

Fortschreibung des Nahverkehrsplans im AVV-Raum

Bericht zu AP2: Festlegung der zu erreichenden Ziele

1 **Mobilitätswende und Verdoppelung der Fahrgastzahlen**

Mit der Änderung des Klimaschutzgesetzes (KSG) hat die Bundesregierung die Klimaschutzvorgaben verschärft und das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045 verankert. Die am 31.08.2021 in Kraft getretene Novelle des Klimaschutzgesetzes erfordert die deutschlandweite Reduktion der Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor von 165 Mio. t/a (Stand 2019) auf 85 Mio. t/a bis zum Jahr 2030. Mit der KSG-Novelle wurde der zeitliche Handlungsdruck massiv erhöht.

Der gesetzlich vorgegebene Reduktionspfad im Sektor Verkehr bis 2030 ist sehr ambitioniert. Die geforderte massive Reduktion der THG-Emissionen wird nicht allein durch die Dekarbonisierung bestehender PKW- und LKW-Verkehre (**Antriebswende**) erreicht werden können. Geboten ist eine massive Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf umweltverträglichere Fortbewegungsarten (**Mobilitätswende**), wobei dem ÖPNV eine Schlüsselrolle zukommt.

Die Verkehrsministerkonferenz hat daher am 29.06.2021 zur Erreichung der gesetzlichen Klimaziele des KSG einen Beschluss gefasst, der die **Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis zum Jahr 2030** (gegenüber Stand 2019) als **gemeinsames Ziel von Bund und Ländern** festlegt. Das bayerische Verkehrsministerium hat mit dem Zukunftsrat daraufhin eine „ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat“ erarbeitet. Diese wurde am 08.12.2022 der Öffentlichkeit vorgestellt und bekennt sich ebenfalls zu den Zielen „Verdoppelung der Fahrgastzahl und messbare CO₂-Einsparung“.

Bereits am 20.09.2021 haben sich zudem 115 deutsche Städte, Landkreise und Verkehrsverbände in einem **gemeinsamen Positionspapier zum Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahl im öffentlichen Verkehr bekannt** und nehmen dabei ausdrücklich Bezug auf den entsprechenden Beschluss der Verkehrsministerkonferenz.

Der **Augsburger Verkehrsverbund**, die **Stadt Augsburg** sowie die **Landkreise Aichach-Friedberg, Dillingen an der Donau** und der **Landkreis Augsburg** haben die vom Oberbürgermeister der Stadt München koordinierte Stellungnahme seinerzeit **mitunterzeichnet** und sich zum **Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030** bekannt.

In ihrem Positionspapier unterstreichen die Kommunen die Relevanz des öffentlichen Verkehrs für die Erreichung der Klimaziele, weisen aber zugleich aus kommunaler Perspektive auf Herausforderungen und notwendige Weichenstellungen im rechtlichen und finanziellen Rahmen hin.

Nach jahrzehntelanger Stagnation muss nun noch in der Gültigkeitsperiode des neuen AVV-Nahverkehrsplans eine erhebliche Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor umgesetzt werden.

Um die gesetzlichen Vorgaben im Hinblick auf den Reduktionspfad im Sektor Verkehr zu erreichen, ist es somit folgerichtig, dass auch der Nahverkehrsraum

Augsburg seinen Beitrag zum Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV leistet.

Durch die Verlagerung nennenswerter Anteile des MIV wird ein Beitrag zur Erreichung **weiterer relevanter Umweltziele** erreicht, wie die Reduktion der **Lärmbelastung** und gesundheitsschädigender **Feinstaub-** bzw. **Stickoxidbelastungen**. Weniger MIV trägt zu einer Reduktion des verkehrsbedingten **Flächenbedarfes** bei. Eine Reduktion des MIV leistet zudem einen Beitrag, den **Verkehr sicherer** zu machen die **Zahl der Unfälle** und **Verkehrsopfer** zu verringern.

Im Unterschied zum MIV ist ein **ÖPNV-Angebot** auf der Basis sozialadäquater Tarife insbesondere nach konsequenter Umsetzung der gesetzlichen Ziele bezüglich der Barrierefreiheit praktisch **von allen Einwohnerinnen und Einwohnern** unabhängig von Alter, Führerschein- oder Fahrzeugbesitz **gleichwertig nutzbar**. Wer nicht Autofahren kann oder sich kein eigenes Auto leisten kann oder möchte, muss damit keine Abstriche bei seiner Mobilität machen.

2 Leitbild Mobilitätswende / Leitziele

Der Nahverkehrsplan folgt dieser Zielstellung und richtet sich in seiner Neufassung konsequent auf das eingangs skizzierte **Leitbild** der **Mobilitätswende** aus. Maßgeblich verfolgt werden dazu in Abhängigkeit vom betroffenen Raumtyp (siehe Punkt 3) und den mit Maßnahmen erreichbaren Verkehrsströmen die drei folgenden grundlegenden Ziele:

Leitziele Mobilitätswende	
Leitziel A:	Möglichst hohe Verlagerung von MIV auf ÖPNV , um die Belastung mit Klimagasen aus dem Verkehrssektor zu reduzieren ¹ (Zielbeitrag für Klimaschutz)
Leitziel B:	Herstellung einer flächendeckenden Mindestversorgung mit ÖPNV-Angeboten, um auch ohne PKW eine möglichst umfassende Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten (Verbesserung der Erschließungswirkung).
Leitziel C:	Verbesserung der Möglichkeiten zur intermodalen Verknüpfung des ÖPNV, um dessen Erreichbarkeit zu erhöhen. (Verbesserung der Erschließungswirkung).

Bei **Leitziel A** geht es darum „**starke Potenziale**“ mit bündelungsfähigen und damit auf den ÖPNV verlagerungsfähigen Verkehren zu identifizieren und den ÖPNV dort gezielt auszubauen und attraktiver zu gestalten. Durch den gezielten **Angebotsausbau** in potenzialstarken Bereichen oder längs potenzialstarker Korridore („**starke Achsen**“) soll auf diesen Verbindungen den Bürgerinnen und Bürgern damit ein attraktives Angebot offeriert werden, das zum Umsteigen auf den ÖPNV einlädt und zu umfänglichen **Verkehrsverlagerungen** führt. Der Ausbau des ÖPNV wird hier in erster Linie aufgrund seiner quantitativen Wirkungen verfolgt (Verkehrsverlagerung zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor). Eine **Verdoppelung der Fahrgastzahlen kann jedoch auch hier nur gelingen, wenn ein im Vergleich zum MIV wirklich attraktives Angebot vorhanden ist**. Das Angebot muss **zeitlich, räumlich und qualitativ** einen starken Verlagerungsanreiz bieten und gegebenenfalls auch kapazitiv an die wachsende Nachfrage

¹ Damit werden auch weitere wichtige ökologische und stadtgestalterische Ziele erreicht, vgl. die beiden letzten Absätze des vorangehenden Kapitels.

angepasst werden.

Die Attraktivität des ÖPNV ist jedoch nicht der einzige Erfolgsfaktor bei der Erreichung des ambitionierten Ziels der Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV. Die Schaffung unterstützender gesetzlicher und finanzieller Rahmenbedingungen durch Bund und Länder ist eine unabwiesbare Voraussetzung zur Zielerreichung. Ein vom Nahverkehrsplan unabhängiger begleitender Maßnahmenmix (Push und Pull) erhöht die Erfolgsaussichten.

Bei **Leitziel B** geht es hingegen primär um die Einrichtung oder Verbesserung des ÖPNV-Angebots in nachfrageschwachen Bereichen (räumlich und zeitlich). Es geht um die Beseitigung von Lücken und „weißen Flecken“ im ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum. Im Fokus stehen meist die Bedürfnisse von Personen, die auf den ÖPNV angewiesen sind. Durch die Schaffung einer entsprechenden **Grundbedienung im Stundentakt** oder eines **Basisangebotes an flächendeckendem Bedarfsverkehr** lassen sich allerdings keine ambitionierten Verlagerungsziele erreichen. Der Ausbau des ÖPNV wird hier daher in erster Linie aufgrund seiner qualitativen Wirkungen verfolgt. Der Ausbau des ÖPNV stärkt die Entwicklungsperspektiven der ländlichen Räume und der Menschen, die dort ohne Auto mobil sein wollen oder müssen. Ausflugsziele im ländlichen Raum werden damit zunehmend auch mit dem ÖPNV erreichbar. Der ländliche Raum wird auf diese Weise aufgewertet und das Image des ÖPNV als vollwertige Alternative zum MIV und damit dessen gesamtgesellschaftliche Akzeptanz gesteigert.

Bei **Leitziel C** geht es darum, die Erreichbarkeit des ÖPNV aus Räumen, die nicht oder nur schwer mit dem ÖPNV erschlossen werden können bzw. auf Verbindungen, deren niedriges Nachfragepotenzial den Ausbau bzw. den Aufbau eines durchgängigen ÖPNV-Angebotes nicht rechtfertigen, durch intermodale Verknüpfungsangebote zu verbessern. Hierzu ist den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern eine den ÖPNV ergänzende Nutzung von Fahrrad, E-Bike oder PKW als Zu- und Abbringer von und zu nahe gelegenen ÖPNV-Stationen oder als Ersatzangebot für fehlende oder wenig attraktive ÖPNV-Verbindungen für bestimmte Wegstrecken zu erleichtern. In Einzelfällen können auch ehrenamtliche Fahrdienste und Bürgerbus-Dienste den Bedarf bestimmter Fahrgastgruppen gezielt abdecken.

3 Raumtypen und differenzierte Bedienstandards

Bezogen auf die unterschiedlichen Raumtypen im AVV-Gebiet werden die aufgrund der vorgefundenen Ausgangslage prioritär maßgebenden Leitziele in nachfolgender Tabelle den unterschiedlichen Raumtypen zugeordnet und die zur Zielerreichung mindestens als notwendig erachteten Bedienstandards festgelegt. Dabei wird gegebenenfalls unterschieden zwischen dem flächendeckend im jeweiligen Gebiet vorzuhaltenden Bedienstandard und gegebenenfalls höheren anzuwendenden Bedienstandards auf starken Achsen bzw. Verbindungen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen.

Denn durch die Nähe zu einem starken Oberzentrum, dass in hohem Maße die Verkehrsströme auf sich bündelt, sind auch im ländlichen Raum im AVV-Gebiet bündelungsfähige Verkehrsströme vorhanden, die verlagerungsfähige Potenziale umfassen und einen höheren Bedienstandard zur Erreichung des Verlagerungsziels (Leitziel A) begründen können. Dabei ist insbesondere im östlichen und südöstlichen Verbundraum das Verkehrsziel München in die Betrachtung mit einzubeziehen.

Die engen Verflechtungen zum benachbarten Oberzentrum sind für die im Randbereich des Agglomerationsraums gelegenen sog. „Speckgürtel“-Kommunen von besonderer Bedeutung. Die sog. „Speckgürtel“-Kommunen werden in der folgenden tabellarischen Aufstellung zusammen mit den weniger hoch verdichteten Randgebieten der Stadt Augsburg unter dem Raumtyp „**Agglomerationsrand**“ zusammengefasst. Zusammen mit der **Agglomerationskern** bildet der Agglomerationsrand den sog. **Agglomerationsraum**. Der Begriff **Agglomerationsraum** wird immer dann verwendet, wenn es um die **ganzheitliche Betrachtung des Verdichtungsraumes** und die Herstellung eines konkurrenzfähigen grenzübergreifend nutzbaren ÖPNV-Angebotes in diesem Raum geht.

Auf den nachfragestarken Verbindungen zwischen den Kernstädten der im Agglomerationsrand gelegenen Kommunen und dem Agglomerationskern müssen dazu die dort bestehenden hohen Verlagerungspotenziale durch ein ÖPNV-Angebot erschlossen werden, das dem höheren Bedienstandard des Zielraumes (Bedienstandard A+) entspricht und sich nahtlos aus dem ÖPNV-Angebot im Agglomerationskern heraus entwickelt.

Gleiches gilt auf nachfragestarken Tangentialachsen, die im Agglomerationsraum vorgefunden werden, die sich nicht radial in Richtung Stadtzentrum Augsburg orientieren, sondern tangential dazu verlaufen und dabei auch kommunale Grenzen überschreiten können.

Mobilitätswende im AVV-Gebiet				
Raumtyp	Leitziel (prioritär)	Mindest-Bedienstandard Mo-Fr tagsüber		
			zeitlich mind.	räumlich
Agglomerationskern (hochverdichteter, großstädtischer Raum)	A	A++	alle 7,5 Min. ³⁾	Insbes. entlang von Straßenbahnachsen
		A+	viertelstündlich	flächendeckend
Agglomerationsraum (= Agglomerationskern + Agglomerationsrand)	A	A+	viertelstündlich	Verbindung der Kernstädte¹⁾ im Agglomerationsrand mit der Metropole Augsburg
		A+	viertelstündlich	starke Achsen im Tangentialverkehr (ggfls. stadtgrenzenübergreifend)
Agglomerationsrand (verdichteter Raum, in bzw. angrenzend an Großstadt)	A	A	halbstündlich	flächendeckend
Region (ländlicher Raum)	A	A	halbstündlich (bzw. im SPNV Regio-Schiementakt)	auf SPNV-Achsen und besonders starken Busachsen
		A-	stündlich mit HVZ-Verdichtung	auf starken Busachsen
	B	B	stündlich	flächendeckend (Linienverkehr und/oder Bedarfsverkehr ²⁾)
vereinzelt bei allen Raumtypen (insbes. im ländlichen Raum)	C	--	intermodale Verknüpfung (P+R u. Bike&Ride etc.)	Verbindungen, mit zu geringem Nachfragepotenzial für einen Aufbau / Ausbau des ÖPNV

- 1) Friedberg, Gersthofen, Königsbrunn, Neusäß, Stadtbergen
- 2) Bedarfsverkehrsangebote können auch in den übrigen Räumen einen Beitrag zur Verbesserung der räumlichen und zeitlichen Erschließung leisten, werden aber aufgrund des vergleichsweise geringen anteilmäßigen Beitrages zur Zielerreichung und des vorherrschenden Charakters eines bloßen Ergänzungs- oder Zusatzangebotes im Unterschied zum ländlichen Raum, wo Bedarfsverkehre bereits zur Erreichung einer Grundbedienun g eingesetzt werden müssen, nicht ausdrücklich erwähnt.
- 3) Mit der Beschlussfassung zur BSV/14/02294 geben die Qualitätsanforderungen für den ÖPNV der Stadt Augsburg seit dem 14.12.2014 als Mindesttakt Straßenbahn an Schultagen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 12 und 18 einen 5-Minuten-Takt vor.

Erläuterungen zum Verständnis der Tabelle „Mobilitätswende im AVV-Gebiet“:

Die **zeitlichen Angaben** zum **Mindest-Bedienstandard** in voranstehender Tabelle verstehen sich als **Richtwerte für eine durchgängige Bedienung im Tagesverkehr an Werktagen**. Dabei sind jeweils auch Verdichtungen im Berufs- und Schülerverkehr (Hauptverkehrszeiten) oder längere Taktabstände in den Schwachverkehrszeiten am Abend und an den Wochenenden je nach Raumtyp und Nachfrage vorzusehen. Detaillierte auf einzelne Linien und Teilnetze bezogene Festlegungen hinsichtlich der Bedienzeiten erfolgen anhand einer Potenzialbeurteilung im Zuge der Maßnahmenkonzeption. Die Festlegungen zu den angebotenen Bedienzeiten und -häufigkeiten sind skalierbar und anhand des mit dem Angebot erreichbaren Verlagerungspotenzials zu priorisieren. Gegebenenfalls ist ein zeitlich gestuftes „Hochfahren“ des Angebotes in Abhängigkeit von der Entwicklung der verfügbaren Finanzierungsinstrumente und Ressourcen wie Fahrpersonal und Fahrzeuge vorzusehen (Etappierung). Ein Abbau von Leistungen, die über den Mindeststandard hinausgehen, ist im Sinne des Leitbilds „Mobilitätswende“ grundsätzlich nicht vorgesehen, jedoch zu erwägen, wenn im Einzelfall ein deutliches Missverhältnis zum damit erreichten Nutzen besteht und die Ressourcen anderweitig besser zur Zielerreichung eingesetzt werden können.

Zur **flächendeckenden Bedienung** ist das Netz so auszugestalten, dass alle Siedlungs- und Arbeitsstätten ab einer noch näher zu definierenden Einwohner- bzw. Arbeitsplatzzahl mindestens mit dem genannten Bedienstandard an das ÖPNV-Netz anzubinden sind. In Räumen bzw. Zeiten geringer Nachfrage kann dies in allen Raumtypen, insbesondere aber im ländlichen Raum über **bedarfs-gesteuerte Verkehrsangebote** sichergestellt werden. Die Einführung innovativer On-Demand-Dienste ist in diesem Zusammenhang als Chance zu einer kosteneffizienten Möglichkeit zur Erhöhung der zeitlichen und räumlichen Verbesserung der Erschließungswirkung zu prüfen.

Bis auf weiteres muss jedoch damit gerechnet werden, dass nicht alle Verbindungswünsche zu jeder Tages- und Nachtzeit befriedigt werden können. Dies betrifft insbesondere den ländlichen Raum und kleine Siedlungseinheiten. Aber auch im großstädtischen Raum können nicht alle gewünschten Verbindungen insbesondere aus und in den Randbereichen in der gewünschten Qualität hinsichtlich Bedienungshäufigkeit, Schnelligkeit und Direktheit im ÖPNV-Netz angeboten werden. Für diese Fälle muss die **intermodale Verknüpfung mit individuellen Verkehrsmitteln** gestärkt werden (Leitziel C), um den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern gleichwohl eine gute Alternative zur generellen PKW-Nutzung anbieten zu können und damit die PKW-Nutzung maximal auf Teilstrecken oder einzelne Fahrtanlässe zu begrenzen.

Dies geschieht einerseits durch die Verknüpfung mit dem PKW-Verkehr bspw. durch **Park+Ride**-Plätze an Verknüpfungsstationen mit attraktivem ÖPNV-Angebot, insbesondere aber auch durch gut mit dem ÖPNV erreichbare **Carsharing**-Angebote an ÖPNV-Stationen, die es ermöglichen ohne eigenes Auto im Einzelfall auch spezielle Verbindungswünsche und Transporterfordernisse befriedigen zu können, die nicht mit dem ÖPNV abgedeckt werden können. Andererseits bietet insbesondere die Verknüpfung mit dem **Radverkehr** aus Klimaschutz-Sicht ein besonders hohes Potenzial, das verstärkt genutzt werden muss, wobei sich durch **Pedelec** und **E-Bike** insbesondere im ländlichen Raum ganz neue Dimensionen im Hinblick auf die Reichweite der besonders klimafreundlichen Kombination „ÖPNV+Fahrrad“ ergeben.

4 Umsetzungsstrategie

Ziel des Nahverkehrsplanes ist die Entwicklung von Maßnahmen, die für ein Gelingen der angestrebten Mobilitätswende bis 2030 mit der angestrebten Verdoppelung der ÖPNV-Nutzung erforderlich sind, um das Erreichen der Leitziele zu gewährleisten. Daher müssen die Maßnahmen konsequent und strategisch an der Zielstellung ausgerichtet werden und sich an den verlagerbaren Verkehrspotenzialen ausrichten. Die Maßnahmenentwicklung erfolgt dabei gemäß einer Umsetzungsstrategie, die nachfolgend stichpunkthaft skizziert wird:

Umsetzungsstrategie Gesamttraum:

- Festlegung und Konkretisierung der Bedienungsstandards unter Berücksichtigung der jeweiligen Raumkategorie
- Bestehende **SPNV-** und **Straßenbahnachsen** bilden das „**Rückgrat**“ des ÖPNV im gesamten Verbundraum, werden mit hohen Bedienstandards betrieben und konsequent mittel- bis langfristig ausgebaut.
- Es erfolgt eine **Ergänzung** der **Schienenachsen** durch neu aufzubauende bzw. durch den Ausbau bestehender Busverbindungen zu **starken Busachsen mit qualitativ hochwertigem Busverkehr** entlang von Korridoren mit hinreichend verlagerbaren Verkehrspotenzialen.
- **Optimale Vernetzung** der Linien in räumlicher wie zeitlicher Hinsicht.
- Konsequente Umsetzung des **ITF-Prinzips (Integraler Taktfahrplan)**
- Zusammenwirken mit der BEG hinsichtlich der weiteren Umsetzung des **Regio-Schientakts** im **SPNV** auf den Schienenachsen im Zulauf auf Augsburg (abhängig vom entsprechenden Ausbau der Schieneninfrastruktur) und **optimale Abstimmung der Busangebote auf den SPNV**.
- Ergänzung um bedarfsorientierte Angebote zur Verbesserung der Erschließungswirkung.
- Schaffung/Stärkung **intermodaler Vernetzungsmöglichkeiten** (insbesondere Bike&Ride und Park&Ride, Leihfahrrad-System, Car-Sharing ...)

Umsetzungsstrategie Agglomerationsraum:

- Es erfolgt eine **Überprüfung des Angebotes auf den starken Achsen** zwischen den Kernstädten im Agglomerationsrand und dem Agglomerationskern hinsichtlich Taktung, Reisegeschwindigkeit und Verknüpfungsqualität, aus der gegebenenfalls gezielte **Verbesserungsmaßnahmen** abgeleitet werden.
- Anhand der Nachfragewirkung ist zu klären, wo **Linienbrechungen** auf Schienenverkehrsmittel sinnvoll sind und wo dies im Sinne eines attraktiven Gesamtverkehrsangebotes nicht der Fall und ein Parallelbetrieb unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsangebote sinnvoll ist. Dabei erfolgt auch eine Klärung, ob und welche Erschließungsfunktionen auf dem Stadtgebiet von **ein- und ausbrechenden Linien aus dem Umland** übernommen werden können und sollen.
- Es erfolgt eine Berücksichtigung und Überprüfung bereits eingeleiteter bzw. angedachter Maßnahmen zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes. Mögliche über das Ausführungs- und Zielnetz des NVP 2015+ hinausgehende

Straßenbahnachsen werden ermittelt und als langfristig wirkende Maßnahmen empfohlen, der Fokus kann hierbei auf Stadt-Umland-Verbindungen liegen. Die Konzeption von Verbesserungsmaßnahmen erfolgt gegebenenfalls im **Busverkehr als kurz- und mittelfristige Maßnahmen** bis zur Umsetzung der Schienenprojekte, die aufgrund der zu schaffenden Infrastruktur einen längeren Realisierungszeitraum benötigen.

- Im Agglomerationsraum liegt zudem ein besonderer Fokus auf der Prüfung des Auf- bzw. Ausbaus von **Tangentialverbindungen**, die eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit von Verkehrszielen ermöglichen, die nicht im Stadtzentrum liegen (insbesondere Klinikum, Universität, Gewerbe- und Konversionsgebiete). Durch gute Vernetzung mit ein- und ausbrechenden Schienen- und Busverkehren sollen diese **Tangentialverbindungen** eine zum MIV konkurrenzfähige Erreichbarkeit der erschlossenen Ziele ermöglichen, ohne dass ein zeitraubender Umweg über das Stadtzentrum erforderlich wird, und damit insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr über den Agglomerationsraum hinaus wirksam werden. Das Straßenbahnnetz im Innenstadtbereich wird dadurch entlastet und gewinnt freie Kapazitäten für zusätzliche Verlagerungen auf den öffentlichen Verkehr von/zum Stadtzentrum.
- Das (Straßenbahn-)Netz soll durch das Einfügen von Tangentiallinien mit qualitativ hochwertigen Busverkehren „**vom Stern zum Spinnennetz**“ weiterentwickelt werden.
- Die neu eingerichteten **Tangentiallinien können die Stadtgrenzen überschreiten** und steuern dabei Ziele und Verknüpfungspunkte in den Kommunen des Agglomerationsrandes an. Damit stellen sie auch im Agglomerationsrand neue hochwertige Tangentialverbindungen her, durch die periphere Ziele im Agglomerationsraum direkt und umsteigefrei erreichbar gemacht werden.

Umsetzungsstrategie Agglomerationskern:

- Die bestehende Feinerschließung auf dem Gebiet der Stadt Augsburg wird laut Bestandsaufnahme grundsätzlich als befriedigend beurteilt. Gebiete bzw. Quartiere, in denen z.B. durch städtebauliche Entwicklungen seit Aufstellung des NVP 2015plus eine veränderte Verkehrsnachfrage zu verzeichnen war oder zukünftig zu erwarten ist, sind ggf. besser mit ÖPNV-Leistungen auch im Sinne der Nahmobilität zu versorgen. Neben neuen oder veränderten Linienführungen können hier autonome Fahrzeuge mittel- bis langfristig Potentiale bieten.
- Des Weiteren sind die aktuellen Bedienzeiten außerhalb der HVZ und am Wochenende zu überprüfen. On-Demand-Verkehren (swaxi) kann hier auch im Agglomerationskern eine Rolle zukommen.
- Die Konkretisierung und Ausdifferenzierung der ÖPNV-Entwicklung auf dem Gebiet der Stadt Augsburg wird in enger Abstimmung mit den Fachplanungen der Stadt Augsburg vorgenommen. Spezifische Handlungsziele für die ÖPNV-Entwicklung im Stadtgebiet (insbesondere verbindungs-spezifische Bedienstandards, Verknüpfungspunkte, ÖPNV-Ausbau im Zuge städtebaulicher Entwicklungen) sind im Rahmen der Vorgaben und Maßnahmen zur Zielerreichung des NVP aus dem „Augsburger Mobilitätsplan“ als übergeordnetes Planungsinstrument der Stadt Augsburg abzuleiten.

Umsetzungsstrategie Region:

- Es ist eine **Basisversorgung** in ländlichen Gebieten zu definieren und sicherzustellen. Die Bedienung erfolgt dort, wo die Nachfrage eine hinreichende Auslastung des Angebotes gewährleistet, mit einem stündlichen Linienbusangebot. Ergänzend wird der Einsatz innovativer bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote geprüft.
- Entlang von Korridoren mit starkem Verkehrspotenzial werden hochwertige Busangebote mit **höheren Bedienstandards** (oberhalb stündlicher Grundbedienung) auf **starken Bus-Korridoren** entwickelt, die zumindest in den Hauptverkehrszeiten für Berufspendler eine halbstündliche Bedienung gewährleisten. Potenziale hierzu bestehen
 - insbesondere im Zulauf auf den Agglomerationskern
 - ... oder zu SPNV-Achsen
 - ... oder im Zulauf zu Mittelzentren
- Die aus der Region im Agglomerationsraum zusammenlaufenden starken Bus-Achsen werden so aufeinander abgestimmt, dass sich im Agglomerationsraum die Angebote auf den dort gebotenen Bedienstandard verdichten und das bislang weniger gut vom ÖPNV erschlossene Bereiche in den Randgebieten (insbesondere Gewerbegebiet) nicht nur aus der Region, sondern auch aus dem großstädtischen Raum deutlich besser erreichbar werden.

5 Skalierbarkeit und Etappierung

Der Nahverkehrsplan beachtet einerseits grundsätzlich das Fahrgast-Verdopplungsziel im ÖPNV, andererseits wird aber deutlich darauf hingewiesen, dass dazu die entsprechenden rechtlichen und insbesondere finanziellen Grundlagen von Bund und Land bereitgestellt werden.

Der Nahverkehrsplan wird daher die zu entwickelnden Maßnahmen entsprechend bewerten (Aufwand versus Zielerreichungseffekt). Hierfür wird eine Bewertung insbesondere der erschließbaren Potenziale (Einwohner, Arbeitsstätten, Verkehrsströme) im Verhältnis zum Einsatz/Aufwand erfolgen. Damit wird eine Priorisierung der Maßnahmen nach Kosten-Nutzen-Effekt ermöglicht, so dass in Abhängigkeit von den bereitgestellten Finanzmitteln eine nutzenbasierte Auswahl von Maßnahmen vorgenommen werden kann.

Weitere Stellschrauben stellen die Feinjustierung der abzudeckenden Bedienzeiten und Taktungen auf den Linien dar. So können beispielsweise gewisse Angebote im Freizeitverkehr nur saisonal und/oder nur an Wochenenden angeboten werden. Linien, die Gewerbegebiete erschließen, müssen evtl. nur zu den „Schichtzeiten“ bedient werden. Dies gilt gegebenenfalls auch für einige der möglichen Tangentialachsen im Agglomerationsraum, sofern die Linien nur bestimmte Aufgaben im Segment des Berufs- oder Ausbildungsverkehrs übernehmen, in dem sie jedoch eine hohe Wirksamkeit entfalten können. Starke Achsen können insbesondere in der Region schrittweise „hochgefahren“ werden, indem Taktverdichtungen zunächst auf die Hauptverkehrszeit beschränkt werden und später erst ausgedehnt werden. Entsprechendes gilt für das „Hochfahren“ in der Wochenendbedienung.

6 Gesetzliche Rahmenvorgaben

Neben den voranstehend formulierten Zielsetzungen im Hinblick auf den Ausbau des ÖPNV-Angebotes zur Verbesserung der Erreichbarkeit einerseits und zur Erreichung der Verlagerungsziele andererseits, werden bei der Nahverkehrsplanung und der Maßnahmenkonzeption die grundsätzlichen Zielsetzungen aus dem bay. ÖPNV-Gesetz beachtet und umgesetzt. Gleiches gilt für die Anforderungen, die sich aus der Gesetzeslage zur Barrierefreiheit ergeben (Behindertengleichstellungsgesetz und Personenbeförderungsgesetz), wie auch bezüglich der Anforderungen für den Einsatz sauberer und emissionsfreier Fahrzeuge gemäß Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz.