

Zielkonzept

für eine nachhaltige, soziale und
attraktive Mobilität in Landshut

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung, Ausgangssituation	1
2	Übergeordnete Leitziele für die Mobilität in Landshut	4
3	Leitziele	6

1 Einführung, Ausgangssituation

Landshut wächst

Wieder ist die Stadt Landshut binnen Jahresfrist um 1.000 Einwohner gewachsen auf nun über 68.000 Einwohner. Seit 2001 ist die Bevölkerungszahl um mehr als 13% gestiegen. Dieser Wachstumstrend ist ungebrochen.

Landshut ist Sitz der Regierung von Niederbayern und Verwaltungssitz des Landkreises Landshut. Die Stadt bildet zudem das nordöstliche Zentrum der Europäischen Metropolregion München EMM. Die EMM umfasst ganz Oberbayern und Teile Niederbayerns und Schwabens und zählt mit ca. 5,4 Millionen Bürgerinnen und Bürgern fast die Hälfte aller Bayern. Die Region hat das höchste Bevölkerungswachstum, das höchste Bruttoinlandsprodukt pro Erwerbstätigen und das höchste verfügbare Einkommen je Einwohner aller europäischen Metropolregionen in Deutschland.

Landshut selbst erreicht eine Spitzenposition auch in der Einschätzung von Zukunftschancen. Bei insgesamt 29 Indikatoren in den Bereichen Demografie, Arbeitsmarkt, Wettbewerb und Innovation sowie Wohlstand und soziale Lage sticht die Stadt bundesweit mit einem hervorragenden 9. Platz in ihrer Kategorie hervor.

Einen weiteren Top-Ten Platz erreicht Landshut bei der alljährlichen Kaufkraftstudie. Den Landshuter Bürgerinnen und Bürgern steht mehr Geld für Konsum, Miete und andere Lebenserhaltungskosten zur Verfügung als Bewohnern vieler anderer Kommunen in Deutschland.

Als Oberzentrum für das weitere Umland mit wachsenden Bevölkerungs- und Arbeitszahlen muss sich Landshut jedoch auch Herausforderungen stellen, die die Entwicklung der Stadt negativ beeinflussen können. Besonders die verkehrliche Belastung erfordert von der Stadt ein frühzeitiges Handeln, um die Grundfunktionen des Verkehrsgeschehens und die Lebensqualität aufrecht zu halten.

Um aber weiterhin allen Bürgerinnen und Bürgern eine attraktive und auch nachhaltige Mobilität zu ermöglichen, muss der Verkehr in Landshut als ein System entwickelt werden, das die Stärken aller Verkehrsarten fördert. Vorliegendes Leitbild des Mobilitätskonzeptes definiert die Zielsetzungen und beschreibt die Strategien für die Sicherstellung einer zukunftsorientierten Mobilität in Landshut und für die Stärkung der Stadt als Oberzentrum in der Region.

Zustandsanalyse

Einerseits sind die Defizite und Hemmnisse des lokalen Verkehrssystems übertragbar auf viele Städte mit ähnlicher Größenordnung und Strukturbedingungen, andererseits sind bestimmte Verkehrsprobleme auf spezifische Rahmenbedingungen in Landshut zurück zu führen. Dazu zählen beispielsweise Bundesstraßen, die quer durch das Stadtgebiet führen, die geringe Anzahl von Isarquerungen oder die dezentrale Lage des Hauptbahnhofs zur Innenstadt.

Die Bestandsanalyse der in Landshut vorhandenen Verkehrsangebote wurde vorab in einzelnen Dokumentationsblättern erfasst und dient als Grundlage für eine detaillierte Beurteilung und Weiterentwicklung der bestehenden Verkehrssysteme. Zudem haben die Teilnehmer des Workshops die Defizite des Verkehrs- und Mobilitätsangebotes analysiert und verortet. Sowohl die Dokumentationsblätter als auch die Bestandsaufnahme der Workshop-Teilnehmer ist auf der Homepage des Mobilitätsforums dokumentiert: www.landshut.de/mobilitaetsforum

Aktuelle Herausforderungen

Der ungebrochene Wachstumstrend der Stadt und der Region hat positive Auswirkungen für die Stadt, bringt jedoch auch eine verkehrliche Belastung mit sich, welcher sich Landshut in den kommenden Jahren stellen muss. Zusätzlich zu den durch Stadt und Region erzeugten Verkehren kommt ein besonders hoher Anteil von Durchgangsverkehren auf das Landshuter Hauptstraßennetz zu, bedingt durch die Bundesstraßen, die durch das Stadtgebiet führen. Auf der B15 bzw. der B 15neu beträgt der Anteil der Durchgangsverkehre bis zu 30 %.

Die Anfang 2014 durchgeführte Studie von Prof. Kurzak zu den Auswirkungen der B 15neu prognostizieren einen Verkehrszuwachs bis 2025 auf den innerstädtischen Bundesstraßen von 10 % bis 20 %. In Anbetracht der bereits vorhandenen regelmäßigen Überlastungen und Staus in den Spitzenstunden auf der Luitpoldstraße, auf der Wittstraße und auf der Konrad-Adenauer-Straße, die die Pendler- und Durchgangsverkehre abwickeln, wird dieser prognostizierte Mehrverkehr die Stausituationen drastisch verschlechtern.

Weitere Herausforderungen liegen in der Gewährleistung einer altergerechten, sozialgerechten, barrierefreien und umweltverträglichen Mobilität. Wie kann die Stadt Landshut auf diese Herausforderungen reagieren und wie soll der Verkehr im Jahr 2025 organisiert sein? Welche Weichen müssen gestellt werden, damit die erkennbar erhöhten Ansprüche an eine sozial-, stadt- und vor allem umweltverträgliche sowie verkehrssichere Verkehrsplanung erfüllt werden können?

Andere Städte mit ähnlichen Voraussetzungen begegnen den prognostizierten Struktur- und Verkehrsentwicklungen mit Lösungsansätzen die vordringlich die Stadt-Umland-Beziehungen stärken und die die Erreichbarkeit der internen und externen Ziele durch den Umweltverbund (zu Fuß, Rad, ÖPNV) ausbauen.

Angesichts der oben genannten Herausforderungen kann die Mobilität der Bevölkerung und eine künftige qualitätsvolle Stadt- und Regionalentwicklung nur durch abgestimmte Maßnahmen aus verschiedenen Handlungs- und Aufgabenfeldern des Verkehrswesens (fließender Verkehr, ruhender Verkehr, Umweltverbund, Mobilitätsmanagement, etc.) gewährleistet werden.

Im Rahmen eines neu zu etablierenden Mobilitätsforums, an dem sich Vertreter aus der Politik aus der Verwaltung und von Seiten der Fachverbände beteiligen, sollen die notwendigen Maßnahmen beraten und innerhalb entsprechender Arbeitskreise und bei Bedarf mit externen Beratern ausgearbeitet werden. Ergebnis wird das Mobilitätskonzept für Landshut sein, dessen Umsetzung durch das Mobilitätsforum begleitet wird.

2 Übergeordnete Leitziele für die Mobilität in Landshut

Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik für Landshut und die Region erfordert ein ausgewogenes Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten innerhalb des Verkehrssystems. Die Gestaltung des Verkehrssystems wirkt dabei in alle Lebensbereiche hinein und beeinflusst die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung. Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern hat eine dienende Funktion, für die mit der Formulierung von Zielen ein Rahmen für zukünftige Entwicklungen gesetzt wird.

Die Ziele der Gestaltung der Verkehrssysteme für Landshut und die Region sind auf unterschiedliche Ebenen angesiedelt. Eine Ordnung der Einzelziele zu einem Zielkonzept ist notwendig, um die verschiedenen Abhängigkeiten untereinander aufzuzeigen und die Zusammenhänge zwischen Einzelzielen zu verdeutlichen.

Die höchste Ebene im Zielkonzept bilden die Leitbilder für die Stadtentwicklung von Landshut aus dem **Regionalplan – Region Landshut** und dem **Flächennutzungsplan**:

- "Das Oberzentrum Landshut soll als Siedlungs- und Wirtschaftsschwerpunkt der Region weiter gestärkt werden; [...]" (All, Raumstruktur, Ziel 2)
- "[...] Dabei soll der Schwerpunkt der Wohnsiedlungstätigkeit im Oberzentrum Landshut, [...] liegen." (All, Raumstruktur, Ziel 3)
- "Die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs im regionalen Nahverkehrsraum Landshut [...] soll gesteigert werden. Im Raum Landshut soll auf ein regionales Stadtbahnkonzept hingewirkt werden." (BVII, Verkehr, Ziel 1.1)
- " Auf eine Ausdehnung des Tarifverbundsystems des MVV bis Landshut soll hingewirkt werden." (BVII, Verkehr, Ziel 1.2)

Die Leitziele der Verkehrsplanung für den Flächennutzungsplan lassen sich folgenden Themenbereichen zuordnen (Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan):

- Sicherung und Weiterentwicklung der hohen Mobilität der Bevölkerung, [...]
- Sicherung und Weiterentwicklung der verkehrlichen Standortqualitäten für die Wirtschaft, [...]
- Stadt der kurzen Wege, [...],
- funktionale Gliederung insbesondere des Hauptverkehrsstraßennetzes. [...]

Die Leitvorstellungen führen zu konkreten Maximen des Handelns:

- Konsequente Umsetzung der Nahverkehrsplanung und des Radverkehrskonzeptes,
- [...] Ausschöpfung aller Möglichkeiten zur Ableitung bzw. stadtverträglichen Abwicklung des Durchgangsverkehrs,
- Ausschöpfung aller Möglichkeiten zur Optimierung des Hauptverkehrsstraßennetzes [...],
- Einbeziehung des Schienennetzes in die Überlegungen zur öffentlichen Nahverkehrserschließung des Stadt und ihrer Nachbargemeinden, [...]"

Daraus lassen sich die Leitziele für eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung und ein **nachhaltiges, soziales und attraktives Mobilitätsangebot der Stadt Landshut** ableiten.

Dazu gehören die Sicherung der wirtschaftlichen Austauschbeziehungen der Stadt und der Region, sowie die Sicherung der Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen für Kultur, Bildung und Freizeit in Landshut. Eine weitere Grundvoraussetzung ist die Sicherung der Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen als Voraussetzung zur gleichberechtigten Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Gleichrangig damit steht die Zielsetzung einer umwelt- und klimaverträglichen Entwicklung des städtischen Verkehrs auf der Grundlage der bisherigen Bemühungen der Stadt, die im Lärmaktions- und Luftreinhalteplan sowie in einem Stadtratsbeschluss zum Klimaschutz fixiert sind.

3 Leitziele

Die Leitziele wurden in den beiden Workshops des Mobilitätsforums festgelegt und abgestimmt. Alle zukünftigen Maßnahmenentwicklungen in den Arbeitskreisen werden sich am Zielkonzept orientieren. Das integrierte Zielkonzept (MIV, ÖPNV, Fuß, Rad, Ökologie, Straßenraum) umfasst Leitziele für eine nachhaltige, soziale und attraktive Mobilität in Landshut. Unter aktiver Beteiligung der politischen Vertreter der Stadt, der Verwaltung, der Fachstellen und der Fachverbände sowie der Nachbargemeinden und des Landkreises wurde gemeinsam in zwei Workshops das Zielkonzept für die zukünftige Mobilität in Landshut erarbeitet. Geleitet wurden die Workshops durch ein Moderatoren-Team der Arbeitsgemeinschaft Urbanes Wohnen aus München und dem Verkehrsexperten Hr. Glöckl vom Verkehrsplanungsbüro TRANSVER, ebenfalls aus München.

Der erste Workshop fand am 21.01.2015 im Skulpturenmuseum im Hofberg, Am Prantlgarten statt. Rund 45 Teilnehmer aus dem Rathaus, von Verbänden, Institutionen und den Nachbargemeinden nahmen daran teil. In fünf Arbeitsgruppen aufgeteilt identifizierten und lokalisierten die Teilnehmer anschließend die Defizite im Verkehrssystem der Stadt. Anschließend waren die Teilnehmer aufgefordert, Leitziele für eine attraktive und effiziente Mobilität in Landshut zu definieren. Die Aufgabe bestand darin, anhand spezifischer Themenschwerpunkte, die die Verkehrssituationen in Landshut beschreiben, die Zielsetzungen für eine attraktive und nachhaltige Mobilität der Bürger zu bestimmen. Dabei wurden folgende, sowohl thematisch als auch lokal fokussierte Themenschwerpunkte behandelt:

- ÖPNV-Angebot in Landshut und Umland
- MIV – fließender Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen
- Innenstadt: Erreichbarkeit, Parken, etc.
- Hauptbahnhof als multimodale Mobilitätsschnittstelle
- Landshuter Osten: Bildungszentrum Schönbrunn und Auloh

Diese Themenschwerpunkte bilden den Kern und den Großteil der Landshuter Verkehrsprobleme ab. Querschnittsthemen wie Stadtentwicklung / Bauleitplanung, Radverkehr, Nahverkehr oder Barrierefreiheit tauchen in den oben genannten Themenschwerpunkte auf und werden anhand der konkreten Aufgabenstellungen der Themenschwerpunkte im Zielkonzept verankert. Die im ersten Workshop definierten Leitziele wurden im Nachgang zur Veranstaltung von Hr. Glöckl, Verkehrsexperte von TRANSVER, zusammen mit den Verkehrsplanern der Stadt auf Zielkonflikte überprüft und ähnliche Leitziele, die aus den verschiedenen Arbeitsgruppen hervorgingen, zusammengefasst. Die Kommentare und Anregungen aus dem Workshop wurden dabei ebenso berücksichtigt.

Im zweiten und abschließenden Workshop, der am 11.03.2015 stattfand, wurden die Leitziele von den Teilnehmern einzeln diskutiert und verabschiedet. Dabei konnten weitere Änderungsvorschläge per Abstimmung übernommen werden. 13 Leitziele niedriger Priorität (von insgesamt 50) konnten im zweiten Workshop aus Zeitgründen nicht mehr im Wortlauf abgestimmt werden. Diese wurden nachträglich im Mobilitätsforum am 22.04.2015 abgestimmt.

Allgemeine Leitziele

- a1 Weitere Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen sind durch Verkehrsuntersuchungen zu begleiten und bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen.
- a2 Einzelhandelsstandorte und Nahversorger sind innerhalb der Stadtteile und Quartiere vorzusehen. Sie sind komfortabel und sicher über kurze Wege an das Fuß- und Radwegenetz anzubinden sowie mit dem ÖPNV zu erschließen, um motorisierten Verkehr zu vermeiden.
- a3 Schaffung weiterer multimodaler Schnittstellen wie Park & Ride- und Bike & Ride- sowie Carsharing Anlagen mit günstiger Anbindung an die Radinfrastruktur.
- a4 Die Attraktivität der Innenstadt soll durch mehr Aufenthaltsqualität gesteigert werden.¹
- a5 Pendler in die Innenstadt sollen durch Attraktivierung des Umweltverbundes (Bahn, ÖPNV, Fuß, Rad) motiviert werden, verstärkt auf den Umweltverbund umzusteigen.
- a6 Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind zu entwickeln und zu realisieren. Die Vorzüge des Umweltverbundes sind jungen und älteren Verkehrsteilnehmern durch zielgruppenspezifische Informationen bewusst zu machen.
- a7 Der Bahnhofvorplatz wird zu einer einladenden und effizienten Mobilitätsschnittstelle für den ÖPNV, Nahverkehr, Radverkehr und Hol-Bring-Verkehre umgestaltet, inklusive weiterer Mobilitätsangebote.
- a8 Im Umfeld des Bahnhofes wird das Wohnen gestärkt. Aufgrund der guten Erschließungsqualität durch den ÖPNV soll dabei modellhaft das „Autofreie Wohnen“ als besondere Wohnform umgesetzt werden.

¹ Das Mobilitätsverhalten der Besucher der Innenstadt wird u.a. durch die Aufenthaltsqualität beeinflusst.

Leitziele MIV

- M1** Die Durchgangsverkehre – insbesondere im Schwerverkehr – und möglichst hohe Anteile des Quell- und Zielverkehrs sollen aus dem Stadtgebiet auf leistungsstarke Umfahrungen verlagert werden.
- M2** Der Landshuter Osten soll an das bestehende Straßennetz leistungsstark angebunden werden.
- M3** Den Verkehrsfluss hemmende Engstellen auf dem bestehenden Hauptstraßennetz sind abzubauen.
- M4** Der überörtliche Pkw- und Lkw-Verkehr wird auf den Hauptverkehrsstraßen (Verbindungsfunktion, Tempo 50) gebündelt. Anlieger- und Haupteerschließungsstraßen sind gegenüber Schleichverkehren abzuschirmen.
- M5** Optimierung der Ampelsteuerung: kontinuierliche Überwachung der Qualität der Ampelsteuerungen und bedarfsweise Anpassungen zur Effizienzverbesserung.
- M6** Die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen auf der St 2045 zur Einhaltung der Vorgaben des Lärmaktionsplanes gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes werden nach Möglichkeit und spätestens im Falle eines Sanierungsbedarfs der Straße umgesetzt.
- M7** Die Erreichbarkeit für den regionalen Wirtschaftsverkehr soll gesichert werden.
- M8** Das Parken in der Innenstadt² soll effizient in den vorhandenen öffentlichen Parkierungsanlagen am Rande der Innenstadt (6 Parkhäuser, Grieserwiese, Parkplatz Wittstraße) stattfinden und vom Straßenraum der Innenstadt dorthin verlagert werden.
- M9** Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt², insbesondere des Parksuchverkehrs.
- M10** Verbesserung der Parkplatzsituation für Anwohner insbesondere in der Innenstadt, die über keine private Abstellmöglichkeit für ihr Fahrzeug verfügen.
- M11** Überprüfung einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und der Überwachung des ruhenden Verkehrs auf angrenzende Straßen mit hohem Parkdruck sowie weitere überlastete Standorte.
- M12** Der Knotenpunkt "Am Lurzenhof / Ochsenauweg" vor der Hochschule wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer und der Leistungsfähigkeit in der Spitzenstunde ertüchtigt.
- M13** Die Konrad-Adenauer-Straße soll bestandsorientiert hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit optimiert werden.
- M14** Die Verkehrsspitzen sind zeitlich zu entzerren durch Flexibilisierung der Unterrichts- bzw. Vorlesungszeiten (insbesondere des Unterrichts- bzw. Vorlesungsbeginns).

² Parken in der Innenstadt bezieht sich auf den öffentlichen Parkraum im Stadtteil Altstadt.

Leitziele ÖPNV

- Ö1 Ziel ist es, ein attraktiveres ÖPNV-Angebot und eine attraktive Fahrplankonzeption auf allen Haupt- und Nebenstrecken koordiniert für Stadt und Landkreis Landshut umzusetzen. Ziel ist die Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split³ im Stadtgebiet um ca. 5 % von 8 % auf 13 %.⁴
- Ö2 Schaffung einer Tarifgemeinschaft in Stadt und Landkreis Landshut.
- Ö3 Einsatz einer umweltfreundlichen, schadstoffarmen und barrierefreien ÖPNV-Fahrzeugflotte in Stadt und im Landkreis Landshut.
- Ö4 Die Haltestellen (Bushäuschen, Haltestellenkap, ...) werden nach einheitlichem Standard für Stadt und Landkreis barrierefrei ausgebaut, inklusive benutzerfreundlicher Fahrgastinformation.
- Ö5 Verbesserung der ÖPNV-Anbindung und des ÖPNV-Angebotes zwischen dem Bahnhof Landshut, evtl. zukünftigen Haltepunkten im Stadtbusbereich und dem Bildungszentrum Schönbrunn.
- Ö6 Alle Stadt- und Regionalbuslinien werden möglichst über den Bahnhof geführt.
- Ö7 Die Abfahrts- und Ankunftszeiten von SPNV und ÖPNV werden zeitlich aufeinander abgestimmt.
- Ö8 Es soll eine institutionalisierte Abstimmung von Akteuren im SPNV/ÖPNV erfolgen.
- Ö9 Schaffung von Schnittstellen zwischen dem angestrebten Landshuter Verkehrsverbund und den beiden angrenzenden großen Verbänden MVV und RVV (Schnittstellen Bruckberg bzw. Neufahrn).
- Ö10 Verkehrstechnische Qualitätssicherung und Optimierung der Busbeschleunigung an Ampeln..

Leitziele Fuß- und Radverkehr

- FR1 Bei Neu- und Umbauplanungen von Straßenräumen sind neben der verkehrlichen Funktion die städtebaulichen Anforderungen, ein höheres Flächenangebot für Fußgänger und Radfahrer auf Kosten überdimensionierter MIV-Flächen und eine hohe Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen.
- FR2 Verbesserung von Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen und kürzere Wartezeiten an Ampeln für Fußgänger und Radfahrer, sofern der Verkehrsfluss und die Grüne Welle nicht gravierend beeinträchtigt werden.

³ Anteil der verschiedenen Verkehrsarten am Gesamtaufkommen der zurückgelegten Wege.

⁴ Die anzustrebende Steigerungsrate des ÖPNV im Modal-Split und ein geeigneter Zeithorizont werden nach Vorliegen der aktuellen Modal-Split-Werte aus der Studie „Mobilität in Deutschland 2016“, an der die Stadt Landshut und ggf. auch der Landkreis in Form einer Vertiefungsstichprobe teilnehmen werden, konkretisiert.

- FR3 Der Straßenraum ist hinsichtlich Barrierefreiheit, insbesondere an Kreuzungen und Querungen zu optimieren.
- FR4 Ein radverkehrsfreundliches Klima schaffen.⁵
- FR5 Den Fahrradverkehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel etablieren und dessen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen um 5 % bis 2020 auf 23 % steigern.⁵
- FR6 Die Sicherheit im Fahrradverkehr erhöhen und den Trend der steigenden Unfallzahlen in Landshut umkehren.⁵
- FR7 Nachweis und Schaffung von adäquaten Radabstellanlagen für öffentliche Einrichtungen und bei Neubauten (z.B. Einzelhandel, Nahversorger).
- FR8 Die bestehenden Abstellanlagen für Fahrräder sind stets zu pflegen und komfortabel benutzbar zu halten.
- FR9 Sichere Fahrradroutes alternativ zu den Hauptverkehrsstraßen als Fahrradachsen in die Innenstadt und zu zentralen Mobilitätsschnittstellen einrichten, die den Radverkehr bündeln, und den Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr stärken.
- FR10 Von den Nachbargemeinden und Stadtrandlagen Richtung Zentrum sind Rad-schnellwege als attraktive, staufreie Alternative zum Auto zu planen und umzusetzen.
- FR11 Außerorts werden straßenbegleitende Radwege an klassifizierten Straßen ausgebaut.
- FR12 Mehr Sicherheit für Radverkehr durch die Umsetzung und Fortschreibung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes.
- FR13 Verbesserung und Qualifizierung der touristischen Radroutes: Radtouristen müssen auf attraktiven Routen in das Stadtzentrum und von dort wieder auf den Isar-Radweg, den Isar-Vils-Radweg und den Isar-Laaber Radweg geführt werden.
- FR14 Harmonisches Miteinander von Radfahren und Fußgängern in der Fußgängerzone sichern.
- FR15 Zwischen Mitterwöhr und dem ehemaligem Kasernengelände ist eine Isarquerung für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen.
- FR16 Die Sicherstellung der Barrierefreiheit am Bahnhof hat oberste Priorität.
- FR17 Eine Radwegeverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt wird mit hoher Priorität geplant und umgesetzt.
- FR18 Ausbau neuer und Verbesserung bestehender Querungsmöglichkeiten über Bahntrassen für Fahrradfahrer.

⁵ Leitziele aus dem „Leitfaden zur Radverkehrsförderung in Landshut“