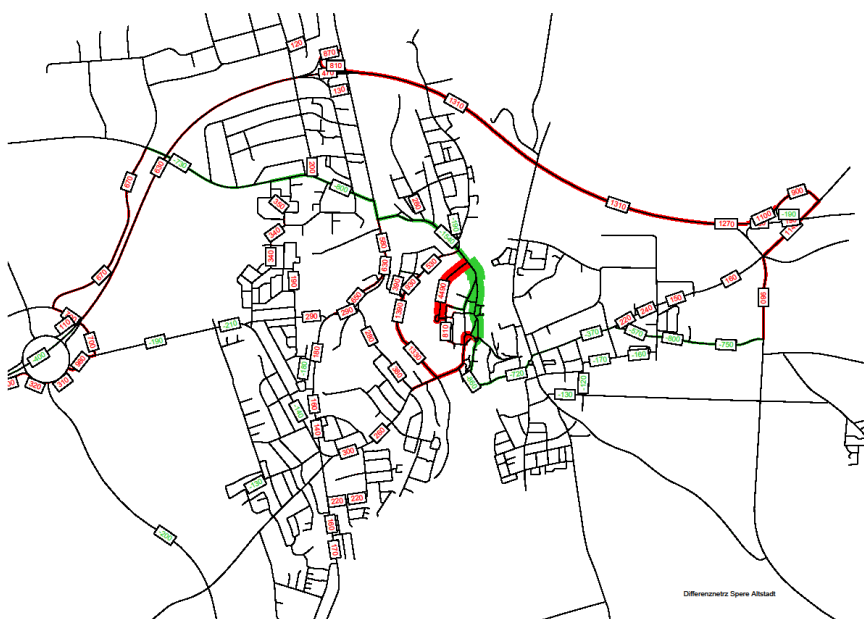


Abb. 18: Differenznetz der Maßnahme „Sperrung der Altstadt“



3.2.3 MASSNAHMEN ZUR STEIGERUNG DES ANTEILS DES RADVERKEHRS

- Fuß- und Radwegeplan

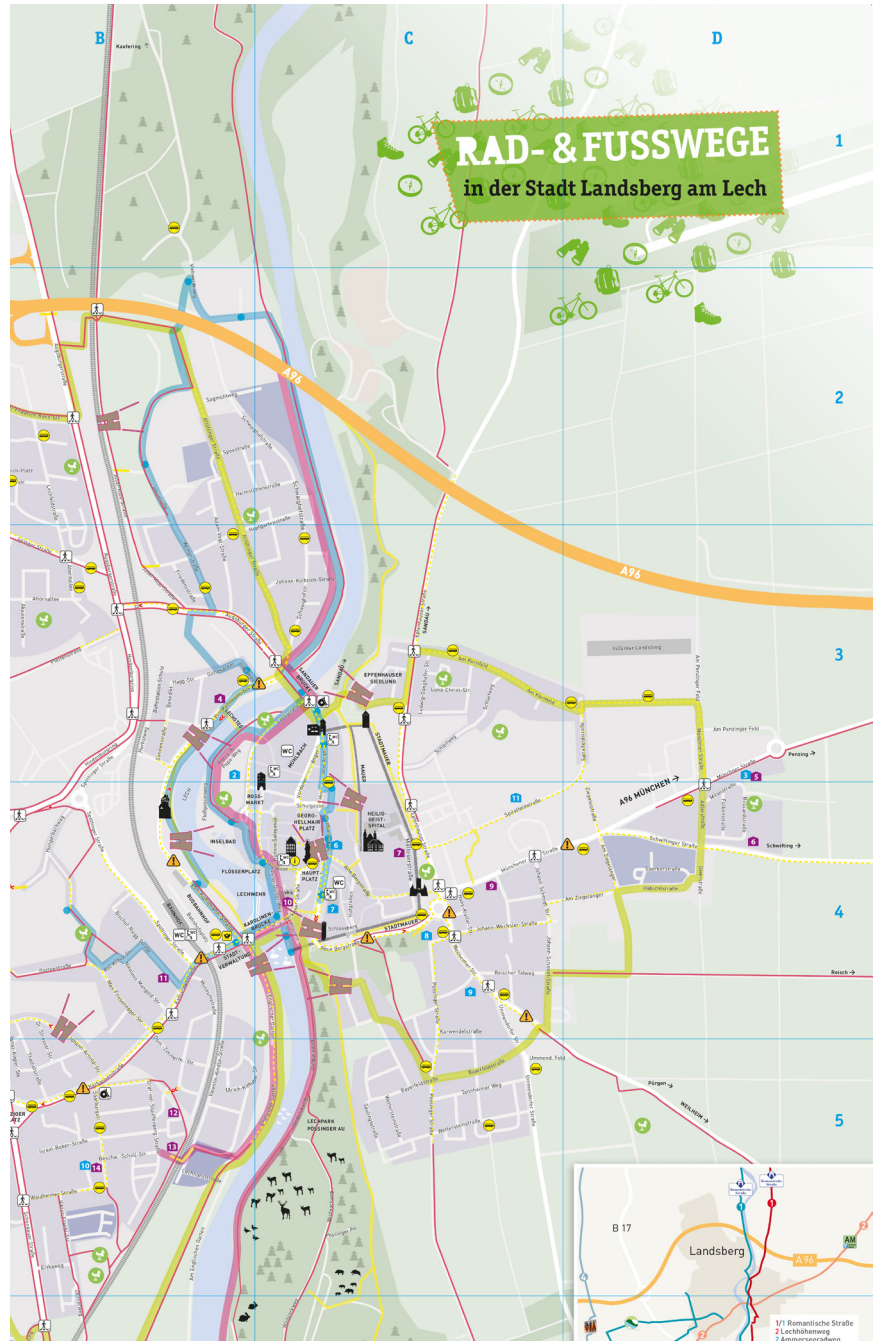
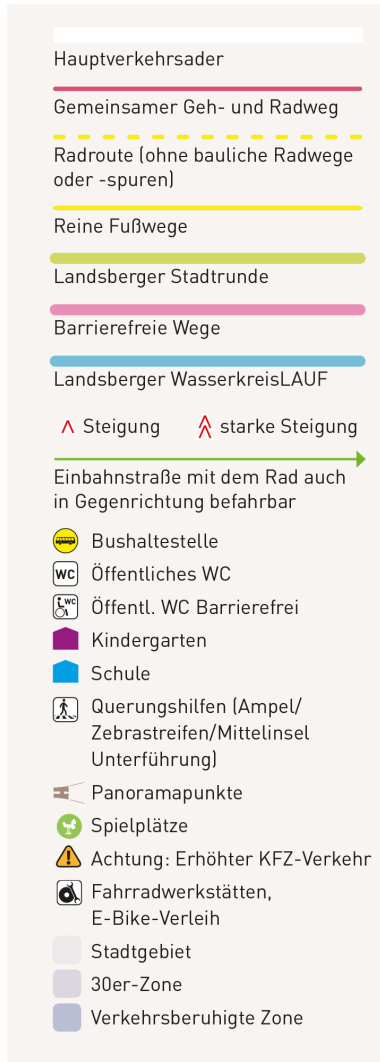


Abb. 19: Ausschnitt des Fuß- und Radwegeplans mit Legende

Ziel 1 beinhaltet die Steigerung des Anteils von Fußgängern und Radfahrern. Dies soll durch das Erfüllen der Unterziele der Steigerung von Sicherheit als auch Attraktivität für diese Verkehrsmittel erreicht werden. In einem Fuß- und Radwegeplan (Abb. 19) wurden die von Prof. Knoflacher angedachten Inhalte umgesetzt: Neben den Routeninformationen sind z.B. Fahrradgeschäfte, Reparaturwerkstätten, Abstellmöglichkeiten, Mitnahmemöglichkeiten enthalten.

- Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer
 Im Sommer 2012 wurde das Verbot aufgehoben, in der Fußgängerzone der Stadt Landsberg am Lech (Ludwigstraße) Fahrrad zu fahren. Zudem wurde bei zahlreichen Einbahnstraßen im Altstadtgebiet geprüft, ob es möglich ist, diese in Gegenrichtung für Fahrradfahrer freizugeben. Ergebnis war die Freigabe für Radfahrer für den Peter-Dörfler-Weg zwischen 22 und 6 Uhr sowie die generelle Freigabe in Gegenrichtung für die Alte Bergstraße, die Hintere Salzgasse und den Vorderen Anger (siehe Abbildung 20).

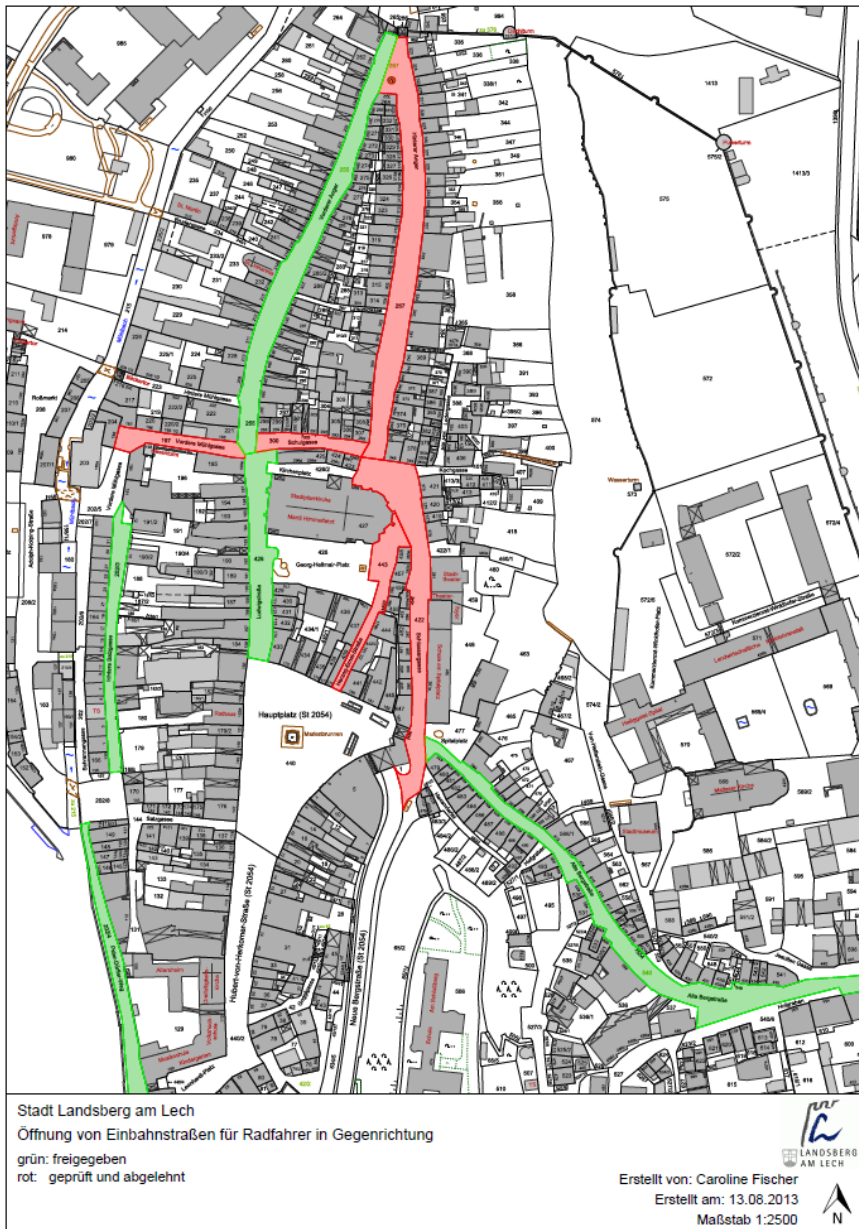


Abb. 20: Karte zur Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung

3.2.4 MASSNAHMEN ZUR STEIGERUNG DES ANTEILS DES ÖPNV
 Prof. Knoflacher stellt fest, dass Landsberg durch seine kompakte Größe nur vermindert Bedarf einer quantitativen Ausweitung des ÖPNV-Angebots aufzeigt. Daher sollte sich hier primär auf die Qualität, Information und Komfort des Stadtbusses konzentriert werden.



- Busfahrplan

Mit dem gleichen Hintergrund, wie der des Fuß- und Radwegeplans, wurde ein Stadtplan erstellt, indem statt der rein topographischen Darstellung der Linien und Haltestellen – quasi im leeren Raum – ein Bezug zur realen Abbildung der Stadt integriert wurde. So soll die Barriere für die bisherigen Nicht-Nutzer bzgl. Information verringert und die Attraktivität des Verkehrsmittels gesteigert werden (Abb. 21).

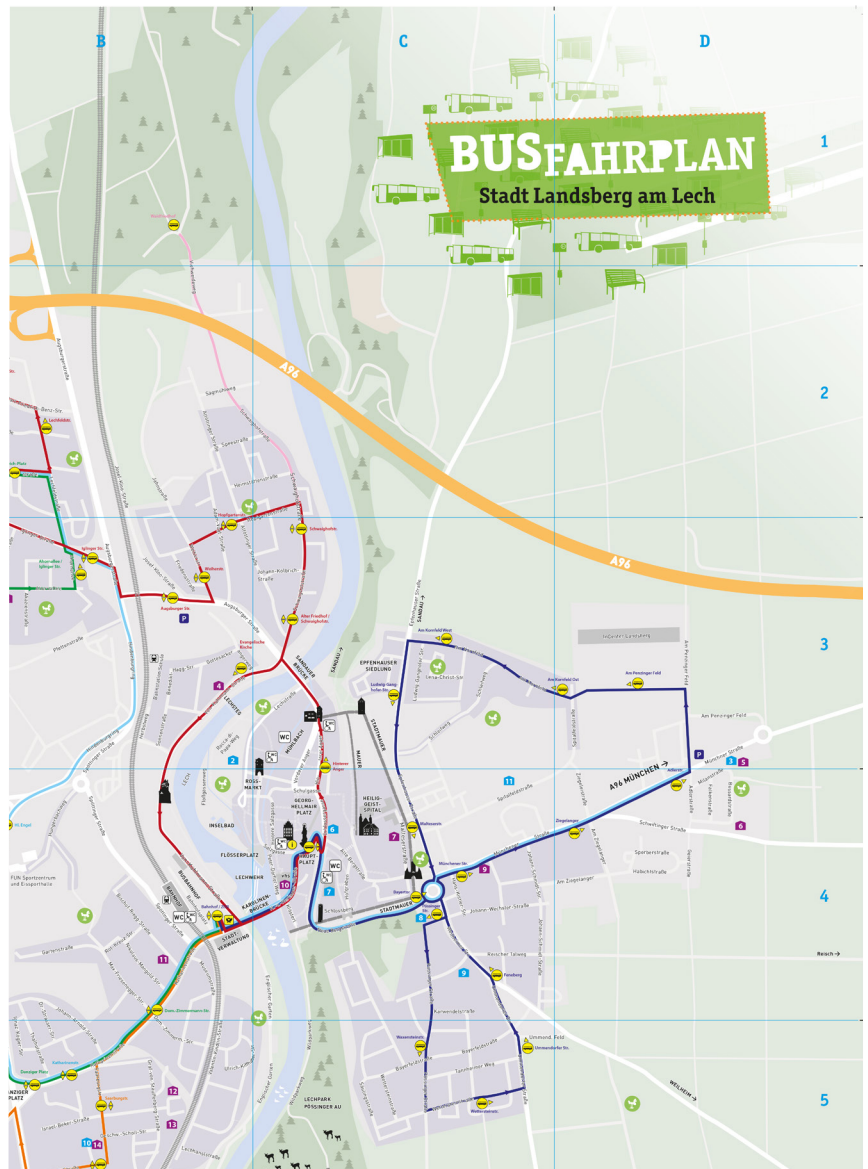


Abb. 21: Ausschnitt des Busfahrplans mit Legende

4. WEITERES VORGEHEN MIT DEM GENERATIONSÜBERGREIFENDEN VERKEHRSKONZEPT

Der Beschluss mit dem definierten Leitsatz, den Zielen und dem Maßnahmenkatalog wurde im Juni 2014 gefasst. Neben den bereits umgesetzten Maßnahmen gehen nun kurz- und mittelfristige in die Haushaltsberatung 2015 / 2016 ein.

IMPRESSUM

Auftraggeber
Stadt Landsberg am Lech, Katharinenstraße 1

Projektleitung
Annegret Michler, Stadtbaumeisterin

Zeitraum
01.2013 bis 10.2014

Planung
EM. o. Univ.-Prof.Dipl.-Ing.Dr. techn. Hermann Knoflacher
Hütersteig 6
A-3414 Maria Gugging

Betreuung
Regierung von Oberbayern
Sachgebiet 34.1 Städtebau

Förderung
Oberste Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr

