



Stadt
Augsburg



Landkreis
Augsburg

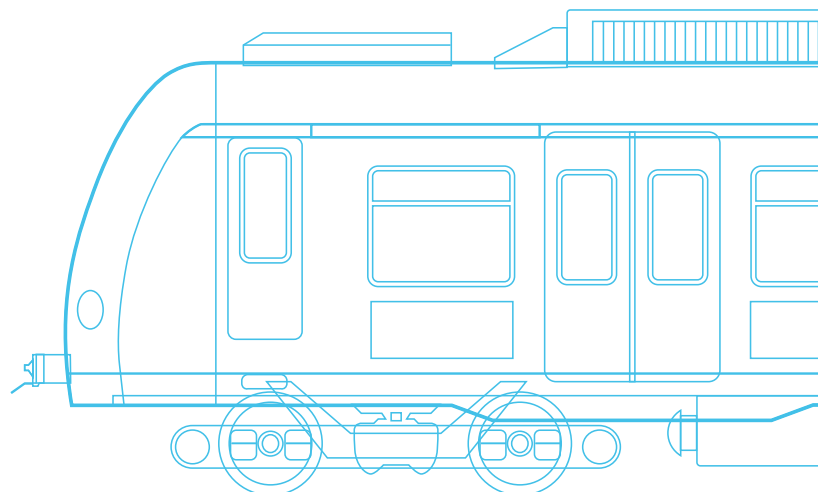
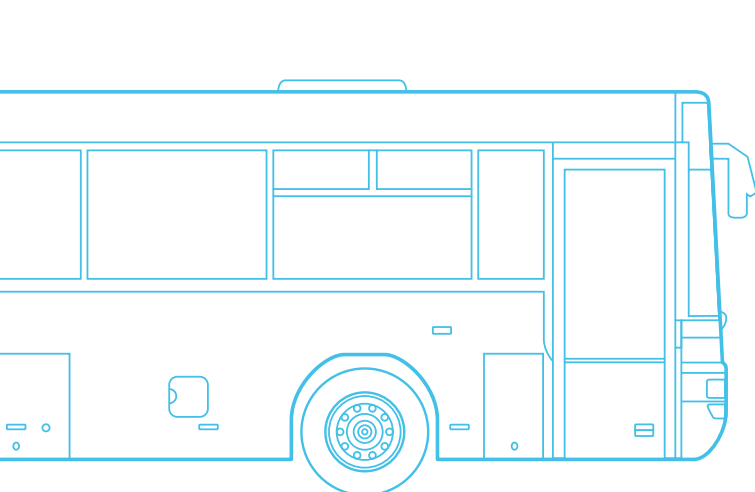


Landkreis
Aichach-Friedberg



Landkreis
Dillingen a.d. Donau

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus



Unser Ticket verbindet. Der neue AVV.

Inhalt

1	Einleitung	11
1.1	Anlass	11
1.2	Zielsetzung für den ÖPNV.....	11
1.3	Inhalt und Arbeitsschritte	13
1.4	Grundlagen	16
1.5	Rechtlicher Rahmen.....	17
1.6	Beteiligungsverfahren	19
1.6.1	AVV-Regionalbusunternehmen	22
1.6.2	Politische Gremien.....	23
1.6.3	Behindertenbeirat / Behindertenvertreter.....	23
1.6.4	Interessensvertreter ÖPNV, weitere Busunternehmen.....	24
1.6.5	Bürgerbeteiligung und Beteiligung der Gemeinden und Städte der Landkreise	24
1.7	Anhörungsverfahren	26
2	Rahmendaten	27
2.1	Netzmodell.....	27
2.2	Einwohnerzahlen.....	27
2.3	Berufspendler	30
3	Aktuelles ÖPNV-Angebot	32
3.1	Schiene (SPNV).....	32
3.2	Straßenbahn / Stadtverkehr Augsburg.....	35
3.3	Busverkehr im Stadtverkehr Augsburg.....	36
3.4	AVV-Regionalbusverkehre.....	37
3.5	Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs.....	39
3.6	Verknüpfungspunkte öffentlicher Verkehr – motorisierter Individualverkehr (P+R-Angebot)	42
3.7	Tarifsystem	43
4	Statusbericht zum Nahverkehrsplan 2006.....	45
4.1	Umsetzung der Maßnahmen im SPNV.....	45
4.2	Umsetzung in der Stadt Augsburg.....	45

4.2.1	Umsetzung Ausführungsnetz 2006–2011	45
4.2.2	Umsetzung der festgelegten Qualitätsstandards in der Stadt Augsburg	47
4.3	Umsetzung in den Landkreisen (AVV-Regionalbusse und Infrastruktur)	47
4.3.1	Umgesetzte Maßnahmen	47
4.3.2	Maßnahmen ohne (vollständige) Umsetzung mit Fortbestand im Nahverkehrsplan	48
4.3.3	Nicht mehr vorgesehene Maßnahmen ohne (vollständige) Umsetzung	49
5	ÖPNV-Nachfrage und Potenziale	51
5.1	ÖPNV-Nachfrage Stadt Augsburg	51
5.2	ÖPNV-Nachfrage Gesamttraum	53
6	Prognosen und Auswirkungen auf den ÖPNV	56
6.1	Bevölkerungsentwicklung	56
6.2	Beschäftigte	57
6.2.1	Beschäftigtenzahlen	57
6.2.2	Entwicklung wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkte mit Auswirkungen auf den ÖPNV	57
6.2.3	Entwicklung der Schülerzahlen	58
7	Anforderungsprofil	59
7.1	Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV	59
7.2	Bedienungsstandards Stadtverkehr Augsburg	62
7.2.1	Erschließung Stadtverkehr Augsburg	62
7.2.2	Reisezeit Stadtverkehr Augsburg	64
7.2.3	Maximale Umsteigevorgänge im Stadtverkehr Augsburg	64
7.2.4	Mindest-Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Augsburg	64
7.3	Bedienungsstandards im Regionalverkehr	65
7.3.1	Erschließung im Regionalverkehr	65
7.3.2	Beförderungszeit im Regionalverkehr	66
7.3.3	Maximale Umsteigevorgänge im Regionalverkehr	66
7.3.4	Mindest-Bedienungshäufigkeit im Regionalverkehr	66
7.4	Qualitätsstandards	71
7.4.1	Die Qualitätsstandards für den Stadtverkehr Augsburg	72
7.4.2	Die Qualitätsstandards für den AVV-Regionalbusverkehr	79

7.5	Verkehrsträgerübergreifende Anforderungen: Anschlussqualität entsprechend NVP 2006–2011	81
8	Angebotsanalyse	82
8.1	Erschließung	82
8.1.1	Erschließung in der Stadt Augsburg	82
8.1.2	Erschließung in der Region	83
8.2	Fahrtenhäufigkeit, Taktung	84
8.2.1	Fahrtenhäufigkeit in der Stadt Augsburg	85
8.2.2	Erreichbarkeit des Stadtzentrums in der Stadt Augsburg	86
8.2.3	Fahrtenhäufigkeit und Fahrzeiten in der Region	87
8.3	Umsteigehäufigkeiten	87
8.3.1	Umsteigehäufigkeit in der Stadt Augsburg	87
8.3.2	Umsteigehäufigkeit in der Region	87
8.4	Information	88
8.5	Bewertung des Status quo	88
9	Maßnahmenkonzeption	89
9.1	Planfall 1: Behebung der Schwachstellen sowie weitere Einzelmaßnahmen im Liniennetz des AVV-Gebietes	89
9.1.1	Planungen für den Landkreis Augsburg	90
9.1.2	Maßnahmen für den Landkreis Aichach-Friedberg	93
9.1.3	Maßnahmen für den Landkreis Dillingen a.d.Donau	94
9.2	Planfall 2: Gesamtkonzept Liniennetz Landkreis Dillingen a.d.Donau	94
9.3	Planfall 3: Prüfung des Einsatzes flexibler Bedienungsformen im Regionalverkehr	101
9.4	Planfall 4: Stadt Augsburg – Prüfung der Taktung des Abendverkehrs und des Nachtverkehrs	105
9.4.1	Prüfung der Taktung der Anpassung des Abendverkehrs an die Ladenöffnungszeiten	106
9.4.2	Ausweitung des Nachtverkehrsangebotes um eine Stunde	107
9.5	Planfall 5a: Stadt Augsburg – Erschließung Sheridan-Gebiet	107
9.6	Planfall 5b: Stadt Augsburg – ÖPNV-Anbindung des Textilviertels	108
9.7	Planfall 6: Konzept für die Stadt Friedberg zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV	109
9.8	Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs und des Wochenendverkehrs im Regionalverkehr	112

10	Ausführungsnetz.....	115
10.1	Ausführungsnetz Straßenbahn.....	115
10.2	Ausführungsnetz städtische Buslinien, AVV-Regionalbuslinien und flexible Bedienungsformen.....	116
11	Zielnetz Straßenbahn der Stadt Augsburg	180
12	SPNV RegioSchienenTakt.....	181
12.1	Bilanzierung Ausführungsnetz 2006–2011	183
12.2	Ausführungsnetz RegioSchienenTakt Augsburg	184
12.3	Zielnetz RegioSchienenTakt	185
	Anhang.....	187

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Beteiligung: Arbeitskreise, Informationsveranstaltungen und Beteiligung politischer Vertreter im NVP-Aufstellungsverfahren	21
Tabelle 2:	Schriftliche Informationen und Beteiligungsmöglichkeiten	22
Tabelle 3:	Anzahl Einwohner in den Landkreisen und der Stadt Augsburg	27
Tabelle 4:	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung in den Gebietskörperschaften	56
Tabelle 5:	Beschäftigte in den Gebietskörperschaften am Arbeitsort	57
Tabelle 6:	Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖPNV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP	61
Tabelle 7:	Mindest-Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Augsburg	64
Tabelle 8:	Mindestfahrtenangebot auf den verschiedenen Relationskategorien je Zeitscheibe	70
Tabelle 9:	Qualitätsstandards Stadt Augsburg und Stand der Umsetzung	78
Tabelle 10:	Maßnahmenpaket Landkreis Dillingen a.d.Donau	99
Tabelle 11:	Abschätzung jährliche Betriebskosten Konzept Landkreis Dillingen a.d.Donau	100
Tabelle 12:	Abschätzung jährliche Betriebskosten Anrufverkehre	100

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Arbeitsschritte	14
Abbildung 2:	Ortsteilfeine Einwohnerzahlen der Landkreise und Einwohnerdichte	28
Abbildung 3:	Einwohnerdichte Stadt Augsburg (Einwohner/qkm)	29
Abbildung 4:	Berufspendlerströme (über 50 Pendler), gemeindefein, alle Verkehrsmittel	30
Abbildung 5:	Streckennetz der Straßenbahnlinien in Augsburg	35
Abbildung 6:	Streckennetz aller Verkehrssysteme im Augsburger Stadtverkehr	37
Abbildung 7:	Schienennetzplan mit P+R-Plätzen	44
Abbildung 8:	Fahrgastzahlen – Belastung ÖPNV, Stadt Augsburg (ohne Regionalbuslinien), Schultag	52
Abbildung 9:	Fahrgastzahlen – Belastung der AVV-Regionalbuslinien, Schultag	53
Abbildung 10:	Anzahl Fahrgäste (Schultag) auf Kreisebene	54
Abbildung 11:	Tagesganglinien Fahrgäste Stadt Augsburg / Landkreise	55
Abbildung 12:	Zentrenkonzept der Stadt Augsburg	63
Abbildung 13:	Ausschnitt aus dem Regionalplan der Region Augsburg	68
Abbildung 14:	Darstellung der Relationskategorien als Zentren mit ihren Achsen	69
Abbildung 15:	Haltestelleneinzugsbereiche Stadt Augsburg (Stand 2011)	83
Abbildung 16:	Fahrtenhäufigkeit (Taktung) auf den Strecken in der Stadt Augsburg im Vergleich zur Anforderung (Stand 2011)	85
Abbildung 17:	Reisezeitanalyse Stadt Augsburg (Haupt-/Nebenverkehrszeit)	86
Abbildung 18:	Konzept für den Landkreis Dillingen a.d.Donau	97
Abbildung 19:	Flexible Bedienungsformen für den Landkreis Dillingen a.d.Donau	98
Abbildung 20:	Flexible Bedienungsformen Planfall 3 (Darstellung der heutigen Bedienung: 10.00–11.00 Uhr)	104
Abbildung 21:	Wichtige regionale Achsen und Verbindungen für den Abendverkehr	113
Abbildung 22:	Ausführungs- und Zielnetz Straßenbahn	180
Abbildung 23:	RegioSchienenTakt und Entwicklung der Zugkilometer-Leistung	182
Abbildung 24:	Angebot im Regionalverkehr Status quo (Fahrtenzahl HVZ, Schultag)	187
Abbildung 25:	Angebot im Regionalverkehr Status quo (Fahrtenzahl NVZ, Schultag vormittags)	188

Abbildung 26:	Angebot im Regionalverkehr Status quo (Fahrtenzahl Samstag tagsüber)	189
Abbildung 27:	Angebot im Regionalverkehr Status quo (Fahrtenzahl Sonntag tagsüber)	190
Abbildung 28:	Vergabe Linienbündel zum 01.01.2016	191
Abbildung 29:	Vergabe Linienbündel zum Fahrplanwechsel 2017/18	192
Abbildung 30:	Vergabe Linienbündel zum Fahrplanwechsel 2018/19	193
Abbildung 31:	Vergabe Linienbündel zum Fahrplanwechsel 2019/20	194
Abbildung 32:	Vergabe Linienbündel zum Fahrplanwechsel 2020/21	195

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anrufsammeltaxi
AVG	Augsburger Verkehrsgesellschaft
AVV	Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
Bf.	Bahnhof
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft
BayÖPNVG	Bayerisches ÖPNV-Gesetz
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EU	Europäische Union
Hbf.	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System
LK	Landkreis
MDA	Mobilitätsdrehscheibe Augsburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
QM	Qualitätsmanagement
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RST	RegioSchienenTakt
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
PTV-Visum	Software zur Verkehrsanalyse und Verkehrsplanung
SWA	Stadtwerke Augsburg
VO	Verordnung

1 Einleitung

1.1 Anlass

Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (Straßenbahn und Busse) im Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund (AVV) – Stadt Augsburg, Landkreis Augsburg, Landkreis Aichach-Friedberg, Landkreis Dillingen a.d. Donau (Gebiet der Stadt Wertingen und der umliegenden Gemeinden Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach und Zusamaltheim) – haben 1999 einen Nahverkehrsplan gemäß Artikel 13 BayÖPNVG aufgestellt und 2001 um das Stadtgebiet Gersthofen ergänzt. Für das Stadtgebiet Augsburg wurde der öffentliche Nahverkehr mit Straßenbahnen und Bussen bereits im Gesamtverkehrsplan/Verkehrsentwicklungsplan von 1998 behandelt. Die Schnittstellen zwischen dem Regionalbusverkehr und dem Stadtverkehr wurden berücksichtigt.

» 2006 wurde eine Fortschreibung (2006–2011) erstellt, die ihre Gültigkeit bis zum Beschluss des vorliegenden Nahverkehrsplans beibehält. Der Nahverkehrsplan 2006–2011 war unterteilt in zwei Bände, die sich gegenseitig ergänzen:

- Regionaler Nahverkehrsplan (2006–2011) – umfasst den gesamten AVV-Raum außer den Binnenverkehren in der Stadt Augsburg. Er wurde vom Landkreis Dillingen a.d. Donau nicht beschlossen.
- Nahverkehrsplan Stadt Augsburg (2006–2011) – fokussiert den Stadtverkehr.

In dieser gemeinsamen Nahverkehrsplanung wurde der öffentliche Nahverkehr im Nahverkehrsraum Augsburg neu konzipiert, auf „neue Beine“ gestellt:

- » RegioSchienenTakt mit Brechungskonzept Regionalbuslinien
- » Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg (MDA; Neubau Straßenbahnlinien 5/6, Umbau Hauptbahnhof mit neuer unterirdischer Straßenbahnhaltestelle, Umbau Königsplatz, Verlängerung Straßenbahnlinie 1 zum Bahnhof Hochzoll, Optimierung der Schnittstelle zur Schiene)
- » Definition und Einführung von verbindlichen Bedienungsstandards und teilweise auch Qualitätsstandards
- » Anpassung an EU-Recht (EuGH Urteil AltmarkTrans, inzwischen VO 1370)

In der vorliegenden Fortschreibung wird ein gemeinsamer Nahverkehrsplan für alle vier Gebietskörperschaften erstellt, wobei notwendige Unterscheidungen zwischen städtischen Verkehren der Stadt Augsburg und der Regionalverkehre in den Landkreisen getroffen werden. Die Fortschreibung erfolgte zusammen mit der Firma PTV Transport Consult GmbH aus Karlsruhe.

1.2 Zielsetzung für den ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wichtiger Bestandteil für die Daseinsvorsorge im gesamten AVV-Gebiet.

Bereits in den Nahverkehrsplänen 2006–2011 für die Stadt Augsburg und die Region wurden Ziele definiert, die weiterhin Bestand haben. Sie werden im Folgenden dargestellt und sind auch Grundlage für die Aufstellung der vorliegenden Fortschreibung:

- » Verlagerung möglichst großer Anteile vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV
- » Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung, dabei ist eine optimale Verknüpfung aller Verkehrsträger (ÖPNV, MIV, Fuß, Rad) anzustreben
- » Möglichst wirtschaftliche Gestaltung des ÖPNV
- » Grundsätzlicher Vorrang des ÖPNV gegenüber dem MIV bei der Flächenzuordnung in den Straßen sowie bei den Grünzeiten an Lichtsignalanlagen
- » Umfassende und aktuelle Information der Bevölkerung über die Verkehrsangebote des ÖPNV

Weitere Ziele umfassen folgende Punkte:

- » Bedienungs- und Beförderungsqualität
 - Der behindertengerechte Ausbau ist unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit vorzusehen (Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes) – in der vorliegenden Fortschreibung ergänzt um die Anforderungen aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG).
 - Eine gute Erreichbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen, Arbeitsstätten, Dienstleistungs- und Einkaufsstätten und weiteren wichtigen Zielen ist anzustreben.
 - Ein Mindestangebot (siehe Tabelle 8) ist auch in verkehrsschwachen Zeiten zu gewährleisten.
 - Die Taktfolgen sind zur Minimierung von Wartezeiten abzustimmen.
- » Städtebauliche Ziele – im Städtebau sollen folgende Strategien zur Anwendung kommen:
 - Die Gebiete für Wohnen, Arbeit, Bildung, Versorgung und Freizeit sollen durch den ÖPNV attraktiv erschlossen werden.
 - Das Wohnungs- und Arbeitsplatzangebot an Achsen des ÖPNV soll gesteigert werden.
 - Brachgefallene Flächen von Industrie-, Gewerbe-, Bahn-, Post- und Militärnutzung, besonders an Achsen/Haltestellen des spurgebundenen Verkehrs, sollen entwickelt werden.
 - Das Stadtzentrum der Stadt Augsburg sowie die Stadtteil- und Nahversorgungszentren sollen gestärkt werden, ebenso die zentralen Orte in den Landkreisen.
- » Umweltpolitische Ziele
 - Die Verkehrsmittel des Nahverkehrs sollen bei Neubeschaffung über umweltverträgliche Antriebssysteme verfügen, die dem jeweiligen aktuellen Stand der Technik entsprechen.
 - Die Schienenwege sind bei Neu- und Umbaumaßnahmen so auszubauen, dass Lärm und Erschütterungen vermieden werden.

- Die Infrastruktur des ÖPNV ist flächensparend und umweltschonend einzurichten.
- » Verkehrssicherheit und Sicherheit im öffentlichen Raum
- Zuwege an Umsteigehaltestellen sind kurz und gesichert, barrierefrei und einsehbar auszuführen. Die Umstiege sollen möglichst steiggleich erfolgen können.
 - Die Haltestellen selbst sind attraktiv und übersichtlich zu gestalten. Wo sinnvoll und möglich sollen Fahrgastunterstände errichtet werden.
 - Die Kontaktaufnahme zum Personal und eine gute Erreichbarkeit von Sicherheitsausstattungen an relevanten Haltestellen soll ermöglicht werden.
 - Die Fahrzeuge sollen für die Fahrgäste übersichtlich gestaltet sein.

1.3 Inhalt und Arbeitsschritte

Die Abbildung 1 zeigt das Verfahren der Aufstellung dieses Nahverkehrsplans.

Der Bestandsaufnahme und dem Aufbau eines Netzmodells schlossen sich die Aufarbeitung und der Statusbericht zum Nahverkehrsplan 2006–2011 (in den beiden Teilen für die Landkreise und die Stadt Augsburg) an.

Zentraler Teil des Nahverkehrsplans sind das Anforderungsprofil (Angebot, Umsteigezeiten, Reisezeiten etc.) und die Qualitätsanforderungen (Fahrzeugausstattung, Haltestellenausstattung etc.) des ÖPNV im AVV-Raum, was in Kapitel 7 definiert wird. Das Anforderungsprofil wurde in Abstimmung mit den Arbeitskreisen und der Projektgruppe der Stadt Augsburg unter Beteiligung von Vertretern der politischen Gremien aufgestellt.

Auf der Basis dieses Anforderungsprofils wurde die Schwachstellenanalyse durchgeführt, deren Ergebnisse aufzeigen, welche Auffälligkeiten im AVV-Raum bestehen. Parallel zu diesen ersten Schritten wurde das in Kapitel 1.6 beschriebene Beteiligungsverfahren durchgeführt und die daraus gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Planung ein.

Um mit den Ergebnissen dieser ersten Arbeitsschritte weiter zu planen, wurden sie in einer gemeinsamen Ausschusssitzung der Landkreise und der Stadt Augsburg am 20.04.2012 als Grundlage beschlossen und die daraus resultierenden Planfälle, die zu untersuchen waren, definiert.

Anschließend wurden die Planfälle bis zum Herbst 2012 ausgearbeitet, in den Arbeitskreisen und der Projektgruppe Augsburg diskutiert und danach in den Ausschüssen der einzelnen Gebietskörperschaften sukzessive im Zeitraum zwischen November 2012 und Juni 2013 beschlossen¹.

Die so beschlossenen Maßnahmen fanden Eingang in die vom AVV erstellten Liniensteckbriefe, die für die weitere Vergabe der Linien dienen. Sie sind nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans.

¹ Stadt Augsburg: Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss am 08.05.2013
Landkreis Augsburg: Kreisausschuss am 24.06.2013
Landkreis Aichach-Friedberg: Kreisentwicklung und Soziales am 14.11.2012
Landkreis Dillingen a.d.Donau: Ausschuss für Kreisentwicklung am 26.11.2012

Darüber hinaus wurden Linienbündel erstellt, die von den Aufgabenträgern bereits beschlossen wurden².

Auf dieser Basis wurde der Berichtsentwurf erarbeitet, der dann dem förmlichen Anhörungsverfahren unterzogen wurde. Dieses fand statt im Zeitraum vom 08.10.2014 bis zum 28.11.2014. Weitere Ausführungen hierzu werden in Kapitel 1.7 gemacht.

Die letztendliche Beschlussfassung und Verabschiedung des vorliegenden Nahverkehrsplans erfolgte im März 2015 in den Kreistagen bzw. Stadtrat und er trat zum 01.04.2015 in Kraft:

- » Kreistag Landkreis Augsburg: 09.03.2015
- » Stadtrat Stadt Augsburg: 26.03.2015
- » Kreistag Landkreis Aichach-Friedberg: 26.03.2015
- » Kreistag Landkreis Dillingen a.d.Donau: 27.03.2015

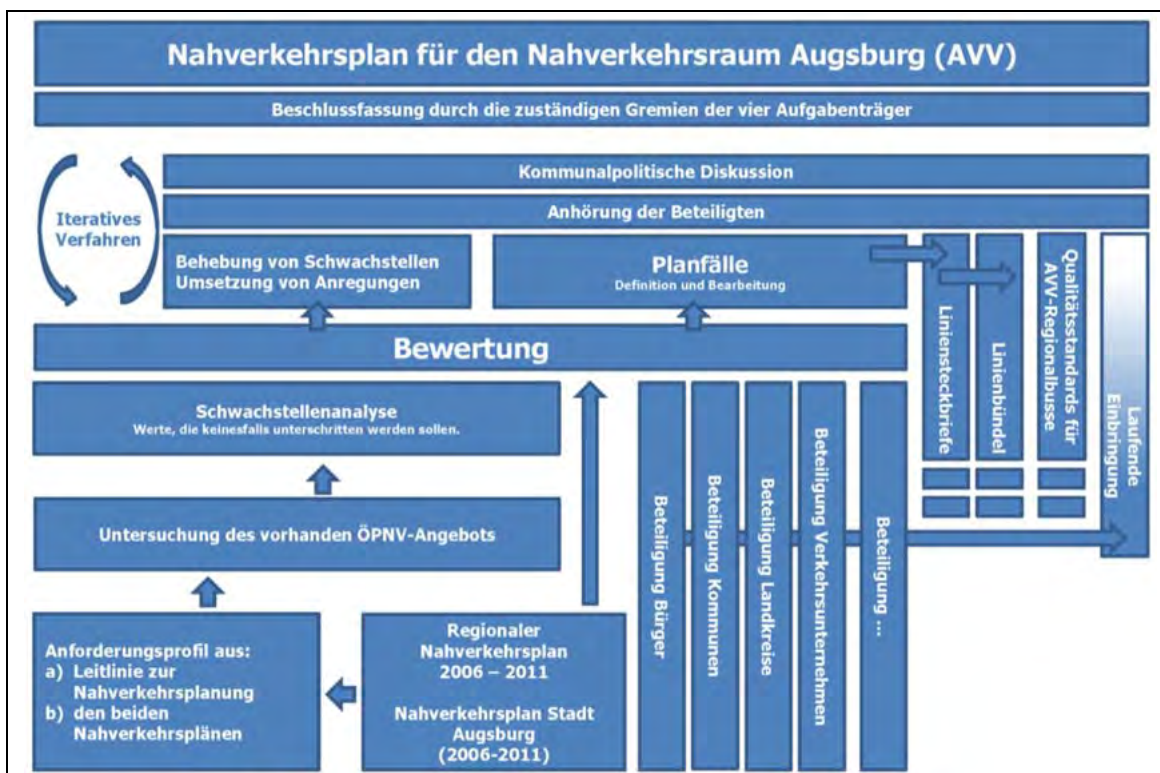


Abbildung 1: Arbeitsschritte

Der Nahverkehrsplan definiert die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne von § 8 Absatz 3 Satz 1 PBefG. Hierzu trifft der Nahverkehrsplan insbesondere grundsätzliche Aussagen

- » zur verpflichtenden und ausschließlichen Anwendung des Verbundtarifs (Kapitel 3.7)

² Stadt Augsburg: Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss am 19.06.2013
Landkreis Augsburg: Kreisausschuss am 24.06.2013
Landkreis Aichach-Friedberg: Kreistag am 26.06.2013
Landkreis Dillingen a.d.Donau: am 10.06.2013

- » zum Umfang des Verkehrsangebotes, insbesondere Linien, Haltestellen, Anforderungen an die Erschließung, Frequenz und Bedienzeiten sowie Verknüpfung (Kapitel 3.4, 3.5, 10.2)
- » zu Anforderungen an die Art der Verkehrsleistungen, insbesondere Produkte und Qualität (Kapitel 7.3 und 7.4)
- » zu den gebildeten Linienbündeln (Abbildungen 28 bis 32 im Anhang, nach Beschlussfassung Aufgabenträger Juni 2013)
- » zu den geplanten Zeitpunkten der Vergabe der Linienbündel und die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Befristung der Liniengenehmigungen (Abbildungen 28 bis 32 im Anhang, nach Beschlussfassung Aufgabenträger Juni 2013)

Als Mindestangebot wurde als ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne von § 8 Absatz 3 und § 8a Absatz 2 Satz 3 bis 5 PBefG der Fahrplanstand zum Zeitpunkt der Vergabeentschlüsse im Juni 2013 (Fahrplanjahr 2013) festgelegt.

Davon zu unterscheiden ist die Mindestbedienung im Sinne des Nahverkehrsplans – ein Bedienungsstandard, der keinesfalls unterschritten werden soll. Eine Unterschreitung bedeutet eine Schwachstelle, die eine Handlungsnotwendigkeit im Zuge des vorliegenden Nahverkehrsplans nach sich zieht und in diesem auch abgearbeitet wurde. Aussagen zu dieser Mindestbedienung finden sich im Kapitel 7, für den AVV-Regionalbusverkehr insbesondere im Kapitel 7.3. Ganz wesentlich ist hier die Tabelle 8. Die in Kapitel 10.2 gemachten linienscharfen Aussagen ersetzen dabei nicht die zur Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung erstellten Liniensteckbriefe!

Der durch den Nahverkehrsplan beschriebene Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs bedarf für die späteren Genehmigungsverfahren der Regierung von Schwaben sowie für die Vergabeverfahren der Aufgabenträger der Ausfüllung. Hierzu erfolgt eine weitere Konkretisierung und Aktualisierung im zeitlichen Kontext der Vergabe von Liniengenehmigungen beziehungsweise öffentlichen Dienstleistungsaufträgen. Diese Notwendigkeit ergibt sich insbesondere daraus, dass aufgrund der langen Gültigkeit des Nahverkehrsplans sonst die kontinuierliche Weiterentwicklung der Verkehrsbedürfnisse keine Berücksichtigung finden könnte und dass die Anforderungen der Vorabbekanntmachung nach § 8a Absatz 2 PBefG über den Rahmen des Nahverkehrsplans hinausgehen.

Der AVV und die Aufgabenträger füllen den vom Nahverkehrsplan gebildeten Rahmen aus, indem sie ihre Planungen jeweils rechtzeitig vor dem Zeitpunkt der Vorabbekanntmachung nach § 8a Absatz 2 PBefG i.V.m. Artikel 7 Absatz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 konkretisieren und aktualisieren. Hierzu veröffentlichen sie jeweils eine Beschreibung der Linien beziehungsweise des Linienbündels, welche die ausreichende Verkehrsbedienung und die Anforderungen des Aufgabenträgers darstellt, gegebenenfalls unter Verweis auf den Nahverkehrsplan. Diese Beschreibung umfasst insbesondere:

- » Liniensteckbriefe, die insbesondere die Anforderungen an Bedienzeiten, Takt, Erschließung, Linienverlauf und Verknüpfung mit anderen Verkehren enthalten
- » Angaben zur Befristung der vorgesehenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge beziehungsweise eigenwirtschaftlichen Genehmigungen

- » Aktualisierte Anforderungen an den anzuwendenden Tarif und Vertrieb sowie die Qualität der zu erbringenden Verkehrsleistungen sowie die weiteren Anforderung an die Integration der Verkehrsangebote im Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund
- » Angaben zur beabsichtigten Vergabe als Gesamtleistung

Der Nahverkehrsplan und die veröffentlichten Beschreibungen der Linien und Linienbündel werden vom AVV öffentlich zugänglich gehalten, insbesondere durch Verweise auf der Homepage des AVV und in den Veröffentlichungen der Vorabbekanntmachungen.

Soweit aufgrund aktueller Entwicklungen eine Fortschreibung des Zuschnitts der Linienbündel oder des geplanten Zeitpunktes der Vergabe der Linienbündel erfolgt, werden die Anlagen in den diesen Nahverkehrsplan konkretisierenden öffentlich zugänglichen Dokumenten durch den AVV entsprechend aktualisiert.

1.4 Grundlagen

Als Grundlagen für die Bearbeitung des Nahverkehrsplans standen im Wesentlichen folgende Daten und Quellen zur Verfügung:

- » Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
- » Personenbeförderungsgesetz PBefG (novelliert 2013)
- » Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)
- » Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie)
- » Regionalplan der Region Augsburg (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie)
- » Landesentwicklungsprogramm (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie)
- » Informationen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG zu aktuellen Planungen im SPNV
- » Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Zensus 2011 Gemeinde-daten Bevölkerung – Erste Ergebnisse für Bayern; Statistische Berichte; Mai 2013
- » Pendlerdaten: Modellbasierte Berechnung PTV, Eckwerte Bundesanstalt für Arbeit – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
- » Einwohnerzahlen des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung, Abruf von Homepage 19.02.2013
- » Kleinräumige Bevölkerungsprognose Augsburg
- » Luftreinhalteplan/Aktionsplan für die Stadt Augsburg mit Einbeziehung der Umlandgemeinden des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit
- » Gesamtverkehrsplan/Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Augsburg
- » Lärminderungsplan der Stadt Augsburg

- » Flächennutzungsplan Augsburg
- » Stadtentwicklungskonzept Augsburg
- » Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Augsburg, A Hauptband Zentrenkonzept 2010
- » Fahrgasterhebung 2009 im AVV (PTV AG)
- » Belastungsteppich der AVG-Buslinien 2011/2012 (automatisches Fahrgastzählsystem, Planfahrt, Hamburg Consult)
- » PTV-Visum-Netzmodell des AVV (PTV Transport Consult)

1.5 Rechtlicher Rahmen

Der Nahverkehrsplan fußt auf einer Reihe von rechtlichen Grundlagen und hat damit auch ganz fest definierte Aufgaben. Die wichtigste Aufgabe ist es, die Entwicklung des ÖPNV im Geltungszeitraum festzulegen. Folgende Gesetze und Richtlinien befassen sich mit dem Nahverkehrsplan und dessen Voraussetzungen:

Europäischer Rechtsrahmen

Seit der Aufstellung der Nahverkehrspläne des AVV 2006 hat sich das für den ÖPNV maßgebliche EU-Recht geändert.

Den (vorläufigen) Schlusspunkt der ÖPNV-Rechtsentwicklung auf EU-Ebene bildet das Inkrafttreten einer neuen EU-Verordnung für öffentlichen Personenverkehr. So gilt seit dem 3. Dezember 2009 die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007). Zweck der VO 1370/2007 ist, gemeinschaftsweit einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um eine Verkehrsbedienung sicherzustellen, die den Anforderungen des Gemeinwohls genügt. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern von Verkehrsdiensten (finanzielle) Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung sogenannter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können. Hierbei handelt es sich um Kompensationsleistungen für die Erfüllung von Anforderungen, welche die zuständigen Behörden den mit den Verkehrsdiensten betrauten Betreibern im Interesse des Gemeinwohls vorgeben. Nach der VO 1370/2007 dürfen solche Ausgleichsleistungen und/oder ausschließlichen Rechte in der Regel nur durch einen zwischen der zuständigen Behörde und dem Verkehrsunternehmen geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden. Hierfür normiert die Verordnung vergabe- und beihilfenrechtliche Anforderungen.

Nationaler Rechtsrahmen: Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß § 8 Absatz 3 Satz 8 PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

Der Nahverkehrsplan wurde dabei in seiner Funktion gestärkt. § 8 wurde neu gefasst und legt fest, dass der Aufgabenträger des 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 Absatz 3 Satz 1 PBefG). Nach § 8 Absatz 3 Satz 2 PBefG ist der Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zuständig und definiert hierfür „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“.

Darüber hinaus ist die Barrierefreiheit ein wichtiger Aspekt, 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 Absatz 3 Satz 3 bis 5 PBefG).

Zur Beteiligung an der Erstellung des Nahverkehrsplans wird Folgendes ausgesagt:

Darüber hinaus sind nach § 8 Absatz 3 PBefG „[...] soweit vorhanden Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen“.

Die rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans ist in § 8 Absatz 3a PBefG definiert, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans im Genehmigungsverfahren 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.“ Hierdurch ist die Funktion des Nahverkehrsplans gegenüber dem PBefG in der alten Fassung deutlich gestärkt, da die Berücksichtigung durch die Genehmigungsbehörde bisher eine „Kann-Bestimmung“ war.

Ergänzt wird dies durch § 13: „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.“ (§ 13 Absatz 2a PBefG).

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)

Nach 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 Artikel 13 normiert: „Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs können auf ihrem Gebiet und, sofern nach Artikel 6 Absatz 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.“ (Artikel 13 Absatz 1 Satz 1 BayÖPNVG).

In Artikel 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.

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 Mindestinhalte dargelegt. Hier finden sich auch Vorgaben für die Erschließungs- und Bedienungsqualität. Diese Vorgaben dienten als Grundlage für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den AVV-Raum, wurden jedoch an aktuelle Erfordernisse und den neuen Rechtsrahmen angepasst.

1.6 Beteiligungsverfahren

Das BayÖPNVG sieht ein Beteiligungsverfahren vor, das im Wesentlichen eine angemessene Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen beinhaltet sowie – soweit erforderlich – die Abstimmung mit anderen Planungsträgern und Aufgabenträgern des ÖPNV.

Das seit 1. Januar 2013 in Kraft getretene novellierte PBefG sieht folgende Beteiligungen vor (PBefG § 8 Absatz 3): „Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; 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.“

Für die vorliegende Fortschreibung wurde von den Aufgabenträgern jedoch ein weit darüber hinausgehendes, breit angelegtes Beteiligungsverfahren vieler Akteure durchgeführt. Dazu wurden Arbeitskreissitzungen unterschiedlicher fachlicher Ausrichtung, Informationsveranstaltungen und Diskussionen mit politischen Vertretern, aber auch schriftliche Befragungen von Beteiligten und eine Bürgerbeteiligung durchgeführt. Dies erfolgte teilweise im Vorfeld der Erstellung der Fortschreibung, und teilweise auch im Zuge der Bearbeitung.

Im Einzelnen umfasste die Beteiligung folgende Sitzungen seit 8/2011:

Beteiligung: Arbeitskreise, Informationsveranstaltungen und Beteiligung politischer Vertreter im NVP-Aufstellungsverfahren		
Sitzung	Teilnehmer	Termine
Technischer Arbeitskreis, Verwaltungsgespräche	Aufgabenträger, AVV, Gutachter, teilweise AVG / SWA	11 Sitzungen
Arbeitsbegleitender Ausschuss	Aufgabenträger, AVV, Vertreter der politischen Gremien, Gutachter, Weitere*	3 Sitzungen
Projektgruppe Stadt Augsburg	Aufgabenträger, Stadtverwaltung, AVV, SWA, BEG, Gutachter	2 Sitzungen
Erweiterte Projektgruppe Stadt Augsburg	Aufgabenträger, Stadtverwaltung, AVV, Vertreter der politischen Gremien, Behindertenbeirat, Regierung von Schwaben, Gutachter, SWA, BEG	2 Sitzungen
Einzelne Fraktionen Stadt Augsburg	Aufgabenträger, 5 Fraktionen, Gutachter	5 Sitzungen
Arbeitskreis regionaler Nahverkehrsplan des Landkreises Augsburg	Aufgabenträger, AVV, Vertreter der politischen Gremien, Gutachter, Weitere*	9 Sitzungen
Arbeitskreis mit politischen Vertretern und Bürgermeistern Landkreis Dillingen a.d. Donau	Aufgabenträger, AVV, Vertreter der politischen Gremien, Bürgermeister, Gutachter	3 Sitzungen
Arbeitskreis mit Vertretern der politischen Gremien Landkreis Aichach-Friedberg oder Stadt Friedberg	Aufgabenträger, AVV, Vertreter der politischen Gremien, Gutachter, Weitere*	2 Sitzungen
Bürgermeisterdienstbesprechungen / Bürgermeister-Kreisverbandsversammlungen	Aufgabenträger, AVV, Bürgermeister der Landkreise Augsburg beziehungsweise Aichach-Friedberg, Gutachter	2 Sitzungen
Ausschusssitzungen (gemeinsam für alle Landkreise oder einzeln in Landkreisen oder der Stadt Augsburg), Stadtrat Friedberg	Ausschüsse, AVV, Gutachter	17 Sitzungen
Informationsveranstaltung AVV-Regionalbusunternehmen	AVV, Aufgabenträger, Gutachter (bei zwei Sitzungen); eingeladen: alle AVV-Regionalbusunternehmen	3 Sitzungen
Informationsveranstaltung Interessensvertreter	AVV, Aufgabenträger, Gutachter; eingeladen: Interessensvertreter aus dem AVV-Gebiet	1 Sitzung
Fahrgastbeirat	Besprechungstermine mit dem Fahrgastbeirat der Stadt und der Landkreise	2 Sitzungen
Behindertenbeirat	Gespräche zusätzlich zu der Beteiligung in der erweiterten Projektgruppe	2 Gespräche
Lokale Agenda 21 Fachforum Verkehr Stadt Augsburg	AVV, SWA, interessierte Bürger und Interessensvertreter	1 Gespräch

*Weitere: zum Beispiel Vertreter der Regierung von Schwaben, Vertreter der BEG.

Tabelle 1: Beteiligung: Arbeitskreise, Informationsveranstaltungen und Beteiligung politischer Vertreter im NVP-Aufstellungsverfahren

Schriftliche Informationen und Aufforderungen zur Beteiligung ergingen wie folgt:

Schriftliche Informationen und Beteiligungsmöglichkeiten		
Adressat / Beteiligte	Schreiben vom	Antworten
Bürgermeister aller 76 Gemeinden	06.10.2011	Antworten erfolgten von 63 Gemeinden, teilweise erst im Laufe des ersten Halbjahres 2012
Alle 18 AVV-Regionalbusunternehmen	24.10.2011 (Information zur Fortschreibung und Bitte um Anregungen)	13 Antworten, davon vier mit konkreten Anregungen
	22.02.2012 (Bitte um Unternehmensangaben)	
	19.04.2012 (Nachhaken für Antworten auf die beiden vorherigen Briefe)	

Tabelle 2: Schriftliche Informationen und Beteiligungsmöglichkeiten

Speziell wurden folgende Gruppen beteiligt:

1.6.1 AVV-Regionalbusunternehmen

Beteiligungsschritte:

Die AVV-Regionalbusunternehmen wurden im Oktober 2011 zunächst schriftlich über die Fortschreibung des Nahverkehrsplans informiert und im Februar 2012 schriftlich um Angaben zu ihren Unternehmen gebeten. Außerdem wurden sie jeweils aufgefordert, Ideen und Anregungen zum NVP zu nennen. Dies wurde nur von sehr wenigen Unternehmen genutzt, um eigene Vorstellungen zu Verbesserungen des ÖPNV in den NVP einzubringen. Trotz weiterer schriftlicher Anfragen gingen nur von vier AVV-Regionalbusunternehmen konkrete, zum Teil linienbezogene Anregungen ein.

In einem zweiten Schritt wurden alle AVV-Regionalbusunternehmen zu einer Beteiligungsveranstaltung am 21.06.2012 eingeladen, in der die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse vorgestellt und diskutiert wurden.

Beim Termin mit allen im AVV-Gebiet ansässigen Busunternehmen am 10.12.2012 wurde der aktuelle Sachstand zum Nahverkehrsplan in einem eigenen Tagesordnungspunkt vorgestellt.

Zur Diskussion der Planfälle wurden die AVV-Regionalbusunternehmen zu einer weiteren Beteiligungsveranstaltung am 06.11.2013 eingeladen.

Ergebnisse:

Die konkreten Anregungen der AVV-Regionalbusunternehmen zu einzelnen Linien umfassten folgende Punkte:

- » Taktharmonisierung und durchgehende Taktung auf einzelnen Strecken
- » Neukonzeptionen einzelner Strecken
- » Umstellung auf flexible Bedienungsformen

- » Vereinheitlichung von Taktungen, Schließung von Taktlücken
- » Verbesserungen in Tarif und Vertrieb
- » Barrierefreier Ausbau von Zuwegung, Haltestellen und Fahrzeugen
- » Angaben zur Nutzung einzelner Linien (ausreichende Bedienungen nach Einschätzung des AVV-Regionalbusunternehmens)
- » Anregungen zu zusätzlichen Einzelfahrten

Soweit sie konkrete Angaben zu Linien enthielten, konnten sie teilweise im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden, oder es wurde versucht, sie in die Planungen des AVV im Tagesgeschäft mit aufzunehmen. Wichtige Hinweise zu Qualitätskriterien bestätigten das vorgesehene Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans.

1.6.2 Politische Gremien

Die politischen Vertreter wurden in der Stadt Augsburg durch einen projektbegleitenden Arbeitskreis kontinuierlich eingebunden. Die Landkreise waren in Arbeitskreisen, Einzelsitzungen und im arbeitsbegleitenden Ausschuss am Entstehungsprozess des NVP beteiligt. Im gesamten Planungsprozess waren somit Vertreter der Fraktionen eingebunden.

Alle Schritte wurden diskutiert und als erster Meilenstein wurde am 20.04.2012 ein Beschluss in einer gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse in den Landkreisen und der Stadt Augsburg gefasst, dass mit den Ergebnissen der Beteiligung, dem aufgestellten Anforderungsprofil und den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse weitergearbeitet werden kann und die Planfälle bearbeitet werden können.

Nach Fertigstellung der Planfälle wurden in den Ausschüssen erneut die erforderlichen Beschlüsse³ gefasst, dass die Ergebnisse so in den Nahverkehrsplan eingehen konnten. Im Zuge der Diskussionen im Vorfeld wurden in den Arbeitskreisen und Ausschüssen noch einige Änderungswünsche diskutiert und aufgenommen.

Gleichzeitig wurden Vertreter der politischen Gremien insbesondere im Landkreis Augsburg in mehreren Sitzungen informiert. In der Stadt Augsburg wurden die Planfälle in den einzelnen Fraktionen getrennt vorgestellt und diskutiert.

1.6.3 Behindertenbeirat / Behindertenvertreter

In mehreren Gesprächen und Sitzungen wurden Vertreter des Behindertenbeirates oder der Behindertenverbände eingeladen, um den jeweiligen Fortschritt an den Arbeiten des Nahverkehrsplans zu diskutieren, zum Beispiel in der erweiterten Projektgruppe der Stadt Augsburg.

³ Beschlüsse:
Landkreis Aichach-Friedberg: 14.11.2012
Landkreis Dillingen a.d.Donau: 26.11.2012
Stadt Augsburg: 08.05.2013
Landkreis Augsburg: 24.06.2013

1.6.4 Interessensvertreter ÖPNV, weitere Busunternehmen

Die Interessensvertreter aus verschiedenen Gruppen, die sich für den ÖPNV engagieren, wurden zu einer Informationsveranstaltung am 03.08.2012 eingeladen, in der die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse und erste Ideen zu Planfällen erläutert und diskutiert wurden.

Ebenfalls hierzu eingeladen waren Verkehrsunternehmen, deren Linien Teile des AVV-Verbundgebietes bedienen, nicht aber dem AVV angehören.

Interessensvertreter waren unter anderen: ANA, ProBahn, VCD, Bund Naturschutz, CIA, LBO, Lokale Agenda, IHK Schwaben, RealWest, ADFC.

1.6.5 Bürgerbeteiligung und Beteiligung der Gemeinden und Städte der Landkreise

Beteiligungsverfahren Bürger

In der Startphase der Fortschreibung wurde Bürgern die Gelegenheit gegeben, sich über die Internetplattform des AVV einzubringen. Dort wurde auch über die wesentlichen Inhalte eines Nahverkehrsplans informiert. Die Teilnehmer mussten Namen und Adresse eingeben, um eine missbräuchliche Nutzung so weit wie möglich auszuschließen und um die Wohnorte der Bürger nachvollziehen zu können. Die Anregungen wurden dann anonymisiert weiterbehandelt. Der Beteiligungszeitraum betrug im Winter 2011/12 ca. drei Monate (vom 01.12.2011 bis zum 15.03.2012), wobei auch nachträgliche Eingaben und Anregungen, die den AVV über andere Kanäle erreichten, berücksichtigt wurden. Es gingen insgesamt ca. 140 Anregungen ein. Diese wurden vom Gutachterbüro und vom AVV in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern einzeln hinsichtlich ihrer Relevanz für den Nahverkehrsplan geprüft. Relevante Anregungen wurden im Zuge der Planfälle und auf Grundlage der Schwachstellenanalyse geprüft. Nicht den Nahverkehrsplan betreffende Anregungen wurden entweder im Tagesgeschäft des AVV behandelt, wie etwa Anregungen zu einzelnen Fahrplanlagen, oder an die zuständigen Stellen weitergeleitet, zum Beispiel an die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Antworten hierauf fanden wiederum Eingang in die Bearbeitung.

Beteiligungsverfahren Gemeinden und Städte der Landkreise

Alle im AVV-Gebiet liegenden Gemeinden und Städte wurden angeschrieben und über die Fortschreibung informiert. Im Zuge dessen wurden sie gebeten, Wünsche und Anregungen zum ÖPNV zu äußern sowie Auskünfte zu Neubaugebieten und Strukturdaten zu liefern.

Die meisten Gemeinden antworteten und gaben Hinweise auf insgesamt ca. 170 Anregungen und Verbesserungsvorschläge. Die Anregungen gingen zumeist im vorgesehenen Zeitraum im Herbst 2011 ein, einige erreichten den AVV aber auch erst im Laufe der weiteren Bearbeitung. Zumeist überschneiden sich die Anliegen mit denen der Bürger. Sie wurden in gleicher Weise behandelt wie die Bürgeranregungen.

Außerdem wurden die Bürgermeister aller Gemeinden in aufgabenträgerbezogenen Veranstaltungen informiert und zum Informationsaustausch angeregt. Dies wurde im Zuge der Bürgermeisterdienstversammlung im Landkreis Aichach-Friedberg sowie der

Kreisverbandsversammlung des Bayerischen Gemeindetages im Landkreis Augsburg durchgeführt. Im Landkreis Dillingen a.d. Donau wurde ein Arbeitskreis eingerichtet, der die Teilnahme der Stadt Wertingen und der Gemeinden Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach und Zusamaltheim umfasste.

Ergebnisse – Anregungen der Gemeinden und Bürger:

Alle Anregungen wurden aufgenommen und gemeinsam vom AVV und dem Gutachterbüro geprüft.

Sie wurden getrennt synoptisch zusammengestellt und den politischen Gremien vorgestellt.

Von Seiten der Gemeinden gingen 170 Einzelanregungen ein, von den Bürgern 140. Sie wurden entsprechend ihrer Relevanz für den Nahverkehrsplan in verschiedene Gruppen eingeteilt:

- » Teilweise betrafen sie das Tagesgeschäft von AVV und Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Feinjustierung von Fahrplänen und Auslastungen von Fahrzeugen und wurden an die entsprechenden Mitarbeiter und Unternehmen weitergegeben. Sie sind nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans.
- » Andere betrafen den SPNV, für den die Aufgabenträger des AVV mit ihrem Nahverkehrsplan nicht zuständig sind. Sie wurden an die dafür zuständige BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) weitergegeben.
- » Die für den Nahverkehrsplan relevanten Anregungen wurden gesammelt und hinsichtlich folgender Punkte geprüft:
 - Abgleich mit dem Anforderungsprofil und den Ergebnissen der Schwachstellenanalyse. Hierbei konnte festgestellt werden, ob das Anliegen im Sinne einer gleichwertigen Bedienung im gesamten AVV-Gebiet entsprechend berücksichtigt und auch vom AVV finanziert werden kann.
 - Darüber hinausgehende Anliegen wurden im Zuge der unten beschriebenen Planfälle (siehe Kapitel 9) geprüft. Dies betraf die räumlich begrenzten Planfälle für das AVV-Gebiet im Bereich des Landkreises Dillingen a.d. Donau und für die Stadt Friedberg. Außerdem entstanden die Planfälle für die Ausweitung des Abendverkehrs sowie der flexiblen Bedienungsformen, die auf Anfragen nach besseren Angeboten auch in verkehrsschwachen Zeiten und dünn besiedelten Räumen resultierten.

Sowohl bei den Gemeinden als auch bei den befragten Bürgern lagen die Schwerpunkte der Anregungen bei folgenden Themen:

- Schnelles Angebot nach Augsburg
- Größeres Fahrtenangebot insgesamt
- Ausbau Abendverkehr
- Ausbau Wochenendverkehr
- Ausbau Nachtverkehr
- Bessere Anschlüsse Bus / Schiene

1.7 Anhörungsverfahren

Das Anhörungsverfahren fand im Zeitraum vom 08.10.2014 bis zum 28.11.2014 statt. Auf Anfrage wurde auch Fristverlängerung gewährt.

Angehört wurden:

- » Behindertenvertreter der vier Aufgabenträger
- » Genehmigungsbehörde (Regierung von Schwaben)
- » Alle 76 kreisangehörigen Kommunen der beiden Landkreise Augsburg, Aichach-Friedberg und der in den AVV eingebundenen Teil des Landkreises Dillingen a.d.Donau.
- » Benachbarte Aufgabenträger, die Landkreise Donau-Ries, Neuburg-Schrobenhausen, Pfaffenhofen an der Ilm, Dachau, Fürstenfeldbruck, Landsberg am Lech, Ostallgäu, Unterallgäu und Günzburg
- » Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)
- » Industrie- und Handelskammer (IHK)
- » Fahrgastverbände, ProBahn und ANA (Arbeitsgemeinschaft Nahverkehrs Augsburg)
- » Mit den AVV-Regionalbusunternehmen fand am 02.12.2014 ein gemeinsamer Termin statt.
- » Das Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg äußerte sich parallel zum Anhörungsverfahren.

Insgesamt sind 40 Stellungnahmen eingegangen, die im Einzelnen gewürdigt und soweit erforderlich in den Nahverkehrsplan eingearbeitet wurden, ohne dass er wesentliche Änderungen erfuhr. Beschluss gefasst wurde über die Textfassung inklusive dieser Änderungen bzw. Ergänzungen, wie hier vorliegend.

2 Rahmendaten

2.1 Netzmodell

Für Analysen und Auswertungen diente das PTV-Visum⁴-Netzmodell als Grundlage. Auf der Basis von Kartenhintergründen wurden das Streckennetz des ÖPNV sowie des MIV aufgenommen und alle ÖPNV-Linien mit ihren Fahrplänen (Fahrplanstand 2011/12) eingelesen. Zusätzlich wurden alle Strukturdaten in insgesamt ca. 900 Verkehrsbezirken verwaltet, von denen 300 Bezirke auf die Stadt Augsburg entfallen und von dem Verkehrsmodell der Stadt übernommen wurden. In den Landkreisen wurden die Bezirke auf Ortsteilebene eingerichtet (Landkreis Augsburg ca. 240, Landkreis Aichach-Friedberg ca. 160 und Landkreis Dillingen a.d.Donau 34 Bezirke, die übrigen befinden sich außerhalb des Verbundgebietes).

Nachfragezahlen wurden auf Basis der Verbunderhebung 2009 als stunden- und haltestellenfeine Quell-Ziel-Matrizen verwaltet, die auf das ÖPNV-Angebot umgelegt wurden. So konnten Linienbelastungen und Fahrgastströme ausgewertet werden.

Das Netzmodell diente als Grundlage für alle Auswertungen der Raumstruktur, des Angebotes und der Nachfrage sowie der Bewertung der Planfälle. In diese Überlegungen fanden auch die Angaben der Aufgabenträger zu den Zahlen des freigestellten Schülerverkehrs Eingang.

2.2 Einwohnerzahlen

Die folgende Tabelle zeigt die Einwohnerzahlen der Gebietskörperschaften im AVV

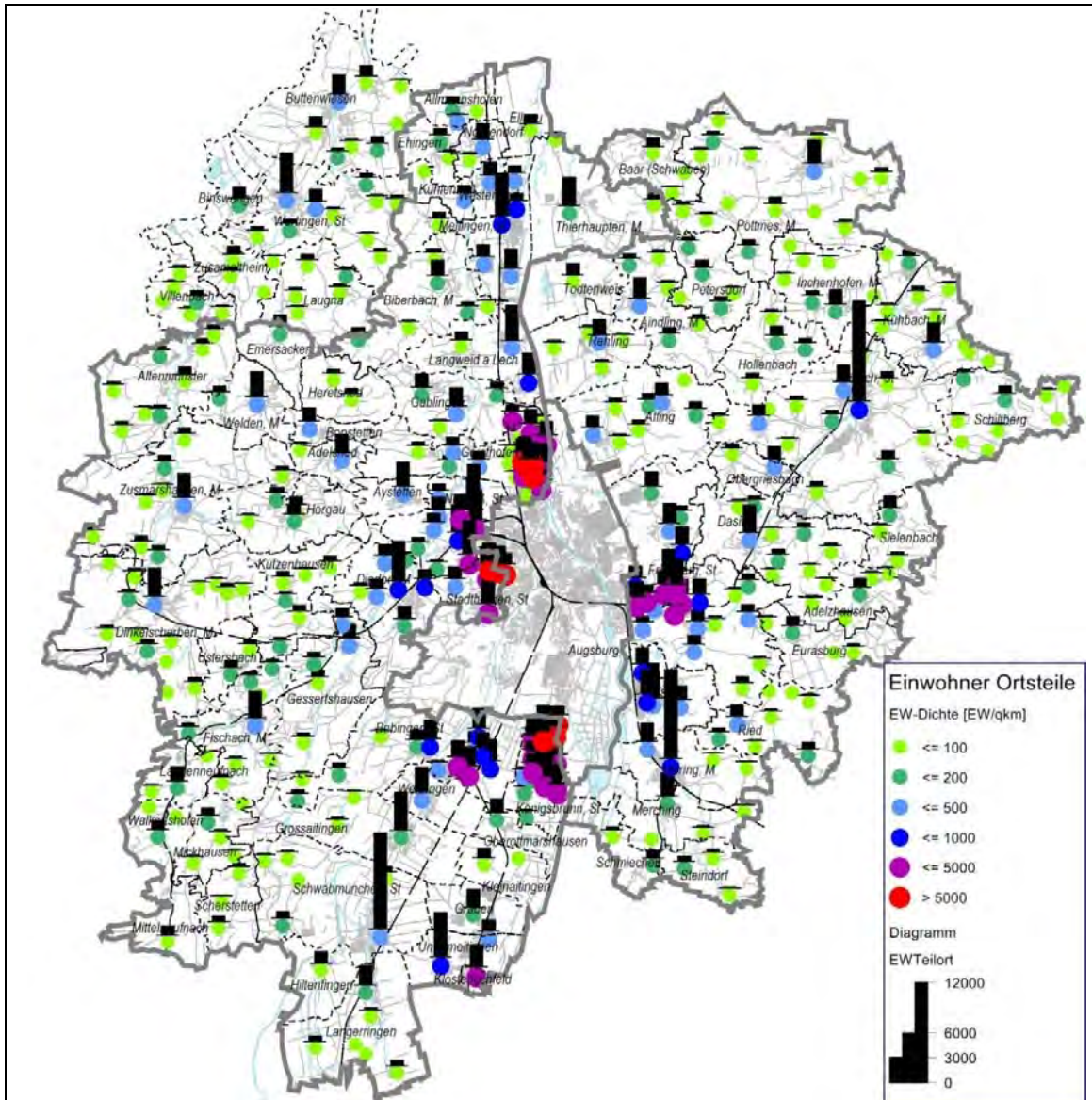
Anzahl Einwohner in den Landkreisen und der Stadt Augsburg	
Gebietskörperschaft	Einwohner Dezember 2011
Augsburg	269.402
Landkreis Augsburg	237.839
Aichach-Friedberg	126.720
Landkreis Dillingen a.d.Donau, davon im AVV	93.212 19.774

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Zensus 2011 Gemeindedaten Bevölkerung – Erste Ergebnisse für Bayern; Statistische Berichte; Mai 2013

Tabelle 3: Anzahl Einwohner in den Landkreisen und der Stadt Augsburg

⁴ PTV-Visum: Software zur rechnergestützten Verkehrsanalyse und Verkehrsplanung, hergestellt und vertrieben von PTV AG

Die Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden in den Landkreisen wurden ortsteilfein 2011 von den Gemeinden erfragt. Sie sind zusammen mit den daraus resultierenden Einwohnerdichten in folgender Abbildung dargestellt.

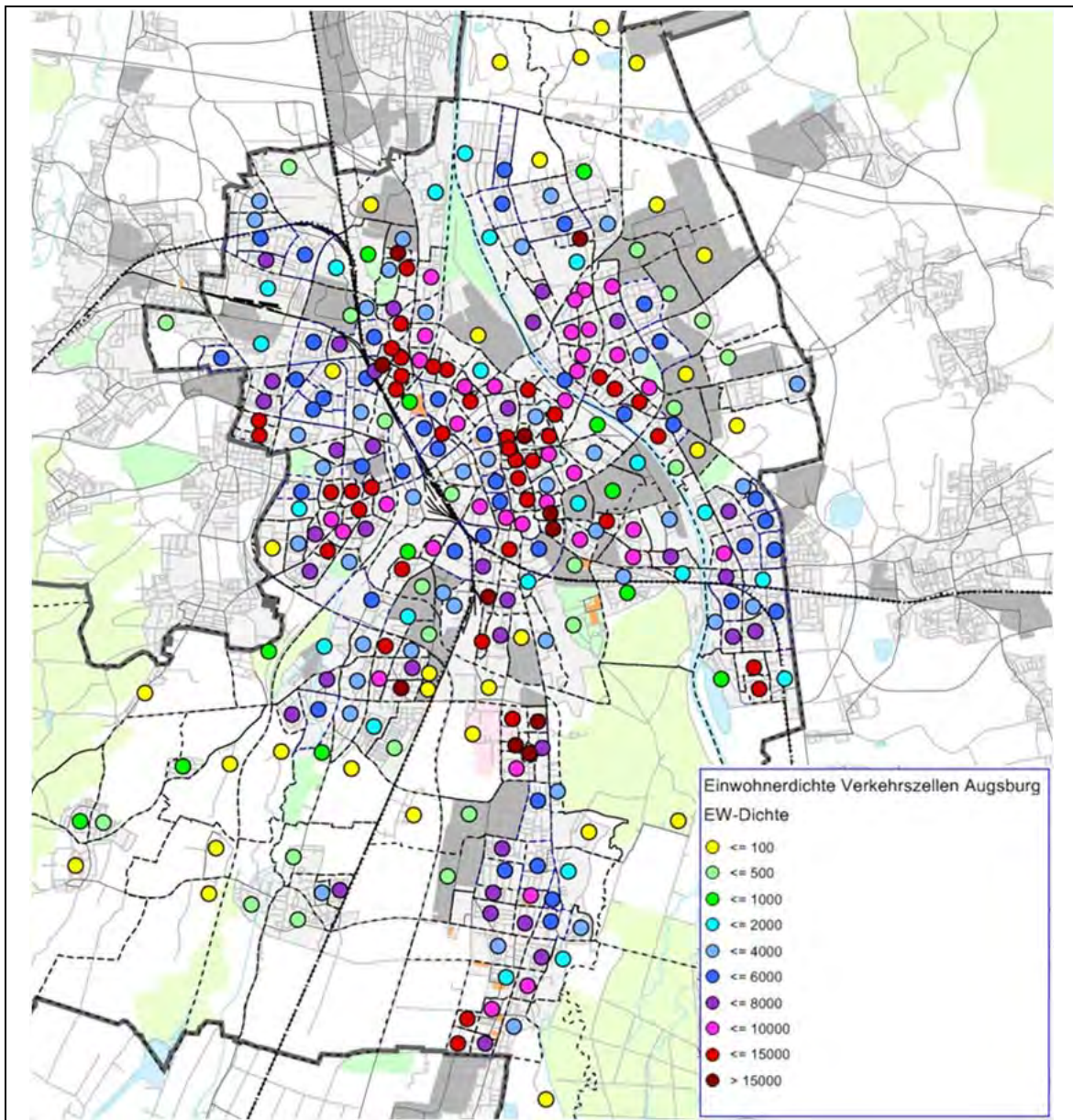


Quelle: Eigene Berechnungen PTV; Grundlage: Angaben der Gemeinden Stand 2011

Abbildung 2: Ortsteilfeine Einwohnerzahlen der Landkreise und Einwohnerdichten

Es zeigt sich deutlich der Verdichtungsraum um Augsburg mit Einwohnerdichten von über 5.000 Einwohnern pro Quadratkilometer sowie an den Achsen entlang der Bahnstrecken mit einer Dichte von über 500 Einwohnern. Die Städte mit zentralen Funktionen weisen damit hohe Dichten auf. In weiten Teilen des restlichen AVV-Gebietes sind hingegen geringe Einwohnerdichten von teilweise unter 200 oder sogar unter 100 Einwohnern zu verzeichnen.

Die Einwohnerzahlen der Stadtteile der Stadt Augsburg konnten dem Verkehrsmodell der Stadt entnommen werden. Im Folgenden dargestellt sind die resultierenden Einwohnerdichten der Verkehrsbezirke.



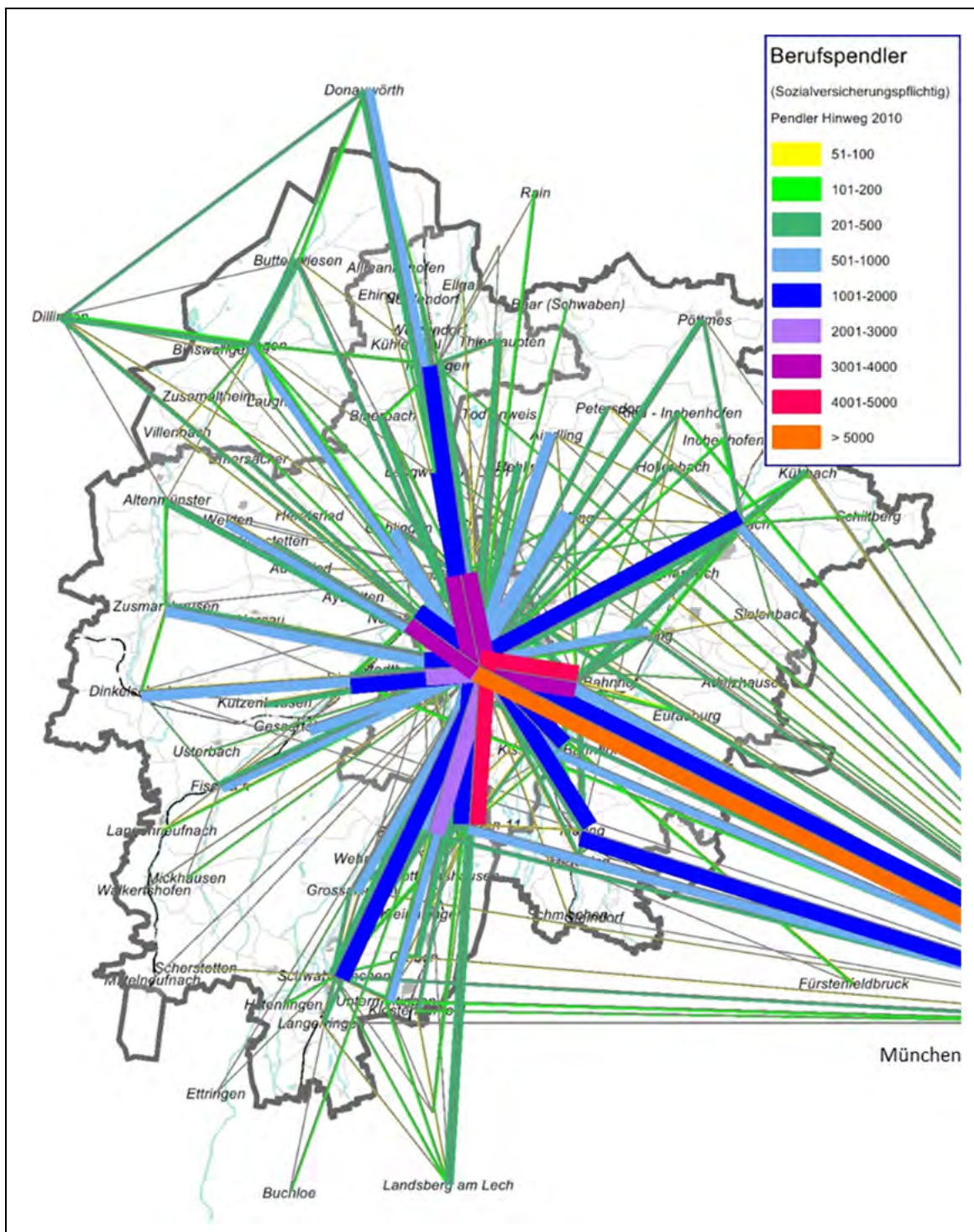
Quelle: Eigene Berechnungen PTV; Grundlage: Stadt Augsburg; Stand 2011

Abbildung 3: Einwohnerdichte Stadt Augsburg (Einwohner/qkm)

Das Zentrum ist von Einzelhandel und Gewerbe beherrscht, daher sind die Einwohnerdichten hier vergleichsweise geringer. Um das Zentrum herum (zum Beispiel Oberhausen, östliche Innenstadt, Pfersee) herrschen die größten Einwohnerdichten vor, ebenso im Universitätsviertel. Dicht besiedelt sind ebenfalls Teile von Hochzoll und Haunstetten. Einige Bereiche der Stadt weisen niedrige Einwohnerdichten auf, so der gesamte Südwesten (Inningen und Bergheim, die weite Freiflächen aufweisen), die Firnhaberau und die Hammerschmiede im Norden oder das Industriegebiet Lechhausen im Nordosten. Die Einwohnerentwicklung ist in Kapitel 6.1 dargestellt.

2.3 Berufspendler

Die folgende Abbildung zeigt die Pendlerströme zwischen Wohn- und Arbeitsorten im Untersuchungsraum.



Quelle: Modellbasierte Berechnung PTV, Eckwerte Bundesanstalt für Arbeit – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte; ab 1.000 Berufspendlern ist die Balkenbreite gleichbleibend

Abbildung 4: Berufspendlerströme (über 50 Pendler), gemeindefein, alle Verkehrsmittel

Die Pendlerströme spiegeln die starke Ausrichtung auf Augsburg wider, insbesondere aus dem Verdichtungsraum um Augsburg. Darüber hinaus zeigen sich Ströme zu den übrigen Zentren. Auch die starke Ausrichtung nach München, vor allem von Augsburg aus ist auffällig, sie betrifft jedoch hauptsächlich den SPNV und SPFV. Die meisten Ströme haben Stärken von unter 50 Pendlern und sind nicht dargestellt.

Die Pendlerdaten bieten die verlässlichste Basis von Gesamtverkehrsströmen und damit der Potenziale für den ÖPNV. Alle anderen Fahrten mit Individualverkehrsmitteln können nicht verlässlich abgeschätzt werden, denn für den gesamten AVV liegt kein Nachfragemodell vor. Darüber hinaus können anhand der Pendlerdaten auch die Ausrichtungen der Gemeinden zu den Zentren hin abgelesen werden.

3 Aktuelles ÖPNV-Angebot

Der ÖPNV ist im AVV-Raum hierarchisch aufgebaut und weist in den einzelnen Gebietskörperschaften und Teilräumen des AVV entsprechend der unterschiedlichen raumstrukturellen Anforderungen vielfältige Ausprägungen auf. Die wichtigen Verkehrsachsen werden in der Regel durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedient, der mit dem RegioSchienenTakt das Rückgrat des ÖPNV bildet.

Die Stadt Augsburg ist von fünf Straßenbahnlinien erschlossen, die in enger Taktung die Stadtteile mit der Innenstadt verbinden. Die meisten Buslinien haben hier die Aufgabe, die feinere Erschließung und die Zubringerverkehre zu den Straßenbahnen zu gewährleisten.

In der Region stellen die AVV-Regionalbuslinien Erschließungs-, ergänzende Verbindungs- und Zubringerfunktionen sicher.

Ergänzt werden die Angebote durch flexible Bedienungsformen und intermodale Fahrtmöglichkeiten, bei denen der Individualverkehr mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft wird.

Das aktuelle Angebot des Regionalverkehrs ist in einer Übersicht auf der Karte im Anhang dargestellt. Darüber hinaus können alle Linien, für die die Aufgabenträger zuständig sind, dem Kapitel 10.2 entnommen werden. Dort werden die bestehenden Linien, die Veränderungen während der Gültigkeitszeit des bisherigen Nahverkehrsplans sowie die geplante Entwicklung beschrieben.

3.1 Schiene (SPNV)

Die räumliche Struktur des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im AVV-Gebiet weist eine radiale Ausrichtung auf den Hauptbahnhof auf. Dieser stellt einen zentralen Verknüpfungspunkt für die sieben AVV-Regionalzuglinien dar und verbindet diese mit dem Schienenpersonenfernverkehr sowie dem städtischen und regionalen ÖPNV-Angebot. Mit dem gemeinsamen Ausbau von Hauptbahnhof Augsburg und Königsplatz zur Mobilitätsdrehscheibe wird der Hauptbahnhof in dieser Funktion zunehmend gestärkt werden.

Der im AVV-Gebiet verkehrende Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird derzeit von der DB Regio AG beziehungsweise der Regio Allgäu-Schwaben und der Bayerischen Regiobahn GmbH (BRB) betrieben. Aufgabenträger ist der Freistaat Bayern, vertreten durch die BEG. Der vorliegende Nahverkehrsplan kann aufgrund der unterschiedlichen Zuweisung der Aufgabenträgerschaft im allgemeinen ÖPNV (Straßenbahn und Busse) und 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 im hierfür notwendigen Umfang behandelt. Für alle Regionalzüge gilt, dass die nahezu regelmäßig verteilten Fahrten bis auf wenige Ausnahmen keinen klaren Taktfahrplan darstellen, was eine Abstimmung des AVV-Regionalbusverkehrs deutlich erschwert.

Im Folgenden werden die den AVV betreffenden Linien des SPNV mit ihren wesentlichen Funktionen genannt:

R1: Augsburg Hbf. – Haunstetter Straße/FH – Hochzoll – Kissing – Mering-St. Afra – Mering – Mammendorf – München

Auf dieser Relation überlagern sich Güterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und SPNV. In der Regel verkehrt der Fernverkehr auf eigenen Gleisen. Das Angebot des Regionalzugverkehrs besteht täglich zwischen 05.00 und 01.00 Uhr aus mindestens zwei Fahrten je Stunde. Diese werden durchgängig auf dem Abschnitt Augsburg Hauptbahnhof – Mering Bahnhof in zwei sich überlagernden 60-Minuten-Takten gefahren. Von der Linie R11 werden sie um ein bis zwei Fahrt je Stunde ergänzt. Die nachfolgenden Orte Altheggenberg, Haspelmoor und Mammendorf werden im 120-Minuten-Takt bedient. Morgens und abends finden außerhalb des genannten Zeitraums Einzelfahrten statt. Dieses Fahrtenangebot bietet zudem mit seinen Weiterfahrten eine direkte Verbindung auf der wichtigen Relation Augsburg – München.

R11: Augsburg Oberhausen – Augsburg Hbf. – Haunstetter Straße/FH – Hochzoll – Kissing – Mering-St. Afra – Mering – Schmiechen

Die ein- bis zweimal stündlich verkehrende Regionalzuglinie R11 ist aufgrund ihres identischen Schienenweges auf der Strecke Augsburg Hauptbahnhof – Mering Bahnhof eng mit der Linie R1 verbunden. Mit ihren ein- bis zweistündlichen Fahrten stellt sie neben der Anbindung von Merching und Schmiechen eine Ergänzung des beinahe getakteten 30-minütigen Fahrtenangebotes der R1 dar, sodass zwischen Augsburg und Mering ein viertelstündliches Angebot besteht. Auf dem Abschnitt Augsburg Hauptbahnhof – Augsburg Hochzoll ergänzen sich die Angebote der Linien R1, R11 und R2. Dabei überlagern sich die teils vorhandenen Taktungen nicht zu einem einheitlichen Taktschema, sondern bestehen nebeneinander.

R2: Augsburg Hbf. – Haunstetter Straße/FH – Hochzoll – Friedberg – Dasing – Obergriesbach – Aichach – Radersdorf

Die Linie R2 erfüllt neben ihrer Erschließungsfunktion die Aufgabe, eine schnelle Anbindung der Mittelzentren Friedberg und Aichach an das Oberzentrum Augsburg sicherzustellen. Montag bis Freitag finden im Zeitraum von ca. 05.00 bis 20.30 Uhr zwei Fahrten je Stunde im 30-Minuten-Takt auf der Relation Augsburg – Aichach statt. Anschließend besteht eine stündliche Bedienung bis ca. 00.00 Uhr beziehungsweise 01.00 Uhr. Diese werden zwischen ca. 06.00 und ca. 19.00 Uhr durch zwei zusätzliche Fahrten je Stunde auf der Strecke Augsburg – Friedberg verdichtet, sodass zwischen Augsburg und Friedberg ein viertelstündliches Angebot besteht, das jedoch nicht stringent getaktet ist. Die Weiterfahrt nach Radersdorf ist stündlich möglich. Samstags und sonntags besteht ein getaktetes Fahrtenangebot mit einer Fahrt je Stunde auf dem Abschnitt Augsburg Hauptbahnhof – Radersdorf von ca. 05.30 bis ca. 00.30 Uhr.

Von Aichach und Friedberg aus ergibt sich über die „Über-Eck-Verbindung“ mit Umstieg in Hochzoll ein etwa halbstündliches Angebot in Richtung München mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit.

R4: Augsburg Hbf. – Augsburg Oberhausen – Gersthofen – Gablingen – Langweid am Lech – Herbertshofen – Meitingen – Westendorf – Nordendorf – Mertingen – Bäumenheim – Donauwörth – Otting-Weilheim

Ebenso wie bei der R1/R11 überlagern sich auf der Strecke der Linie R4 Güterverkehr, SPFV und SPNV. Dies lässt neben RB-Fahrten zur reinen Erschließung auch schnelle RE-Fahrten zur Anbindung der Mittelzentren Meitingen und Donauwörth an das Oberzentrum Augsburg zu. Das Fahrplanangebot besteht von Montag bis Freitag auf dem Abschnitt Augsburg Hauptbahnhof – Meitingen aus drei Fahrten je Stunde. Dabei handelt es sich um zwei RB- und eine RE-Fahrt. Diese werden in zwei sich überlagernden 60-Minuten-Takten und einem Zwischentakt zur Minute ´ 30 gefahren.

Aufgrund der eingesetzten Fahrzeugtechnik im „Fugger-Netz“ (Coradia LIREX ET 440) ist es möglich, dass in Augsburg Hauptbahnhof die Regionalzüge von und nach München geflügelt beziehungsweise vereinigt werden, sodass mindestens stündlich eine Direktverbindung von/nach München besteht. Alle zwei Stunden werden zwei Direktverbindungen von/nach München angeboten.

Samstags finden in der Regel zwei Fahrten je Stunde im sich überlagernden nahezu 60-Minuten-Takt statt. Sonntags besteht ein ausgedünntes Angebot, das sich aus einem 60-Minuten-Takt und einem 120-Minuten-Takt zusammensetzt.

R6: Augsburg Hbf. – Augsburg Oberhausen – Neusäß – Westheim – Diedorf – Gessertshausen – Kutzenhausen – Dinkelscherben

Die Linie R6 bedient neben der Relation Augsburg Hauptbahnhof – Dinkelscherben eine Direktverbindung nach München. Montag bis Freitag besteht das Angebot aus zwei sich nahezu überlagernden 60-Minuten-Takten der RB. Diese werden zwischen Augsburg und Gessertshausen in der Hauptverkehrszeit in Lastrichtung um zwei weitere RB-Fahrten ergänzt. Somit bestehen in der Hauptverkehrszeit vier Verbindungen je Stunde in Lastrichtung. Aufgrund der Flügelungstechnik besteht zwischen Dinkelscherben und München sowie in Gegenrichtung eine halbstündliche Direktverbindung.

Samstags und sonntags wird jeweils eine durchgängig getaktete Fahrt je Stunde angeboten.

Auf dem Abschnitt Augsburg Hauptbahnhof – Augsburg Oberhausen überlagern sich die Linien R4, R6 und R11. Dabei bilden sie kein einheitliches Taktgerüst, sondern weisen eine ungleiche Verteilung der Fahrten auf. Aufgrund der Kupplungs- und Flügelungstechnik verkehren R4 und R6 nahezu zeitgleich.

R7: Augsburg Hbf. – Morellstraße – Messe – Inningen – Bobingen – Schwabmünchen

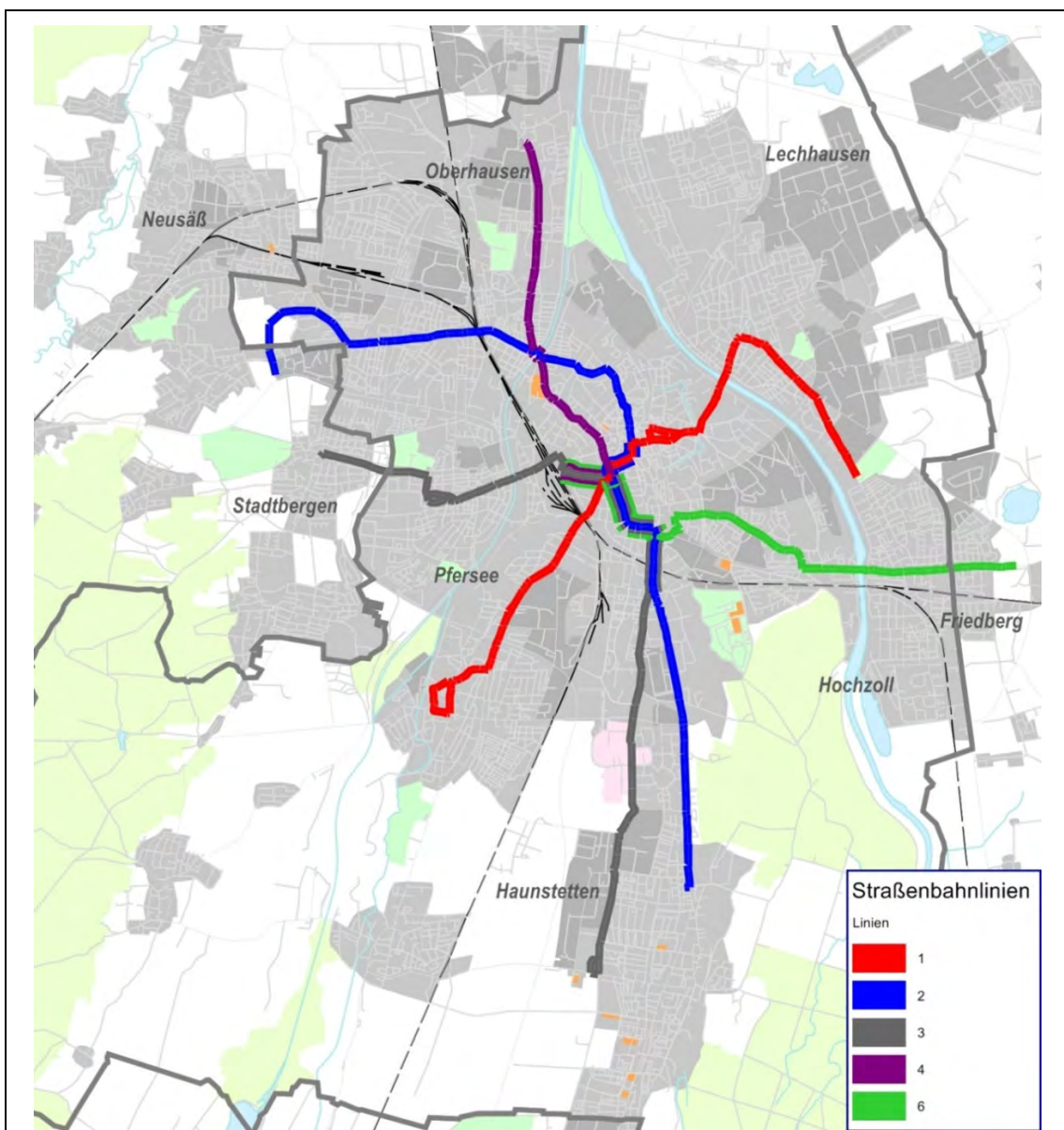
Die Regionalzuglinie R7 bedient im Zeitraum von 05.00 bis 00.00 Uhr die Relation Augsburg Hauptbahnhof – Bobingen mit drei Fahrten je Stunde, ergänzt um Verstärkerzüge in der Hauptverkehrszeit. Davon werden zwei nach Schwabmünchen weitergeführt. Die Fahrten weisen keine klare Taktung auf. Nicht jede Fahrt bedient alle Zwischenhalte. Ergänzt wird die Linie R7 durch die im 60-Minuten-Takt verkehrende Linie R8. Samstags und sonntags besteht ein um etwa ein Drittel reduziertes Fahrplanangebot.

R8: Augsburg Hbf. – Morellstraße – Messe – Inningen – Bobingen – Oberottmarshausen – Graben – Lagerlechfeld – Klosterlechfeld

In Ergänzung zur Linie R7 bietet die Linie R8 im Zeitraum von 05.00 bis 00.00 Uhr ein getaktetes stündliches Fahrtenangebot mit Zusatzkursen zur Hauptverkehrszeit zwischen Augsburg Hauptbahnhof und Klosterlechfeld, bei dem in der Regel alle Haltepunkte bedient werden. Dieses Fahrtenangebot besteht täglich und sichert so die Anbindung von Klosterlechfeld an Augsburg.

3.2 Straßenbahn / Stadtverkehr Augsburg

Die Straßenbahnlinien der Stadt Augsburg fungieren als leistungsstarker ÖPNV im Stadtgebiet und bedienen sternförmig ausgerichtet die Relationen Stadtrandlage – Innenstadt (siehe Abbildung 5).



Quelle: Eigene Darstellung aus Modelldaten

Abbildung 5: Streckennetz der Straßenbahnlinien in Augsburg

Die Straßenbahnlinien verkehren im Taktschema:

- » Montag bis Freitag: tagsüber durchgängiger 5-Minuten-Takt, Ausdünnung ab ca. 18.15 Uhr auf 15-Minuten-Takt bis ca. 00.30 Uhr, in den Ferien 7-/8-Minuten-Takt tagsüber
- » Samstag: tagsüber 10-Minuten-Takt, Ausdünnung ab ca. 18.30 Uhr auf 15-Minuten-Takt bis ca. 00.30 Uhr
- » Sonntag/Feiertag: bis ca. 09.00 Uhr 30-Minuten-Takt, danach 15-Minuten-Takt bis ca. 00.30 Uhr

Im Weiteren werden die Straßenbahnlinien und ihre Funktion aufgeführt:

Linie 1: Göggingen – Königsplatz – Neuer Ostfriedhof

Die Durchmesserlinie verknüpft städtische Wohngebiete in Lechhausen, Hochzoll Nord und Göggingen mit dem Zentrum.

Linie 2: P+R West (Landkreis Augsburg) – Königsplatz – Haunstetten Nord

Die Durchmesserlinie verbindet den P+R-Platz West, das Zentralklinikum und den Stadtteil Kriegshaber mit der Innenstadt und erschließt gemeinsam mit der Linie 3 die südlichen Stadtteile Haunstetten und Universitätsviertel.

Linie 3: Stadtbergen (Landkreis Augsburg) – Königsplatz – Haunstetten West

Die Durchmesserlinie verbindet Stadtbergen und Pfersee mit der Innenstadt und bedient die südlichen Stadtteile Hochfeld, Universitätsviertel und Haunstetten.

Linie 4: P+R Augsburg Nord – Königsplatz – Augsburg Hbf.

Die Radiallinie verbindet Oberhausen und die nördliche Innenstadt mit dem Königsplatz und dem Hauptbahnhof.

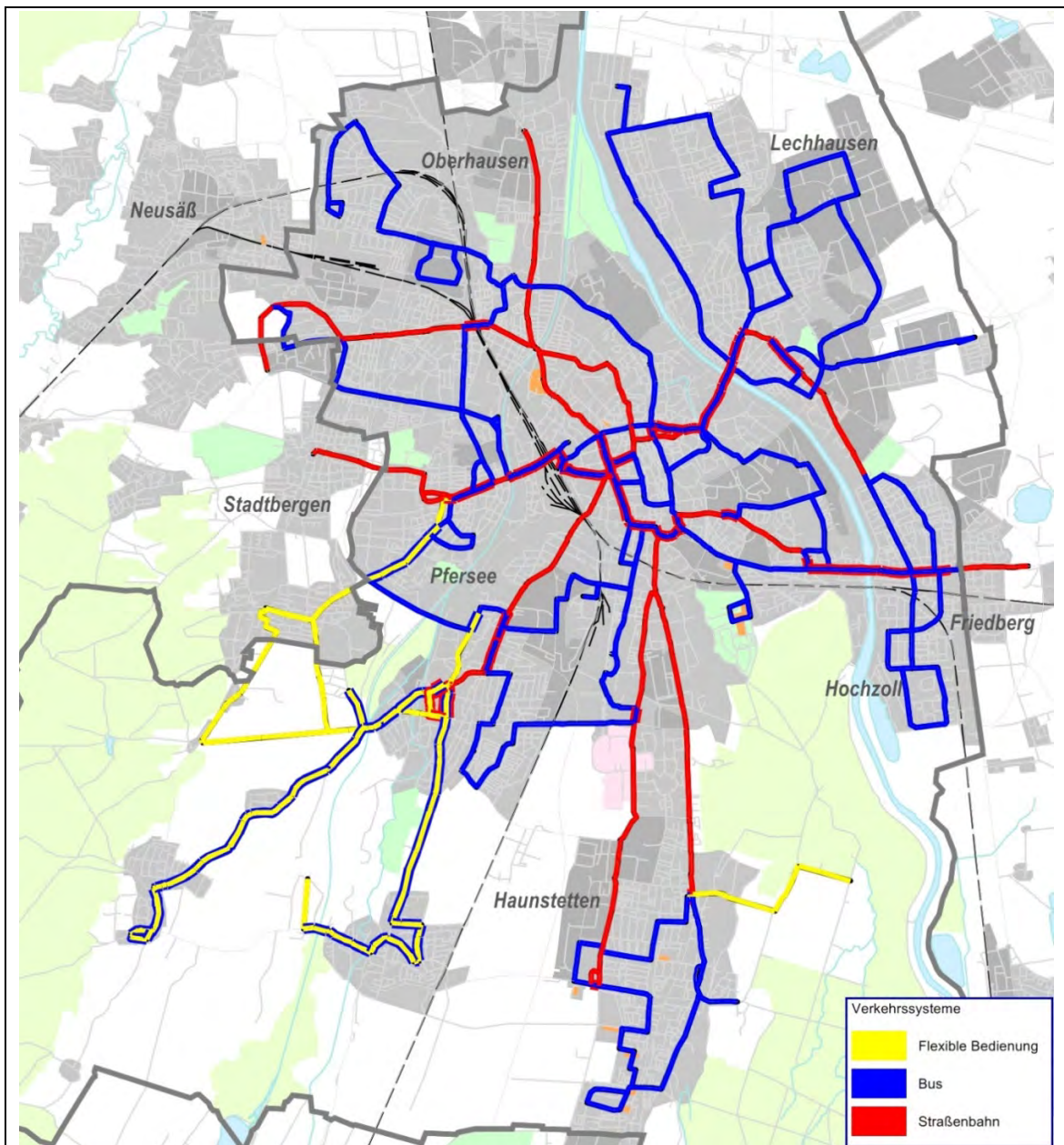
Linie 6: P+R Friedberg West (Landkreis Aichach-Friedberg) – Hochzoll – Königsplatz – Augsburg Hbf.

Die Radiallinie ging im Dezember 2010 in Betrieb. Durch die Linie 6 wird die Anbindung von Friedberg-West, des Stadtteils Hochzoll und des südlichen Textilviertels an die Innenstadt und den Hauptbahnhof sichergestellt.

Im Bedarfsfall verkehrt darüber hinaus noch eine Stadionlinie (Augsburg Hbf. – Königsplatz – Rotes Tor – Haunstetter Straße – Stadion) sowie die Messelinie (Augsburg Hbf. – Königsplatz – Rotes Tor – Haunstetter Straße – Messegelände).

3.3 Busverkehr im Stadtverkehr Augsburg

Die städtischen Buslinien haben – ausgenommen die Buslinien 22/23 und 32 mit ihrer Verbindungsfunktion zum Stadtzentrum – überwiegend erschließende Funktion und verbinden in der Regel die Stadtgebiete mit den Straßenbahnlinien. Ergänzt werden sie durch einige Linien, die ausschließlich in flexibler Bedienungsform betrieben werden (siehe Abbildung 6). Die Buslinien sind im Einzelnen in Kapitel 10.2 aufgeführt.



Quelle: Eigene Darstellung aus Modelldaten; Stand 2012

Abbildung 6: Streckennetz aller Verkehrssysteme im Augsburger Stadtverkehr

3.4 AVV-Regionalbusverkehre

AVV-Regionalbusverkehr

Der AVV-Regionalbusverkehr stellt die Bedienung in den Landkreisen sicher, die Verbindungen nach Augsburg und zum SPNV sowie zu den übrigen Zentren in den Landkreisen. Teilweise werden sie auf den städtischen Verkehr gebrochen, wenn eine attraktivere Schienenverbindung durch SPNV oder Straßenbahn besteht und Parallelverkehre vermieden werden sollen.

Die AVV-Regionalbuslinien haben unterschiedliche Funktionen und Bedienungsstandards, die von den räumlichen Gegebenheiten abhängen. Es bestehen:

- » stringent getaktete Linien im Verdichtungsraum um Augsburg (Bereiche Stadtbergen, Gersthofen, Neusäß, Königsbrunn und Friedberg)
- » Verbindungslinien auf den wichtigsten Achsen, die ebenfalls getaktet sind
- » Erschließungslinien, die nicht durchgehend den ganzen Tag über verkehren bis hin zu Linien, die ausschließlich am Schülerverkehr orientiert sind

Alle Linien sind im Kapitel 10.2 beschrieben.

Flexible Bedienung

Flexible Bedienungsformen bestehen heute bereits sowohl als eigenständige Angebote als auch in Ergänzung bestehender Linienverkehre in den verkehrsschwachen Tageszeiten oder am Wochenende.

Sie dienen der Grundversorgung mit ÖPNV-Angeboten in Räumen und Zeiten, in denen Linienverkehre zu gering ausgelastet wären, um sie wirtschaftlich vertretbar zu betreiben. So können auch kleine Orte in Zeiten bedient werden, in denen außerhalb der Hauptverkehrszeiten nur gelegentliche Nachfragen nach einem Fahrtangebot bestehen.

Hierzu ist es notwendig, dass der Fahrgast sich in der Regel 30 Minuten (bei einigen Angeboten auch 45 oder 60 Minuten) vor Abfahrt anmeldet. Das Angebot hat einen eigenen AST-Tarif, der einen Komfortzuschlag (Ausnahme Linie 709) beinhaltet.

Alle flexiblen Angebote im AVV sind fahrplangebunden und bedienen in der Regel Haltestellen. Auf Wunsch verkehrt das AST jedoch bis vor die Haustür (ausgenommen sind die Linien 28, 30 und 38). Der Betrieb wird in der Regel durch Taxiunternehmen durchgeführt. Ausnahmen sind Rufbusse, die von AVV-Regionalbusunternehmen mit Kleinbussen durchgeführt werden.

Im AVV wurden folgende Verkehre eingerichtet:

- » Raum Friedberg: AST-Linie 208
- » Raum Mering-Kissing-Friedberg: AST-Linie 103
- » Raum Aichach: AST-Linien 206, 227, 230, 241, 243, 244
- » Raum Stadtbergen-Deuringen: AST-Linien 628, 641, 642
- » Raum P+R-West-Steppach: AST-Linie 620
- » Augsburg Nord(Gersthofen)-Achsheim: AST-Linie 420
- » Raum Schwabmünchen: Rufbus 709
- » Raum Meitingen: Rufbus 415

Die Abrufung der angebotenen Fahrten variiert zwischen den Angeboten, sie liegt durchschnittlich bei etwa 30 %. Damit können flexible Angebote eine Grundversorgung gewährleisten. Solange die Nachfrage gering bleibt und das Angebot nicht vollständig abgerufen wird (oder sogar wegen hoher Nachfrage größere oder mehrere Fahrzeuge eingesetzt werden müssen), bieten sie gegenüber dem regulären Linienverkehr wirtschaftliche Vorteile.

Freigestellte Schülerverkehre

Insbesondere im Landkreis Augsburg, aber auch in den anderen Landkreisen bestehen freigestellte Schülerverkehre, die speziell für Fahrten im Schülerverkehr bestellt werden, vom PBefG freigestellt sind und damit auch keine anderen Fahrgäste befördern dürfen. Sie unterliegen nicht den Vorgaben des Nahverkehrsplans. Eine Prüfung der Integration in den allgemeinen ÖPNV erfolgt regelmäßig.

3.5 Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs

Im Folgenden werden die wichtigsten Verknüpfungspunkte im AVV-Gebiet und deren Charakteristika aufgeführt:

Königsplatz

Der Königsplatz stellt als zentraler Knotenpunkt im Stadtverkehr die Verknüpfung zwischen allen Straßenbahnlinien und den ins Zentrum führenden Stadtbuslinien dar.

Infolgedessen ist der Königsplatz der Hauptverknüpfungspunkt für den innerstädtischen ÖPNV. Im Zuge seines Umbaus gemeinsam mit dem Hauptbahnhof zur *Mobilitätsdrehscheibe* wird diese Funktion gestärkt und optimiert.

P+R Augsburg Nord

Die besondere Funktion der Haltestelle P+R Augsburg Nord begründet sich in seiner Lage nahe der Stadtgrenze zwischen Augsburg und Gersthofen. Hier ist der Gersthofener Regionalbusverkehr auf die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 4 ausgerichtet, die hier ebenfalls eine enge Verknüpfung mit dem MIV aufweist. Die AVV-Regionalbuslinien 401, 420, 501 und 505 bieten zeitweise eine Verbindung aus dem Landkreis Augsburg über die Haltestelle P+R Augsburg Nord bis in das Zentrum Augsburgs an. Zudem erfolgt beim P+R Augsburg Nord die Verknüpfung mit den Fernbuslinien.

P+R Augsburg West

An der Haltestelle P+R Augsburg West bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den AVV-Regionalbuslinien 506, 507, 512, 600, 601, 641, AST 620 und der Straßenbahnlinie 2.

P+R Friedberg West

Die östlich der Stadt Augsburg auf Friedberger Gemarkung gelegene Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 6 ist ein wichtiger Umsteigepunkt für die Stadt Friedberg. Die AVV-Regionalbuslinien 200/201/202 haben neben ihrer innerörtlichen Erschließungsfunktion auch die Aufgabe, die Haltestelle P+R Friedberg West und den Bahnhof Friedberg im Zu- und Abbringerverkehr anzufahren. Aufgrund der hohen Taktdichte der AVV-Regionalbuslinien 200/201/202 besteht hier eine gute Verknüpfung zwischen dem Regionalbus und der Straßenbahnlinie 6. Gute Parkmöglichkeiten fungieren als Nahtstelle zwischen MIV und ÖPNV.

Rotes Tor

Der Verkehrsknoten Rotes Tor ist ein südlich der Innenstadt gelegener Kreuzungspunkt, der von der Radiallinie 6, der Ringlinie 35 und den Durchmesserlinien 2 und 3 bedient wird.

Augsburg Hauptbahnhof

Er ist der zentrale Verknüpfungspunkt, der im Zusammenspiel mit den Verknüpfungspunkten Königsplatz und Theater / Alter Justizplatz den zentralen innerstädtischen Ring der Buslinien bildet und von den nachstehenden Linien angefahren wird:

» Straßenbahnlinien: 3, 4, 6

» Stadtbuslinien: 22, 23, 32, 43

» AVV-Regionalbuslinien: 210, 211, 212, 225, 301, 302, 303, 305, 401, 420, 500, 501, 502, 503, 505, 506, 507, 600, 601, 700, 721, 740

Im Zuge des Projekts Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg Hauptbahnhof (MDA) werden derzeit die Tramunterquerung mit unterirdischer Straßenbahnhaltestelle und der Hauptbahnhof insgesamt barrierefrei ausgebaut.

Für den AVV-Regionalbusverkehr ist der Hauptbahnhof die zentrale Umsteigehaltestelle und Endhaltestelle vieler Linien.

Haunstetter Straße / FH

Der Knotenpunkt Haunstetter Straße stellt mit seinen Haltepunkten der Straßenbahnlinie 2 und 3 und dem SPNV mit den Linien R1, R2 und R11 einen wichtigen Verknüpfungspunkt dar, insbesondere für den südöstlichen Raum des Landkreises Aichach-Friedberg.

Haunstetten Nord und Haunstetten West

Die Haltestellen Haunstetten Nord und West verknüpfen den Haunstetten erschließenden Stadtbusverkehr und den AVV-Regionalbusverkehr (Linien 733, 734 beziehungsweise 735, 739) mit den an diesen Haltestellen endenden Straßenbahnlinien 2/3. Damit stellen sie zusammen die zentralen Knotenpunkte für die Erschließung der südlich gelegenen Stadtteile dar.

Bahnhof Hochzoll

Die wichtigste Anschlussfunktion des Bahnhofes Hochzoll besteht in der Verknüpfung und Abstimmung der Linien R1/R2, durch die über eine „Über-Eck-Verbindung“ ein dichtes Fahrtenangebot zwischen dem Raum Aichach-Friedberg und München besteht. Zudem bestehen Umsteigemöglichkeiten zur Stadtbuslinie 29.

Augsburg Oberhausen Bahnhof

Nordwestlich der Innenstadt bilden die Straßenbahnlinie 2, die AVV-Regionalbuslinien 500, 501, 503, 506, 507, 600 sowie die SPNV-Linien R4, R6 und R11 an der Haltestelle Oberhausen Bahnhof einen Kreuzungspunkt. Hier treffen die Verkehrsachsen des SPNV auf die Ost-West verkehrende Straßenbahn und werden durch den Stadtbusverkehr und insbesondere durch den AVV-Regionalbusverkehr ergänzt. Die Linie 35 bietet mit ihrer nahezu ringförmig verkehrenden Linienroute eine breite Anbindung.

Bahnhof Aichach

Neben der Bahnlinie R2, die die Relation Aichach – Augsburg bedient, wird der Verknüpfungspunkt Aichach Bahnhof von den AVV-Regionalbuslinien 205, 206, 221, 226, 227, 228, 230, 240, 241, 242, 243, 244 und 250 angefahren, die weite Teile des Landkreises Aichach-Friedberg bedienen. Der Bahnhof Aichach wird auch von den AST-Linien 206, 227, 230, 241, 243 und 244 bedient.

Bahnhof Bobingen

Am Bahnhof Bobingen bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den AVV-Regionalzugstrecken R7/R8 und den AVV-Regionalbuslinien 700, 712, 720, 721, 722, 723, 735 und 782.

Bahnhof Diedorf

Am Bahnhof Diedorf bestehen Abstimmungen zwischen den AVV-Regionalbuslinien 601, 602 und der SPNV-Linie R6

Bahnhof Dinkelscherben

Am Bahnhof Dinkelscherben bestehen teilweise bedarfsorientiert Umsteigemöglichkeiten zwischen der SPNV-Linie R6 sowie den AVV-Regionalbuslinien 610, 611 und 612.

Bahnhof Friedberg

Am Bahnhof Friedberg bestehen Abstimmungen zwischen den AVV-Regionalbuslinien 200/201/202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210 und der SPNV-Linie R2.

Bahnhof Gessertshausen

Am Bahnhof Gessertshausen binden die AVV-Regionalbuslinien 600, 604, 605, 706 und 707, die den Bereich Stauden und den übrigen Bereich südwestlich von Gessertshausen erschließen, an die SPNV-Linie R6 an und ermöglichen so die Verbindung in Richtung Diedorf und Augsburg.

Bahnhof Meitingen

Am Kreuzungspunkt Meitingen Bahnhof besteht eine enge Verknüpfung der Bahnlinie R4 mit den AVV-Regionalbuslinien 400, 402, 406, 410, 413 und dem Rufbus 415, welche eine Ost-West-Anbindung bis einschließlich Pöttmes und Wertingen sichern.

Bahnhof Mering

Die AVV-Regionalbuslinien 100, 102, 104, 106 und 108 dienen als Zu- und Abbringer für die Bahnlinien R1 und R11 zum Bahnhof Mering, wobei besonders die Linie 100 auf der wichtigen Relation Mering – Königsbrunn fährt. Die Linien 102 und 103 verbinden die Orte der Achse Augsburg/Friedberg – Kissing – Mering. Der Bahnhof Mering wird auch von der AST-Linie 103 angefahren.

Bahnhof Schwabmünchen

Die AVV-Regionalbuslinien 700, 701, 702, 704, 705, 706, 707, 712, 721 und 731 bedienen den südlichen Bereich des Landkreises Augsburg und stellen neben der flächen-

deckenden Erschließung den Zubringerverkehr für die Bahnlinie R7 am Bahnhof Schwabmünchen dar.

3.6 Verknüpfungspunkte öffentlicher Verkehr – motorisierter Individualverkehr (P+R-Angebot)

Das P+R-Angebot in der Stadt Augsburg umfasst eine Reihe von P+R-Plätzen, auf denen der Pkw kostenlos abgestellt und von denen aus die Innenstadt mit dem ÖPNV erreicht werden kann:

- » Augsburg Nord: Straßenbahnlinie 4
- » Augsburg West: Straßenbahnlinie 2
- » Plärrer: Straßenbahnlinie 4
- » Haunstetten West: Straßenbahnlinie 3
- » Sportanlage Süd: Straßenbahnlinie 2
- » Spickelbad: Buslinie 32
- » Friedberg West: Straßenbahnlinie 6
- » Mühlhauser Straße
- » Messe (beschlossen und in Planung)

Darüber hinaus gibt es im gesamten Verbundraum weitere P+R-Anlagen, die nahezu ausschließlich an Bahnhöfen der AVV-Regionalzugstrecken errichtet wurden. Dabei handelt es sich um unterschiedlichste Ausführungen. Die Bandbreite reicht von einem mehrgeschossigen Parkhaus in Donauwörth bis hin zu Anlagen mit einigen wenigen Plätzen. Als größere Anlagen sind insbesondere zu nennen:

- » R4: Donauwörth, Mertingen, Westendorf, Nordendorf, Meitingen, Langweid, Gablingen und Gersthofen
- » R6: Dinkelscherben, Gessertshausen, Kutzenhausen, Diedorf, Westheim und Neusäß
- » R7/R8: Schwabmünchen, Klosterlechfeld, Lagerlechfeld, Bobingen
- » R1: Mering, St. Afra und Kissing
- » R2: Hochzoll, Friedberg, Dasing, Obergriesbach und Aichach

In Abbildung 7 sind die P+R-Plätze dargestellt. Kleinere Anlagen mit einer Schnittstelle zu AVV-Regionalbussen (z.B. in Zusmarshausen am Schulzentrum oder in Affing, Iglbach) sind nicht enthalten.

Für den Verbundraum haben die DB und der Freistaat Bayern im Jahr 1991 einen Vertrag über ein Ausbauprogramm für P+R-Anlagen geschlossen. Dieses Programm hat ein Gesamtfinanzvolumen von rund 14,8 Mio. Euro. Ein Großteil der entlang der AVV-Regionalzugstrecken gelegenen Anlagen wurde aus diesem Programm gefördert. Dabei wurden Anlagen einerseits neu errichtet, andererseits erweitert. Insbesondere aufgrund komplexer Grundstücksverhältnisse konnten noch nicht alle P+R-Anlagen errichtet werden, diese sind:

- » Neubau der Anlage in Gersthofen (Baubeginn in 2013, Restarbeiten noch offen)
- » Erweiterung der Anlage in Langweid/Lech
- » Neubau der Anlage in Mering

Diese Anlagen sollen nach wie vor realisiert werden. Je nach weiterer Mittelverfügbarkeit sollen darüber hinaus die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

- » Erweiterung der Anlage in Mering St. Afra
- » Neubau einer Anlage in Kühbach-Radersdorf
- » Gegebenenfalls Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof Augsburg

3.7 Tarifsysteem

Im Nahverkehrsraum Augsburg gilt seit 1995 der Gemeinschaftstarif des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbundes AVV. Der Geltungsbereich umfasst alle Fahrten mit städtischen (Stadtbusse und Straßenbahnen) und regionalen Verkehrsmitteln (AVV-Regionalbuslinien und Regionalzüge), die im Verbundnetz beginnen und enden. Detailuntersuchungen zum Tarif sind jedoch nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans.

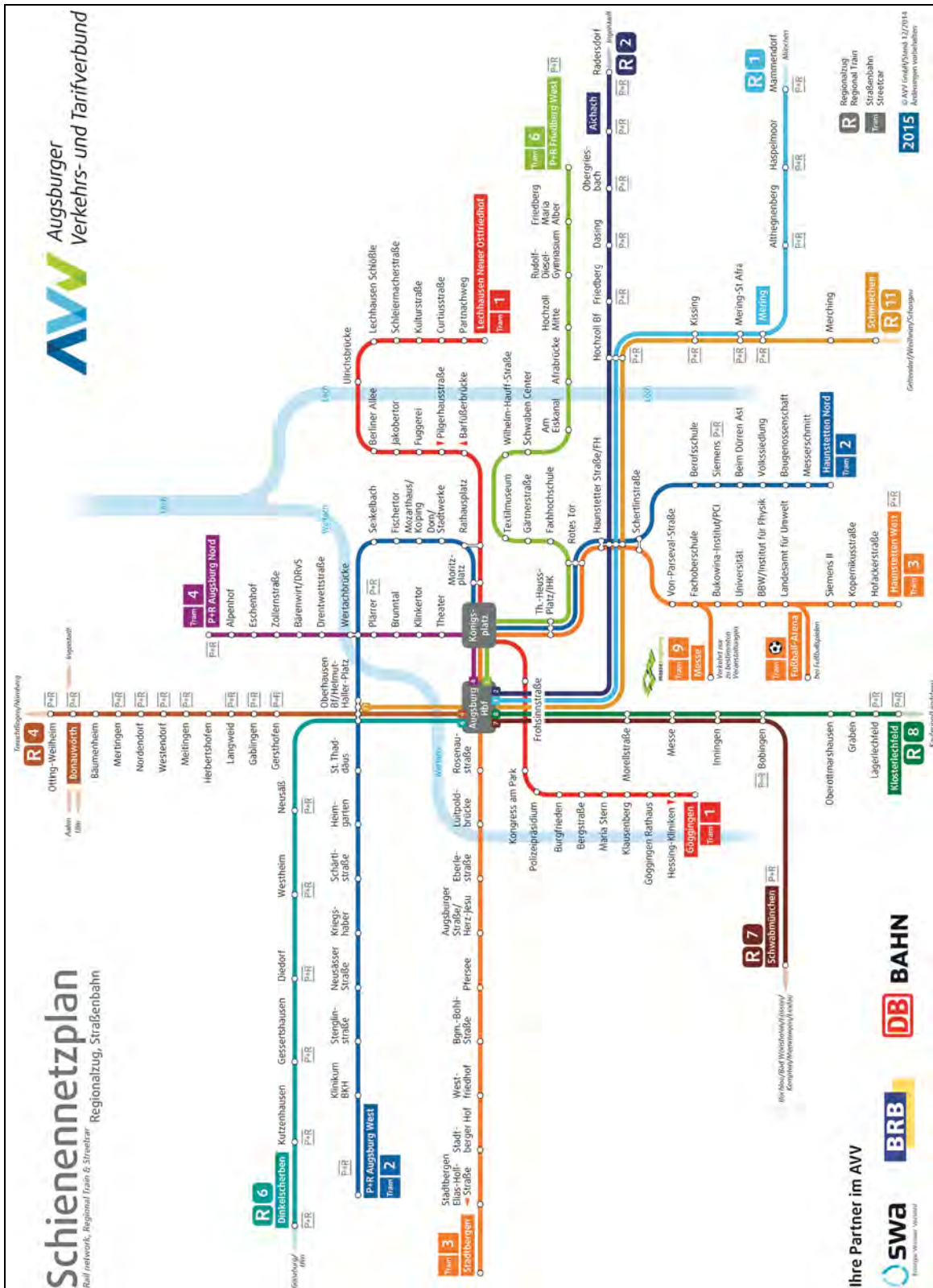


Abbildung 7: Schienennetzplan mit P+R-Plätzen

4 Statusbericht zum Nahverkehrsplan 2006

Im Statusbericht wird dargestellt, wie mit den definierten Maßnahmen im Ausführungsnetz aus der Fortschreibung 2006–2011 umgegangen wurde. Dabei wird aus der Sicht dieses neuen Nahverkehrsplans und der inzwischen eingetretenen Veränderungen entschieden, ob und wie noch nicht umgesetzte Maßnahmen in die neue Fortschreibung eingehen.

4.1 Umsetzung der Maßnahmen im SPNV

Die in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2006–2011 für den SPNV im Ausführungsnetz dargestellten Maßnahmen werden im Kapitel 12 „SPNV“ erläutert und hinsichtlich ihrer Umsetzung bilanziert.

4.2 Umsetzung in der Stadt Augsburg

4.2.1 Umsetzung Ausführungsnetz 2006–2011

In der Stadt Augsburg wurde im Ausführungsnetz des Nahverkehrsplans 2006–2011 eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen, die zum Teil umgesetzt werden konnten. Teilweise bestehen enge Verknüpfungen zum Regionalen Nahverkehrsplan, beispielsweise hinsichtlich des Abbaus von Parallelverkehren. Diese sind im Kapitel 4.3 beschrieben.

Die Maßnahmen zum RegioSchienenTakt finden sich im Kapitel 12 zum SPNV.

4.2.1.1 Stand der Umsetzung des Projektes Mobilitätsdreh-scheibe Hauptbahnhof Augsburg

Die Mobilitätsdreh-scheibe Augsburg Hauptbahnhof (MDA), das bedeutendste ÖPNV-Infrastrukturprojekt der Nahverkehrsplanung der Stadt Augsburg, befindet sich in Umsetzung. Das Vorhaben setzt sich aus mehreren Teilprojekten zusammen:

- » Neubau der Straßenbahnlinie 6 Hauptbahnhof – Friedberg West: Baubeginn 2007, Fertigstellung/Inbetriebnahme 12.12.2010 mit der Neugestaltung des örtlichen Busnetzes (Linien 22, 23, 26, 31, 33 und 36).
- » Neubau der Straßenbahnlinie 5 vom Hauptbahnhof über die Bgm.-Ackermann-Straße zum Klinikum (in Planung).
- » Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von der Haltestelle Neuer Ostfriedhof zum Hochzoller Bahnhof. Die Trassendiskussion ist nicht abgeschlossen, die Diskussion in der Bürgerwerkstatt Hochzoll brachte keine abschließenden Ergebnisse. In der Diskussion sind insbesondere der eigene Bahnkörper (Fördervoraussetzung), die Wende der Straßenbahn am Bahnhof Hochzoll und die Frage einer Weiterführung nach Hochzoll Süd.
- » Ausbau des Königplatzes für eine reibungslose betriebliche Abwicklung der bestehenden und neuen Straßenbahnlinien und ein barrierefreies, bequemes und sicheres Um-

steigen für rund 110.000 Menschen täglich. Baubeginn Frühjahr 2011, Fertigstellung am 15.12.2013.

- » Umbau des Hauptbahnhofes mit einer neuen, zentral unter den Bahnsteigen gelegenen Straßenbahnhaltestelle und barrierefreien Zugängen zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen der Straßenbahn, dem Bus und dem Schienenpersonen-nah- und -fernverkehr und einem zusätzlichen Bahnsteig für den SPNV. Planfeststellungsbeschluss Dezember 2011, Baubeginn Sommer 2012, Fertigstellung (geplant) 2019.

Der ursprüngliche, im Nahverkehrsplan 2006–2011 niedergelegte Realisierungszeitplan für das Gesamtprojekt konnte aufgrund eines im November 2007 erfolgten Bürgerentscheides zur Durchführung eines städtebaulich-verkehrlichen Wettbewerbs nicht eingehalten werden. Das Wettbewerbsergebnis bestätigte die Funktion des Königsplatzes als zentrale Umsteiganlage bis zu einer langfristig denkbaren Entzerrung an vier Knotenpunkten (Hauptbahnhof, Theater, Königsplatz, Theodor-Heuss-Platz). Die neue Planung sieht eine grundsätzlich veränderte Führung des MIV sowie eine deutliche Aufwertung des städtebaulichen Umfelds vor. Durch die Unterbrechung des Straßenzuges Konrad-Adenauer-Allee – Fuggerstraße wird eine wesentlich verbesserte Zugänglichkeit des Haltestellendreiecks für die Fahrgäste in/ beziehungsweise aus der Fußgängerzone erzielt. Im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofes zeigt das Wettbewerbsergebnis auch die Möglichkeit für ein attraktives Regionalbusterminal auf dem inneren Ladehof auf, das in der aktuellen städtebaulichen Rahmenplanung für die Entwicklung der Ladehöfe bereits berücksichtigt ist. Der Augsburger Stadtrat hat sich im Juli 2013 in einen Grundsatzbeschluss für das Regionalbusterminal ausgesprochen.

4.2.1.2 Weitere Maßnahmen

Umbau der Endhaltestelle Haunstetten Nord (Evangelische Kirche)

Die barrierefrei ausgebaute Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 2 mit zusätzlichen Busbahnsteigen wurde im Dezember 2009 in Betrieb genommen.

Straßenbahntrasse Maximilianstraße

In der Maximilianstraße ist die Einrichtung einer Straßenbahn im Linienbetrieb beschlossen. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ertüchtigung der vorhandenen Gleise für den Linienbetrieb wurden mit dem Bebauungsplan Nr. 470 „beiderseits der Maximilianstraße“ (rechtskräftig seit 12.08.2011) geschaffen. Bei St. Margaret sowie am Ulrichsplatz und am Moritzplatz sind Haltestellen vorgesehen.

Die bauliche Herstellung der Straßenbahntrasse ist im Zusammenhang mit der bereits laufenden schrittweisen Neugestaltung der Maximilianstraße vorgesehen.

Linie 41: Königsplatz – Messezentrum – Maria Stern – Pfersee

Die Linie 41 wurde über ihren bisherigen Endhaltepunkt Maria Stern hinaus im 30-Minuten-Takt als Linie 42 nach Pfersee verlängert. Dadurch wurde eine neue Direktverbindung zwischen Göggingen und Pfersee geschaffen.

Bahnhof Oberhausen

Der barrierefreie Ausbau ist vorgesehen, derzeit bestehen dafür keine Planungen.

Linie 35: Bergstraße – Bärenwirt – Bergstraße über Thelottviertel

Der vorgeschlagen Ringschluss wurde wegen der damit verbundenen betrieblichen Problematik und aus Kostengründen nicht umgesetzt. Die tangentielle Stadtteilverbindung Pfersee – Göggingen wurde durch die Linie 42 als Verlängerung der Linie 41 (siehe oben) hergestellt.

Linie 37: Schleiermacherstraße – St.-Anton-Siedlung

Die Reduzierung der Linie 37 auf die notwendigen Angebote zur Versorgung des Schülerverkehrs wurde nicht umgesetzt.

Stadionlinie

Zur ÖPNV-Erschließung des neu errichteten Fußballstadions wurde von der Straßenbahnlinie 3 aus ein Stichgleis mit Wendeschleife an der Arena errichtet. (Im Nahverkehrsplan 2006 - 2011 ist diese Stadionlinie nicht enthalten, da die Standortentscheidung für das neue Fußballstadion zeitlich nach dem Beschluss des Nahverkehrsplans getroffen wurde.)

4.2.2 Umsetzung der festgelegten Qualitätsstandards in der Stadt Augsburg

Die im Nahverkehrsplan 2006–2011 festgelegten Qualitätskriterien behalten ihre Gültigkeit und sind in Kapitel 7.4.1 im Anforderungsprofil mit dem Stand ihrer Umsetzung dargestellt.

4.3 Umsetzung in den Landkreisen (AVV-Regionalbusse und Infrastruktur)

Die Maßnahmen werden hinsichtlich ihres Umsetzungsstandes betrachtet. Soweit sie in das Ausführungsnetz des Nahverkehrsplans eingehen, werden sie in der Linienaufstellung in Kapitel 10.2 erläutert.

4.3.1 Umgesetzte Maßnahmen

Die meisten im Ausführungsnetz vorgesehenen Maßnahmen wurden zwischenzeitlich umgesetzt.

Die wichtigsten dieser Maßnahmen waren:

- » Infrastrukturmaßnahmen für den Ausbau wichtiger regionaler Verknüpfungspunkte, Beispiele hierfür sind:
 - Umbau Haltestelle Königsbrunn Zentrum als zentraler Knotenpunkt für die Buslinien
 - Umbau des Bahnhofes Friedberg zum Nahverkehrsknoten
- » Brechungen von AVV-Regionalbuslinien auf den SPNV, dies betrifft die Linien
 - 203, 204: Brechung am Bahnhof Friedberg
 - 401: Brechung auf den SPNV am Bahnhof Langweid wurde teilweise umgesetzt entsprechend der zeitlichen und nachfrageseitigen Optimierbarkeit. Andere Fahrten

werden weiterhin nach Augsburg geführt, wo dies betrieblich sinnvoll ist und in der Hauptverkehrszeit den Pendlerverkehren dient.

» Brechungen von AVV-Regionalbuslinien auf die Straßenbahnlinien in Augsburg, dies betrifft die Linien

- 102: Brechung an der Haltestelle Rudolf-Diesel-Gymnasium auf die Straßenbahnlinie 6
- 201, 202 (Arbeitstitel, damals Linie 36 der AVG): Umsetzung als Linie 200, die in Friedberg West an die Straßenbahnlinie 6 anbindet und in Friedberg am Bahnhof an den SPNV; Konzept wurde zum Fahrplanwechsel 2013/2014 mit Umsetzung der Linien 200–202 optimiert
- 306, 410, 420, 51,52,54: (Teil-)Brechung auf die Straßenbahnlinie 4 in Augsburg Nord
- 721: Brechung in Göggingen Rathaus auf die Straßenbahnlinie 1
- 733: Brechung auf die Straßenbahnlinie 2 in Haunstetten Nord

» Maßnahmen zu einzelnen Linien, Beispiele hierfür sind die Linien

- 700: Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit, keine Brechung außer in der Schwachverkehrszeit, da die Linie wichtige Relationen in der Stadt bedient und der Umsteigepunkt Göggingen Rathaus für den Umstieg nicht geeignet ist
- 506: Führung über Bgm.-Ackermann-Straße (am Wochenende und Montag bis Freitag ab 21.00 Uhr)
- 601: Führung über Bgm.-Ackermann-Straße
- 612: neu eingerichtete Linie Zusmarshausen – Gabelbach – Steinekirch – Dinkelscherben
- 740: Einrichtung als Schnellbuslinie von Königsbrunn über die B17 neu zum Hauptbahnhof Augsburg im Stundentakt mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit

» Sonstige Maßnahmen

- Darüber hinaus wurde eine Vielzahl kleiner Maßnahmen umgesetzt, wie verbesserte Anschlussabstimmungen, Taktverdichtungen, zusätzliche einzelne Fahrten (auch als flexibles Angebot), geänderte Linienführungen zur Erschließung oder die Umwandlung von Fahrten in ein flexibles Angebot.

4.3.2 Maßnahmen ohne (vollständige) Umsetzung mit Fortbestand im Nahverkehrsplan

Ein Teil der geplanten Maßnahmen im Ausführungsnetz soll in das neue Ausführungsnetz übernommen werden. Dies betrifft im Wesentlichen die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen.

» Maßnahmen, die ständig unter weiterer Prüfung stehen, wie beispielsweise

- die Integration freigestellter Schülerverkehre in Linienfahrten nach § 42 PBefG
- Abbau von Parallelverkehren

» Maßnahmen, deren Umsetzung an Bedingungen geknüpft sind, die noch nicht erfüllt werden konnten, Beispiele hierfür sind:

- Für die Linien 104, 106, 108 eine Ergänzung durch bedarfsgesteuerte Betriebsformen (AST, Rufbus), für die zwischenzeitlich ein geeigneter Vertragspartner (Taxiunternehmen) fehlte. Die Maßnahme wird im Planfall 3 wieder aufgenommen und geht als neue Maßnahme in das Ausführungsnetz ein.
 - Brechung der Linien 500, 501, 503 am Bahnhof Oberhausen, wenn hier der Bau des Wendegleises abgeschlossen und der Bahnhof barrierefrei ausgebaut ist. Die Auswirkungen auf die Fahrgäste müssen zudem noch geprüft werden.
 - Brechung der Linie 506 am P+R Augsburg West auf die Straßenbahn bei Möglichkeit, auch am Haltepunkt Vogelsang umzusteigen. Dazu muss der Haltepunkt erst eingerichtet sein und die Linie 5 zur Haltestelle P+R Augsburg West führen.
 - Brechung der Linien 507 und 601 am P+R Augsburg West auf die Straßenbahn – dazu muss die Linie 5 zur Haltestelle Augsburg West führen.
- » Maßnahmen, für die noch keine abschließende Lösung gefunden wurde, zum Beispiel:
- Bedienung Friedberg West, hierfür wird im Planfall 6 eine neue Maßnahme definiert
 - Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle am Linienweg der Linien 210/211 in Stätzing (Aufgabe der Stadt Friedberg)
 - Linien 410 und 411: flexible Bedienung im Hinterland von Baar, die Maßnahme wird im Planfall 3 neu behandelt
 - Barrierefreier Ausbau Bahnhof Neusäß zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten vom Bus auf den SPNV
 - Linien 701 und 702: Mischverkehr aus Linienfahrten und flexibler Bedienung, dies wird im Planfall 3 wieder aufgenommen
 - Linie 735: Taktverdichtung und verbesserte Bedienung in Bobingen, dies soll beibehalten werden, da sie ein verbessertes Angebot bedeutet
- » Maßnahme, deren Umsetzung bereits geplant ist:
- Umbau Bahnhof Gersthofen: Einrichtung einer Bushaltestelle am Bahnhof

4.3.3 Nicht mehr vorgesehene Maßnahmen ohne (vollständige) Umsetzung

Eine Reihe von Maßnahmen wurde auf ihre Umsetzungsmöglichkeiten geprüft und dabei entweder festgestellt, dass die Maßnahme betrieblich nicht sinnvoll und damit unwirtschaftlich ist, oder dass die Fahrgäste keinen Vorteil daraus ziehen. Daher wurden diese Maßnahmen nicht umgesetzt und sind auch in der Fortschreibung nicht mehr als Maßnahme vorgesehen. Dazu gehören beispielsweise Maßnahmen bei folgenden Linien:

- » 27, 56, 57: Integration der Linien 401, 410, 420 und 502 in eine gemeinsame Bedienung der Industriegebiete und Ortsteile von Gersthofen; die Abstimmung ist wegen anderer Bindungen der Linien schwierig
- » 203, 204: Linienführung über Paar/Harthausen zum Bahnhof Friedberg
- » Zusammenfassung der Linien 221/222 zu einer Linie 223 ohne Anfahren des Knotenpunkts Affing Iglbach; dieser wird jedoch laut der Erfahrung der AVV-Regionalbusunternehmen von den Fahrgästen genutzt

- » Vollständige stündliche Bedienung des Abschnitts Affing – Augsburg; dies hätte zu hohe Kosten verursacht
- » Korridorbedienung auf den Strecken der Linien 400, 406 außerhalb der Hauptverkehrszeit; dies hätte keine Einsparungen erbracht
- » Linie 410: Stundentakt zwischen Thierhaupten und Meitingen; dieser erwies sich als zu unwirtschaftlich, eine Verbesserung des Angebots wurde dennoch erzielt
- » Umplanungen der Linien 705 und 706, die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht wirtschaftlich; die Bedienung des Raumes wird aber im Planfall 1 neu aufgenommen

5 ÖPNV-Nachfrage und Potenziale

Datengrundlage

Die Fahrgastnachfrage wurde auf Basis der Verbunderhebung 2009 festgestellt.

Im Netzmodell wurde sie je Verkehrstag und Verkehrsstunde auf den aktuellen Fahrplan (Stand 2011) umgelegt und diente so als Arbeitsgrundlage.

Fahrgastpotenziale

Die Ermittlung von Fahrgastpotenzialen wurde in dieser Fortschreibung mittels der Verkehrsströme der Gesamtnachfrage abgeschätzt. Zielführend war hierfür die Auswertung der Berufspendlerströme (siehe Kapitel 2.3) sowie die Analyse des zentralörtlichen Gefüges, der Einwohnerzahlen und der daraus resultierenden Ausrichtungen der Verkehrsströme im Freizeit- und Versorgungsverkehr.

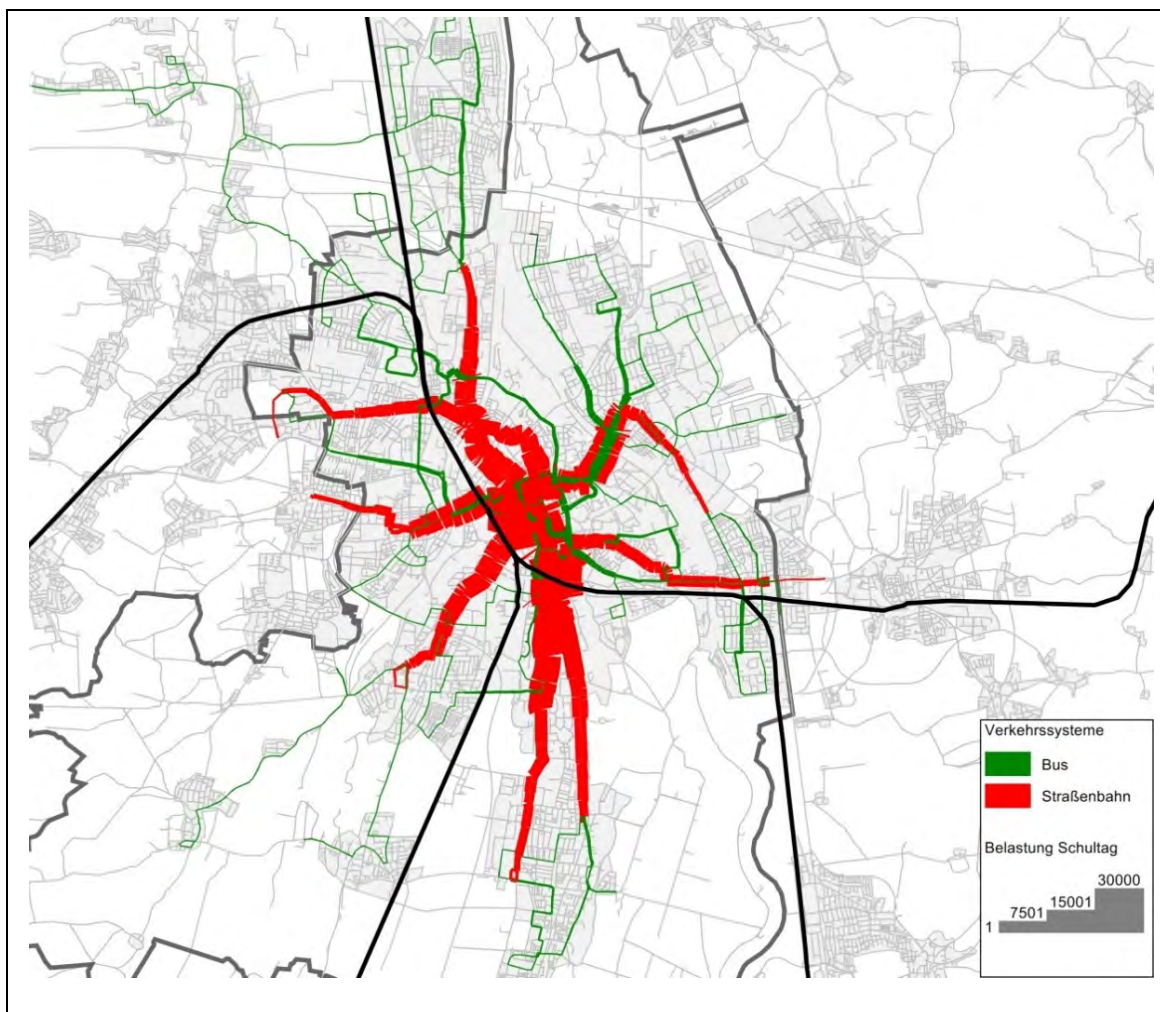
Somit konnten Analysen und Planungen auf Basis relationsfeiner Abschätzungen von Verkehrsströmen und ihrer Bedeutung bearbeitet werden. Dies ist als Datengrundlage letztlich aussagekräftiger als die Ausweisung von Modal-Split-Werten für einzelne Gebietskörperschaften.

Im Gegensatz dazu wurden im Zuge der Fortschreibung der Nahverkehrspläne 2006 - 2011 großräumige Brechungskonzepte mithilfe einer Nachfragemodell-basierten Prognoseberechnung bewertet. Ein Nachfragemodell wurde für die vorliegende Fortschreibung nicht erarbeitet, was auf der Basis der verschiedenen Untersuchungsgegenstände auch nicht zielführend gewesen wäre.

5.1 ÖPNV-Nachfrage Stadt Augsburg

Die Nachfrage auf den städtischen Linien ist in Abbildung 8 dargestellt.

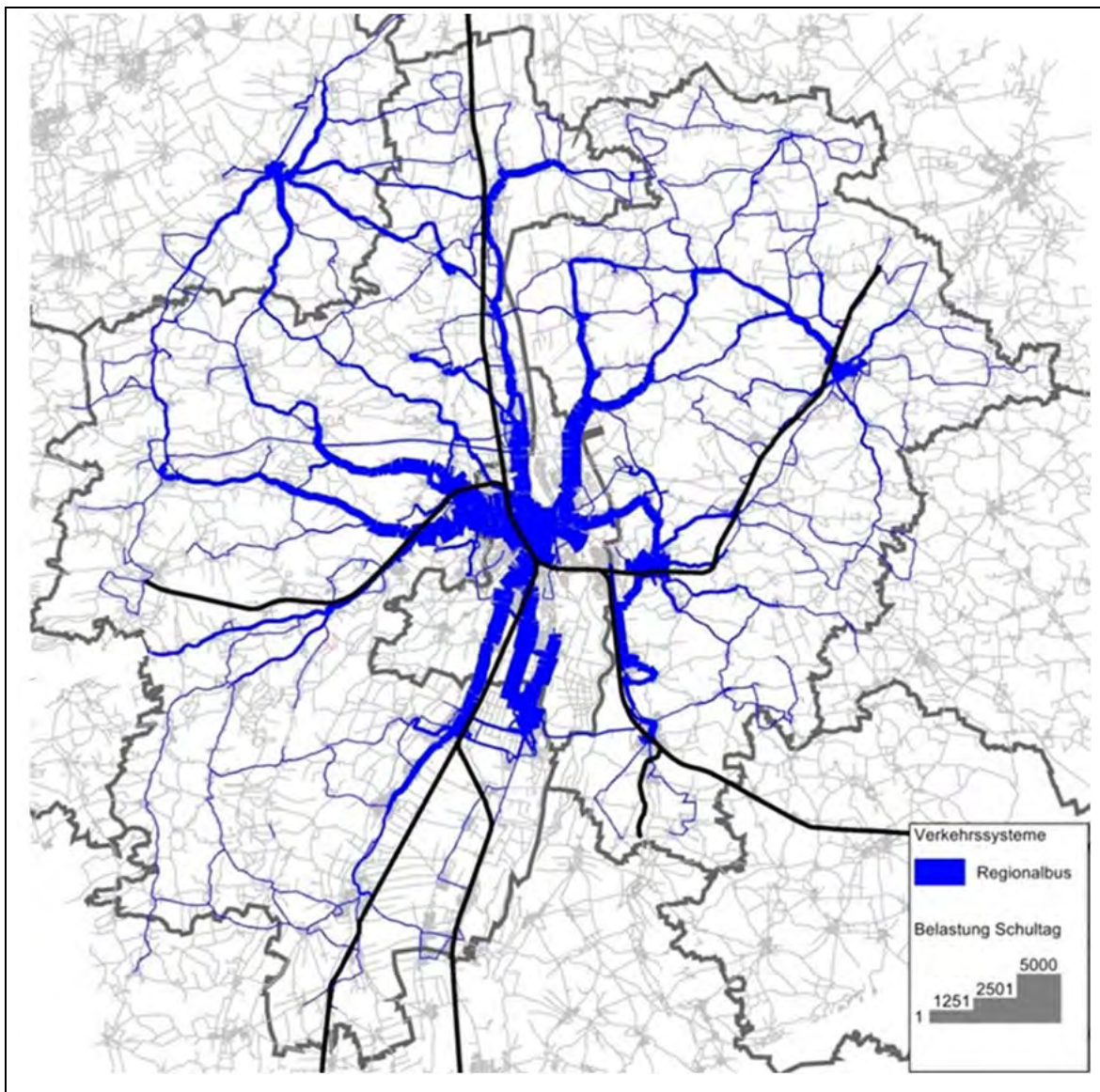
Die Abbildung zeigt deutlich die Fahrgastverteilung in Abhängigkeit zur Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems. Während die Straßenbahn Belastungsspitzen von über 30.000 Fahrgästen am Tag aufweist, weisen die Busse gemäß ihrer Erschließungsfunktion deutlich geringere Fahrgastwerte auf. Beide Systeme zeigen mit der Annäherung an die Innenstadt einhergehend eine starke Zunahme der Werte.



Quelle: Verbunderhebung 2009 PTV Umlegung auf Netz 2011

Abbildung 8: Fahrgastzahlen – Belastung ÖPNV, Stadt Augsburg (ohne Regionalbuslinien), Schultag

5.2 ÖPNV-Nachfrage Gesamttraum

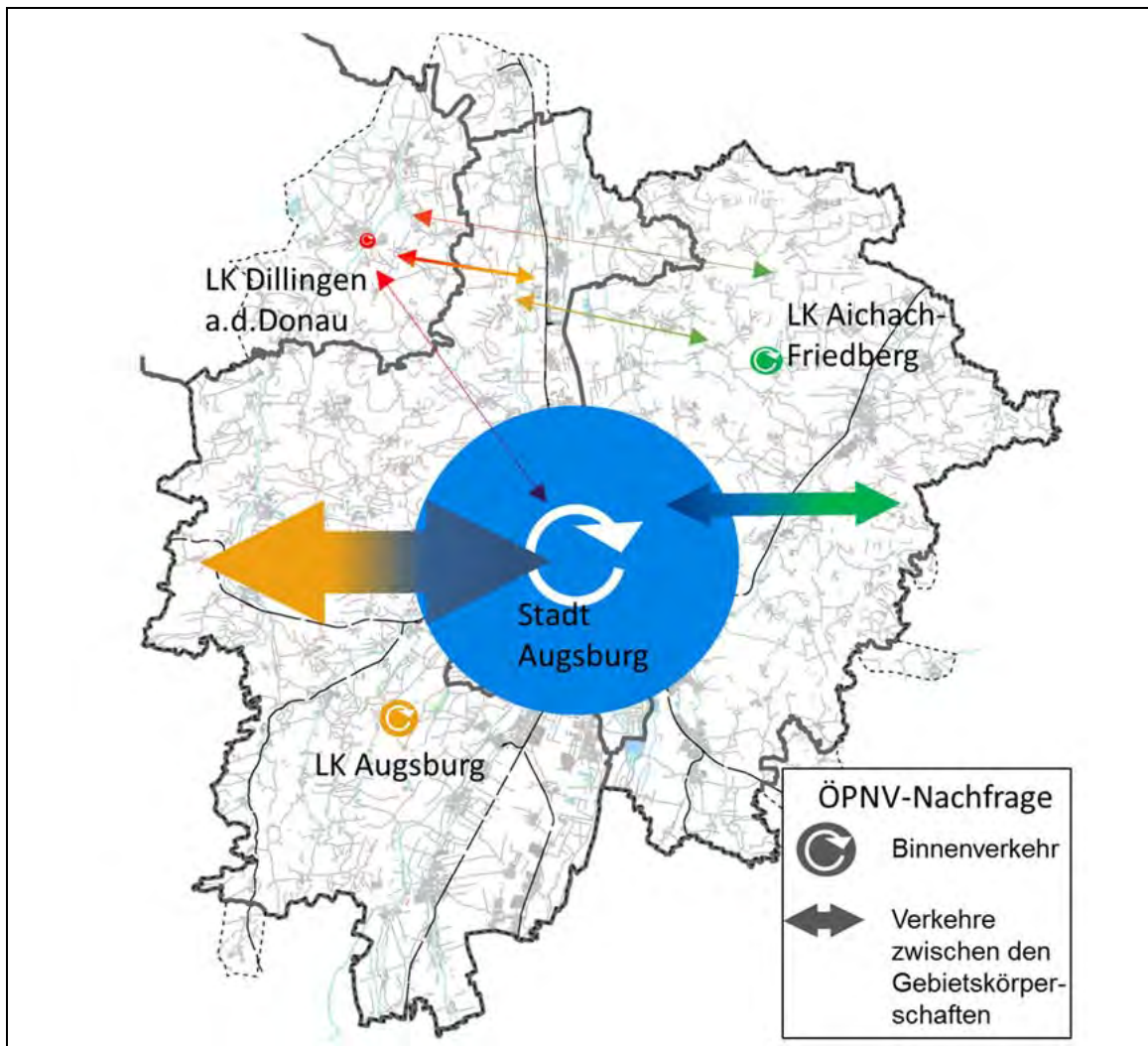


Quelle: Verbunderhebung 2009 PTV Umlegung auf Netz 2011

Abbildung 9: Fahrgastzahlen – Belastung der AVV-Regionalbuslinien, Schultag

Die Struktur des AVV-Regionalbusverkehrs in Abbildung 9 ist zum einen durch eine flächendeckende Erschließung gekennzeichnet, welche schwerpunktmäßig die Aufgabe der Schülerbeförderung wahrnimmt. Zum anderen ist in der Umgebung wichtiger Siedlungsschwerpunkte eine zunehmende Konzentration der Fahrgäste zu beobachten. Hierbei handelt es sich um eine Bündelung der Verkehrsströme, die sich aus den Schüler-, Pendler- und Versorgungsverkehren zusammensetzen. Diese konzentrieren sich in erster Linie sternförmig auf das überregional bedeutsame Ziel Augsburg Zentrum. Daneben existieren die wichtigen regionalen Ziele Wertingen, Thierhaupten, Aichach und Friedberg.

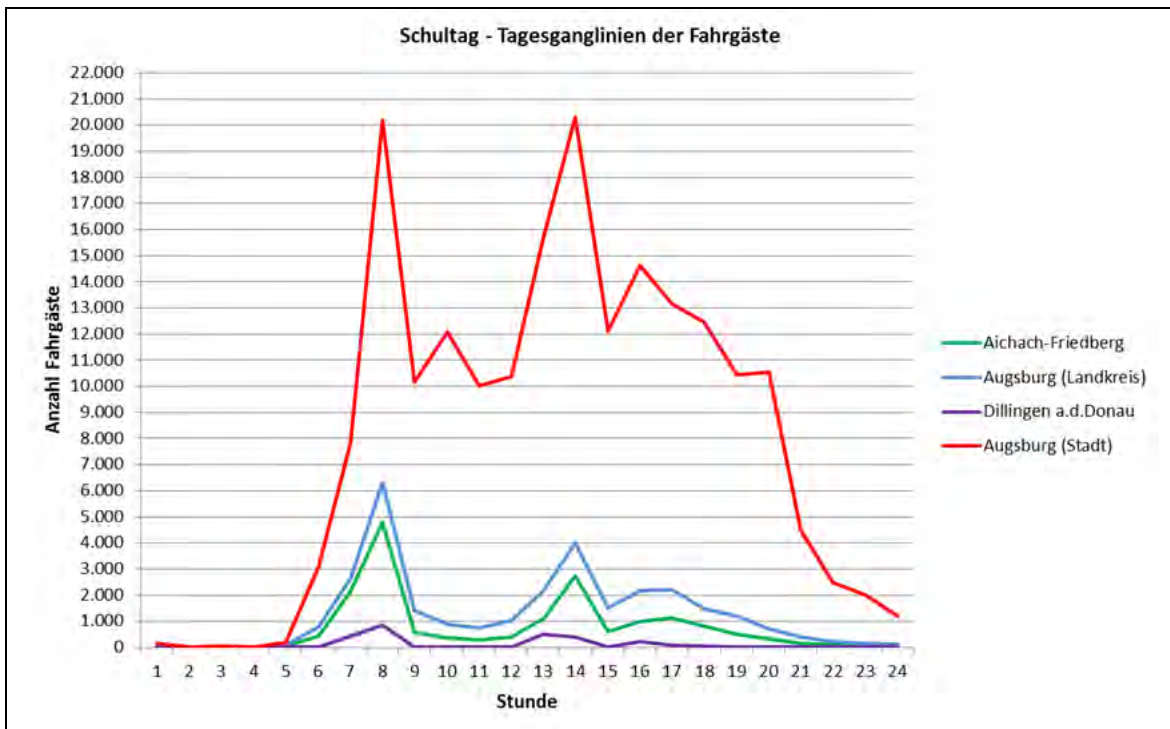
Diese Fahrgastverteilung spiegelt sich auch in der nachstehenden Tabelle wider, welche die Anzahl der Fahrgäste an einem Schultag auf Kreisebene aufzeigt.



Quelle: Verbunderhebung 2009

Abbildung 10: Anzahl Fahrgäste (Schultag) auf Kreisebene

Abbildung 10 belegt den hohen Stellenwert der Stadt Augsburg bezüglich der Fahrgastzahlen, insbesondere im Binnenverkehr, aber auch auf den Relationen Stadt – Landkreis. Besonders deutlich wird die enge Verzahnung vom Landkreis Augsburg mit der Stadt Augsburg, während die übrigen Landkreise geringere Fahrgastzahlen im Binnenverkehr und auf den Relationen untereinander aufweisen.



Quelle: Verbunderhebung 2009 PTV Umlegung auf Netz 2011

Abbildung 11: Tagesganglinien Fahrgäste Stadt Augsburg / Landkreise

Abbildung 11 veranschaulicht die vorangegangenen Fahrgastverteilungen in Form von Tagesganglinien. Deutlich sind bei den Landkreisen die Peaks des morgendlichen Schülerverkehrs in Richtung Augsburg zu erkennen, ebenso wie die nachmittäglichen Schülerrückfahrten, gefolgt von den zurückfahrenden berufstätigen Pendlern. Dieselbe Verteilung der Fahrgäste ist auf einem höheren Niveau auch im Stadtverkehr Augsburg zu beobachten.

6 Prognosen und Auswirkungen auf den ÖPNV

6.1 Bevölkerungsentwicklung

Das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung geht in seiner regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung bis zum Jahr 2030 von unterschiedlichen Entwicklungen in den einzelnen Gebietskörperschaften des AVV-Gebietes aus. Während für den Landkreis Dillingen a.d.Donau Verluste von ca. -5 % zu erwarten sind, sinken die Einwohnerzahlen im Landkreis Augsburg mit -1 % nur gering. Im Landkreis Aichach-Friedberg wird ein geringer Zuwachs von Einwohnern von unter +1 % erwartet, in der Stadt Augsburg ist der Zuwachs mit knapp +2 % etwas höher.

Diesbezüglich wird der wirtschaftliche Ausstrahlungseffekt Münchens eine entscheidende Rolle spielen. Verluste sind für den strukturschwächeren Raum des Landkreises Dillingen a.d.Donau zu erwarten. Damit steigt die Notwendigkeit, den ÖPNV gerade im Bereich der Stadt Wertingen und der umliegenden Gemeinden (Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach und Zusamaltheim), der bereits heute eine niedrige Siedlungsdichte aufweist, entsprechend anzupassen, um die Daseinsvorsorge zu gewährleisten.

Die prognostizierte Entwicklung in den nächsten Jahren ist in Tabelle 4 dargestellt⁵.

Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung in den Gebietskörperschaften				
Landkreis / Stadt	Einwohner 31.12.2011	Bevölkerungsprognose 2020	Veränderung	Veränderung Anteil
Augsburg (kreisfreie Stadt)	266.647	271.400	4.800	1,8 %
Aichach-Friedberg (Landkreis)	128.452	129.400	900	0,7 %
Augsburg (Landkreis)	240.950	240.500	-500	-0,2 %
Dillingen a.d.Donau (Landkreis)	93.221	90.800	-2.400	-2,6 %
Davon AVV-Gebiet	19.839			

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung

Tabelle 4: Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung in den Gebietskörperschaften

⁵ Die dargestellten Einwohnerzahlen beruhen auf den Zahlen vor dem Zensus 2011 und weichen daher von den Einwohnerzahlen im Kapitel 2.2 ab.

6.2 Beschäftigte

6.2.1 Beschäftigtenzahlen

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen ist aufgrund fehlender Prognosezahlen für die Arbeitsplätze in den Gemeinden kaum vorherzusagen. Aus den Pendlerstatistiken (Stand 2010) sind folgende Beschäftigtenzahlen zu entnehmen:

Beschäftigte in den Gebietskörperschaften am Arbeitsort	
Landkreis / Stadt	Beschäftigte am Arbeitsort 2010 (gerundet)
Augsburg (kreisfreie Stadt)	300.000
Aichach-Friedberg (Landkreis)	30.000
Augsburg (Landkreis)	55.000
Dillingen a.d.Donau (Landkreis)	26.000
Davon AVV-Gebiet	6.000

Quelle: Modellbasierte Berechnung PTV, Eckwerte Bundesanstalt für Arbeit – sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Tabelle 5: Beschäftigte in den Gebietskörperschaften am Arbeitsort

6.2.2 Entwicklung wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkte mit Auswirkungen auf den ÖPNV

Als wichtigste einschneidende Veränderung hinsichtlich der Arbeitsplatzschwerpunkte in den Landkreisen hat sich die Niederlassung der Firma Amazon in Graben auf den ÖPNV ausgewirkt. Hierfür wurde zwischenzeitlich der SPNV-Haltepunkt Graben eingerichtet. Andere Gewerbegebiete, zum Beispiel in der Stadt Friedberg, wurden im Zuge der Schwachstellenanalyse auf ihre Erschließung hin geprüft. Hier ließ sich ein unterschiedlicher Fertigstellungs- und Auslastungsgrad der Gewerbegebiete feststellen. Sie wurden bei der Planung entsprechender ÖPNV-Angebote berücksichtigt.

Neu erschlossen wurde auch das Güterverkehrszentrum (GVZ) über eine Verknüpfung mit der Straßenbahnlinie 4 ab der Haltestelle P+R Nord montags bis samstags im Stundentakt. Wie in diesem Fall bedarf die Erschließung zusätzlicher Gewerbe- beziehungsweise Industriegebiete stets einer Einzelfallbetrachtung.

Darüber hinaus haben sich in der Stadt Augsburg folgende Arbeitsplatzschwerpunkte mit Veränderungen der Bedienung durch den ÖPNV entwickelt:

- » Im nordöstlichen Stadtgebiet der „Umweltpark“, das Areal an der Südtiroler Straße sowie die Gewerbeflächen am Flughafen
- » Im Westen der Sheridan-Park
- » Im Nordwesten das Klinikum Augsburg mit der auf 5.350 angestiegenen Beschäftigtenzahl sowie perspektivisch das „Gaswerk“ als künftiger Standort für Kultur- und Kreativwirtschaft
- » Im Süden neben der auf über 5.000 Studierende angewachsenen Hochschule vor allem die auf knapp 20.000 Studierende angewachsene Universität sowie der süd-

lich/westlich an die Universität angrenzende, im Entstehen begriffene „Innovationspark“ (Sondergebiet Forschung, Entwicklung, Universität)

6.2.3 Entwicklung der Schülerzahlen

Die Schüler stellen eine wichtige Fahrgastgruppe sowohl in der Stadt Augsburg als auch im weiteren Nahverkehrsraum Augsburg dar. Insbesondere in den ländlich geprägten Gebieten machen diese auf einzelnen Kursen beziehungsweise sogar auf ganzen Linien die Hauptnachfrage aus.

Die Entwicklung der Schülerzahlen wird deshalb ständig beobachtet und das Angebot, wo nötig, angepasst. Insbesondere zum Schuljahreswechsel ergeben sich Notwendigkeiten. Grundsätzliche Überplanungen sind bei Änderungen in der Schullandschaft nötig, wie zum Beispiel die Einrichtung des Gymnasiums in Diedorf beziehungsweise in Mering oder die Realschule in Affing-Bergen.

7 Anforderungsprofil

7.1 Bedeutung für die zukünftige Entwicklung 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.

Die Auswahl der Kriterien und die Mindeststandards wurden in den Arbeitsgruppen (Projektgruppe Stadt Augsburg, Arbeitsbegleitender Ausschuss) beziehungsweise in den Arbeitskreisen diskutiert und festgelegt. Dabei wurden Erfahrungswerte hinsichtlich der Mindestanforderungen in Räumen vergleichbarer Raumstruktur zugrunde gelegt. Ziel ist die Entwicklung einer Rahmenkonzeption zur Bedienungs-, Verbindungs- und Beförderungsqualität.

Die Qualitätsstandards der Stadt Augsburg wurden bereits im NVP Stadt Augsburg 2006 - 2011 umfassend festgelegt und werden in dieser Fortschreibung bestätigt. Sie sind im Kapitel 7.4.1 dargestellt.

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.

Grundlage ist zunächst das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG), 1996. Hier werden unter anderem Aussagen gefordert zu:

- » dem Netz des ÖPNV
- » den Verknüpfungspunkten
- » den Schnittstellen zum motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr
- » der Bedienungshäufigkeit, Taktdichte und den Anschlussbeziehungen
- » Maßnahmen alternativer Verkehrsbedienung
- » Tarifgestaltung
- » Vertriebssystemen
- » der baulichen Gestaltung und Ausstattung
- » Beschleunigungsmaßnahmen
- » Fahrzeugstandards
- » den Belangen von in der Mobilität und Sensorik beeinträchtigten Fahrgästen

Auf dieser 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.

Teilweise können Kriterien bereits aus dem Nahverkehrsplan 2006–2011 übernommen werden oder ergeben sich aus der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“. Wo es sachgerecht erschien, werden Modifikationen oder Verfeinerungen vorgenommen.

So wird ein besonderer Fokus auf eine differenzierte Betrachtung der Bedienungshäufigkeit gelegt. Daher wird nach Hin- und Rückrichtung unterschieden und es werden auch Mindestanforderungen für Samstag und Sonntag definiert.

Für die einzelnen Merkmale werden Standards definiert, um einerseits die Ziele der angestrebten ÖPNV-Qualität festzulegen und um andererseits das bestehende Angebot konkret untersuchen zu können und Maßnahmen abzuleiten. Daher können die Merkmale in zwei Gruppen eingeteilt werden, die im Nahverkehrsplan unterschiedlich zu behandeln sind (siehe Tabelle 6):

- » Für einen Teil der Merkmale werden auf Basis der vorgegebenen Standards Schwachstellen im ÖPNV-Angebot 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 die Schnelligkeit anhand von Reisezeiten.
- » Andere Merkmale wie Sauberkeit, Sicherheit, Anforderungen an das Personal, Haltestellenausstattung oder Fahrzeugausstattung lassen sich qualitativ beschreiben. Hier werden Standards, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen sollen, definiert.

Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖPNV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP			
Kategorie	Merkmal	Definition von Standards für die weitere ÖV-Entwicklung	Standards sind Basis für Schwachstellenanalyse
Angebotsqualität	Erschließung – fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen		
	Anschlussqualität		
Verbindungsqualität	Zeitliche Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete		
	Umsteigehäufigkeit		
	Bedienungshäufigkeit		
Bedienungsqualität	Fahrzeugausstattung		
	Haltestellenausstattung		
	Fahrgastinformation / Kommunikation		
	Personal		
	Barrierefreiheit generell		

Tabelle 6: Einteilung der Merkmale zur angestrebten ÖPNV-Qualität hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im NVP

Im Folgenden werden für die quantifizierbaren Merkmale des Anforderungsprofils Messgrößen festgelegt, ansonsten werden Kriterien benannt.

Bei der Festlegung aller Mindestanforderungen ist auf die Wirtschaftlichkeit des Angebots im ÖPNV zu achten. Unter Berücksichtigung der Haushaltslage muss daher sichergestellt werden, dass die Verkehre weiterhin wirtschaftlich betrieben werden können. Im Falle eines Wunsches nach einem Angebot, das über die definierten Standards hinausgeht, liegt die Finanzierung gesondert bei den Landkreisen oder bei den Städten beziehungsweise Gemeinden.

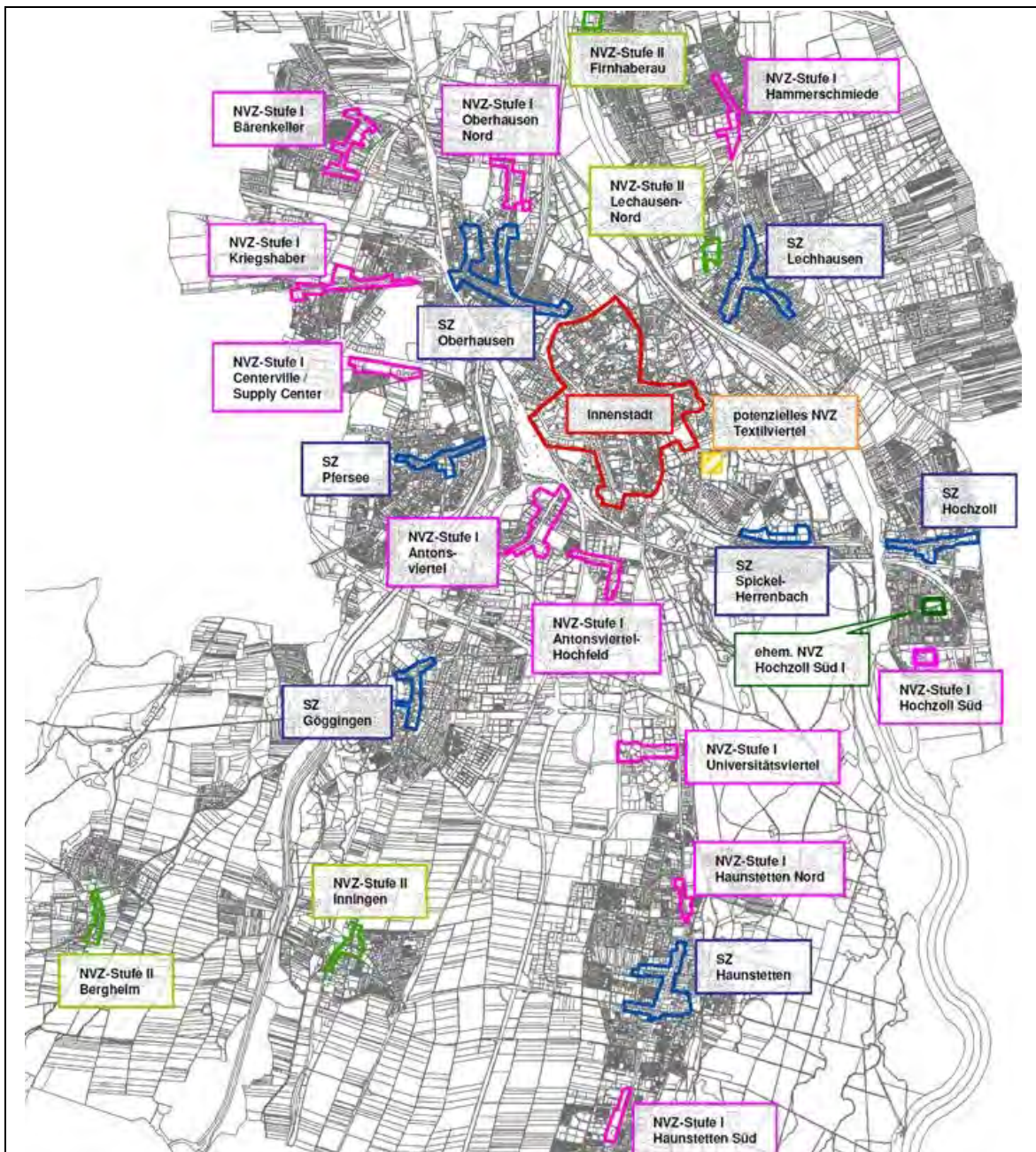
7.2 Bedienungsstandards Stadtverkehr Augsburg

7.2.1 Erschließung Stadtverkehr Augsburg

Analog zum Kapitel 7.3.1 „Erschließung im Regionalverkehr“ werden für den Stadtverkehr Augsburg in Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern die maximal zulässigen Fußwege zur Haltestelle wie folgt definiert:

Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle			
Gebiete mit	Bus	Straßenbahn	SPNV
zentraler städtischer Funktion	300 m	400 m	600 m
dichter und mittlerer Bebauung	400 m	500 m	600 m
lockerer Bebauung	600 m	800 m	1.000 m
Begründete Ausnahmen sind zulässig.			
Mindestens 80 % der Einwohner der Teilfläche sollen vom Einzugsbereich der Haltestellen erschlossen sein			

Zur Definition der Gebiete mit zentraler städtischer Funktion wird auf das in Abbildung 12 dargestellte Zentrenkonzept der Stadt Augsburg zurückgegriffen.



- zentraler Versorgungsbereich Innenstadt
- Stadtteilzentren
- Nahversorgungszentren – Stufe I bzw. Stufe II
- potenzielles (neues) Nahversorgungszentrum
- ehemaliges Nahversorgungszentrum ohne weitere Versorgungsbedeutung

Quelle: Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Augsburg, A Hauptband Zentrenkonzept 2010

Abbildung 12: Zentrenkonzept der Stadt Augsburg

7.2.2 Reisezeit Stadtverkehr Augsburg

Im Stadtverkehr Augsburg wird eine maximale Reisezeit (Beförderungszeit plus Zugangszeit zur Haltestelle) zum Erreichen des Stadtzentrums (Königsplatzumfeld) von 45 Minuten gefordert.

7.2.3 Maximale Umsteigevorgänge im Stadtverkehr Augsburg

Der bestehende Nahverkehrsplan geht in der Regel von maximal einem Umstieg zum Stadtzentrum aus, dies soll beibehalten werden.

7.2.4 Mindest-Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Augsburg

Mindest-Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Augsburg		
Bedienungshäufigkeit (Trasse, je Richtung)	Mindesttakt-Folgen [Min] Normalverkehrszeit	Mindestfahrtenzahl / Std. Normalverkehrszeit
Gebiete mit zentraler städtischer Funktion (Zentren Innenstadt und Stadtteile)	5–10	6–12
Gebiete mit dichter und mittlerer Bebauung und übrige Zentren	10–30	2–6
Gebiete mit lockerer Bebauung	30–60	1–2

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

Tabelle 7: Mindest-Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Augsburg

Die Zuordnung der Kategorien erfolgt ebenfalls anhand des in Abbildung 12 enthaltenen Zentrenkonzeptes der Stadt Augsburg, die Zuordnung der Bebauungsdichte erfolgt nach der Einwohnerzahl/Hektar.

Im Betrauungsakt wird dies wie folgt spezifiziert:

» Mindesttakt bei der Straßenbahn (bezogen auf die Haltestelle Königsplatz):

- HVZ (werktags ca. 06.30 bis 18.30 Uhr) 5-Minuten-Takt
- NVZ mindestens 15-Minuten-Takt
- SVZ mindestens 30-Minuten-Takt

» Die Mindestbetriebszeiten (bezogen auf die Haltestelle Königsplatz) umfassen den Zeitraum von 05.30 bis 00.00 Uhr

- Außerhalb der HVZ werden bei Buslinien betrieblich sinnvolle Anpassungen vorgenommen (wie AST/Anrufsammeltaxi, gebrochene Verkehre)
- Nachtbuslinien Donnerstag/Freitag, Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag 01.00 bis 04.00 Uhr (letzte Ankunft Haltestelle Königsplatz) stündlich

» In der Ferienzeit besteht ein Sonderfahrplan.

7.3 Bedienungsstandards im Regionalverkehr

7.3.1 Erschließung im Regionalverkehr

Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (zum Beispiel Steigungen, umwegige Fußwegführung, Querung von Straßen, Bahnstrecken oder Flussläufen). Dies wird in der Schwachstellenanalyse im Einzelfall berücksichtigt.

Anhand der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern wurden die maximal zulässigen Luftlinienradien von Wohngebieten und anderen relevanten Nutzungen zur Haltestelle in Abhängigkeit von ihrer Funktion wie folgt definiert:

Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle		
Siedlungsfläche	Bahn	Bus
Stadtumland	600 m	400 m
Äußere Verdichtungszone	1.000 m	600 m
Unterzentrum / Mittelzentrum	1.000 m	600 m
Gemeinde / Ort	1.500 m	1.000 m
Begründete Ausnahmen sind zulässig.		
Mindestens 80 % der Einwohner der Teilfläche sollen im Einzugsbereich von Haltestellen liegen.		

Begründete Ausnahmen können sein:

- » Siedlungsflächen mit sehr niedriger Bebauungsdichte oder geringer Größe, wo das ÖPNV-Potenzial daher sehr gering ist
- » Gewerbe- und Industrieflächen, die nicht befahrbar sind oder nur sehr wenige Beschäftigte oder Besucher aufweisen
- » Siedlungsgebiete, die aufgrund topografischer oder baulicher Gegebenheiten nicht befahrbar sind

Eine Begründung muss dargestellt werden, wenn der Ort nicht befahren wird.

Alle Siedlungen mit mehr als 200 Einwohnern sollen möglichst erschlossen werden. Jedoch muss im Einzelfall entschieden werden, ob dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist.

Die Festlegung dieser Werte geschieht zunächst unabhängig von der Häufigkeit eines Verkehrsangebotes an den entsprechenden Haltestellen. Zu welchen Zeiten die jeweiligen Siedlungsräume durch den ÖPNV zu erschließen sind, ist abhängig von der jeweiligen Raumstruktur und den ÖPNV-Potenzialen.

Neubaugebiete

Zur besseren Erschließungsmöglichkeit von Neubaugebieten und neuen Gewerbegebieten sollen die Gemeinden bei der Erschließung der Gebiete den Bedarf nach einer Anbindung an den ÖPNV entsprechend der Einzugsbereiche feststellen. Bei Bedarf soll bei der Straßenplanung die Befahrung des Gebietes ermöglicht und Wende- oder Umfahrmöglichkeiten für den Busverkehr sichergestellt werden.

7.3.2 Beförderungszeit im Regionalverkehr

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden in Anlehnung an den bestehenden Nahverkehrsplan maximale Beförderungszeiten definiert, innerhalb derer vom Wohnort der Fahrgäste aus die zugehörigen Versorgungszentren mit dem ÖPNV erreichbar sein sollen:

Maximale Beförderungszeit (Fahrzeit + Umsteigezeiten):

Gemeindehauptort oder Kleinzentrum	30 Minuten
Unterkzentrum	40 Minuten
Mittel- und Oberzentrum	60 Minuten

Die Beförderungszeit (Summe aus Fahrzeiten im Fahrzeug und notwendigen Umsteigezeiten) wurde anstelle einer Darstellung von Reisezeiten (Beförderungszeit zuzüglich Zu- und Abgangszeit) gewählt, damit hier eine klare Trennung von der Erschließung möglich wird und gezielt die Fahrzeiten und Anschlussabstimmungen zum Tragen kommen.

7.3.3 Maximale Umsteigevorgänge im Regionalverkehr

Jede wichtige Fahrtbeziehung sollte so direkt wie möglich erfolgen. Umsteigevorgänge können jedoch insbesondere erforderlich werden, wenn ein Wechsel zwischen Verkehrssystemen nötig ist (zum Beispiel Bus/Schiene). Dies ist immer dann der Fall, wenn Zubringerlinien zu Hauptlinien bestehen.

Maximale Zahl notwendiger Umsteigevorgänge:

Vom Teilort zum

Mittel- oder Unterkzentrum / Kleinzentrum / Oberzentrum: max. 1 Umstieg

Weitere Umstiege sind nur bei Systemwechsel (Zug/Bus) möglich, wenn sich dadurch insgesamt ein höherer Komfort und schnellere Reisezeiten ergeben.

Begründete Ausnahmen sind möglich.

7.3.4 Mindest-Bedienungshäufigkeit im Regionalverkehr

In der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern werden Mindestanforderungen für die Bedienungshäufigkeit von Orten vorgegeben. Diese werden als Anzahl Fahrtenpaare an Werktagen in Abhängigkeit von der Einwohneranzahl der Orte für die HVZ, NVZ und SVZ

angegeben. Da dies die zentrale Funktion, die Ausrichtung des Angebots und die Richtungsbezogenheit der Nachfrage außer Acht lässt sowie die Verkehrstage nicht definiert, wird im Nahverkehrsplan ein komplexerer Ansatz gewählt, denn die Bedienungshäufigkeit nimmt innerhalb der verschiedenen Qualitätsmerkmale eine Schlüsselstellung ein.

Richtwerte für diese Größe werden anhand der Außer-Haus-Aktivitäten der Bevölkerung hergeleitet. Es werden vier Aktivitäten unterschieden:

Ausbildung: Wege von und zur Schule oder zum Ausbildungsort. Sie haben in der Regel ein hohes ÖPNV-Aufkommen und sind zeitlich und räumlich gut bündelbar.

Beruf: Wege von und zur Arbeitsstelle. Hier ist aufgrund der Verfügbarkeit von Pkw das Aufkommen im ländlichen Raum geringer, dennoch besteht zu den Arbeitsplatzzentren ein räumlich und teilweise auch zeitlich gut bündelbares Aufkommen.

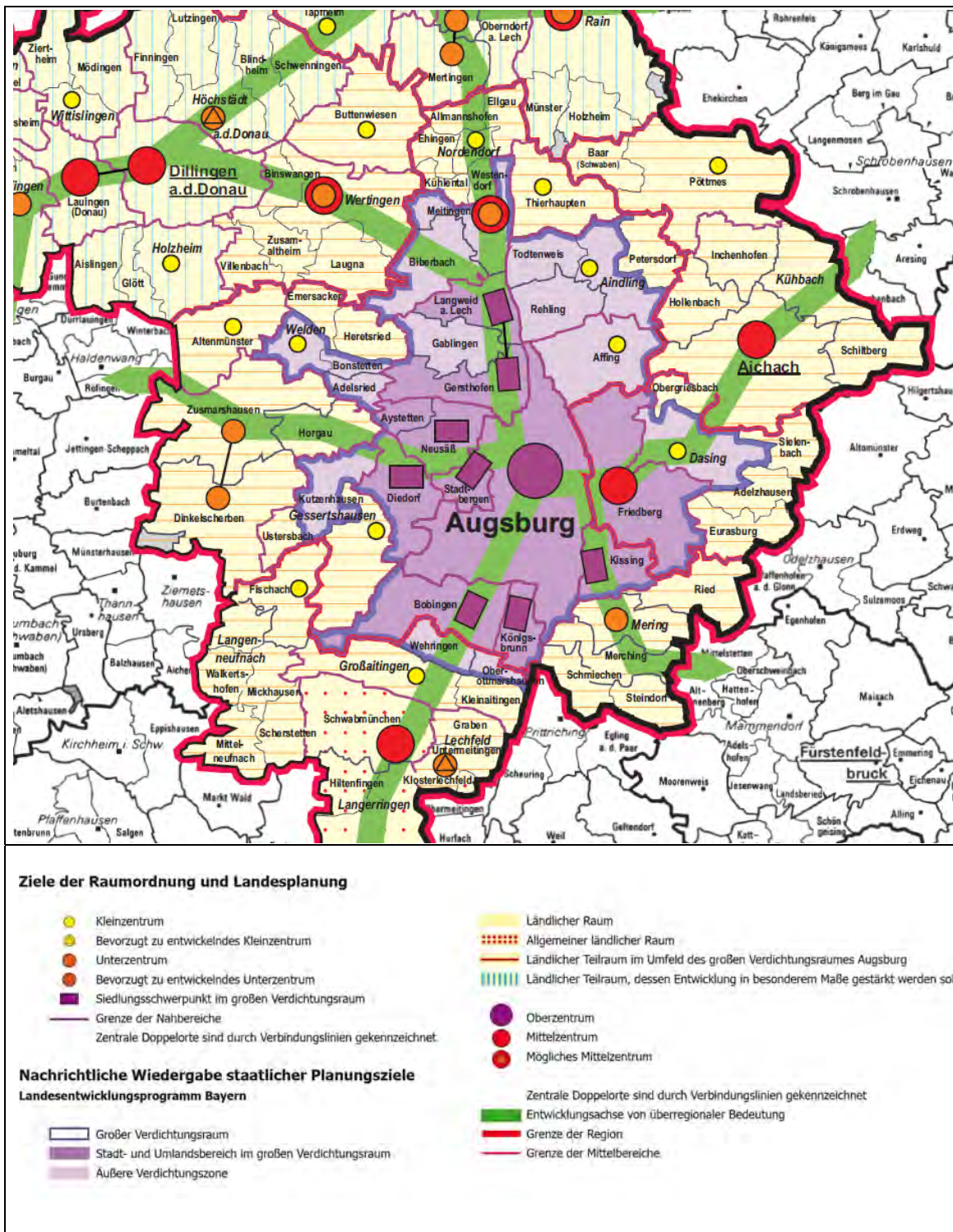
Versorgung: Wege zu Einkaufszwecken, Erledigungen bei Ämtern und Behörden, Arztbesuche und Ähnliches. Sie sind weniger bündelbar und finden größtenteils außerhalb der Zeiten statt, in denen der Schüler- und Berufspendlerstrom bedient wird. Die zeitlichen Vorgaben sind unterschiedlich und die Ziele können wechseln, je nachdem, ob zum Beispiel Behörden, Fachärzte, Fachgeschäfte oder Supermärkte aufgesucht werden.

Freizeit: Wege zu Freizeitaktivitäten. Diese sind in der Regel kaum bündelbar. Sie können in unterschiedlichen Tageszeiten liegen und bilden den Schwerpunkt der Wege am Abend und am Wochenende, vor allem an Sonn- und Feiertagen. Die Ziele können sehr unterschiedliche sein und reichen von abendlichen Besuchen der Zentren über Besuche in anderen Orten bis hin zu Wander- oder Fahrradausflügen fernab der Zentren.

Der ÖPNV kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht alle Mobilitätsbedürfnisse in gleichem Maße befriedigen. Im Bereich Ausbildung und Beruf, wo täglich gleiche Wege zur gleichen Zeit durchgeführt werden und die Nachfrage gebündelt auftritt (vor allem im Schülerverkehr), kann am ehesten ein attraktives Angebot geschaffen werden. Im Bereich Versorgung und stärker noch im Bereich Freizeit liegen räumlich und zeitlich sehr differenzierte Fahrtwünsche vor, sodass nicht überall und jederzeit ein gleichwertiges Angebot geschaffen werden kann. Im Regionalverkehr liegt der Schwerpunkt der Nachfrage im Ausbildungsverkehr.

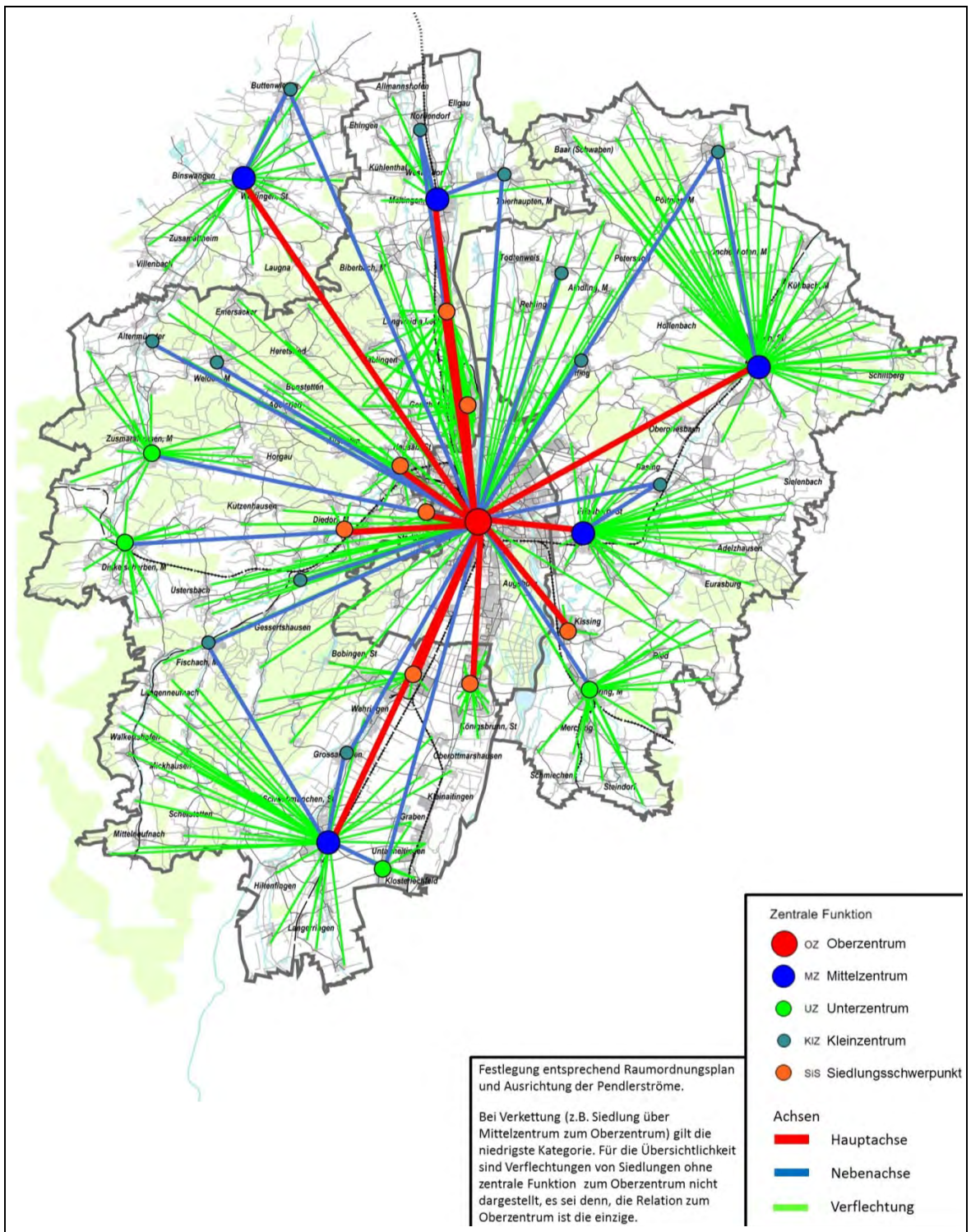
Zur Verortung dieser Nachfrageströme werden Relationskategorien erfasst, die sich an der Zentrenstruktur des Regionalplans (Abbildung 13) orientieren.

Dabei wurden mögliche Mittelzentren gleichwertig als Mittelzentren behandelt, zwischenzeitlich wurden diese mit dem neuen Landesentwicklungsprogramm (9/2013) auch als Mittelzentren aufgenommen. Auf den so definierten Haupt-, Nebenachsen und Verflechtungen lassen sich die aus den Aktivitäten abgeleiteten unterschiedlichen Nachfragestärken unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel abbilden. Während der Schülerverkehr in allen Kategorien eine hohe Nachfrage aufweist, trifft dies im Berufsverkehr bei Verflechtungen nicht mehr zu.



Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Stand 2007

Abbildung 13: Ausschnitt aus dem Regionalplan der Region Augsburg



Quelle: Darstellung PTV auf Basis des Raumordnungsplans und der Pendlerströme

Abbildung 14: Darstellung der Relationskategorien als Zentren mit ihren Achsen

Für den Versorgungsverkehr genügt auf Achsen bereits ein Grundangebot, auf Verflechtungen ist eine eingeschränkte Bedienung ausreichend, das heißt nur dort, wo es durch die Nachfrage gerechtfertigt ist, sollen Fahrten stattfinden. Für den Freizeitverkehr (vor allem am Wochenende und abends) kann eine komfortable Bedienung im Linienverkehr wegen der dispersen Nachfrage nicht mehr überall durchgeführt werden.

Für die einzelnen Bedienungskategorien werden Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeiten anhand der üblicherweise auftretenden Verkehrsnachfrage für die unterschiedlichen Aktivitäten abgeleitet. Diese Informationen werden als Mindestfahrtenangebot für den ÖPNV auf den unterschiedlichen Relationskategorien in den einzelnen Zeitscheiben in Tabelle 8 zusammengefasst.

Montag - Freitag																
Zeit	Vor 6.30		06.30 – 08.30		08.30 – 12.00		12.00 – 14.00		14.00 – 16.00		16.00 – 19.00		19.00 – 21.00		Nach 21.00	
Aktivität	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
Hauptachse																
Nebenachse																
Verflechtung																

Samstag								Sonntag	
Zeit	Vor 9.00		09.00 – 14.00		Nach 14.00		ganztags		
Aktivität	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	
Hauptachse									
Nebenachse			*	*					
Verflechtung									

★ Dazu siehe auch Kapitel 9.8. Planfall 7

Anforderung an Fahrtenzahl im Zeitraum

- Mehrere Fahrten pro Stunde / Taktung
- Mindestens 1 Fahrt / Stunde
- Mindestens 1 Fahrt / Zeitscheibe
- Mindestens 2 Fahrten / Zeitscheibe – bei Orten unter zwischen 200 und 500 EW 1 Fahrt / Zeitscheibe
- Fahrtennotwendigkeit im Einzelfall zu prüfen

Erreicht werden soll zentrale Haltestelle des Zentrums

Tabelle 8: Mindestfahrtenangebot auf den verschiedenen Relationskategorien je Zeitscheibe

Auf den Hauptachsen soll montags bis samstags eine mehrfache Bedienung in Last-richtung stattfinden. Auch abends und an Wochenenden sollen auf den Hauptachsen Fahrten angeboten werden. Sie sind häufig mit Schienenverkehrsmitteln bedient und weisen in der Realität eine erheblich höhere Bedienung auf, die auch bestehen bleiben soll. Die Bedienung auf den Nebenachsen weicht in ihren Anforderungen lediglich in der Fahrtenzahl in Rückrichtung in den Zeiten von 12.00 bis 14.00 Uhr und von 14.00 bis 16.00 Uhr von den Anforderungen an die Hauptachsen ab. Bei den Verflechtungen konzentriert sich die Bedienung auf die Hauptverkehrszeiten.

Bedeutung für die Schwachstellenanalyse:

Da viele Verkehrsrelationen von mehreren Linien bedient werden, soll die Bewertung des ÖPNV-Angebots nicht allein aus einer Betrachtung von Strecken und Linien erfolgen, sondern anhand der kategorisierten Quell-Ziel-Relationen, welche die Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsraum repräsentieren. Die Bedienungshäufigkeit wird auf die definierten Mindestanforderungen hin überprüft. Wenn aufgrund der örtlichen Nachfragestruktur das Angebot über diesen Mindestanforderungen liegt, so bleibt dies von der Analyse unberührt.

Bei erkennbaren Mängeln ist im Einzelfall zu prüfen, ob eine Bedienung mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist.

7.4 Qualitätsstandards

Der Verbund schafft künftig einen verbundweiten Rahmen für die Verkehrsunternehmen durch die Anwendung einheitlicher Standards, Regeln, Techniken und Prozesse zum Zweck der Integration der Verkehre, inklusive Entwicklung und Abstimmung verbundweit geltender Standards und Schaffung möglichst einheitlicher Nutzungsvoraussetzungen für die Fahrgäste.

Im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Marketing erarbeitet der Verbund künftig Richtlinien für ein einheitliches Vertriebssystem und für eine einheitliche Kundenbetreuung und wirkt auf ihre einheitliche Anwendung hin. Der Verbund entwickelt ein strategisches Konzept für die verbundweite und einheitliche Vermarktung des ÖPNV und die Kommunikation des Angebotes und sorgt für die Umsetzung. Der Verbund plant das Verbundmarketing der Gesellschaft und setzt es um.

Die Qualitätsstandards wurden in den Nahverkehrsplänen 2006 - 2011 des AVV in unterschiedlicher Ausprägung definiert. Für den Stadtverkehr Augsburg wurden detaillierte, weitreichende Anforderungen aufgestellt, die inzwischen auch zum Großteil umgesetzt werden konnten. Sie sind im Kapitel 7.4.1 dargestellt und hinsichtlich ihrer Umsetzung und weiteren Gültigkeit bewertet. Die Anforderungen an den AVV-Regionalbusverkehr wurden im Nahverkehrsplan der Landkreise in Ansätzen definiert. In Kapitel 0 werden einheitliche Qualitätskriterien für den AVV-Regionalbusverkehr definiert, die richtungsweisend für die Entwicklung der Qualität des ÖPNV sein sollen.

Rechtliche Grundlagen zur Barrierefreiheit

Die Berücksichtigung der Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen findet sich in einer Vielzahl an Gesetzen auf Bundes- und Landesebene wieder. In jüngster Vergangenheit wurden diese Belange in der Novellierung des PBefG mit der Nennung eines konkreten Umsetzungszeitpunkts mit einem hohen Stellenwert versehen.

Das zum 01.01.2013 novellierte PBefG sieht zum Thema Barrierefreiheit folgendes vor:

- » PBefG § 8 Absatz 3 Satz 3: „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.“
- » Satz 4: „Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“

Grundsätzlich kann diese Vorgabe vom Land eingeschränkt werden, PBefG § 62 Absatz 2 besagt: „Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“ Seitens des Freistaats Bayern bestanden bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans noch keine Ausführungen hierzu.

Mögliche Gründe für Ausnahmetatbestände sind nach Ansicht der im AVV zusammengeschlossenen Aufgabenträger unter anderem vorhanden, wenn

- » verkehrliche (zum Beispiel Verkehrsbehinderung durch eine Kaphaltestelle) und verkehrstechnische Gründe (aufgrund der Gesetzeslage, Abstimmung mit Anordnungsbehörde und Polizei) gegen einen Umbau sprechen
- » der Umbau einer Haltestelle wegen baulichem Aufwand wirtschaftlich nicht umsetzbar ist (unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Dringlichkeit)
- » der Umbau einer Haltestelle aus konstruktiven und/oder technischen Gründen nicht möglich ist (zum Beispiel eine parallele Anfahrt der Haltestelle nicht möglich ist)
- » der Umbau einer Haltestelle aus Naturschutzgründen nicht möglich ist
- » der Umbau einer Haltestelle aus stadtgestalterischen Gründen nicht möglich ist
- » in private Grundstücke beziehungsweise Rechte (Baugrund, Grundstückszufahrten) eingegriffen werden muss
- » Haltestellen nicht im regulären Tagesbetrieb angefahren werden (Bedarfs-, Ersatz- und Nachtbushaltestellen)
- » Haltestellen nicht auf Dauer Bestand haben
- » Haltestellen niedrig frequentiert sind

In der weiteren Nahverkehrsplanung sind, nach Abstimmung mit den jeweiligen Fachbereichen, die konkreten Ausnahmen zu nennen. Die Umsetzung im Detail hängt von den zuständigen Straßenbaulastträgern (in der Regel die Gemeinden) ab.

Bei der Benennung konkreter Ausnahmen und der Umsetzung im Detail sind die unterschiedlichen Situationen im Verbundgebiet zu berücksichtigen. Dies spiegelt sich bereits bei den heutig gültigen beziehungsweise in diesem Nahverkehrsplan nun neu festgelegten Standards wider, die für die Stadt Augsburg und den restlichen Verbundraum unterschiedliche Detailtiefen haben.

7.4.1 Die Qualitätsstandards für den Stadtverkehr Augsburg

Folgende Qualitätsstandards wurden für den Stadtverkehr Augsburg aufgestellt. Ihre Umsetzung oder ihr Erfüllungsgrad sind beschrieben.

Qualitätsstandards Stadt Augsburg und Stand der Umsetzung	
Qualitätsstandards (NVP 2006–2011)	Status 2013
Haltestellen	
Festlegung / Beschreibung von Standards	
» Sitzgelegenheit und Wetterschutz an allen Straßenbahn- und wichtigen Bushaltestellen	» Definition „wichtige Bushaltestelle“: Bushaltestelle mit mehr als 100 Einsteigern pro Tag » Erfüllungsgrad: 80 %
» Optische und akustische dynamische Echtzeit-Information an allen Straßenbahn- und wichtigen Bushaltestellen	» Definition „wichtige Bushaltestelle“: Bushaltestelle mit mehr als 500 Einsteigern pro Tag » Erfüllungsgrad: 94 % für Straßenbahnhaltestellen ab 100 Einsteigern pro Tag und Bushaltestellen ab 500 Einsteigern pro Tag

Qualitätsstandards Stadt Augsburg und Stand der Umsetzung	
Qualitätsstandards (NVP 2006–2011)	Status 2013
	» Information bei Störungen
» Zuwege zu Haltestellen sind gesichert, barrierefrei, einsehbar und beleuchtet zu gestalten	» Wird vom Straßenbaulastträger sichergestellt
» Sukzessiver barrierefreier Ausbau der Straßenbahnhaltestellen im Bestand	» Zum Vollzug des novellierten PBefG legen die swa ein Programm für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen bis 2021 auf.
» Die Reinigung und Sicherung der Haltestellen übernimmt das Verkehrsunternehmen	» Reinigungskonzept wird eingehalten
» Barrierefreier Ausbau der neuen Straßenbahnhaltestellen nach DIN EN 18030	» Ja, wird eingehalten, gilt auch für Bushaltestellen.
» Sukzessiver barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen dort, wo die Haltestellen auf Dauer Bestand haben	» Zum Vollzug des novellierten PBefG legen die swa ein Programm für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen bis 2021 auf. Das Haltestellenausbauprogramm wird im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umgesetzt
» Abfallbehälter	» An 96 % der Bus- und Straßenbahnhaltestellen vorhanden
Fahrzeuge	<i>Die Busse sind zu 100 % niederflurig, die Straßenbahnen zu 90 %. Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen wird stets die gültige Richtlinie zugrunde gelegt. Die im Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg geforderten Standards bezüglich Umweltfreundlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit werden erfüllt.</i>
Barrierefreiheit	
» Busse: Flotte vollständig barrierefrei / behindertengerecht (niederflurig, Hublift oder Rampe)	» 100 % niederflurig
» Straßenbahnen: Flotte ab 2015 vollständig niederflurig / barrierefrei / behindertengerecht	» 90 % niederflurig
Fahrzeuganschaffung	
» Busneuanschaffungen nach Richtlinie 2001/85/EG	» Die geforderte Richtlinie wird eingehalten; es wird stets die neueste Richtlinie zugrunde gelegt
» Alter der Busse beträgt durchschnittlich höchstens 10 Jahre	» Durchschnittsalter liegt aktuell bei 9 Jahren
» Alter der Straßenbahnen beträgt durchschnittlich höchstens 11 Jahre	» Durchschnittsalter liegt aktuell bei 8 Jahren
» Akustische und optische Bordinformationssysteme in allen Fahrzeugen	» Ja
» Erfüllung gesetzlich geforderter Sicherheitsstandards	» Ja
» Gewährleistung der Fahrzeugsauberkeit in ausreichendem Maße	» Reinigungskonzept wird eingehalten; die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Sauberkeit wird regelmäßig im Rahmen von Kundenzufriedenheitsbefragungen erhoben; Testkundenanalysen nach DIN 13816 sind geplant

Qualitätsstandards Stadt Augsburg und Stand der Umsetzung	
Qualitätsstandards (NVP 2006–2011)	Status 2013
Anschlussicherung	
An relevanten Verknüpfungspunkten ist die Anschlussicherung zu berücksichtigen. Gemäß der Festlegung der Qualitätskriterien sind bei der Anschlussicherung folgende Anforderungen einzuhalten:	Die technischen Voraussetzungen zur Erfüllung der im Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg festgelegten Standards bezüglich Anschlussicherung und Pünktlichkeit sind gegeben.
» Die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel soll an den definierten Verknüpfungspunkten 5 Minuten nicht überschreiten ⁶	» Ja, aber von 36 möglichen Anschlussbeziehungen sind derzeit 12 datentechnisch versorgt
» Bei Linien mit geringer Fahrtenzahl soll auf den Anschluss gewartet werden (sofern dadurch nicht Folgeanschlüsse gefährdet werden)	
» Die letzte Umsteigebeziehung des Tages muss sichergestellt werden	
Fahrplanstabilität	
Gewährleistung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit mit dem Ziel der Einhaltung des gültigen Fahrplans unter Einhaltung der Anforderungen der Anschlussicherung und Förderung des Verkehrsflusses mit folgenden Elementen:	Ein swa-Fahrzeug ist pünktlich, wenn es zwischen einer Minute Verfrühung und drei Minuten Verspätung fährt
Festlegung / Beschreibung von Standards	
» Sender zur Lichtsignalbeeinflussung	» An allen Fahrzeugen vorhanden (einschließlich Omnipart); Kreuzungen sind präferenziert
» Steuerung des ÖPNV-Betriebes	» Über die Leitstelle, unterstützt durch ITCS
• Betreiben eigener rechnergesteuerten Betriebsleitstelle mit systemübergreifender Verknüpfung (Regionalbus/SPNV)	• DEFAS ist in Betrieb; die Darstellung der Regionalbuslinien ist nicht an allen DFI-Anzeigern möglich
• Zuverlässiger Sprechfunk zwischen Fahrpersonal und Disponenten	• Vorhanden
Personal	
Das Personal ist so einzusetzen, dass an Stellen mit Kundenkontakt folgende Merkmale erfüllt werden:	Das Fahrdienstpersonal erfüllt die im Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg geforderten Kriterien.
» Deutschsprachig	» Muss im Einstellungstest nachgewiesen werden
» Tarif- und Fahrplanauskünfte	» Erfüllt
» Ortskenntnis (wichtige Einrichtungen und touristische Ziele)	» Erfüllt
» Ordentliches und einheitliches Erscheinungsbild, kundenfreundlich	» Laut Kleiderordnung; Überprüfung durch die Zivilkontrolle

⁶ Für die Relationen in das Umland und damit den Umstieg auf eine Linie mit größerer Fahrzeugfolgezeit gilt die Anschlussicherung für den im Fahrplan abgestimmten Kurs der kommunalen Linie mit der regionalen Linie.

Qualitätsstandards Stadt Augsburg und Stand der Umsetzung	
Qualitätsstandards (NVP 2006–2011)	Status 2013
Service, Kommunikation und Beschwerdemanagement	<i>Informationen über die Leistungen der AVG können von zu Hause aus (per Telefon beziehungsweise Internet) oder direkt vor Ort (an der Vertriebsstelle, im Fahrzeug oder im Kundencenter) eingeholt werden. Der im Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg geforderte Servicestandard wird erfüllt.</i>
Es sind grundsätzlich Serviceleistungen und Informationen über alle nachfolgend genannten Wege anzubieten:	Informationen werden ständig aktuell gehalten
» Stationär: Kundencenter, Vertriebsstelle	» Vorhanden
» Telefon	» Erfüllt
» Internet/E-Mail	» Erfüllt
» Im Fahrzeug	» Erfüllt
Das Angebot ist angelehnt an die Wünsche der Kunden auszubauen	
Festlegung / Beschreibung von Standards	
» Service + Kommunikation	
Stationärer Service: Kundencenter, Beschwerdemanagement, Fundbüro, Erstattungsverfahren	» Vorhanden; Prozesse installiert
Telefonischer Service: vereinheitlichte Servicenummer	» Vorhanden; Prozesse installiert
Umfangreiches Angebot im Internet (Fahrplan- und Tarifauskunft, Information, Fahrkartenservice, Kontaktadressen)	» Vorhanden
Service im Fahrzeug, zum Beispiel Fahrer erteilt einfache Auskünfte	» Wird geschult und halbjährlich überprüft
» Beschwerdemanagement	
Gewährleistung eines einfachen Zugangs unter anderem durch eindeutige Nennung von Ansprechpartnern, Erreichbarkeit während eines akzeptablen Zeitraumes	» Prozesse installiert; Erreichbarkeit bis 22.00 Uhr
Bearbeitung innerhalb einer festgesetzten Frist von zwei Wochen	» Prozesse installiert
Information zu Fahrtverbindungen und Tarifen	
Die Informationen sollen grundsätzlich umfassend und verständlich, leicht zugänglich und gut wahrnehmbar sowie verbundeneinheitlich – in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen – aufbereitet sein.	Das Basisprogramm zu den Reiseinformationen sowie die Informationen zu den weiteren Tarifangeboten sind mit dem AVV abgestimmt und werden über die oben genannten Vertriebswege zur Verfügung gestellt.
Angestrebt wird eine Fahrgastinformation in Echtzeit	Handyticketing und Handyfahrplanauskunft verfü-

Qualitätsstandards Stadt Augsburg und Stand der Umsetzung	
Qualitätsstandards (NVP 2006–2011)	Status 2013
und unter Benutzung aller moderner Medien (Internet und Mobilfunklösungen)	bar
Festlegung / Beschreibung von Standards	
» Erstellung, Pflege und kundenorientierte Weiterentwicklung eines Internetauftrittes inkl. elektronischer Fahrplanauskunft (EFA)	» Vorhanden
» Haltestellenaushang von Fahrplan (im PBefG vorgeschrieben), Tarifinformationen, Liniennetzplan und Umgebungsstadtplan	» An allen Haltestellen vorhanden
» Dynamische Echtzeit-Information an allen Straßenbahn- und wichtigen Bushaltestellen (siehe Haltestellenausstattung)	» Siehe oben
» Akustische und optische Bordinformationssysteme in allen Fahrzeugen	» Siehe oben
» Aushang von Liniennetzplan und Linienband mit Haltestellenamen in den Fahrzeugen	» Vorhanden
Vertrieb	
Der Vertrieb soll verbundeinheitlich, flächendeckend und in Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen gestaltet werden, sodass dem Kunden der einfache Erwerb der Tickets ermöglicht wird.	Die für den Vertrieb gültigen Servicestandards (laut Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg) werden erfüllt.
Festlegung / Beschreibung von Standards	
» Vorverkaufsstellen mit Beratungsfunktion	» Vorhanden
» Vertriebliche Flexibilität durch Vertriebstechnik und Vertriebswege	» Fahrscheinverkaufsautomaten an allen Straßenbahnhaltestellen, elektronische Fahrausweisdrucker in den Bussen, elektronischer Fahrschein auf der Karocard, Handyticket, zukünftig: VDV-KA
Wirtschaftliche Effektivität des Vertriebs	
» Vereinheitlichung eines Sockelangebotes für den Vertrieb in Fahrzeugen	» Erfüllt
» Stärkung der Kundenbindung durch geeignete vertriebliche Maßnahmen	» E-Ticket auf Karocard
» Bargeldloser Zahlungsverkehr	» Im Kundencenter kann das Ticket mit EC-Karte bezahlt werden, am Fahrscheinautomat ist die Zahlung mit EC-Karte, Kreditkarte und Chipkarte möglich
» Vereinheitlichung der Gestaltung und der Benutzerführung an Fahrausweisautomaten	» Erfüllt; modernisiert mit großen Touchscreens
» Vereinheitlichung des Konzepts zur Gestaltung und Ausstattung der Verkaufsstellen (Wiedererkennungseffekt)	» Erfüllt
» Fahrausweiskontrollen zur Einnahmensicherung	» Erfüllt

Qualitätsstandards Stadt Augsburg und Stand der Umsetzung	
Qualitätsstandards (NVP 2006–2011)	Status 2013
Sicherheit	
Das Sicherheitskonzept soll aus Komponenten der aktiven elektronischen und der persönlichen Überwachung sowie unter dem Aspekt der subjektiven Sicherheit bestehen.	Mit der Notruffunktion an rund 92 % der Fahr-scheinautomaten ist die avg Vorreiter bei der Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste an den Haltestellen. Es erfolgen täglich ein automatischer Selbsttest sowie eine Sichtprüfung der Kamerabil-der. Eine tiefer gehende mechanische Überprüfung erfolgt im vierteljährlichen Turnus.
Festlegung / Beschreibung von Standards	
» Haltestellenbereiche sind ausreichend zu be-leuchten	» Alle Haltestellen sind beleuchtet, „ausreichend“ ca. 70 % (weitere Nachrüstungen bei Bedarf be-ziehungsweise Beschwerden)
» Meidung optisch abgetrennter Aufenthaltsräume, Herstellung von Transparenz	
» Gute Ein-/Ausstiegsmöglichkeiten	» Siehe Punkt „Fahrzeug“
» Kontaktmöglichkeiten zum Fahrpersonal	» Vorhanden
Umweltstandards	
Der Bereich der Qualitätsstandards im Umweltbe-reich gliedert sich in Lärm und Schadstoffe. Die genannten Kennwerte sind einzuhalten.	Die geforderten Umweltstandards bezüglich Lärm- und Schadstoffemissionen von Fahrzeugen sowie Schulung und Umweltmanagement werden erfüllt.
Festlegung / Beschreibung von Standards	
» Lärm	
Bei Neufahrzeugen max. 77 dB(A) bei einer Motorleistung >150 kW (beziehungsweise max. 75 dB(A) bei einer Motorleistung <150 kW)	» Zugelassen sind die Fahrzeuge mit dem noch gültigen Geräuschgrenzwert von 80 dB(A)
Lärmarme Reifen, 71 dB(A) beziehungs-weise an Antriebsreifen 75 dB(A)	» Die gültigen Grenzwerte nach Richtlinie 2001/43 für Lkw- und Busreifen werden laut Hersteller eingehalten
Straßenbahnen (Rasengleis, Schienenschlei-fen, Schallabsorber, Unterschottermatten zur Körperschalldämmung, soweit baulich und technisch machbar und sinnvoll)	» Erfüllt
» Abgase, Feinstäube	
EEV-Standard bei neuen Bussen – 0,02 g Partikel (PM), 2,0 g Stickoxide (NOx) je kWh	» EEV-Standard wird bei neuen Bussen eingehalten
Sukzessive Umstellung der Busflotte auf den EEV-Standard; Ziel in 2008 75 %, in 2010 90 % der Fahrzeuge	» Aktuell erfüllen 67 % der Busse den EEV-Standard
Nachrüstung der Dieselfahrzeuge mit Parti-kelfilter (CRT) bis 2008	» 100 % Gasbusse

Qualitätsstandards Stadt Augsburg und Stand der Umsetzung	
Qualitätsstandards (NVP 2006–2011)	Status 2013
Fahrschulung zur treibstoffsparenden Fahrweise	» Erfüllt
» Ein betriebliches Umweltmanagement (EMAS II oder DIN EN 14001) ist zu führen	» Erfüllt
Qualitätsmanagement	
Ein Qualitätsmanagement in Anlehnung an die DIN EN 13816 ist zu betreiben und soll die folgenden Punkte abdecken:	Im Aufbau
» Kundenanalyse	» CSS-Analysen werden regelmäßig durchgeführt » Die Durchführung von kontinuierlichen Testkundenanalysen ist geplant
» Untersuchung Verkehrsunternehmen	» Prozesskennzahlen wurden definiert
» Festlegung von Qualitätsniveaus	» Es existiert eine Qualitätsbroschüre
» Aktionsplan bei festgestellten Mängeln zur Optimierung der Zielerreichung	» Analog zur DIN EN 13816

Tabelle 9: Qualitätsstandards Stadt Augsburg und Stand der Umsetzung

7.4.2 Die Qualitätsstandards für den AVV-Regionalbusverkehr

Die Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan 2006–2011 sollen mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan vereinheitlicht und verbessert werden.

Grundlage für die Qualitätsdefinition ist die gemeinsame „Benutzeroberfläche“ für die Fahrgäste im AVV, die neben der Wiedererkennbarkeit der AVV-Angebote auch die Informationsmedien, Vertrieb, Ausstattung und Kennzeichnung beinhaltet.

Ziel ist ein vergleichbares Leistungsniveau im AVV-Gebiet im Hinblick auf Fahrzeuge, Haltestellen, technische Ausstattung und Barrierefreiheit unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik. Dazu gehört ein einheitliches Design für Fahrzeuge und Haltestellen. Das Ziel eines vergleichbaren Leistungsniveaus betrifft ebenso das Fahrpersonal hinsichtlich Erscheinungsbild, Kenntnis und Umgang mit Fahrgästen.

Im Folgenden werden die einzelnen Kriterien dazu genannt. Die genaue Bestimmung der Qualitätsniveaus wird darauf aufbauend in den zukünftigen Verkehrsdurchführungsverträgen definiert.

Klar zu trennen sind dabei die kurzfristig verbindlichen Maßnahmen von den mittelfristig zu sehenden Maßnahmen im Sinne einer Absichtserklärung.

Kurzfristig verbindliche Maßnahmen

Ab dem 01.01.2016 werden die AVV-Regionalbusleistungen stufenweise in den Wettbewerb überführt. Die qualitativen Anforderungen werden von Vergabestufe zu Vergabestufe höher angesetzt.

In der ersten Vergabestufe zum 01.01.2016 sind folgende qualitative Anforderungen zu erfüllen:

Fahrzeuge

» Barrierefreie Ausstattung der Fahrzeuge, insbesondere

- Niederflurbusse mit Rampe/Kneeling gemäß Richtlinie 2007/46 EG (Fahrzeugklasse I und II)
- Stellfläche für Rollstühle und Kinderwagen sowie Klappsitze für Begleitpersonen) entsprechend Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

» Weitere Ausstattung der Fahrzeuge:

- Klimaanlage
- Elektronische Fahrausweisdrucker, Möglichkeiten zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen nach aktuellem Stand der Technik
- Verkauf des gesamten AVV-Fahrausweissortiments inklusive elektronischer Abrechnung
- Fahrgastinformationseinrichtungen sowohl optisch als auch akustisch
- Die jeweils bei der Beschaffung höchstmögliche Abgasnorm ist einzuhalten
- Möglichst hohe Sitzplatzanzahl

- » Anschluss aller Fahrzeuge an ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL), unter anderem zur Sicherstellung von Anschlüssen und zur Generierung von Echtzeitdaten.

Haltestellen:

- » Gestaltungsvorgaben der Verbundgesellschaft bezüglich Fahrgastinformation und Haltestellenmast sind anzuwenden

Personal:

- » Das Personal ist so einzusetzen, dass an Stellen mit Kundenkontakt folgende Merkmale erfüllt sind:
- Für eine Kommunikation mit dem Fahrgast ausreichende Deutschkenntnisse in Wort und Schrift
 - Vorhandenes Wissen für Tarif- und Fahrplanauskünfte
 - Ortskenntnisse (etwa bei wichtigen Einrichtungen und touristischen Zielen)
 - Ordentliches und einheitliches Erscheinungsbild
 - Kundenfreundlicher Umgang mit den Fahrgästen

In der nächsten Vergabestufe zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 sind bei den eingesetzten Fahrzeugen die Gestaltungsvorgaben der Verbundgesellschaft anzuwenden.

Weitere verbindliche Qualitätsmerkmale werden sukzessive für die einzelnen Vergabestufen erarbeitet und über die Verkehrsdurchführungsverträge zur Anwendung gebracht.

Mittel- und langfristige Maßnahmen

Als mittel- und langfristiges Ziel soll ein einheitliches Erscheinungsbild der Haltestellen erreicht werden. Sind Gestaltungsvorgaben der Verbundgesellschaft bezüglich Fahrgastinformation und Haltestellenmast an die Verkehrsunternehmen adressiert und über die Verkehrsdurchführungsverträge direkt beeinflussbar, so sind die Adressaten für die Haltestellen an sich, inklusive Wetterschutz, Sitzgelegenheit etc., die zuständigen Baulastträger, in der Regel die Gemeinden. Auf diese ist der Einfluss der Aufgabenträger des ÖPNV und des AVV nur mittelbar.

Durch die Definition von verbundweit gültigen Standards für die Haltestellenausstattung soll den Gemeinden eine Entscheidungshilfe bei Neu- und Umbaumaßnahmen gegeben werden können.

Hierzu erarbeitet der Verbund zusammen mit den Aufgabenträgern gemäß den Vorgaben des PBefG Standards für die qualitative Ausstattung der AVV-Regionalbushaltestellen. Je nach Bedeutung sind diese unterschiedlich zu kategorisieren. Eingang in diese Kategorisierung finden insbesondere

- die Ein-/Aussteigernachfrage
- die Funktion als Umsteigehaltestelle

Im Ergebnis sollen dabei auch Ausstattungsmerkmale für eine Barrierefreiheit in unterschiedlicher Ausprägung definiert werden.

7.5 Verkehrsträgerübergreifende Anforderungen: Anschlussqualität entsprechend NVP 2006–2011

Die Anschlüsse von Regionalbahnen und Straßenbahnen zu anschließenden Bussen sind mit kurzen Wartezeiten herzustellen. Dies ist bei der dichten Taktung der Straßenbahnen in der Regel gegeben, in Verkehrszeiten weniger dichter Taktungen sind die Anschlüsse anzupassen.

Sichere Anschlüsse sind dort, wo kein dicht vertaktetes Fahrtenangebot vorliegt, ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Die Anschlussssicherung ist sowohl zwischen Bussen als auch zwischen Bus und Straßenbahn sowie zwischen Bus und Regionalzug unter Berücksichtigung der Lastrichtung zu gewährleisten.

Zur Sicherung der Anschlüsse sind rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL) einzusetzen, um eine flächendeckende Sicherung der Anschlüsse zu ermöglichen.

8 Angebotsanalyse

In der Angebotsanalyse erfolgte getrennt für die Region und die Stadt Augsburg der Abgleich zwischen Anforderungsprofil und ÖPNV-Angebot bezogen auf die dafür festgelegten Kriterien.

Ziel war die Ausweisung von Schwachstellen im ÖPNV-Angebot als Basis für die Definition von Maßnahmenvorschlägen zur Behebung dieser Mängel.

Das bestehende Angebot ist weitestgehend an die Erfordernisse und die zu erwartende Nachfrage angepasst. Es zeigen sich nur wenige Mängel (siehe unten).

Nicht jeder festgestellte Mangel muss zu Maßnahmen führen. So können Anforderungen an Schnelligkeit einer Feinerschließung entgegenstehen oder die Möglichkeit der Nutzung von schnellen Schienenverbindungen die Umsteigehäufigkeit erhöhen, da Zubringerverbindungen oder Brechungen nötig werden. Außerdem können in schwach besiedelten Gebieten die Nachfragepotenziale so gering sein, dass Mängel in der Bedienung in Kauf genommen werden müssen. Um den ÖPNV mit vertretbarem finanziellem Aufwand gestalten zu können, muss daher abgewogen werden, welche Mängel beseitigt werden können.

Überblick Methodik

Grundsätzlich wurde für alle Mindestanforderungen eine Untersuchung im Netzmodell und mithilfe von Datenbanken durchgeführt. Soweit grafische Auswertungen nicht ausreichten, wurden für alle relationsbezogenen Auswertungen alle Quell-Ziel-Relationen im Untersuchungsraum in eine Datenbank aufgenommen und 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 untersucht 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 den projektbegleitenden Arbeitskreisen und im arbeitsbegleitenden Ausschuss diskutiert. Angebote, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, bleiben von der Analyse und Maßnahmendefinition unberührt.

8.1 Erschließung

Die in Kapitel 7.3.1 und 7.2.1 definierten Vorgaben wurden getrennt für die Stadt Augsburg und die Region im PTV-Visum-Netzmodell ausgewertet.

8.1.1 Erschließung in der Stadt Augsburg

Die Analyse der Stadtteilzentren hinsichtlich ihrer Erschließung zeigt keinen Mangel auf. Bei der Untersuchung aller bebauten Gebiete der Stadt Augsburg konnte nur eine Erschließungslücke im Sheridan-Park identifiziert werden.

Die Einzugsbereiche sind in Abbildung 15 dargestellt.

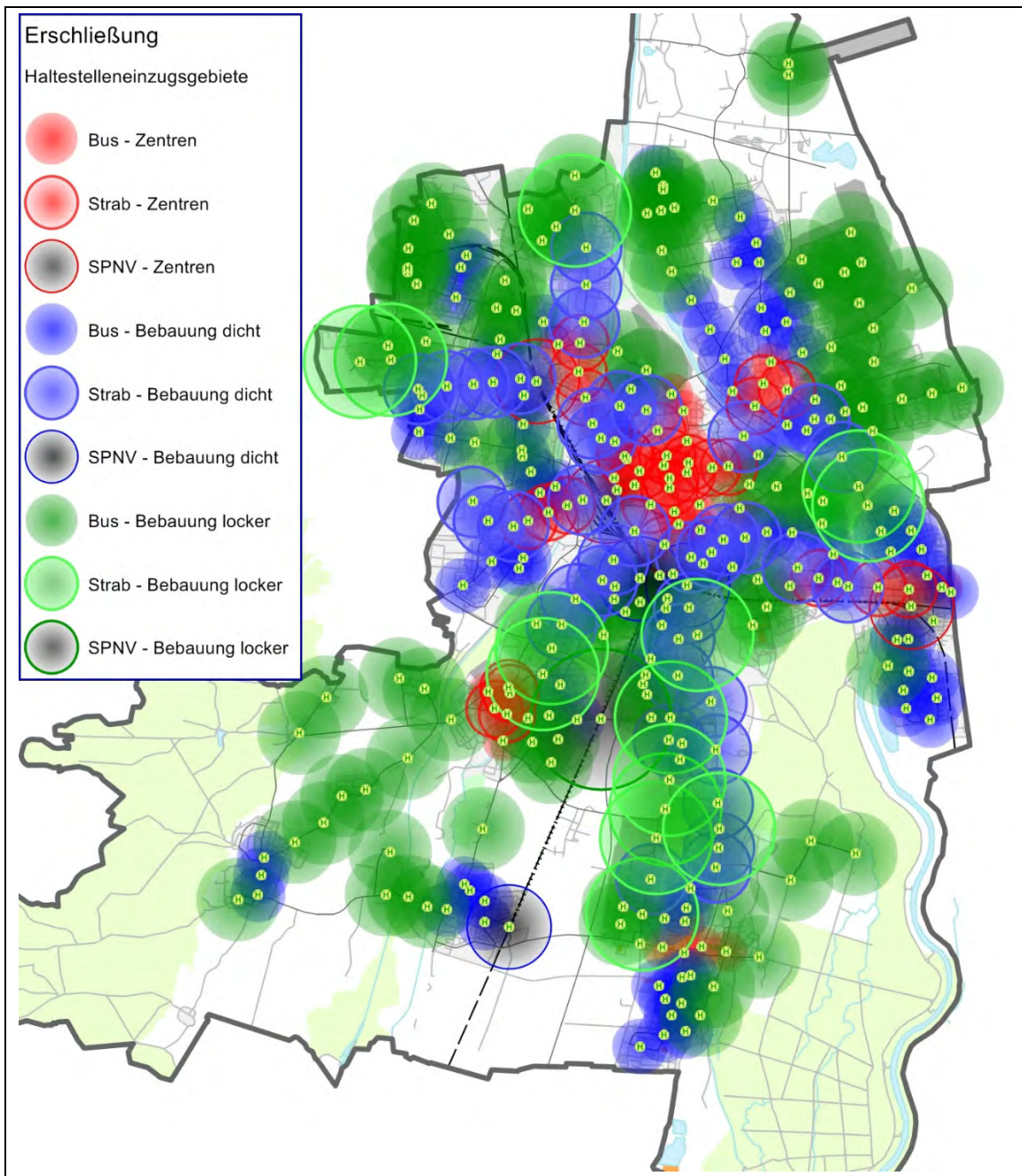


Abbildung 15: Haltestelleneinzugsbereiche Stadt Augsburg (Stand 2011)

8.1.2 Erschließung in der Region

Die Siedlungsgebiete der Region sind im Allgemeinen gut erschlossen, lediglich 14 Erschließungslücken in folgenden Orten sind näher zu untersuchen:

Landkreis Dillingen a.d.Donau:

» Wertingen Nord-West

Landkreis Augsburg

» Kutzenhausen (Erschließung heute nur durch den außerorts liegenden Bahnhof)

- » Diedorf Süd-West
- » Schwabmünchen
- » Untermeitingen Nord und Gewerbegebiet mit PM
- » Bobingen Gewerbegebiet
- » Gersthofen Stifetersiedlung

Landkreis Aichach-Friedberg

- » Aichach Wohngebiet „Am Plattenberg“
- » Friedberg Stätzling
- » Friedberg „Business-Park“
- » Kissing nordöstlicher Bereich und Gewerbegebiet im Süden

8.2 Fahrtenhäufigkeit, Taktung

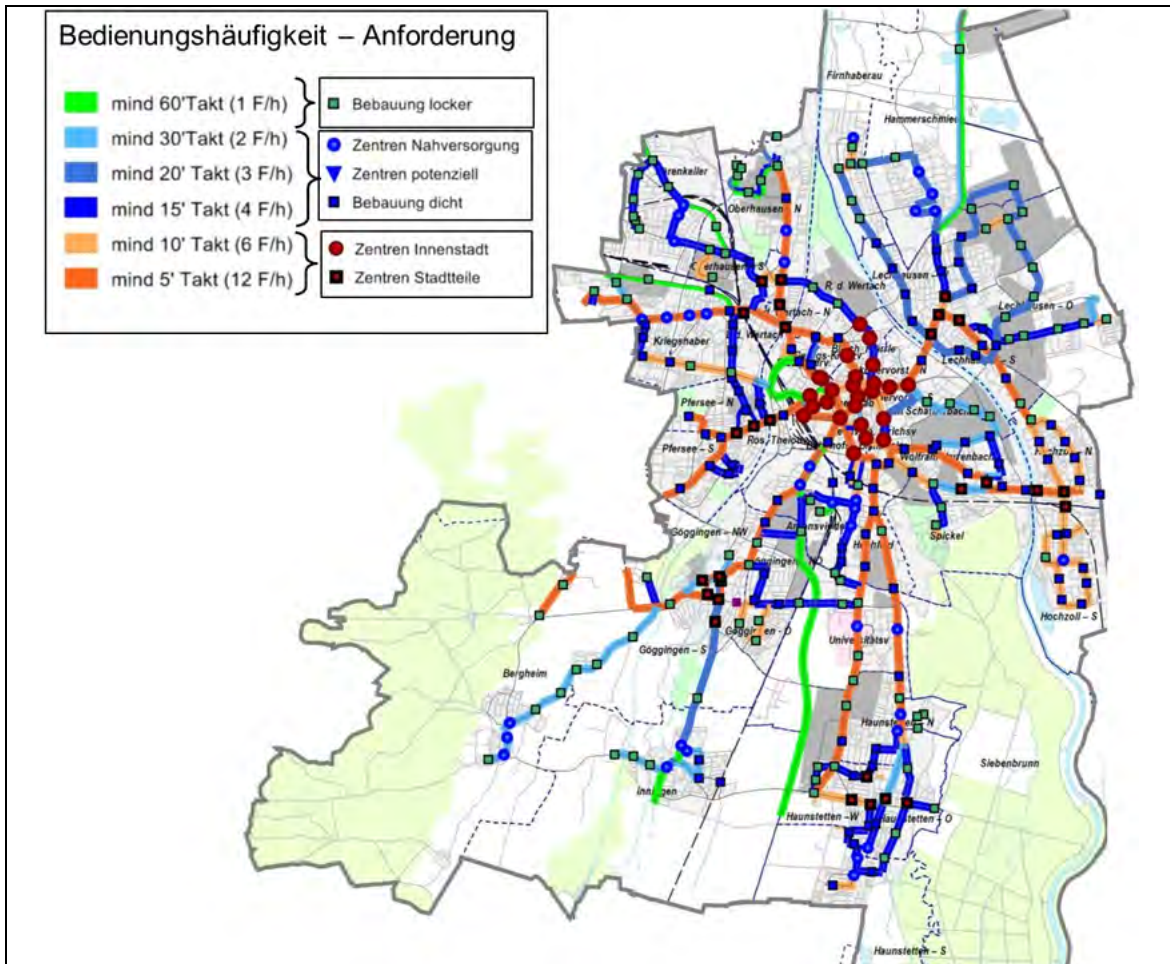
Methodik

Entsprechend den im Anforderungsprofil festgelegten Höchstbeförderungszeiten zu den Versorgungszentren wurden für alle Haltestellen Beförderungszeiten grafisch dargestellt und ausgewertet. Die Beförderungszeiten zu den Zentren umfassen die Fahrzeiten und die Umsteigezeiten.

8.2.1 Fahrtenhäufigkeit in der Stadt Augsburg

Die Fahrtenhäufigkeit wurde auf allen Strecken entsprechend den Vorgaben aus dem Anforderungsprofil untersucht. Hierzu wurden entsprechend der zentralen Bedeutung und der Einwohnerdichte die Fahrtenzahlen dargestellt (siehe Abbildung 16).

Es zeigt sich, dass das Stadtgebiet überall in ausreichender Form bedient wird.

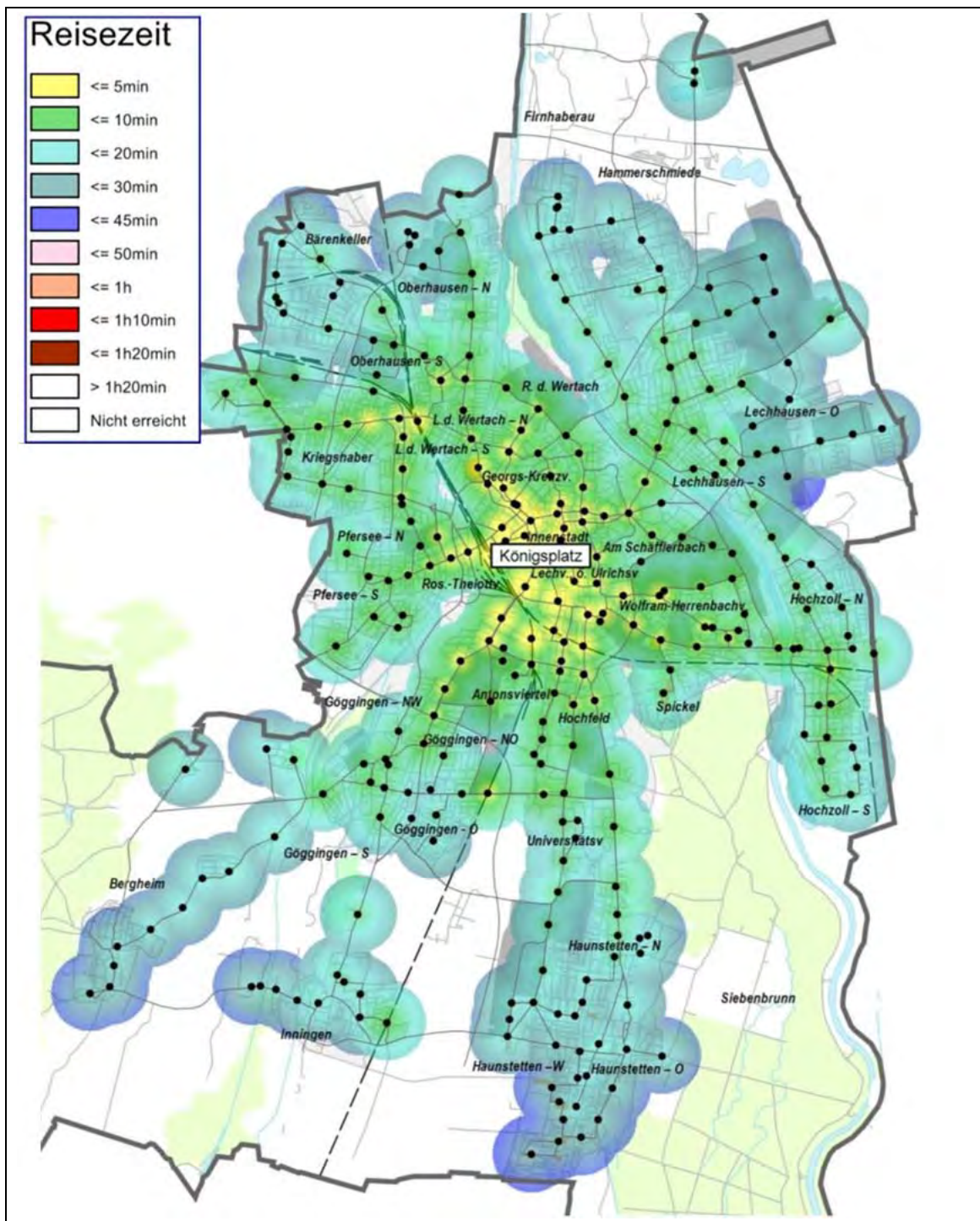


Die Bedienungshäufigkeit auf den Streckenabschnitten enthält auch die Fahrten der AVV-Regionalbuslinien, die nur einzelne Haltestellen bedienen.

Abbildung 16: Fahrtenhäufigkeit (Taktung) auf den Strecken in der Stadt Augsburg im Vergleich zur Anforderung (Stand 2011)

8.2.2 Erreichbarkeit des Stadtzentrums in der Stadt Augsburg

Hier wurden die Reisezeiten (Fahrzeit im Fahrzeug + Umsteigezeiten + Zu- und Abgang zu Fuß) untersucht. Die Auswertung der städtischen Erreichbarkeiten ergab, dass alle Gebiete innerhalb von 45 Minuten zu erreichen sind. Dies gilt auch bei der Annahme einer langsamen Luftlinien-Fußweggeschwindigkeit von nur 2 km/h.



Stand 2012

Abbildung 17: Reisezeitanalyse Stadt Augsburg (Haupt-/Nebenverkehrszeit)

8.2.3 Fahrtenhäufigkeit und Fahrzeiten in der Region

Folgende Schwachstellen wurden festgestellt und näher untersucht:

Landkreis Dillingen a.d.Donau

- » Lange Fahrzeiten nach Augsburg aus allen Gemeinden – Untersuchung einer Gesamtlösung (zum Beispiel schnelle Buslinien)

Landkreis Augsburg

- » Fahrtmöglichkeiten nach Dinkelscherben/Zusmarshausen (gemeinsames Unterzentrum); das jeweils näher liegende Teilzentrum wird aber von den meisten Teilorten erreicht. Dies wird als ausreichend betrachtet, auch wenn der andere Teil des Unterzentrums nicht erreicht wird.
- » Fahrtmöglichkeiten zum Gemeindehauptort Kutzenhausen von Agawang und Rommelsried (Umweg mit Umstieg in Augsburg)
- » Fahrtmöglichkeiten zum Gemeindehauptort oder Unterzentrum Dinkelscherben: Ried, Häder, Oberschöneberg (Umweg)

Landkreis Aichach-Friedberg – Verbindungen nach Augsburg

- » Fahrtmöglichkeiten von Sainbach aus: wenige Fahrten mit Fahrt über Aichach und Umstieg auf Bahn

8.3 Umsteigehäufigkeiten

Methodik

Die Analyse der mittleren Umsteigehäufigkeiten auf den Relationen wurde analog der Untersuchung zur zeitlichen Erreichbarkeit grafisch durchgeführt. Auch hier wurde die schnellste Verbindung gewertet.

8.3.1 Umsteigehäufigkeit in der Stadt Augsburg

Der Königsplatz als zentrales Ziel bei der Analyse der Erreichbarkeit in der Stadt Augsburg wird von allen Haltestellen der Stadt Augsburg direkt oder mit maximal einem Umstieg erreicht.

8.3.2 Umsteigehäufigkeit in der Region

Zur Analyse der Erreichbarkeit des Oberzentrums Augsburg wird die Anzahl der notwendigen Umstiege bei der Fahrt aus der Region zum Hauptbahnhof Augsburg oder zum Königsplatz ermittelt. Von allen erschlossenen Siedlungsgebieten ist das Oberzentrum mit maximal einem Umstieg zu erreichen. Ebenso konnte bei der Erreichbarkeit des nächsten Mittel-, Unter- oder Kleinzentrums kein Mangel festgestellt werden, da diese mit maximal einem Umstieg erreichbar sind.

In den meisten Fällen ist dies über eine Direktverbindung möglich.

Eine Schwachstelle, die behoben werden soll, zeigt sich auf der Relation Friedberg-West nach Friedberg, dort sind zwei Umsteigevorgänge notwendig (Fahrt mit der Linie 102, Straßenbahn 6 und den Linien 200/201/202).

8.4 Information

Der Fahrgast wird über Aushangfahrpläne an den Haltestellen und über die elektronische Fahrplanauskunft EFA im Internet über Fahrplanangebot, Reiseweg und Tarif informiert. Die Informationen können auch über eine mobile App des AVV abgerufen werden. Darüber hinaus erhält der Fahrgast über das Kundencenter am Hauptbahnhof und das SWA-Kundenzentrum am Königsplatz telefonische und persönliche Beratung.

Im Stadtgebiet Augsburg bestehen dynamische Fahrplananzeigen an den Haltestellen und geben dem Fahrgast Informationen über die Echtzeit der nächsten Verbindungen.

Die übrigen Fahrtauskünfte sind bisher statisch und geben damit nicht das tatsächliche Verkehrsgeschehen wieder. Vorher bekannte, länger andauernde Abweichungen vom Fahrplan erfährt der Fahrgast durch die Tagespresse, die AVV-Homepage oder durch Aushang an den Haltestellen oder die Verteilung von Printprodukten. Kurzfristige oder unvorhergesehene Störungen können nicht vollständig übermittelt werden.

Mittel- und langfristig soll dies verbessert werden, erste Ansätze mit DFI finden sich an den Haltestellen Friedberg Bahnhof und Königsbrunn Zentrum. Zum Teil werden auch im Stadtgebiet von Augsburg Echtzeitinformationen an den DFIs der Stadtwerke Augsburg angezeigt.

8.5 Bewertung des Status quo

Die Angebotsanalyse hat ergeben, dass die Zahl der Schwachstellen gering ist. In der Maßnahmenkonzeption (siehe Kapitel 9) wird untersucht, wie diese durch geeignete Maßnahmen behoben werden können.

In dieser Maßnahmenkonzeption stehen darüber hinaus Planungen im Mittelpunkt, die aufgrund der Anregungen der Gemeinden, der Bürger, der Verkehrsunternehmen und der Politik zu prüfen und zu bewerten waren, um über ihre Aufnahme in den NVP zu entscheiden.

9 Maßnahmenkonzeption

Aus den Untersuchungen zu den Abweichungen der Bedienung vom Anforderungsprofil sowie aus speziellen, darüber hinausgehenden Anregungen wurden Planfälle definiert. Diese Untersuchungsgegenstände wurden in einer gemeinsamen Ausschusssitzung der Landkreise und der Stadt Augsburg am 20.04.2012 in ihren Grundzügen festgelegt und im Nachhinein entsprechend dem Arbeitsfortschritt modifiziert, ergänzt und beschlossen.

Folgende Planfälle wurden untersucht:

- » Planfall 1: Behebung der Schwachstellen sowie weitere Einzelmaßnahmen im Liniennetz des AVV-Gebietes
- » Planfall 2: Gesamtkonzept Liniennetz Landkreis Dillingen a.d.Donau
- » Planfall 3: Prüfung des Einsatzes flexibler Bedienungsformen im Regionalverkehr
- » Planfall 4: Stadt Augsburg – Prüfung der Taktung und der Anpassung des Abendverkehrs an die Ladenöffnungszeiten
- » Planfall 5: Stadt Augsburg – Erschließung des Sheridan-Gebietes
- » Planfall 6: Stadt Augsburg – ÖPNV-Anbindung des Textilviertels
- » Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs und des Wochenendverkehrs im Regionalverkehr

Die Planfälle werden im Folgenden hinsichtlich der Rahmenbedingungen, des Vorgehens, der Planung und der Kostenwirkung beschrieben. Stand der Kostenermittlung ist 2013.

9.1 Planfall 1: Behebung der Schwachstellen sowie weitere Einzelmaßnahmen im Liniennetz des AVV-Gebietes

Der Planfall 1 beinhaltet die Behebung der Schwachstellen, soweit sie nicht durch die Umsetzung der anderen Planfälle gewährleistet ist. Es verbleiben die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen, die durch einzelne Fahrten oder durch Erweiterungen bestehender Linien zur Erschließung einzelner Räume einige wenige Schwachstellen beheben. Darüber hinaus umfasst der Planfall 1 diejenigen Maßnahmen, die außerhalb der Planfälle aufgrund von weiteren Anregungen definiert wurden.

Bei einem Teil der lokal eng begrenzten, kleinen Maßnahmen zur Behebung von Erschließungslücken ist im Folgenden keine konkrete Planung beschrieben. Dies ist darin begründet, dass die Detailplanung nicht in das Aufgabengebiet des Nahverkehrsplans als Rahmenplan fällt, sondern von AVV, Landkreisen, Gemeinden und AVV-Regionalbusunternehmen im Zuge von Umplanungen flexibel gehandhabt werden sollen. Dabei sind folgende Punkte zu beachten:

- » Bei der Beseitigung von Erschließungslücken soll grundsätzlich geprüft werden, inwieweit durch Änderungen bestehender Linien eine verbesserte Erschließung möglich ist. Zu berücksichtigen ist dabei im Rahmen neuer Linienführungen:

- Bei Linienverlängerungen ist die umlauftechnische Machbarkeit zu prüfen. Sollte die verlängerte Linie einen Mehrbedarf an Fahrzeugen erfordern, ist abzuwägen, ob die Maßnahme trotz der entstehenden Mehrkosten durchgeführt werden soll.
- Bei Linienwegveränderungen sind neben der umlauftechnischen Machbarkeit auch die Auswirkungen für die Fahrgäste abzuwägen. Umwege oder Stichfahrten sind nur im Zuge von Erschließungslinien und nur in geringem Maß zuzumuten. Fahrzeitverlängerungen für die Fahrgäste müssen sehr begrenzt sein. Außerdem ist abzuwägen, ob dadurch die Erschließung an anderer Stelle vernachlässigt wird, indem Haltestellen auf dem Linienweg entfallen.
- Daneben ist zu erwägen, ob die Erschließung auch im Rahmen der Einführung flexibler Bedienungsformen möglich wäre.

9.1.1 Planungen für den Landkreis Augsburg

Aus den grundlegenden Überlegungen zu Planungen im Landkreis Augsburg – auch auf der Basis der Anregungen aus Politik und Bürgerschaft – sowie zur Behebung von Schwachstellen wurden folgende Maßnahmen beschlossen:

Neuordnung Linien 500/501 Augsburg – Aystetten – Adelsried – Welden – Reutern

Die folgenden Beschreibungen galten für die Nebenverkehrszeit. Das Angebot in den übrigen Zeiten, vor allem während des Schülerverkehrs ist entsprechend der Nachfrage anzupassen.

- » Die Linien 500/501 Augsburg – Aystetten verkehren alternierend im gemeinsamen 30-Minuten-Takt (verdichtet in der HVZ).
- » Die Verlängerung bis Welden erfolgt im 60-Minuten-Takt (verdichtet in der HVZ).
- » Da dann noch ausreichende Wendezeiten vorhanden sind, ist die Erschließung von Reutern mit derselben Linie möglich, gegebenenfalls alle zwei Stunden. Dies muss im Rahmen der Umsetzung geprüft werden und hängt von der exakten Linienführung im Bereich Neusäß ab.
- » In Welden besteht ein Anschluss an eine Linie mit flexibler Bedienung in den Neben- und Schwachverkehrszeiten in Richtung Zusamzell, Zusamaltheim und Villenbach. Dies entspricht einem Wunsch der Gemeinden und ist im Planfall 2 (Kapitel 9.2) näher beschrieben.

Die Neuordnung wird voraussichtlich dem Landkreis Augsburg keine zusätzlichen Kosten verursachen. Je nach im Detail möglicher Fahrplan- und Umlaufgestaltung können auf den Linien 500/501 Kosteneinsparungen realisiert werden, die den Anteil des Landkreises Augsburg an der flexiblen Bedienung in den Landkreis Dillingen a.d. Donau voraussichtlich gegenfinanziert. Belastbare Aussagen zu Kosten können nach dem Vorliegen von Detailplanungen gemacht werden.

Erschließungskonzept Kutzenhausen mit verbesserter Bedienung des Bereichs Agawang bis Dinkelscherben

Kutzenhausen wird ausschließlich von dem außerhalb des Ortes gelegenen Bahnhof erschlossen. Darüber hinaus ergab sich eine Schwachstelle im Bereich der Linie 507, die in Au in der Gemeinde Dinkelscherben endet, den Hauptort Dinkelscherben aber nicht anfährt und damit die Ortsteile (wie Häder, Au) nicht an den Hauptort anbindet. Eine Verlängerung ist aus umlauftechnischen Gründen wirtschaftlich nicht vertretbar.

Um den Ortsbereich Kutzenhausen besser an den Bahnhof sowie an den Raum Biburg – Vogelsang – Kriegshaber anzubinden, soll die Einrichtung einer neuen Linie überprüft werden, mit der Führung Kutzenhausen Bahnhof – Agawang – Biburg – Vogelsang – Augsburg, in der Nebenverkehrszeit im 60-Minuten-Takt.

Damit wird auch die Erreichbarkeit des Hauptortes Kutzenhausen von Agawang und Rommelsried aus verbessert.

Darüber hinaus soll diese Linie anstelle der bestehenden Linie 507 zwischen Agawang und Dinkelscherben eingesetzt werden, und sie kann außerhalb der Hauptverkehrszeiten als flexible Bedienungsform verkehren. Damit wird auch die Erreichbarkeit des Gemeindehauptortes Dinkelscherben von einigen seiner Ortsteile erleichtert.

Die zu erwartenden jährlichen Kosten der Maßnahme betragen zwischen 55.000 und 200.000 Euro, in Abhängigkeit von der Abrufung der flexiblen Bedienung.

Rufbus in den Lechfeldgemeinden

Aus den Lechfeldgemeinden kamen unterschiedliche Anregungen für eine bessere Bedienung. Außerdem zeigte sich eine Erschließungslücke im nördlichen Untermeitingen und im Gewerbegebiet. Hierfür wurden verschiedene Varianten erarbeitet und letztlich wird vom AVV in Zusammenarbeit mit den Lechfeldgemeinden ein Konzept für die Erschließung des Lechfeldes mit flexiblen Bedienungsformen entwickelt, dessen Umsetzung vom Landkreis Augsburg im Detail zu beschließen ist.

Diese umfasst eine flächenhafte Bedienung der Kommunen Schwabmünchen, Untermeitingen, Lagerlechfeld, Graben, Klosterlechfeld, Langerringen und Obermeitingen.

Die voraussichtlichen Kosten liegen in Abhängigkeit vom Abrufungsgrad bei 54.000 Euro bis maximal 108.000 Euro pro Jahr.

Ost-West-Querachse südlicher Landkreis Augsburg

Aufgrund entsprechender Anregungen aus den Gemeinden und aus der Bürgerschaft wurden mehrere Varianten untersucht, wie eine verbesserte Verbindung zwischen der Achse Fischach/Langenneufnach und dem Bereich Bobingen/Graben mit Anbindung an die Bahnhöfe erreicht werden kann. Im Landkreis Augsburg wurde die Umsetzung einer flexiblen Bedienung im Richtungsbandbetrieb zwischen Fischach/Langenneufnach und Bobingen/Graben beschlossen. Die maximalen Kosten liegen bei ca. 65.000 Euro, realistisch sind jedoch ca. 32.500 Euro bei einer Abrufung von 50 %.

Eine weitere Überplanung des Raums ist auch in Abhängigkeit künftiger Entscheidungen zur Staudenbahn (siehe dazu auch Kapitel 12) zu sehen.

Erschließungen von Einzelgebieten:

- » Diedorf Süd-West: Wohn- und Gewerbenutzung (Prüfung Linienumweg Linie 602, Problematik der Anschlüsse an den SPNV)
- » Bobingen Gewerbegebiet (Prüfung Linienumweg Linie 723)
- » Horgauergreut (auch nach Zusmarshausen): Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle östlich von Horgau an der Augsburger Straße (B 10). Dies wurde im Frühjahr 2014 bereits umgesetzt.
- » Gersthofen Stiftersiedlung: Prüfung der Erschließung durch Kleinbusse.

Verbesserte Erreichbarkeit für einzelne Orte

- » Die Erreichbarkeit des Gemeindehauptorts und Unterzentrums Dinkelscherben für weitere Ortsteile wie Ried und Oberschöneberg ist heute nur mit einem großen Umweg möglich. Allerdings ist hier der Bedarf als gering einzuschätzen, gegebenenfalls kann eine Lösung im Zuge flexibler Angebote realisiert werden.
- » Die in Abbildung 14 dargestellte Nebenachse Fischach – Schwabmünchen entspricht der Einordnung nach den Vorgaben des Regionalplans, nach dem Fischach zum Mittelbereich Schwabmüchens gehört. Die Anbindung durch den ÖPNV erfolgt insbesondere durch die AVV-Regionalbuslinie 604 in Richtung Gessertshausen und Augsburg und spiegelt damit die aktuellen Pendlerverflechtungen wider. Daher ist eine Verdichtung des Angebots auf der Relation Fischach – Schwabmünchen nicht nötig.

Fehlende Rückfahrten vom Zentrum in den Wohnort zwischen 16.00 und 19.00 Uhr

Im genannten Zeitraum am Spätnachmittag fehlen in einigen Gemeinden Rückfahrtmöglichkeiten aus Augsburg. Folgende Maßnahmen sollen geprüft werden:

- » Achsheim: Geprüft werden sollte die Möglichkeit der Bedienung durch die Linie 420 oder die flexible Bedienung in diesem Bereich.
- » Baiershofen und Neumünster: Prüfung einer verbesserten Bedienung im Zuge der Planung flexibler Bedienung (siehe Planfall 3).
- » Horgauergreut (auch nach Zusmarshausen): Durch eine zusätzliche Haltestelle östlich von Horgau an der Augsburger Straße (B 10) wird die Erreichbarkeit aus Horgauergreut verbessert.
- » Grünenbaind (auch nach Dinkelscherben): Hier ist ebenfalls die Möglichkeit einer flexiblen Anbindung an Dinkelscherben zu prüfen.
- » Döpschhofen: Für eine verbesserte Anbindung am Nachmittag sollte die Möglichkeit einer flexiblen Bedienung oder eine Linienfahrt der Linie 605 nach Gessertshausen geprüft werden.

Daneben fehlt eine Rückfahrtmöglichkeit nach Kühnlenthal aus Augsburg: Hier sollte eine Lösung im Zuge der flexiblen Linie 415 mit Anbindung in Meitingen geprüft werden.

Fehlende Rückfahrten vom Zentrum in den Wohnort zwischen 12.00 und 14.00 Uhr

Folgende Rückfahrtmöglichkeit fehlt und soll hinsichtlich der Möglichkeit einer flexiblen Bedienung geprüft werden:

- » Von Oberschöneberg und Mödishofen nach Augsburg

Umsetzung der flexiblen Bedienungsformen im Landkreis Augsburg, ausgehend vom Planfall 3 (siehe Kapitel 9.3)

Eine Detailumsetzung bedarf einer jeweiligen Einzelfallprüfung.

Die bereits bewährten und gut funktionierenden Formen der flexiblen Bedienungen im Landkreis Augsburg sollen weiterverfolgt und ausgebaut werden. Dabei soll auch geprüft werden, ob in einer Modellregion, zum Beispiel im nordwestlichen Landkreis, ein durchgängiges Konzept flexibler Bedienung probeweise umgesetzt werden kann.

Die übrigen Maßnahmen im Landkreis Augsburg ergeben sich aus den Planfällen, die den gesamten AVV-Raum umfassen.

9.1.2 Maßnahmen für den Landkreis Aichach-Friedberg

Zur Behebung von Schwachstellen sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden (Beschluss des Landkreises Aichach-Friedberg):

- » Verbindung Aichach – Pöttmes mit drei zusätzlichen Fahrten, um das Anforderungsprofil hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit zu erfüllen. Es wird empfohlen, die Fahrten zunächst im Probetrieb einzuführen und gegebenenfalls in das System der flexiblen Bedienungsformen einzubinden. Dies hängt insbesondere davon ab, inwieweit die Fahrten für Schülerfahrten benötigt werden.

Erschließungen von Einzelgebieten:

- » Gewerbegebiet Aichach IGK: Die Erschließung wurde durch die Stadt Aichach angeregt, allerdings besteht bisher wenig Bedarf. Bei einer weitergehenden Entwicklung und erkennbarem Bedarf kann eine zusätzliche Haltestelle auf dem bestehenden Linienweg eingerichtet werden.
- » Erschließungslücken in Aichach „Am Plattenberg“: Auch hier wurde die Erschließung durch die Stadt Aichach angeregt. Im Zuge der Detailplanung der flexiblen Bedienungsformen (siehe auch Planfall 3, Kapitel 9.3) soll dies berücksichtigt werden.
- » Erschließungslücke Gewerbegebiet/Wohngebiet Kissing Nord: Wenn ausreichend Bedarf besteht, soll die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle der Linie 103 geprüft werden.

Verbesserte Erreichbarkeit für einzelne Orte

- » Sainbach: Die Verbindungen nach Augsburg mit wenigen Fahrten über Aichach und Umstieg auf die Bahn sind verbesserungswürdig. Dies kann bei Bedarf durch die Ausrichtung flexibler Fahrten nach Sainbach behoben werden.

Fehlende Rückfahrten vom Zentrum in den Wohnort zwischen 16.00 und 19.00 Uhr

Folgende Rückfahrten fehlen und sollen hinsichtlich der Möglichkeit einer flexiblen Bedienung geprüft werden:

» Von Friedberg Lindenau nach Augsburg und Friedberg

» Von Mering nach Steindorf

Die übrigen Maßnahmen im Landkreis Aichach-Friedberg ergeben sich aus den Planfällen, die den gesamten AVV-Raum umfassen sowie den Planfall für die Stadt Friedberg.

9.1.3 Maßnahmen für den Landkreis Dillingen a.d.Donau

Alle Maßnahmen für den Landkreis Dillingen a.d.Donau werden im Planfall 2 beschrieben (siehe Kapitel 9.2).

9.2 Planfall 2: Gesamtkonzept Liniennetz Landkreis Dillingen a.d.Donau

Ziele

Die Analyse der Fahrgastnachfrage hinsichtlich des Fahrtzwecks ergab, dass im AVV-Gebiet des Landkreises Dillingen a.d.Donau fast ausschließlich Schüler den ÖPNV nutzen. Die übrigen Fahrgäste belasten die ÖPNV-Strecken in beiden Richtungen mit nur bis zu 70 Fahrgästen pro Tag. Damit ist außerhalb des Schülerverkehrs ein getakteter Linienbetrieb kaum möglich, da auch bei einem erheblich verbesserten Angebot nicht mit Fahrgastzuwächsen gerechnet werden kann, die eine ausreichende Wirtschaftlichkeit des ÖPNV gewährleisten. Daher wird hier die in Planfall 3 untersuchte Einrichtung von flexiblen Bedienungsformen empfohlen.

Vorgehen

Schwachstellen wurden im Landkreis Dillingen a.d.Donau in folgenden Bereichen festgestellt:

Erschließung

» Erschließungsmangel im Bereich Wertingen Nord-West: Dieser Mangel soll wie folgt behoben werden:

- Einrichtung einer neuen Haltestelle an der Pestalozzistraße vor der Kreuzung Pestalozzistraße/Ebersberg/Am Himmelreich/Elias-Holl-Straße
- Bedienung durch alle Fahrten, die heute die Pestalozzistraße befahren, sowie Linie nach Nordendorf (siehe unten)
- Gegebenenfalls spätere Prüfung, inwieweit das Gebiet westlich davon für Bus oder flexible Bedienungsform befahrbar ist

Bedienung

Bei der relationsweisen Betrachtung fallen folgende Schwachstellen auf:

- » Lange Fahrzeiten mit unübersichtlichen Fahrtmöglichkeiten, insbesondere zwischen den Ortsteilen von Villenbach / Zusamaltheim und Augsburg
- » Zu wenige Fahrten zwischen Buttenwiesen und Wertingen
- » Zu wenige Fahrten zwischen Buttenwiesen und Augsburg (mit abgestimmter Umsteigemöglichkeit)
- » Zu wenige Rückfahrtmöglichkeiten aus dem Mittelzentrum Wertingen nach Unterthürheim und Wortelstetten

Die Bedienungsmängel spiegeln auch die Wünsche und Anregungen der Öffentlichkeit und der Gemeinden wider. Wichtige Punkte hierbei waren der Wunsch nach

- » besseren Verbindungen der Gemeinden Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach und Zusamaltheim nach Wertingen und Augsburg.
- » besseren Verbindungen für Pendler nach Donauwörth mit Umstieg in Mertingen sowie der Wunsch der Gemeinden Villenbach und Zusamaltheim nach einer verbesserten Verbindung zur AVV-Regionalbuslinie Augsburg – Welden.
- » bessere Verbindungen von Buttenwiesen und Wertingen nach Höchstädt (Bahnhof der Donautalbahn, Berufsschule) sowie nach Dillingen (Bahnhof der Donautalbahn, weiterführende Schulen). Diese Ziele befinden sich jedoch nicht mehr innerhalb des AVV-Gebietes, somit außerhalb der Zuständigkeit des vorliegenden Nahverkehrsplans.

Erstellung eines Maßnahmenkonzepts:

Hierfür wurde ein Gesamtkonzept erstellt, wobei der Landkreis Dillingen a.d. Donau bewusst in Kauf nahm, dass auch eine über die Mindeststandards hinausgehende Bedienung für die teilweise dünn besiedelten Räume gewollt ist, die gegebenenfalls auch vom Landkreis oder den Gemeinden finanziert werden muss.

Maßnahmen

Für die Verbindung nach Augsburg und auch in Richtung Norden bietet sich eine stringent getaktete Linie nach Meitingen an, da sich in Meitingen eine Zugkreuzung befindet und damit in jeder Stunde ein Anschluss in beide Richtungen im Zu- und Abbringerverkehr gewährleistet werden kann.

- » Wichtigste Linie im Konzept ist daher eine Linie Meitingen – Wertingen, die nach Buttenwiesen verlängert wird, um auch für Buttenwiesen eine tagesdurchgängige Verbindung nach Augsburg mit einem Umstieg zu gewährleisten.
- » Daneben besteht eine Linie Wertingen – Nordendorf, die vor allem in der Hauptverkehrszeit verkehren soll und ansonsten noch mit Bedarfsfahrten (Anrufverkehre) bedient wird.
- » Eine Linie in der Hauptverkehrszeit zwischen Wertingen und Nordendorf sorgt für eine abgestimmte Anbindung nach Donauwörth. Dabei werden sowohl Pendler nach Donauwörth als auch Schüler nach Wertingen bedient.

- » Die Linie 401 bleibt in ihrem Verlauf zwischen Wertingen und Augsburg erhalten. In der Hauptverkehrszeit weist sie schon bisher Fahrten auf, die nicht gebrochen werden. Ansonsten ist ihre Bedienung in der Hauptverkehrszeit etwa stündlich bis Langweid vorgesehen, in den übrigen Zeiten kann sie bis Langweid flexibel bedient werden.

Die Linie 401 führt ab Binswangen in einem Linienast als RBA-Linie 9101 weiter nach Dillingen. Es ist anzustreben, die vormittägliche Fahrplanlücke zwischen Wertingen und Dillingen zu schließen. Das erwartete Fahrgastaufkommen kann mit Bedarfsfahrten (Anrufverkehre) abgedeckt werden.

Der Bahnhof Höchstädt ist an der Donautalbahn der nächstgelegene Bahnhof für Wertingen. Das derzeit nur an Schultagen bestehende Fahrtenangebot dieses Linienastes der RBA-Linie 9101 ist in modifizierter Form auch auf Ferientage auszuweiten und zugleich zu verdichten.

Um Schülern weiterführender Schulen sowie Berufsschülern aus Buttenwiesen eine direkte Verbindung nach Höchstädt (Berufsschule) sowie nach Dillingen (weiterführende Schulen) zu ermöglichen, ist mittel-/langfristig eine Linie von Buttenwiesen – Blindheim – Höchstädt – Dillingen einzurichten. Für den Start sind drei Fahrten ausreichend (eine Fahrt zu Unterrichtsbeginn sowie zwei Heimfahrten nach dem Unterrichtsende). Diese Orte liegen jedoch – ausgenommen Buttenwiesen – nicht mehr innerhalb des AVV-Gebietes, das heißt außerhalb der Zuständigkeit des vorliegenden Nahverkehrsplans.

- » Die Linie 502 (Augsburg – Heretsried – Wertingen) verkehrt wie im Status quo.
- » Die Linie 500/501 (Landkreis Augsburg / Stadt Augsburg) verkehrt zukünftig in einem 60-Minuten-Takt bis Welden (und bedient auch Reutern und wird zwischen Aystetten und Augsburg verdichtet). Hierüber wird eine Umsteigeverbindung in die Gemeinden Zusamaltheim und Villenbach realisiert. Sie soll mit einigen Fahrten in der Hauptverkehrszeit und ansonsten als flexible Bedienungsform durchgeführt werden.
- » Ebenfalls im 60-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit zuzüglich Verstärkern wird die Linie 505 (Augsburg – Zusmarshausen – Wertingen) weitergeführt und in den übrigen Zeiten flexibel bedient.
- » Alle speziell auf die Schülerbeförderung ausgerichteten Fahrten bleiben zudem erhalten und werden jährlich angepasst.

Alle Linien des Konzepts sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

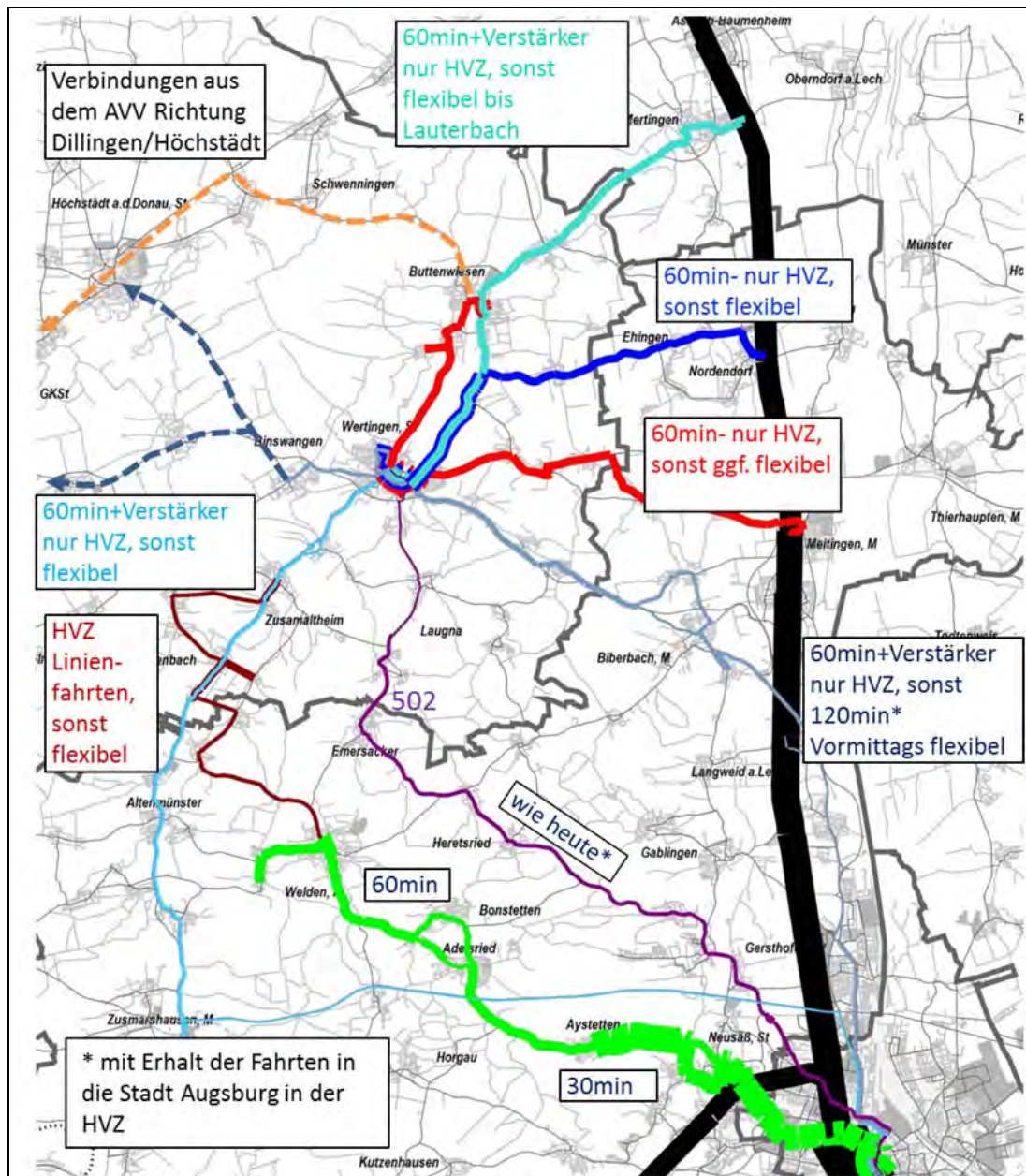


Abbildung 18: Konzept für den Landkreis Dillingen a.d. Donau

Flexible Bedienungsformen:

Die Untersuchung im Planfall 3 (Methodik siehe dort) ergab für den Bereich der Stadt Wertingen und der umliegenden Gemeinden (Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach und Zusamaltheim) ein Konzept flexibler Bedienungsformen am Vormittag. Die Strecken sind hier noch einmal in der folgenden Abbildung dargestellt.

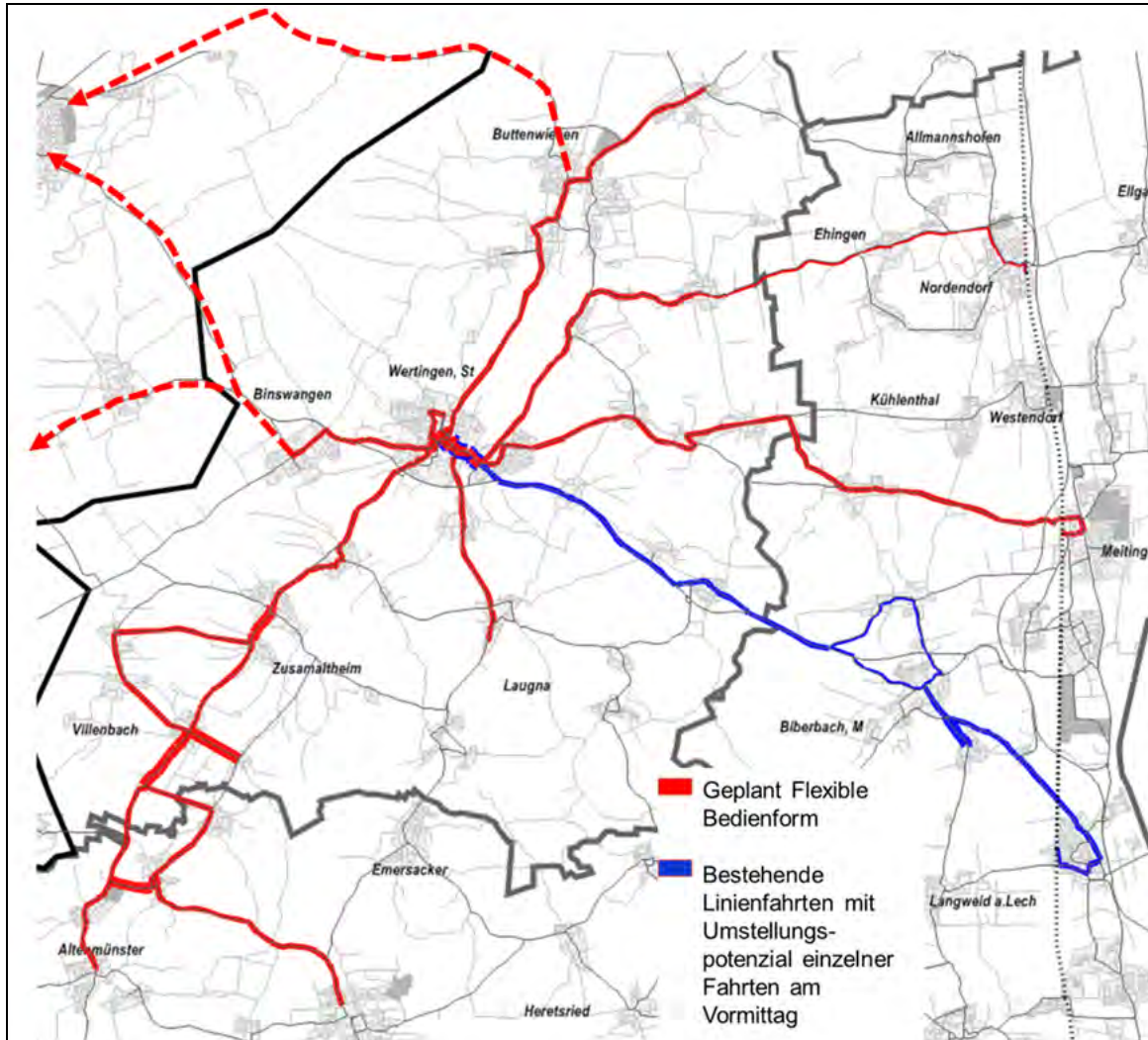


Abbildung 19: Flexible Bedienungsformen für den Landkreis Dillingen a.d. Donau

Zusammenfassend wurden folgende Planungen für die Umsetzung vom Landkreis Dillingen a.d.Donau beschlossen:

Maßnahmenpaket Landkreis Dillingen a.d.Donau		
Linienverlauf	Bestandslinie	Maßnahme
Wertingen – Mertingen	405	Aufwertung HVZ: 60-Minuten-Takt mit Verstärkerfahrten Vormittags flexible Bedienung nur Wertingen – Lauterbach Erschließung Wertingen West
Wertingen – Nordendorf	404	Einheitlicher 60-Minuten-Takt, vormittags flexible Bedienung Erschließung Wertingen West
Buttenwiesen – Wertingen – Meitingen	400, 406	60-Minuten-Takt in HVZ verlängert bis Buttenwiesen, Anschluss auf Bahn, vormittags flexible Bedienung Erschließung Wertingen West
Binswangen – Wertingen – Langweid (– Augsburg) Binswangen – Höchstädt/ Dillingen	401, 402	HVZ: 60-MinutenTakt mit Verstärkerfahrten, weiterhin mit Fahrten nach Augsburg in HVZ, NVZ 120-Minuten-Takt, ggf. Erschließung Wertingen West, vormittags Umstellungspotenzial auf flexible Bedienung Weiterführung ab Binswangen auch in den Bedienungslücken und Ferienzeiten nach Höchstädt beziehungsweise Dillingen (auch flexible Bedienung) Erschließung Wertingen West
Buttenwiesen – Blindheim – Höchstädt – Dillingen	-	Bedienung der Schüler zwischen Buttenwiesen und Höchstädt/Dillingen
Zusamaltheim – Villenbach – Zusamzell – Welden	505, 520	Neue Linie mit 60-Minuten-Takt in HVZ, vormittags flexible Bedienung – Zubringer nach Welden (-> 501 nach Augsburg)
Wertingen – Zusmarshausen (– Augsburg)	505, 520	Direkte Verbindung wie heute, vormittags zusätzlich flexible Bedienung Erschließung Wertingen West
Wertingen – Heretsried–Biberbach	403	Keine Maßnahme, Erhalt Bestand (vorwiegend Schülerfahrten) Erschließung Wertingen West
Augsburg – Laugna – Heretsried – Wertingen	502	Keine Maßnahme, Erhalt Bestand, vormittags Ergänzung durch flexible Bedienung Wertingen – Laugna Erschließung Wertingen West

Tabelle 10: Maßnahmenpaket Landkreis Dillingen a.d.Donau

Kosten:

Kosten entstehen im Wesentlichen durch die Umstellung der Linien 405 (Wertingen – Mertingen), 404 (Wertingen – Nordendorf) und 400/406 (Wertingen – Meitingen), das Konzept für den Raum Zusamaltheim – Villenbach – Welden sowie die flexiblen Bedienungsformen.

Die jährlichen Betriebskosten für den Linienbetrieb wurden in folgender Höhe abgeschätzt:

Abschätzung jährliche Betriebskosten Konzept Landkreis Dillingen a.d.Donau				
Linie heute	zwischen	LK DLG	LK A	Anmerkung
405	Wertingen – Mertingen	53.000 €		28.000 € für LK Donau-Ries
404	Wertingen – Nordendorf			
400, 406	Wertingen – Meitingen			
	Summe	82.000 €	69.000 €	
	Welden – Zusamaltheim	56.000 €	40.000 €	LK A: reduziert sich wegen Einsparungen auf der heutigen 500 (bis Hegnenbach)
	Buttenwiesen – Höchstädt – Dillingen	93.000 €		mittel-/langfristig
Gesamt		284.000 €	109.000 €	

Tabelle 11: Abschätzung jährliche Betriebskosten Konzept Landkreis Dillingen a.d.Donau

Zusätzliche Kosten der flexiblen Bedienung mit vormittags je zwei Fahrtenpaaren:

» maximal 192.000 Euro (bei unwahrscheinlicher maximaler Abrufung von 100 %)

» 51.000 Euro (bei wahrscheinlicherer Abrufung von ca. 20 %)

Die Anrufverkehre von Buttenwiesen nach Höchstädt sowie von Wertingen in Richtung Dillingen und Höchstädt (außerhalb des AVV-Raumes) sind wie folgt zu beziffern:

Abschätzung jährliche Betriebskosten Anrufverkehre			
Linie heute	zwischen	LK DLG	Anmerkung
	Anrufverkehr Buttenwiesen – Höchstädt	15.000 € – 25.000 €	Anrufverkehr: oberer Wert geht von 100 % Abrufung aus, unterer Wert von 60 % (Höchstädt ist Berufsschulstandort)
	Anrufverkehr Wertingen – Dillingen	4.000 € – 19.000 €	Anrufverkehr: Kosten sind abhängig von Abrufung, der obere Wert geht von 100 % Abrufung aus, wahrscheinlich ist der untere Wert (ca. 20 %)
	Anrufverkehr Wertingen – Höchstädt	11.000 € – 53.000 €	

Tabelle 12: Abschätzung jährliche Betriebskosten Anrufverkehre

9.3 Planfall 3: Prüfung des Einsatzes flexibler Bedienungsformen im Regionalverkehr

Eine Reihe von ÖPNV-Angeboten in Form flexibler Bedienungsformen wird im AVV bereits erfolgreich betrieben. Die einzelnen Angebote verkehren zu unterschiedlichen Zeiten und mit unterschiedlichen Aufgaben – zum Beispiel ergänzend im Abendverkehr zu bestehenden Linien oder als eigenständige Linien zur Bedienung kleinerer Orte außerhalb des Schülerverkehrs.

Derzeit bestehen folgende Angebote:

- » Anrufsammeltaxi im Raum Friedberg
- » Anrufsammeltaxi im Bereich Mering – Kissing – Friedberg
- » Anrufsammeltaxi im Bereich Aichach
- » Anrufsammeltaxi in Neusäß
- » Anrufsammeltaxi im Raum Stadtbergen – Deuringen
- » Anrufsammeltaxi zwischen Augsburg P+R West und Steppach
- » Anrufsammeltaxi in Gersthofen Ortsteile, Gablingen, Lützelburg, Achsheim (zu den Linien 27, 56 und 420)
- » Rufbus Schwabmünchen (Linie 709)
- » Rufbus Meitingen (Linie 415)

Ziele des Planfalls

Die Aufgabe zur Ermittlung weiterer Möglichkeiten des Einsatzes flexibler Bedienungsformen hat zwei Ziele:

- » Einsparung bei Linien mit Fahrten in Zeiten, in denen sie sehr schwach ausgelastet sind. Statt einer Einstellung der Fahrten sollte jedoch zumindest ein flexibles Angebot erhalten bleiben, das für die einzelnen Orte ein bedarfsorientiertes Angebot erhält.
- » Ein weiteres Ziel war die Bedienung von kleinen Orten am Vormittag, damit außerhalb der Schülerverkehrszeiten ein Angebot für den Versorgungsverkehr erhalten bleibt. Grundsätzlich wurde auch die Möglichkeit der Ausweitung auch am Nachmittag geprüft, jedoch wurde in diesem Planfall das Angebot aus Kostengründen auf die Bedienung am Vormittag begrenzt.

Vorgehen

Entsprechend den Zielen wurden Analysen und Planungen in zwei Schritten durchgeführt:

Ermittlung von potenziellen Fahrten für die Umstellung auf flexible Bedienung

Anhand der Belastungen wurden Fahrten ermittelt, die folgende Voraussetzungen aufwiesen:

- » Die Auslastung der gesamten Fahrt liegt bei durchschnittlich weniger als fünf Fahrgästen pro Fahrt

- » Diese schwache Auslastung findet in mehreren zusammenhängenden Tagesstunden außerhalb der Hauptverkehrszeit statt. Damit wird ausgeschlossen, dass einzelne betrieblich notwendige, aber schwach ausgelastete Fahrten durch flexible Bedienung ersetzt werden. Dies würde das Angebot aus Fahrgastsicht unübersichtlich machen und möglicherweise die Kosten erhöhen.

Für die so ausgewählten Fahrten wurde ein sinnvoller Ersatz – zum Beispiel geeignete Hin- und Rückfahrtmöglichkeiten statt bisher vielleicht einzelner Fahrten – durch flexible Bedienungsformen geschaffen.

Die so erreichten Kostenersparnisse wurden im Wesentlichen über die Betriebsleistungseinsparung berechnet, denn Fahrzeuge können in den betreffenden Zeiten nicht eingespart werden, da diese immer außerhalb der Schülerverkehrszeiten liegen und daher grundsätzlich freie Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Kostenberechnung

Die Kosten des flexiblen Angebots wurden auf folgender Basis berechnet:

- » Pauschaler Kilometerkostensatz für flexible Bedienung: Dieser Kostensatz geht davon aus, dass Linienfahrzeuge (falls vorhanden, Kleinbusse) eingesetzt werden, jedoch keine Fahrzeugneubeschaffung notwendig ist.
- » Pauschaler Zuschlag für Disposition und Vorhaltung.
- » Berechnet wurden verschiedene Varianten der Abrufung, denn die Fahrten werden oft gar nicht abgerufen oder nur auf einem Teilstück des Fahrtweges.
- » Bei Betrieb durch Taxiunternehmen können die Kosten erheblich geringer sein. Dies setzt jedoch die Verfügbarkeit von Taxiunternehmen voraus und muss letztlich im Rahmen der konzessionsrechtlichen Bedingungen geklärt werden.
- » Die ausgewiesenen Kosten wurden auf den heutigen mittleren Abrufungsgrad der derzeitigen flexiblen Angebote berechnet. Darüber hinaus wurden jeweils auch die maximal möglichen Kosten bei 100 % Abrufung dargestellt, deren Eintreten jedoch unwahrscheinlich ist.

Planung ergänzender flexibler Angebote im Versorgungs- und Freizeitverkehr

Für die Schaffung von flexiblen Angeboten in den Vormittagsstunden wurden zusätzlich Räume untersucht, in denen nach Ende des morgendlichen Schülerverkehrs keine Fahrtmöglichkeit für Versorgungsfahrten besteht. Diese sind im Anforderungsprofil für den Nahverkehrsplan nicht gefordert, da sie in jedem Fall zusätzliche Kosten verursachen, wenn sie flächendeckend eingerichtet würden. Dennoch war es Wunsch der Aufgabenträger, die Bedienungsmöglichkeiten zumindest für flexible Angebote zu prüfen.

Daher wurden alle Räume ausgewiesen, in denen vormittags für den Versorgungsverkehr kein Angebot besteht oder nur einzelne Fahrten mit sehr schwacher Auslastung. Das mangelnde Angebot beruht auf der geringen Nachfrage in diesen Zeiträumen, in denen weder Schüler noch Pendler befördert werden, sondern vor allem wenig bündelbare geringe Fahrgastströme von Personen, die nicht über einen Pkw verfügen. Im Zuge der Daseinsvorsorge ist hierfür ein Mindestangebot aufrechtzuerhalten. Das Ziel ist daher ein verbesserter Versorgungsverkehr vor allem auf Verflechtungen.

Die Planung des flexiblen Angebots wurde somit in folgenden Schritten ausgeführt:

- » Planung flexibler Bedienungsformen für die drei Landkreise
 - anstelle von Linienverkehren bei geringer Auslastung oder
 - ergänzend im Versorgungs- und Freizeitverkehr
- » Feststellung von geeigneten Räumen für den Einsatz in der Fläche
- » Nachfrage und Kostenabschätzung

Maßnahmen

Hinsichtlich des Betriebs ist eine Form vorgesehen, wie sie die bereits im Raum bestehenden Rufbusse oder AST-Systeme vorsehen. Ein Richtungsbandbetrieb kann dabei für eine flächenhafte Bedienung sorgen, es ist jedoch nicht vorgesehen, Flächenkonzessionen zu erteilen oder eine Haustür-Bedienung einzurichten.

Es gelten bei den flexiblen Bedienungsformen im AVV somit folgende Vorgaben:

- » Haltestellengebundene Bedienung
- » Telefonische Bestellung in der Regel 30 Minuten (maximal 60 Minuten) vor Abfahrt
- » Bindung an feste Fahrplanzeiten
- » Anerkennung der Verbundtarife (kein Komfortzuschlag)

Die Angebote dienen der Verbindung zum nächsten Zentrum oder Verknüpfungspunkt zur Schiene oder zu Regionalbus-Hauptachsen. In der Regel orientieren sie sich an bestehenden Linienführungen.

Sinnvolle Umläufe zur betrieblichen Optimierung wurden sichergestellt. Es wurden verschiedene Varianten geprüft (Fahrtenzahl, Betriebstage) und abgestimmt. Eine Kostenabschätzung wurde durchgeführt. Nicht zu beziffern sind dabei die zusätzlich anfallenden Kosten durch Disposition und Vorhaltung. Diese sind auch davon abhängig, ob das Angebot durch Taxiunternehmen betrieben wird oder durch AVV-Regionalbusunternehmen. Die Kostenschätzung geht von einem Betrieb durch AVV-Regionalbusunternehmen aus.

Letztlich wurde unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten folgendes Angebot festgelegt:

Angebotsdimensionierung:

- » Versorgungsverkehr Montag bis Samstag ganzjährig
- » Vormittags zwei Hin- und zwei Rückfahrten (insgesamt 4 Fahrten je Strecke)

Folgende Strecken wurden festgelegt (siehe Abbildung 20):

Landkreis Augsburg:

- » Allmannshofen – Ehingen – Blankenburg – Nordendorf (Bf.)
- » Altenmünster – Neumünster – Wörleschwang – Zusmarshausen – Dinkelscherben – Welden
- » Schwabmühlhausen – Westerringen – Langerringen – Schwabmünchen (Bf.) Untermeitingen – Klosterlechfeld – Lagerlechfeld – Graben – Königsbrunn

- » Mickhausen – Fischach – Aretsried – Gessertshausen (Bf.)
- » Münster – Mickhausen – Waldberg – Straßberg – Bobingen (Bf.)
- » Königsbrunn – Ötz – Thierhaupten – Meitingen Bf. / Unterbaar – Oberbaar – Neukirchen – Thierhaupten – Meitingen Bf.

Die Kosten liegen bei Umsetzung aller Angebote unter Annahme einer Abrufquote von 20 % bei ca. 85.000 Euro jährlich, eine komplette Linienbedienung (oder eine Abrufung von 100 %) würde Kosten von ca. 280.000 Euro jährlich verursachen. Aufgrund der geringen zu erwartenden Nachfrage ist eine Finanzierung durch Fahrgasterlöse nicht zu erwarten. Allerdings kann durch die Einstellung von heute schwach ausgelasteten Linienfahrten in diesem Bereich eine Einsparung von bis zu 60.000 Euro erzielt werden.

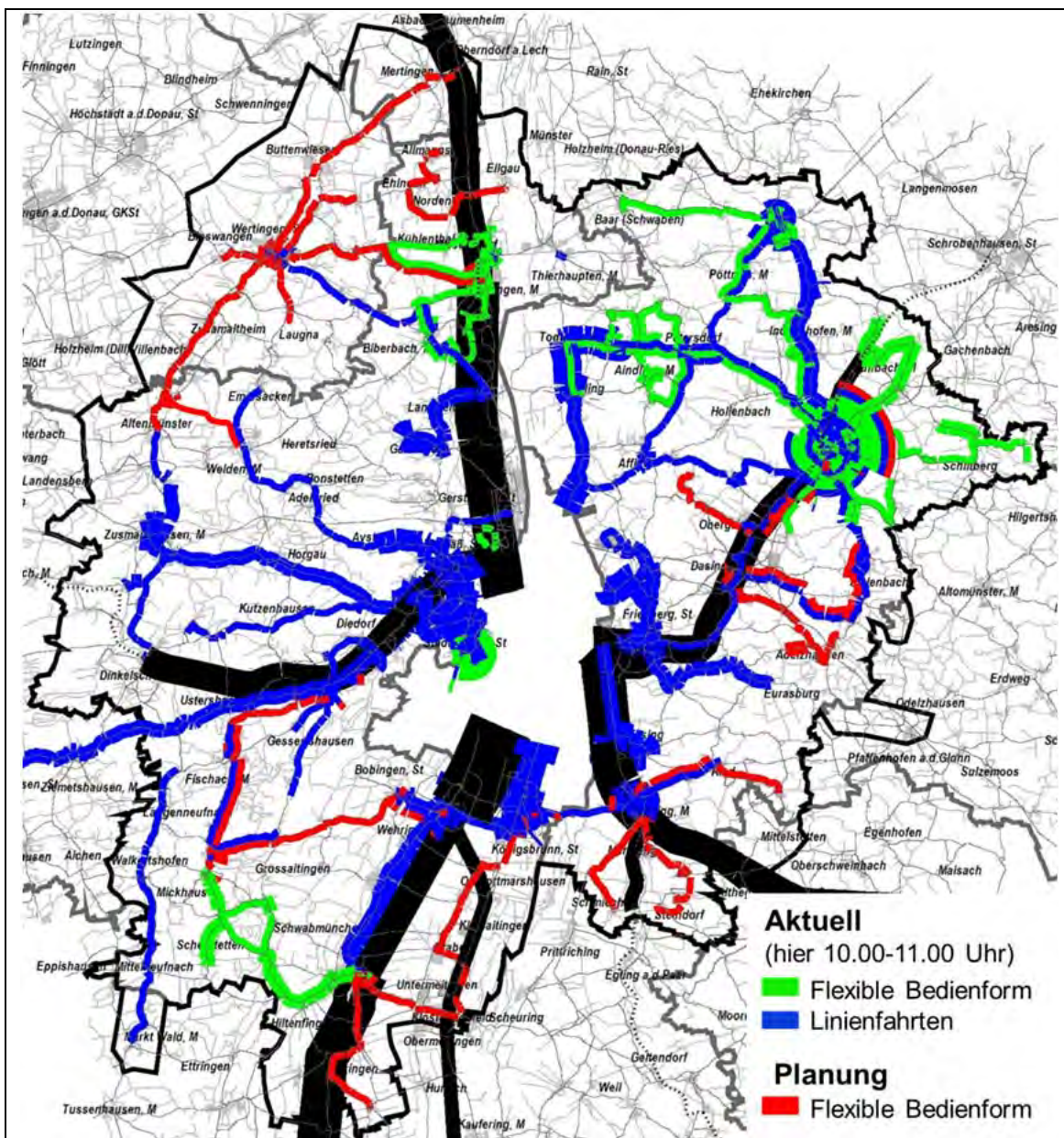


Abbildung 20: Flexible Bedienungsformen Planfall 3 (Darstellung der heutigen Bedienung: 10.00–11.00 Uhr)

Landkreis Aichach-Friedberg:

- » Edenried – Zahling – Obergriesbach – Sulzbach – Aichach Tränkmühle – Aichach Abzweig Ecknach – Aichach (Bf.)
- » Sielenbach – Heretshausen – Rieden – Laimering – Dasing Brackenhof – Dasing (Bf.)
- » Adelzhausen – Burgadelzhausen – Landmannsdorf – Zieglbach – Wessiszell – Dasing (Bf.)
- » Schmiechen – Unterbergen – Mering (Bf.) – Steindorf – Hofheggenberg – Steinach – Merching – Mering (Bf.) – Baidlkirch – Ried.b.Mering – Hörmannsberg – Mering (Bf.)
- » Affing Iglbach – Aichach (Bf.)

Die Kosten liegen bei Umsetzung aller Angebote unter Annahme einer Abrufquote von 20 % bei ca. 68.000 Euro jährlich, eine komplette Linienbedienung (oder eine Abrufung von 100 %) würde Kosten von ca. 201.000 Euro jährlich verursachen. Aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage ist eine Finanzierung durch Fahrgasterlöse nicht zu erwarten. Allerdings kann durch die Einstellung von heute schwach ausgelasteten Linienfahrten in diesem Bereich eine Einsparung von bis zu 60.000 Euro erzielt werden.

Landkreis Dillingen a.d.Donau:

Die Angebote sind als Bestandteil in den Planfall 2 eingegangen und sind dort beschrieben (siehe auch Abbildung 19). Sie sind dort auch kostenseitig bewertet.

Umsetzung:

Die Umsetzung soll für jede Linie nach Einzelfallprüfung erfolgen. Eine Umsetzung auf anderen Linien ist möglich.

9.4 Planfall 4: Stadt Augsburg – Prüfung der Taktung des Abendverkehrs und des Nachtverkehrs

Das Fahrtenangebot der ÖV-Linien in der Stadt Augsburg lässt sich wie folgt beschreiben:

- » An Schultagen tagesdurchgängiger 5-Minuten-Takt (Ferien 7,5-Minuten-Takt) auf den Straßenbahnlinien und Reduzierung des Angebots in den Abendstunden auf einen 15-Minuten-Takt.
- » An Schultagen tagesdurchgängiger 20-Minuten-Takt beziehungsweise 15/30-Minuten-Takt auf den Buslinien. Zudem Anschlüsse von und auf die Straßenbahnlinien. Einige Linien, wie die Linien 29, 30 und 31, verkehren auch im 10-Minuten-Takt.

Somit wird gewährleistet, dass die Fahrgäste in Augsburg gute Umsteigemöglichkeiten zwischen den Straßenbahnen und den Buslinien haben und ihnen zudem mit dem dichten Fahrtenangebot ein attraktives Netz zur Verfügung steht.

9.4.1 Prüfung der Taktung der Anpassung des Abendverkehrs an die Ladenöffnungszeiten

In der Stadt Augsburg zeigte sich aufgrund entsprechender Anfragen die Notwendigkeit, das Liniennetz hinsichtlich zweier Fragestellungen, die schon seit Längerem in der Diskussion stehen, näher zu untersuchen, nämlich

- » eine allmählichere Ausdünnung des Fahrtenangebotes zwischen dem Tages- und Abendverkehr sowie
- » eine Anpassung des Fahrtenangebotes an die Ladenschlusszeiten.

Derzeit weist der Fahrplan auf den Straßenbahnlinien um 18.30 Uhr einen schnellen Übergang vom 5-Minuten-Takt auf den 15-Minuten-Takt auf, der dann bis in die späten Abendstunden gefahren wird. Der Übergang auf den Buslinien erfolgt in entsprechender Weise. Dieser Taktwechsel wird innerhalb einer einzigen Betriebsstunde vollzogen. Für den Fahrgast bedeutet dies eine komplette Neuorientierung auf das Fahrtenangebot.

Gleichzeitig ist der ÖPNV durch den Taktwechsel um ca. 18.30 Uhr auf die geänderten Ladenschlusszeiten bis 20.00 Uhr, die auch spätere Rückfahrten in größerem Maße erfordert, nicht abgestimmt.

Durch die im Zuge des Nahverkehrsplans geprüfte spätere Taktanpassung in den Abendstunden werden beide Anregungen aufgegriffen. Untersucht wurde folgendes Szenario:

- » Auf den Straßenbahnlinien wird weiterhin bis ca. 18.30 Uhr der 5-Minuten-Takt angeboten.
- » Zwischen 18.30 und 20.00 Uhr werden die Straßenbahnlinien auf einen 7,5-Minuten-Takt ausgedünnt.
- » Ab 20.00 Uhr erfolgt dann die weitere Fahrtenreduzierung auf einen 15-Minuten-Takt je Straßenbahnlinie. Der Übergang bei den Buslinien wird in daran ausgerichteter Weise vollzogen.

Genaue Fahrpläne einschließlich der dafür notwendigen Dienstpläne werden durch die Stadtwerke Augsburg erstellt.

Mit zusätzlichen Erlösen ist nur im geringen Umfang zu rechnen. Gründe hierfür sind:

- » Es handelt sich um ein verbessertes Angebot für Kunden, die heute schon den ÖPNV nutzen, für sie erhöht sich der Komfort.
- » Fahrgäste, die durch die Maßnahme dennoch für den ÖPNV gewonnen werden können, benutzen zu einem großen Teil Zeitkarten.

Für die Umsetzung der Maßnahme wird mit einem jährlichen Bedarf von rund 900.000 Euro gerechnet.

Die Umsetzung steht unter dem Vorbehalt der Finanzierung. Wie eine Gegenfinanzierung aussehen kann, wird im Rahmen der konkreten Ausgestaltung durch die Stadtwerke Augsburg erbracht.

Das Konzept wurde, inklusive einer Angebotsausweitung im entsprechenden städtischen Busnetz, zum Fahrplanwechsel am 14.12.2014 umgesetzt. Die Gegenfinanzierung erfolgte

te durch eine Taktausdünnung auf einen 7,5-Minuten-Takt zur vormittäglichen Nebenverkehrszeit montags bis freitags an Schultagen. Dies hat Auswirkungen auf die in Kapitel 10.2 gemachten linienscharfen Beschreibungen sowie die Aussagen in Kapitel 9.4.

9.4.2 Ausweitung des Nachtverkehrsangebotes um eine Stunde

Neben den Planungen zum Abendverkehr wurde untersucht, inwiefern das Nachtangebot zeitlich ausgedehnt werden kann. Hintergrund der Aufgabenstellung ist die Tatsache, dass nach der Ankunft der letzten Züge am Augsburger Hauptbahnhof kein Anschluss beziehungsweise keine Möglichkeit besteht, mit dem lokalen ÖPNV bis nach Hause zu fahren.

Grundlage der Überlegungen sind das Liniennetz und Angebot der späten Abendstunden. Durch die Einrichtung zusätzlicher Fahrten können – in den Nächten von Donnerstag bis Samstag – im Nachtbuslinienverkehr Fahrten eingespart werden.

Die Aufgabenstellung umfasst folgende Punkte:

- » Verlängerung des bestehenden Fahrtenangebotes um eine Stunde bis 01.00 Uhr sowohl im Straßenbahnverkehr als auch im Busverkehr
- » Berücksichtigung nur der Linien, die derzeit schon bis 24.00 Uhr fahren
- » Aufbau eines Halbstundentaktes in der Stundengruppe ab 24.00 Uhr über alle Tage (Montag bis Freitag, Samstag, Sonntag)
- » Einsparung der ersten Fahrt des derzeitigen Nachtbusangebotes

Eine Umsetzung würde Mehrkosten in Höhe von rund 500.000 Euro pro Jahr verursachen würde. Hier sind die eingesparten Leistungen aus dem bestehenden Nachtbusangebot in den Nächten auf Freitag bis Sonntag schon berücksichtigt.

Eine Verlängerung des ÖPNV-Angebotes nur auf die Tage Montag bis Freitag und Samstag würde die jährlichen Mehrkosten auf rund 380.000 Euro pro Jahr reduzieren. Dies erklärt sich daraus, dass bislang an Sonn- und Feiertagen kein Nachtbusangebot besteht, das eingespart werden kann.

Demgegenüber ist nicht davon auszugehen, dass durch diese Maßnahme neue zahlende Kunden gewonnen werden. Vielmehr handelt es sich um eine Angebotsausweitung für schon heutige Kunden. Somit ist nicht von zusätzlichen Erlösen auszugehen.

Aus diesem Grund wurde beschlossen die Umsetzung nicht weiter zu verfolgen.

9.5 Planfall 5a: Stadt Augsburg – Erschließung Sheridan-Gebiet

Bei der Schwachstellenanalyse ergab sich als einziger Erschließungsmangel in der Stadt Augsburg die fehlende Bedienung von Teilen des sich entwickelnden Konversionsgebietes „Sheridan-Park“. Geplant und teilweise umgesetzt sind die Wohnbebauung und Gewerbeansiedlung, jedoch ist eine Erschließung durch den ÖPNV innerhalb des Gebietes derzeit in Planung.

Gemäß dem Anforderungsprofil besteht eine Erschließungslücke, wenn die Bebauung vollständig umgesetzt ist. Diese Lücke soll geschlossen werden.

Grundsätzlich möglich ist eine ÖPNV-Erschließung über die Straße „Grasiger Weg“, die für den allgemeinen Durchgangsverkehr gesperrt ist. Vorgesehen ist, diese Straße für Kraftfahrzeuge zu sperren. Alternativen wie die Öffnung nur für den ÖPNV sollten geprüft werden, wenn die Bebauung weiter fortgeschritten ist. Derzeit wird jedoch keine Bedienung im Gebiet direkt empfohlen.

Zeitnah umgesetzt werden soll eine Bedienung über die Bgm.-Bohl-Straße mit einer neuen Haltestelle, die von den bestehenden Linien bedient wird und die fußläufige Erschließung des Gebietes zumindest verbessert. Dadurch wird eine Anbindung an die Straßenbahnlinie 3 (Haltestelle Pfersee) sichergestellt.

Die Entscheidung, welche Linie die Bedienung durchführt und gegebenenfalls über die Bgm.-Bohl-Straße geführt werden soll, wird zunächst offengelassen. Infrage kommen sowohl städtische Linien als auch die AVV-Regionalbuslinie 641. Die Entscheidung soll im Zuge der Umsetzung getroffen werden.

9.6 Planfall 5b: Stadt Augsburg – ÖPNV-Anbindung des Textilviertels

Nach einer langen Phase der ungünstigen städtebaulichen Entwicklung durch den Niedergang der Textilindustrie entwickeln sich Proviantbachquartier und Textilviertel zunehmend zu attraktiven, innenstadtnahen Wohnquartieren. In den Planungen zur städtebaulichen Entwicklung war immer die Forderung nach einer angemessenen Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel enthalten.

Nach Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 6 wurde das die entfernten Wohnquartiere erschließende Busnetz laufend angepasst. Das Proviantbachquartier wird durch die Linie 33 erschlossen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde eine Verdichtung des 30-Minuten-Taktes für die Linie 33 gefordert. Die Bürgerwerkstatt hatte im Jahr 2008 die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln als unzureichend definiert.

Im Dezember 2013 wurde im Zuge der Wiedereinführung des regulären Straßenbahn- und Busbetriebs mit Inbetriebnahme des neuen Königsplatzes in einer vorweggenommenen Maßnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Linie auf einen Viertelstundentakt verdichtet, sie schließt am Jakobertor und am SchwabenCenter an das Straßenbahnnetz an. Das Textilviertel, insbesondere die Reichenberger Straße wird von der Linie 36 im Viertelstundentakt erschlossen, diese ist am Textilmuseum und am SchwabenCenter an die Linie 6 angebunden. Im Herrenbach bündeln sich die beiden Linien 33 und 36. Die Erschließung des Gebietes außerhalb des Einzugsbereichs der Linie 6 ist damit ausreichend.

9.7 Planfall 6: Konzept für die Stadt Friedberg zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

In der Stadt Friedberg zeigten sich bei der Analyse folgende Schwachstellen, bei denen das bestehende ÖPNV-Angebot das Anforderungsprofil nicht erfüllt:

- » Um von Friedberg West aus das Zentrum von Friedberg zu erreichen, ist ein zweifacher Umstieg notwendig, und zwar ein Umstieg von der AVV-Regionalbuslinie 102 in die Straßenbahnlinie 6 am Rudolf-Diesel-Gymnasium und ein zweiter an der Endhaltestelle P+R Friedberg West in die AVV-Regionalbuslinien 200/201/202.
- » Erschließungslücken in Friedberg Stätzling und am Gewerbegebiet „Business-Park“

Darüber hinaus lagen Anregungen zu Verbesserungen des ÖPNV der politischen Gremien und der Bürger der Stadt Friedberg vor.

Um die Themen im Zusammenhang konzeptionell zu bearbeiten, wurde ein eigener Planfall mit folgenden Untersuchungsgegenständen definiert:

- » Verbesserung der Busanbindung zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen und der Kernstadt Friedberg
- » Verbesserung des Abendverkehrs für die nördlichen Stadtbereiche und Möglichkeiten für die Einrichtung von flexiblen Bedienungsformen
- » Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete (Business-Park Friedberger See, Meringer Straße)
- » Anbindung Straßenbahn: Friedberg Kernstadt – Friedberg Bahnhof
- » Verbesserung der Anbindung Friedberg West – Kernstadt Friedberg

Alle Einzelprüfungen wurden gutachterlich bewertet und kostenseitig beziffert. Daraus ergab sich eine Umsetzungsempfehlung durch den AVV und den Gutachter.

Beschluss des Landkreises Aichach-Friedberg

Auf dieser Basis beschloss der Landkreis Aichach-Friedberg die Aufnahme folgender Maßnahmen in den Nahverkehrsplan:

Erschließung Gewerbegebiet Business-Park Friedberger See

Das bestehende Angebot beinhaltet eine Reihe von Fahrten, die vorwiegend betrieblich bedingt und nicht auf die Nachfrage abgestimmt sind. Sie bieten eine direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof Friedberg und dem Business-Park. Ziel der Untersuchung war die Schaffung einer Verbindung zum P+R Friedberg West als Endhaltestelle der Straßenbahn mit einer Verknüpfung auch zu den Linien 200/201/202, die ein gutes Angebot zwischen der Friedberger Kernstadt und der Endhaltestelle bieten, das in der Hauptverkehrszeit noch verdichtet ist.

Die Linie soll wie folgt eingerichtet werden:

- » Linienführung:
 - P+R Friedberg West zum Business-Park und von dort weiter zur Schleiermacherstraße auf Augsburger Gemarkung, wo eine Verknüpfung zur Straßenbahnlinie 1

realisiert werden kann. Dies bietet sich an, da damit auch eine Verbindung insbesondere für Berufspendler aus dem Norden Augsburgs zum Business-Park ermöglicht wird und die Linie umlauftechnisch bedingt eine weitere Strecke als die zwischen P+R Friedberg West und Business-Park zurücklegen kann.

- Damit sind Verbindungen (mit oder ohne Umstieg) in viele Richtungen möglich über die Straßenbahnlinien 1 und 6 sowie die Linien 200/201/202. Dies ermöglicht auch die Erreichbarkeit der Bahnhöfe (Augsburg Hauptbahnhof oder Friedberg Bahnhof).
- Die Bedienung soll in den Hauptverkehrszeiten stattfinden, zum Beispiel in den Zeiten 06.00 bis 09.00 Uhr, 12.00 bis 14.00 Uhr und 16.00 bis 19.00 Uhr (Montag bis Freitag).

» Kosten

- Ausgehend von je sieben Hin- und Rückfahrten in der Hauptverkehrszeit ist von betrieblichen Kosten von jährlich 55.000 Euro auszugehen.
- Bei Einsatz eines Standardlinienbusses ist darüber hinaus ein Umbau des P+R-Platzes Friedberg West nötig. Es muss sichergestellt werden, dass entweder ein Linienbus wenden kann, um die Südausfahrt zu nutzen, oder dass vom P+R-Platz aus auf die AIC 25 in Richtung Norden abgebogen werden kann.
- Alternativ ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs denkbar, das die Südausfahrt auf die B 300 nutzen kann, damit entstehen keine Infrastrukturkosten.

Die Maßnahme wurde auch von der Stadt Augsburg mitbeschlossen.

Erschließung Gewerbegebiet Meringer Straße

- » Eine zusätzliche Haltestelle soll auf dem Linienweg der Linie 102 eingerichtet werden, wenn im Gewerbegebiet eine entsprechende Nachfrage besteht (derzeit ist das Gebiet noch in Planung, ein Bebauungsplan besteht noch nicht).

Anbindung Friedberg West – Kernstadt

Zwischen Friedberg West und der Kernstadt von Friedberg sind zwei Umstiege (zwischen den Linien 102, Straßenbahnlinie 6 und den Linien 200/201/202) notwendig, was den definierten Mindeststandards des Nahverkehrsplans nicht entspricht.

Auf der Linie 102 bestehen heute mehr als 20 Fahrten pro Tag und Richtung in Friedberg West. Die Linie ist an der Haltestelle Rudolf-Diesel-Gymnasium an die Straßenbahn 6 angebunden.

Zur Vermeidung eines der Umstiege wird vorgesehen, die Linie mit allen bestehenden Fahrten bis Haltestelle Friedberg P+R West zu verlängern, wobei die Bedienung des Rudolf-Diesel-Gymnasiums beibehalten wird. Dort kann direkt in die Linien 200/201/202 umgestiegen werden. Eine Umsetzung bedarf einer Detailplanung. Diese Maßnahme dient ausschließlich zur Beseitigung der festgestellten Schwachstelle eines zweifachen Umstiegs.

Ein zusätzliches Fahrzeug wird dafür benötigt. Die zusätzlichen Betriebskosten betragen damit ca. 50.000 Euro pro Jahr.

Beschluss des Stadtrats der Stadt Friedberg

Für die Stadt Friedberg wurden über den Beschluss des Kreises hinausgehende Maßnahmenvorschläge untersucht.

Über diese Maßnahmen wurde in der Stadt Friedberg in einer Sitzung des Stadtrats am 16.05.2013 beraten. Daraus resultierte ein Beschluss zur Finanzierung folgender Maßnahmen durch die Stadt Friedberg selbst, allerdings unter dem Vorbehalt der Nichtfinanzierung durch den Landkreis.

Verbesserte Anbindung der nördlichen Stadtteile im Abendverkehr

Da in den Schwachverkehrszeiten nach 19.00 Uhr die Linie 210 die Anbindung zwischen Derching und Friedberg nicht mehr gewährleistet, soll eine flexible Bedienung eingeführt werden, die Montag bis Samstag abends sechs Fahrten je Richtung bis Mitternacht und am Sonntag fünf Fahrten bis 23.00 Uhr vorsehen soll. Die Fahrten sollen flexibel bei Bedarf nach telefonischer Anmeldung verkehren. Hierdurch wird eine deutliche Verbesserung der abendlichen Bedienung erreicht.

Die Kosten können bei angenommenen 50 % Abrufung bei ca. 70.000 Euro pro Jahr liegen (bei Betrieb durch ein Taxiunternehmen ca. 22.000 Euro pro Jahr). Bei einer nicht zu erwartender Abrufung von 100 % lägen sie bei bis zu 115.000 Euro pro Jahr (bei Taxibetrieb bei etwa 43.000 Euro pro Jahr).

Die Linienführung zwischen Derching und Friedberg kann je nach Bedarf flexibel gestaltet werden, soll es aber ermöglichen, dass auch alle Haltestellen in Stätzing bedient werden. In Friedberg soll ein Anschluss an den Bahnhof ermöglicht werden.

Schließung von Bedienungslücken der Linie 208 und 205

Im Taktangebot der **Linie 208** fehlen Fahrten zwischen Friedberg und Rohrbach/Bachern im Zeitraum Montag bis Freitag zwischen 09.00 und 10.00 Uhr und zwischen 11.00 und 12.00 Uhr zur Bedienung des Versorgungsverkehrs.

Zur Behebung sollen die bestehenden Fahrten ab Eurasburg um 09.20 und um 11.20 Uhr entsprechend verlängert werden. Die Kosten hierfür liegen bei etwa 10.000 Euro pro Jahr.

Auf der **Linie 205** entstehen Lücken im Fahrtenangebot Montag bis Freitag zwischen Friedberg und Harthausen (– Dasing) in folgenden Zeiträumen:

- » Von Friedberg: 07.00 bis 09.00 Uhr
- » Nach Friedberg: 09.00 bis 11.00 Uhr und 14.00 bis 16.00 Uhr

Am Wochenende bestehen heute bereits Angebote mit AST-Verkehren.

Daher soll jeweils eine zusätzliche Fahrt an Wochentagen in den Fahrplanlücken durchgeführt werden. Die Kosten liegen auch hier bei etwa 10.000 Euro pro Jahr.

Abendliche Angebotsausdehnung auf den Linien 200/201/202

Des Weiteren regte die Stadt Friedberg eine Ausdehnung des Angebots im Stadtbusverkehr an. Dies betrifft die Verdichtung auf einen Halbstundentakt montags bis freitags bis

Mitternacht in Richtung Friedberg Ost sowie einzelne Fahrten in Gegenrichtung sowie Samstagabends. Die Kosten hierfür belaufen sich auf etwa 21.000 Euro pro Jahr.

9.8 Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs und des Wochenendverkehrs im Regionalverkehr

Das Anforderungsprofil schreibt für die Abendstunden und das Wochenende eine Mindestbedienung auf den Haupt- und Nebenachsen vor. Diese ist einzuhalten. Zudem besteht der Wunsch der Gemeinden, das Fahrtenangebot in den Abendstunden und am Wochenende auszubauen.

Aus diesem Grund wird im Planfall 7 die Möglichkeit der Ausweitung des Fahrtenangebotes aufgezeigt.

Die dabei zu berücksichtigenden Randbedingungen wurden wie folgt festgelegt:

- » Beförderung auf allen Haupt- und Nebenachsen (gemäß Raumstruktur Regionalplan)
- » Berücksichtigung wichtiger Tangenten
- » Berücksichtigung des bestehendem ÖPNV-Angebots

In der nachfolgenden Abbildung werden die zu untersuchenden Achsen und Verbindungen aufgezeigt. Dabei wird unterschieden, durch welches Verkehrssystem (Schiene, Straßenbahn oder Bus) die Bedienung erfolgt. Durch diese Verbindungen werden die Relationen zwischen den Mittel-, Unter- und Kleinzentren zum Oberzentrum im Abendverkehr und am Wochenende berücksichtigt. Ebenso werden Relationen zwischen den Mittelzentren und Unterzentren berücksichtigt.

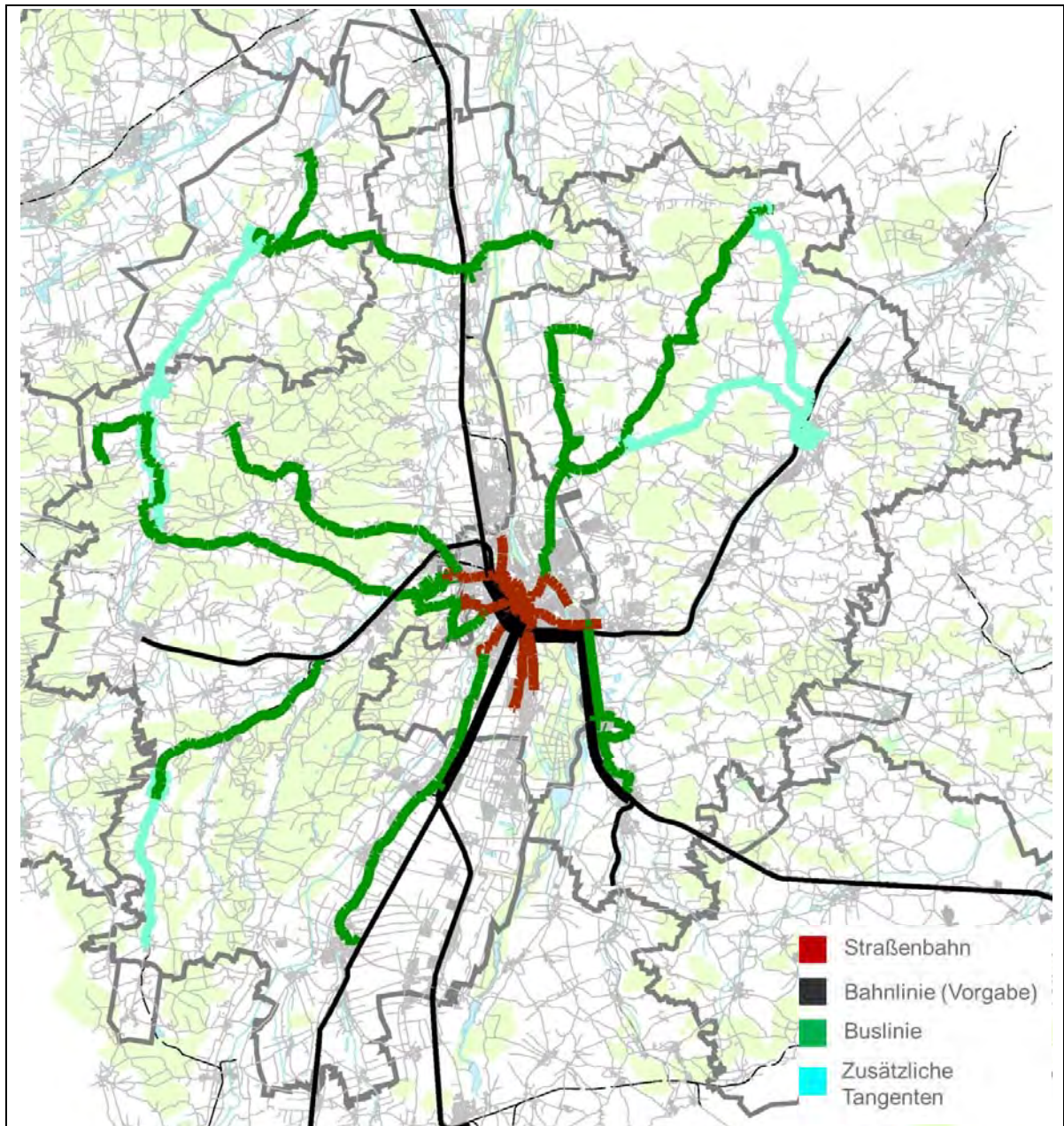


Abbildung 21: Wichtige regionale Achsen und Verbindungen für den Abendverkehr

Auf den Hauptachsen entspricht bis 21.00 Uhr das Fahrtenangebot den Mindestanforderungen. In den meisten Fällen werden die notwendigen Fahrten über das Schienenangebot bereitgestellt. Lediglich auf den Nebenachsen ist festzustellen, dass das Angebot nicht den Anforderungen genügt. So ist insbesondere das Fehlen einzelner Fahrten in der Stundengruppe bis 21.00 Uhr festzustellen.

Die drei Landkreise haben beschlossen, auf den entsprechenden Achsen das Fahrtenangebot bis 21.00 Uhr auszuweiten. Die damit verbundenen jährlichen Betriebskosten werden sich in der Summe auf rund 307.000 Euro belaufen.

Die genaue Festlegung der Fahrplanlagen und die jährlichen Betriebskosten werden bei konkreter Umsetzung ermittelt.

Darüber hinaus wurde geprüft, wie sich eine Ausweitung dieser Verkehre in den späteren Abendstunden und am Wochenende finanziell auswirken würde. Für den Samstag wurde geprüft, ob eine Mindestanforderung im Anforderungsprofil für den Zeitraum zwischen 09.00 und 14.00 Uhr auf den Nebenachsen von einer Fahrt je Stunde in beide Richtungen einhaltbar wäre. Dies und die Bedienung in den späteren Abendstunden wurde von den Landkreisen aber aus Kostengründen nicht weiterverfolgt und wird daher nicht als Maßnahme für den Nahverkehrsplan definiert. Die Bedienung auf den Nebenachsen am Samstag zwischen 09.00 und 14.00 Uhr wird dementsprechend im Anforderungsprofil zur Fahrtenhäufigkeit (siehe Kapitel 7.3.4) auf die Stufe gesetzt, die besagt, dass bei entsprechender Nachfrage ein Angebot im Einzelfall zu prüfen ist.

10 Ausführungsnetz

Das Ausführungsnetz beinhaltet als Ergebnis der beschriebenen Untersuchungen zum Nahverkehrsplan die Maßnahmen, die im Zeithorizont des Nahverkehrsplans, also etwa bis 2020, umgesetzt werden sollen und die von den Aufgabenträgern entsprechend beschlossen wurden.

Darüber hinaus beinhaltet das Ausführungsnetz die Maßnahmen aus dem Regionalen Nahverkehrsplan des AVV 2006 sowie des Nahverkehrsplans der Stadt Augsburg 2006, soweit sie noch nicht oder nicht vollständig umgesetzt wurden. Sie werden entsprechend übernommen, falls sie nicht im Einzelfall begründet verworfen wurden.

10.1 Ausführungsnetz Straßenbahn

Das Ausführungsnetz enthält Ausbaumaßnahmen im Straßenbahnnetz mit einem absehbaren Realisierungshorizont (2020) und dokumentiert den verbindlichen Willen des Aufgabenträgers, die Maßnahmen weiterzuverfolgen und nach Möglichkeit zu realisieren.

Folgende im Nahverkehrsplan 2006–2011 der Stadt Augsburg in das Ausführungsnetz eingestuft Projekte verbleiben im Ausführungsnetz:

Als **MDA-Gesamtprojekt** beschlossene, gemeinsam bewertete und zur Förderung beantragte Teilprojekte:

- » Linie 6 (Fertigstellung Dezember 2010)
- » Umbau Königsplatz (Fertigstellung Dezember 2013)
- » Hauptbahnhof (im Bau)
- » Neubau Linie 5 (mit Anpassung Busnetz Linie 32 und AVV-Regionalbusnetz)
- » Verlängerung der Linie 1 von der Haltestelle Neuer Ostfriedhof zum Bahnhof Hochzoll (mit Anpassung Busnetz Linie 29)

Straßenbahntrasse Maximilianstraße

Das heutige Betriebsgleis in der Maximilianstraße zum Straßenbahnbetriebshof soll im Zuge des Umbaus der Maximilianstraße für den Linienverkehr ausgebaut werden. Im Bebauungsplan 470 beiderseits der Maximilianstraße sind der geltenden Beschlusslage entsprechend die für einen Straßenbahnlinienbetrieb in der Maximilianstraße notwendigen Gleise und Straßenbahnhaltestellen festgesetzt. Die Varianten, welche Straßenbahnlinie künftig durch die Maximilianstraße geführt werden soll, werden von der SWA gemeinsam mit der Verwaltung untersucht. Der Linienbetrieb soll nach Umbau der Maximilianstraße aufgenommen werden.

Darüber hinaus werden folgende Maßnahmen in das Ausführungsnetz aufgenommen:

Verlängerung der Linie 3 nach Königsbrunn

Die Maßnahme ist im Zielnetz des Nahverkehrsplans 2006–2011 enthalten. Gleichwohl wurden gemäß Ausschussbeschluss der Stadt Augsburg vom 19.04.2005 mit der Stadt

Königsbrunn und mit dem als ÖPNV-Aufgabenträger zuständigen Landkreis Augsburg Verhandlungen über eine Realisierung aufgenommen und zunächst die hierfür notwendigen planerischen Grundlagen erstellt. Die standardisierte Bewertung ergab einen Faktor von 6,48 unter der Maßgabe, dass die Schnellbuslinie 740 eingestellt wird. Die Realisierung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt der Finanzierung und der Einigung über die Kostenteilung. Im Falle einer Verlängerung bedarf es einer Anpassung des AVV-Regionalbusangebotes.

Verlängerung der Linie 1 zur Hammerschmiede (nördlich Mühlhauser Straße)

Die Maßnahme ist im Nahverkehrsplan 2006–2011 im Zielnetz eingestuft. Durch die Einstufung in das Ausführungsnetz wird auch der Nordosten des Stadtgebietes mit einer Straßenbahn erschlossen. Eine standardisierte Bewertung wurde bereits mit positivem Ergebnis durchgeführt (Kosten-Nutzen-Faktor von 1,07). Im Zuge der Detailplanungen sind auch Anpassungen der AVV-Regionalbuslinien zu überprüfen und gegebenenfalls Maßnahmen in der Linienführung umzusetzen.

10.2 Ausführungsnetz städtische Buslinien, AVV-Regionalbuslinien und flexible Bedienungsformen

Wie im Nahverkehrsplan 2006 vorgesehen, erfüllt der AVV-Regionalbusverkehr im integrierten Netz vorrangig die Funktion der Flächenerschließung.

Dort, wo eine Schienenachse vorhanden ist, fungiert der AVV-Regionalbusverkehr als Zu- und Abbringer von/zur Schiene. Darüber hinaus gewährleistet der AVV-Regionalbusverkehr in den Räumen ohne Zugverbindung nach Augsburg die Verbindung in das Oberzentrum sowie in die anderen Zentren. Außerdem realisieren Busverkehre dort, wo es sinnvoll ist, auch Tangentialverbindungen, insbesondere in den verdichteten Räumen.

Ergänzt wird der Busverkehr, wie im Planfall 3 beschrieben, durch flexible Bedienungsformen in Räumen und Zeiten, in denen eine gebündelte Bedienung mit Linienverkehren wirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Bewährt haben sich im Verkehrsgebiet des AVV die Angebote durch Anrufsammeltaxis und Rufbusse.

Grundsätzlich anzustreben ist nach wie vor eine Integration auch der Fahrten des freigestellten Schülerverkehrs in das Fahrtenangebot des öffentlichen Verkehrs. Diesem Ziel sind jedoch durch folgende Randbedingungen Grenzen gesetzt:

- » Kein Betrieb in den Ferien
- » Beschränkung des Betriebs auf die Tage Montag bis Freitag, oft auch auf einzelne Wochentage
- » Abfahrtszeiten können aus schulinternen Gründen (zum Beispiel Unterrichtsausfall) kurzfristig verändert werden
- » Fahrwege werden flexibel den Bedürfnissen angepasst
- » Häufig Auslastung der Fahrzeuge bis an die Kapazitätsgrenze
- » Bedienung oft nur der Schulen in den Schulorten, nicht aber der für andere potenzielle Fahrgäste relevanten Haltestellen (zentrale Haltestellen, Verknüpfungspunkte)

» Bei Integration eines Teiles der Fahrten treten folgende Probleme auf:

- Bedarf doppelter Fahrscheine für Schüler, die für Hin- und Rückfahrt des Schulweges gegebenenfalls sowohl die Berechtigung zur Nutzung des freigestellten Schülerverkehrs benötigen als auch einen AVV-Fahrausweis.
- Eventuell Parallelbedienung, wenn Fahrten als Rückfahrten von Schülerfahrten betrieblich nicht entfallen können und zusätzlich noch als Linienfahrten eingerichtet werden.

Trotzdem ist in jedem Einzelfall zu prüfen, ob eine Fahrt im Schülerverkehr sinnvoll in das ÖPNV-Angebot integriert werden kann. Letztlich ist der Aufwand für die Aufwertung einer Schülerverkehrsfahrt zu einer regelmäßig verkehrenden Fahrt geringer als für die völlige Neueinrichtung einer Fahrt.

Im Folgenden werden die Linien im Einzelnen dargestellt mit ihrem Linienweg und den im Nahverkehrsplan vorgesehenen Änderungen. Das Status-quo-Angebot wird in der Regel für Montag bis Freitag beschrieben. Dargestellt ist der Stand Sommer 2014. Durch die Umsetzung des Planfalls 4 der Stadt Augsburg zum Fahrplanwechsel am 14.12.2014 haben sich zwischenzeitlich Änderungen ergeben, deren textliche Nachführung einer Fortschreibung vorbehalten bleibt.

Stadtbus	
Liniennummer:	21
Linienweg Status quo:	Bärenkeller Süd – Oberhausen – Bärenwirt/DRvS
Taktung / Angebot:	15-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Bärenwirt)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	22
Linienweg Status quo:	Firnhaberau – Lechhausen Brücke – City-Galerie/VHS – Königsplatz – Hauptbahnhof
Taktung / Angebot:	HVZ 10-Minuten-Takt; NVZ 20-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen, Jakobertor), Verbindungsfunktion zum Königsplatz und Hauptbahnhof
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung

Ausführungsnetz:	Keine Überplanung
-------------------------	-------------------

Liniennummer:	23
Linienweg Status quo:	Firnhaberau – Hammerschmiede – Lechhausen Schlöble – Pilgerhausstraße – Königsplatz – Hauptbahnhof
Taktung / Angebot:	HVZ 10-Minuten-Takt; NVZ 20-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen, Jakobertor), Verbindungsfunktion zum Königsplatz und Hauptbahnhof
NVP 2006–2011:	Anpassung an die Linie 6
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	29
Linienweg Status quo:	Lechhausen Neuer Ostfriedhof – Hochzoll Mitte – Hochzoll Kuhsee
Taktung / Angebot:	HVZ 10-Minuten-Takt; NVZ 15-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinien 1 (Neuer Ostfriedhof) und 6 (Hochzoll Mitte)
NVP 2006–2011:	Anpassung an die Linie 6
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	30
Linienweg Status quo:	Rudolf-Diesel-Gymnasium – Hochzoll Süd
Taktung / Angebot:	HVZ 10-Minuten-Takt; NVZ 15-Minuten-Takt; SVZ 20-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 6 (Rudolf-Diesel-Gymnasium)
NVP 2006–2011:	Anpassung an die Linie 6

Ausführungsnetz:	Keine Überplanung
-------------------------	-------------------

Liniennummer:	31
Linienweg Status quo:	Lechhausen Neuer Ostfriedhof – Rudolf-Diesel-Gymnasium
Taktung / Angebot:	HVZ 10-Minuten-Takt; NVZ 15-Minuten-Takt; SVZ 20-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 6 (Rudolf-Diesel-Gymnasium)
NVP 2006–2011:	Anpassung an die Linie 6
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	32
Linienweg Status quo:	Klinikum BKH – Bgm.-Ackermann-Straße – Hauptbahnhof – Königsplatz – Zoo/Botanischer Garten
Taktung / Angebot:	15-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 2 (Klinikum BKH) sowie Königsplatz und Hauptbahnhof
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Anpassung an die Linie 5

Liniennummer:	33
Linienweg Status quo:	Jakobertor – Glaspalast – Reichenberger Straße – Spickel – Schwaben Center
Taktung / Angebot:	HVZ/NVZ 15-Minuten-Takt; SVZ 30-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinien 1 (Jakobertor) und 6 (Schwaben Center)

NVP 2006–2011:	Neugestaltung der Linie Proviantbachquartier – Jakobertor – Königsplatz – Hauptbahnhof; Umsetzung mit Linienweg Jakobertor – Proviantbachquartier – Königsplatz
Ausführungsnetz:	Linienweg Jakobertor – Proviantbachquartier – Schwaben Center, bei Taktverdichtung auf 15-Minuten-Takt (bereits umgesetzt)

Liniennummer:	34
Linienweg Status quo:	Haunstetten Süd – Haunstetten Nord – Haunstetten West – Joh.-Strauß-Straße – Haunstetten Süd
Taktung / Angebot:	15-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinien 3 (Haunstetten West) und 2 (Haunstetten Nord)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	35
Linienweg Status quo:	Bergstraße – Servatiusstift – Bismarckbrücke – Rotes Tor – City-Galerie/VHS – MAN – Bärenwirt/DRvS – Oberhausen Bf.– Pfersee Süd
Taktung / Angebot:	HVZ 15-Minuten-Takt; NVZ 20-Minuten-Takt; SVZ 30-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Tangentialverbindung zwischen den Straßenbahnlinien 4 (Bärenwirt), 3 (Pfersee), 1 (Göggingen und Bergstraße) sowie zum Roten Tor und dem Bahnhof Oberhausen
NVP 2006–2011:	Schließung des Ringes durch ergänzende Bedienung des Thelottviertels – keine Umsetzung aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen, Pfersee und Göggingen werden stattdessen durch die eingeführte Linie 42 bedient
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	36
Linienweg Status quo:	Textilmuseum – Herrenbach – Schwaben Center
Taktung / Angebot:	HVZ/NVZ 15-Minuten-Takt; SVZ 30-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 6 (Textilmuseum und Schwaben Center)
NVP 2006–2011:	Ersatz eines Teils der Linie durch die neue Straßenbahnlinie 6, daher geplante Linienführung Reichenberger Straße – Herrenbach – Moritzplatz – Königsplatz; Übergang in die Linie 41 – stattdessen Umsetzung als reine Quartierslinie als Zubringer zur Linie 6
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	37
Linienweg Status quo:	St.-Anton-Siedlung – Schleiermacherstraße – Schackstraße
Taktung / Angebot:	30-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Schleiermacherstraße)
NVP 2006–2011:	Reduzierung der Linie 37 auf die notwendigen Angebote zur Versorgung des Schülerverkehrs – nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	38
Linienweg Status quo:	Inningen – Göggingen – Bergheim
Taktung / Angebot:	30-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Göggingen Rathaus)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	39
Linienweg Status quo:	Haunstetten Süd – Joh.-Strauß-Straße – Haunstetten West – Haunstetten Nord – Klinikum Süd – Haunstetten Süd
Taktung / Angebot:	15-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinien 3 (Haunstetten West) und 2 (Haunstetten Nord)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	41
Linienweg Status quo:	Bergstraße – Bergiusstraße – Messezentrum – Hochfeld – Königsplatz
Taktung / Angebot:	15-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinien 3 (Bukowina-Institut PCI) und 1 (Göggingen)
NVP 2006–2011:	Die Linie 41 wird über ihren bisherigen Endhaltepunkt Maria Stern hinaus im 30-Minuten Takt als Linie 42 nach Pfersee verlängert; dadurch wird eine neue Direktverbindung zwischen Göggingen und Pfersee geschaffen
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	42
Linienweg Status quo:	Pfersee – Bergstraße – Maria Stern
Taktung / Angebot:	30-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinien 3 (Pfersee) und 1 (Maria Stern)
NVP 2006–2011:	Neue Linie; erfüllt vorgesehene Maßnahme der Linie 35 teilweise sowie der Linie 41

Ausführungsnetz:	Keine Überplanung
-------------------------	-------------------

Liniennummer:	43
Linienweg Status quo:	Diakonissenhaus – Hauptbahnhof – Königsplatz – Anna-Hintermayr-Stift
Taktung / Angebot:	60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Hauptbahnhof und Königsplatz
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	44
Linienweg Status quo:	Lechhausen Brücke – Schillstraße (Uni) – Firnhaberau – Hammerschmiede – Kleesiedlung – Lechhausen Schlöble – Lechhausen Brücke
Taktung / Angebot:	Abends und Wochenende 30-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Ersetzt die Linien 22/23 in der SVZ und Anbindung an die Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	45
Linienweg Status quo:	Lechhausen Schlöble – Kleesiedlung – Hammerschmiede – Firnhaberau – Lechhausen Brücke – Lechhausen Schlöble
Taktung / Angebot:	Abends und Wochenende 30-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Ersetzt die Linien 22/23 in der SVZ und Anbindung an die Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung

Ausführungsnetz:	Keine Überplanung
-------------------------	-------------------

Liniennummer:	46
Linienweg Status quo:	Lechhausen Brücke – Kleesiedlung – Weltbild Verlag – Medienzentrum
Taktung / Angebot:	20-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	48
Linienweg Status quo:	Lechhausen Schlößle – Lechhausen Industriegebiet – Medienzentrum
Taktung / Angebot:	20-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	AST 70
Linienweg Status quo:	Göggingen Rathaus – Göggingen Seniorenheim
Taktung / Angebot:	30-Minuten-Takt; Wochenende 60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Göggingen Rathaus)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	AST 71
Linienweg Status quo:	Siebenbrunn – Haunstetten Nord
Taktung / Angebot:	Nach Bedarf
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 2 (Haunstetten Nord)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	AST 72
Linienweg Status quo:	Wellenburg – Radegundis – Pfersee und Radegundis – Wellenburg – Göggingen
Taktung / Angebot:	Nach Bedarf
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinien 3 (Pfersee) und 1 (Göggingen Rathaus)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	AST 76
Linienweg Status quo:	Inningen – Fuchssiedlung – Göggingen – Bergheim
Taktung / Angebot:	30-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Göggingen Rathaus)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Nachtbus	
Liniennummer:	90
Linienweg Status quo:	Rudolf-Diesel-Gymnasium – Lechhausen – Königsplatz – Göggingen – Bergheim – Inningen und zurück
Taktung / Angebot:	Stündlich nach Mitternacht ab Königsplatz in den Nächten auf Freitag, auf Samstag und auf Sonn- und Feiertage
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	91
Linienweg Status quo:	Steppach – Kriegshaber – Königsplatz – Pfersee – Leitershofen – Stadtbergen – Deuringen – Steppach und zurück
Taktung / Angebot:	Stündlich nach Mitternacht ab Königsplatz in den Nächten auf Freitag, auf Samstag und auf Sonn- und Feiertage
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	92
Linienweg Status quo:	Neusäß – Bärenkeller – Oberhausen – Königsplatz – Universitätsviertel – Haunstetten und zurück
Taktung / Angebot:	Stündlich nach Mitternacht ab Königsplatz in den Nächten auf Freitag, auf Samstag und auf Sonn- und Feiertage
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	93
Linienweg Status quo:	Lechhausen Schlöble – Hammerschmiede – Firnhaberau – Königsplatz – Hochzoll Süd und zurück
Taktung / Angebot:	Stündlich nach Mitternacht ab Königsplatz in den Nächten auf Freitag, auf Samstag und auf Sonn- und Feiertage
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	94
Linienweg Status quo:	Friedberg – Herrenbach – Königsplatz – Haunstetten und zurück
Taktung / Angebot:	Stündlich nach Mitternacht ab Königsplatz in den Nächten auf Freitag, auf Samstag und auf Sonn- und Feiertage
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Nachtbusse AVV-Regionalbusverkehr	
Liniennummer:	95
Linienweg Status quo:	Königsplatz – P+R Augsburg Nord – Gersthofen – Langweid – Herbertshofen – Meitingen und zurück; Verknüpfung mit AVV-Regionalbuslinie 495 in Langweid
Taktung / Angebot:	Drei Fahrten je Nacht; 60-Minuten-Takt (Freitag/Samstag – Samstag/Sonntag)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	495
Linienweg Status quo:	Langweid – Biberbach – Langenreichen – Kühleenthal – Westendorf – Ostendorf; Verknüpfung mit AVV-Regionalbuslinie 95 in Langweid
Taktung / Angebot:	Zwei Fahrten in den Nächten auf Samstag und Sonntag
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	592
Linienweg Status quo:	Neusäß – Aystetten – Adelsried – Bonstetten – Welden – Emersacker – Lauterbrunn – Heretsried
Taktung / Angebot:	Drei Fahrten je Nacht; 60-Minuten-Takt (Freitag/Samstag – Samstag/Sonntag)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	596
Linienweg Status quo:	Augsburg – Diedorf – Agawang – Horgau – Zusmarshausen – Dinkelscherben
Taktung / Angebot:	Zwei Fahrten je Nacht; 120-Minuten-Takt (Freitag/Samstag – Samstag/Sonntag)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	694
Linienweg Status quo:	Augsburg – Anhausen – Gessertshausen – Ustersbach – Fischach – Langenneufnach – Walkertshofen – Mickhausen

Taktung / Angebot:	Zwei Fahrten je Nacht; 120-Minuten-Takt (Freitag/Samstag – Samstag/Sonntag)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	797
Linienweg Status quo:	Göggingen – Bobingen – Wehringen – Großaitingen – Schwabmünchen – Untermeitingen PM
Taktung / Angebot:	Drei Fahrten jede Nacht; 60-Minuten-Takt (Donnerstag/Freitag – Freitag/Samstag – Samstag/Sonntag)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	798
Linienweg Status quo:	Haunstetten Nord – Königsbrunn
Taktung / Angebot:	Drei Fahrten je Nacht; 60-Minuten-Takt (Donnerstag/Freitag – Freitag/Samstag – Samstag/Sonntag)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	Rufbus 799
Linienweg Status quo:	Straßberg – Reinhartshausen – Waldberg
Taktung / Angebot:	Drei Fahrten jede Nacht; 60-Minuten-Takt (Donnerstag/Freitag – Freitag/Samstag – Samstag/Sonntag), verkehrt nur bei Bedarf; bindet auf Nachtbus 797 an
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

AVV-Regionalbusverkehr	
Liniennummer:	27
Linienweg Status quo:	Bärenwirt/DRvS – Oberhausen – Bärenkeller – Täferlingen – Hirblingen – Batzenhofen – Edenbergen – Rettenbergen West
Taktung / Angebot:	HVZ-Bedienung in Ansätzen getaktet, ein bis zwei Fahrten pro Stunde
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Bärenwirt)
NVP 2006–2011:	Integration der Linien 401, 410, 420 und 502 in eine gemeinsame Bedienung der Industriegebiete und Ortsteile von Gersthofen nicht umgesetzt, da betrieblich problematisch
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	51
Linienweg Status quo:	P+R Augsburg Nord – Gersthofen – Stettenhofen – Langweid
Taktung / Angebot:	30-Minuten-Takt, ergänzend zu Linie 52
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Augsburg Nord)
NVP 2006–2011:	Linien 51 und 52: Brechung auf die Straßenbahnlinie 4, Bedienung im 15-Minuten-Takt – ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	52
Linienweg Status quo:	P+R Augsburg Nord – Gersthofen West – Stifter-Siedlung
Taktung / Angebot:	30-Minuten-Takt, ergänzend zu Linie 51
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Augsburg Nord)
NVP 2006–2011:	Linien 51 und 52: Brechung auf die Straßenbahnlinie 4, Bedienung im 15-Minuten-Takt – ist umgesetzt

Ausführungsnetz:	Keine Überplanung
-------------------------	-------------------

Liniennummer:	54
Linienweg Status quo:	P+R Augsburg Nord – Gersthofen West – Stettenhofen – Langweid
Taktung / Angebot:	Wochenendbedienung der Linienwege 51/52 im 20-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Augsburg Nord)
NVP 2006–2011:	Brechung auf die Straßenbahnlinie 4 – ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	56
Linienweg Status quo:	Gersthofen Rathausplatz / P+R Augsburg Nord – Hirblingen – Batzenhofen – Edenbergen – Rettenbergen West
Taktung / Angebot:	Bedienung nicht getaktet, stündliche oder zweistündliche Fahrten, Abendverkehr als AST stündlich
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Augsburg Nord)
NVP 2006–2011:	Integration der Linien 401, 410, 420 und 502 in eine gemeinsame Bedienung der Industriegebiete und Ortsteile von Gersthofen – nicht umgesetzt, da betrieblich problematisch
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	57
Linienweg Status quo:	Gersthofen Rathausplatz – Gersthofen Industriegebiet – P+R Augsburg Nord
Taktung / Angebot:	HVZ-Bedienung im 60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Augsburg Nord)

NVP 2006–2011:	Integration der Linien 401, 410, 420 und 502 in eine gemeinsame Bedienung der Industriegebiete und Ortsteile von Gersthofen – nicht umgesetzt da betrieblich problematisch
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	58
Linienweg Status quo:	P+R Augsburg Nord – Augsburg IKEA – Gersthofen Bf.
Taktung / Angebot:	HVZ 15-Minuten-Takt; NVZ 20-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Augsburg Nord)
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	59
Linienweg Status quo:	P+R Augsburg Nord – GVZ – Gersthofen Bf.
Taktung / Angebot:	Vorwiegend 60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Augsburg Nord); Verknüpfung mit Linie 58 an Haltestelle IKEA
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	100
Linienweg Status quo:	Königsbrunn – Mering
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet (~30-Minuten-Takt)
Funktion / Bindungen:	Anbindung nach Mering Bf. auf die Züge von/nach München
NVP 2006–2011:	Verbesserte Anbindung wurde umgesetzt

Ausführungsnetz:	Keine Überplanung
-------------------------	-------------------

Liniennummer:	102
Linienweg Status quo:	Mering – St. Afra – Altkissing – Neukissing/Kissing Bf. – Friedberg West – Augsburg Hochzoll
Taktung / Angebot:	Mering – Kissing ca. 30-Minuten-Takt (in der HVZ wird der Takt nochmals verdichtet), bis Augsburg Hochzoll 60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Erschließung und Anbindung an Mering Bf. und Kissing Bf., Verbindung nach Augsburg Hochzoll – dort Verknüpfung mit der Straßenbahnlinie 6 bei der Haltestelle Rudolf-Diesel-Gymnasium
NVP 2006–2011:	Brechung auf Straßenbahn am Rudolf-Diesel-Gymnasium mit stündlichen Fahrten bis Hochzoll
Ausführungsnetz:	Planfall 6: Verlängerung der Fahrten mit bisherigem Ende Rudolf-Diesel-Gymnasium nach P+R Friedberg West zur Reduzierung der Umsteigehäufigkeit zwischen Friedberg West und Friedberg Zentrum Zusätzliche Haltestelle am Gewerbegebiet Meringer Straße, wenn dieses umgesetzt ist

Liniennummer:	103
Linienweg Status quo:	Mering – St. Afra – Altkissing – Neukissing/Kissing Bf. – Friedberg
Taktung / Angebot:	Schülerverkehr, dichtes Angebot in HVZ nach Lastrichtung
Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schülerverkehr, ansonsten Verbindung mit AST 103
NVP 2006–2011:	Umgesetzt

Ausführungsnetz:	Planfall 1: Gewerbegebiet/Wohngebiet Kissing-Nord: Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle, wenn Bedarf durch das Gewerbegebiet besteht Prüfung von Rückfahrtmöglichkeiten zwischen 16.00 und 19.00 Uhr von Friedberg-Lindenau nach Augsburg und Friedberg mit Anschlussverbindung als flexible Bedienung
-------------------------	--

Liniennummer:	AST 103
Linienweg Status quo:	Mering / Kissing / Friedberg
Taktung / Angebot:	7 Fahrtenpaare pro Tag (Montag bis Sonntag)
Funktion / Bindungen:	Ergänzt Linie 103, umsteigefreie Verbindung von Mering/ Kissing zum Friedberger Krankenhaus
NVP 2006–2011:	Umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	104
Linienweg Status quo:	Mittelstetten – Glon – Baindlkirch – Tegernbach – Sirchenried – Ried – Hörmannsberg – Mering
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet
Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schüler- und Berufsverkehr, Anbindung an Mering Bf.
NVP 2006–2011:	Anbindung an Mering Bf. ist umgesetzt; Einführung AST nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Prüfung ergänzendes AST-Angebot (Planfall 3)

Liniennummer:	106
Linienweg Status quo:	Steindorf – Hofheggenberg – Hausen – Steinach – Merching – Mering
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schüler- und Berufsverkehr, Anbindung an Mering Bf.
NVP 2006–2011:	Anbindung an Mering Bf. ist umgesetzt; Einführung AST nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 1: Prüfung von Rückfahrmöglichkeiten zwischen 16.00 und 19.00 Uhr von Steindorf nach Mering mit Anschlussverbindung als flexible Bedienung Planfall 3: Prüfung Montag bis Samstag vormittags je zwei Hin- und Rückfahrten als flexible Bedienung für den Versorgungsverkehr, Strecken siehe Planfall 3

Liniennummer:	108
Linienweg Status quo:	Schmiechen – Unterbergen – Mering
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; bedarfsorientiert
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Mering Bf.
NVP 2006–2011:	Anbindung an Mering Bf. ist umgesetzt; Einführung AST nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 3: Prüfung Montag bis Samstag vormittags je zwei Hin- und Rückfahrten als flexible Bedienung für den Versorgungsverkehr, Strecken siehe Planfall 3

Liniennummer:	2xx neu
Ausführungsnetz:	Planfall 6: Neue Linie von der Haltestelle P+R Friedberg West über Business-Park zur Haltestelle Augsburg Schleiermacherstraße, siehe Beschreibung im Planfall 6

Liniennummer:	200/201/202
Linienweg Status quo:	P+R Friedberg West – Friedberg Bahnhof – Friedberg Grundschule Süd – Friedberg Ost (NVZ/SVZ als Linie 200) P+R Friedberg West – Friedberg Bahnhof – Friedberg Grundschule Süd beziehungsweise Bahnhof – Friedberg Grundschule Süd (HVZ als Linie 202) P+R Friedberg West – Friedberg Bahnhof – Friedberg Ost beziehungsweise Bahnhof – Friedberg Ost (HVZ als Linie 201)
Taktung / Angebot:	HVZ 15-Minuten-Takt; NVZ 20-/ beziehungsweise 30-Minuten-Takt, SVZ 20-/40-Minuten-Takt beziehungsweise 60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Anbindung an Straßenbahnlinie 6 sowie Verknüpfung am Bahnhof Friedberg mit dem Regionalzug R2
NVP 2006–2011:	Einführung dieses Konzepts
Ausführungsnetz:	Weiterhin Prüfung von Verbesserungsmöglichkeiten

Liniennummer:	203
Linienweg Status quo:	Friedberg – Dasing – Wessiszell – Tattenhausen – Zieglbach – Burgadelzhausen – Adelzhausen – Irschenhofen – Hohenzell – Kiemertshofen – Schloßberg
Taktung / Angebot:	5 bis 7 Fahrten pro Richtung, ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schüler- und Berufsverkehr
NVP 2006–2011:	Linienführung über Paar/Harthausen nicht umgesetzt, Brechung am Bahnhof Friedberg ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 3: Prüfung Montag bis Samstag vormittags je zwei Hin- und Rückfahrten als flexible Bedienung für den Versorgungsverkehr, Strecken siehe Planfall 3

Liniennummer:	204
Linienweg Status quo:	Friedberg – Dasing – Laimering – Rieden – Heretshausen – Töddenried – Sielenbach – Klingen
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schüler- und Berufsverkehr
NVP 2006–2011:	Linienführung über Paar/Harthausen nicht umgesetzt; Brechung am Bahnhof Friedberg ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 3: Prüfung Montag bis Samstag vormittags je zwei Hin- und Rückfahrten als flexible Bedienung für den Versorgungsverkehr, Strecken siehe Planfall 3

Liniennummer:	205
Linienweg Status quo:	Friedberg – Wiffertshausen – Paar – Harthausen – Dasing – Taiting – Obergriesbach – Sulzbach – Unterschneitbach – Aichach
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Anbindung an den Bahnhöfen Friedberg und Dasing
NVP 2006–2011:	Keine Umplanung
Ausführungsnetz:	Planfall 6: Schließen der Bedienungslücken vormittags und nachmittags (Wunsch der Stadt Friedberg)

Liniennummer:	206
Linienweg Status quo:	Friedberg – Wiffertshausen – Paar – Harthausen – Dasing – Gallenbach – Ecknach – Aichach
Taktung / Angebot:	Einzelne Fahrten
Funktion / Bindungen:	Anbindung an den Bahnhöfen Friedberg und Dasing
NVP 2006–2011:	Keine Umplanung

Ausführungsnetz:	Planfall 1: Erschließung des Gewerbegebietes IKG bei erkennbarem Bedarf durch zusätzliche Haltestelle des Linienweges der Linien 206 und 209
-------------------------	--

Liniennummer:	AST 206
Linienweg Status quo:	Aichach / Ecknach / Gallenbach
Taktung / Angebot:	Vereinzelte Fahrten außerhalb der Hauptverkehrszeit im Raum Aichach
Funktion / Bindungen:	Versorgungsverkehr im Raum Aichach, Verknüpfung am Bahnhof Aichach mit dem Regionalzug R2
NVP 2006–2011:	AST umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	207
Linienweg Status quo:	Friedberg – Hügelshart – Rinnenthal – Rehrosbach – Eurasburg – Hergertswiesen – Freienried – Unterumbach – Odelzhausen
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet (60-/120-Minuten-Takt), ansonsten Ausrichtung auf Schüler- und Berufsverkehr
Funktion / Bindungen:	Erschließung und Verbindung nach Friedberg
NVP 2006–2011:	Umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	208
Linienweg Status quo:	Friedberg – Rederzhausen – Ottmaring – Rohrbach – Bachern – Ried – Zillenbergl – Sirchenried – Baindlkirch – Eismannsberg – Holzburg – Asbach
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet (30-/60-Minuten-Takt); ansonsten Ausrichtung auf Schüler- und Berufsverkehr

Funktion/Bindungen:	Erschließung und Verbindung nach Friedberg
NVP 2006–2011:	Umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 6 / Planfall 3: Prüfung Montag bis Samstag vormittags je zwei Hin- und Rückfahrten als flexible Bedienung für den Versorgungsverkehr, Strecken siehe Planfall 3; Bedienungslücken vormittags

Liniennummer:	AST 208
Linienweg Status quo:	Friedberg / Paar / Harthausen / Ottmaring / Hügelshart / Eurasburg / Bachern / Ried
Taktung / Angebot:	Montag bis Freitag verkehrt AST nur abends im 60-Minuten-Takt, stündliche Fahrten am Wochenende
Funktion/Bindungen:	Ergänzung der Linie 208 in der SVZ
NVP 2006–2011:	Umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	209
Linienweg Status quo:	Friedberg – Dasing – Aichach
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt nur an Schultagen
Funktion/Bindungen:	Überwiegend Schülerverkehr
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Planfall 1: Erschließung des Gewerbegebietes IKG bei erkennbarem Bedarf durch zusätzliche Haltestelle des Linienweges der Linien 206 und 209

Liniennummer:	210
Linienweg Status quo:	Augsburg – St.-Anton-Siedlung – Stätzling – Wulfertshausen – Friedberg
Taktung / Angebot:	60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Verbindungen zwischen Augsburg und Lechhausen sowie Friedberg
NVP 2006–2011:	Zusätzliche Haltestelle in Stätzling West noch nicht eingerichtet
Ausführungsnetz:	Zusätzliche Haltestelle in Stätzling West Nach 19.00 Uhr flexible Bedienung zwischen Derching und Friedberg (Wunsch der Stadt Friedberg)

Liniennummer:	211
Linienweg Status quo:	Augsburg – St.-Anton-Siedlung – Stätzling – Wulfertshausen – Haberskirch – Derching
Taktung / Angebot:	60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Verbindungen zwischen Augsburg und Derching
NVP 2006–2011:	Zusätzliche Haltestelle in Stätzling West noch nicht eingerichtet
Ausführungsnetz:	Zusätzliche Haltestelle in Stätzling West

Liniennummer:	212
Linienweg Status quo:	Augsburg – Derching
Taktung / Angebot:	Verbindungen in der Hauptverkehrszeit
Funktion / Bindungen:	Verstärkung der Linie 211 in der HVZ
NVP 2006–2011:	Zusätzliche Haltestelle in Stätzling West noch nicht eingerichtet

Ausführungsnetz:	Zusätzliche Haltestelle in Stätzling West
-------------------------	---

Liniennummer:	213
Linienweg Status quo:	Friedberg – Wulfertshausen – Stätzling – Haberskirch – Derching – Bergen – Mühlhausen – Anwalting – Gebenhofen – Affing – Aulzhausen
Taktung / Angebot:	Auf Schülerverkehr ausgerichtet
Funktion / Bindungen:	Schülerverkehr
NVP 2006–2011:	Umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	221
Linienweg Status quo:	Affing – Haunswies – Griesbeckerzell – Hiesling – Oberschneitbach – Unterschneitbach – Aichach
Taktung / Angebot:	Nachmittags getaktet (60-Minuten-Takt)
Funktion / Bindungen:	Verbindungen zwischen Affing und Aichach und Erschließung; Schüler- und Berufsverkehr
NVP 2006–2011:	Bildung einer Ringlinie (Linien-Nr. 223) zusammen mit Linie 222; nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Maßnahme NVP 2006–2011 bleibt nicht im Ausführungsnetz Planfall 3: Prüfung Montag bis Samstag vormittags je zwei Hin- und Rückfahrten als flexible Bedienung für den Versorgungsverkehr, Strecken siehe Planfall 3

Liniennummer:	222
Linienweg Status quo:	Edenried – Zahling – Obergriesbach – Sulzbach – Tränkmühle – Aichach
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen

Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schülerverkehr nach Aichach
NVP 2006–2011:	Bildung einer Ringlinie (Linien-Nr. 223) zusammen mit Linie 221; nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Maßnahme NVP 2006–2011 bleibt nicht im Ausführungsnetz Planfall 3: Prüfung Montag bis Samstag vormittags je zwei Hin- und Rückfahrten als flexible Bedienung für den Versorgungsverkehr, Strecken siehe Planfall 3

Liniennummer:	225
Linienweg Status quo:	Augsburg – Mühlhausen – Aulzhausen – Affing – Haunswies – Igenhausen – Schönbach – Hollenbach – Motzenhofen – Inchenhofen – Sainbach – Mainbach
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; ein Teil der Fahrten verkehrt nur an Schultagen, Teilstrecke bedarfsorientiert
Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schüler- und Berufsverkehr, Busanschluss in Affing an Linien 301–303
NVP 2006–2011:	Brechung in Affing wurde umgesetzt; einzelne Fahrten werden jedoch bis nach Augsburg weitergeführt
Ausführungsnetz:	Gegebenenfalls Anpassung des Linienvverlaufs im Fall einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis zur Hammer-schmiede

Liniennummer:	226
Linienweg Status quo:	Affing – Haunswies – Igenhausen – Schönbach – Hollenbach – Motzenhofen – Oberbernbach – Aichach
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schülerverkehr; Busanschluss in Affing an die Linien 301–303, teilweise Anschluss SPNV am Bahnhof Aichach nach Augsburg
NVP 2006–2011:	umgesetzt

Ausführungsnetz:	Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs auf den Hauptstrecken bis 21.00 Uhr
-------------------------	--

Liniennummer:	227
Linienweg Status quo:	Rehling – Oberach – Unterach – Sand – Todtenweis – Aindling – Appertshausen – Petersdorf – Alsmoos – Mainbach – Motzenhofen – Oberbernbach – Aichach
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schülerverkehr, Anschluss SPNV am Bahnhof Aichach nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung
Liniennummer:	AST 227
Linienweg Status quo:	Aichach / Aindling / Todtenweis / Rehling
Taktung / Angebot:	Nebenverkehrszeiten, Wochenende AST-Verkehr
Funktion / Bindungen:	Ergänzung vorwiegend für Versorgungs- und Freizeitverkehr; Anschluss Bahnhof Aichach nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	228
Linienweg Status quo:	Gaulzhofen – Stotzard – Hausen / Edenhausen – Pichl – Eisingersdorf / Stuben – Ebenried – Osterzhausen – Axtbrunn – Willprechtszell – Schönleiten – Hohenried / – Petersdorf – Alsmoos – Mainbach – Motzenhofen – Oberbernbach – Aichach
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen

Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schülerverkehr, ergänzend zu Linie 227 im Abschnitt Petersdorf – Aichach
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	229
Linienweg Status quo:	Gundelsdorf – Ingstetten – Oberbachern – Unterbachern – Ainertshofen – Ried – Sainbach – Inchenhofen
Taktung / Angebot:	Fährt nur an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Schülerverkehr, ergänzt abschnittsweise Linie 230
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	230
Linienweg Status quo:	Pöttmes – Schnellmannskreuth – Unterbachern – Inchenhofen – Oberbernbach – Aichach
Taktung / Angebot:	Zeitweise 60-Minuten-Takt und Schülerfahrten
Funktion / Bindungen:	Schülerverkehr und Versorgungsverkehr
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Planfall 1: Zusätzliche Fahrten im Probetrieb, eventuell als flexible Bedienung zwischen Aichach und Pöttmes Flexible Bedienung für bessere Verbindung nach Sainbach

Liniennummer:	AST 230
Linienweg Status quo:	Aichach / Inchenhofen / Gundelsdorf / Handzell / Pöttmes / Ebenried / Osterzhausen / Baar

Taktung / Angebot:	Weitestgehend 60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Ergänzung vorwiegend für Versorgungs- und Freizeitverkehr, Nebenverkehrszeit und Wochenende; Anschluss SPNV am Bahnhof Aichach nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	240
Linienweg Status quo:	Unterbernbach – Radersdorf – Paar – Großhausen – Walchshofen – Oberbernbach – Aichach
Taktung / Angebot:	Einzelne Fahrten
Funktion / Bindungen:	Überwiegend Schülerverkehr, Anschluss SPNV am Bahnhof Aichach nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	241
Linienweg Status quo:	Unterbernbach – Radersdorf – Paar – Haslangkreit – Stockensau – Winden – Kühbach – Unterwittelsbach – Aichach
Taktung / Angebot:	Überwiegend Schülerfahrten, in der NVZ vertaktete Fahrten
Funktion / Bindungen:	Anschluss SPNV am Bahnhof Aichach nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	AST 241
Linienweg Status quo:	Aichach / Unterwittelsbach / Kühbach / Paar / Großhausen / Radersdorf / Unterbernbach
Taktung / Angebot:	Weitestgehend 60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Ergänzung vorwiegend für Versorgungs- und Freizeitverkehr, Nebenverkehrszeit und Wochenende; Anschluss SPNV am Bahnhof Aichach nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	242
Linienweg Status quo:	Metzenried – Wundersdorf – Ruppertszell – Schiltberg – Rapperzell – Kühbach – Unterwittelsbach – Aichach (einzelne Fahrten über Unterschönbach – Oberschönbach)
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Ergänzend zu Linie 241 auf dem Abschnitt Kühbach – Aichach
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	243
Linienweg Status quo:	Schiltberg – Höfarten – Allenberg – Oberwittelsbach – Untergriesbach – Aichach
Taktung / Angebot:	Verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Anschluss SPNV am Bahnhof Aichach nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	AST 243
Linienweg Status quo:	Aichach / Untergriesbach / Oberwittelsbach / Allenberg / Höfarten / Schiltberg / Rapperzell / Ruppertszell / Wundersdorf / Metzenried
Taktung / Angebot:	Montag bis Freitag einzelne Fahrten in der NVZ, Wochenen- de ca. 60- bis 120-/180-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Ergänzung vorwiegend für Versorgungs- und Freizeitverkehr, Nebenverkehrszeit und Wochenende; Anschluss SPNV am Bahnhof Aichach nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	244
Linienweg Status quo:	Xyger – Obermauerbach – Untermuerbach – Untergriesbach – Aichach (einzelne Fahrten über Klingen)
Taktung / Angebot:	Verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Anschluss SPNV am Bahnhof Aichach nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	AST 244
Linienweg Status quo:	Aichach / Klingen / Blumenthal / Xyger / Obermauerbach / Untermuerbach
Taktung / Angebot:	Montag bis Freitag einzelne Fahrten tagsüber, abends 60- Minuten-Takt, Wochenende ca. 60- bis 120-/180-Minuten- Takt
Funktion / Bindungen:	Ergänzung vorwiegend für Versorgungs- und Freizeitverkehr, Nebenverkehrszeit und Wochenende; Anschluss SPNV am Bahnhof Aichach nach Augsburg

NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	250
Linienweg Status quo:	Adelzhausen – Hohenzell – Kiemertshofen – Tödtenried – Sielenbach – Klingen – Aichach
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt vorwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Anschluss SPNV am Bahnhof Aichach nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Ergänzung durch AST-Verkehre nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Prüfung ergänzendes AST-Angebot (Planfall 3)

Liniennummer:	301
Linienweg Status quo:	Augsburg – Mühlhausen – Aulzhausen – Affing – Petersdorf – Alsmoos – Gebersdorf – Gundelsdorf – Pöttmes
Taktung / Angebot:	Etwa stündliche Verbindung mit angenähertem 60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Getaktetes Angebot im Verdichtungsraum Affing-Augsburg, vorwiegend Montag bis Freitag; Anschlussverknüpfungen in Affing Iglbach mit diversen Linien; einzelne Anschlussabstimmungen in Petersdorf auf Busverkehr mit Linie 302
NVP 2006–2011:	Studentakt mit Linien 302, 303 und 225 auf der Strecke Affing – Augsburg als Linie 300 nur teilweise umgesetzt, soweit keine Mehrkosten entstanden sind Umbenennung Linie 300 nicht umgesetzt, Bedienung von Hausen, Stotzard und Gaulzhofen nicht umgesetzt; die Maßnahmen wurden geprüft und sollen nicht mehr in das Ausführungsnetz übernommen werden

Ausführungsnetz:	Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs auf den Hauptstrecken bis 21.00 Uhr Gegebenenfalls. Anpassung des Linienverlaufs im Fall einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis zur Hammer-schmiede
-------------------------	--

Liniennummer:	302
Linienweg Status quo:	Augsburg – Mühlhausen – Aulzhausen – Affing – Petersdorf – Hohenried – Willprechtzell – Axtbrunn – Osterzhausen – Ebenried (– Stuben)
Taktung / Angebot:	Getaktetes Angebot im Verdichtungsraum Affing-Augsburg, vorwiegend Montag bis Freitag
Funktion / Bindungen:	Getaktetes Angebot im Verdichtungsraum Affing-Augsburg, vorwiegend Montag bis Freitag. Anschlussverknüpfungen in Affing Iglbach mit diversen Linien; einzelne Anschlussabstimmungen in Petersdorf auf Busverkehr mit Linie 301
NVP 2006–2011:	Studentakt mit Linien 301, 303 und 225 auf der Strecke Affing – Augsburg als Linie 300 nur teilweise umgesetzt, soweit keine Mehrkosten entstanden sind Umbenennung Linie 300 nicht umgesetzt, Bedienung von Hausen, Stotzard und Gaulzhofen nicht umgesetzt; die Maßnahmen wurden geprüft und sollen nicht mehr in das Ausführungsnetz übernommen werden
Ausführungsnetz:	Gegebenenfalls Anpassung des Linienverlaufs im Fall einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis zur Hammer-schmiede

Liniennummer:	303
Linienweg Status quo:	Augsburg – Mühlhausen – Aulzhausen – Affing – Gebenhofen
Taktung / Angebot:	Nachmittags im 30-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Getaktetes Angebot im Verdichtungsraum Affing-Augsburg, vorwiegend Montag bis Freitag; Anschlussverknüpfungen in Affing Iglbach mit diversen Linien

NVP 2006–2011:	Studentakt mit Linien 301, 302 und 225 auf der Strecke Affing – Augsburg als Linie 300 nur teilweise umgesetzt, soweit keine Mehrkosten entstanden sind Umbenennung Linie 300 nicht umgesetzt; die Maßnahme wurde geprüft und soll nicht mehr in das Ausführungsnetz übernommen werden
Ausführungsnetz:	Gegebenenfalls Anpassung des Linienvverlaufs im Fall einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis zur Hammer-schmiede

Liniennummer:	305
Linienweg Status quo:	Augsburg – Mühlhausen – Anwalting – Oberach – Rehling – Sand – Todtenweis – Aindling
Taktung / Angebot:	30- bis 60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Getaktetes Angebot im Verdichtungsraum Aindling-Augsburg, Montag bis Freitag; Samstag reduziertes Angebot
NVP 2006–2011:	Stringente Taktung, Ausweitung Samstag bis in den Abend-verkehr umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs auf den Haupt-strecken bis 21.00 Uhr Gegebenenfalls Anpassung des Linienvverlaufs im Fall einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis zur Hammer-schmiede

Liniennummer:	306
Linienweg Status quo:	P+R Augsburg Nord – Gersthofen – Langweid – St. Stephan – Oberach – Rehling – Sand – Todtenweis – Aindling
Taktung / Angebot:	Nur in Ansätzen getaktet, überwiegend auf Schülerverkehr ausgerichtet
Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schülerverkehrsfahrten

NVP 2006–2011:	Brechung auf Straßenbahn Linie 4 Augsburg Nord ist umgesetzt; nicht umgesetzt sind Bedarfsfahrten zur Realschule Oberhausen, dies wird auch nicht weiterverfolgt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	310
Linienweg Status quo:	Langweid – St. Stephan – Rehling – Oberach – Unterach
Taktung / Angebot:	Verkehrt nur an Schultagen; ungetaktet, einzelne Fahrten
Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schülerverkehrsfahrten; aufgrund der Änderung der Schullandschaft kann die Linie noch innerhalb der Gültigkeit des NVP eingestellt werden
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	314
Linienweg Status quo:	Aindling – Todtenweis – Sand – Oberach – Rehling – Au – St. Stephan (– Mühlhausen)
Taktung / Angebot:	Verkehrt nur an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Nur Schülerverkehrsfahrten
NVP 2006–2011:	Ergänzung durch AST-Verkehre nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	315
Linienweg Status quo:	Aindling – Binnenbach – Eisingersdorf – Pichl – Edenhausen (– Bach)
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet (etwa 30-Minuten-Takt); verkehrt überwiegend an Schultagen

Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schülerverkehrsfahrten; Verknüpfung mit Linie 305 in Aindling
NVP 2006–2011:	Ergänzung durch AST-Verkehre nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	316
Linienweg Status quo:	Oberach – Rehling – Gaulzhofen – Stotzard – Hausen – Arnhofen – Aindling
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet (etwa 30-Minuten-Takt); verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schülerverkehrsfahrten; Verknüpfung mit Linie 305 in Oberach
NVP 2006–2011:	Ergänzung durch AST-Verkehre nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	317
Linienweg Status quo:	Aindling – Binnenbach – Hausen – Stotzard – Gaulzhofen
Taktung / Angebot:	Verkehrt nur samstags
Funktion / Bindungen:	Abbildung des Samstagsangebotes der Linien 315 und 316; Verknüpfung mit Linie 305 in Aindling
NVP 2006–2011:	Ergänzung durch AST-Verkehre nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	320
Linienweg Status quo:	Pöttmes – Stuben – Ebenried – Osterzhausen – Axtbrunn – Willprechtzell – Schönleiten – Hohenried – Petersdorf – Alsmoos – Gebersdorf – Indersdorf

Taktung / Angebot:	Verkehrt nur an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Nur Schülerverkehrsfahrten
NVP 2006–2011:	Ergänzung durch AST-Verkehre nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	323
Linienweg Status quo:	Pöttmes – Grömmelshausen
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Vorwiegend Schülerverkehrsfahrten
NVP 2006–2011:	Ergänzung durch AST-Verkehre nicht umgesetzt, Bedarf nicht erkennbar
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	400
Linienweg Status quo:	Meitingen – Langenreichen – Possenried – Hohenreichen – Reatshofen – Gottmannshofen – Wertingen
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet
Funktion / Bindungen:	Gemeinsam mit Linie 406 Bedienung des Raumes, Anschluss SPNV am Bahnhof Meitingen nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Korridorbedienung außerhalb der HVZ durch die Linien 400 und 406 gemeinsam – nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Neuplanung im Zuge des Planfalls 2 Meitingen Wertingen Buttenwiesen, Anbindung stündlich an die Bahn in Meitingen in beide Richtungen, außerhalb der HVZ getaktetes flexibles Angebot Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs auf den Hauptstrecken bis 21.00 Uhr

Liniennummer:	401
Linienweg Status quo:	Augsburg – Gersthofen – Stettenhofen – Langweid/Foret – Langweid – Zollsiedlung – Eisenbrechtshofen – Biberbach – Markt – Rieblingen – Prettelshofen – Bliensbach – Gottmannshofen – Wertingen (– Binswangen)
Taktung / Angebot:	Taktung in Ansätzen nur im Abendverkehr
Funktion / Bindungen:	Zubringer nach Langweid (einzelne HVZ-Fahrten nach Augsburg); Anschluss SPNV am Bahnhof Langweid nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Brechung auf den SPNV in Langweid weitestgehend umgesetzt; ein Teil der Fahrten soll jedoch durchgebunden erhalten bleiben Integration in Bedienung Gersthofens aufgrund anderer Zwänge nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 2: Linienweg und durchgebundene Fahrten unverändert, HVZ: 60-Minuten-Takt und Verstärkerfahrten im Schülerverkehr, ansonsten 120-Minuten-Takt, vormittags flexible Bedienungsform; Weiterführung ab Binswangen in einem Linienast als RBA-Linie 9101 beziehungsweise flexible Bedienungsform auf dieser Linie nach Dillingen beziehungsweise Höchstädt.

Liniennummer:	402
Linienweg Status quo:	Meitingen – Herbertshofen – Erlingen – Zollsiedlung – Eisenbrechtshofen – Biberbach – Markt – Rieblingen – Prettelshofen – Bliensbach – Gottmannshofen – Wertingen
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Schülerverkehr Anschluss SPNV am Bahnhof Meitingen nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Planfall 2: Schülerverkehr und Pendlerfahrten bedarfsgerecht wie bisher

Liniennummer:	403
Linienweg Status quo:	Wertingen – Geratshofen – Laugna – Asbach – Osterbuch – Affalter – Heretsried – Lauterbrunn – Affalter – Feigenhofen – Albertshofen – Biberbach
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Anschluss in Heretsried Staatsstraße auf Linie 502
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Planfall 2: Schülerverkehr und Pendlerfahrten bedarfsge- recht wie bisher

Liniennummer:	404
Linienweg Status quo:	Nordendorf – Allmannshofen – Ehingen – Wortelstetten – Hinterried – Vorderried – Buttenwiesen – Pfaffenhofen – Unterthürheim – Oberthürheim – Wertingen
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Schülerverkehr mit Anschluss SPNV am Bahnhof Nordendorf nach Augsburg und Donauwörth
NVP 2006–2011:	Verknüpfung zur Linie 405 wurde verbessert
Ausführungsnetz:	Planfall 2: Nordendorf – Ehingen – Wertingen, HVZ: 60-Minuten-Takt und Verstärkerfahrten im Schülerverkehr, NVZ: flexible Bedienungsform

Liniennummer:	405
Linienweg Status quo:	Mertingen – Lauterbach – Buttenwiesen – Vorderried – Hinterried – Frauenstetten – Gottmannshofen – Wertingen
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Schülerverkehr mit Anschluss SPNV am Bahnhof Mertingen nach Augsburg und Donauwörth
NVP 2006–2011:	Verknüpfung zur Linie 404 wurde verbessert

Ausführungsnetz:	Planfall 2: Verbesserte Anbindung für Schüler nach Donauwörth; Planlinie Wertingen – Frauenstetten – Buttenwiesen – Mertingen 60-Minuten-Takt und Verstärkerfahrten in der HVZ, ansonsten flexible Bedienungsform zwischen Wertingen und Lauterbach beziehungsweise Buttenwiesen und Höchstädt Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs auf den Hauptstrecken bis 21.00 Uhr
-------------------------	---

Liniennummer:	406
Linienweg Status quo:	Meitingen – Westendorf – Kuhlenthal – Fertingen – Hirschbach – Possenried – Hohenreichen – Reatshofen – Wertingen
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Gemeinsam mit Linie 400 Bedienung des Raumes, Anschluss SPNV am Bahnhof Meitingen nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Korridorbedienung außerhalb der HVZ durch die Linien 400 und 406 gemeinsam nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Neuplanung im Zuge des Planfalls 2 Meitingen – Wertingen – Buttenwiesen, Anbindung stündlich an die Bahn in Meitingen in beide Richtungen, außerhalb der HVZ getaktetes flexibles Angebot

Liniennummer:	410
Linienweg Status quo:	P+R Augsburg Nord – Gersthofen – Stettenhofen – Langweid/Foret – Langweid – Herbertshofen – Meitingen – Thierhaupten – Neukirchen – Heimpersdorf – Baar – Wiesenbach – Echsheim – Reicherstein (– Pöttmes)
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet; vorwiegend Schülerfahrten
Funktion / Bindungen:	Anschluss SPNV am Bahnhof Meitingen nach Augsburg und teilweise Donauwörth

NVP 2006–2011:	Brechung auf Straßenbahn Linie 4 in Augsburg Nord ist umgesetzt; Nicht umgesetzt wurden: Einbindung der Bedienung Gewerbegebiet Meitingen; dies wird vom Rufbus 415 übernommen Verbindung Thierhaupten – Meitingen im Stundentakt (da ökonomisch nicht vertretbar) Bedienung des Hinterlandes von Baar flexibel, dies wird erneut aufgenommen in Planfall 3 Einbindung in die Bedienung von Gersthofen
Ausführungsnetz:	Planfall 3: Prüfung einer Bedienung des Hinterlandes von Baar flexibel Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs auf den Hauptstrecken bis 21.00 Uhr

Liniennummer:	411
Linienweg Status quo:	Ortsverkehr Thierhaupten
Taktung / Angebot:	Flexible Fahrten nur an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Nur Schülerverkehr
NVP 2006–2011:	Bedienung des Hinterlandes von Baar flexibel, dies wird erneut aufgenommen in Planfall 3
Ausführungsnetz:	Planfall 3: Prüfung Montag bis Samstag vormittags je zwei Hin- und Rückfahrten als flexible Bedienung für den Versorgungsverkehr, Strecken siehe Planfall 3 Prüfung einer Bedienung des Hinterlandes von Baar flexibel.

Liniennummer:	412
Linienweg Status quo:	Nordendorf – Blankenburg – Ortlfingen – Ehingen – Holzen – Allmannshofen
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen

Funktion / Bindungen:	Anschluss an SPNV am Bahnhof Nordendorf in Richtung Augsburg und Donauwörth
NVP 2006–2011:	Umstellung von Fahrten auf Bedarfsbedienung, wurde aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Prüfung Montag bis Samstag vormittags je zwei Hin- und Rückfahrten als flexible Bedienung für den Versorgungsverkehr, Strecken siehe Planfall 3

Liniennummer:	413
Linienweg Status quo:	Meitingen – Waltershofen – Ostendorf – Ellgau – Nordendorf
Taktung / Angebot:	Einzelne Schülerfahrten, bedarfsgerecht
Funktion / Bindungen:	Anschluss an SPNV an den Bahnhöfen Nordendorf und Meitingen
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	Rufbus 415
Linienweg Status quo:	Rufbus Meitingen (2 Routen) Meitingen – Langenreichen – Kühlenthal – Waltershofen – Thierhaupten Meitingen Via Claudia Meitingen – Biberach – Erlingen – Herbertshofen – Meitingen
Taktung / Angebot:	Vormittags und nachmittags außerhalb der HVZ im 60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Versorgungsverkehr im Raum Meitingen und Ortsteile, Biberach, Kühlenthal, Westendorf, Thierhaupten; Zuganschluss am Bahnhof Meitingen
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Planfall 1: Prüfung von Rückfahrtmöglichkeiten zwischen 16.00 und 19.00 Uhr ab Augsburg (SPNV) über Meitingen nach Kühlenthal

Liniennummer:	420
Linienweg Status quo:	Augsburg – Gersthofen – Gablingen Bf. – Gablingen Siedlung – Gablingen – Lützelburg – Achsheim – Langweid
Taktung / Angebot:	Ungetaktet, etwa eine Fahrt je Stunde
Funktion / Bindungen:	Vorwiegende Ausrichtung auf Schüler- und Pendlerverkehr; Anschluss SPNV am Bahnhof Gablingen nach Augsburg für einen Teil der Fahrten
NVP 2006–2011:	Brechung auf Straßenbahnlinie 4 in Augsburg Nord ist um- gesetzt unter Gewährleistung von Fahrten für Berufspendler über MAN zum Hauptbahnhof Ein stringenter 60-Minuten-Takt wurde nicht umgesetzt und soll auch nicht weiterverfolgt werden
Ausführungsnetz:	Planfall 1: Prüfung von Rückfahrtmöglichkeiten zwischen 16.00 und 19.00 Uhr nach Achsheim durch Linienbetrieb oder flexible Bedienung

Liniennummer:	AST 420
Linienweg Status quo:	P+R Augsburg Nord / Täferlingen / Hirblingen / Batzenhofen / Edenbergen / Rettenbergen / Gablingen / Lützelburg / Achsheim
Taktung / Angebot:	Abendverkehr und am Wochenende teilweise im 60-Minuten- Takt
Funktion / Bindungen:	Ergänzung zu den Linien 27, 56 und 420
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	459
Linienweg Status quo:	Lützelburg – Gablingen – Gablingen Siedlung – Stettenhofen – Gersthofen

Taktung / Angebot:	Einzelne Fahrten im Berufsverkehr des Industrieparks Gersthofen, zum Teil auch von Schülern genutzt
Funktion / Bindungen:	Beschäftigtenverkehr
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	500
Linienweg Status quo:	Augsburg – Neusäß – Lohwald – Ottmarshausen – Hammel – Aystetten
Taktung / Angebot:	Linien 500 und 501 teilweise 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Aystetten, abends 60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Dichte Verbindung im Verdichtungsraum Augsburg-Aystetten
NVP 2006–2011:	15-Minuten-Takt im Abschnitt Aystetten – Neusäß – Augsburg und 60-Minuten-Takt im Abschnitt Aystetten – Adelsried; dies wurde teilweise umgesetzt, wird als Neuplanung in die Fortschreibung übernommen; Brechung nur, wenn Bedingungen erfüllt sind (Bau des Wendegleises am Bahnhof Oberhausen für die Züge der Paartalbahn, Bau eines barrierefreien Zugangs am Bahnhof Oberhausen; im Rahmen einer Feinuntersuchung ist noch zu prüfen, ob durch die Brechung unzumutbare Nachteile für die Fahrgäste entstehen) – nicht umgesetzt, da die Bedingungen nicht erfüllt sind, wird in die Fortschreibung übernommen
Ausführungsnetz:	Planfall 1: Linien 500/501: 60-Minuten-Takt bis Welden (bedient auch Reutern), zwischen Aystetten und Augsburg im 30-Minuten-Takt; verdichtet in der Hauptverkehrszeit

Liniennummer:	501
Linienweg Status quo:	Augsburg – Neusäß – (Lohwald – Ottmarshausen –) Hammel – Aystetten – Adelsried – Bonstetten – Krüchen – Welden (– Reutern – Hegnenbach – Zusamzell – Emersacker)

Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet (etwa 30-Minuten-Takt); vereinzelt Schülerverkehr
Funktion / Bindungen:	Ergänzung zur Linie 500, Bedienung Richtung Welden
NVP 2006–2011:	15-Minuten-Takt im Abschnitt Aystetten – Neusäß – Augsburg und 60-Minuten-Takt im Abschnitt Aystetten – Adelsried; dies wurde teilweise umgesetzt, wird als Neuplanung in die Fortschreibung übernommen; Brechung siehe Linie 500, wird in Fortschreibung übernommen
Ausführungsnetz:	Planfall 1: Linien 500/501: 60-Minuten-Takt bis Welden (bedient auch Reutern), zwischen Aystetten und Augsburg im 30-Minuten-Takt: verdichtet in der Hauptverkehrszeit. Hierüber wird eine Umsteige Verbindung in die Gemeinden Zusamtheim und Villenbach realisiert. Sie soll mit einigen Fahrten in der Hauptverkehrszeit und ansonsten als flexible Bedienungsform durchgeführt werden.

Liniennummer:	502
Linienweg Status quo:	Augsburg – Täferlingen – Hirblingen – Batzenhofen – Holzhausen – Peterhof – Heretsried – Lauterbrunn – Emersacker – Modelshausen – Bocksberg – Laugna – Geratshofen – Wertingen
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet, vor allem Hauptverkehrszeit, einzelne Fahrten am Wochenende
Funktion / Bindungen:	Vor allem Schüler-/Pendlerverkehr, Durchbindungen nach Dillingen
NVP 2006–2011:	Linienweg im Abschnitt Hirblingen – Augsburg ist im Zusammenhang mit dem Bedienungskonzept Gersthofen (Linie 27) festzulegen; dies wurde umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 2: Vormittags ergänzende flexible Bedienung

Liniennummer:	503
Linienweg Status quo:	Augsburg – Neusäß – Westheim – Hainhofen – Schlipsheim
Taktung / Angebot:	Weitgehender 60-Minuten-Takt

NVP 2006–2011:	Brechung am Bahnhof Oberhausen in Augsburg siehe Linie 500, wird in Fortschreibung übernommen
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	504
Linienweg Status quo:	Neusäß – Hammel – Aystetten – Horgauergreuth – Horgau – Auerbach – Streitheim
Taktung / Angebot:	Bedarfsgerechte Fahrten
Funktion / Bindungen:	Vor allem Schüler-/Pendlerverkehr
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	505
Linienweg Status quo:	Augsburg – Zusmarshausen – Friedensdorf – Wollbach – Wörleschwang – Unterschöneberg – Violau – Neumünster – Baiershofen – Eppishofen – Altenmünster – Hennhofen – Zusamzell – Hausen – Hegnenbach – Rischgau – Villenbach – Wengen – Riedsend – Sontheim – Zusamaltheim – Roggden – Wertingen
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; Schnellbusfahrten in der HVZ
Funktion / Bindungen:	Schnellbus Augsburg – Zusmarshausen, gemeinsam mit Linie 506 Verbindung in den Raum Wertingen – Zusmarshausen als Tangente; einzelne Rufbusfahrten
NVP 2006–2011:	Schnellbuslinie über BAB A8 ohne Brechung; Verknüpfung in Zusmarshausen mit den Linien 506 und 520; teilweise umgesetzt
Ausführungsnetz:	60-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit zuzüglich Verstärkern wird die Linie 505 (Augsburg – Zusmarshausen – Wertingen) weitergeführt und in den übrigen Zeiten flexibel bedient

Liniennummer:	506
Linienweg Status quo:	Augsburg – Steppach – Biburg – Horgau – Auerbach – Zusmarshausen/Gabelbach – Steinekirch – Wollbach – Wörleschwang – Unterschöneberg – Neumünster – Baiershofen
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet (ca. 60-Minuten-Takt)
Funktion / Bindungen:	Gemeinsam mit Linie 505 Verbindung in den Raum Wertingen – Zusmarshausen als Tangente
NVP 2006–2011:	Brechung am P+R Augsburg West; nicht umgesetzt (fehlender Haltepunkt Vogelsang und Straßenbahnlinie 5), wird in Fortschreibung übernommen Flächenerschließung durch AST – nicht umgesetzt Verkehrt Montag bis Freitag ab ca. 20.30 Uhr sowie am Wochenende ab P+R West über Bgm.-Ackermann-Straße nach Augsburg Hbf. und zurück ohne Zwischenbedienung; umgesetzt
Ausführungsnetz:	Prüfung von Rückfahrtmöglichkeiten zwischen 16.00 und 19.00 Uhr nach Baiershofen und Neumünster durch flexible Bedienungsform Planfall 1: Erschließung von Horgauergreuth durch zusätzliche Haltestelle am Linienweg; bereits umgesetzt im Frühjahr 2014

Liniennummer:	507
Linienweg Status quo:	Augsburg – Steppach – Biburg – Rommelsried – Agawang – Schempach – Häder – Lindach – Au
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet (Nachmittags-NVZ ca. 60-Minuten-Takt), sonst Orientierung am Pendler-/Schülerbedarf; teilweise Rufbusfahrten
Funktion / Bindungen:	Erschließung und Anbindung an Augsburg
NVP 2006–2011:	Verknüpfung zur Straßenbahnlinie 2 am P+R-West ist umgesetzt Brechung am P+R-West ist nicht umgesetzt (Linie 5 noch nicht umgesetzt), wird in Fortschreibung übernommen

Ausführungsnetz:	Neuplanung im Zuge des Planfalls 1; ansonsten Weiterverfolgung Nahverkehrsplan 2006–2011
-------------------------	---

Liniennummer:	510
Linienweg Status quo:	Neusäß – Westheim – Hainhofen – Schlipshaus – Biburg
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Schülerverkehr Schulzentrum Neusäß, Grund- und Hauptschulen
NVP 2006–2011:	Bedarfsgerechter Schülerverkehr ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	511
Linienweg Status quo:	(Hammel –) Täferlingen – Neusäß – Steppach – Vogelsang – Lettenbach – Diedorf
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt nur an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Schülerverkehr Schulzentrum Neusäß, Grund- und Hauptschulen
NVP 2006–2011:	Bedarfsgerechter Schülerverkehr ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	512
Linienweg Status quo:	Gersthofen – Hirblingen – Täferlingen – Neusäß – Steppach / Stadtbergen – Leitershofen
Taktung / Angebot:	Tagsüber ungetaktetes, aber nahezu stündliches Angebot
Funktion / Bindungen:	Tangentiale Verbindung Gersthofen – Neusäß – Stadtbergen 2012 umgesetzt; teilweise Abstimmung auf Linie 503

NVP 2006–2011:	Noch nicht geplant
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	520
Linienweg Status quo:	Wertingen – Roggden – Zusamaltheim – Sontheim – Riedsend – Wengen – Villenbach – Rischgau – Hegnenbach – Hausen – Zusamzell – Hennhofen – Altenmünster – Eppishofen – Baiershofen – Neumünster – Violau – Unterschöneberg – Wörleschwang – Wollbach – Friedensdorf – Zusmarshausen (– Steinekirch – Gabelbach)
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Schülerverkehr
NVP 2006–2011:	Verbindung zwischen Wertingen und Zusmarshausen vor allem für den Schülerverkehr – umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 3: Prüfung einer flexiblen Bedienung in der NVZ Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs auf den Hauptstrecken bis 21.00 Uhr Prüfung von Rückfahrtmöglichkeiten zwischen 16.00 und 19.00 Uhr nach Baiershofen und Neumünster durch flexible Bedienungsform

Liniennummer:	521
Linienweg Status quo:	Reutern – Welden – Emersacker – Laugna – Wertingen
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Nachfrageorientierte Bedienung Reutern – Welden – Emersacker zum Schulzentrum Wertingen
NVP 2006–2011:	Als Schülerverkehr umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	600
Linienweg Status quo:	Augsburg – Steppach – Diedorf – Gessertshausen – Wollishausen – Breitenbronn – Holzara / Thannhausen – Krumbach
Taktung / Angebot:	60-Minuten-Takt werktags, am Wochenende vier bis fünf tägliche Fahrtenpaare
Funktion / Bindungen:	Verbundübergreifende Verbindung zwischen Augsburg und Krumbach
NVP 2006–2011:	Anbindung in P+R West an die Straßenbahnlinie 5 – nicht umgesetzt, Linie 5 noch nicht realisiert Anbindung in Gessertshausen an die Schiene als Anrufverbindung eingerichtet, jedoch sind Anschlüsse zeitlich schwierig zu realisieren
Ausführungsnetz:	Weiterverfolgung Nahverkehrsplan 2006–2011

Liniennummer:	601
Linienweg Status quo:	Augsburg – Steppach – Lettenbach – Diedorf – Anhausen (– Gessertshausen)
Taktung / Angebot:	Teilweise 60-Minuten-Takt mit Unterbrechungen
Funktion / Bindungen:	Abstimmung auf SPNV am Bahnhof Diedorf nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Brechung in Augsburg P+R West mit Anbindung auf die Straßenbahnlinie 5 – nicht umgesetzt, da Linie 5 noch nicht realisiert (wird in Fortschreibung übernommen); ganztägige Führung über Bgm.-Ackermann-Straße umgesetzt
Ausführungsnetz:	Weiterverfolgung Nahverkehrsplan 2006–2011

Liniennummer:	602
Linienweg Status quo:	Diedorf – Hausen – Oggenhof – Willishausen – Deubach – Gessertshausen
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet (60- bis 120-Minuten-Takt)

Funktion / Bindungen:	Ergänzend zur Linie 601, Erschließung Raum Hausen – Deubach
NVP 2006–2011:	Bedarfsgerechte Anbindung an Bahnhof Diedorf (Anschluss an SPNV und Buslinie 601) ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 1: Prüfung einer Erschließung von Diedorf Süd-West

Liniennummer:	604
Linienweg Status quo:	Gessertshausen – Margertshausen – Fischach – Wollmetshofen – Langenneufnach – (Mickhausen –) Gumpenweiler – Walkertshofen – Reichertshofen – Mittelneufnach – Oberneufnach – Markt Wald
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet, etwa stündliche Bedienung zum Teil verdichtet
Funktion / Bindungen:	Abstimmung auf SPNV am Bahnhof Gessertshausen nach Diedorf und Augsburg
NVP 2006–2011:	Bedarfsorientierte Bedienung zwischen Mittelneufnach und Gessertshausen, verdichtet zwischen Fischach und Gessertshausen, bei Bedarf Fahrten bis Markt Wald – ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs auf den Hauptstrecken bis 21.00 Uhr

Liniennummer:	605
Linienweg Status quo:	Gessertshausen – Oberschönenfeld – Weiherhof – Döpshofen – Kreuzanger – Waldberg Kreuzanger – Waldberg
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; einzelne Fahrten
Funktion / Bindungen:	Bedarfsorientierte Bedienung, Abstimmung auf SPNV am Bahnhof Gessertshausen nach Diedorf und Augsburg
NVP 2006–2011:	605 nur im Abschnitt Döpshofen – Gessertshausen mit Anbindung an SPNV – ist umgesetzt

Ausführungsnetz:	Planfall 1: Prüfung von Rückfahrtmöglichkeiten zwischen 16.00 und 19.00 Uhr ab Gessertshausen nach Döpshofen, mit Linienfahrt oder als flexible Bedienung
-------------------------	---

Liniennummer:	610
Linienweg Status quo:	Dinkelscherben – Oberschöneberg – Saulach – Ettelried – Anried
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; einzelne Fahrten
Funktion / Bindungen:	Bedarfsorientierte Bedienung, Abstimmung auf SPNV am Bahnhof Dinkelscherben nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Zusätzlicher AST- oder Rufbusverkehr ist nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	611
Linienweg Status quo:	Dinkelscherben – (Anried – Ettelried – Engertshofen –) Fleinhausen – Steinekirch – Gabelbach/Gabelbachergreut
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; einzelne Fahrten
Funktion / Bindungen:	Bedarfsorientierte Bedienung, Abstimmung auf SPNV am Bahnhof Dinkelscherben nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Zusätzlicher AST- oder Rufbusverkehr ist nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 1: Prüfung von Rückfahrtmöglichkeiten zwischen 16.00 und 19.00 Uhr nach Grünenbaind

Liniennummer:	612
Linienweg Status quo:	Altenmünster – Zusmarshausen – Dinkelscherben
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet; vor allem Schülerfahrten

Funktion / Bindungen:	Verbindung zwischen den Orten des gemeinsamen Unterzentrums, Abstimmung auf SPNV am Bahnhof Dinkelscherben nach Augsburg; Erschließung Gymnasium Diedorf
NVP 2006–2011:	Implementierung dieser Linie
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	AST 620
Linienweg Status quo:	Augsburg P&R West / Steppach / Vogelsang / Lettenbach / Schlipsheim / Hainhofen
Taktung / Angebot:	Verkehrt unter der Woche am späten Abend im 60-Minuten-Takt, sonst überwiegend am Wochenende und an Feiertagen
Funktion / Bindungen:	Freizeitverkehr, Anschluss an Straßenbahnlinie 2 am P+R Augsburg West
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	AST 628
Linienweg Status quo:	Pfersee – Leitershofen
Taktung / Angebot:	Abendverkehr im 30-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Freizeitverkehr
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	640
Linienweg Status quo:	Leitershofen – Stadtbergen – Deuringen – Steppach – Neusäß
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; einzelne Fahrten an Schultagen

Funktion / Bindungen:	Schülerverkehr zum Schulzentrum Neusäß
NVP 2006–2011:	Fahrten entsprechend dem Bedarf des Schulzentrums Neusäß – ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	641
Linienweg Status quo:	Pfersee – Leitershofen – Stadtbergen – Deuringen – Steppach – Augsburg P&R West
Taktung / Angebot:	30-Minuten-Takt Augsburg – Deuringen und 60-Minuten-Takt zum P+R Augsburg West
Funktion / Bindungen:	Tangentiale Verbindung Pfersee – Stadtbergen – P+R Augsburg West
NVP 2006–2011:	Straßenbahnanschluss P+R Augsburg-West, abends Ausdünnung und teilweise AST-Verkehr – ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs auf den Hauptstrecken bis 21.00 Uhr Eventuelle Erschließung des Sheridan-Areals

Liniennummer:	AST 641
Linienweg Status quo:	Leitershofen / Stadtbergen / Deuringen / Augsburg P&R West
Taktung / Angebot:	30-Minuten-Takt, verkehrt nur an Sonn- und Feiertagen
Funktion / Bindungen:	Ergänzung zur Linie 641
NVP 2006–2011:	Siehe Linie 641
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	AST 642
Linienweg Status quo:	Stadtbergen – Deuringen
Taktung / Angebot:	30-Minuten-Takt, verkehrt unter der Woche sowie an Wochenenden und Feiertagen am Abend
Funktion / Bindungen:	Ergänzend zu Linie 641
NVP 2006–2011:	Siehe Linie 641
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	700
Linienweg Status quo:	Augsburg – Göggingen – Inningen – Bobingen – Wehringen – Großaitingen – Mittelstetten – Schwabmünchen
Taktung / Angebot:	HVZ 15-Minuten-Takt, ansonsten ausgedünnt, einzelne Schülerfahrten
Funktion / Bindungen:	Achsenbedienung im Verdichtungsraum
NVP 2006–2011:	Hauptachse Augsburg – Bobingen – Schwabmünchen mit Anschluss an SPNV in Bobingen und Schwabmünchen; 15-Minuten-Takt in der HVZ, in Tagesrandlagen und am Wochenende; Brechung in Göggingen Rathaus auf Straßenbahn – ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	701
Linienweg Status quo:	Schwabmünchen – Langerringen – Westerringen – Gennach / Schwabmühlhausen
Taktung / Angebot:	Ungetaktete Bedienung des Raumes
Funktion / Bindungen:	Abstimmung auf SPNV in Schwabmünchen
NVP 2006–2011:	Linien 701 und 702 als Mischverkehr aus Linien- und Rufbusbetrieb – nicht umgesetzt, nur einzelne Fahrten im Rufbusbetrieb

Ausführungsnetz:	Neu Planfall 3
-------------------------	----------------

Liniennummer:	702
Linienweg Status quo:	Schwabmünchen – Hiltenfingen – Langerringen – Westerringen – Gennach
Taktung / Angebot:	Ungetaktete Bedienung des Raumes
Funktion / Bindungen:	Abstimmung auf SPNV in Schwabmünchen
NVP 2006–2011:	Linien 701 und 702 als Mischverkehr aus Linien- und Rufbusbetrieb – nicht umgesetzt, nur einzelne Fahrten im Rufbusbetrieb
Ausführungsnetz:	Neu Planfall 3

Liniennummer:	704
Linienweg Status quo:	Schwabmünchen – Hiltenfingen – Forsthofen – Scherstetten – Mittelneufnach
Taktung / Angebot:	Ungetaktet, Bedienung vorwiegend in der Hauptverkehrszeit
Funktion / Bindungen:	Querverbindung Schwabmünchen – Mittelneufnach
NVP 2006–2011:	Einheitlicher neuer Linienweg der Linien 704 und 705 mit Entfall einiger Haltestellen – nicht umgesetzt, da nicht wirtschaftlich
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	705
Linienweg Status quo:	Schwabmünchen – Hiltenfingen – Schwabegg – Konradshofen – Erkhäusen – Scherstetten
Taktung / Angebot:	Wenige Fahrten, vorwiegend Schülerverkehr
Funktion / Bindungen:	Schülerverkehr

NVP 2006–2011:	Einheitlicher neuer Linienweg der Linien 704 und 705 mit Entfall einiger Haltestellen – nicht umgesetzt, da nicht wirtschaftlich
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	706
Linienweg Status quo:	Schwabmünchen – Wertachau – Schwabegg – Konradshofen – Rielhofen – Münster – Mickhausen – Siegertshofen – Tronetshofen – Willmatshofen – Fischach – Aretsried – Reitenbuch Ort – Wollishausen Ort – Gessertshausen
Taktung / Angebot:	Wenige bedarfsorientierte Fahrten
Funktion / Bindungen:	Teilweise Abstimmung auf SPNV am Bahnhof Gessertshausen von und nach Diedorf und Augsburg, auf SPNV am Bahnhof Schwabmünchen von und nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Einheitlicher neuer Linienweg der Linien 706 und 707 mit Bedarfsbedienung einiger Haltestellen – nicht umgesetzt, da nicht wirtschaftlich
Ausführungsnetz:	Prüfung Montag bis Samstag vormittags je zwei Hin- und Rückfahrten als flexible Bedienung für den Versorgungsverkehr, Strecken siehe Planfall 3

Liniennummer:	707
Linienweg Status quo:	Schwabmünchen – Wertachau – Schwabegg – Leuthau – Klimmach – Birkach – Konradshofen – Grimoldsried – Kelchsried – Münster – Mickhausen – Siegertshofen – Tronetshofen – Willmatshofen – Fischach – Aretsried – Reitenbuch Ort – Wollishausen Ort – Gessertshausen
Taktung / Angebot:	Wenige bedarfsorientierte Fahrten
Funktion / Bindungen:	Teilweise Abstimmung auf SPNV am Bahnhof Gessertshausen von und nach Diedorf und Augsburg, auf SPNV am Bahnhof Schwabmünchen von und nach Augsburg

NVP 2006–2011:	Einheitlicher neuer Linienweg der Linien 706 und 707 mit Bedarfsbedienung einiger Haltestellen – nicht umgesetzt, da nicht wirtschaftlich
Ausführungsnetz:	Prüfung Montag bis Samstag vormittags je zwei Hin- und Rückfahrten als flexible Bedienung für den Versorgungsverkehr, Strecken siehe Planfall 3

Liniennummer:	Rufbus 709
Linienweg Status quo:	Schwabmünchen / Hiltenfingen / Schwabegg / Scherstetten / Konradshofen / Erkhausen / Birkach / Klimmach / Leuthau
Taktung / Angebot:	Einzelne Fahrten
Funktion / Bindungen:	Ergänzende Erschließung des Raumes
NVP 2006–2011:	Keine Überplanung
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	712
Linienweg Status quo:	Schwabmünchen – Untermeitingen – Obermeitingen – Klosterlechfeld – Lagerlechfeld – Graben – Kleinaitingen – Oberottmarshausen – Bobingen
Taktung / Angebot:	Ungetaktete bedarfsorientierte Fahrten
Funktion / Bindungen:	Teilweise Abstimmung auf SPNV an den Bahnhöfen Schwabmünchen und Bobingen
NVP 2006–2011:	Linien 711 und 712 sollen durch Rufbus/AST ergänzt werden – einzelne Rufbusse umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	720
Linienweg Status quo:	Bobingen – Wehringen – Großaitingen – Reinhartshofen – Hardt – Reinhartshausen – Waldberg – Mickhausen

Taktung / Angebot:	Wenige bedarfsorientierte Fahrten
Funktion / Bindungen:	Abstimmung auf SPNV am Bahnhof Bobingen nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Nachfrageorientierte Bedienung – Mischverkehr aus Linienbetrieb und Rufbus – ist umgesetzt durch Haltestellen, die nur bei Bedarf angefahren werden
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	721
Linienweg Status quo:	Göggingen – Inningen – Bobingen – Straßberg – Wehringen – Großaitingen – Mittelstetten – Schwabmünchen
Taktung / Angebot:	Bedienung in den Tagesrandlagen und insbesondere am Wochenende
Funktion / Bindungen:	Ergänzung zu den Linien 700 und 722 in der SVZ
NVP 2006–2011:	Ersetzt das Angebot der Linien 700 und 722 in den Tagesrandlagen und am Wochenende, dann Brechung auf Straßenbahnlinie 1 in Göggingen – ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	722
Linienweg Status quo:	Bobingen – Straßberg – Reinhartshausen – Waldberg/ Kreuzanger – Mickhausen – Münster
Taktung / Angebot:	In Ansätzen getaktet, zwei bis drei Fahrten pro Stunde
Funktion / Bindungen:	Abstimmung auf SPNV am Bahnhof Bobingen nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Bobingen – Straßberg im 60-Minuten-Takt, in HVZ verdichtet zu 15-Minuten-Takt – ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Prüfung Montag bis Samstag vormittags je zwei Hin- und Rückfahrten als flexible Bedienung für den Versorgungverkehr, Strecken siehe Planfall 3

Liniennummer:	723
Linienweg Status quo:	Bobingen Bf.– Point – Krankenhaus – Bobingen Bf. / Bobingen Bf.– Bobingen Ost
Taktung / Angebot:	Stadtverkehr Bobingen als Rundkurs im teilweise verdichteten 60-Minuten-Takt
Funktion / Bindungen:	Abstimmung auf SPNV am Bahnhof Bobingen nach Augsburg
NVP 2006–2011:	Rundkurs in Bobingen mit Bedienung des Gewerbegebietes in den Zeiten entsprechenden Bedarfs – ist umgesetzt; Erschließung neuer Wohngebiete nicht umgesetzt
Ausführungsnetz:	Planfall 1: Bessere Erschließung des Gewerbegebietes durch erweiterte Linienführung

Liniennummer:	730
Linienweg Status quo:	Königsbrunn – Lagerlechfeld – Klosterlechfeld/Schwabstahl
Taktung / Angebot:	Einzelne Fahrten bis Schwabstahl
Funktion / Bindungen:	Ergänzung zu Linie 731
NVP 2006–2011:	Verknüpfung in Königsbrunn mit den Linien 733, 735 – ist teilweise umgesetzt, auch zur Linie 740
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

Liniennummer:	731
Linienweg Status quo:	Königsbrunn – Oberottmarshausen – Kleinaitingen – Graben – Lagerlechfeld – Klosterlechfeld – Obermeitingen/Untermeitingen/Lagerlechfeld – Schwabmünchen
Taktung / Angebot:	Etwa stündliche bis zweistündliche Verbindung, Schwerpunkt in Hauptverkehrszeit
Funktion / Bindungen:	Verbindung vor allem für Schüler-/Pendlerverkehr
NVP 2006–2011:	Verknüpfung in Königsbrunn mit den Linien 733, 735 – ist teilweise umgesetzt, auch zur Linie 740

Ausführungsnetz:	Prüfung Montag bis Samstag vormittags je zwei Hin- und Rückfahrten als flexible Bedienung für den Versorgungsverkehr, Strecken siehe Planfall 3
-------------------------	---

Liniennummer:	733
Linienweg Status quo:	Haunstetten Nord – Königsbrunn Zentrum – Königsbrunn Eichenplatz
Taktung / Angebot:	30-Minuten-Takt Bobingen – Haunstetten, abgestimmt auf Linie 735 (Verdichtung)
Funktion / Bindungen:	Gesamtverkehr Haunstetten – Königsbrunn (–Bobingen)
NVP 2006–2011:	Brechung in Haunstetten Nord auf Straßenbahn – ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Gegebenenfalls Anpassung im Fall einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis nach Königsbrunn Zentrum

Liniennummer:	734
Linienweg Status quo:	Haunstetten Nord – Königsbrunn
Taktung / Angebot:	30-Minuten-Takt Haunstetten-Königsbrunn gemeinsam mit Linie 733 – verkehrt nicht durchgängig, sondern nur in den Morgen- und Mittagsstunden sowie am Nachmittag; Verdichtung auf dem Abschnitt Königsbrunn Zentrum – Haunstetten Nord; in Abstimmung mit der Linie 733 ergibt sich daraus ein 15-Minuten-Rhythmus
Funktion / Bindungen:	Gesamtverkehr Haunstetten – Königsbrunn (–Bobingen)
NVP 2006–2011:	Brechung in Haunstetten Nord auf Straßenbahn – ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Gegebenenfalls Anpassung im Fall einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis nach Königsbrunn Zentrum

Liniennummer:	735
Linienweg Status quo:	Haunstetten West – Königsbrunn Brunnenzentrum – Königsbrunn West – Königsbrunn Zentrum – Königsbrunn Gewerbegebiet Süd
Taktung / Angebot:	60-Minuten-Takt Haunstetten – Bobingen
Funktion / Bindungen:	Gesamtverkehr Haunstetten – Königsbrunn (–Bobingen)
NVP 2006–2011:	Brechung in Haunstetten Inniger Straße auf Straßenbahn – ist umgesetzt: nicht umgesetzt ist eine Taktverdichtung auf 15-Minuten-Takt
Ausführungsnetz:	Taktverdichtung soll im Ausführungsnetz bleiben Gegebenenfalls Anpassung im Fall einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis nach Königsbrunn Zentrum

Liniennummer:	739
Linienweg Status quo:	Augsburg – Göggingen – Haunstetten Inniger Straße – Königsbrunn
Taktung / Angebot:	Ungetaktet; verkehrt überwiegend an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Schülerverkehr
NVP 2006–2011:	Überwiegend nachfrageorientierter Schülerverkehr zwischen Königsbrunn und Göggingen – ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Gegebenenfalls Anpassung im Fall einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis nach Königsbrunn Zentrum

Liniennummer:	740
Linienweg Status quo:	Augsburg – Königsbrunn (Schnellbus)
Taktung / Angebot:	60-Minuten-Takt, mit HVZ-Verdichtung
Funktion / Bindungen:	Schnellbusverbindung zwischen Königsbrunn und Augsburg Hauptbahnhof als eigenständiges Produkt
NVP 2006–2011:	Schnellbuslinie ist umgesetzt

Ausführungsnetz:	Gegebenenfalls Einstellung oder Anpassung im Fall einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis nach Königsbrunn Zentrum
-------------------------	--

Liniennummer:	782
Linienweg Status quo:	Königsbrunn Zentrum – Bobingen
Taktung / Angebot:	Verkehrt nur an Schultagen
Funktion / Bindungen:	Schülerverkehr
NVP 2006–2011:	Überwiegend nachfrageorientierter Schülerverkehr zwischen Königsbrunn und Bobingen – ist umgesetzt
Ausführungsnetz:	Keine Überplanung

11 Zielnetz Straßenbahn der Stadt Augsburg

Das Zielnetz beinhaltet den aus momentanen Planungsgesichtspunkten heraus unverbindlich definierten Endzustand des Straßenbahnnetzes. Als Übertrag aus dem Nahverkehrsplan 2006–2011 bleiben folgende Maßnahmen im Zielnetz, zum Teil modifiziert:

- » Linie 4 Süd: Hauptbahnhof über Rosenaustraße zur Messe, Innovationspark. Die Maßnahme beinhaltet die Linienverlängerung durch den Innovationspark bis zur Stadiontrasse (im Bebauungsplan ist die Trasse berücksichtigt)
- » Verlängerung der Linie 2 bis Haunstetten Süd (Stadtgrenze)
- » Straßenbahntrasse Hauptbahnhof – Prinzregentenstraße – Karlstraße – Leonhardsberg

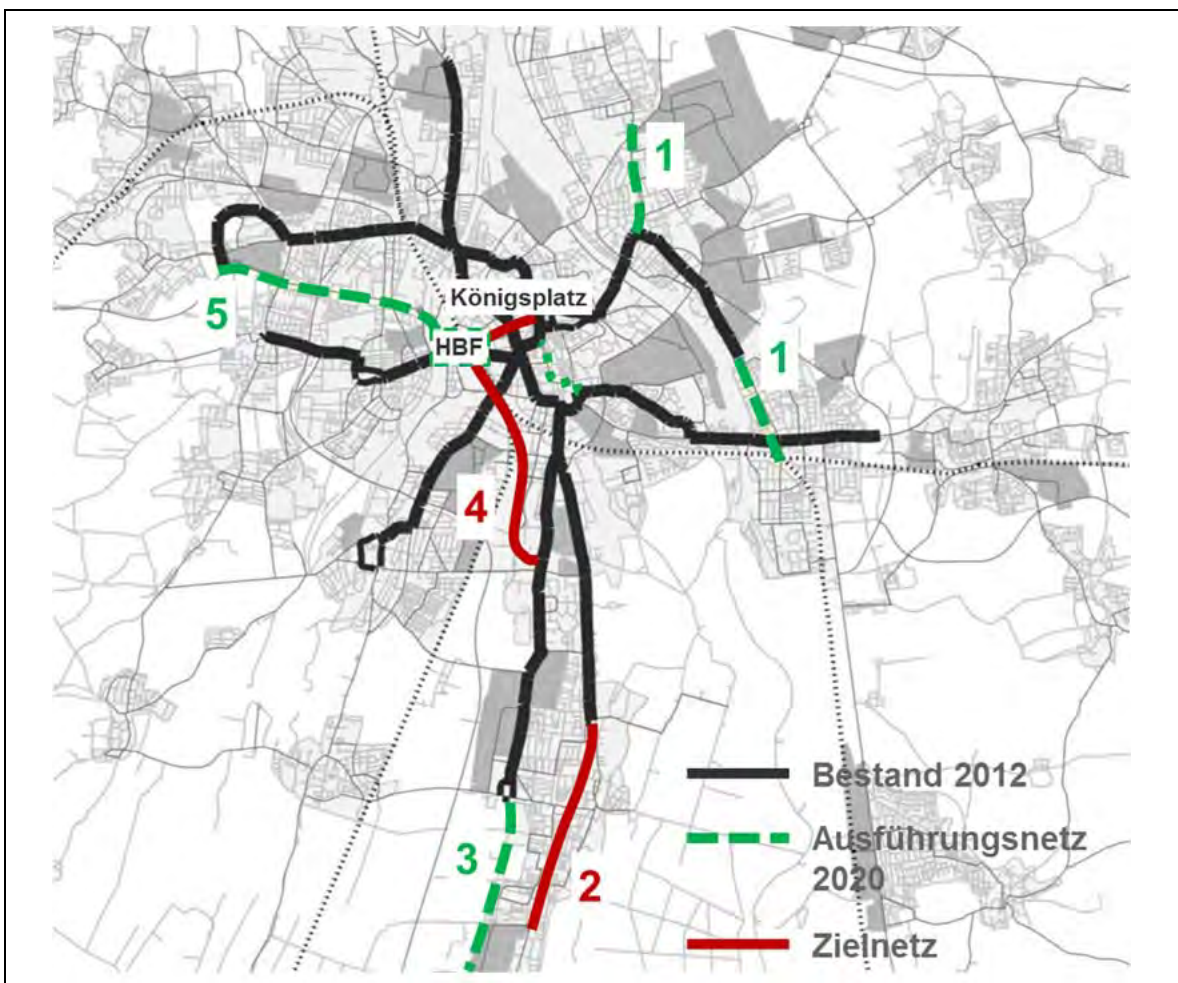


Abbildung 22: Ausführungs- und Zielnetz Straßenbahn

12 SPNV RegioSchienenTakt

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt in der Zuständigkeit des Freistaats Bayern. Er bildet im großen Verdichtungsraum Augsburg das Rückgrat des ÖPNV, auf den der AVV-Regionalbusverkehr ausgerichtet wird. Um dieser Funktion im Verdichtungsraum gerecht zu werden, plante der Freistaat das Konzept des RegioSchienenTakts (RST). Augsburg betrifft die Vertaktung und Durchbindung der Regionalzuglinien sowie die Einrichtung neuer Halte. Der RST wurde zum großen Teil umgesetzt, die angestrebten Taktungen wurden zwar hinsichtlich der Fahrtenzahl pro Stunde erreicht, jedoch ist der Takt auf den meisten Strecken nicht vollständig gleichmäßig verwirklicht (siehe hierzu nachfolgende Kapitelabschnitte).

Die weitere Einführung des RST, insbesondere hinsichtlich eines reinen Taktverkehrs, ist davon abhängig, zu welchem Zeitpunkt die erforderliche Infrastruktur zur Verfügung steht. Der Freistaat Bayern plante, den RST stufenweise, beginnend ab Ende 2008, einzuführen, jedoch verzögerte sich die vollständige Umsetzung.



Quelle: BEG/AVV

Abbildung 23: RegioSchienenTakt und Entwicklung der Zugkilometer-Leistung

12.1 Bilanzierung Ausführungsnetz 2006–2011

Folgende Maßnahmen aus dem Ausführungsnetz 2006–2011 wurden umgesetzt:

R1/R11: Mering/Schmiechen – Mering St. Afra – Kissing – Hochzoll – Haunstetter Straße – Hauptbahnhof – Oberhausen Bf.

Auf der Schiene Mering – Kissing – Augsburg wurde in der HVZ (Hauptverkehrszeit) ein 15-Minuten-Takt, in der NVZ (Normalverkehrszeit) ein 30-Minuten-Rhythmus und in der SVZ (Schwachverkehrszeit) ein 60-Minuten-Takt eingeführt. In Mering St. Afra wurde ein neuer Bahnhaltepunkt eingerichtet. In der Relation nach München besteht mindestens ein Stundentakt, der täglich tagsüber auf zwei Fahrten pro Stunde verdichtet wird. Im Berufsverkehr fahren zum Teil vier Züge pro Stunde und Richtung. Auf dem Schienenast Mering – Merching – Schmiechen (Ammerseebahn) erfolgt eine stündliche Bedienung, die in der HVZ morgens und nachmittags verdichtet wird. Stündlich besteht auf diesem Ast auch eine Umsteigemöglichkeit in Mering von/nach München.

R2: Radersdorf – Aichach – Obergriesbach – Dasing – Friedberg – Hochzoll – Haunstetter Straße – Hauptbahnhof

Auf dem Abschnitt Friedberg – Augsburg Hauptbahnhof wurde ein ganztägiger 15-Minuten-Rhythmus eingeführt. Zwischen Aichach und Hauptbahnhof wird nunmehr montags bis freitags ein 30-Minuten-Takt angeboten. Stündlich wird ein Regionalzug nach Ingolstadt durchgebunden. In der SVZ verkehrt stündlich ein Zug zwischen Aichach – Friedberg – Oberhausen Bf. In Augsburg Hochzoll besteht mindestens stündlich, montags bis freitags tagsüber halbstündlich, eine Umsteigemöglichkeit von/nach München.

Der Bahnhalt Paar wurde bisher nicht eingerichtet, er wurde wieder ins Ausführungsnetz SPNV aufgenommen.

R4: Donauwörth – Bäumenheim – Mertingen – Nordendorf – Westendorf – Meitingen – Herbertshofen – Langweid – Gablingen – Gersthofen – Oberhausen – Hauptbahnhof

Auf der Strecke Donauwörth – Augsburg verkehren nunmehr in der HVZ ein stündlicher Regionalexpress und zwei Regionalbahnen pro Stunde. Mindestens stündlich fährt dabei ein bis nach München durchgebundener Regionalzug.

In der NVZ werden zwischen Donauwörth und Augsburg zwei Regionalzüge pro Stunde angeboten. Stündlich verkehrt eine Fahrt nach München. Zusätzlich verkehrt zwischen Meitingen und Augsburg eine Regionalbahn; somit werden ab Meitingen drei Züge pro Stunde von/nach Augsburg angeboten. In der SVZ verkehren zwischen Donauwörth und Augsburg stündlich eine Regionalbahn und alle zwei Stunden zusätzlich ein Regionalexpress.

Aufgrund der Fernverkehrszüge und den damit verbundenen Zugüberholungen kann auf der Relation Donauwörth – Augsburg kein exakter 30-Minuten-Takt angeboten werden.

R6: Dinkelscherben – Kutzenhausen – Gessertshausen – Diedorf – Westheim – Neusäß – Oberhausen – Hauptbahnhof

Auf der Strecke Dinkelscherben – Augsburg wurde in der HVZ ein 30-Minuten-Rhythmus eingeführt. Ab Gessertshausen verkehren noch zusätzlich zwei Züge pro Stunde; somit

wird in der HVZ zwischen Gessertshausen und Augsburg nunmehr ein 15-Minuten-Rhythmus angeboten. Die meisten der aus Dinkelscherben kommenden Züge sind bis München durchgebunden. In der NVZ wird zwischen Dinkelscherben und Augsburg ein 30-Minuten-Rhythmus angeboten. In der SVZ verkehrt pro Stunde ein Zug. Neue Haltepunkte sind derzeit kurz- und mittelfristig nicht vorgesehen.

R7: Schwabmünchen – Bobingen – Inningen – Messe – Morellstraße – Hauptbahnhof

Auf der Strecke Schwabmünchen – Augsburg verkehren in der HVZ mindestens drei Züge pro Stunde. Ab Bobingen wird bei den Regionalbahnen ein 15-Minuten-Takt angeboten, der durch Regionalexpress-Fahrten aus dem Allgäu ergänzt wird. In der NVZ verkehren zwischen Schwabmünchen und Augsburg zwei Züge und ab Bobingen drei Züge pro Stunde und in der SVZ gibt es einen 60-Minuten-Takt, der ab Bobingen durch mehrere Linien verdichtet wird.

R8: Klosterlechfeld – Lagerlechfeld – Graben (Lechfeld) – Gewerbepark – Oberottmarshausen – Bobingen – Inningen – Messe – Morellstraße – Hauptbahnhof

Auf der Lechfeldbahn wird ganztägig ein 60-Minuten-Takt angeboten. In der HVZ entsteht durch zusätzliche Verdichterfahrten ein 30-Minuten-Takt. Der zusätzliche neue Haltepunkt Graben (Lechfeld) mit weiteren, bis Lagerlechfeld verkehrenden Verdichterzügen wurde 10/2012 eingerichtet. Dieser Halt fand sich bisher weder im Ausführungs- noch im Zielnetz SPNV.

12.2 Ausführungsnetz RegioSchienenTakt Augsburg

Das Ausführungsnetz enthält Ausbaumaßnahmen mit einem absehbaren Realisierungshorizont (2020). Folgende im Nahverkehrsplan 2006–2011 in das Ausführungsnetz eingestuft Maßnahmen des RegioSchienenTakt verbleiben im Ausführungsnetz:

Die AVV-Regionalzuglinien enden in der Regel nicht mehr am Augsburger Hauptbahnhof, sondern durch die Verbindung der einzelnen regionalen Schienenäste entstehen Durchmesserlinien. Dadurch entsteht im Bereich der Stadt Augsburg auf der „Stammstrecke“ zwischen den Haltepunkten Oberhausen Bf. und Hochzoll Bf. ein 7,5-Minuten-Takt. Eine Realisierung einschließlich weiterer Durchbindungen ist erst nach Fertigstellung des Wendegleises in Oberhausen (Zeitpunkt voraussichtlich 2021, zeitgleich mit der Erneuerung des Überwerfungsbauwerks) möglich.

Weitere Maßnahme des Ausführungsnetzes, die im Nahverkehrsplan 2006–2011 noch nicht dargestellt wurden:

Augsburger Hauptbahnhof

Der Augsburger Hauptbahnhof wird um den Bahnsteig F erweitert. Im Zusammenhang mit der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg wird ein barrierefreier Ausbau des Augsburger Hauptbahnhofes umgesetzt. Eine Realisierung des Bahnsteigs F wird von der DB AG bis 06/2015 angestrebt, Abhängigkeiten zur geplanten Mobilitätsdrehscheibe Augsburg sind dabei zu berücksichtigen.

Paartalbahn

Die Maßnahme besteht aus einer Geschwindigkeitsanhebung im Bahnhof Aichach, eines zusätzlichen Haltepunktes Brunnen (Oberbayern) und Ausbaumaßnahmen im Bereich Ingolstadt. Die Finanzierung des Wendegleises Ingolstadt Nord wird derzeit geprüft. Eine Geschwindigkeitsanhebung im Bahnhof Aichach erfolgt voraussichtlich 12/2014. Die Inbetriebnahme des zusätzlichen Haltepunktes Brunnen ist für 12/2017 vorgesehen.

Der Nutzen eines Kreuzungsbahnhofes Paar im Sinne einer besseren Vertaktung des Zugangebotes zwischen Friedberg und Augsburg ist nachgewiesen. Aufgrund des betrieblichen Engpasses zwischen Augsburg Hauptbahnhof und Hochzoll sind noch Untersuchungen in Arbeit, inwieweit die Vertaktung unter Berücksichtigung des Güterverkehrs auch praktisch umgesetzt werden kann. Hiervon ist die Realisierung des Kreuzungsbahnhofes und Haltepunktes Paar abhängig.

Es ist der Wunsch der Aufgabenträger, dass der Bahnhof Paar verwirklicht und bei den weiteren Planungen zum Güterverkehr zwischen München und Ulm/Donauwörth berücksichtigt wird.

12.3 Zielnetz RegioSchienenTakt

Die BEG beabsichtigt in der 2. Umsetzungsstufe des RTS die Umsetzung folgender Maßnahmen:

15-Minuten-Takte Augsburg – Gessertshausen und Augsburg – Meitingen

Die Einführung der 15-Minuten-Takte ist erst mit der Fertigstellung der dritten Gleise auf der Strecke möglich. Deren Termin ist noch unklar und abhängig von der Finanzierung durch den Bund. Die Priorität liegt auf dem dritten Gleis Gessertshausen – Augsburg. Beide Projekte wurden vom Freistaat für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Bahnhalt Vogelsang

Auch der Bahnhalt Vogelsang ist erst bei Realisierungsperspektive des dritten Gleises möglich.

Bahnhalt Hirblinger Straße

Der Bahnhalt Hirblinger Straße ist wie Vogelsang bei einem dreigleisigen Ausbau realisierbar. Lagebedingt ist allerdings mit hohen Baukosten zu rechnen. Deshalb kann eine Realisierung nur dann erfolgen, wenn die zu erwartende Fahrgastzahl >1.000 beträgt. Nach den bisherigen Verkehrsprognosen ist dies gegeben.

Staudenbahn-Reaktivierung

Die Infrastruktur ist von der Region herzurichten. Der Freistaat ist grundsätzlich bereit, eine SPNV-Bestellung zu prüfen, sofern die Trassengebühren die durchschnittlichen Entgelte der DB Netz AG nicht übersteigen. Ein idealer Zeitpunkt der Reaktivierung wäre 12/2019 (Betriebsbeginn der Wiederausschreibungen E-Netz Augsburg und Dieselnetz Augsburg II, in welches die Staudenbahn dann integriert werden könnte). In diesem Fall ist eine Anpassung des AVV-Regionalbusangebotes notwendig, dies betrifft insbesondere die AVV-Regionalbuslinien 604, 706 und 707.

Bahnhalt Langerringen

Der Freistaat verfolgt gemeinsam mit DB Station & Service AG die Einrichtung des Bahnhalts Langerringen im Zuge der Stationsoffensive.

Bahnhalt Mödishofen

Der Bahnhalt Mödishofen, der bisher als Maßnahme im Zielnetz SPNV aufgenommen war, wird wegen zu geringem Potenzial nicht umgesetzt werden und wird daher auch in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2014 nicht mehr aufgenommen.

Anhang

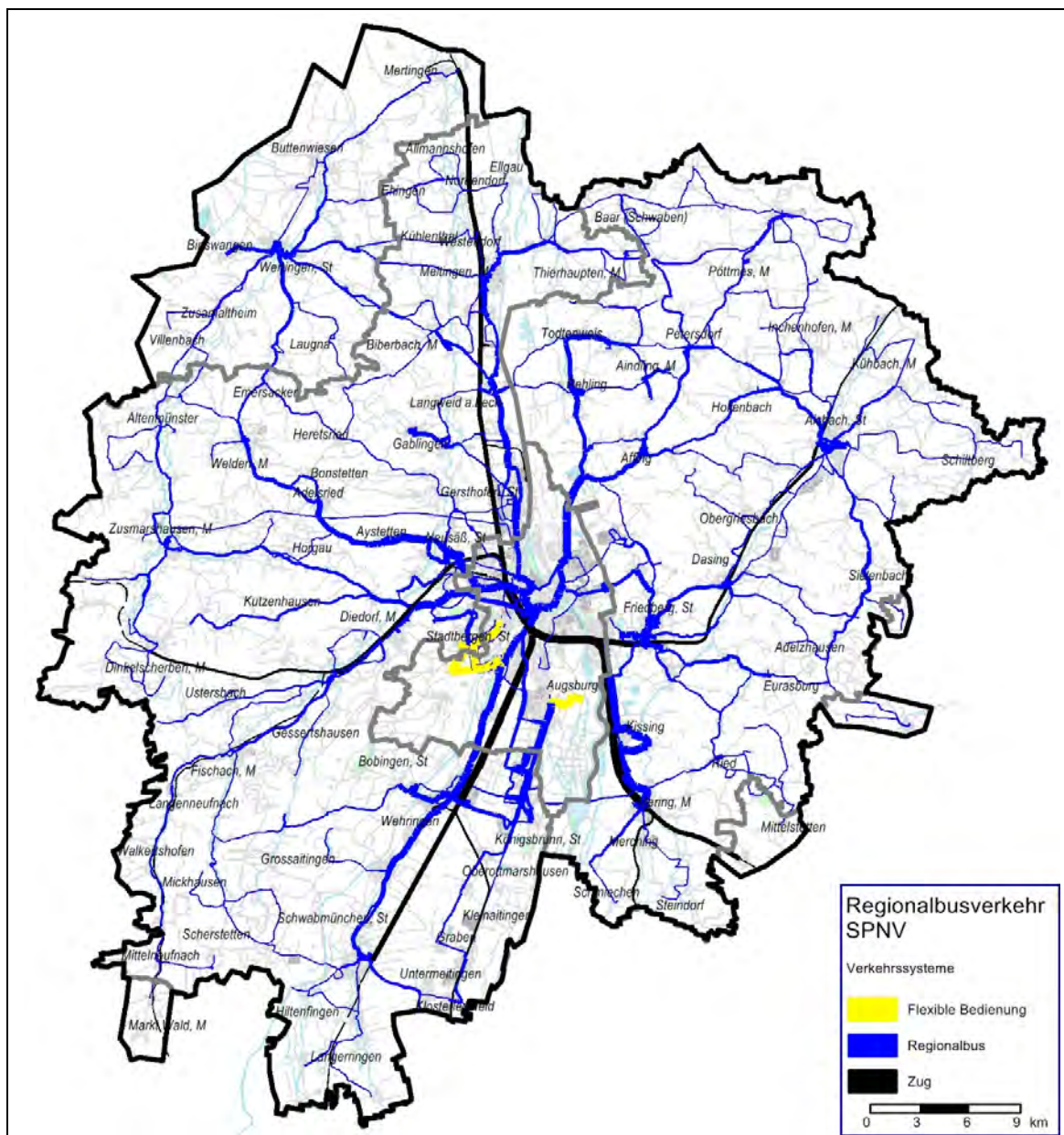


Abbildung 24: Angebot im Regionalverkehr Status quo (Fahrtenzahl HVZ, Schultag)

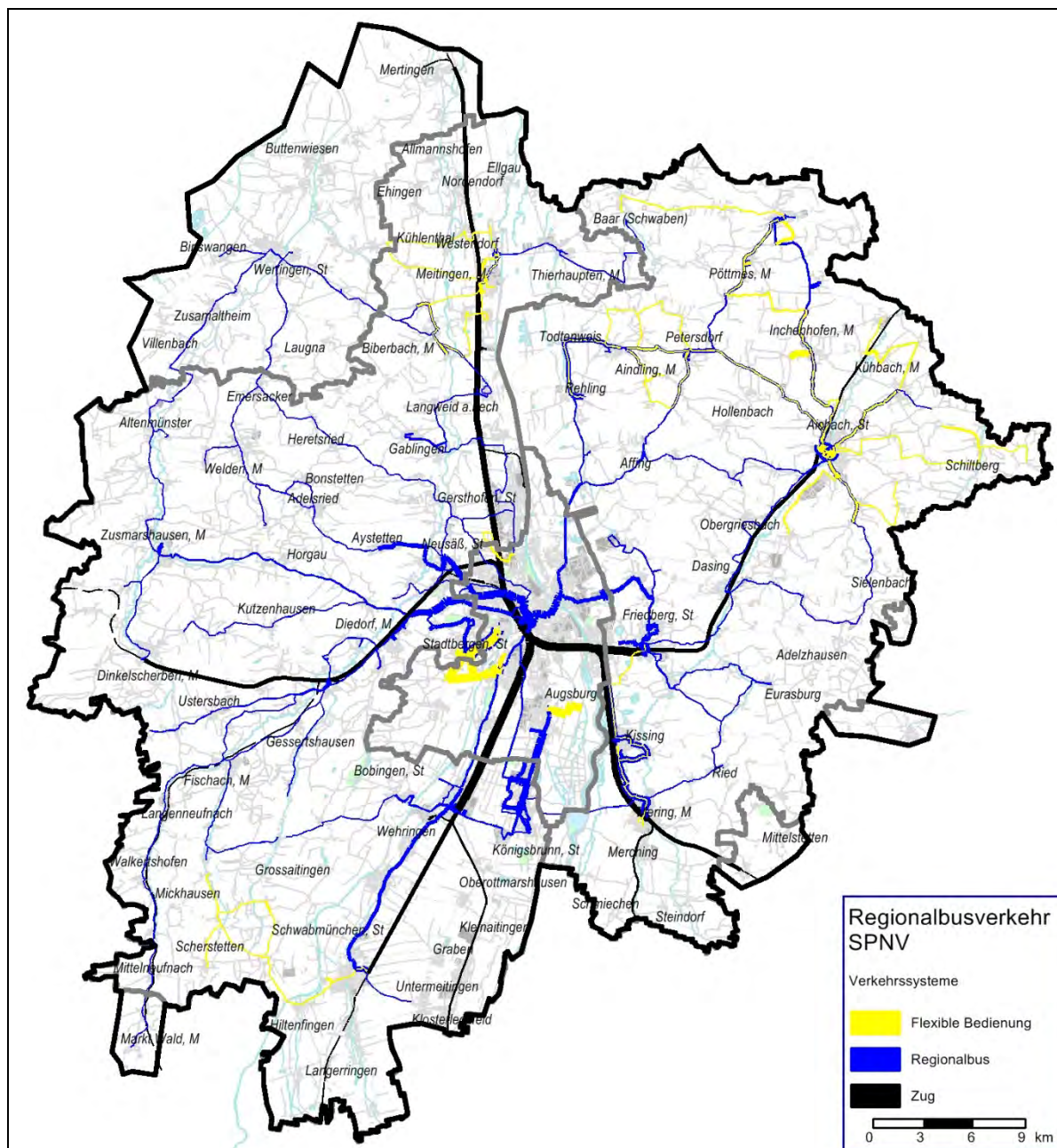


Abbildung 25: Angebot im Regionalverkehr Status quo (Fahrtenzahl NVZ, Schultag vormittags)

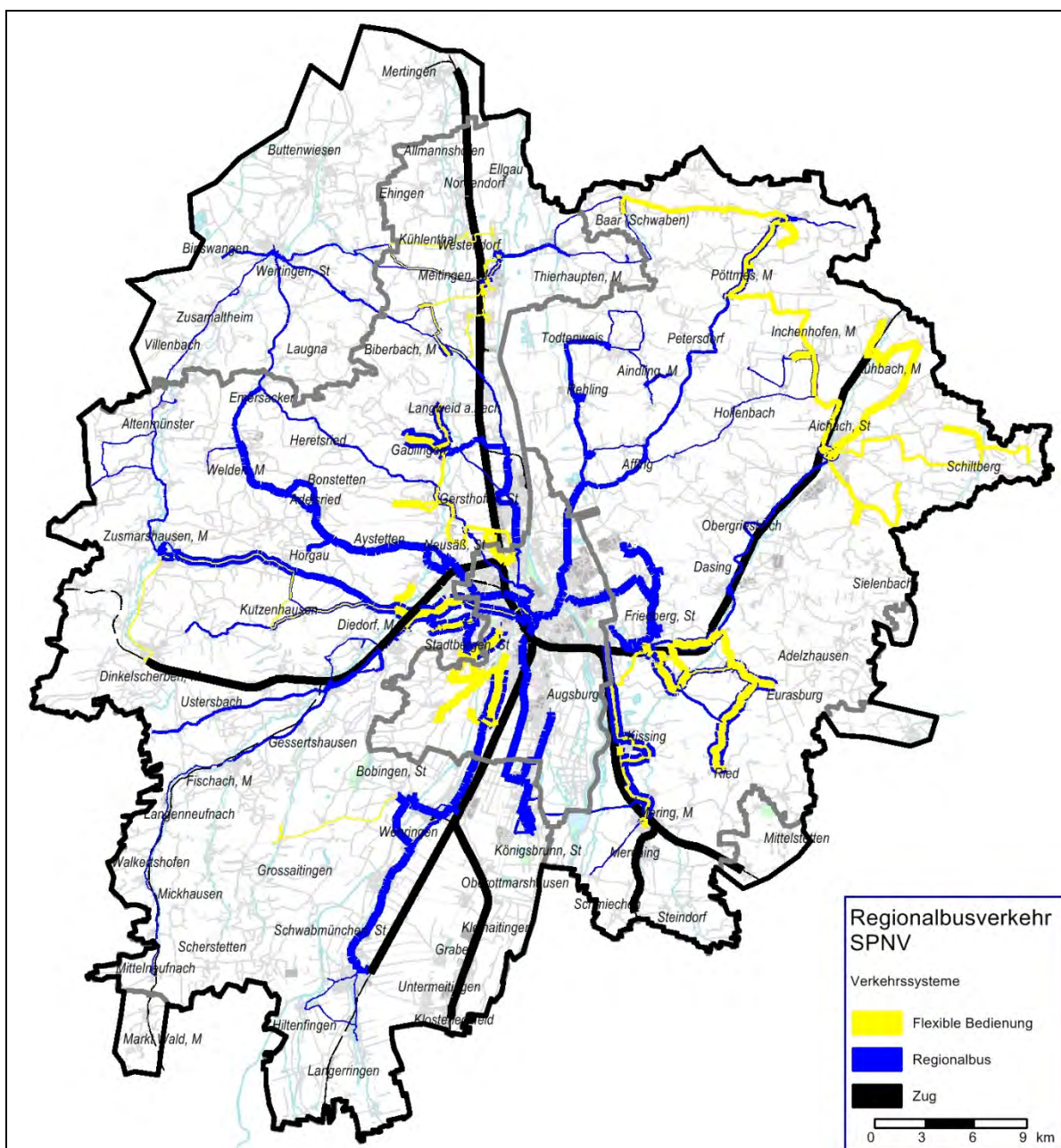


Abbildung 26: Angebot im Regionalverkehr Status quo (Fahrtenzahl Samstag tagsüber)

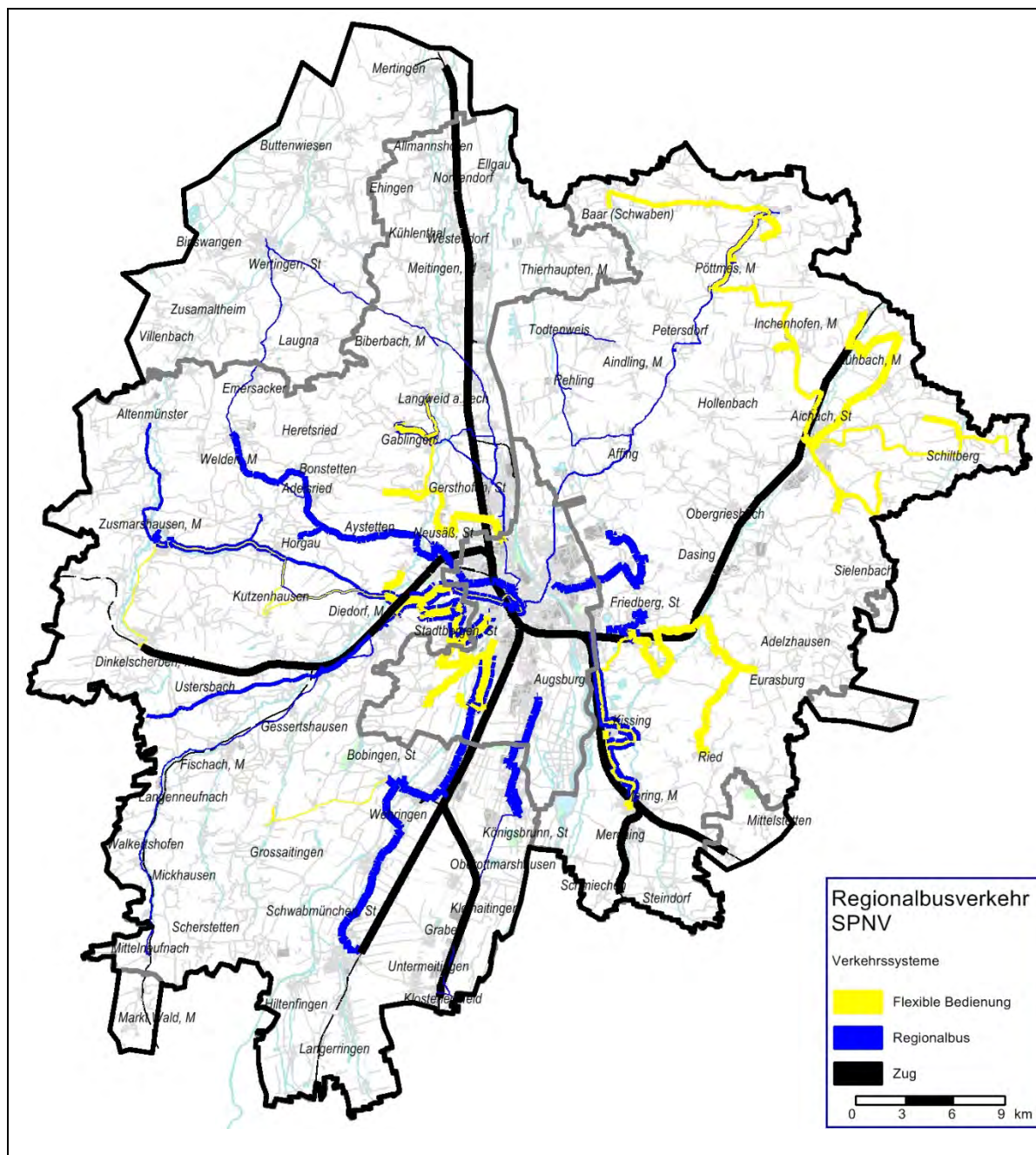


Abbildung 27: Angebot im Regionalverkehr Status quo (Fahrtenzahl Sonntag tagsüber)

Vergabe 01.01.2016

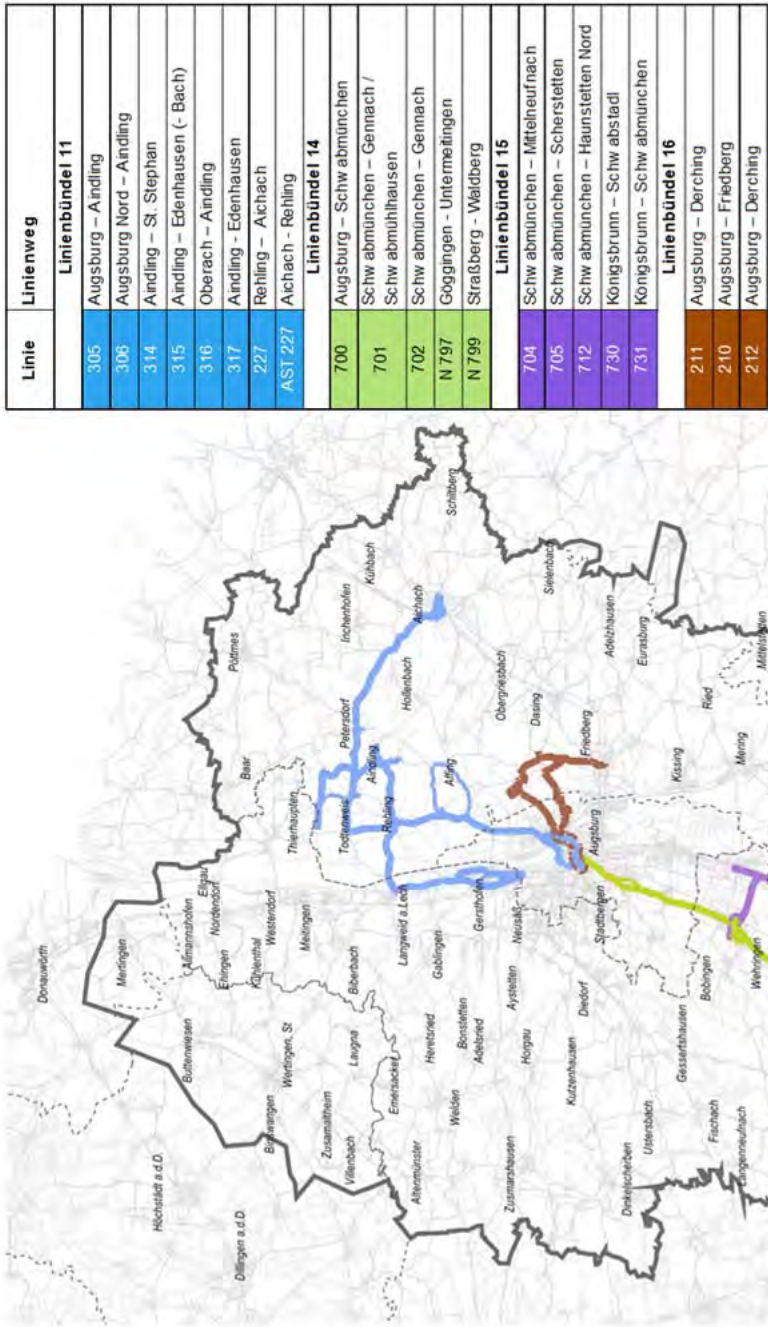


Abbildung 28: Vergabe Linienbündel zum 01.01.2016

Vergabe Fahrplanwechsel 17/18

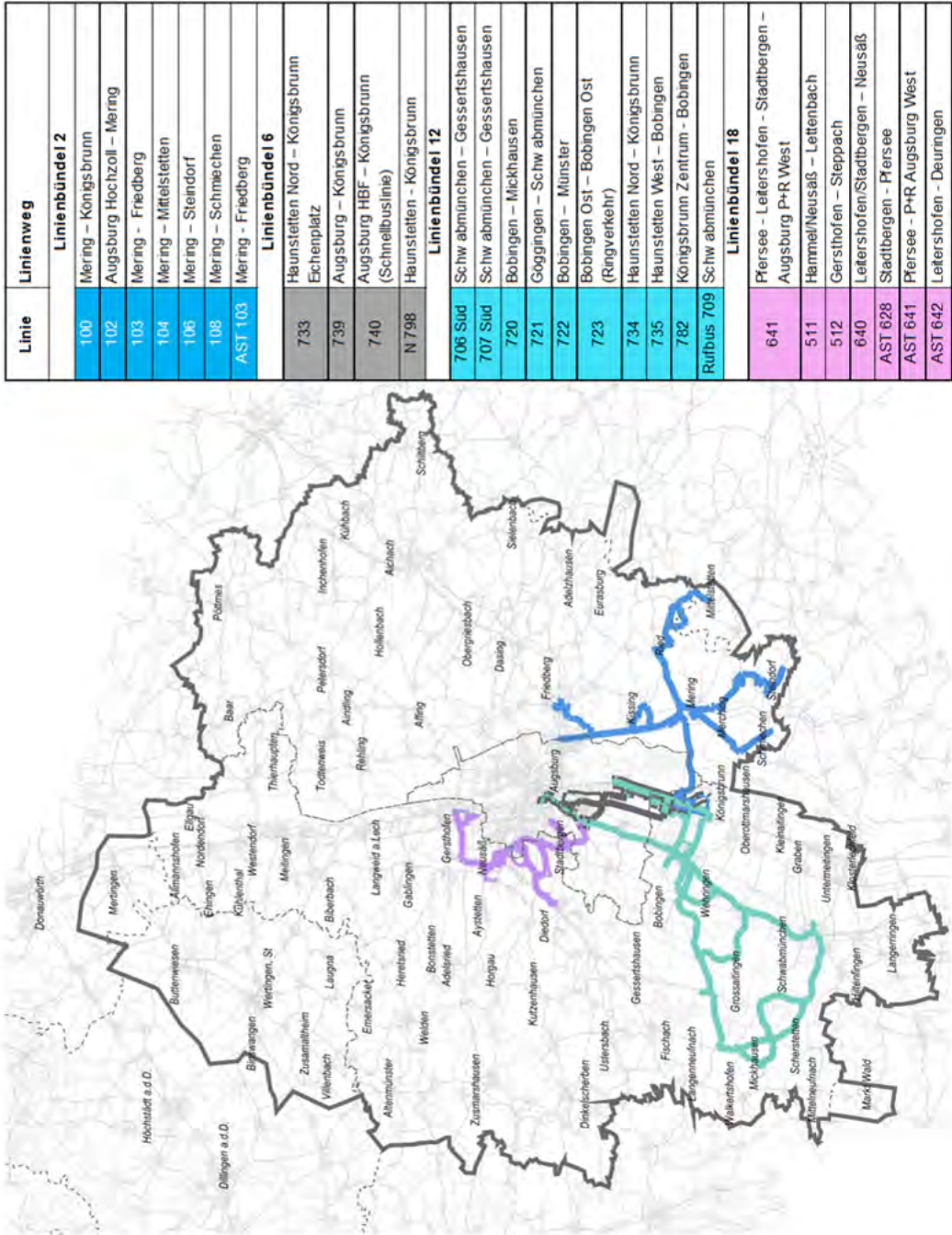


Abbildung 29: Vergabe Linienbündel zum Fahrplanwechsel 2017/18

Vergabe Fahrplanwechsel 18/19

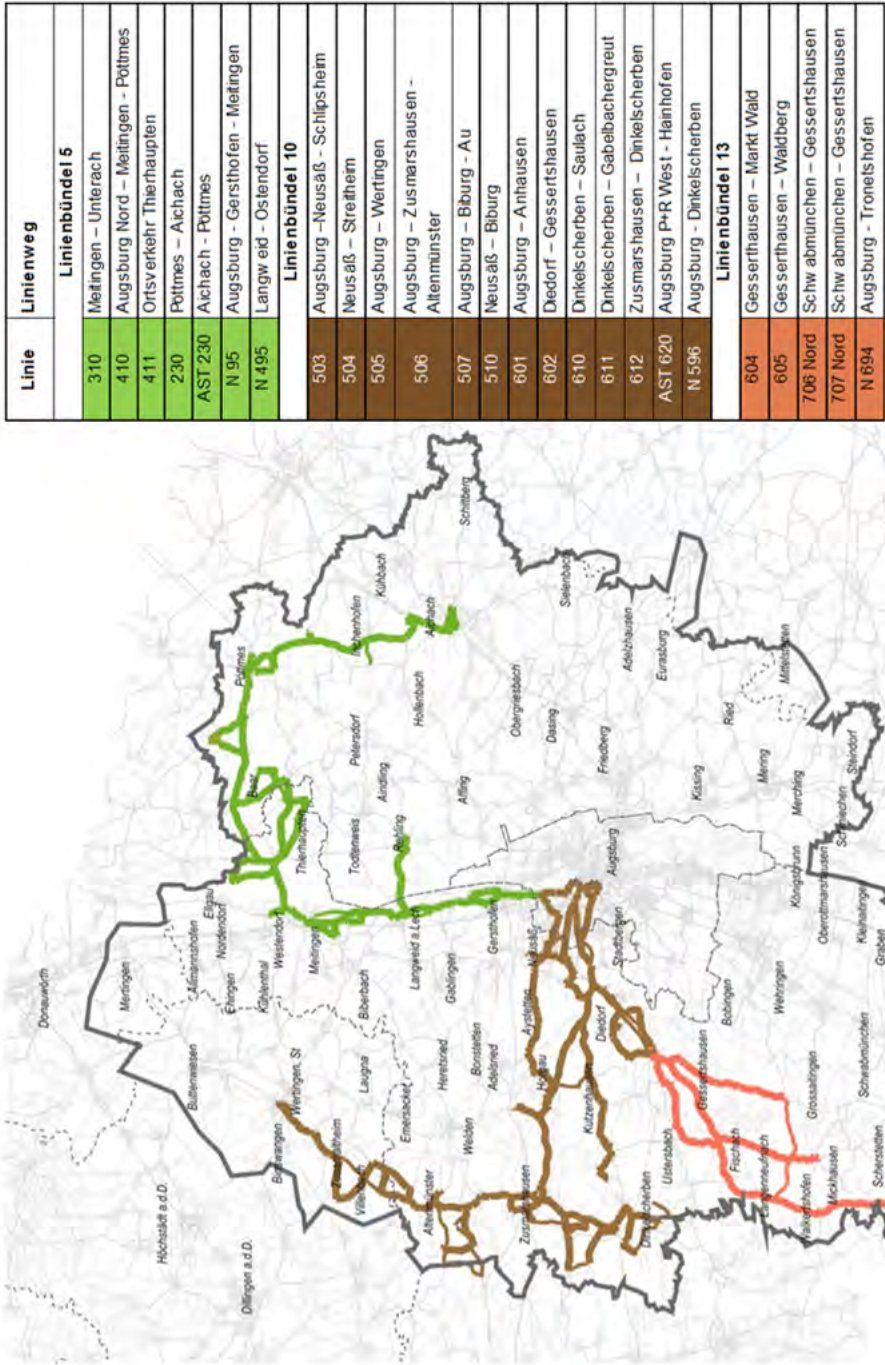


Abbildung 30: Vergabe Linienbündel zum Fahrplanwechsel 2018/19

Vergabe Fahrplanwechsel 19/20

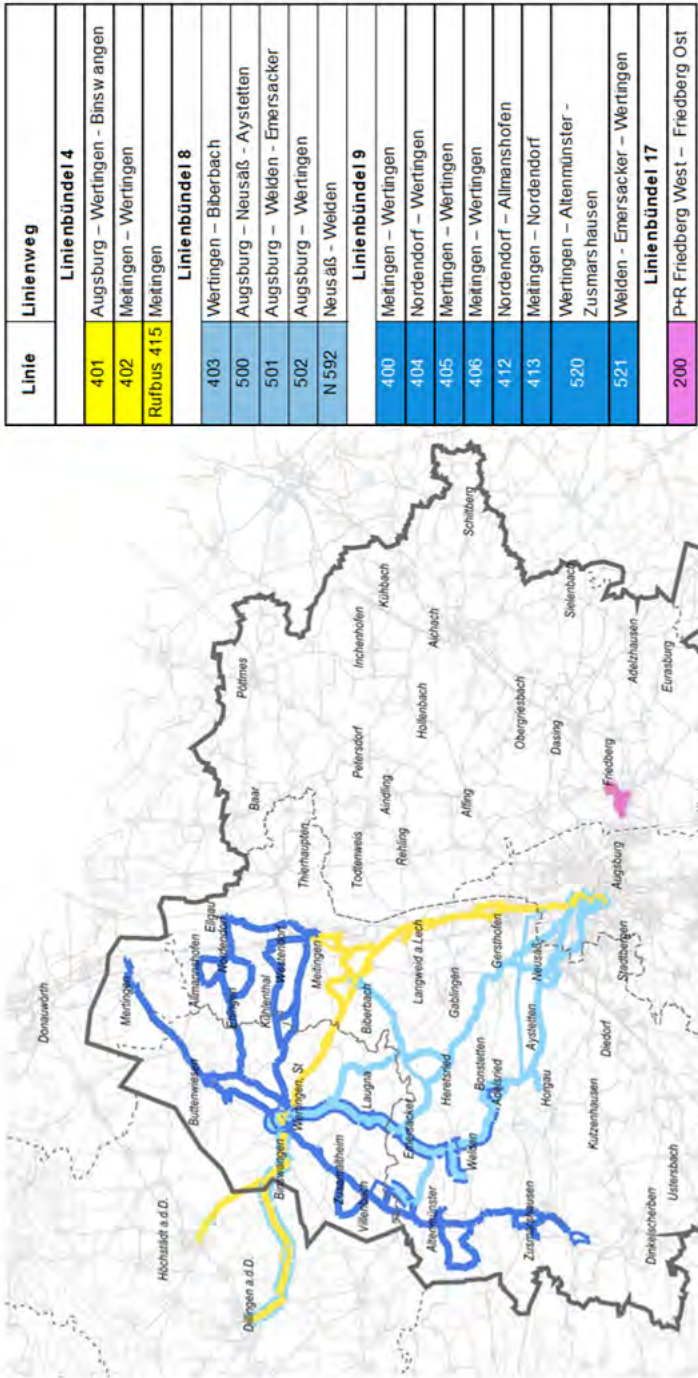


Abbildung 31: Vergabe Linienbündel zum Fahrplanwechsel 2019/20

Vergabe Fahrplanwechsel 20/21

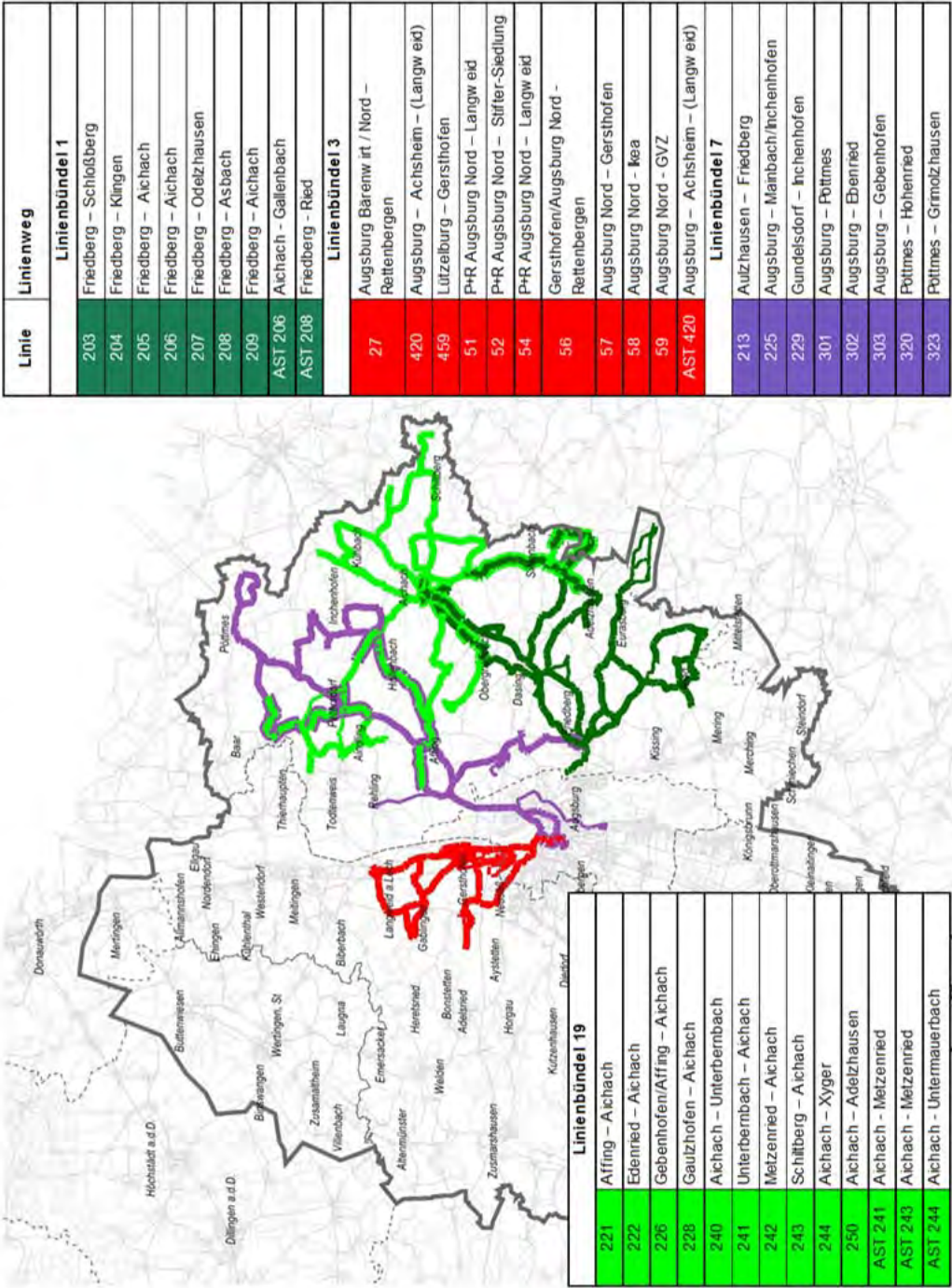


Abbildung 32: Vergabe Linienbündel zum Fahrplanwechsel 2020/21

