

## Fortschreibung des Nahverkehrsplans im AVV-Raum

# Bericht zu AP1: Relevante Rahmenbedingungen und Entwicklungen

## 1. Bestandsaufnahme

### 1.1 Rahmenbedingungen

#### 1.1.1 Rechtliche Grundlagen

Die gesetzliche Grundlage für die Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im regionalen Nahverkehrsraum Augsburg bildet Artikel 13 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG). Im Nahverkehrsplan sind Planungen zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß den im Folgenden komprimiert dargestellten Anforderungen des Gesetzes durchführen.

Art. 2 BayÖPNVG definiert dazu in Absatz 1 den ÖPNV zunächst als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Zugleich vermittelt Absatz 1 eine deutliche Zielvorgabe, in welche Richtung das ÖPNV-Angebot grundsätzlich zu entwickeln ist. Absatz 1 legt fest, dass der ÖPNV „im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen“ soll. Art. 3 gewährt dem ÖPNV daher den Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr bei Ausbau und Finanzierung, „soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt“.

Die Aufgabenträger werden vom Gesetzgeber damit in ein Spannungsfeld zwischen dem Ziel der **Vorhaltung eines ÖPNV zur reinen Daseinsversorgung** und der Ausgestaltung des **ÖPNV als vollwertige Alternative zum MIV** gestellt. Dabei besteht jedoch keineswegs Entscheidungsfreiheit im Sinne einer willkürlichen Handlungsalternative, sondern es ist in Abhängigkeit der Raumstruktur unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel jeweils ein Optimum zu finden“. Der dazu erforderliche Abwägungsprozess im Rahmen der vorgegebenen Randbedingungen wird in Art. 4 Abs. 1 skizziert. Dieser besagt, dass „den Erfordernissen der jeweiligen Verdichtungsräume und ländlichen Räume mit abgestuften Bedienungskonzepten Rechnung getragen werden“ soll. Art 5 Abs. 1 ergänzt hierzu den Aspekt des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit indem dort festgelegt wird, dass "die Bedienung unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und die Erfordernisse des örtlichen und überörtlichen Verkehrs ausgerichtet werden ".

Das Postulat der zunächst konträr erscheinenden Zielsetzungen Daseinsvorsorge einerseits und Alternative zum MIV andererseits ist laut Gesetzgeber demnach komplementär zu verstehen. In Gebieten mit ungünstigen Randbedingungen, z.B. bei sehr geringem Verkehrsaufkommen und geringer Siedlungsdichte, ist die Sicherung einer angemessenen Grundmobilität der Bevölkerung das vorrangige Ziel.

Je günstiger jedoch sich die Rahmenbedingungen für den ÖPNV darstellen, desto stärker tritt

die Zielsetzung in den Vordergrund, der Bevölkerung attraktive Alternativen zum privaten PKW bereitzustellen.

In Art. 5 gibt das ÖPNV-Gesetz zudem konkrete Hinweise zur planerischen Ausgestaltung und Bedienungsstandards:

- Um eine angemessene Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen, soll die Bedienung unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und die Erfordernisse des örtlichen und überörtlichen Verkehrs ausgerichtet werden.
- In Verdichtungsräumen sowie in ländlichen Stadt- und Umlandbereichen ist grundsätzlich ein nachfrageorientierter Bedienungstakt vorzusehen. Dieser soll auch an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen angeboten werden.
- Dieser Bedienungsstandard soll im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit mit abgestuften Bedienungskonzepten auch in den übrigen ländlichen Gebieten angeboten werden.
- Fahrpläne und Tarife des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs sollen aufeinander abgestimmt werden.

Weitere relevante Vorgaben zur planerischen Ausgestaltung ergeben sich aus Artikel 4 „Allgemeine Anforderungen“:

- Den Erfordernissen der jeweiligen Verdichtungsräume und ländlichen Räume soll mit **abgestuften Bedienungskonzepten** Rechnung getragen werden.
- Die Vernetzung der Verkehrsmittel und Verkehrsverbindungen ist insbesondere durch **integrale Taktfahrpläne** zu verbessern.
- Mit dem Ziel einer besseren Nutzung des ÖPNV auf Schiene und Straße ist eine engere Kooperation mit den verschiedenen Formen des Individualverkehrs anzustreben. Dazu ist eine optimale Ausgestaltung der dafür erforderlichen Schnittstellen notwendig.

Ergänzend wird in Artikel 4 Absatz 3 BayÖPNVG festgelegt, dass die eingesetzten Fahrzeuge „bei der Beschaffung dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit, Bequemlichkeit, Verkehrsbeschleunigung und Aufwandssenkung entsprechen müssen“. Weiter heißt es dann: „Die Belange Behinderter, älterer Menschen und von Müttern mit Kindern sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen. **Fahrzeuge** sind bei Neubeschaffung und Neuherstellung, **bauliche Anlagen** bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweiterungsbauten im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten **barrierefrei** zu gestalten. Bestehende Fahrzeuge und Anlagen sind im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Möglichen und der verfügbaren Stellen und Mittel umzurüsten.“

Sowohl die **Aufstellung** eines **Nahverkehrsplans** wie auch die barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes fanden bei der Novellierung des **Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** im Jahr 2013 ihren Niederschlag im achten Paragraphen des PBefG. Dort wird in Absatz 3 das Folgende ausgeführt:

*„Für die Sicherstellung einer ausreichenden den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem **Nahverkehrsplan**. 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. 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. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.“*

Im Paragraphen 8a des PBefG werden die Aufgabenträger dazu ermächtigt zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung **öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA)**<sup>1</sup> zu vergeben, wenn die ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, d.h. wenn der damit verbundene Aufwand nicht allein durch Beförderungserlöse und Ausgleichsleistungen aus allgemeinen Vorschriften<sup>2</sup> gedeckt werden kann.

Werden öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben, so greift - unabhängig davon, ob die Vergabe per Betrauung oder über eine Ausschreibung erfolgt - das **Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge** (SaubFahrzeugBeschG), das in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161, der sogenannten **Clean Vehicles Directive** (kurz CVD) am 02.08.2021 in Kraft trat. Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz verpflichtet die öffentliche Hand dazu, dass ein Teil der in den Aufträgen eingesetzten Fahrzeugen zukünftig „sauber“ oder „emissionsfrei“ sein muss. § 3 Nr. 3 des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes knüpft dabei neben der Beschaffung von Fahrzeugen (Kauf, Leasing, Anmietung) unmittelbar an den Beschaffungsvorgang von Verkehrsdienstleistungen an. Damit unterfällt jeder ÖDA grundsätzlich den Bestimmungen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes, unabhängig davon, ob Gebrauch- oder Neufahrzeuge eingesetzt werden. Das Gesetz gibt vor, dass **bis Ende 2025 mindestens 45%** beziehungsweise im sich anschließenden Zeitraum **bis 2030 mindestens 65%** der zur Erfüllung der in diesem Zeitraum vergebenen ÖDA benötigten Omnibusse entweder **sauber oder emissionsfrei** sein müssen. Dabei muss **mindestens die Hälfte** dieser Fahrzeuge der strengeren Anforderung der **Emissionsfreiheit** entsprechen. **Diese Vorgaben gelten ausschließlich für Kraftomnibusse der Klasse I (Stadtbusse)**. Für Kraftomnibusse der Klassen II (Überlandbusse) und III (Reisebusse) greifen das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes und die Clean Vehicles Directive hingegen nicht.

## **1.1.2 Relevante Rahmenpläne**

### *1.1.2.1 Planungen der BEG zum SPNV*

Derzeit liegen keine konkreten Planungen der BEG für den Ausbau des SPNV-Angebotes im Wirkungszeitraum der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vor.

### *1.1.2.2 Landesentwicklungsprogramm Bayern*

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) knüpft an die gesetzlichen Vorgaben an und ergänzt diese in Abhängigkeit der jeweiligen Raumkategorien wie folgt:

- In ländlichen Räumen soll die Verkehrserschließung konsequent weiterentwickelt und die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr verbessert und durch ein bedarfsorientiertes, leistungsfähiges Mobilitätsangebot ergänzt werden

---

<sup>1</sup> gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

<sup>2</sup> im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

- In Verdichtungsräumen kann der öffentliche Personennahverkehr zur Erschließung beitragen und als umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr diese Räume entlasten. Neben einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur soll ein qualitativ und quantitativ überzeugendes Angebot im Öffentlichen Personenverkehr – insbesondere im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geschaffen werden. Ein attraktives Angebot im ÖPNV zeichnet sich u.a. durch verkehrsträgerübergreifend gute Anschlusssituationen, weitgehende Barrierefreiheit sowie kurze Reisezeiten aus.

### 1.1.2.3 Regionalplan

Als Ziele für die Regionalplanung werden im gültigen Regionalplan im Teil B Abschnitt IV Technische Infrastruktur Ziffer 1.1 für den öffentlichen Personennahverkehr definiert:

- Der öffentliche Personennahverkehr soll unter Beachtung des Gebots einer möglichst hohen Wirtschaftlichkeit zu einer vollwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgestaltet werden.
- Im Nahverkehrsraum Augsburg soll der öffentliche Personennahverkehr weiter ausgebaut werden. Die Festsetzungen hierzu erfolgen im regionalen Nahverkehrsplan.
- Die Möglichkeiten für eine kombinierte Nutzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln sollen ausgeweitet werden.
- Im ländlichen Raum, insbesondere in den Mittelbereichen Aichach, Dillingen a.d. Donau / Lauingen (Donau), Donauwörth, Nördlingen und Schwabmünchen soll auf eine Verbesserung der Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr hingewirkt werden.
- Das Schienennetz als Grundgerüst des Öffentlichen Personennahverkehrs soll ergänzt und in seiner Leistungsfähigkeit gesteigert werden.
- Für den SPNV wird der Regio-Schienen-Takt und der Erhalt bestehenden Bahnhöfe und Zughalte sowie die Schaffung zusätzlicher Haltepunkte genannt.

## 1.2 Entwicklung der räumlichen, sozio-demographischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen

- In jüngerer Vergangenheit ist die **Einwohnerzahl gestiegen** und
- Es gibt ein **positives Wanderungssaldo**
- Der **Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter überwiegt** deutlich

### Einwohnerentwicklung

Im Verbundgebiet des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbunds (AVV) befinden sich die Stadt Augsburg sowie die Landkreise Aichach-Friedberg, Augsburg und Dillingen an der Donau (a. d. Donau). Bei letzterem befindet sich jedoch nicht der gesamte Landkreis im AVV-Gebiet. So begrenzt es sich auf die Gemeinden Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach, Zusamaltheim und die Stadt Wertingen.

Bei Betrachtung der Einwohnerentwicklung im AVV-Gebiet ist dabei auffällig, dass in allen Landkreisen sowie in der Stadt Augsburg zwischen 2011 und 2021 eine Zunahme zu verzeichnen ist. Insgesamt beläuft sich die Zuwachsraten der Einwohnerentwicklung in etwa auf 8,7%. Die Zuwachsraten zwischen den verschiedenen Gebietseinheiten des AVV-Gebiets variieren dabei zwischen 10,1% und 6,4%, wobei in der Stadt Augsburg die höchsten Zuwachsraten im AVV-Gebiet zu verzeichnen sind und im Landkreis Dillingen a. d. Donau die geringsten (vgl. Tabelle 1).

Gemeinden im AVV-Gebiet	31.12.2011	31.12.2021	Veränderung in Prozent
<b>Stadt Augsburg</b>	269.402	296.478	10,1%
<b>Lkr. Aichach-Friedberg</b>	126.720	135.538	7,0%
<b>Lkr. Augsburg</b>	237.839	257.790	8,4%
<b>Lkr. Dillingen a.d. Donau*</b>	19.774	21.031	6,4%
<b>Gesamt</b>	<b>653.735</b>	<b>710.837</b>	<b>8,7%</b>

\*entspricht den Kommunen, welche im AVV-Gebiet liegen

Tabelle 1: Einwohnerentwicklung im Verbundgebiet des AVV (Datenquelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Bayerisches Landesamt für Statistik 2023)

### Zu-/Abwanderung

Neben den natürlichen Bevölkerungsbewegungen (Geburten und Sterbefälle) wird die demographische Entwicklung auch durch Zu- und Fortzüge beeinflusst. Die Differenz, welche sich aus den Zu- und Abwanderungen ergibt, wird dabei als Wanderungssaldo bezeichnet. Wenn das Wanderungssaldo positiv ist, heißt das, dass es mehr Zu- als Fortzüge gibt, und wenn dieses negativ ist, überwiegen die Fortzüge. Im Verbundgebiet des AVV kann bei Betrachtung des Zeitraums 2017 bis 2021 festgestellt werden, dass das Wanderungssaldo insgesamt stets positiv gewesen ist. Allerdings gibt es gewisse Schwankungen zwischen den Jahren und es sind Unterschiede zwischen den verschiedenen Gebietseinheiten festzustellen. Beim Landkreis Dillingen a. d. Donau und dem Landkreis Aichach-Friedberg sind die Schwankungen relativ gering ausgeprägt und sie bewegen sich im Betrachtungszeitraum in einem ähnlichen Spektrum. Beim Landkreis und der Stadt Augsburg zeigt sich hingegen ein anderes Bild. In diesen sind die Schwankungen zwischen den Jahren deutlich stärker ausgeprägt. Vor allem in der Stadt Augsburg kann dies beobachtet werden, in welcher das Wanderungssaldo von 2017 bis 2020 stetig abgenommen hat und 2020 sogar im negativen Bereich lag. Im Jahr 2021 gab es aber wieder ein positives Wanderungssaldo (vgl. Abb. 1).

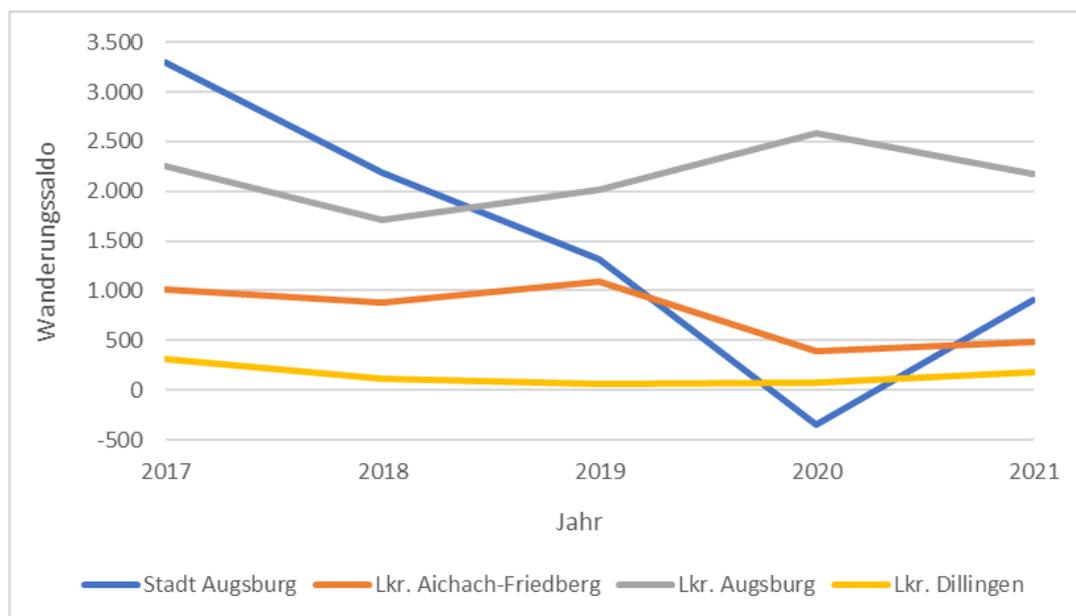


Abbildung 1: Wanderungssalden im Verbundgebiet des AVV im Zeitraum 2016-2021 (Datenquelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Bayerisches Landesamt für Statistik 2023)

### Altersstruktur

Bei Betrachtung der verschiedenen Altersgruppen im AVV-Gebiet ist auffällig, dass die jüngeren Altersgruppen einen geringeren Anteil aufweisen. So ist in etwa jede sechste Person unter 18 Jahre alt. Am stärksten vertreten ist hingegen die Gruppe der 40- bis unter 65-jährigen, welche mehr als ein Drittel der Bevölkerung ausmacht. Außerdem bildet die Altersgruppe der 18- bis unter 40-jährigen einer der größten Altersgruppen im AVV-Gebiet ab. Zusammen machen diese beiden Altersgruppen, welche die Personen im erwerbsfähigen Alter abbilden, über 60% der Gesamtbevölkerung aus. Über 65 Jahre alt ist hingegen in etwa jede fünfte Person im AVV-Gebiet (vgl. Abb. 2).

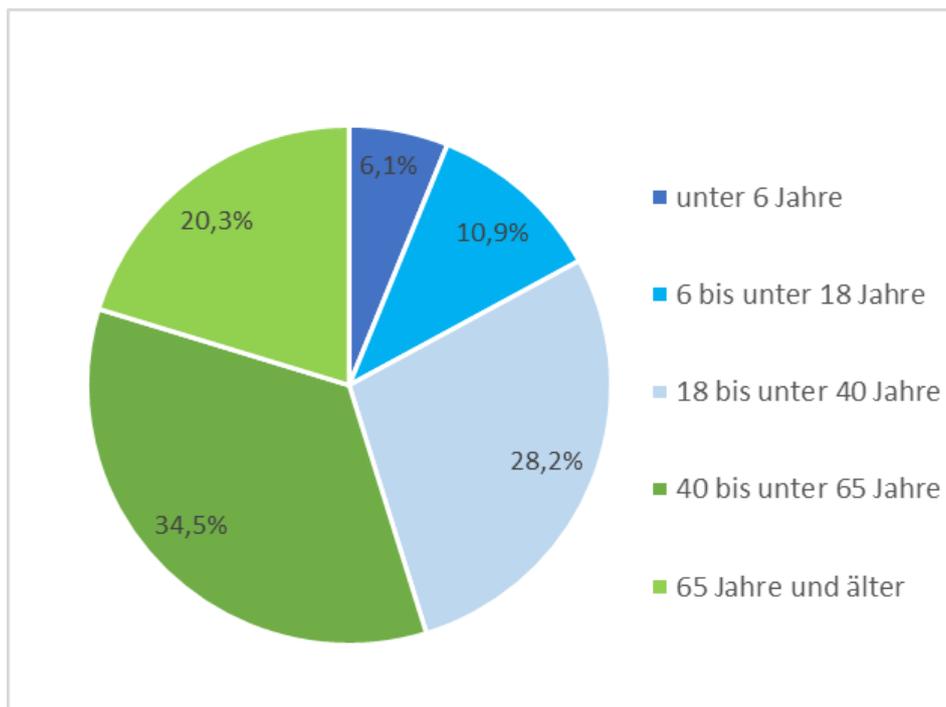


Abbildung 2: Bevölkerung nach Altersgruppen im Verbundgebiet des AVV (Datenquelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Bayerisches Landesamt für Statistik 2023)

### 1.2.1 Arbeitsplätze und Pendlerströme

- Die Stadt Augsburg verfügt über den Großteil der Arbeitsplätze und ist häufigstes Auspendlerziel im AVV-Gebiet
- Im Umland der Stadt Augsburg überwiegt der Anteil der Auspendler gegenüber Binnenpendlern
- In der Stadt Augsburg überwiegt der Anteil der Binnenpendler gegenüber Auspendlern

### Arbeitsplätze

Um einen Überblick über die Arbeitsplätze in den Städten, Gemeinden und Märkten zu ermöglichen, werden die Daten des Bayerischen Landesamt für Statistik herangezogen.

Im AVV-Gebiet leben 710.837 Menschen (Stand 31.12.2021). Da für die Beschäftigtenzahlen nur Daten aus dem Jahr 2019 in hinreichender Auflösung für alle Kommunen im AVV-Gebiet zur

Verfügung stehen, wird im Folgenden zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit mit Zahlen aus dem Jahr 2019 gearbeitet. Im Jahr 2019 verzeichnet der AVV 705.419 Einwohner (Stand 31.12.2019) auf seinem Gebiet - davon stehen 294.601 in einem Arbeitsverhältnis als sozialversicherungspflichtig Beschäftigte.

In der Stadt Augsburg werden 147.489 Arbeitsplätze angeboten. Im den sog. Speckgürtel-Gemeinden sind es 45.186 Arbeitsplätze und in den restlichen Landkreisen des AVV-Gebiets 77.140 Arbeitsplätze.

Die größten Arbeitgeber in der Stadt Augsburg sind:

- Stadt Augsburg mit 6.500 Beschäftigten
  - Stadtbezirk: Innenstadt, St. Ulrich-Dom; Georgs- und Kreuzviertel
- Universitätsklinikum mit 6.500 Beschäftigten
  - Stadtbezirk: Kriegshaber
- Universität mit 4.000 Beschäftigten
  - Stadtbezirk: Universitätsviertel
- MAN energy solutions mit 3.850 Beschäftigten
  - Stadtbezirk: Rechts der Wertach
- KUKA mit 3.500 Beschäftigten
  - Stadtbezirk: Lechhausen Süd

Zudem gibt es einige Gewerbeparks oder große Gewerbeobjekte. Solche Projekte entstehen oft innerhalb einiger Jahre und können so drastische Einflüsse auf Pendlerströme haben. Auf dem Gebiet der Stadt Augsburg besteht mit dem Gewerbepark Lechhausen Ost mit etwa 11.000 Beschäftigten das nach eigenem Bekunden stärkste Gewerbegebiet in Bayerisch-Schwaben. Es folgen das Schlachthofquartier mit 2.950 Beschäftigten im Stadtbezirk Am Schäfflerbach, der Sigma Technopark mit 2.400 Beschäftigten im Stadtbezirk Hochfeld und der Innovationspark im Stadtbezirk Universitätsviertel der aktuell bereits in etwa 2.000 Beschäftigte aufweist und noch weiterwachsen soll, u.v.m. (siehe Anlage „Übersicht Gewerbeparks“).

### *Pendlerströme*

Zur Analyse der Pendlerverflechtungen stehen Daten der Bundesagentur für Arbeit zur Verfügung. Die Daten enthalten ausschließlich sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Nicht in den Zahlen erfasst sind Selbstständige, Honorarkräfte, geringfügig Beschäftigte oder mithelfende Familienangehörige. Mit den Daten der Bundesagentur für Arbeit berechnete der Auftragnehmer die Binnenpendler und erstellte eine Top 10 Auspendler Liste aller Gemeinden. Dafür wurden für die 77 Gemeinden im AVV-Gebiet einzeln die Auspendler-Zahlen betrachtet und in einem Tabellenblatt veranschaulicht (s. Anlage Pendler Top 10).

Der Landkreis Augsburg hat als Top Auspendler-Ziel hauptsächlich die Stadt Augsburg, aber auch die Städte Gersthofen, München und Schwabmünchen befinden sich gehäuft unter den Top 3. Im Landkreis Aichach-Friedberg sind die Städte Augsburg, München, Aichach, Friedberg und Gersthofen stark unter den Top 3 Auspendler-Zielen vertreten. Im Landkreis Dillingen a. d. Donau führt die Stadt Wertingen als Top-Auspendler Ziel.

Im Speckgürtel sind vor allem die Stadt Augsburg, die Landeshauptstadt München, Aichach, Friedberg, Bobingen und Gersthofen unter den Top 3 Auspendler-Zielen. Bei der Stadt Augsburg belegt die Landeshauptstadt München den ersten Platz auf der Auspendler-Liste mit 9.459 (18,45%) Auspendlern. Auch unter dieser Top 10-Liste vertreten, sind alle fünf Speckgürtel-Gemeinden mit insgesamt 15.036 (29,33%) Auspendlern (an erster Stelle Gersthofen (9,97%), dicht gefolgt von Friedberg (8,19%).

Im Sektor 1 ist vor allem die Landeshauptstadt München stark vertreten, was durch die Nähe zu

begründen ist. Im Sektor 2 finden sich unter den Top 10 die Städte München, Aichach und Friedberg am häufigsten wieder.

Im gesamten AVV-Gebiet sind 72% der Menschen Auspendler, d.h. sie fahren von ihrem Wohnort zum Arbeiten in einen anderen Ort. Die restlichen 28% sind Binnenpendler, bei welchen der Wohnort und der Arbeitsplatz innerhalb derselben Gemeinde liegen. Von den 72% der Auspendelnden haben 31,1% einen Arbeitsplatz in der Stadt Augsburg zum Ziel. In die Landeshauptstadt München pendeln beachtliche 9,5% der Beschäftigten aus dem AVV-Gebiet. 52,8% pendeln in sonstige Orte (vgl. Abb. 3).

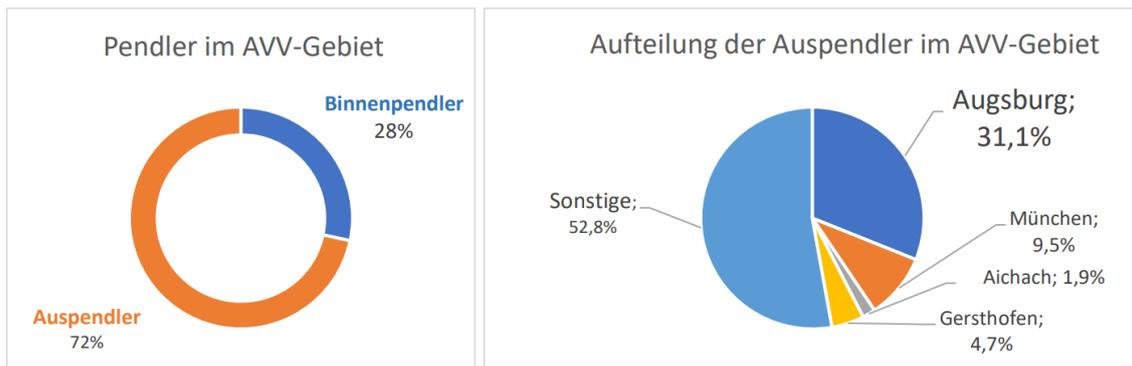


Abbildung 3: Auspendlerstrukturen im AVV-Gebiet

In den Speckgürtel-Gemeinden Friedberg, Gersthofen, Königsbrunn, Neusäß und Stadtbergen liegt der Auspendler-Anteil mit 81% noch einmal deutlich höher. Hier wirkt sich vor allem die Nähe zur Stadt Augsburg als Arbeitsplatzschwerpunkt aus, die 53,5% der Auspendler aus diesem Raum als Ziel haben. Beachtlich ist zudem der Anteil von 7,7% die aus dem Speckgürtel in die Landeshauptstadt München pendeln. Nach Gersthofen pendeln 3,4% und nach Aichach 1,1%. (vgl. Abb. 4).

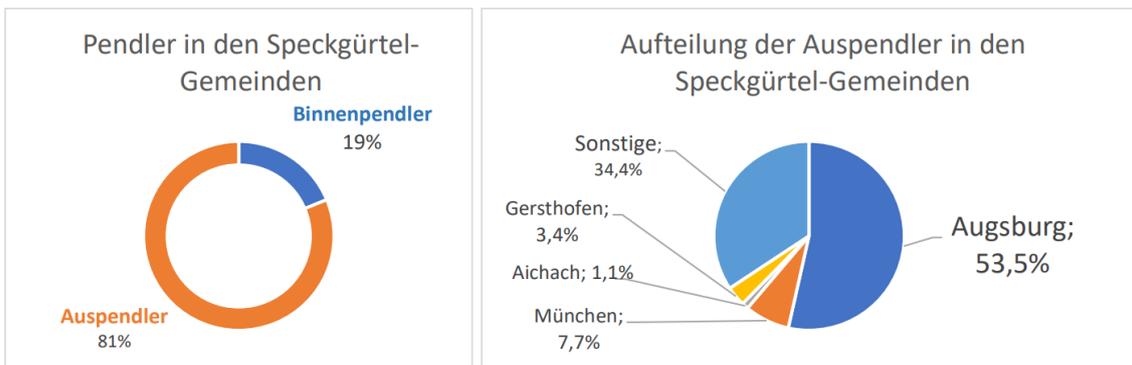


Abbildung 4: Auspendlerstrukturen in den Speckgürtel-Gemeinden im AVV-Gebiet

Betrachtet man hingegen die im ländlicheren AVV-Gebiet außerhalb der Speckgürtel-Gemeinden liegenden Gemeinden, wohnen auch dort 83% Auspendler. Dabei unterscheidet sich die Zahl der Auspendler in die Stadt Augsburg mit 30,6% um ca. 20% zu den Speckgürtel-Gemeinden. Konstant mit Tendenz nach oben bleiben die Städte München, Gersthofen und Aichach als Ziel bestehen. Mehr als die Hälfte (55,2%) machen die vielen sonstigen Ziele aus (vgl. Abb. 5).

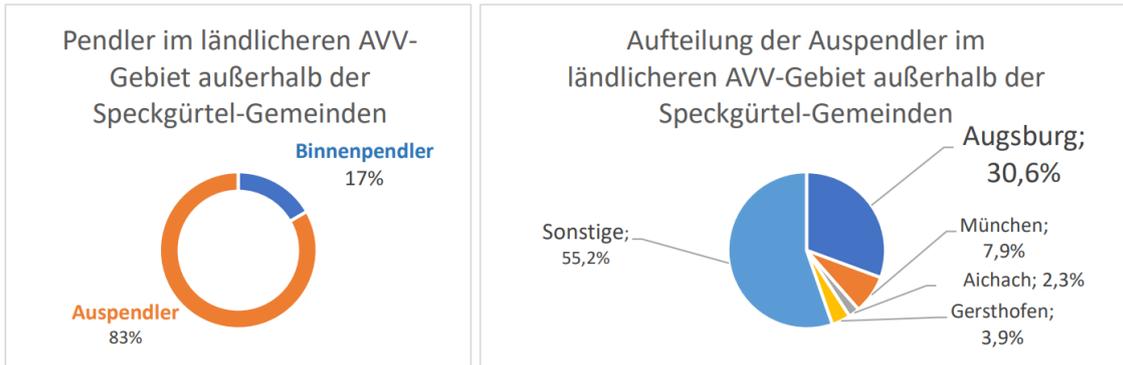


Abbildung 5: Auspendlerstrukturen im ländlichen Raum des AVV-Gebietes

In der Stadt Augsburg sind 58% Binnenpendler und 42% Auspendler. Von diesen 42% pendeln 18,5% in die Landeshauptstadt München, 10% in die im Speckgürtel liegende Stadt Gersthofen und 8,2% nach Friedberg. Die restlichen 63,4% pendeln in andere umliegende Gemeinden, von denen aber keine allein mehr als 10% auf sich vereinigt (vgl. Abb. 6).

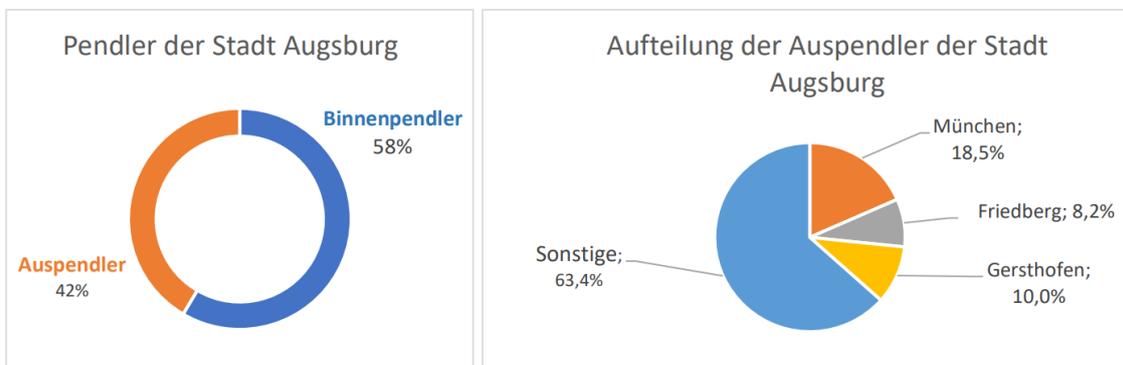


Abbildung 6: Auspendlerstrukturen der Stadt Augsburg

Die Pendlerverflechtungen im Agglomerationsraum bieten nur 4% Potenzial für tangentielle Linien. Alle anderen fahren nach Augsburg oder durch das Stadtgebiet von Augsburg. Obwohl 57% der in den Speckgürtel-Gemeinden lebenden Einwohner, Auspendler in die Stadt Augsburg sind, zeigen die 25% Binnenpendler im Agglomerationsraum, dass Verkehr im Raum besteht und nachgefragt wird (vgl. Tabelle 2).

**Pendlerverflechtungen - Agglomerationsraum**

Wohnort \ Arbeitsort	Arbeitsort						
	Augsburg, Stadt	Friedberg	Gersthofen	Königsbrunn	Neusäß	Stadtbergen	München
Augsburg, Stadt	72.225	4.199	5.110	2.158	2.096	1.473	9.459
Friedberg	4.343	2.789	270	112	91	46	928
Gersthofen	4.071	259	2.274	78	215	98	453
Königsbrunn	4.772	229	308	2.183	109	115	753
Neusäß	3.983	148	451	97	1.031	168	449
Stadtbergen	3.121	119	258	91	178	488	337

**Summen für den Agglomerationsrand ohne Augsburg Stadt (Speckgürtel-Gemeinden)**

<b>Auspendler nach Augsburg, Stadt</b> aus Speckgürtel-Gemeinden	20.290	57%
<b>Binnenpendler</b> (bewegt sich nur innerhalb Wohnsitz-Gemeinde)	8.765	25%
<b>Aus- und Einpendler tangential</b> zwischen Speckgürtel-Gemeinden	1.536	4%
<b>Aus- und Einpendler über Augsburg, Stadt</b> zwischen Speckgürtel-Gemeinde	1.904	5%
<b>Auspendler nach München</b>	2.920	8%
<b>Summe Pendlerbewegungen</b>	<b>35.415</b>	

Tabelle 2: Pendlerverflechtungen im Agglomerationsraum

Inwiefern sich die zentralen Berufspendlerströme im AVV-Verbundraum räumlich darstellen, wird anhand von Abbildung 7 nochmals verdeutlicht.

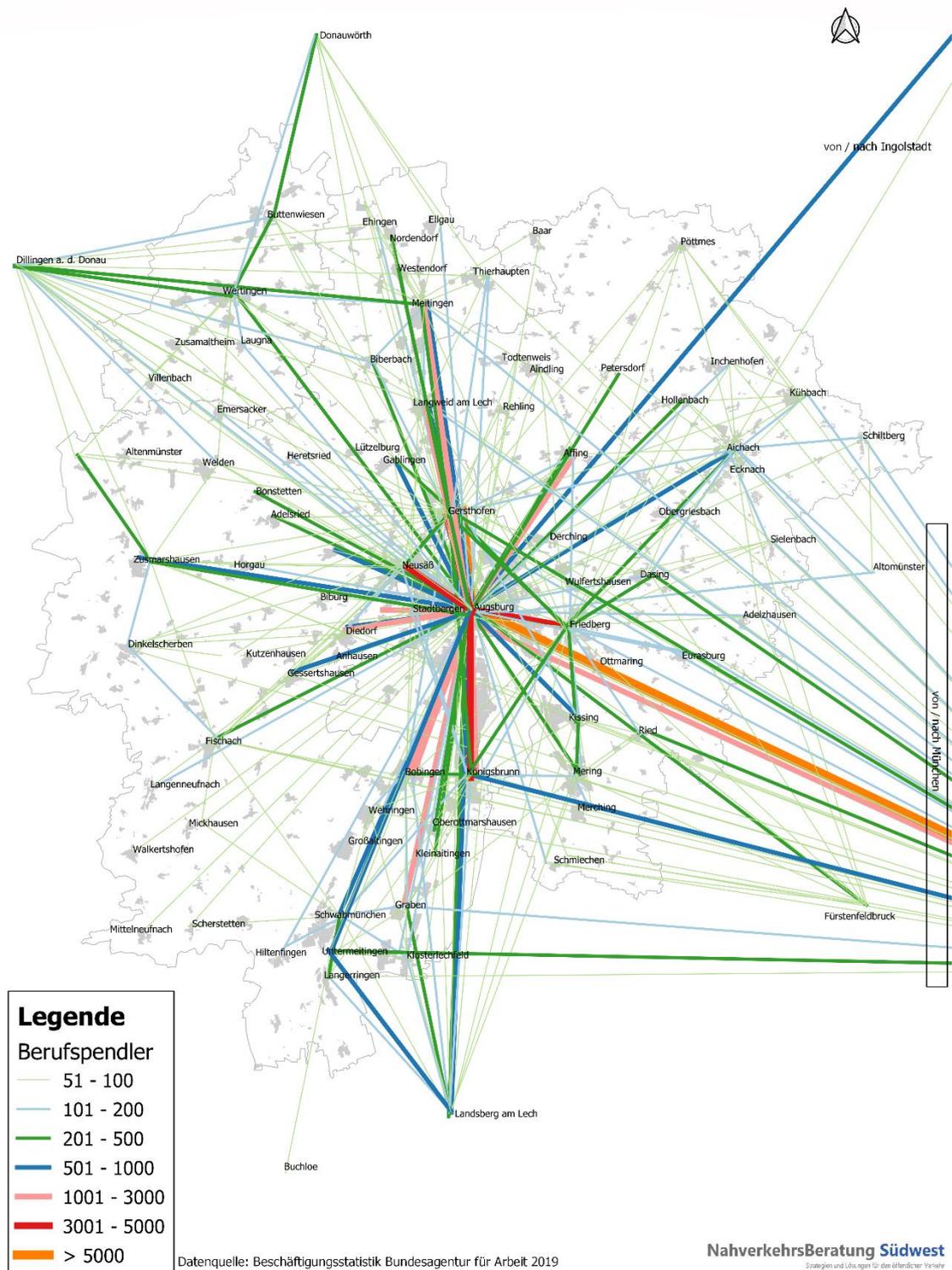


Abbildung 7: Entwurf - Berufspendlerströme (Ein- und Auspendler) im AVV-Gebiet; auf Relationen dargestellt (alle Verkehrsmittel)

### 1.2.2 Schulstandorte und Schülerströme

- Größtes Schulzentrum im Betrachtungsraum ist die Stadt Augsburg, danach folgt der Landkreis Augsburg
- Schülerverflechtungsmatrix aufgrund geringer Rückmeldequote der Bildungseinrichtungen nicht belastbar

Die Bildungseinrichtungen im AVV-Gebiet sind aufgegliedert nach den Schulformen in folgender Abbildung dargestellt:

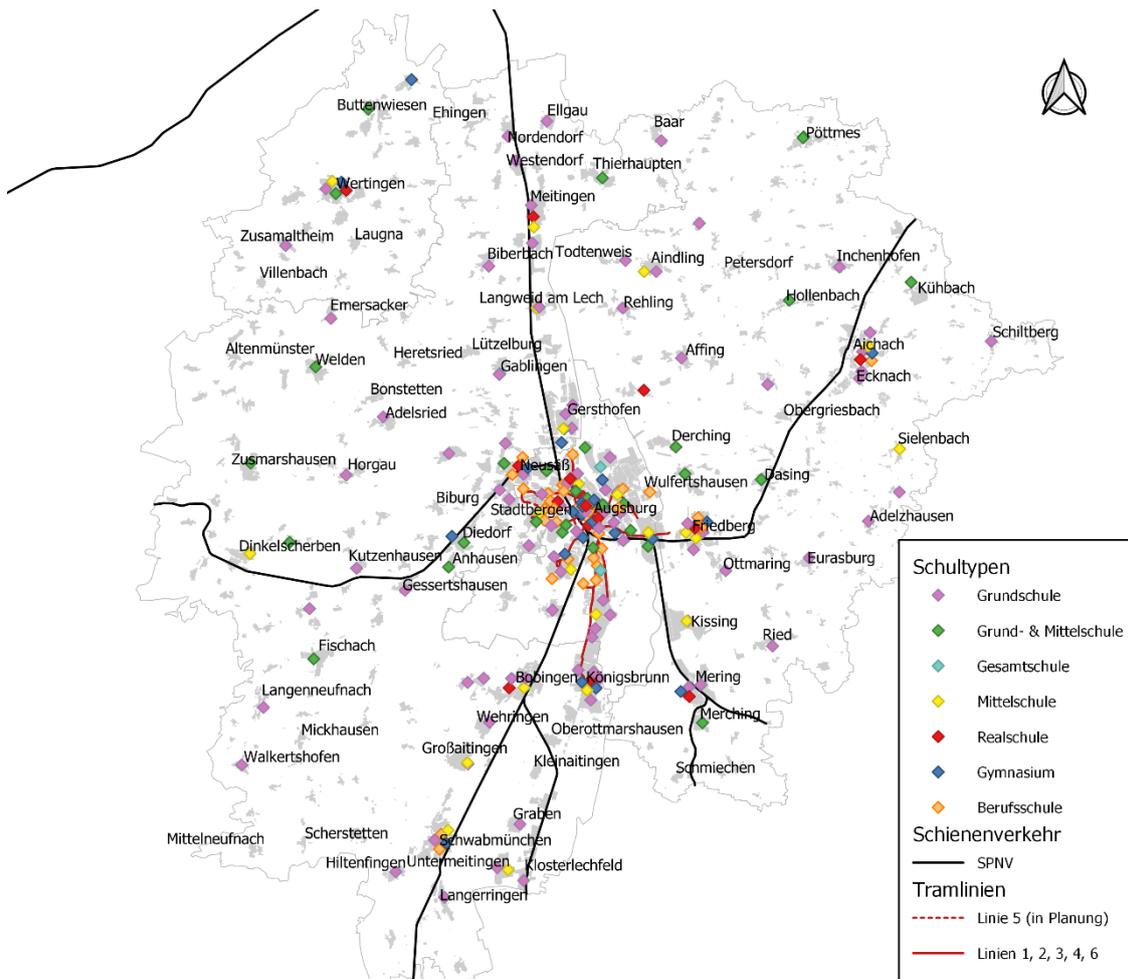


Abbildung 8: Schulstandorte

Im Stadtgebiet der Stadt Augsburg verteilen sich insgesamt 90 Schulen wie folgt auf die einzelnen Schulformen: Es gibt 40 Grund- und Mittelschulen, 20 weiterführende Bildungseinrichtungen, d.h. Gesamt-, Realschulen oder Gymnasien, sowie 30 Berufsschulen.

Der Landkreis Augsburg zählt 55 Grund- und Mittelschulen, 13 weiterführende Schulen und neun Berufsschulen. Diese Bildungseinrichtungen verteilen sich im gesamten Kreisgebiet auf insgesamt 34 Gemeinden. Größere Schulzentren, in denen sich mehrere Schulformen konzentrieren, stellen die Gemeinden Bobingen, Gersthofen, Königsbrunn und Neusäß rund um die Stadt Augsburg sowie Schwabmünchen im südlichen Teil des Landkreises dar. Gemäß Schulbedarfsplanung des Landkreises Augsburg wird die Zahl der in diesem Gebiet lebenden Kinder im Grundschulalter bis 2030 um 32,4 % steigen (Basisjahr: 2018) und auch für die weiterführenden

Schulen ist ein Anstieg des Schülerpotenzials um 23,1 % im genannten Zeitraum prognostiziert. Entsprechende Prognosen des Landkreises zur Entwicklung der Schülerzahlen für die verschiedenen Schulformen zeigen, dass die Grundschulen und weiterführenden Bildungseinrichtungen steigende Schülerzahlen verzeichnen werden. Die Auslastung der berufsbildenden Einrichtungen wird sich hingegen konstant bis leicht sinkend entwickeln.

In 21 Gemeinden im Landkreis Aichach-Friedberg befinden sich insgesamt 47 Bildungseinrichtungen, zwei Drittel davon sind Grund- oder mittelständige Schulen. Zudem zählt der Kreis 8 weiterführende Schulen sowie 7 berufsbildende Einrichtungen. Knapp die Hälfte der Schulen verteilt sich auf die zentral im Landkreis liegenden Kreisstädte Aichach und Friedberg. Ein weiteres Schulzentrum stellt mit sechs ortsansässigen Bildungseinrichtungen die im südlichen Teil des Landkreises befindliche Markt Mering dar.

Da der Landkreis Dillingen a.d.Donau nur zum Teil zum AVV-Gebiet gehört, liegen nur 10 Schulen in diesem Betrachtungsraum. Die Bildungseinrichtungen verteilen sich auf die Gemeinden Wertingen (8 Schulen aller Schulformen), Pfaffenhofen a.d.Zusam sowie Zusamaltheim (je eine Grundschule).

Im Rahmen der Datenabfrage wurden zudem sowohl alle 36 Schulträger als auch die über 300 Bildungseinrichtungen im AVV-Gebiet kontaktiert. Sie erhielten jeweils einen standardisierten Fragebogen, in dem unter anderem die Anzahl und Wohnorte der Fahrschüler abgefragt wurden. Auf Grundlage der Rückmeldungen wurde eine Schülerverflechtungsmatrix erstellt, die diesem Dokument im Anhang beigelegt ist. Für die verkehrliche Angebotsplanung stellt diese Verflechtungsmatrix aufgrund einer geringen Rückmeldequote von knapp 38 % jedoch keine belastbare Grundlage dar. Insgesamt haben 68 Bildungseinrichtungen eine konkrete Aufstellung der Wohnorte ihrer Fahrschüler geliefert, was einem Anteil von ca. 20 % aller Schulen im Untersuchungsgebiet entspricht.

### 1.2.3 Siedlung, Gewerbe, Industrie

- **Differenzierte Bevölkerungsstrukturen** innerhalb der Stadt Augsburg und im Vergleich zum Umland
- Im AVV-Gebiet wird **bis zum Jahr 2031 ein Einwohnerzuwachs von 4,3%** erwartet
- Die **Gewerbeansiedlungen** konzentrieren sich besonders auf die **Stadt und den Landkreis Augsburg**
- Für **Gewerbe und Industrieausbau** besteht **viel Potenzial**

#### *Siedlungsstruktur*

Wie bereits in Kapitel 1.2.1 beschrieben, bildet die Stadt Augsburg hinsichtlich der Einwohnerzahl die größte administrative Einheit im Verbundgebiet des AVV ab. Die Siedlungsstruktur innerhalb der Stadt weist aber eine gewisse Differenzierung zwischen den verschiedenen Stadtteilen auf. Den einwohnerstärksten Stadtteil bildet die Innenstadt mit knapp 50.000 Einwohnern, danach folgen die Stadtteile Lechhausen und Oberhausen. Die Stadtteile mit den geringsten Einwohnerzahlen bilden andererseits Firnhaberau, Innigen und Bergheim (vgl. Tabelle 3).

Stadtteil	Einwohnerzahl (Stand 2021)	Einwohner pro bebaute Fläche (ha) (Stand 2018)
<b>Innenstadt</b>	48.490	118
<b>Lechhausen</b>	36.822	107
<b>Oberhausen</b>	28.361	127
<b>Haunstetten - Siebenbrunn</b>	27.923	75
<b>Pfersee</b>	26.832	110
<b>Göggingen</b>	21.846	67
<b>Hochzoll</b>	20.788	77
<b>Kriegshaber</b>	19.692	75
<b>Spickel - Herrenbach</b>	13.505	80
<b>Universitätsviertel</b>	10.823	148
<b>Hochfeld</b>	10.111	129
<b>Bärenkeller</b>	7.806	51
<b>Hammerschmiede</b>	7.375	28
<b>Antonsviertel</b>	6.158	70
<b>Firnhaberau</b>	5.149	37
<b>Inningen</b>	4.763	42
<b>Bergheim</b>	2.668	19

*Tabelle 3: Einwohnerzahlen und -dichte pro Stadtteil in der Stadt Augsburg  
(Datenquelle: Stadt Augsburg, Amt für Statistik und Stadtforschung)*

Neben der Einwohnerzahl spielt für die Siedlungsstruktur auch die Einwohnerdichte eine Rolle, wobei sich in diesem Fall auf die Einwohnerdichte pro bewohnte Fläche in den Stadtteilen fokussiert wurde. Für die Einwohnerdichten zeigen sich im Vergleich zu den absoluten Einwohnerzahlen gewisse Unterschiede. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass das Universitätsviertel die höchste Einwohnerdichte aller Stadtteile aufweist, aber was die absolute Einwohnerzahl angeht, deutlich geringere Werte aufweist als viele andere Stadtteile. Auf der anderen Seite weisen neben dem Universitätsviertel, Hochfeld und Oberhausen eine höhere Einwohnerdichte auf als der einwohnerstärkste Stadtteil Innenstadt. Daneben gibt es auch weitere Abweichungen zwischen den beiden Kategorien, weshalb kein eindeutiger Zusammenhang zwischen absoluter Einwohnerzahl und Einwohnerdichte festgestellt werden kann (vgl. Tabelle 3).

Für die Stadtteile Haunstetten-Siebenbrunn, Lechhausen und Bergheim sei an dieser Stelle jedoch auch darauf hingewiesen, dass hier Teilbereiche eine sehr differenzierte Raumstruktur aufweisen. In diesem Sinne ist eine gesonderte Betrachtung für einzelne Stadtbezirke bzw. Bereiche vorgenommen worden, da es aufgrund der sehr differenzierten Raumstruktur ansonsten zu Verzerrungen der Einwohnerdichte des Stadtteils kommen könnte. In diesem Sinne wurde im Stadtteil Haunstetten-Siebenbrunn der Stadtbezirk Siebenbrunn gesondert betrachtet, im Stadtteil Bergheim der Bereich Neu-Bergheim und in Lechhausen der Bereich St. Anton Siedlung (vgl. Abb. 9).

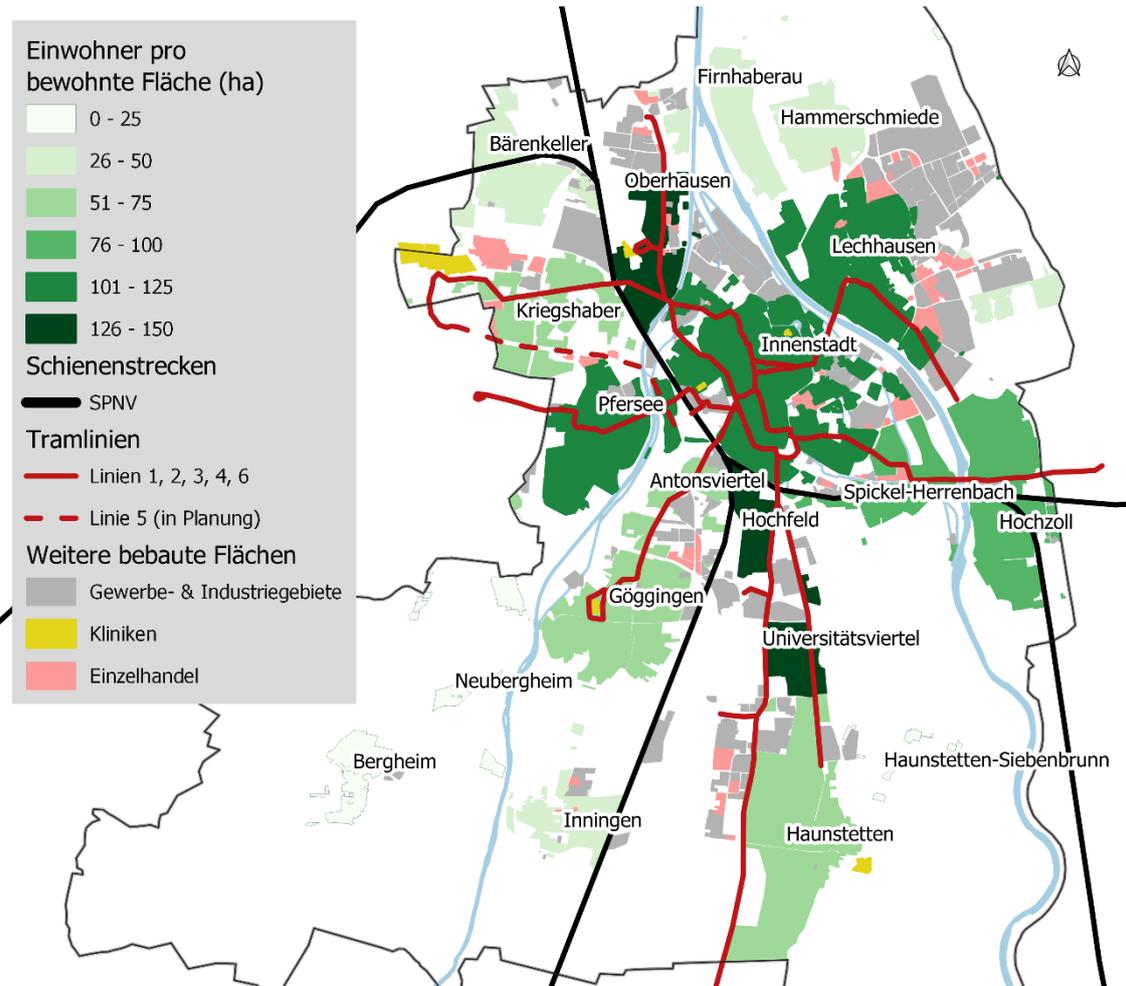


Abbildung 9: Einwohnerdichte pro bewohnte Fläche in der Stadt Augsburg  
(Datenquelle: Eigene Darstellung 2023)

Nach der Stadt Augsburg hat der Landkreis Augsburg die meisten Einwohner im AVV-Gebiet, gefolgt vom Landkreis Aichach-Friedberg und dem Landkreis Dillingen a. d. Donau, welcher nur teilweise im Verbundgebiet liegt. Die Besiedlung im Speckgürtel der Stadt Augsburg erfolgt dabei größtenteils in Stadtteilen, welche mindestens 1.000 Einwohner aufweisen. So fallen mehr als 90% der Bevölkerung in diese Kategorie. Im ländlichen Bereich des Verbundgebiets zeichnet sich dagegen ein anderes Bild. Zwar überwiegt hier ebenfalls der Bevölkerungsanteil, welcher in Orten mit mindestens 1.000 Einwohnern lebt, allerdings gibt es hier auch mehr als ein Viertel an Bewohnern, welche in Orten mit einer geringen Einwohnerzahl leben. 313 der 387 Orte in diesem Bereich fallen in diese Kategorie. Somit zeigt sich hier eine disperse Einwohnerstruktur (vgl. Tabelle 4 & 5).

Speckgürtel von Augsburg		
Einwohnergrenze	Anteil an Einwohnern	Anzahl an Orten
in Orten ab 10.000 Einwohnern	54,7%	3
in Orten ab 5.000 Einwohnern	70,6%	5
in Orten ab 2.000 Einwohnern	83,8%	10
in Orten ab 1.000 Einwohnern	93,3%	18
in Orten ab 500 Einwohnern	98,4%	26
in Orten ab 200 Einwohnern	100,0%	31
in Orten ab 100 Einwohnern	100,0%	31
in Orten ab 1 Einwohnern	100,0%	33

*Tabelle 4: Bevölkerungsstruktur im Speckgürtel von Augsburg*

Weiteres Umland von Augsburg		
Einwohnergrenze	Anteil an Einwohnern	Anzahl an Orten
in Orten ab 10.000 Einwohnern	21,1%	5
in Orten ab 5.000 Einwohnern	32,5%	11
in Orten ab 2.000 Einwohnern	52,6%	32
in Orten ab 1.000 Einwohnern	72,5%	74
in Orten ab 500 Einwohnern	86,5%	134
in Orten ab 200 Einwohnern	96,4%	222
in Orten ab 100 Einwohnern	98,8%	273
in Orten ab 1 Einwohnern	100,0%	387

*Tabelle 5: Bevölkerungsstruktur im ländlichen Raum des AVV-Gebietes*

### *Gewerbe und Industrie*

Das Gewerbe ist im Verbundgebiet des AVV stark durch Industriebetriebe geprägt. In der Stadt Augsburg konzentrieren sich die Industriebetriebe insbesondere auf die Stadtteile Lechhausen, Oberhausen, Haunstetten und das Antonsviertel. Neben der Industrie gibt es auf der anderen Seite jedoch auch viele Arbeitsplätze in der Verwaltung und Medizin. Unter anderem spiegelt sich dies darin wider, dass die Stadtverwaltung von Augsburg sowie das Universitätsklinikum die größten Arbeitgeber in der Stadt Augsburg sind. Bei einer Betrachtung des gesamten Gewerbes in der Stadt, ragen besonders die Stadtteile Lechhausen, Innenstadt, Kriegshaber und das Universitätsviertel heraus.

Im Umland der Stadt Augsburg gibt es ebenfalls mehrere Gewerbeansiedlungen. Für die Gewerbeansiedlungen kann dabei festgestellt werden, dass sich diese im Umland vor allem auf den Landkreis Augsburg konzentrieren. Hierbei sind besonders die Städte Gersthofen und Neusäß von Relevanz. Des Weiteren verfügen aber auch die Städte Stadtbergen und Schwabmünchen, die Märkte Fischach, Zusmarshausen und Meitingen sowie die Gemeinden Graben und Kleinaitingen über eine Vielzahl an Gewerbe bzw. Arbeitsplätzen. Im Landkreis Aichach-Friedberg und Dillingen a. d. Donau konzentriert sich das Gewerbe größtenteils auf die einwohnerstärksten Bereiche des Landkreises. Im Landkreis Aichach-Friedberg betrifft dies besonders die Städte Aichach und Friedberg sowie die Gemeinden Kissing, Dasing und Merching, während es beim Landkreis Dillingen a. d. Donau vor allem die Stadt Wertingen und die Gemeinde Buttenwiesen sind.

*Zukünftige Siedlungs- und Gewerbeentwicklung*

Im Hinblick auf die zukünftige Siedlungsentwicklung wird sich auf die Prognosen der Einwohnerentwicklung des Bayerischen Landesamtes für Statistik gestützt. Demnach ist im Verbundgebiet des AVV bis zum Jahr 2031, im Vergleich zum Jahr 2021, eine Zunahme von 4,3% zu erwarten. In absoluten Zahlen bedeutet dies, dass bis zum Jahr 2031 ein Zuwachs von mehr als 30.000 Einwohnern zu erwarten ist. Besonders signifikante Zuwächse werden für die Stadt Augsburg erwartet (vgl. Tabelle 6). Vor diesem Hintergrund wurde von der Stadtverwaltung ein Stadtentwicklungskonzept erarbeitet, das die mittel- bis langfristige räumliche Entwicklung der Stadt perspektivisch aufzeigen soll. Das Konzept wurde 2019 vom Stadtrat beschlossen und bildet ein zentrales Element für die Stadtentwicklung. Hinsichtlich der zukünftigen Siedlungsentwicklung sind verschiedene Flächen in der Stadt identifiziert worden, die Wohnbauflächenpotenziale für die Zukunft bieten. Betrachtet wurden dabei Flächen, welche mindestens Raum für 100 Wohneinheiten bilden. Die Wohnbauflächenpotenziale verteilen sich über die gesamte Stadt, wobei insbesondere in den Stadtteilen Haunstetten, Universitätsviertel, Lechhausen und Hammerschmiede Potenziale gesehen werden (s. Anlage Bauflächenpotenziale).

Für die Bereiche des Landkreises Dillingen a. d. Donau, welche zum Verbundgebiet des AVV gehören, sind andererseits die geringsten Veränderungen der Einwohnerzahl zu erwarten (vgl. Tabelle 6), wobei es innerhalb des Landkreises Differenzen gibt. So wird für die Gemeinde Villenbach die stärkste prozentuale Veränderung in der Einwohnerentwicklung erwartet, während für die weiteren Bereiche eine geringe prozentuale Veränderung prognostiziert wird. Für die Gemeinde Binswangen wird gar ein geringer Rückgang der Einwohnerzahl erwartet. Für den Landkreis Aichach-Friedberg wird eine prozentuale Veränderung von 4,3% erwartet. Die stärksten prozentualen Zuwachsraten in der Einwohnerzahl werden dabei für die Gemeinde Schmiechen, Steindorf, Merching und Sielenbach erwartet. Die Gemeinden verfügen jedoch allesamt über eine geringe Einwohnerzahl, weshalb die Veränderungen in absoluten Zahlen nicht allzu stark ausfallen. Obergriesbach bildet hingegen die einzige Gemeinde im Landkreis, für welche Rückgänge in der Einwohnerzahl erwartet werden. Im Landkreis Augsburg soll die Einwohnerzahl bis 2031 um 4,0% wachsen, wobei die prognostizierten Entwicklungen der Einwohnerzahlen der verschiedenen Kommunen, sehr differenziert sind. Einerseits fallen insbesondere die erwarteten prozentualen Zuwächse der Gemeinden Graben, Ehingen, Allmanshofen, Adelsried, Horgau und Scherstetten ins Gewicht und auf der anderen Seite wird eine Abnahme in der Einwohnerzahl für die Gemeinden Aystetten, Kleinaitingen, Mittelneufnach, Walkertshofen und Gablingen erwartet (s. Anlage Einwohnerentwicklung).

Gemeinden im AVV-Gebiet	31.12.2021	31.12.2031	Veränderung in Prozent
<b>Stadt Augsburg</b>	296.500	310.900	4,9%
<b>Lkr. Aichach-Friedberg</b>	135.538	141.400	4,3%
<b>Lkr. Augsburg</b>	257.800	268.040	4,0%
<b>Lkr. Dillingen a.d.Donau*</b>	21.031	21.360	1,6%
<b>Gesamt</b>	710.869	741.700	4,3%

\*entspricht den Kommunen, welche im AVV-Gebiet liegen

*Tabelle 6: Prognostizierte Einwohnerentwicklung für das Verbundgebiet des AVV (Datenquelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Bayerisches Landesamt für Statistik 2023)*

Hinsichtlich der Gewerbeflächenentwicklung besteht insbesondere in der Stadt Augsburg ein Entwicklungspotenzial, wobei sich dieses vor allem auf die Stadtteile Haunstetten-Siebenbrunn sowie das Universitätsviertel, Lechhausen und Hammerschmiede konzentriert (s. Anlage Bauflächenpotenziale). Im Universitätsviertel befindet sich mit dem Innovationspark derzeit bereits

ein gewerbliches Großprojekt im Bau. Der Innovationspark soll zukünftig für die Stadt Augsburg einen der zentralen Gewerbeparks bilden und beherbergt aktuell bereits etwa 2.000 Beschäftigte am Standort. Im Umland von der Stadt Augsburg werden insbesondere in der Stadt Gersthofen und Neusäß Gewerbeflächenpotenziale ausgemacht bzw. derzeit geplant sowie in geringerem Ausmaß im Markt Meitingen und der Gemeinde Nordendorf.

### 1.2.4 Verkehrsinfrastruktur

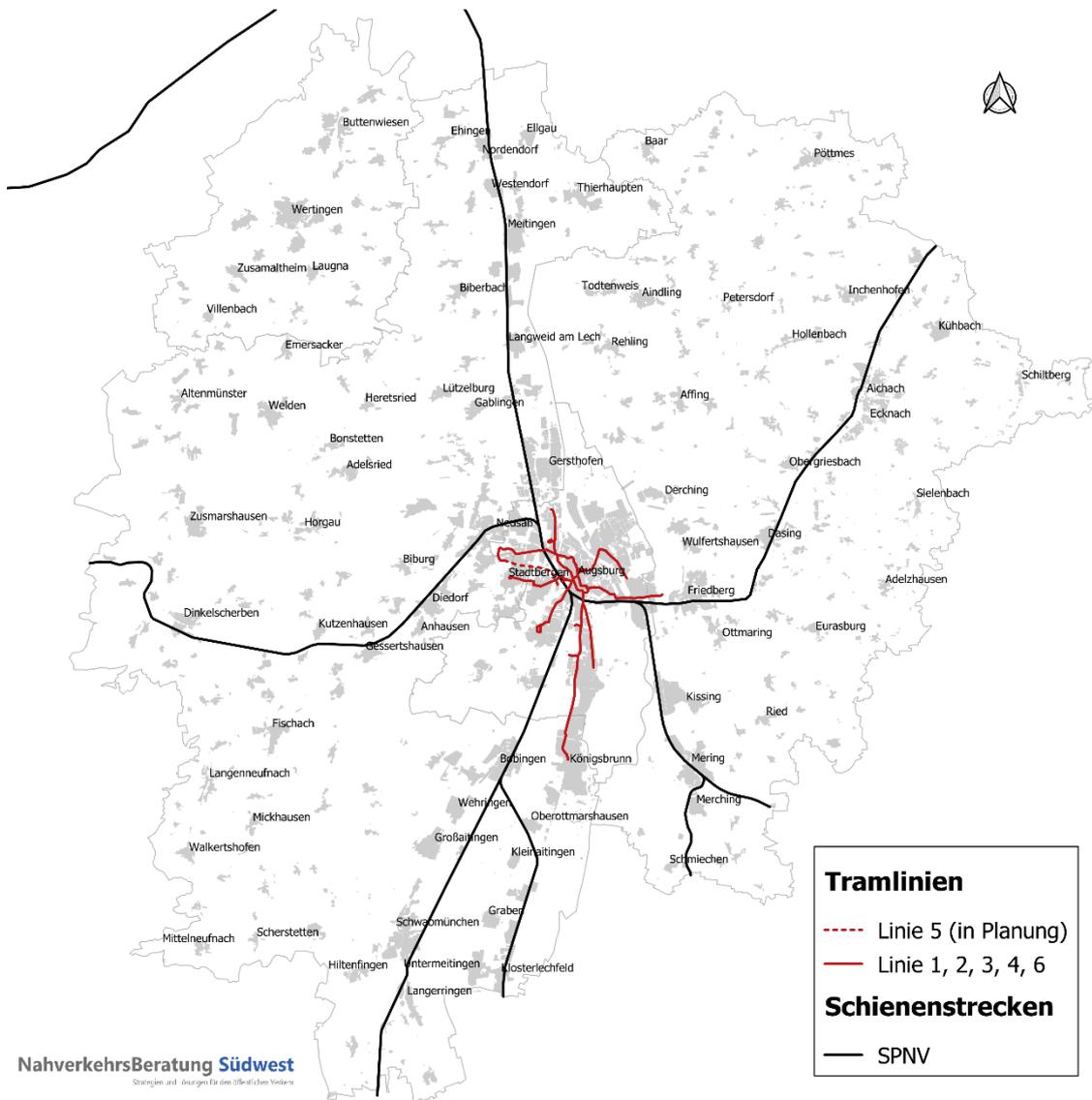


Abbildung 10: Schienennetz



Abbildung 11: Straßennetz

### 1.3 Mobilität, Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelnachfrage

Die Entwicklung des ÖPNV ist im Freistaat Bayern sowohl auf Landes- als auch auf kommunaler Ebene von hoher Relevanz. Die wichtige Bedeutung des ÖPNV wird auf Landesebene im Koalitionsvertrag deutlich, der sich eine **Optimierung, Erweiterung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV** zum Ziel setzt und dafür unter anderem mehr Finanzmittel zur Verfügung stellen will. Auch der Landesentwicklungsplan (2020) formuliert das Ziel eines qualitativ und quantitativ attraktiven ÖPNV aus, das sich durch weitgehende Barrierefreiheit, kurze Reisezeiten sowie verkehrsträgerübergreifende Verknüpfungen auszeichnen soll. Das Land Bayern sowie der Regionalentwicklungsplan heben zudem die Notwendigkeit der **Sicherstellung einer flächendeckenden Erschließung** hervor, um insbesondere die ÖPNV-Verbindungen in ländlichen Räumen mittelfristig zu stärken. Gemäß regionalem Klimaschutzkonzept kann dieses Ziel durch die Verzahnung des ÖPNV mit alternativen Bedienformen verfolgt werden, welche die Hürde der letzten Meile überbrücken soll.

Des Weiteren bestehen im AVV-Gebiet auf kommunaler Ebene vielfältige Bestrebungen, den ÖPNV weiter auszubauen bzw. zu optimieren. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass auf

kommunaler Ebene verschiedene Konzepte ausgearbeitet wurden, in welchen dem ÖPNV eine wichtige Bedeutung beigemessen wird. Im Folgenden werden die verschiedenen Konzepte, die sich auf kommunaler Ebene mit dem Thema ÖPNV beschäftigen, skizziert.

Für die Stadt Augsburg liegt bereits eine Vielzahl an Konzepten bzw. Plänen vor, die sich mit umweltfreundlicher Mobilität bzw. ÖPNV beschäftigen. Diese stehen in ihrer Gesamtheit im Zeichen des politisch gesetzten Klimaschutzziels, den **CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehr deutlich zu reduzieren**. Für den Bereich Mobilität ist gemäß der Klimastudie der Stadt Augsburg die Erreichung des Ziels von zwei entscheidenden Handlungsbausteinen abhängig:

1. Drastische Reduktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor sowie der zurückgelegten Wege mit derartigen Fahrzeugen durch Ausbau der Elektromobilität.
2. Ausbau und Bevorrechtigung der Infrastruktur klimafreundlicher Verkehrsmittel, um ein schnelles, eng verzahntes Mobilitätssystem öffentlicher Verkehrsmittel im Stadt- und Regionalverkehr zu gewährleisten.

Das **Stadtentwicklungskonzept** konkretisiert die Handlungsfelder im Bereich Mobilität. Als „relevanten Aspekt“ für das „**Räumliche Leitbild**“ im Bereich Mobilität wird dazu der „stadtweite Ausbau der smarten, multimodalen und umweltfreundlichen Mobilität mit Mobilitätsknoten insbesondere in den Stadtteil- und Quartierszentren und der Infrastruktur für alle Verkehrsträger einschl. des regionalen Schienenpersonennahverkehrs“ formuliert<sup>3</sup>.

Besondere Potenziale zum ÖPNV-Ausbau sieht das **Stadtentwicklungskonzept** insbesondere hinsichtlich der Neubauquartiere auf den Konversionsflächen und in Stadtumbaugebieten, aber auch bei der Erschließung von Einrichtungen mit einer gesteigerten Nachfrage. Eine schnellere Anbindung peripherer Stadtteile und der Ausbau von Tangentialverbindungen werden als weitere Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV genannt. Genannt wird auch der weitere Ausbau des Augsburger Straßenbahnnetz auch über die Stadtgrenzen hinaus in Umlandgemeinden. Ein Schlüssel zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in und um Augsburg wird im konsequenten Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gesehen. Neben festen Taktzeiten und höhere Taktfrequenzen und durchgebunden Linien wird die Erweiterung des Einzugsbereichs des Augsburger Verkehrsverbundes (AVV) bzw. die überregionale Vereinheitlichung von Tarifzonen empfohlen. Der ÖPNV ist durch flexible Angebote wie Rufbus oder autonom fahrende Transportmittel zu ergänzen. Als „zentral für die Stärkung umweltfreundlicher Mobilität und Bewältigung des Mobilitätsaufkommens wird die sinnvolle und komfortable Verknüpfung von Zug, Straßenbahn, Bus, Rad und Kraftfahrzeug zu Mobilitätsketten sowie der Ausbau von Leihsystemen wie dem Car- und Bike Sharing“ angesehen<sup>4</sup> durch die Schaffung zentraler Umsteigeknoten.

Von Seiten der Bürgerschaft gibt es ebenfalls Bestrebungen für eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Ein weitergehender Antrag aus der Bürgerversammlung der Stadt Augsburg 2021 führte zu der Beauftragung der Verwaltung, das Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 für ein mögliches Szenario in die Fortschreibung des aktuellen Nahverkehrsplans einzubringen. Dies solle laut Antragstellung durch Anpassung des Streckennetzes, der Taktung und der Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger erreicht werden.

Für den Landkreis Augsburg liegt ein Mobilitätskonzept vor, das im Jahr 2022 durch den Kreistag beschlossen wurde und zum Ziel hat, die Treibhausgasemissionen deutlich zu reduzieren. Im Zuge dessen werden mögliche Maßnahmen abgeleitet, welche in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. Handlungsschwerpunkte bilden dabei unter anderem die

---

<sup>3</sup> Quelle: Stadtentwicklungskonzept Räumliches Leitbild, Hrsg.: Stadtplanungsamt Augsburg, vom Augsburger Stadtrat am 28.10.2021 beschlossen als Ergänzung zum Stadtentwicklungskonzept in der Fassung vom 12.12.2019

<sup>4</sup> Quelle: Stadtentwicklungskonzept, S. 23, Hrsg.: Stadtplanungsamt Augsburg, vom Augsburger Stadtrat am 12.12.2019

Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sowie die Verbesserung der Stadt-/Umlandverbindungen. Die Vernetzung soll dabei durch alternative Bedienformen auf der letzten Meile erfolgen, womit gleichzeitig neue Zielgruppen zur Nutzung des ÖPNV-Angebotes erreicht werden sollen.

### *Bürgerbeteiligung*

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde zwischen dem 20.06.2022 und 17.07.2022 eine vierwöchige Bürgerbeteiligung durchgeführt. Insgesamt beteiligten sich 3.131 Personen aus 141 Gemeinden und Ortschaften an der Befragung, wovon ca. 100 Eingaben in 72 Ortschaften außerhalb des AVV-Gebietes verortet wurden. Der Anteil bisheriger Nicht- oder Gelegenheitsnutzer:innen des ÖPNV (weniger als einmal wöchentlich) lag, bezogen auf den Wegezweck Arbeit, bei einem Drittel.

Die Bürgerinnen und Bürger hatten in der Befragung die Möglichkeit, sich online oder per gedrucktem Fragebogen zu den untenstehenden Themen zu äußern. Als Orientierung zur Priorisierung von Handlungsbedarfen dienen folgende zentrale Ergebnisse:

#### **(1) Verkehrsmittelwahl nach Fahrtzweck**

Knapp zwei Drittel der Befragten gaben an berufstätig zu sein. Somit ist das wichtigste Verkehrsziel vieler befragter Personen der Arbeitsort. Bezogen auf den Augsburgs Stadtkern wird von 84 % der Befragten unter den drei am häufigsten genutzten Verkehrsmitteln auf dem Weg zur Arbeit mindestens ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes genannt (Stadttrand und stadtnahe Gemeinden: 74 %, Region: 66 %).

#### **(2) ÖPNV-Nutzungshäufigkeit nach Fahrtzweck**

Aus der Befragung geht die Tendenz hervor, dass Arbeitswege im städtischen Raum deutlich regelmäßiger (Bezugsgröße: Nutzung mindestens einmal pro Woche) mit dem ÖPNV zurückgelegt werden als in ländlichen Gebieten des AVV. Anders verhält es sich mit den Fahrten zu Bildungseinrichtungen. Der Anteil regelmäßiger ÖPNV-Fahrten ist unabhängig von der Raumstruktur insgesamt stabil, jedoch nutzen Kinder und Jugendliche im ländlichen Raum deutlich häufiger täglich den ÖPNV (vgl. Abb. 12).

## Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung nach Teilräumen und Reisezweck

Von Links: Augsburgur Stadtkern, Stadtrandgebiete & stadtnahe Gemeinden, Region

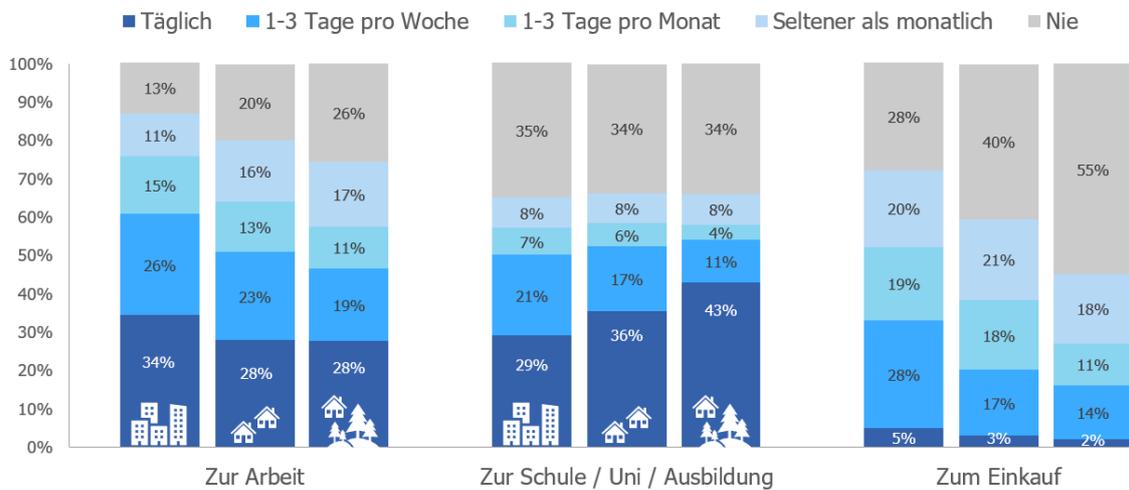


Abbildung 12: Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung nach Teilräumen und Reisezweck

### (3) Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahl

Als wichtigsten Einflussfaktor für die Verkehrsmittelwahl nannten die Teilnehmer:innen am häufigsten zeitliche Flexibilität, Kosten, Pünktlichkeit sowie Fahrtzeit. Entscheidend für einen möglichen **Umstieg zum ÖPNV** ist laut den befragten Personen aus der Stadt Augsburg und stadtnahen Gemeinden ein **geringerer Fahrpreis** (im Vergleich zum bestehenden Tarif) **bei möglichst kurzer Fahrtzeit**. In der Region Augsburg stand neben niedrigeren Kosten besonders eine **verstärkte Fahrthäufigkeit** im Fokus.

### (4) Bewertung verschiedener Qualitätsmerkmale des ÖPNV

- **Fahrtenangebot:** Starke Unzufriedenheit herrscht bei vielen Befragten aus ländlich strukturierten Bereichen des Verbundraumes in Bezug auf das ÖPNV-Fahrtenangebot im Wohnort am Abend und am Wochenende (vgl. Abb. 13). Zudem ist ein Drittel aller Befragten mit den Umstiegen (d.h. Umsteigehäufigkeit sowie Anslusserreichbarkeit) nicht zufrieden.

## Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Wohnort

Durchschnittliche Antwortzahl  
 Stadtkern: 992  
 Stadtrand u. stadtnahe Gmd.: 871  
 Region: 721

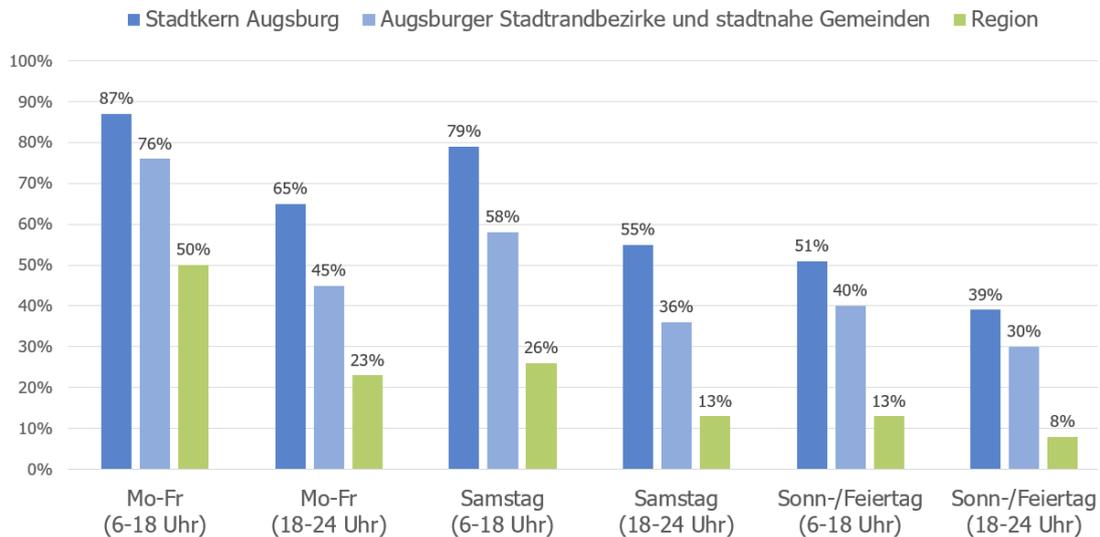


Abbildung 13: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Wohnort

- **Erreichbarkeit:** Die Erreichbarkeit von Haltestellen wird im gesamten AVV-Gebiet weitgehend positiv bewertet. Bezogen auf die Erreichbarkeit von wichtigen Verkehrszielen zeigt sich ein geteiltes Bild: Rund zwei Drittel der Befragten, die in der Stadt Augsburg oder stadtnahen Gemeinden wohnen, bewerten die Erreichbarkeit ihrer Ziele als gut oder sehr gut. In der Region, also den ländlich geprägten Gebieten des Verbundraumes, liegt der Anteil zufriedener Befragter hinsichtlich dieses Kriteriums bei einem Drittel.
- **Verknüpfung von Verkehrszielen:** Am häufigsten kritisiert wurde die Relation Haunstetten – Göggingen mit 83 Nennungen. Ebenfalls oft genannt wurden folgende Strecken:
  - Universität – Göggingen (50)
  - Königsbrunn – Bobingen (49)
  - Augsburg – Neusäß (44)
  - Augsburg – Gersthofen (43)
  - Inningen – Haunstetten (41)
  - Pfersee – Göggingen (34)
  - Innerhalb Friedbergs die Ziele Bahnhof und P+R West (25)
- **Pünktlichkeit:** Im Allgemeinen wird die Pünktlichkeit im Straßenbahn- und Busverkehr gut bewertet. Im Rufbusverkehr liegt der Anteil der Zufriedenheit bei Befragten dagegen bei nur einem Drittel.
- **Haltestellen:** Die Ausstattung und Sauberkeit von Haltestellen am Wohnort wird im AVV durchschnittlich als gut bewertet. Gleiches gilt für die Verständlichkeit der Fahrpläne.
- **Fahrzeuge:** Am zufriedensten sind die Befragten mit der Sicherheit, Sauberkeit und Fahrgastinformation in den Fahrzeugen (Anteil zufriedener Personen: 86 %, 85 % bzw. 76 %). Deutliches Verbesserungspotenzial besteht hingegen bei der Möglichkeit zur Fahrradmitnahme. In dieser Kategorie gaben lediglich 22 % der Teilnehmer:innen an, zufrieden zu sein.

Die Befragungsergebnisse geben deutliche Hinweise zur Definition von nachfrageorientierten Maßnahmen, mit denen der ÖPNV im Verbundraum künftig auch für neue Nutzerinnen und Nutzer attraktiver gemacht werden kann.

*Verkehrsverhalten nach Raumtyp*

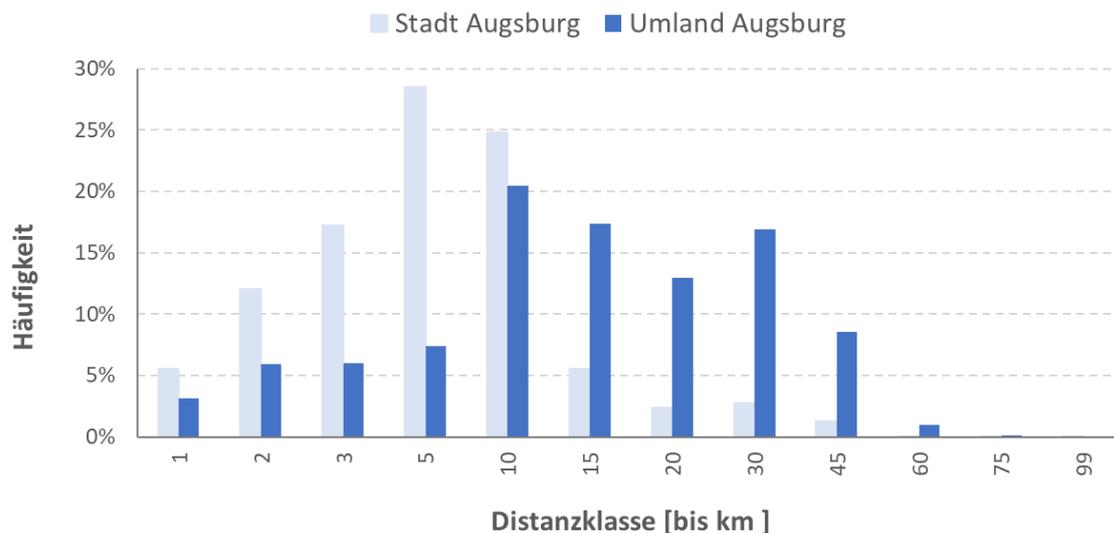
Zur Darstellung der Unterschiede des Verkehrsverhaltens nach Raumtyp kann das Verkehrsmodell der Stadt Augsburg herangezogen werden. Dieses wurde auf Basis von Haushaltsbefragungen und Verkehrserhebungen kalibriert und zeigt die Unterschiede zwischen der Stadt Augsburg und dem Stadt-Umland deutlich auf.

Vergleicht man die Verkehrsmittewahl innerhalb der Stadt Augsburg und im Stadt-Umland-Verkehr, wird das unterschiedliche Verkehrsverhalten deutlich. Während in der Stadt Augsburg ein ÖV-Anteil von 15,1 % erzielt wird, werden im Umland nur 8,3 % der Wege mit dem ÖV zurückgelegt.

Raumtyp	Anteil Modus Modell				
	Fuß	Ö(PN)V	Pkw	Pkw-Mit	Rad
<b>Augsburg</b>	<b>28,4%</b>	<b>15,1%</b>	<b>31,3%</b>	<b>8,2%</b>	<b>17,0%</b>
<b>Umland</b>	<b>18,4%</b>	<b>8,3%</b>	<b>47,8%</b>	<b>15,4%</b>	<b>10,1%</b>

*Tabelle 7: Verkehrsmittelwahl nach Raumtyp*

Auch die Entfernung der zurückgelegten Wege differiert nach Raumtyp deutlich. Im Stadtgebiet finden die meisten ÖV-Wege innerhalb von zehn Kilometern statt, im Umland liegt das Gewicht auf den höheren Distanzklassen.



*Abbildung 14: Reiseweiten-Verteilung nach Raumtyp im ÖV*

## 1.4 ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Nachfrage

- Im AVV-Gebiet bestehen räumlich und zeitlich **große Differenzen in der ÖPNV-Angebotsdichte**
- **Konzentration des bestehenden ÖPNV-Angebotes insbesondere auf die Stadt Augsburg und die umliegenden Gemeinden/Städte**
- Das **ÖPNV-Angebot und die -Nachfrage** haben in den letzten Jahren zugenommen

Um ein Verständnis für die Entwicklung des ÖPNV im AVV-Gebiet zu erhalten, spielt es eine wichtige Rolle den aktuellen Stand des ÖPNV-Angebots und der ÖPNV-Nachfrage zu betrachten sowie deren Entwicklung in den letzten Jahren zu analysieren.

### *ÖPNV-Angebot*

Beim Fahrtenangebot im AVV-Verbundraum liegen deutliche Divergenzen vor. Bei einer Betrachtung des Fahrtenangebots an Werktagen, zwischen 6 und 19 Uhr, kann man sehen, dass in der Stadt Augsburg und den angrenzenden Gemeinden/Städten größtenteils mindestens vier Fahrten pro Stunde an jeder Haltestelle vorliegen. In der Region sind die Angebotsunterschiede stark ausgeprägt und reichen von acht Fahrten pro Stunde bis hin zu keiner Fahrtmöglichkeit außerhalb des Schülerverkehrs (vgl. Abb. 15).

In der Stadt Augsburg haben 95% der Bevölkerung an ihrer Haltestelle mindestens zwei ÖPNV-Fahrten pro Stunde. Im Landkreis Augsburg, verfügt immerhin noch 50% der Bevölkerung an ihrer Haltestelle über ein Angebot von mindestens zwei ÖPNV-Fahrten pro Stunde.

Im Landkreis Aichach-Friedberg sind es 37% der Bevölkerung, die mit mindestens 2 Fahrten pro Stunden durch den ÖPNV erschlossen werden, während es im Landkreis Dillingen a. d. Donau lediglich 5% sind (vgl. Abb. 16).

Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (werktags)

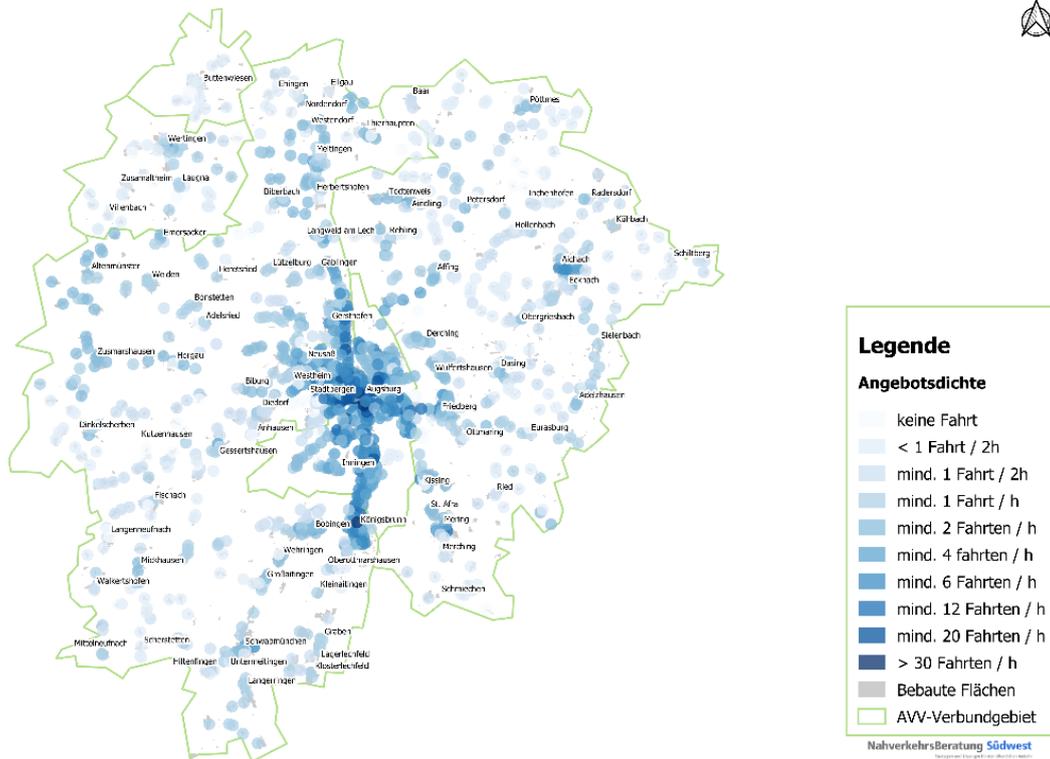


Abbildung 15: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (werktags)

Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot Mo-Fr (werktags)

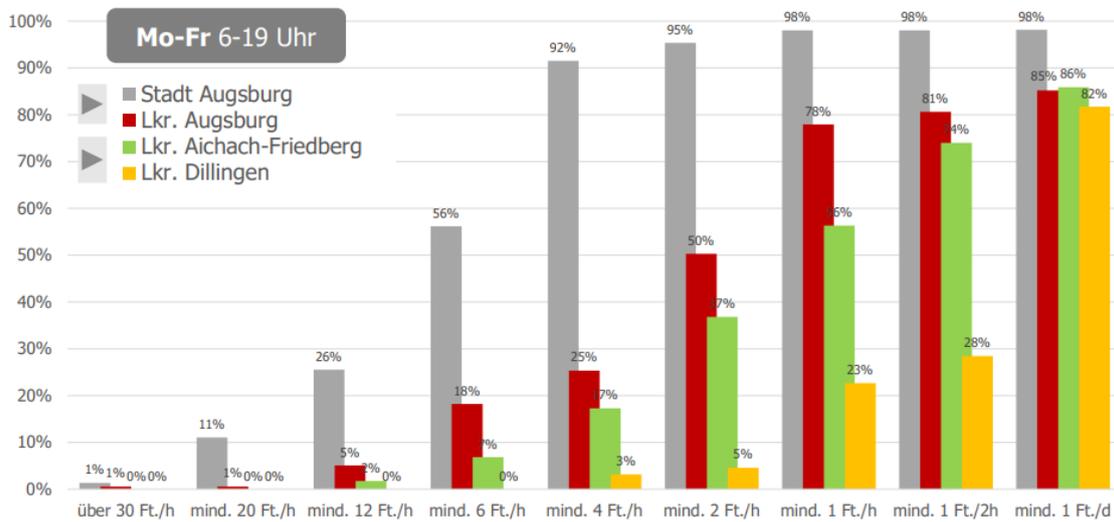


Abbildung 16: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (werktags)

Bei einer Betrachtung des abendlichen Fahrtenangebots (zwischen 19 und 23 Uhr) verdeutlichen sich diese Unterschiede nochmals. So besteht in der Stadt Augsburg und den umliegenden Gemeinden weiterhin überwiegend ein Angebot von vier Fahrten pro Stunde, während es in den weiteren Bereichen des AVV-Gebiets zumeist ein sehr begrenztes Fahrtenangebot gibt (vgl. Abb. 17). Das Fahrtenangebot am Abend ist insgesamt geringer als es tagsüber an Werktagen der Fall ist. Während es für die Stadt Augsburg ähnlich hoch ist, gibt es in den Landkreisen einen deutlichen Rückgang des Fahrtenangebots (vgl. Abb. 18).

**Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (abends)**

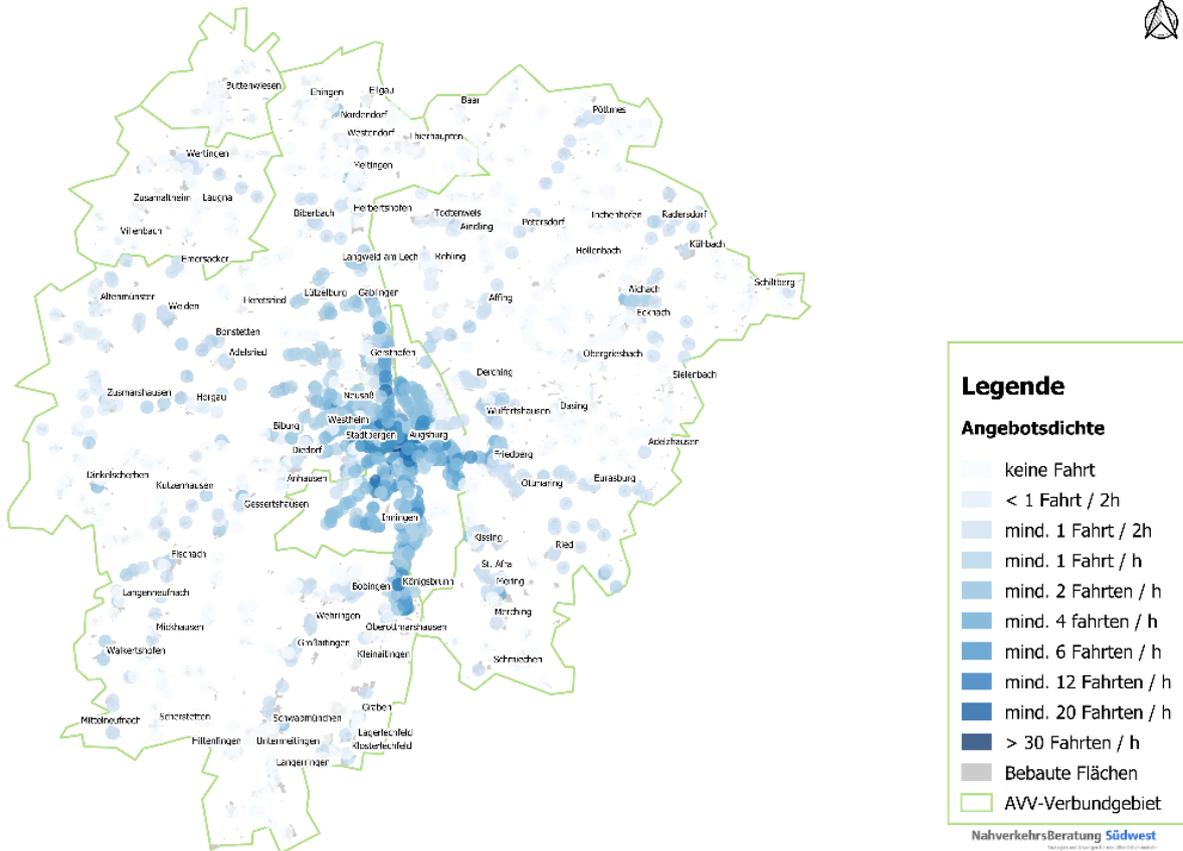


Abbildung 17: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet am Abend (werktags)

**Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot Mo-Fr (abends)**

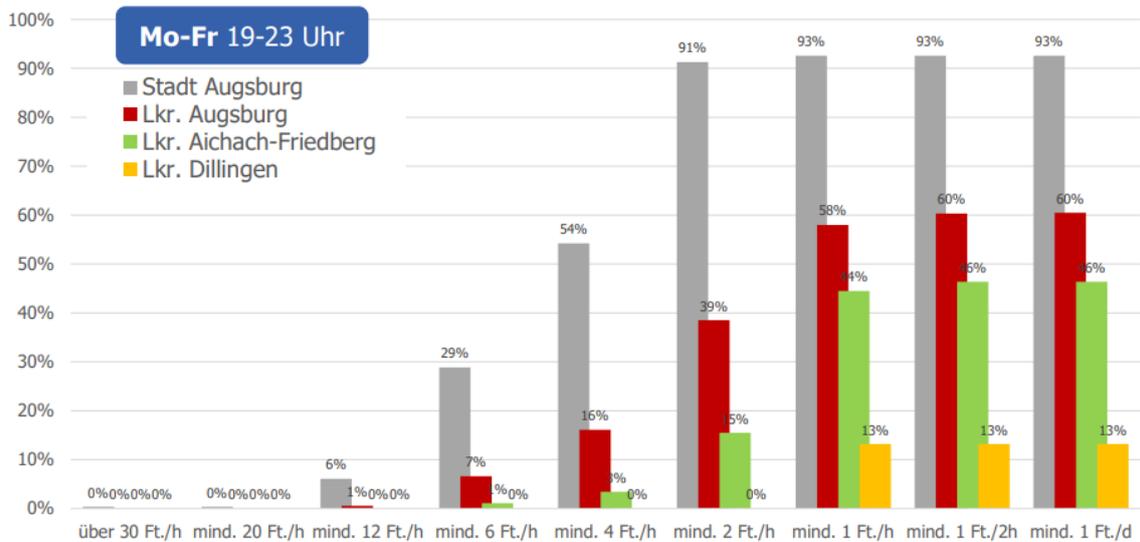


Abbildung 18: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot am Abend (werktags)

Ein ähnliches Bild wie für das Abend-Angebot ergibt sich für das Wochenende (vgl. Abb. 19-22).

**Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (samstags)**

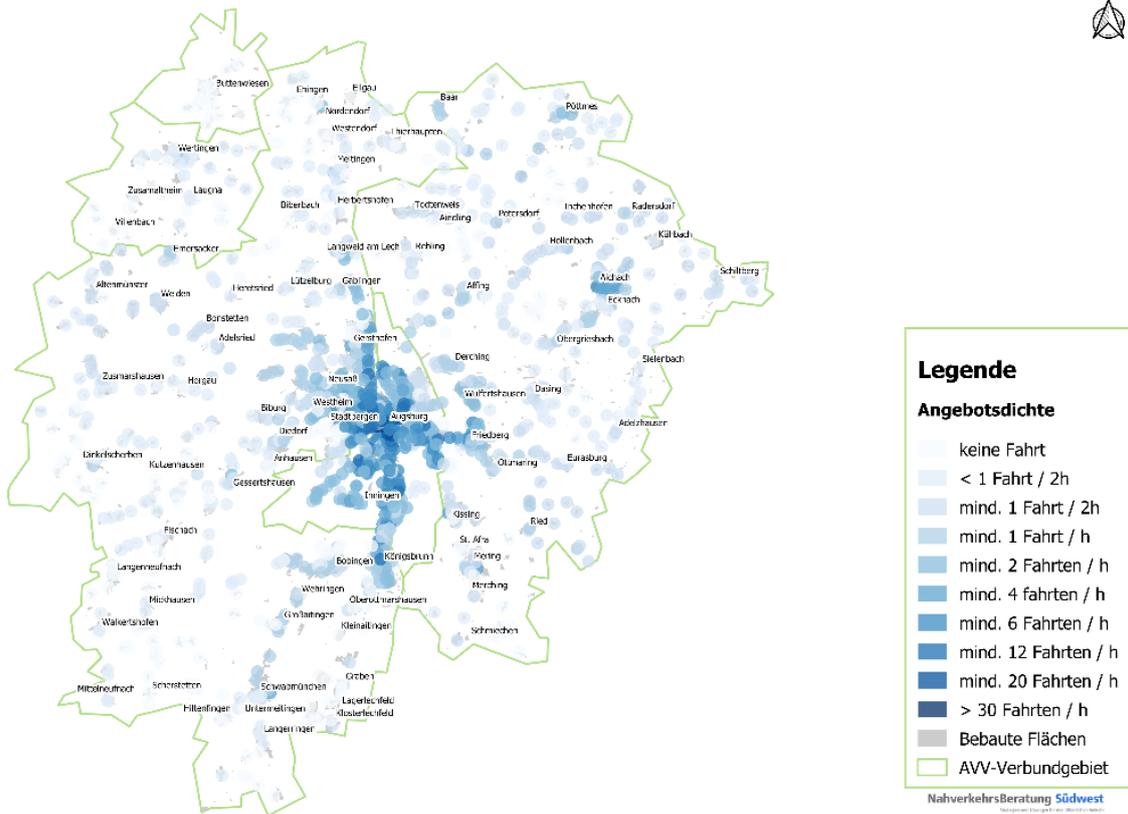


Abbildung 19: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (samstags)

**Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot samstags**

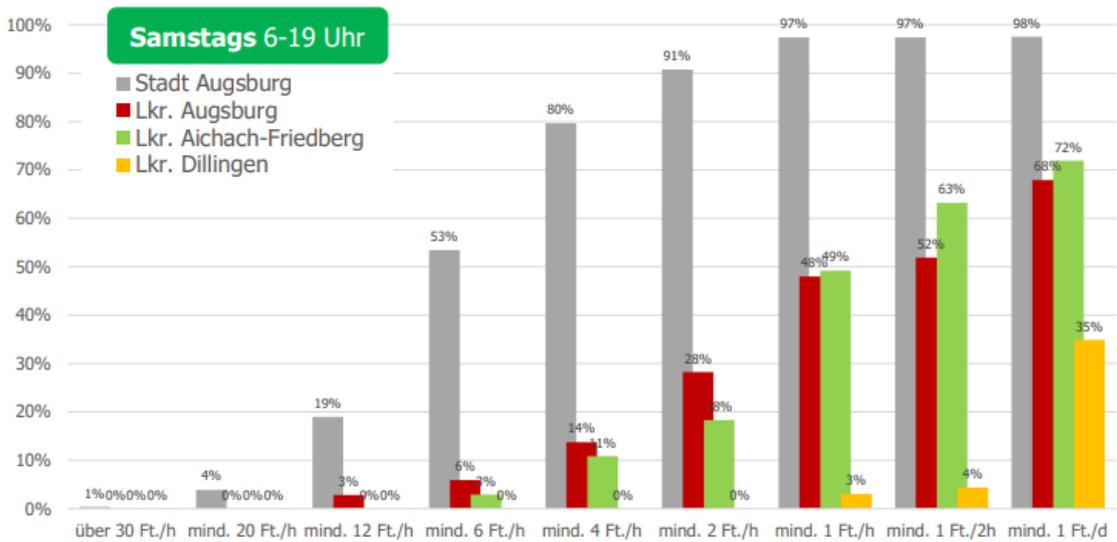


Abbildung 20: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (samstags)

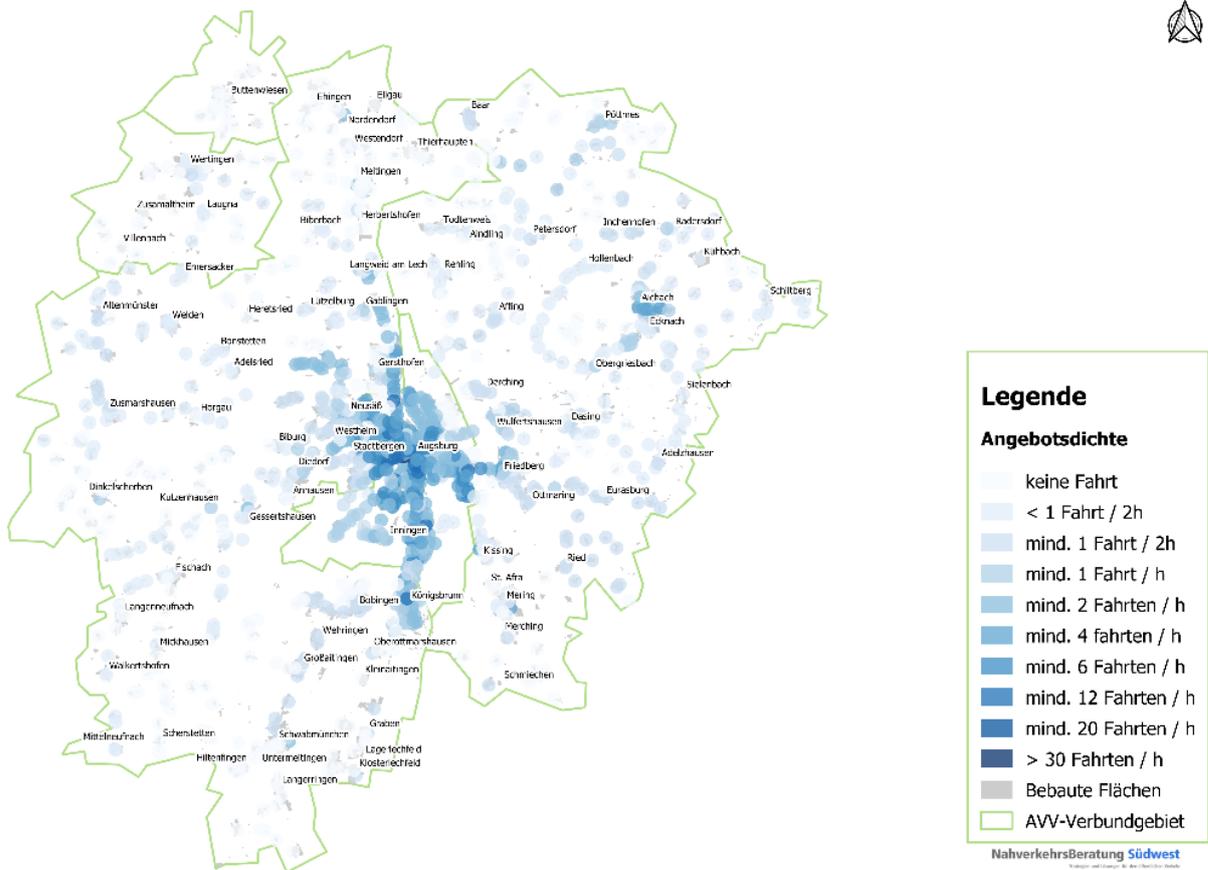


Abbildung 21: Angebotsdichte im AVV-Verbandgebiet (sonn- und feiertags)

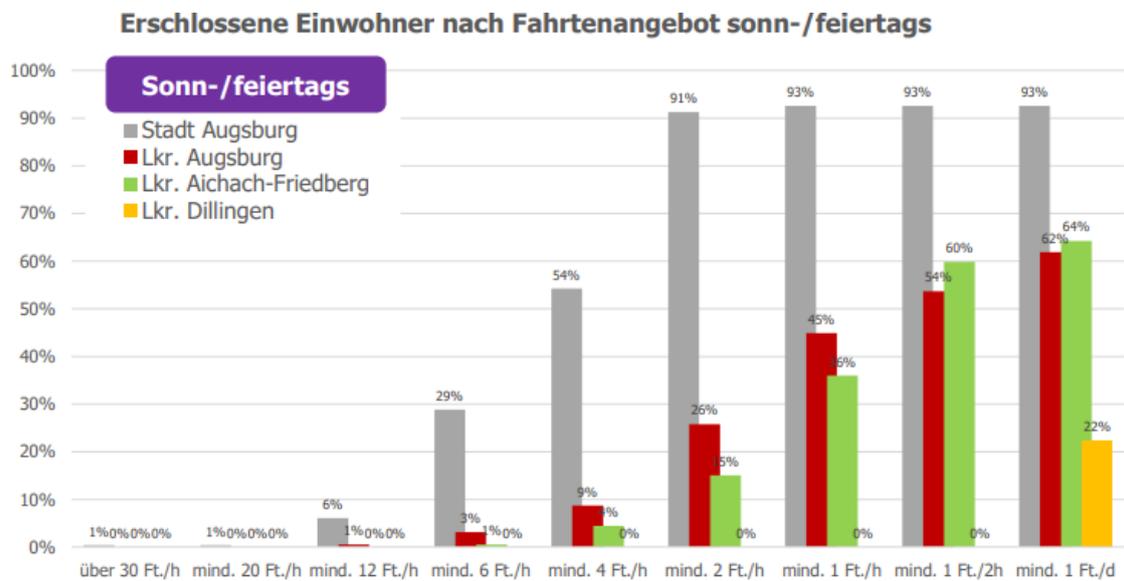


Abbildung 22: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (sonn- und feiertags)

**SPNV-Angebot**

Das Netz des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bildet das Rückgrat des ÖPNV im AVV-Gebiet. Insgesamt besteht auf den meisten Streckenverbindungen ein 20- bzw. 30-Minutentakt. Ausnahmen hiervon sind lediglich in den Randbereichen des AVV-Bereichs im Nordosten und Süden zu verzeichnen. So wird zwischen der Stadt Aichach und der Landkreisgrenze im Nordosten sowie zwischen dem Markt Mering bzw. der Stadt Bobingen in Richtung Landkreisgrenze nur noch ein Zugverkehr im Stundentakt angeboten (vgl. Abb. 23).

**SPNV-Netz im AVV-Gebiet**

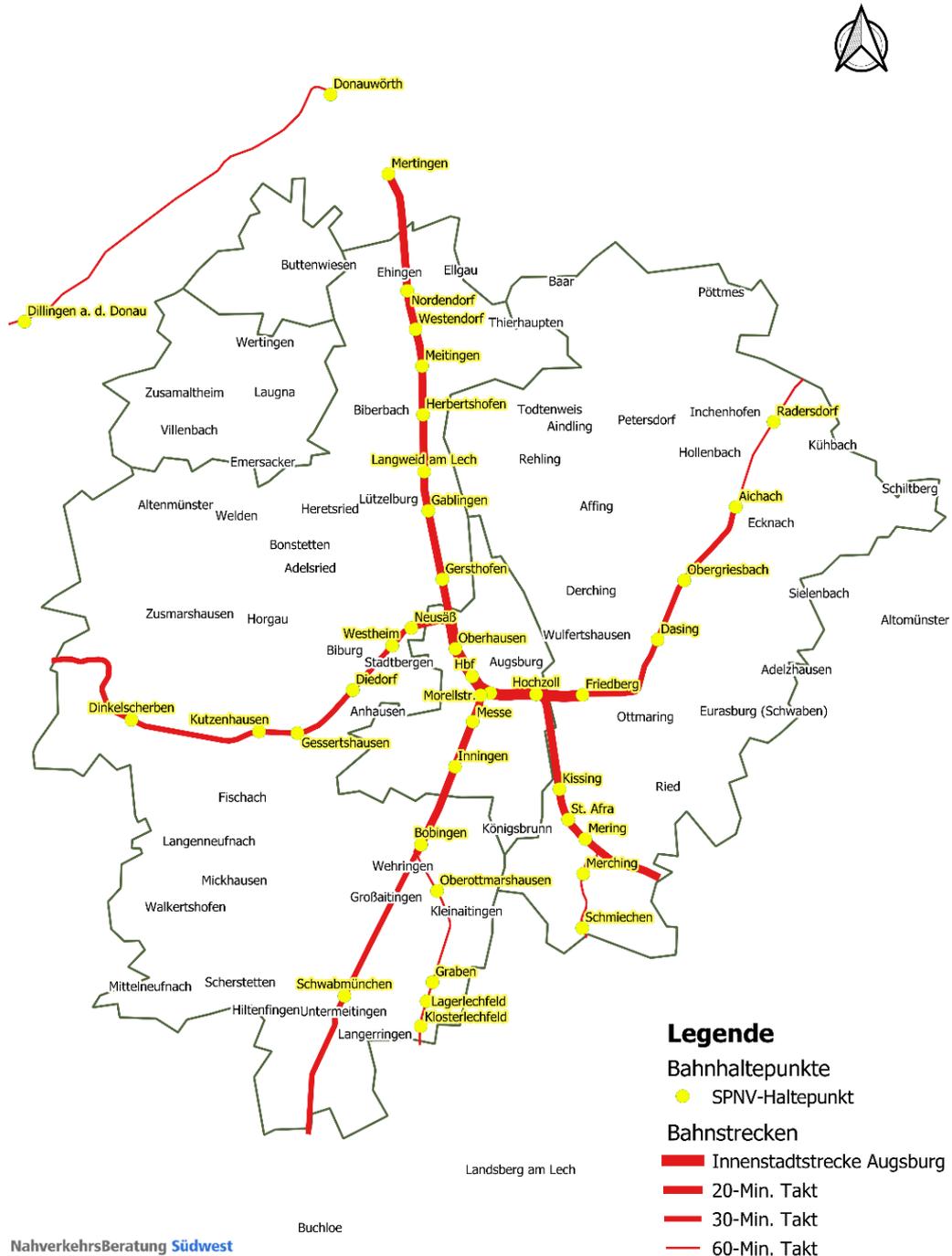
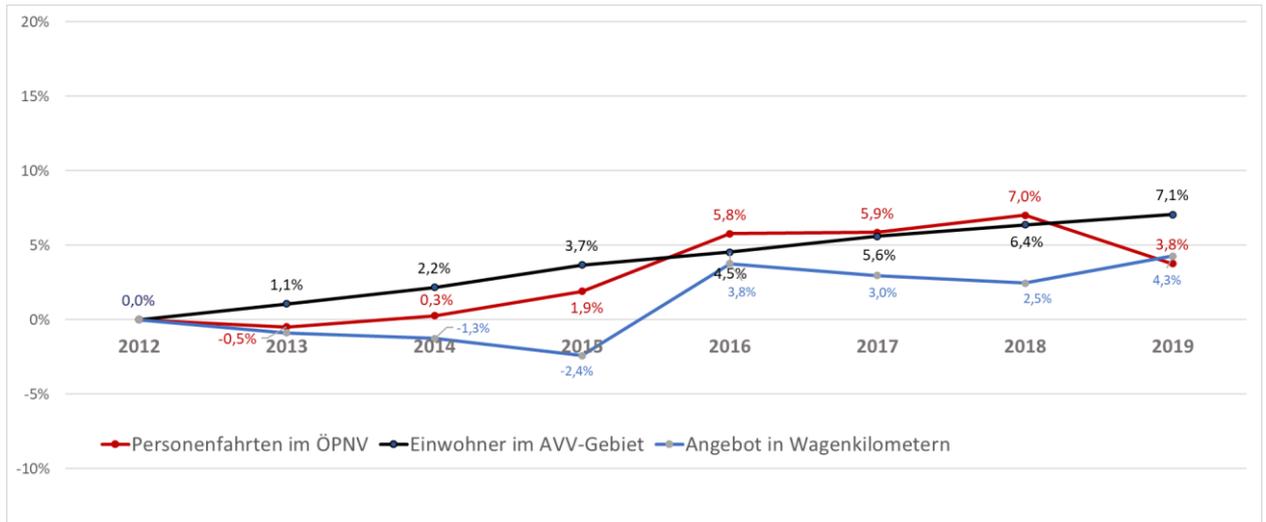


Abbildung 23: Übersichtskarte des SPNV-Netzes im AVV-Gebiet

*Entwicklung von ÖPNV-Angebot und -Nachfrage*

Von 2012 bis 2020 wurde das Angebot im ÖPNV um insgesamt 4,3 % angehoben. Der Zuwachs an Fahrgästen seit 2012 bewegt sich mit 3,8 % auf demselben Niveau. Die Zunahme an ÖPNV-Fahrten von 2012 bis 2019 bleibt damit hinter der Entwicklung der Einwohnerzahl im AVV-Gebiet im selben Zeitraum zurück, die seit 2012 um 7,1% angestiegen ist (vgl. Abb. 24). Eine Umorientierung der Einwohnerschaft hin zu verstärkter ÖPNV-Nutzung hat in den vergangenen Jahren demnach nicht stattgefunden. Nicht dargestellt ist die Entwicklung nach 2019, die aufgrund Covid-19 von starken Rückgängen der Fahrgastzahlen gekennzeichnet war.



*Abbildung 24: Entwicklung des ÖPNV-Angebots der Nachfrage und der Einwohnerzahlen im AVV-Gebiet 2012 bis 2019 (Quelle: AVV-Geschäftsberichte)*

## 1.5 Bedarfs- und Potenzialanalyse

Zur Abschätzung des gegenwärtig noch nicht durch ÖPNV-Angebote gehobenen ÖPNV-Nachfragepotenzials (inkl. zukünftiger Entwicklungen) werden auf Basis des Verkehrsmodells der Stadt Augsburg Auswertungen (Analysestand 2018) zu den Einwohner- und Arbeitsplatzdichten vorgenommen und die relevantesten Beziehungen festgestellt und für diese Reisezeitvergleiche im ÖV und MIV durchgeführt.

Betrachtet man die Einwohnerdichte ist ein deutlicher Schwerpunkt im Stadtgebiet der Stadt Augsburg zu erkennen. Im Umland stehen einzelne Subzentren heraus, die Dichte ist jedoch mit dem Stadtgebiet nicht vergleichbar.

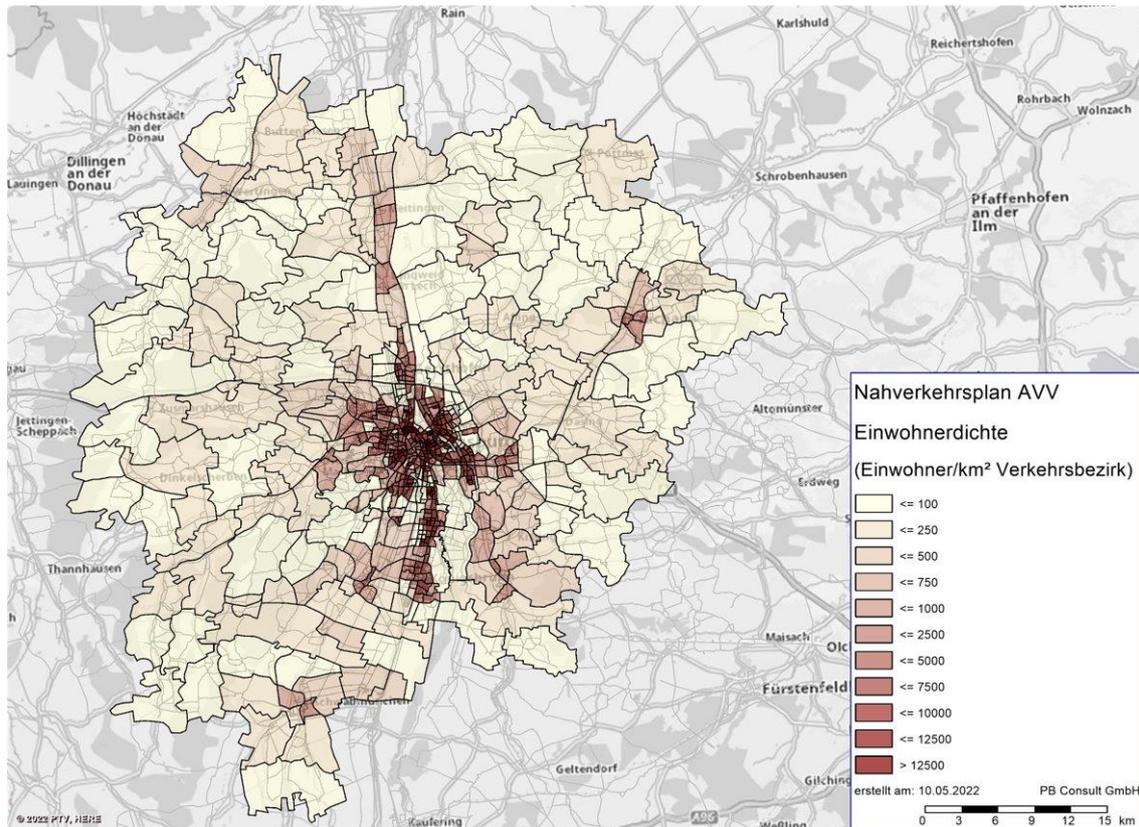


Abbildung 25: Einwohnerdichte AVV (2018)

Vergleicht man zusätzlich noch die Arbeitsplatzdichte wird der Bezug zur Stadt Augsburg noch weiter verstärkt. Der Großteil der vorhandenen Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet befindet sich im Stadtgebiet und nur einzelnen Gewerbe im Umland weisen etwas erhöhte Arbeitsplatzzahlen auf.

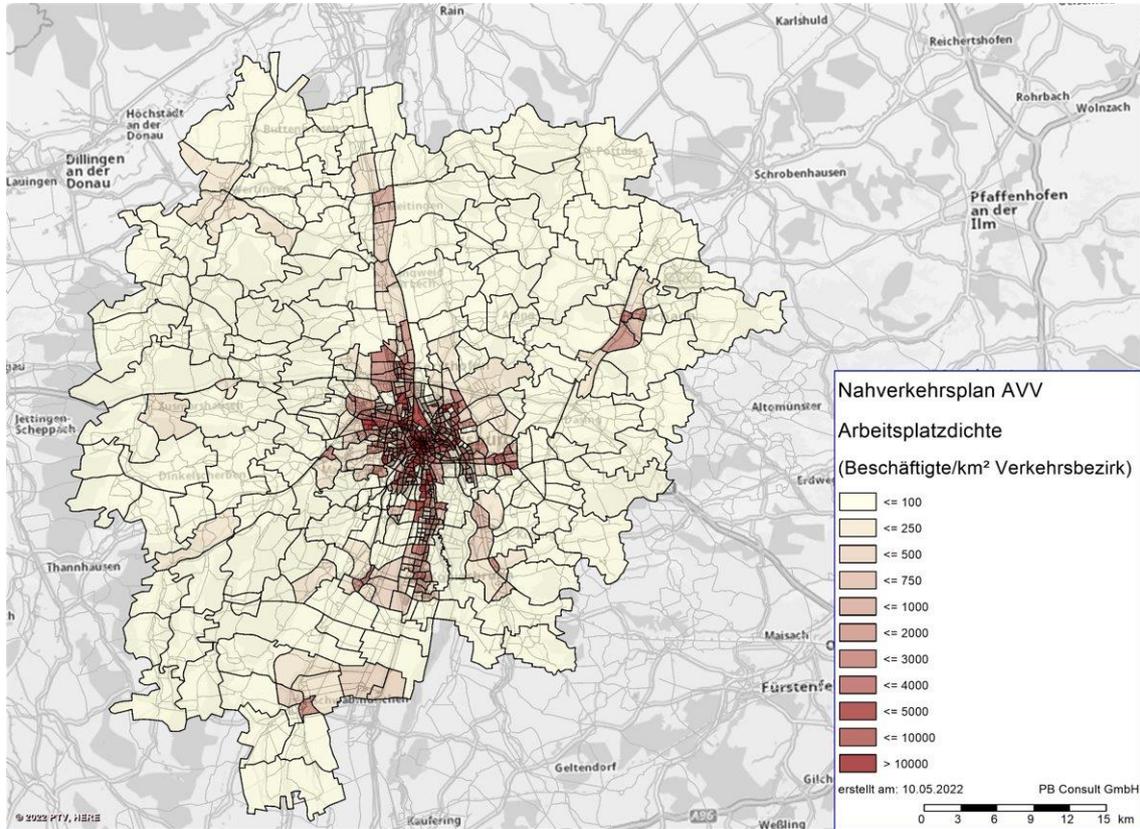


Abbildung 26: Arbeitsplatzdichte AVV (2018)

Ein ähnliches Bild liefert die Auswertung gängiger Ziele, sogenannten Points of Interest. Diese verteilen sich analog der Einwohnerdichte auf dicht besiedelten Räume und sind erwartungsgemäß vor allem im Stadtgebiet signifikant hoch.

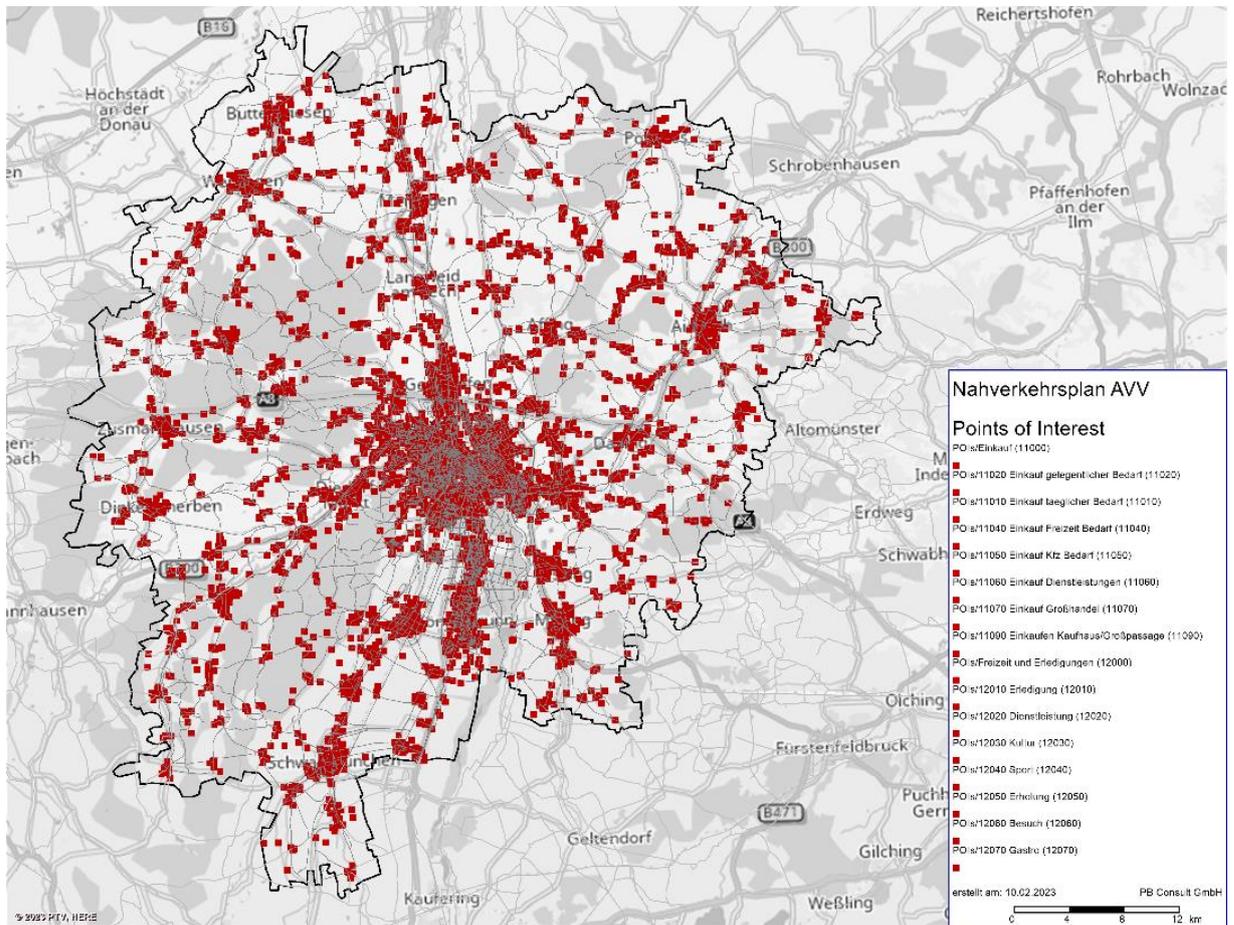


Abbildung 27: Points of Interest AVV (2018)

Resultierend aus den erzeugenden und anziehenden Strukturgrößen ergeben sich im Verkehrsmodell 15 Verkehrsbezirke (ungewichtet der Flächengröße) mit dem höchstem Zielaufkommen.

Rang	Name	Stadt / Umland	Zielaufkommen*
1	Universitätsviertel	Stadt	20.970
2	Neusäß	Stadtumland	18.053
3	Friedberg	Stadtumland	17.165
4	Innenstadt, St. Ulrich - Dom	Stadt	16.946
5	Meitingen	Umland	16.867
6	Bahnhofs-, Bismarckviertel	Stadt	16.121
7	Kriegshaber	Stadt	14.570
8	Aichach, Stadt	Umland	14.298
9	Rechts der Wertach / MAN, UPM	Stadt	14.145
10	Diedorf	Umland	13.644
11	Königsbrunn	Stadtumland	13.244
12	Zusmarshausen	Umland	13.049
13	Wertingen	Umland	12.922
14	Schwabmünchen	Umland	12.468
15	Aichach, Süd	Umland	12.328

Zentrale Zielpunkte der  
ÖPNV-Netze  
Σ **33.067**

**Innenstadtbereich  
Königsplatz & Hbf**

**Gesamtverkehrsaufkommen** gemäß derzeitigem Stand des Verkehrsmodells vor verfeinernder ÖPNV-Kalibrierung (Wege/Tag; Verkehrszellenfein)

Abbildung 28: Identifikation der Hauptverkehrsziele (Top-15-Ziele)

Wertet man die Reisezeiten zwischen diesen Relationen im ÖV und MIV aus und vergleicht diese, ist zu erkennen, dass Relationen mit der Zielrelation ins Stadtgebiet (z.B. St. Ulrich – Dom) deutlich besser im Reisezeitvergleich (Faktor < 2,0 ÖV-Reisezeit zu MIV-Reisezeit) abschneiden als Zielrelationen ins Umland wie nach Wertingen. Diese Tatsache ist aufgrund des Verkehrsangebots und den günstigen Geschwindigkeiten im MIV außerhalb des Stadtgebietes bietet jedoch einen Handlungsansatz für eine Verbesserungen eines gleichmäßigen Verkehrsangebots.

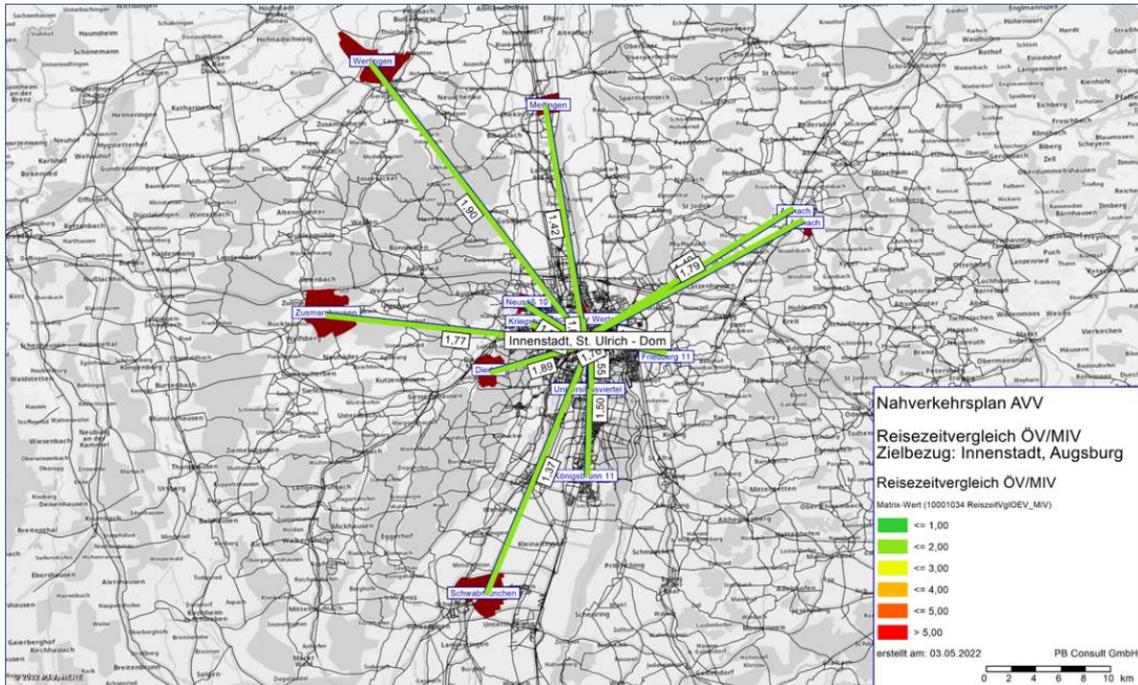


Abbildung 29: Reisezeitvergleich ÖV/MIV – St. Ulrich – Dom, Stadt Augsburg

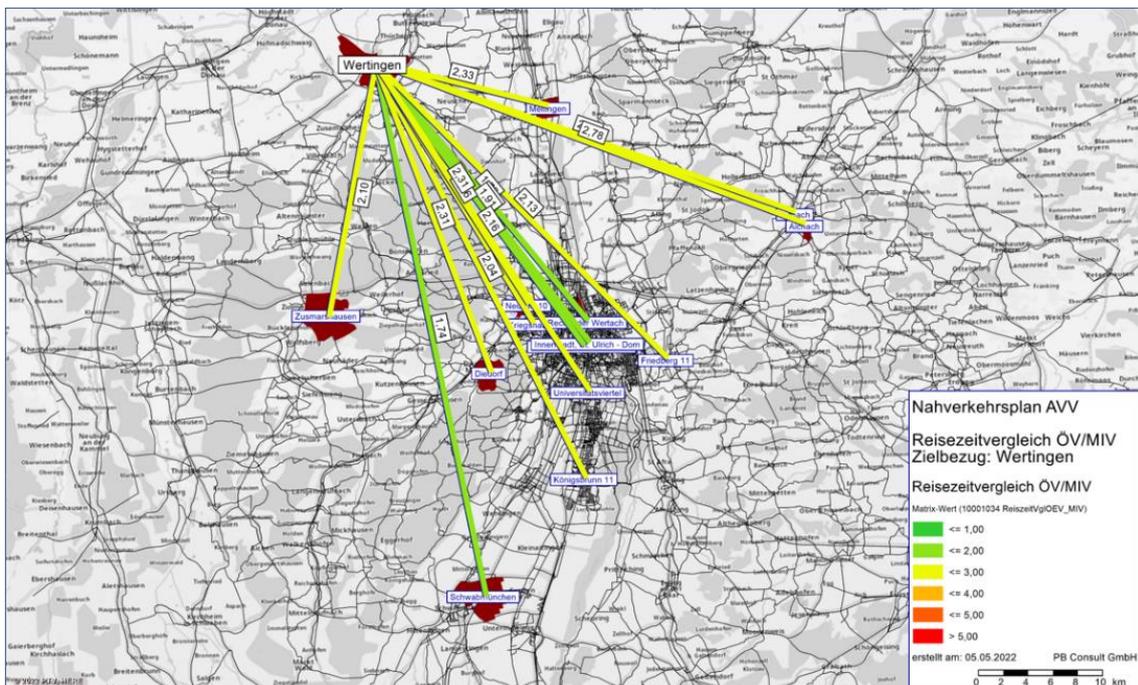


Abbildung 30: Reisezeitvergleich ÖV/MIV - Wertingen

## 1.6 Barrierefreiheit

Nach dem Personenbeförderungsgesetz § 8 hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Als Termin sollte dies bis zum 1. Januar 2022 erreicht werden. Die Auffindbarkeit, die Zugänglichkeit und die Nutzbarkeit der Zugangsstellen zum ÖPNV sind für alle Menschen.

Als mobilitätseingeschränkte Menschen gelten demnach Personen durch lang- oder kurzfristige Behinderung hinsichtlich Gehen, Sehen, Hören, Arm- und Handnutzung, Sprechen und kognitive Fähigkeiten, durch Alter wie ältere Menschen und Kleinkinder und durch Kinderwagen, Fahrrad und Gepäck.

Dies bedeutet, dass die Wahrnehmbarkeit, Bedienbarkeit, Verständlichkeit und Kommunikation sowie die Räumlichkeit den nachfolgenden Kriterien gerecht werden sollte:

- **Visuell → sichtbar:** kontrastreich, erkennbare Größe visueller Informationen, ausreichende Beleuchtungsstärke, blendfrei beleuchtet, sichtbare Rückmeldung
- **Akustisch → hörbar:** akustisch wahrnehmbar inkl. akustischer Rückmeldung
- **Haptisch → taktil erfassbar**
- Hauptinformationen über **Zwei-Sinne-Prinzip** (alle wichtigen Informationen über zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Tasten)
- **Auffindbar**, Hilfen zur Wahrnehmbarkeit anbietend
- Leichtgängig auslösbar, großflächig gestaltet, ohne Hilfe **bedienbar**
- Leichte und einfache Sprache, einfach und **verständlich** bedienbar, bildliche Hinweise verwendend
- **Begehrbar bzw. befahrbar**, neigungsarm, erreichbar (auch Bedienhöhe), ohne Hindernisse gestaltet, genügend Bewegungsraum

Für die Infrastruktur zur Nutzung des ÖPNV ist nach den Haltestellen inkl. der Zuwegung und der Fahrzeuge zu unterscheiden.

### 1.6.1 Barrierefreiheit Haltestellen

#### 1.6.1.1 Im SPNV

Die Zugangsmöglichkeiten zu den Stationen des SPNV ohne S-Bahn sind in Bayern im Internet unter Rollstuhlfahrer – Bahnland Bayern ([bahnland-bayern.de](http://bahnland-bayern.de)) veröffentlicht.

#### 1.6.1.2 In den Landkreisen des AVV

In der Teilfortschreibung des NVP von Oktober 2020 hat der AVV drei Ausstattungskategorien als Qualitätsstandards abhängig von der Ein- und Aussteigerzahl definiert:

- **Kategorie 3:** Haltestellenschild, Bordsteinerhöhung und Aufmerksamkeitsfeld
- **Kategorie 2:** wie 3 plus Kassler Bord und Fahrgastunterstand mit ausreichenden Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrende unter der Überdachung
- **Kategorie 1:** wie 2 plus Sitzgelegenheit und DFI-Anzeige mit Sprachinformation

Zudem wurden Umsetzungsprioritäten abhängig von der Nutzung festgelegt. Bis 2022 sollten in Priorität 1 zentrale (Verknüpfungs-)Haltestellen mit sehr hoher Nachfrage oder in der Nähe von

Einrichtungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkung liegende Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein. Bis 2025 sollen dann in Priorität 2 Haltestellen mit mittlerer bis hoher Nachfrage oder in der Nähe von publikumsintensiven Einrichtungen liegenden Haltestellen umgebaut sein. Die Haltestellen der Priorität 3 wurden aufgrund begrenzter Ressourcen zunächst zurückgestellt.

Detaillierte Informationen zu den einzelnen Haltestellen im AVV-Gebiet wurden von der BEG in einer Datenbank erfasst. Diese stehen als Datengrundlage für die Bearbeitung im Rahmen der kommenden Arbeitspakete in absehbare Zeit für die Ausarbeitung konkreter Maßnahmenvorschläge zur Verfügung und werden im Rahmen der entsprechenden Arbeitspakete herangezogen werden.

### 1.6.1.3 *Im Stadtgebiet Augsburg*

Im Stadtgebiet Augsburg liegen 281 Haltestellen des allgemeinen ÖPNV, die 668 Haltesteigen entsprechend. Knapp die Hälfte der Haltesteige ist mit einer dynamischen Fahrgastinformationsanzeige ausgestattet. Die Fahrscheinautomaten sind mit einem SOS-Knopf ausgestattet, mit dem eine Verbindung zur Leitstelle der Polizei hergestellt werden kann.

Die Definition der Barrierefreiheit orientiert sich am vollständigen Fördertatbestand in Bayern und entspricht der Definition gemäß der Teilfortschreibung des NVP für den Nahverkehrsraum Augsburg. Danach sollen alle Türen barrierefrei erreichbar sein, ein Ein- und Ausstieg spalt- und stufenarm zwischen Bahn-/Bussteig und dem Fahrzeug möglich sein. Die einzelnen Haltesteige sind über taktile Elemente erreichbar und die Fahrscheinautomaten sind sprachfähig. In der höchsten Kategorie werden folgende Ausstattungselemente bzw. Ausbaustandards gefordert:

- Haltestellenschild
- Kassler Sonderbord mit Borsteinhöhe mind. 16 cm mit Blindenleitlinien, Aufmerksamkeitsfeld beim vorderen Einstieg etc.
- ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlnutzer unter einer Überdachung
- Bussteiglänge für mind. 1 Gelenklinienbus (18 m), um alle Türen barrierefrei erreichen zu können
- Haltestelle möglichst am Straßenrand oder als Cap-Haltestelle, um minimale Spalt- und Stufenmaße zwischen Fahrzeug und Bordstein zu ermöglichen (Ausnahme: Haltestellen mit längerer Verweildauer der Fahrzeuge)
- Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit
- DFI-Anzeiger mit Sprachausgabe für barrierefreie Gestaltung visueller Infos entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip

Fast die Hälfte der Haltesteige in der Stadt Augsburg sind inzwischen bereits vollständig barrierefrei ausgebaut. Im Jahr 2022 wurden die Haltestellen entlang der Linien 2 und 3 in Richtung Süden sowie die der Linie 4 gen Norden umgebaut. Die Ergebnisse aus der Bestandserhebung des Mobilitäts- und Tiefbauamtes werden in den AP 3 und 4 berücksichtigt.

## 1.6.2 **Barrierefreiheit Fahrzeuge**

Nach der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ist die Barrierefreiheit von Fahrzeugen definiert durch

- Stufenarmer Zugang: niederfluriger Einstieg, Hublift oder Rampe
- Behindertensitze und Platzangebot für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität: Geeignete Betriebstüren, Behindertensitzplatz, ausreichend Fußraum

- Kommunikationseinrichtungen: auffindbar, erreichbar, nutzbar; 2-Sinne-Prinzip (akustische und optische Bordinformationssysteme in den Fahrzeugen)
- Piktogramme
- Fußbodenneigung (<8%)
- Rollstuhlplatz

Gemäß Auskunft der SWA sind die im Stadtverkehr Augsburg auf den von der AVG betriebenen Linien eingesetzten Busse mit verschiedenen Systemen (z.B. Rampen) zur Spaltüberbrückung ausgestattet. Der Zustieg für Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ist so immer gewährleistet, was vom Behindertenbeirat der Stadt Augsburg bestätigt wurde. Im Straßenbahnbereich werden die Fahrzeuge seit 2015 vollständig niederflurig, barrierefrei und behindertengerecht bestellt. Zurzeit sind 90% der Fahrzeuge niederflurig. Mit Ausmusterung der letzten M8C -Züge wird die vollständige fahrzeugseitige Barrierefreiheit erreicht werden.

Die Fahrzeuganschaffung im Busbereich erfolgt konform nach der Richtlinie 2001/85/EG immer nach der neuesten Richtlinie. Die Busflotte soll gemäß Betrauung ein maximales durchschnittliches Alter von höchstens 10 Jahre haben. Das Durchschnittsalter liegt aktuell bei 9 Jahren. Für die Straßenbahnflotte soll das durchschnittliche Alter bei höchstens 11 Jahre liegen. Das Durchschnittsalter liegt aktuell bei 8 Jahren.

Die Fahrzeuge der SWA haben heute bereits alle akustische und optische Bordinformationssysteme und erfüllen alle geforderten Sicherheitsstandards. Zudem soll die Fahrzeugsauberkeit in ausreichendem Maße gewährleistet werden. Das hierzu aufgestellte Reinigungskonzept wird eingehalten. Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Sauberkeit wird regelmäßig im Rahmen von Kundenzufriedenheitsmessungen erhoben.

Im Regionalverkehr wird das Fahrplanangebot durch eine Vielzahl von Verkehrsunternehmen erbracht. Gemäß Auskunft des AVV handelt es sich bei allen im Verbundgebiet eingesetzten Bussen mindestens um Low-Entry-Fahrzeuge, meist sogar Niederflurfahrzeuge. Seit 2016 sind die meisten Fahrzeuge mit einem DFB-Bildschirm und der Rest zumindest mit einer Lichtleiste ausgestattet. Alle Fahrten nach regulärem Fahrplan werden barrierefrei angeboten. Auch bei Ersatzfahrzeugen im üblichen Maße werden barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt. Lediglich im Worst-Case-Fall werden noch ältere, nicht barrierefreie Fahrzeuge herangezogen.

## **1.7 Umsetzung NVP 2015plus**

Auskunft über den Stand der Umsetzung der in 7 Planfällen zusammengefassten Maßnahmen aus dem NVP 2015plus gibt die folgende Tabelle, die auf Basis der Rückmeldungen der betreffende Aufgabenträger aufgestellt wurde. Maßnahmen, die noch nicht umgesetzt wurden und noch weiterverfolgt werden sollen, werden im Zuge der folgenden AP im Nahverkehrsplan berücksichtigt und soweit unter den veränderten Rahmenbedingungen und Zielsetzungen noch sinnvoll weiter verfolgt.

Kategorie	Linie	Maßnahme	Status 2022	
Planfall 1	Landkreis Augsburg			
		500, 501	Neuordnung Linien 500/501 Augsburg-Aystetten-Welden-Reutern	Linie 500: bis Aystetten im 30-Minuten-Takt umgesetzt, Verkehr weiter siehe 501
		Neu 507 Rbu	Erschließungskonzept Kutzenhausen mit verbesserter Bedienung des Bereichs Agawang bis Dinkelscherben	Wird im Rahmen der Überplanung des westl. Landkreises 2026 berücksichtigt werden.
		Rbu	Rufbus in den Lechfeldgemeinden	<b>umgesetzt</b> ; ab Fahrplanwechsel 2018/19 Integration in Form von Zusatzfahrten in AVV-Regionalbuslinie 712 mit angepasstem Linienverlauf
		Rbu	Ost-West-Querachse südlicher Landkreis Augsburg	<b>umgesetzt</b> ; Einstellung des Rufbusses Mickhausen/Münster - Bobingen zum Dezember 2018 wegen sehr geringer Auslastung
	Erschließung von Einzelgebieten	602	Diedorf Süd-West	Linie 602 wurde mit Linie 601 verbunden, jedoch keine Umsetzung der Anbindung des Gewerbegebiets Süd-West. Mitaufnahme in Überplanung westl. Lkr. ab 2026
		723	Bobingen Gewerbegebiet	ab Dezember 2021 Bedienung durch die AVV-Regionalbuslinie 782 (Schnellbus Bobingen - Königsbrunn)
			Horgauergreut	<b>umgesetzt</b>
		neu	Gersthofen Stiftersiedlung	<b>umgesetzt</b> (Linie 55 GVG)
	Fehlende Rückfahrten vom Zentrum in den Wohnort zwischen 16.00 und 19.00 Uhr	420	Achsheim	durch Linienbetrieb (Linie 420) <b>umgesetzt</b>
		Rbu	Baiershofen und Neumünster	Mit Inbetriebnahme des AktiVVo Holzwinkel
		Rbu	Grünenbaid	<b>nicht umgesetzt</b> ; Erweiterung beim AktiVVo Holzwinkel denkbar.
		605	Döpshofen	Schultage: 4 Fahrten nachmittags (Döpshofen – Gessertshausen) Ferien: eine Fahrt nachmittags
		415	Kühlenthal (aus Augsburg)	<b>nicht umgesetzt</b> : nach 15:58 nur eine Fahrt Linie 406 um 17:43 Uhr ab Meitingen Bf.
	Fehlende Rückfahrten zwischen 12.00 und 14.00 Uhr	Rbu	Oberschöneberg und Mödishofen nach Augsburg	Beide Ortschaften werden mit Inbetriebnahme des AktiVVo Holzwinkel bedient.
	Landkreis Aichach-Friedberg			
	Bedienung		Verbindung Aichach-Pöttmes	<b>umgesetzt</b>
		Rbu	Aichach „Am Plattenberg“	<b>umgesetzt</b>

	Erschließung von Einzelgebieten	204	Gewerbegebiet Aichach IGK	IGK wird von der AVV-Linie 204 angefahren. Angebot sehr gering.
		103	Erschließungslücke Gewerbegebiet/Wohngebiet Kissing Nord	Haltestelle Kissing-Nord umgesetzt; Wohngebiet Kissing Nord ohne eigene Haltestelle.
	Verbesserte Erreichbarkeit	Rbu	Sainbach	<b>nicht umgesetzt</b>
	Fehlende Rückfahrten vom Zentrum in den Wohnort zwischen 16.00 und 19.00	Rbu	Friedberg-Lindenau nach Augsburg und Friedberg	<b>Umgesetzt:</b> AST-Angebot zwischen dem Kernort von Friedberg und Lindenau massiv ausgebaut.
		Rbu	Mering nach Steindorf	<b>keine Umsetzung möglich</b> , da im Raum Mering kein geeigneter Betreiber aus dem Taxigewerbe zu finden ist.
Planfall 2	<b>Landkreis Dillingen</b>			
Erschließung			Wertingen Nord-West	<b>nicht umgesetzt</b>
			Wertingen Nord-West	<b>nicht weiter geprüft</b>
Bedienung	405	Wertingen - Mertingen		<b>nicht umgesetzt</b>
		Wertingen - Nordendorf		<b>nicht umgesetzt</b>
	400 406	Buttenwiesen – Wertingen - Meitingen		
	401	Binswangen – Wertingen – Landweid – (Augsburg)		<b>nicht umgesetzt</b>
	402	Binswangen – Höchstädt/Dillingen		
	nn	Buttenwiesen – Blindheim – Höchstädt		außerhalb AVV; ggf. Prüfung im Zuge Integration DLG in AVV
	505 520	Zusamaltheim – Villenbach – Zusamzell – Welden		<b>Nicht umgesetzt;</b> Wird im Zuge der Überplanung des westl. Lkr. mitberücksichtigt.
	505 520	Wertingen – Zusmarshausen (-Augsburg)		Erschließung Wertingen West <b>nicht umgesetzt</b>
	403	Wertingen – Heretsried – Biberbach		Erschließung Wertingen West <b>nicht umgesetzt</b>
	502	Augsburg – Laigna – Heretsried – Wertingen		Mit Inbetriebnahme des AktiVVo Holzwinkel wird Heretsried und Lauterbrunn auch in der NVZ flexibel bedient. Erschließung Wertingen West nicht umgesetzt.
Flexible Bedienformen	Rbu	Stadt Wertingen, Gemeinden Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach und Zusamaltheim		<b>nicht umgesetzt</b>
Planfall 3 (Rbu = Rufbus)	<b>Landkreis Augsburg</b>			
Bedienung	Rbu	Allmannshofen – Ehingen – Blankenburg – Nordendorf Bf.		<b>nicht umgesetzt</b>
		Altenmünster – Neumünster – Wörleschwang – Zusmarshausen –		Rufbus 530 bedient mit 4 Fahrten je Richtung Mo-Fr; ab

		Dinkelscherben – Welden	Inbetriebnahme des On-Demand AktiVVo Holzwinkel ebenfalls flexibel bedient von Mo-So (lediglich Dinkelscherben bislang nicht integriert)
		Schwabmühlhausen – Westerringen – Langerringen – Schwabmünchen (Bf.) Untermeitingen – Klosterlechfeld – Lagerlechfeld – Graben – Königsbrunn	ab Fahrplanwechsel 2018/19 Integration in Form von Zusatzfahrten in AVV-Regionalbuslinie 712 mit angepasstem Linienverlauf; keine Bedienung Schwabmühlhausen, Westerringen, Langerringen, Königsbrunn
		Mickhausen – Fischach – Aretsried – Gessertshausen (Bf.)	<b>nicht umgesetzt</b>
		Münster – Mickhausen – Waldberg – Straßberg – Bobingen (Bf.)	Rufbus 710: eingestellt seit 01.01.2019 aufgrund geringer Nachfrage
		Königsbrunn – Ötz – Thierhaupten – Meitingen Bf. / Unterbaar – Oberbaar – Neukirchen – Thierhaupten – Meitingen Bf.	<b>nicht umgesetzt</b> ; nach Probebetrieb (01.05.17-31.03.18) aufgrund geringer Nachfrage eingestellt
<b>Landkreis Aichach-Friedberg</b>			
Bedienung	Rbu	Edenried – Zahling – Obergriesbach – Sulzbach – Aichach Tränkmühle – Aichach Abzw. Ecknach – Aichach (Bf.)	<b>umgesetzt</b>
		Sielenbach – Heretshausen – Rieden – Laimering – Dasing Brackenhof – Dasing Bf.	<b>umgesetzt</b>
		Adelzhausen – Burgadelzhausen – Landmannsdorf – Zieglbach – Wessizell – Dasing Bf.	<b>umgesetzt</b>
		Schmiechen – Unterbergen – Mering Bf. – Steindorf – Hofheggenberg – Steinach – Merching – Mering Bf. – Baidlkirch – Ried.b.Mering – Hörmannsberg – Mering Bf.	<b>nicht umgesetzt</b>
		Affing Iglbach – Aichach Bf.	<b>umgesetzt</b>
Planfall 4	<b>Stadt Augsburg</b>		
	Bedienung	Tram	<p>Straßenbahn Augsburg: Prüfung der Taktung auf Anpassung des Abendverkehrs an die Ladenöffnungszeiten</p> <p>aktuelle Vorgabe gemäß Betrauung:</p> <p><b>HVZ I</b> (Mo - Fr an Schultagen ca. 7 bis 8 Uhr und 12 bis 18 Uhr) 5-Min.-Takt</p> <p><b>HVZ II</b> (Mo - Fr an Schultagen ca. 6:15 Uhr bis 7 Uhr und 18 bis 20:15 Uhr und an Ferientagen 6:15 Uhr bis 20:15 Uhr) 7,5-Minuten-Takt</p> <p><b>NVZ</b> mind. 15-Min.-Takt</p> <p><b>SVZ</b> mind. 30-Min.-Takt</p> <p>Von diesen Vorgaben darf derzeit gemäß Betrauung abgewichen</p>

				werden.
	Bedienung	Tram Bus	Ausweitung des Nachtverkehrsangebotes um eine Stunde	Aufgrund ermittelter Mehrkosten von ca. 500.000 € p.a. wurde die Maßnahme <b>nicht umgesetzt</b> .
Planfall 5a	<b>Stadt Augsburg</b>			
	Erschließung und Bedienung	Bus	Erschließung Sheridan-Gebiet	Bedienung erfolgt durch Li. 42 im 30'-Takt (Hst. General-Cramer-Weg bzw. Halle 116/Pröllstr.); Linienführung prüfen
Planfall 5b	<b>Stadt Augsburg</b>			
	Erschließung und Bedienung	33 36	ÖPNV-Anbindung des Textilviertels	<b>umgesetzt</b> ; Erschließungsqualität angesichts laufender Stadtentwicklungsprozesse (OBI, Leuchtwerk, Stadtbau) neu zu bewerten.
Planfall 6	<b>Stadt Friedberg</b>			
	Erschließung	Neue Linie	Erschließung Gewerbegebiet Business-Park Friedberger See	<b>umgesetzt</b> als Linie 261
		102	Erschließung Gewerbegebiet Meringer Straße	Gewerbegebiet besteht noch nicht.
		210 211 212	Neue Haltestelle Stätzing West	Wird <b>noch 2022 umgesetzt</b>
	Erschließung und Bedienung	102	Anbindung Friedberg West-Kernstadt	mit Einführung der AVV-Linie 262 wurde das Problem gelöst.
	Bedienung	210	Verbesserte Anbindung der nördlichen Stadtteile im Abendverkehr	<b>umgesetzt</b>
		205 208	Schließung von Bedienungslücken der Linien 205 und 208	<b>umgesetzt</b>
		200 201 202	Abendliche Angebotsausdehnung auf den Linien 200/201/202	<b>umgesetzt</b>
Planfall 7	<b>Alle Landkreise</b>			
	Bedienung	Regionalbus	Ausweitung des Abendverkehrs und des Wochenendverkehrs im Regionalverkehr	<b>z.T. umgesetzt</b> ; geplant auch bei der Neuvergabe Bündel WL 01 zum Dez. 23

Tabelle 8: Umsetzungsanalyse der Maßnahmen des NVP 2015plus