

Nahverkehrsplan für den AVV-Raum

Stadt Augsburg | Landkreis Augsburg |
Landkreis Aichach-Friedberg |
Landkreis Dillingen a.d.Donau



Anpassungen (im Text gelb hinterlegt):

- Kapitel 10.2 (S. 159 ff.): Maßnahmenprüfung im VISUM-Verkehrsmo-
dell mit dem Ziel einer differenzierten Priorisierung der Maßnahmen-
empfehlung und -wirkung, diese kann Anhang 15 (S. 480) entnom-
men werden
- Kapitel 11.3 (S. 202 ff): Kategorisierung von Verknüpfungspunkten im
Zielnetz
- Anlage 12 (S.387 ff): Liniensteckbriefe der Nachtbuslinien (Stadt und
Region)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	11
1.1	Anlass.....	11
1.2	Zielsetzung für den ÖPNV	12
1.3	Inhalt und Arbeitsschritte.....	14
1.4	Grundlagen.....	15
1.5	Rechtlicher Rahmen	16
1.6	Zu berücksichtigende Planwerke.....	18
1.6.1	Landesentwicklungsprogramm Bayern	20
1.6.2	Regionalplan.....	22
1.6.3	Flächennutzungsplanung.....	23
1.6.4	Bauleitplanung	24
1.6.5	Masterpläne.....	26
1.7	Beteiligungsverfahren	32
1.7.1	Verkehrsunternehmen im AVV	33
1.7.2	Politische Gremien.....	35
1.7.3	Behindertenbeirat und Interessensverbände	35
1.7.4	Gemeinden und Städte.....	36
1.7.5	Nachbarlandkreise.....	37
1.7.6	Bürgerbeteiligung	37
1.8	Anhörungsverfahren	41
2	Rahmendaten.....	42
2.1	Netzmodell Stadt Augsburg	42
2.2	Netzmodell AVV-Landkreise.....	43
2.3	Einwohnerzahlen	45
2.4	Berufspendler.....	49
3	Aktuelles ÖPNV-Angebot.....	55
3.1	Schiene (SPNV).....	55
3.2	Straßenbahn Stadt Augsburg	58
3.3	Stadtbusverkehr Augsburg.....	62
3.4	AVV-Regionalbusverkehr	65
3.5	Abend- und Nachtverkehr	66
3.6	Flexible Bedienformen	68
3.6.1	AktiVVo.....	68
3.6.2	swaxi	72
3.6.3	Anrufsammeltaxi (AST) und Rufbus	74
3.6.4	Sharing-Angebote.....	75

3.7	Freigestellter Schülerverkehr	76
3.8	Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs	77
3.8.1	Methodik	77
3.8.2	Verknüpfungspunkte der Stadt Augsburg	78
3.8.3	Verknüpfungspunkte in der Region (Landkreise im AVV-Gebiet)	79
3.9	Verknüpfungspunkte öffentlicher Verkehr – motorisierter Individualverkehr (P+R-Angebot)	81
3.10	Tarifsystem	82
4	Statusbericht zum Nahverkehrsplan 2015plus	83
4.1	Umsetzung der Maßnahmen im SPNV	87
4.2	Umsetzung in der Stadt Augsburg	87
4.3	Umsetzung in den Landkreisen	88
4.3.1	Umgesetzte Maßnahmen	88
4.3.2	Maßnahmen ohne vollständige Umsetzung mit Fortbestand	91
4.3.3	Maßnahmen ohne vollständige Umsetzung ohne Fortbestand	92
5	ÖPNV-Nachfrage und Potenziale	95
5.1	ÖPNV-Nachfrage und Potenziale in der Stadt Augsburg	96
5.2	ÖPNV-Nachfrage und Potenziale in den AVV-Landkreisen	97
6	Prognosen und Auswirkungen auf den ÖPNV	103
6.1	Bevölkerungsentwicklung	103
6.2	Beschäftigte	107
6.2.1	Beschäftigtenzahlen	107
6.2.2	Entwicklung wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkte mit Auswirkungen auf den ÖPNV	108
6.3	Entwicklung der Schülerzahlen	109
7	Anforderungsprofil	112
7.1	Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV	113
7.2	Bedienstandards Stadtverkehr Augsburg	114
7.2.1	Erschließung Stadtverkehr Augsburg	114
7.2.2	Erreichbarkeit in der Stadt Augsburg	115
7.2.2.1	Reisezeit Stadtverkehr Augsburg	116
7.2.2.2	Maximale Umsteigevorgänge im Stadtverkehr Augsburg	116
7.2.2.3	Mindestbedienhäufigkeit im Stadtverkehr Augsburg	116
7.2.3	Bedienungsqualität Stadtverkehr Augsburg	117
7.3	Bedienungsstandards im Regionalverkehr	119
7.3.1	Erschließung im Regionalverkehr	119
7.3.2	Erreichbarkeit in der Region	120
7.3.2.1	Beförderungszeiten im Regionalverkehr	121
7.3.2.2	Maximale Umsteigevorgänge im Regionalverkehr	121
7.3.2.3	Mindestbedienhäufigkeiten im Regionalverkehr	122

7.3.3	Bedienungsqualität im Regionalverkehr.....	123
7.4	Verbundweite Qualitätsstandards.....	124
8	Angebotsanalyse	127
8.1	Erschließung.....	127
8.1.1	Erschließung in der Stadt Augsburg.....	128
8.1.2	Erschließung in der Region	129
8.2	Erreichbarkeit.....	131
8.3	Umsteigehäufigkeiten	134
8.3.1	Umsteigehäufigkeiten in der Stadt Augsburg	135
8.3.2	Umsteigehäufigkeiten in der Region	135
8.4	Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit	136
8.4.1	Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit in der Stadt.....	139
8.4.2	Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit in der Region.....	139
8.5	Bedienungsqualität.....	143
8.6	Bewertung des Status quo.....	144
9	Leitziele für den ÖPNV.....	146
9.1	Leitbild Mobilitätswende / Leitziele.....	147
9.2	Raumtypen und differenzierte Bedienstandards.....	149
9.3	Umsetzungsstrategie	151
9.4	Skalierbarkeit und Etappierung	154
10	Maßnahmenkonzeption	155
10.1	Hierarchisierung des Liniennetzes	156
10.1.1	Hierarchisierung in der Stadt Augsburg.....	157
10.1.2	Hierarchisierung in der Region.....	157
10.2	Maßnahmen für die Stadt Augsburg.....	159
10.2.1	Methodisches Vorgehen	159
10.2.2	Linien-ÖPNV im Stadtverkehr	163
10.2.3	Flexible Bedienformen im Stadtverkehr	176
10.3	Maßnahmen für die Landkreise.....	176
10.3.1	Methodisches Vorgehen	176
10.3.2	Linien-ÖPNV im Regionalverkehr	179
10.3.3	Flexible Bedienformen im Regionalverkehr	185
10.4	Maßnahmen für die Straßenbahn	189
10.4.1	Aus dem NVP 2015plus übernommene Netzerweiterungen	190
10.4.2	Zusätzliche Netzerweiterungen	191
10.5	Maßnahmen im Abend- und Nachtverkehr.....	191
10.6	Umwelt und Klimaschutz.....	194
11	Zielnetz	196
11.1	Zielnetz der Straßenbahn der Stadt Augsburg.....	196

11.2	Zielnetz im Busverkehr	199
11.2.1	Stadtbus.....	199
11.2.2	Regionalbus und flexible Bedienformen.....	201
11.3	Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs im Zielnetz.....	202
11.3.1	Verknüpfungspunkte der Stadt Augsburg im Zielnetz	202
11.3.2	Verknüpfungspunkte in der Region (Landkreise im AVV-Gebiet) im Zielnetz 203	
12	SPNV Regio-Schienen-Takt.....	206
12.1	Bilanzierung Ausführungsnetz 2015plus.....	207
12.2	Offene Planungen der BEG	209
12.3	Weitere Anforderungen des Verbundraumes AVV	209
13	Barrierefreiheit.....	210
13.1	Übersicht Mobilitätseinschränkungen und Definition Barrierefreiheit.....	210
13.2	Anforderungen an die Barrierefreiheit	211
13.2.1	Barrierefreiheit von Fahrzeugen.....	214
13.2.2	Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit	215
13.3	Bilanzierung des Status Quo.....	215
13.3.1	Status Quo Haltestellen.....	215
13.3.2	Status Quo Fahrzeuge	218
13.4	Priorisierung zur Herstellung der Barrierefreiheit.....	219
14	Ausblick.....	224
15	Anlagen.....	226

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Handlungsebenen und Leitziele auf dem Weg zur Mobilitätswende	13
Abbildung 2: Vorgehen zur Fortschreibung des NVP im AVV	14
Abbildung 3: Ausschnitt aus der Strukturkarte	22
Abbildung 4: Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung nach Teilräumen und Reisezweck ...	38
Abbildung 5: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Wohnort.....	39
Abbildung 6: Reiseweiten-Verteilung nach Raumtyp im ÖV	40
Abbildung 7: Einwohnerverteilung in der Stadt Augsburg	46
Abbildung 8: Einwohnerverteilung AVV-Landkreise gemäß Zensus 2022.....	47
Abbildung 9: Wanderungssalden im Verbundgebiet des AVV im Zeitraum 2016-2021	48
Abbildung 10: Bevölkerung nach Altersgruppen im Verbundgebiet des AVV.....	49
Abbildung 11: Struktur der Pendlerströme im AVV-Gebiet	50
Abbildung 12: Zielorte der Gemeinde-Auspendler im AVV-Gebiet.....	50
Abbildung 13: Pendlerstrukturen der Stadt Augsburg	51
Abbildung 14: Pendlerstrukturen in den Speckgürtel-Gemeinden im AVV-Gebiet	51
Abbildung 15: Pendlerstrukturen außerhalb des Agglomerationsraums im AVV-Gebiet	52
Abbildung 16: Pendlerverflechtungen der Auspendler im AVV-Gebiet und der Umgebung (Darstellung ab 40 Pendelnden)	54
Abbildung 17: Pendlerverflechtungen der Einpendler im AVV-Gebiet und Umgebung (Darstellung ab 40 Pendelnden)	54
Abbildung 18: Übersichtskarte des SPNV-Netzes im AVV-Gebiet.....	58
Abbildung 19: Streckennetz der Straßenbahnlinien in Augsburg im Bestand	60
Abbildung 20: Stadtbusnetz im Bestand	65
Abbildung 21: Regionalbusnetz im Bestand	66
Abbildung 22: Nachtbusnetz im gesamten AVV-Gebiet.....	68
Abbildung 23: Entwicklung der Fahrgast- und Fahrzeugfahrtenzahlen im Jahr 2024 im AktiVVo-Gebiet.....	70
Abbildung 24: Bediengebiete des AktiVVo.....	72
Abbildung 25: Bediengebiet des swaxi in Augsburg.....	73
Abbildung 26: Verknüpfungspunkte der Stadt Augsburg im Bestand	79
Abbildung 27: Verknüpfungspunkte in der Region im Bestand	80
Abbildung 28: Fahrgastnachfrage im Stadtverkehr	96
Abbildung 29: Einwohnerdichte AVV (2018)	98
Abbildung 30: Arbeitsplatzdichte AVV (2018)	99
Abbildung 31: Verteilung und Dichte der Points of Interest im AVV-Gebiet für die Region und die Stadt Augsburg (Heat Map).....	100
Abbildung 32: Identifikation der Hauptverkehrsziele (Top-15-Ziele).....	101
Abbildung 33: Reisezeitvergleich ÖV/MIV: St. Ulrich - Dom, Stadt Augsburg	102
Abbildung 34: Reisezeitvergleich ÖV/MIV: Wertingen.....	102
Abbildung 35: Einwohnerdichte pro bewohnte Fläche in der Stadt Augsburg	106

Abbildung 36: Schulstandorte.....	110
Abbildung 37: Zentrenkonzept der Stadt Augsburg	115
Abbildung 38: Mindestbedienstandard der Straßenbahnachsen	116
Abbildung 39: Einzugsradien aus der Leitlinie zur Erstellung von NVPs in Bayern	120
Abbildung 40: Genz- und Richtwerte – Erreichbarkeit übergeordneter Orte	121
Abbildung 41: Maximale Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge nach der Leitlinie für NVPs	122
Abbildung 42: Mindestbedienstandard im Regionalverkehr	123
Abbildung 43: Haltestelleneinzugsbereiche in der Stadt Augsburg nach Verkehrsmitteln und Siedlungsfläche (mit folgenden Radien: zentrale städtische Funktion: 300 m, dichte und mittlere Bebauung: 400 m, lockere Bebauung: 600 m; Hinweis: Darstellung von AST-Haltestellen unter Verkehrsmittel Bus)	129
Abbildung 44: Haltestelleneinzugsbereiche im AVV-Gebiet in der Region nach Verkehrsmitteln und Siedlungsfläche (mit folgenden Radien: Stadtumland: 400 m, äußere Verdichtungszone Unter-/Mittelzentrum: 600 m, Gemeinde/Ort: 1.000 m)	131
Abbildung 45: Erreichbarkeit des Augsburger Stadtzentrums (Reisezeit)	132
Abbildung 46: Regionale Erreichbarkeit des Augsburger Hauptbahnhofes durch den ÖPNV.....	133
Abbildung 47: Entwicklung des ÖPNV-Angebots der Nachfrage und der Einwohnerzahlen im AVV-Gebiet 2012 bis 2019.....	134
Abbildung 48: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (werktags).....	137
Abbildung 49: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot am Abend (werktags)	137
Abbildung 50: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (samstags)	138
Abbildung 51: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (sonn- und feiertags)	139
Abbildung 52: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (werktags 6-19 Uhr)	140
Abbildung 53: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet am Abend (werktags 19-23 Uhr).....	141
Abbildung 54: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (samstags 6-19 Uhr)	142
Abbildung 55: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (sonn- und feiertags 6-19 Uhr).....	142
Abbildung 56: Arbeitspakete zur Erstellung des NVP	156
Abbildung 57: Leitziele der Mobilitätswende	156
Abbildung 58: Linienhierarchisierung in der Region.....	158
Abbildung 59: Festlegung von Untersuchungskorridoren.....	160
Abbildung 60: Entwicklung der Linienvarianten und deren Prüfung anhand von Prüfkriterien mithilfe des VISUM-Verkehrsmodells.....	160
Abbildung 61: Untersuchungskorridore (Cluster) der Stadt Augsburg	162
Abbildung 62: Cluster Ost Maßnahmenprüfung mit Kernmaßnahme	165
Abbildung 63: Erschließungslücken im Cluster Ost (Bus: 400 m, Straßenbahn: 500 m).....	167
Abbildung 64: Cluster Süd Maßnahmenprüfung	170

Abbildung 65: Erschließungslücken im Cluster Süd (Bus: 400 m, Straßenbahn: 500 m).....	171
Abbildung 66: Cluster West Maßnahmenprüfung mit empfohlenen Kernmaßnahmen.....	174
Abbildung 67: Erschließungslücken im Cluster West (Bus: 400 m, Straßenbahn: 500 m).....	175
Abbildung 68: Achsenkonzept im Regionalbus AVV – Prüfkriterien.....	177
Abbildung 69: Erwartungswerte für die mittlere Besetzung der Fahrzeuge.....	178
Abbildung 70: Achsenkonzept im Regionalbus AVV – Zielnetz.....	179
Abbildung 71: Achsenkonzept im Landkreis Augsburg – Zielnetz.....	180
Abbildung 72: Achsenkonzept im Landkreis Aichach-Friedberg – Zielnetz.....	182
Abbildung 73: Achsenkonzept im Landkreis Dillingen a.d.Donau (Altlandkreis Wertingen) – Zielnetz.....	184
Abbildung 74: Geplante On-Demand-Gebiete (AktiVVo) in der Region	186
Abbildung 75: Geschätzte Anzahl Fahrzeuge je Gebiet im Basisszenario	188
Abbildung 76: Geschätzte Anzahl Fahrzeuge je Gebiet im Aufwuchsszenario	189
Abbildung 77: Veränderung des Mobilitätsverhaltens am Wochenende	192
Abbildung 78: Zielnetz der Straßenbahn.....	198
Abbildung 79: Zielnetz der Stadt Augsburg ohne Priorisierung der Maßnahmen (ohne Darstellung der zu überplanenden Linien 29, 30 und 31 im Rahmen der Einführung der neuen grünen Linie).....	200
Abbildung 80: Zielnetz Regionalbusverkehr mit On-Demand-Gebieten	201
Abbildung 81: Verknüpfungspunkte in der Stadt (Zielnetz).....	203
Abbildung 82: Verknüpfungspunkte in der Region (Zielnetz)	205
Abbildung 83: Barrierefreiheit an bestehenden Haltesteigen im AVV-Gebiet gesamt im Bestand.....	217
Abbildung 84: Barrierefreiheit an bestehenden Haltestellen im AVV-Gebiet gesamt im Zielnetz	218
Abbildung 85: Kriterien zur Prioritätenbildung beim Haltestellenausbau.....	220
Abbildung 86: Steige pro Stufe.....	223

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stufen der Zentralen Orte.....	20
Tabelle 2: Anzahl der Beschäftigten 2019 und 2024	26
Tabelle 3: Verkehrsmittelwahl nach Raumtyp.....	40
Tabelle 4: Einwohnerzahlen im AVV-Gebiet	45
Tabelle 5: Einwohnerentwicklung im Verbundgebiet des AVV	47
Tabelle 6: Pendlerverflechtungen im Agglomerationsraum Augsburg.....	53
Tabelle 7: Aktuelles SPNV-Angebot	56
Tabelle 8: Straßenbahnlinien und -funktionen.....	59
Tabelle 9: Mindest-Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Augsburg	61
Tabelle 10: Takt der Straßenbahn nach Verkehrstag und Tageszeit.....	61
Tabelle 11: Busse in der Stadt Augsburg.....	62
Tabelle 12: Nachtbuslinien der Stadt Augsburg.....	67
Tabelle 13: Nachtbuslinien im Regionalverkehr des AVV	67
Tabelle 14: Übersicht der AST-Linien im AVV-Gebiet, Stand 2024	74
Tabelle 15: Methodisches Vorgehen zur Bewertung der Verknüpfungspunkte.....	77
Tabelle 16: Kategorisierung der Verknüpfungspunkte.....	78
Tabelle 17: Übersicht P&R-Anlagen in der Stadt Augsburg	81
Tabelle 18: P&R-Anlagen im AVV-Gebiet.....	81
Tabelle 19: Umsetzungsanalyse der Maßnahmen des NVP 2015plus; Rbu = Rufbus	83
Tabelle 20: Umgesetzte Maßnahmen des NVP 2015plus in der Stadt Augsburg..	87
Tabelle 21: Nicht umgesetzte Maßnahmen des NVP 2015plus in der Stadt Augsburg	88
Tabelle 22: Umgesetzte Maßnahmen des NVP 2015plus im Landkreis Augsburg	88
Tabelle 23: Umgesetzte Maßnahmen des NVP 2015plus im Landkreis Aichach-Friedberg.....	90
Tabelle 24: Maßnahmen des NVP 2015plus mit Fortbestand im Landkreis Augsburg	91
Tabelle 25: Maßnahmen des NVP 2015plus mit Fortbestand im Landkreis Dillingen a.d.Donau	91
Tabelle 26: Maßnahmen des NVP 2015plus mit Fortbestand im Landkreis Aichach-Friedberg.....	92
Tabelle 27: Maßnahmen des NVP 2015plus mit Fortbestand für alle Landkreise.	92
Tabelle 28: Maßnahmen des NVP 2015plus ohne Fortbestand im Landkreis Augsburg.....	92
Tabelle 29: Maßnahmen des NVP 2015plus ohne Fortbestand im Landkreis Aichach-Friedberg	93
Tabelle 30: Maßnahmen des NVP 2015plus ohne Fortbestand im Landkreis Dillingen a.d.Donau	93
Tabelle 31: Prognostizierte Einwohnerentwicklung für das Verbundgebiet des AVV	104

Tabelle 32: Einwohnerzahlen und -dichte pro Stadtteil in der Stadt Augsburg ..	105
Tabelle 33: Bevölkerungsstruktur im Speckgürtel von Augsburg.....	107
Tabelle 34: Bevölkerungsstruktur im ländlichen Raum des AVV-Gebietes	107
Tabelle 35: Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle	115
Tabelle 36: Haltestellenausstattung in der Stadt Augsburg und dem AVV-Gebiet	126
Tabelle 37: Mobilitätswende im AVV-Gebiet.....	150
Tabelle 38: Modal Split Abschätzung	177
Tabelle 39: Anzahl von Wegen und daraus abgeleitete Besetzung des Fahrzeuges	178
Tabelle 40: Merkmale AktiVVo	186
Tabelle 41: Minimale Bedienzeiten.....	187
Tabelle 42: Maximale Bedienzeiten.....	187
Tabelle 43: Schätzung der Kosten je On-Demand-Gebiet.....	189
Tabelle 44: Aus dem NVP 2015plus übernommene Netzerweiterungen – ehem. Ausführungsnetz	190
Tabelle 45: Aus dem NVP 2015 übernommene Netzerweiterungen – ehem. Zielnetz	191
Tabelle 46: Zusätzliche Netzerweiterungen.....	191
Tabelle 47: Nachtbusverkehre der Stadt Augsburg.....	192
Tabelle 48: Nachtbusverkehre des AVV in der Region.....	193
Tabelle 49: In das Zielnetz übernommene Maßnahmen des Ausführungsnetzes	197
Tabelle 50: In das Zielnetz übernommene Maßnahmen des Zielnetzes	197
Tabelle 51: Erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2006-2011 (Teil 1).....	207
Tabelle 52: Erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2006-2011 (Teil 2).....	208
Tabelle 53: Barrierefreiheit an bestehenden Haltesteigen im Straßenbahnnetz.	216
Tabelle 54: Barrierefreiheit an bestehenden Haltesteigen im Busnetz.....	216
Tabelle 55: Übersetzung des Kriteriums Ein-/Aussteiger in Anzahl Einwohner im Einzugsbereich	221
Tabelle 56: Stufen der Priorisierung	222

Abkürzungsverzeichnis

AMP	Augsburger Mobilitätsplan
AST	Anruf-Sammel-Taxi
AVV	Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund
BauGB	Baugesetzbuch
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BBG	Behindertengleichstellungsgesetz
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft
BOKraftverkehr	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CVD	Clean Vehicle Directive
DFI	Dynamische Fahrtgastinformation
EBA	Eisenbahn- Bundesamt
GVG	Gersthofener Verkehrsgesellschaft
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	integraler Taktfahrplan
KSG	Klimaschutzgesetz
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LKW	Lastkraftwagen
MIV	motorisierter Individualverkehr
MTBA	Augsburger Mobilitäts- und Tiefbauamt
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	öffentliche Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
PBEfG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
POI	Points of Interest
RST	Regio-Schienen-Takt
Saub Fahrzeug	
BeschG	Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
SVZ	Schwachverkehrszeit
swa	Stadtwerke Augsburg
THG	Treibhausgas
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

1 Einleitung

- Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) wurde durch ein **Beraterkonsortium** von nbsw nahverkehrsberatung PG, PB Consult GmbH und spiekermann ingenieure gmbh **in Abstimmung** mit der Verwaltung, dem AVV und den swa auf Basis vielfältiger Daten- und Planungsgrundlagen erstellt.
- Zur Erreichung von Klimaschutz- und Verkehrsverlagerungsziele ist eine **strategische Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes** nötig. Dafür wurden 3 **Leitziele** verfolgt: Verkehrsverlagerung zum ÖPNV, flächendeckende Basisversorgung und intermodale Verknüpfung. Aus diesen Leitzielen leiten sich konkrete Planungsleitsätze ab.
- Der Planungsprozess gliederte sich in mehrere **Arbeitsschritte**: eine Bestandsaufnahme, Raum- und Verkehrsanalyse, die Definition eines Anforderungsprofils, die Entwicklung von Maßnahmenkonzepten sowie deren fachliche Bewertung.
- Es werden die **gesetzlichen Rahmenbedingungen** für die Erstellung des Nahverkehrsplans erläutert und deren Bedeutung für die kommunale und regionale Verkehrsplanung aufgezeigt.
- Grundlage der Planung bildeten verschiedene **übergeordnete Konzepte und Planwerke**.
- Die Erstellung des NVP wurde von einem umfassenden **Beteiligungsprozess** begleitet. Zudem fand ein formelles **Anhörungsverfahren** statt.

1.1 Anlass

Der letzte Nahverkehrsplan (NVP) des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbundes (AVV) wurde im März 2015 beschlossen, mit einer Gültigkeit ab 01.04.2015.

Anlass für die Fortschreibung des NVP ist der Wunsch der Aufgabenträger, das ÖPNV-Angebot ab 2025 weiterzuentwickeln. Die Stadt Augsburg sowie die Landkreise Augsburg, Aichach-Friedberg und Dillingen a.d.Donau (Gebiet der Stadt Wertingen und der Gemeinden Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach sowie Zusamaltheim) beauftragten daher im Sommer 2021 die gutachterliche Begleitung des Aufstellungsprozesses durch das Beraterkonsortium bestehend aus nbsw nahverkehrsberatung PG, PB Consult GmbH und spiekermann ingenieure gmbh.

Der neue NVP soll ein Planwerk sein, das den Erfordernissen der Verkehrswende, des Klimaschutzes sowie der Finanzierbarkeit Rechnung trägt. Im Rahmen der Fortschreibung soll der Schwerpunkt darauf liegen, die Stadt-Umland-Verknüpfung des Verbundraumes weiter zu stärken. Hierzu sollen die bestehenden Verkehrsangebote weiterentwickelt und konkrete Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV aufgezeigt werden.

Die vorliegende Fortschreibung basiert auf gutachterlicher Tätigkeit, die in enger Abstimmung mit den Vertreter*innen der Stadt- und Kreisverwaltungen, der Stadtverwaltung sowie dem AVV und den Stadtwerken Augsburg (swa) als beauftragte Stellen für den Regional- bzw. Stadtbusverkehr erbracht wurde und sich auf die Auswertung verschiedener Quellen stützen kann:

- Analyse relevanter Rahmenpläne, von Nahverkehrs- und Mobilitätskonzepten sowie Eingaben der Gemeinden
- Wünsche und Anregungen zur zukünftigen Entwicklung des ÖPNV seitens der zuständigen Aufgabenträger
- Aktuelle Inanspruchnahme des Regional- und Stadtbus-Angebotes durch Auswertung der Fahrgastzahlen auf Basis automatischer Fahrgastzählensysteme von AVV und swa
- Wünsche und Anregungen der Bevölkerung im Rahmen einer vierwöchigen Bürgerbeteiligung mit 3.131 Teilnehmenden aus 141 Gemeinden

- Potenzialanalyse für den ÖPNV auf Grundlage des Augsburger Verkehrsmodells für den städtischen Raum und anhand gutachterlicher Werkzeuge für die Landkreise des AVV

Die gewonnenen Informationen haben Eingang gefunden in die Definition des Zielnetzes, welches die Bestandsverkehre weiterentwickelt zu einem Kernnetz im Stadt-Umland- sowie Regionalverkehr, ergänzt um ein flächendeckendes On-Demand-Angebot in der Region (AktiVVo). Die Entwicklung des Zielnetzes im Busverkehr basiert dabei auf der sukzessiven Umsetzung von Einzelmaßnahmen, die in Liniensteckbriefen abgebildet und priorisiert sind.

1.2 Zielsetzung für den ÖPNV

Die Novelle des Klimaschutzgesetzes (KSG), welche am 31.08.2021 in Kraft trat, verschärft die Klimaschutzvorgaben und setzt das Ziel der bundesweiten Treibhausgasneutralität bis 2045 fest. Der Verkehrssektor in Deutschland muss seine Emissionen von 2019 bis 2030 um knapp 50 % reduzieren. Da dies durch die Dekarbonisierung des PKW- und LKW-Verkehrs (**Antriebswende**) nicht allein möglich ist, ist auch eine massive Verlagerung hin zu umweltfreundlicheren Fortbewegungsarten erforderlich (**Mobilitätswende**).

Im Zuge dessen beschloss die Verkehrsministerkonferenz am 29.06.2021 die **Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030** im Vergleich zu 2019. Das bayerische Verkehrsministerium entwickelte daraufhin die „ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat“, die am 08.12.2022 vorgestellt wurde und sich ebenfalls zu diesem Ziel bekennt.

Bereits am 20.09.2021 unterstützten 115 deutsche Städte, Landkreise und Verkehrsverbände dieses Ziel in einem **gemeinsamen Positionspapier**, darunter auch der Augsburger Verkehrsverbund sowie die Stadt Augsburg und die Landkreise Augsburg, Aichach-Friedberg und Dillingen an der Donau. Die Kommunen betonen im Positionspapier die Bedeutung des ÖV für die Klimaziele, weisen jedoch auf rechtliche und finanzielle Herausforderungen hin.

Auch der Nahverkehrsraum Augsburg muss daher zur Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV beitragen, um die gesetzlichen Emissionsreduktionsziele zu erreichen. Dies muss noch in der Gültigkeitsperiode dieses AVV-Nahverkehrsplans umgesetzt werden.

Durch die Verlagerung erheblicher Anteile des MIV werden neben der Verringerung von Treibhausgasemissionen auch weitere wichtige Umweltziele erreicht, wie die Reduktion von **Lärmbelastung** und gesundheitsschädlichem **Schadstoffausstoß**. Weniger MIV trägt zudem zu einer Reduktion des verkehrsbedingten **Flächenbedarfes** bei. Darüber hinaus leistet eine Verringerung des MIV einen Beitrag zur **Reduktion von Unfällen**, sodass der **Verkehr sicherer** wird.

Im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr (MIV) ermöglicht der ÖPNV mit sozialverträglichen Tarifen und barrierefreier Gestaltung **allen Einwohner*innen**, unabhängig von Alter, Führerschein- oder Fahrzeugbesitz, eine **gleichwertige Nutzung**. Dadurch bleibt die Mobilität auch für diejenigen erhalten, die nicht selbst Auto fahren können oder wollen.

Zur Erreichung der genannten Klimaschutz- und Verkehrsverlagerungsziele ist ein **umfangreicher ÖPNV-Angebotsausbau** unabdingbar. Dabei sollte es sich nicht um eine „**Gießkannenplanung**“, sondern um eine strategische Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsnetzes handeln. Daneben darf die Wirtschaftlichkeit der Angebotsleistungen nicht von vornherein limitierender Faktor sein, wird aber im Rahmen der Maßnahmenentwicklung durch die Ausarbeitung von unterschiedlichen Szenarien in Abhängigkeit der jeweiligen wirtschaftlichen Ausgangslage berücksichtigt.

Der Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund verfolgt daher folgende Leitziele im Rahmen

der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (siehe Abbildung 1):

- Leitziel A: Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV
- Leitziel B: Flächendeckende Basisversorgung (sofern hinreichendes ÖPNV-Potenzial vorhanden ist)
- Leitziel C: Intermodale Verknüpfung

Somit soll sich am Bedarf gemäß ÖPNVG orientiert werden und **Korridore** bzw. **Achsen** mit hohen (Verlagerungs-)Potenzialen identifiziert und priorisiert werden. Diese sind für das **Leitziel A** besonders relevant. Solche (teilweise noch unzureichend genutzten) **ÖPNV-Verlagerungspotenziale gibt es ganz besonders in Randbereichen von Verdichtungsräumen**. Um diese attraktiv zu gestalten, sind Brüche im Angebot an Stadt- und Kreisgrenzen zu beseitigen.

Ebenfalls gemäß ÖPNVG ist eine sinnvolle **Abstufung** von Bedienstandards anzuwenden, bei der räumlich und zeitlich differenziert wird. Hier findet sich das **Leitziel B** wieder. Dabei ist anzumerken, dass **Stundentakte** ein Mindeststandard und **kein attraktives ÖPNV-Angebot** darstellen. Diese können gegebenenfalls auch durch den Einsatz von Bedarfsverkehren erreicht werden.

Räume, welche aufgrund ihres geringen Nachfragepotenzials nicht oder nur schwer durchgängig mit dem ÖPNV erschlossen werden können, sollen durch ein Angebot intermodaler Verknüpfungen (**Leitziel C**) besser an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Durch die optimale **Vernetzung** der Verkehrsmittel sollen Synergien genutzt werden und bestimmte Wegstrecken für Personen ohne eigenes Auto erleichtert werden.

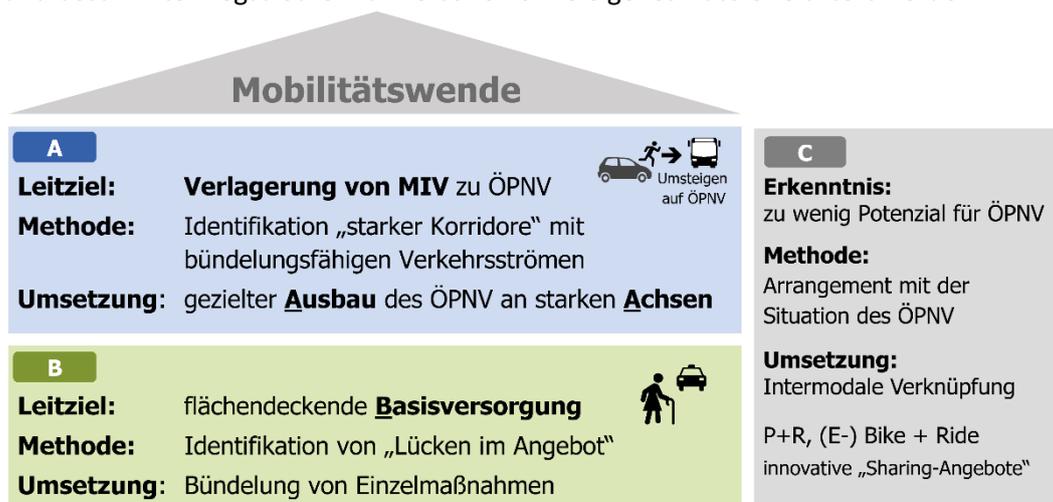


Abbildung 1: Handlungsebenen und Leitziele auf dem Weg zur Mobilitätswende

1.3 Inhalt und Arbeitsschritte



Abbildung 2: Vorgehen zur Fortschreibung des NVP im AVV

Der vorliegende Nahverkehrsplan orientiert sich inhaltlich an der Leistungsbeschreibung der Auftraggeber und in seiner Form und Gliederung an seiner Vorgängerversion „2015plus“ (siehe Abbildung 2). Dies bedeutet, dass zunächst eine Bestandsaufnahme des ÖPNV-Netztes durchgeführt wird. Dabei werden das Verkehrsangebot, das unter anderem Linien, Fahrpläne und Einsatzpläne umfasst, sowie das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten und relevante Rahmenbedingungen, wie infrastrukturelle und geografische Elemente als umfangreiche Planungsgrundlagen zusammengetragen (s. Kapitel 2 und 3). Zusätzlich wird auf Basis des Verkehrsmodells der Stadt Augsburg das aktuelle und zukünftige Nachfragepotenzial des ÖPNV abgeschätzt (s. Kapitel 5). Prognosen zur zukünftigen Entwicklung im Nahverkehrsraum und deren Auswirkungen auf den ÖPNV werden ebenfalls dargestellt (s. Kapitel 6)

Im weiteren Verlauf erfolgt eine Analyse der Stärken und Schwächen des Nahverkehrsraums. Dabei wird zunächst eine Erfolgskontrolle des Nahverkehrsplans „2015plus“, der darin festgelegten Anforderungen und Ziele durchgeführt (s. Kapitel 0). Darüber hinaus wird in Zusammenarbeit mit verschiedenen Arbeitskreisen und durch Rückkopplung mit Aufgaben- und politischen Entscheidungsträgern ein Anforderungsprofil für den zukünftigen ÖPNV erarbeitet, welches Ziele wie ausreichende Verkehrsbedienung, gleichwertige Lebensverhältnisse, attraktive Verknüpfungen, Barrierefreiheit, Wirtschaftlichkeit, die Umsetzung der Clean Vehicle Directive (CVD) und weitere Aspekte spezifiziert (s. Kapitel 0). Auf dieser Grundlage wird das aktuelle Verkehrsangebot analysiert, bewertet und eingeordnet, wobei Engpässe und Chancen identifiziert und dargelegt werden.

Aus dieser Analyse gehen Lösungsvorschläge hervor, welche zu Maßnahmenkonzepten weiterentwickelt werden (s. Kapitel 10). Diese Konzepte dienen der Erreichung der im Anforderungsprofil definierten Ziele und umfassen unter anderem Vorgaben zur ausreichenden Verkehrsbedienung, eine Priorisierung zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV sowie die Überplanung des Liniennetzes mit einer Hierarchisierung. Dabei werden auch die durchgeführten Beteiligungsverfahren berücksichtigt (s. Kapitel 1.7). Die Maßnahmen werden in Liniensteckbriefen dokumentiert, damit diese bei zukünftigen Ausschreibungs- und Vergabeverfahren aufgegriffen werden können.

Anhand von Prüfkriterien werden die für alle Aufgabenträger entwickelten Maßnahmen einander gegenübergestellt. Die Bewertung ermöglicht eine Einordnung der verschiedenen Maßnahmen und führt zu einer empfohlenen Priorisierung der Umsetzung.

Diese Arbeitsschritte lassen sich in den Planungs- und Beschlussprozess mit folgendem Zeitablauf eingliedern:

- Planungsgrundlage:
 - Beschluss des Anforderungsprofils in gemeinsamer Ausschusssitzung am **xx.xx.xxxx**
 - Definition der zu untersuchenden Planfälle
- Ausarbeitung und Beschluss der Planfälle:
 - Ausarbeitung bis **xxxx**
 - Diskussion in Arbeitskreisen und in der Projektgruppe
 - Beschluss in Ausschüssen der Gebietskörperschaften (**xxxx – xxxx**)
- Berichtsentwurf und Anhörungsverfahren:
 - Erarbeitung des Berichtsentwurfs
 - Durchführung des Anhörungsverfahrens (**xxxx – xxxx**)
- Beschluss und Inkrafttreten:
 - Beschlussfassung in den Kreistagen und im Stadtrat (**xxxx**)
 - Inkrafttreten am **xx.xx.xxxx**

Zudem ist festzuhalten, dass der Nahverkehrsplan kein unveränderliches Dokument ist, sondern aufgrund aktueller Entwicklungen aktualisiert werden kann bzw. bei entsprechender Signifikanz aktualisiert werden sollte.

1.4 Grundlagen

Als Datengrundlagen für die Erarbeitung des vorliegenden Nahverkehrsplanes wurden insbesondere folgende Quellen herangezogen:

- **Verordnung (EG) Nr. 1370/2007** über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
- **Personenbeförderungsgesetz PBefG** (novelliert 2013)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (**BayÖPNVG**)
- **SaubFahrzeugBeschG** (Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 = Clean Vehicle Directive; kurz: CVD)
- **Leitlinie zur Nahverkehrsplanung** (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie)
- **ÖPNV-Strategie 2030** für den Freistaat Bayern (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie)
- **Regionalplan** der Region Augsburg (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie)
- **Landesentwicklungsprogramm** (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie)
- **Flächennutzungsplan** der Stadt Augsburg (1995, zuletzt angepasst 2024)
- Wichtige **Siedlungs- und Gewerbeflächenplanungen** des Stadtplanungsamtes Augsburg (mit Umsetzungszeithorizont bis Dezember 2028)
- Informationen zu **aktuellen Planungen im SPNV** durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)
- Bayerisches Landesamt für Statistik: **Zensus 2022** Bevölkerungsstatistik
- Bayerisches Landesamt für Statistik: **Einwohnerzahlen** (2023)
- Bundesagentur für Arbeit – **sozialversicherungspflichtig Beschäftigte** (2023)
- Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit: **Luftreinhalteplan/Aktionsplan** für die Stadt Augsburg mit Einbeziehung der Umlandgemeinden
- Gesamtverkehrsplan/Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Augsburg
- Lärminderungsplan der Stadt Augsburg
- **Masterplan nachhaltige und emissionsfreie Mobilität** für die Stadt Augsburg (2018)
- **Stadtentwicklungskonzept** Augsburg (2020)

- **Augsburger Mobilitätsplan** (in Aufstellung befindlich)
- **Klimaschutz 2030: Studie für ein Augsburger Klimaschutzprogramm** (2024)
- **Klimaschutzbericht** Stadt Augsburg (2024)
- **Mobilitätskonzept** Landkreis Augsburg (2022)
- **Fahrgastzahlen der Regionalbuslinien des AVV** (Zählzeiten 2022)
- **PTV-Visum-Netzmodell des AVV** (Stand 2019)

1.5 Rechtlicher Rahmen

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 durchzuführen.

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 Daseinsvorsorge** 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)**¹ 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 Vorschriften² 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.

1.6 Zu berücksichtigende Planwerke

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, 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

¹ gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

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

mit umweltfreundlicher Mobilität bzw. ÖPNV beschäftigen. Diese stehen in ihrer Gesamtheit im Zeichen des politisch gesetzten Klimaschutzziels, den **CO₂-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“ formuliert³.

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“ angesehen⁴ 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 Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sowie die Verbesserung der Stadt-/Umlandverbindungen. Die Vernetzung soll dabei durch alternative Bedienformen auf der letzten

³ 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

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

Meile erfolgen, womit gleichzeitig neue Zielgruppen zur Nutzung des ÖPNV-Angebotes erreicht werden sollen.

1.6.1 Landesentwicklungsprogramm Bayern

Der Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) der Bayerischen Staatsregierung, mit dem Stand 01.06.2023 (Bayerische Staatsregierung, 2023), definiert Festlegungen für die zukünftige räumliche Ordnung Bayerns. Aufgrund diverser (zukünftiger) Herausforderungen, wie beispielsweise der Klimawandel und demographische Entwicklungen, werden die Nutzungsansprüche an den Raum komplexer. Daher bedarf es Abstimmungen zwischen den verschiedenen Funktionen, um eine zukünftige räumliche Ordnung zu gestalten. Im vorliegenden Nahverkehrsplan soll der Fokus auf verkehrlichen Aspekten, insbesondere dem ÖPNV liegen, jedoch sollte die räumliche Ordnung stets ganzheitlich betrachtet werden.

Vision des LEP ist es, Zugang zu Arbeit, Bildung, Versorgung, Wohnraum und Erholung zu ermöglichen. Hierfür ist ein flächendeckendes leistungsfähiges Verkehrsnetz notwendig. Insbesondere die Anbindung des ländlichen Raumes ist von größerer Bedeutung. Es wird deutlich, dass zukünftige verkehrliche Entwicklungen dem Umweltverbund zugutekommen sollen. Für die Ermöglichung der Daseinsvorsorge wird daher insbesondere der ÖPNV als maßgeblich angesehen. ÖPNV ist immer auch ein Standortfaktor und daher für alle Funktionen des Raumes von Bedeutung. Ziel ist es daher, das vorhandene Verkehrsnetz zu erhalten und nachhaltig (mit ÖPNV) zu ergänzen. Der ÖPNV soll bedarfsgerecht gestaltet werden, so können auch flexible und neue Mobilitätsformen entwickelt werden, mit dem Ziel den Ansprüchen zu genügen. Weiterhin soll der ÖPNV barrierefrei gestaltet werden und die verschiedenen Verkehrsmittel enger verknüpft.

Zentrale Orte sind solche, die eine überörtliche Versorgungsfunktion übernehmen. Der LEP definiert dafür die in Tabelle 1 aufgeführten fünf Stufen von zentralen Orten (mit ihren Nah- bzw. Einzugsbereichen) mit aufgeführter Funktion und Erreichbarkeit.

Tabelle 1: Stufen der Zentralen Orte

Zentrale Orte	Versorgungsfunktion	Weiter Definitionsmerkmale	Zumutbare Erreichbarkeit (ÖPNV)
Grundzentren	Grundversorgung	Wird in Regionalplänen festgelegt	Flächendeckende Versorgung; 30 Minuten
Mittelzentren	Gehobener Bedarf		45 Minuten
Oberzentren	Spezialisierte höherer Bedarf		90 Minuten
Regionalzentren	Von überregionaler Bedeutung	Mehr als 100.000 Einwohner	-
Metropolen	Von landes- und bundesweiter Bedeutung	Kerne der Metropolregionen	-

Der jeweils übergeordnete Zentrale Ort erfüllt jedoch stets die ihm untergeordneten Funktionen. Dabei sind Doppel- oder Mehrfachorte möglich, in welchem Fall eine ÖPNV-Verbindung von besonderer Bedeutung ist. Durch die räumliche Bündelung der Versorgungsfunktionen in einem zentralen Ort wird eine Bündelung der ÖPNV-Nachfrage

erreicht, wodurch eine gute Erreichbarkeit sichergestellt werden kann. Zu den Versorgungsfunktionen zählen dabei Bildung, Soziales und Kultur, Wirtschaft und Verkehr. Im Gebiet des AVV zählt folgende Gemeinden zu den folgenden Kategorien der Zentralen Orte:

- Mittelzentren:
 - Landkreis Augsburg: Dinkelscherben mit Zusmarshausen, Gersthofen mit Langweid a. Lech, Königsbrunn, Meitingen, Schwabmünchen
 - Landkreis Aichach-Friedberg: Aichach, Friedberg
 - Landkreis Dillingen a.d.Donau: Wertingen
- Oberzentren: keine; angrenzend an das AVV-Gebiet: Dillingen a.d.Donau
- Regionalzentren: keine
- Metropolen: Stadt Augsburg

Des Weiteren definiert der LEP verschiedene Gebietskategorien:

- Ländlicher Raum
 - Allgemeiner ländlicher Raum
 - Ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen
- Verdichtungsraum

Die Räume sollen eng miteinander vernetzt sein, es soll jedoch eine eigenständige Entwicklung ermöglicht werden. Ziel ist daher im ländlichen Raum die Verkehrserschließung und Flächenbedienung mit dem ÖPNV, wodurch die Mobilitätsbedürfnisse gesichert werden können durch zeitlich flexible und bedarfsgerechte Bedienformen. In Verdichtungsräumen ist das Ziel das gesteigerte Verkehrsaufkommen umwelt- und gesundheitsverträglich zu gestalten. Daher soll der ÖPNV-Anteil, neben den weiteren Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, gesteigert werden. Bei Siedlungs- und Flächenentwicklungen soll des Weiteren der ÖPNV berücksichtigt werden, so sollen kompakte Siedlungen entstehen, bestehende Potenzialflächen genutzt werden und die ÖPNV-Anbindung berücksichtigt werden. Im AVV-Gebiet zeichnet sich bezüglich der verschiedenen Gebietskategorien folgendes Bild: Die Städte Augsburg (und Wertingen) sind von einem Verdichtungsraum umgeben, die Gebiete außerhalb dieses Verdichtungsraums sind (allgemeiner) ländlicher Raum.

Innerhalb des AVV-Gebietes gibt es auch Raum mit besonderem Handlungsbedarf. Dieser definiert sich durch einen Rückgang der Bevölkerung, insbesondere der Erwerbstätigen, die Abwanderung junger Menschen und eine damit einhergehende Alterung der Bevölkerung sowie einer schwierigen wirtschaftlichen Lage. Zentrale Orte in diesen Gebieten gelten auch als solche, wenn sie nur teilweise die Versorgungsfunktion erfüllen können. Das Ziel ist jedoch, die Funktion vollständig zu erfüllen. Daher sind diese Gebiete vorrangig zu entwickeln und auch bei der ÖPNV-Planung von Bedeutung. Folgende Gebiete im AVV-Gebiet sind als Räume mit besonderem Handlungsbedarf definiert:

- Landkreis Augsburg: Dinkelscherben, Ehingen, Emersacker, Gessertshausen Heretsried, Hiltenfingen, Kühenthal, Mittelneufnach, Oberottmarshausen, Scherstetten und Welden
- Landkreis Aichach-Friedberg: Baar (Schwabern), Hollenbach, Inchenhofen, Petersdorf und Steindorf
- Landkreis Dillingen a.d.Donau: Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach, Wertingen und Zusamaltheim

In der folgenden Abbildung 3 werden die genannten Aspekte kartographisch dargestellt.

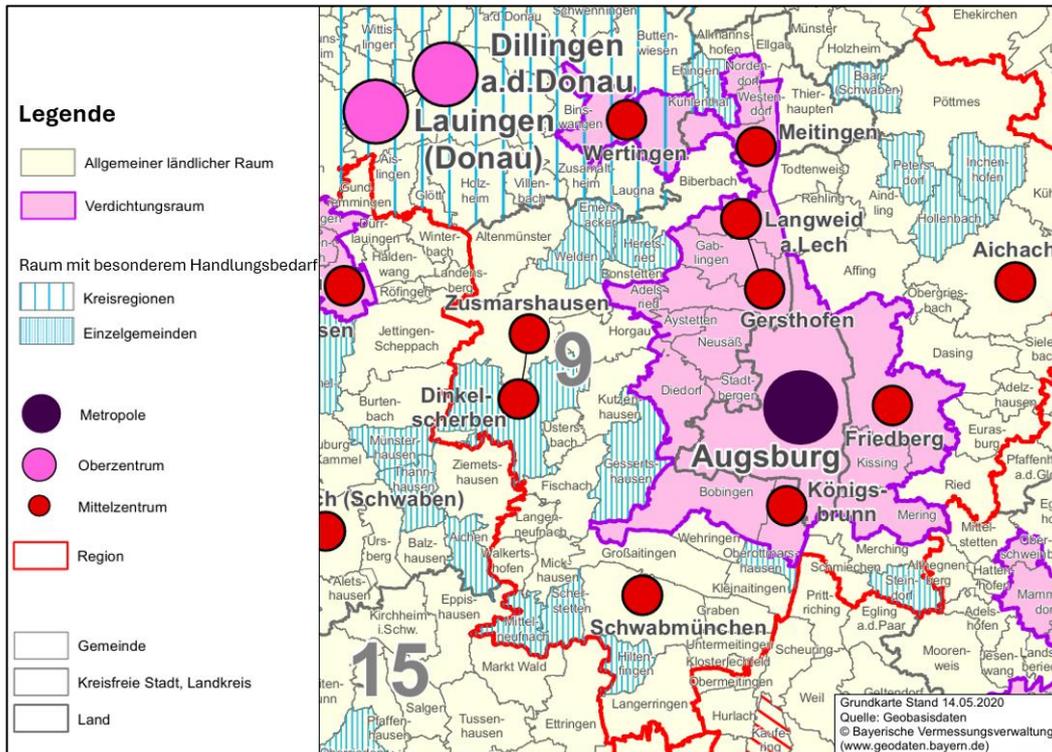


Abbildung 3: Ausschnitt aus der Strukturkarte

Quelle: bearbeitet nach LEP (Bayerische Staatsregierung, 2023)

1.6.2 Regionalplan

Das Landesentwicklungsprogramm (siehe Kapitel 1.6.1) mit seinen Festlegungen zur zukünftigen räumlichen Ordnung und Entwicklung von Bayern bildet die Grundlage für die Regionalpläne der 18 Planungsregionen. Jede der Regionen hat einen eigenen Regionalplan aufgestellt. Die Stadt Augsburg und die Landkreise Aichach-Friedberg, Augsburg, Dillingen a.d. Donau sowie der Landkreis Donau-Ries gehören zur Region 9. Der zugehörige Regionalplan wurde zuletzt im November 2007 vollständig aktualisiert. Die Ziele (Z) und Grundsätze (G) für die Regionalplanung im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs sind im Teil B, Abschnitt IV, Technische Infrastruktur, Ziffer 1.1 festgelegt.

- (Z): „Der öffentliche Personennahverkehr soll unter Beachtung des Gebots einer möglichst hohen Wirtschaftlichkeit zu einer vollwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgestaltet werden.“ (Regionaler Planungsverband Augsburg, 2024)
- (Z): „Im Nahverkehrsraum Augsburg soll der öffentliche Personennahverkehr entsprechend den Festsetzungen des Regionalen Nahverkehrsplans und des aus dem Gesamtverkehrsplan ausgegliederten und fortgeschriebenen Nahverkehrsplans der Stadt Augsburg weiter ausgebaut werden. Das Schienennetz als Grundgerüst des Öffentlichen Personennahverkehrs soll ergänzt und in seiner Leistungsfähigkeit gesteigert werden.“
- (G): „Die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Staudenbahn ist anzustreben.“
- (Z): „Die Möglichkeiten für eine kombinierte Nutzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln sollen ausgeweitet werden. Die Zugverbindungen zwischen Augsburg und München sollen auch nach Fertigstellung der ICE-Strecke München – Nürnberg quantitativ und qualitativ aufrechterhalten werden.“

- (Z): „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.“
- (G): „Auch die Verknüpfung mit anderen Nahverkehrsräumen ist anzustreben.“
- (Z): „Der Personennahverkehr auf der Schiene soll durch Aufnahme des Taktverkehrs entsprechend den Nahverkehrsplänen für den Raum Augsburg weiter ausgebaut werden. Die Verbindung aus allen Teilräumen der Region zum Oberzentrum Augsburg soll verbessert werden. Die Vertaktung soll auf den Schienenstrecken
 - Augsburg – Bobingen – Schwabmünchen / Klosterlechfeld
 - Augsburg – Mering / Geltendorf / Nannhofen
 - Augsburg – Friedberg – Aichach / Ingolstadt
 - Augsburg – Meitingen – Donauwörth
 - Augsburg – Gessertshausen – Dinkelscherben
 ausgebaut und die hierfür erforderliche Infrastruktur geschaffen werden. Die bestehenden Bahnhöfe und Zughalte sollen erhalten und zusätzliche Haltepunkte geschaffen werden.“
- (Z): „Auf die Einführung eines Regio-Schienen-Taktes und die Durchbindung der Linien über den Augsburger Hauptbahnhof hinaus soll hingewirkt werden.“

Es gilt, den ÖPNV als Alternative zum MIV zu etablieren, um Zentren mit Zentren und dem Verdichtungsraum zu verbinden. Durch einen höheren Anteil an ÖPNV finden Verbesserungen in der Stadt Augsburg statt, insbesondere in Bezug auf Lärm- und Luftbelastung. Um dem ÖPNV zu attraktiveren, können ÖPNV-Sonderspuren geschaffen werden in zentralen Orten der höheren Stufe, Umsteigepunkte wie Park+Ride (P+R) geschaffen werden, um den Umstieg auf die Straßenbahn an den Rändern der Stadt Augsburg zu erleichtern. Das Schienennetz selbst kann ausgebaut werden, um Verbindungen zum außerstädtischen Busnetz zu verbessern. Darüber hinaus kommt den Umsteigemöglichkeiten von der Bahn auf die Straßenbahn künftig besondere Bedeutung zu. Am Augsburger Hauptbahnhof entsteht die „Mobilitätsdrehscheibe“ für die Region, wodurch Umsteigezeiten reduziert werden.

Beim SPNV ist die gemeinsame Nutzung des Schienennetzes mit dem Fernverkehr oft hinderlich, daher ist ein Ausbau erforderlich sowie eine Kapazitätssteigerung und neue Haltestellen entlang Bahnlinien in der Region in Folge des Regio-Schientaktes. Die Aufrechterhaltung der Fernverkehrsstrecken ist erforderlich, um ein Umsteigen auf den MIV zu verhindern. Der SPNV muss durch Schnelligkeit und Komfort seine Attraktivität gegenüber dem MIV erhöhen.

Das ländliche Umland soll durch eine stärkere Verflechtung der zentralen Orte und der umliegenden Gemeinden besser durch den ÖPNV versorgt werden. Durch eine entsprechende Ausgestaltung sollen die Lebens- und Arbeitsbedingungen im ländlichen Raum verbessert werden. Dafür bedarf es einer engmaschigen Erschließung mit regelmäßigen und zuverlässigen Verbindungen, insbesondere durch den Busverkehr. Eine Verknüpfung mit benachbarten Nahverkehrsräumen, beispielsweise in den Großraum München, kann die Integration in einen größeren Wirtschafts- und Lebensraum fördern, was sich langfristig positiv auf die Region auswirken sollte.

1.6.3 Flächennutzungsplanung

Nach §1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) sind Gemeinden im deutschen Bundesgebiet dazu verpflichtet, Bauleitpläne aufzustellen, sobald es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Der Flächennutzungsplan wird nach §1 Abs. 2 BauGB als

vorbereitender Bauleitplan definiert. Dies bedeutet, dass ein Flächennutzungsplan (FNP) keine Rechtsverbindlichkeit besitzt, sondern lediglich vorbereitend für den Bebauungsplan erstellt wird. Der Flächennutzungsplan hat im Sinne des Gesetzgebers nur einen empfehlenden, vorbereitenden sowie visualisierenden Charakter. Im Gegensatz dazu stellt der Bebauungsplan nach § 30 Abs. 1 BauGB ein rechtsverbindliches Dokument dar. Hier unterscheidet der Gesetzgeber zwischen einem qualifizierten und einem einfachen Bebauungsplan. Ein qualifizierter Bebauungsplan liegt vor, „wenn eine Festsetzung über die Art und das Maß der Nutzung, die örtlichen Verkehrsflächen sowie die überbaubaren Grundstücksflächen vorhanden ist“ (§ 30 Abs. 1 BauGB). Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, ist das Bauvorhaben nur nach § 30 Abs. 3 BauGB sowie den § 34 und § 35 BauGB zulässig, was als einfacher Bebauungsplan bezeichnet wird.

Der Zusammenhang zwischen Nahverkehrsplan und Flächennutzungsplan sowie Bauleitplanung ist eng. Öffentlicher Personenverkehr und Infrastruktur sowie der Bau neuer Infrastruktur sind eng miteinander verzahnt. Vorschläge aus dem Nahverkehrsplan zur Um- und Neugestaltung von Einrichtungen des ÖPNV können nicht ohne bauliche Maßnahmen umgesetzt werden. Daraus ergibt sich für den Flächennutzungsplan eine entscheidende Rolle bei der Planung von Infrastrukturprojekten. Zusammen mit dem Nahverkehrsplan ist der Flächennutzungsplan das Werkzeug der öffentlichen Hand, um Bauland für Infrastrukturprojekte freizuhalten. Es kann somit Baugebiet vorgehalten werden, das zu einem späteren Zeitpunkt benötigt wird, sodass bereits vorhandene Planungen weiterhin Bestand haben. Da sich die Bauleitplanung, also der Bebauungsplan, aus dem Flächennutzungsplan ableiten muss, spielt dieser hier ebenfalls eine entscheidende Rolle. Um Bauprojekte rechtssicher zu gestalten und verbindlich bauen zu können, muss das Projekt in einem Bauleitplan aufgenommen werden. Erst durch die Aufnahme in den Bauleitplan kann mit der finalisierten Bauplanung begonnen werden, die zur Erstellung des neuen Projektes führt. Es ist wichtig, bei den Planungen im Nahverkehrsplan die im Flächennutzungsplan bereits vorhandenen Einträge zu berücksichtigen, um realitätsnah zu planen und eine Umsetzung nicht an örtlichen Gegebenheiten scheitern zu lassen.

Flächennutzungspläne visualisieren Bauflächen, Grünflächen, Freiflächen, Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen, Flächen für Gemeinbedarf und Verkehrsflächen.

Der Flächennutzungsplan für die Stadt Augsburg ist auf 1995 datiert, wobei fortlaufend Anpassungen vorgenommen wurden (zuletzt im Februar 2024). Vorbereitungen für eine Neuaufstellung sind aktuell in Arbeit.

Da die Bauleitplanung sich aus den Flächennutzungsplänen ableiten, sind im folgenden Abschnitt 1.6.4 und den Anlagen 1-7 relevante Projekte aufgeführt.

1.6.4 Bauleitplanung

Die Bauleitplanung, also der Bebauungsplan (BP) leitet sich aus dem Flächennutzungsplan (FNP) ab. Im Gegensatz zu einem Flächennutzungsplan stellt der Bebauungsplan nach § 30 Abs. 1 BauGB ein rechtsverbindliches Dokument dar. Hier unterscheidet der Gesetzgeber zwischen einem qualifizierten und einem einfachen Bebauungsplan. Ein qualifizierter Bebauungsplan liegt vor, „wenn eine Festsetzung über die Art und das Maß der Nutzung, die örtlichen Verkehrsflächen sowie die überbaubaren Grundstücksflächen vorhanden ist“ (§ 30 Abs. 1 BauGB). Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, ist das Bauvorhaben nur nach § 30 Abs. 3 BauGB sowie den § 34 und § 35 BauGB zulässig, was als einfacher Bebauungsplan bezeichnet wird. Um Bauprojekte rechtssicher zu gestalten und verbindlich bauen zu können, muss das Projekt in einem Bauleitplan aufgenommen werden. Erst durch die Aufnahme in den Bauleitplan kann mit der finalisierten Bauplanung begonnen werden, die zur Erstellung des neuen Projektes führt. Die Gewerbe- und Wohnbauflächenpotenziale sind für den NVP von Bedeutung, da eine Anbindung dieser Gebiete mit

dem ÖPNV sichergestellt werden soll. Die verschiedenen Planungen werden daher in der Maßnahmengestaltung berücksichtigt.

Planung zur Siedlungs- und Raumentwicklung in der Stadt Augsburg

Anlage 1 gibt einen Überblick über wichtige Gewerbeflächenpotenziale in der Stadt Augsburg mit mindestens fünf Hektar Fläche (Stand Juli 2022). Davon sind einige im FNP und zum Teil auch im BP verankert, sodass laut FNP insgesamt ca. 180 ha Gewerbeflächenpotenziale zur Verfügung stehen und ca. 99 ha weitere Flächen. Anlage 2 (Stand Juli 2022) bietet eine Übersicht über Neubauvorhaben im Stadtgebiet ab 100 Wohneinheiten. Diese sind unterteilt in kurz- (1-5 Jahre), mittel- (5-10 Jahre) und langfristig (ab 11 Jahre) realisierbar. Kurzfristig realisierbar sind ca. 118 ha Wohnbauflächenpotenziale; davon befinden sich einzelne Projekte im Bau, in der Aufstellung oder sind in Planung. Weiter 141 ha sind mittelfristig realisierbar und ca. 79 ha langfristig.

Der Bau des Innovationsparks ist ein zukunftsweisendes der Stadt Augsburg. Hier entsteht auf einer Fläche von insgesamt 70 Hektar mit ca. 19 Hektar Gewerbefläche einer der größten Innovationsparks in Europa. Der neue Park wird im Süden der Stadt Augsburg zwischen Universität und der Bundesstraße 17 geschaffen, in direkter Nähe zur Messe (mit dem Bahnhofstempel Messe). Weiterhin ist der Innovationspark durch die Straßenbahnlinie 3 angebunden, welche östlich des Gewerbeparks im Universitätsgelände verläuft. Im Rahmen der Nahverkehrsplanung soll die Anbindung des Innovationsparks an den ÖPNV künftig verbessert werden (siehe Kapitel 10.2.2).

Ein weiteres, fast abgeschlossenes, Bauprojekt ist die vollständige Erneuerung und Umgestaltung des Augsburger Hauptbahnhofes zu einer „Mobilitätsdrehscheibe“. Ziel ist eine leistungsstarke und barrierefreie Verknüpfung des städtischen Straßenbahnnetzes mit dem Regional- und Fernverkehr, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Weiterhin soll der umliegende Verkehr neu geordnet und das Bahnhofsumfeld aufgewertet werden. Teil davon ist eine unterirdische Straßenbahnhaltestelle, welche aktuell im Bau ist. Des Weiteren wurde der Hauptbahnhof barrierefrei umgebaut, verfügt über einen neuen Fußgängertunnel sowie eine neue unterirdische Wendeschleife für die Straßenbahn. Der Neubau der Straßenbahnlinie 5 vom Hauptbahnhof zum Uniklinikum Augsburg und die Umgestaltung der Linie 6 vom Hauptbahnhof nach Friedberg-West sowie die Neugestaltung des Königsplatzes sind als Einzelprojekt Teil der Maßnahme (für das Zielnetz der Straßenbahn siehe Kapitel 11.1). Teil der Umgestaltung des Hauptbahnhofes sind außerdem die ehemaligen Ladehöfe. Dort, auf dem früheren Umschlagsplatz zwischen Straße und Schiene der Deutschen Bahn AG, entsteht in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes ein neues Quartier. In den inneren Ladehöfen soll das neue Regionalbusterminal der Stadt Augsburg entstehen und somit eine bessere Erschließung des Umlandes an die Stadt garantieren. Der Bau des Terminals kann planmäßig frühestens Ende 2026 starten.

Für den Landkreis Augsburg, den Landkreis Aichach-Friedberg und den Landkreis Dillingen a.d. Donau sind Infrastrukturplanungen, die im Rahmen der Gemeindebeteiligung zum NVP abgefragt wurden, nach Gemeinden im Anhang des Berichtes aufgelistet (Anlage 3, Anlage 5, Anlage 7). Bekanntgegebene Haltestellenplanungen für den Landkreis Augsburg und den Landkreis Aichach-Friedberg sind in Anlage 4 und Anlage 6 nach Gemeinden aufgeführt. Gemeinden im Landkreis Dillingen a.d. Donau haben keine Bauvorhaben bekanntgegeben.

In den Landkreisen Aichach-Friedberg und Augsburg sind die Beschäftigtenzahlen zwischen 2019 und 2024 um 5,67 Prozent und 8,20 Prozent gestiegen. Im Landkreis Dillingen a.d. Donau stagnierten die Beschäftigtenzahlen, in der Stadt Augsburg sind die Beschäftigtenzahlen um 3,35 Prozent gestiegen (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Anzahl der Beschäftigten 2019 und 2024

Stadt/Landkreis	2019	2024
Aichach-Friedberg	37.086	39.189
Dillingen a.d.Donau	34.429	34.348
Landkreis Augsburg	77.553	83.916
Stadt Augsburg	147.489	152.430

1.6.5 Masterpläne

ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern

Um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen und CO₂ einzusparen als Beitrag der Erreichung der Klimaschutzziele, hat das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr 2022 eine ÖPNV-Strategie entwickelt. Das Leitbild umfasst das Ziel, den ÖPNV bayernweit zukunftsfähig zu gestalten, damit

- alle Menschen in Bayern vom ÖPNV profitieren.
- der Bayerische ÖPNV bundesweit Maßstäbe setzt.
- die Menschen in Bayern gern mit dem ÖPNV fahren.
- der ÖPNV in Bayern nachhaltig, sicher, komfortabel und zuverlässig ist.
- Der ÖPNV in Bayern klimaschonend, digital und vernetzt ist.
- Angebotsausbau und Vernetzung für einen flächendeckenden ÖPNV im ländlichen Raum und für genügend Kapazitäten in den Ballungsräumen sorgen.
- Der Tarif einfach und attraktiv, der Vertrieb fahrgastorientiert und die Informationen vor und während der Reise präzise und zielführend sind.
- Innovationen, eine moderne Organisation und effektive Finanzierung zu einem bayernweitern ÖPNV der Spitzenklasse beitragen.
- sich die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis zum Jahr 2030 gegenüber 2019 verdoppeln.

Diese sollen durch folgende sechs Handlungsfelder erreicht werden:

- **Infrastruktur und Fahrzeuge**
Die Attraktivität hängt vom Ausbau der Infrastruktur und der Vorhaltung einer genügenden Fahrzeugflotte, welche mit postfossilen Antriebsmethoden ausgestattet sein sollte, ab. Außerdem ist die Barrierefreiheit des ÖPNV maßgeblich, damit der ÖPNV für alle nutzbar und profitabel ist.
- **Angebot und Vernetzung**
Durch den Ausbau eines effizienten und regional eingebetteten Angebotes mit Vernetzungen wird der ÖPNV attraktiver. Dabei spielen die Abstimmung von Fahrplänen aufeinander, die Kapazität, der Komfort und die Sicherheit eine bedeutende Rolle. Weiterhin sollten Siedlungs- und ÖPNV-Entwicklungen aufeinander abgestimmt werden, um das Angebot attraktiv zu gestalten.
- **Tarife, Vertrieb und Kommunikation**
Durch eine Vereinfachung der Tarife, mit einem Bus-Schiene-Dachtarif oder durch flächendeckende Verbünde, wird der ÖPNV attraktiver. Die Digitalisierung kann dabei helfen, Informationen aktuell und einheitlich zu verbreiten.
- **Digitalisierung und Innovation**
Neben der physischen Vernetzung, spielt auch die digitale Vernetzung eine grundlegende Rolle bei der Attraktivierung. Dies kann durch eine einheitliche umfassende Mobilitätsdatenplattform erfolgen. Forschung und Entwicklung im Bereich ÖPNV sollen gefördert werden und innovative Formen des ÖPNV getestet.
- **Organisation**

Die aktuell komplexen Strukturen mit diversen Akteuren und Zuständigkeiten erschwert die Zusammenarbeit, diese sollen daher leistungsfähiger aufgestellt werden.

- **Finanzierung**
Durch eine Modernisierung können die diversen, teils widersprüchlichen Finanzierungsinstrumente transparenter gestaltet werden und die Attraktivität des ÖPNV heben.

Mobilitätsplan Stadt Augsburg

Der Mobilitätsplan der Stadt Augsburg befindet sich derzeit in der Erstellung und wird voraussichtlich Mitte 2026 abgeschlossen werden. Die Erstellung orientiert sich an den europäischen „SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) Guidelines“, die ein vierstufiges Verfahren vorsehen:

1. **Phase 1:** Analyse: „Wo stehen wir jetzt?“
2. **Phase 2:** Strategie: „Wo wollen wir hin?“ (mit dem insbesondere für den NVP relevanten Leitbild „Vernetzte Region“)
3. **Phase 3:** Maßnahmen: „Wie kommen wir dorthin?“
4. **Phase 4:** Umsetzung und Monitoring: „So setzen wir es in die Tat um!“

In Augsburg erfolgte die Bearbeitung der Phasen 1 und 2 im Zeitraum von 2021 bis 2023, was zur Entwicklung der Mobilitätsstrategie des Mobilitätsplans Augsburg führte. Anfang 2024 startete die Arbeit an den Phasen 3 und 4.

Basierend auf einer Schwachstellenanalyse im Rahmen des AMP werden Verbesserungspotenziale erarbeitet. Die wichtigsten Handlungsziele des Mobilitätsplans Augsburg zur Stärkung des ÖPNV, die es bei der Erstellung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen gilt, sind nachfolgend kurz zusammengefasst.

Multimodalität und Ausbau der Mobilitätsknoten sowie damit einhergehende Kategorisierung

- **Stadtzentrum und Stadtteilzentrum**
 - Königsplatz als zentraler Mobilitätsknoten der Stadt Augsburg für den Stadtverkehr
 - Hauptbahnhof als zentraler Mobilitätsknoten für die Verknüpfung von Stadt-, Regional- und Fernverkehr
 - Stadtteilzentren als weitere Mobilitätsknotenpunkte
 - Direkte Anbindung an Königsplatz (Hauptverbindung)
 - Direkte Anbindung an einen Bahnhof
 - möglichst direkte tangentielle Anbindung an benachbarte Stadtteilzentren (Nebenverbindung)
 - Direkte Anbindung umliegender Siedlungsgebiete/Stadtteile (Erschließungsverbindung)
 - möglichst Verknüpfung mit Regionalbusverkehr
- **Dezentrale Verknüpfungspunkte Stadt- und Regional(bus)verkehr**
 - Möglichst in Stadtteilzentren
 - Ansonsten: direkte Anbindung an Stadtteilzentrum (möglichst Hauptverbindung)
- **Bahnhöfe**
 - Direktverbindungen zwischen allen Stadtteilzentren und je mind. einem Bahnhof (möglichst Hbf, Hauptverbindung)

- Direktverbindungen zwischen regionalen Pol („Point-of-Interest“) und je einem Bahnhof (möglichst Hbf, Hauptverbindung)
- möglichst direkte Anbindung möglichst aller Stadtteile an einen Bahnhof
- **P+R-Plätze**
 - direkte Anbindung ans Stadtzentrum (Hauptverbindung)
- **Regionale Points-of-Interest (z.B. Universitätsklinikum, Universität, Hochschule)**
 - direkte Anbindung an einen Bahnhof (Hauptverbindung)

Kategorisierung der Verbindungen (nur städtischer ÖPNV)

- **Hauptverbindung** (Radiallinien zwischen Stadtzentrum und Stadtteilzentren / Mobilitätsknoten)
 - Verkehrssystem Tram (im Einzelfall Expressbus)
 - Starke ÖPNV-Priorisierung verkehrstechnisch und möglichst infrastrukturell (eigener Gleiskörper/Fahrspur)
 - Hohe Bedienstandards bzgl. Takt und Bedienzeitraum
- **Nebenverbindung** (ergänzende Radiallinien ins Zentrum und Tangentiallinien zwischen Stadtteilzentren/Mobilitätsknoten)
 - Verkehrssystem Bus (im Einzelfall Tram)
 - ÖPNV-Priorisierung möglichst verkehrstechnisch und im Einzelfall auch infrastrukturell
 - Erhöhte Bedienstandards bzgl. Takt und Bedienzeitraum
- **Erschließung** (Zubringer von Siedlungsgebieten zu Stadtteilzentren bzw. Hauptverbindungen)
 - Verkehrssystem Bus (im Einzelfall Tram)
 - ÖPNV-Priorisierung im Einzelfall
 - Mindestbedienstandards bzgl. Takt und Bedienzeitraum, höhere Standards im Einzelfall
 - Kann im Einzelfall durch On-Demand-Systeme bedient werden

Räumliche Cluster

Cluster 1: Augsburg West

- ÖPNV-Anbindung der Stadtteile Bärenkeller, Pfersee Süd und Kriegshaber Süd
- Verlagerungspotenzial auf Tangentialverbindungen von/nach Kriegshaber/Universitätsklinikum

Cluster 2: Augsburg Ost

- ÖPNV-Anbindung der Stadtteile Lechhausen Ost, Textilviertel und Spickel/Zoo
- Verlagerungspotenziale auf Tangentialverbindungen von/nach Lechhausen Ost und Textilviertel
- Bahnhofsanbindung Lechhausen Süd (permanent) und West (SVZ)

Cluster 3: Augsburg Süd

- ÖPNV-Anbindung der Stadtteile Göggingen Ost, Haunstetten Ost und des Innovationsparks
- Tangentialverbindung Univiertel-Göggingen

Basierend auf den Clustern sollen im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Planfälle erarbeitet werden und diese bewertet werden.

Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Stadt Augsburg

Im Stadtentwicklungskonzept der Stadt Augsburg (2020) wird im Themenbereich Mobilität zum ÖPNV zunächst eine Bestandsanalyse durchgeführt. Verbesserungspotenzial gibt es demnach noch in der Vernetzung und dem Ausbau des SPNV. Auf dieser Analyse und der Vision, die Stadt Augsburg nachhaltig, gut erreichbar und multimodal zu gestalten, werden folgende Handlungsstrategien entwickelt:

- Förderung einer „Smart Mobility“ mit Ausbau multimodaler Mobilitätsangebote: (digitale) Vernetzung der Angebote und Sharing
- Ausbau und Qualifizierung einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrsinfrastruktur: wichtige Rolle des ÖPNV
- Weiterentwicklung der (über-)regionalen Verkehrsinfrastruktur: Ausbau und Qualifizierung SPNV und Regionalbus
- Weiterentwicklung der Qualitätssicherung und Verbesserung der Reisezeiten im ÖPNV

Masterplan nachhaltige und emotionsfreie Mobilität Augsburg – Augsburger Agenda für Mobilität

Der 2018 veröffentlichte Masterplan der Stadt Augsburg hat zum Ziel, ein nachhaltiges Mobilitätssystem zu entwickeln und dabei insbesondere die Luftqualität zu verbessern. Dabei sollen entsprechend den Leitgedanken: Veränderungen als Chance gesehen, alle Verkehrsmittel mitgedacht und Wechselwirkungen und Abhängigkeiten berücksichtigt werden. Dafür sind in den für den ÖPNV relevanten Maßnahmenschwerpunkten „Digitalisierung“, „Vernetzung ÖPNV“ und „Elektrifizierung Verkehr“ folgende Maßnahmen entwickelt:

- Digitalisierung vom ÖPNV, insbesondere durch Echtzeit-Informationssysteme
- Stadtviertel mit elektrischen Kleinbussen erschließen
- Mobility as a Service anbieten, um den Umweltverbund zu stärken
- Durch P+R und Bike+Ride (B+R) Verknüpfungen des Individualverkehrs mit dem ÖPNV ermöglichen
- Elektromobilitätskonzept und E-Auto Fuhrpark der Verkehrsunternehmen
- Ausbau des ÖPNV-Netzes mit mehr Straßenbahnen und besseren Verbindungen ins Umland
- Teilweise kostenloser ÖPNV
- Neue Organisationsstrukturen neben Kommunikation, Information und Marketing

Klimaschutz 2030: Studie für ein Augsburger Klimaschutzprogramm

Das Klimaschutzkonzept im Auftrag der Stadt Augsburg ist zur Erfüllung des Ziels der Klimaneutralität 2040 mit einer Reduktion des MIV-Anteils von 50 Prozent maßgeblich. Beim Themenbereich Mobilität werden dafür zwei Strategien erarbeitet. Erstens sollen Pull-Maßnahmen überwiegen, d.h. das Angebot des Umweltverbundes soll ausgebaut werden. In der zweiten Strategie überwiegen Push-Maßnahmen, hier geht es insbesondere um den Rückbau der MIV-Infrastruktur. Für den ÖPNV relevante Themen mit ihren planungs- und ordnungsrechtlichen Maßnahmen sind dabei:

- Ausbau und Optimierung Umweltverbund: Umsetzung bis 2040 durch Verwaltung, swa, Stadtplanungsamt, AVV und mit der Durchführung beauftragte Unternehmen
Das Projekt „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ optimiert den Umstieg zwischen

verschiedenen Verkehrsmitteln am Hauptbahnhof. Eine digitale Vernetzung aller Angebote des Umweltverbundes (Mobility as a Service) macht diesen attraktiver. Dynamische Takte und eine attraktivere Angebots- und Tarifgestaltung des ÖPNV optimieren diesen.

- **Stadtumbau für nachhaltige und emissionsfreie Mobilität:** Umsetzung durch kurzfristige Sofortmaßnahmen und langfristige städtebauliche Maßnahmen bis 2040 durch die Verwaltungen der Stadt und swa
Durch Verkehrsflächen für den ÖPNV, wie Busspuren und Straßenbahnlinien, kann der Raum gerechter verteilt werden und effizienter genutzt.
- **Optimierung und Ausbau integrierter Stadt- und Regionalverkehre:** Umsetzung bis 2040 durch das MTBA, Stadtplanungsamt, AVV, swa und die Landkreise
Durch eine Stärkung des AVV-Regionalbusses mit direkter Anbindung ans Stadtzentrum, Park + Ride Anlagen oder Mobilitätsstationen und den Ausbau des regionalen SPNV können regionaler und städtischer Verkehr integrierter agieren.

Klimaschutzbericht 2024 der Stadt Augsburg

Das Thema ÖPNV wird im Klimaschutzbericht 2024 der Stadt Augsburg unter dem Sektor „Verkehr“ behandelt. Der Modal Split wird als maßgeblicher Indikator vorgestellt, da die ungleiche Umweltbelastung durch die verschiedenen Verkehrsmittel deutlich wird, welche auch bei gleicher Verkehrsleistung existieren. In der Stadt Augsburg liegt der ÖPNV-Anteil bei 16 %, während der MIV bei 41 % liegt. Für Weiteres wird auf den Augsburger Mobilitätsplan verwiesen.

Regionales Klimaschutzkonzept Wirtschaftsraum Augsburg

Das regionale Klimaschutzkonzept der Stadt Augsburg und der Landkreise Augsburg und Aichach-Friedberg aus dem Jahr 2011, ermöglicht es, Synergien zwischen den Landkreisen besser zu nutzen und Klimaschutz auf einer regionalen Ebene zu organisieren. Das Ziel ist es, CO₂-Emissionen bis 2030 im Vergleich zum Jahr 2009 um 55 % zu reduzieren. Im Handlungsbereich Mobilität werden dafür folgende Strategien und Maßnahmen, mit Relevanz für den ÖPNV, vorgestellt:

- **ÖPNV-Angebot in städtischen und ländlichen Räumen ausbauen**
 - Dauerhafte Marketingaktionen AVV
 - Attraktiver ÖPNV im ländlichen Raum durch klimafreundliche Mobilitätskonzepte, die die Flächendeckung sicherstellen
- **ÖPNV klimafreundlich gestalten**
 - Alternative Antriebsmittel für öffentliche Fahrzeuge
- **Nachfrage im ÖPNV/Umweltverbund steigern**
 - Regionales Mobilitätsmanagement

Mobilitätskonzept Landkreis Augsburg

Das Mobilitätskonzept des Landkreises Augsburg, welches im Mai 2022 veröffentlicht wurde, setzt sich ambitionierte Klimaschutzziele. Die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor sollen im Landkreis Augsburg bis 2030 um circa die Hälfte reduziert werden gegenüber dem Basisjahr 2019. 2045 soll eine vollständige Klimaneutralität erreicht werden. Dazu soll die Fahrleistungen im MIV um ein Drittel (gegenüber 2019) verringert werden und im selbigen Zeitraum die Fahrleistungen im Busverkehr verdoppelt werden.

Die Mobilitätsstrategie des Landkreises Augsburg umfasst drei Bausteine:

- Leitbild (und die dazugehörigen detaillierten Leitlinien)
- Strategische Zielsetzungen

- Umsetzungspfade & Handlungsschwerpunkte

Die neun Umsetzungspfade sind nachfolgend aufgelistet:

- Attraktivität im öffentlichen Verkehr steigern
- Stadt-/Umlandverbindungen verbessern
- Binnenverkehr in den Landkreiskommunen verträglicher gestalten
- Mobilität in der Fläche stärken (ländliche Gebiete)
- Elektromobilität konsequent fördern
- Gemeinsame Nutzung (Sharing) stärken
- Betriebliche Mobilität verbessern
- Radverkehr umfassend fördern
- Güterverkehr verträglich gestalten

Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie konzentriert sich auf zentrale Handlungsfelder, in denen zahlreiche aktuelle und geplante Aktivitäten stattfinden. Die für den ÖPNV relevanten Handlungsfelder umfassen dabei:

- Liniennetz
- Taktung und Fahrpläne
- Tarife
- Flexible Angebote
- Linienführung (schnelle und direkte Verbindungen)
- Mobilitätsknoten mit weiteren Angeboten
- Reduktion von Lärm- und Luftbelastung
- Elektromobilität im ÖPNV
- Versorgungssituation

Ein Projektpool mit über 60 konkreten Projekten bietet einen Überblick über zukünftige Maßnahmen zur Umsetzung dieser Strategie. Aus dem Beteiligungsprozess und der Bewertung der Maßnahmen wurden zwei Pilotprojekte für den Start der Umsetzung ausgewählt: „Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch ein Gruppenprojekt“ und „Ausweitung des Carsharing-Angebotes in der Fläche durch den ‚Runden Tisch Carsharing‘“. Diese Projekte wurden im Konzept detailliert ausgearbeitet. Zusätzlich wurde die Maßnahme „Mobilitätsstationen“ vertieft betrachtet und wird nun vom AVV weiterverfolgt.

Stadt Stadtbergen Verkehrsausschuss Konzept Verkehr 4.0 für den Ballungsraum Augsburg

Die Stadt Stadtbergen hat beschlossen, die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erfüllen, daher wurde das Konzept „Verkehr 4.0 für den Ballungsraum Augsburg“ 2019 vorgestellt. Das Ziel ist ein gut vernetztes, zuverlässiges ÖPNV-Netz, welches schneller und günstiger als der MIV ist. Da Straßeninfrastruktur bereits existiert, wird dafür argumentiert, diese zu nutzen. Dies spart Kosten, da nur lokale Anpassungen getätigt werden müssen und ermöglicht eine kurzfristige Umsetzung, um die Klimaschutzziele zeitgerecht zu erfüllen. Die drei primären Aspekte für die Umsetzung umfassen ein Schnellbusnetz, Schnellbuskreuze und die Verlängerung von Straßenbahnlinien.

Kurzfristig umsetzbar, bis 2030, sind demnach das Schnellbusnetz auf Hauptverkehrsachsen, Zubringer-Bundesstraßen und -Autobahnen. Dies ermöglicht es die kürzeste Verbindung zu befahren. Durch Bussonderfahrstreifen kann sichergestellt werden, dass der ÖPNV nicht im Stau steht und somit planbar und zuverlässig ist. Es soll ein dichter Takt gefahren werden, der nach Bedarf angepasst werden kann durch die Flexibilität des Systems. Um DB-Bahnhöfe und Straßenbahnenden zu verknüpfen, wird die Einführung eines Ringbusses vorgestellt, was Reisezeiten erheblich verkürzen soll. Außerdem sollen vier Schnellbuskreuzen eingerichtet werden, an denen auch weitere Mobilitätsangebote

vorhanden sein sollen.

Mittelfristig umsetzbar (2030 bis 2040) ist die Verlängerung der Straßenbahnen zu DB-Bahnhöfen, einige davon sind im Zielnetz (Kapitel 11.1) enthalten, wie die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 nach Gersthofen. Langfristig soll das Schnellbusnetz durch ein Schienennetz ersetzt werden.

Seniorenpolitisches Gesamtkonzept – Landkreis Aichach-Friedberg

Im Konzept von 2020 des Landkreises Aichach-Friedberg wird eine stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse von älteren Menschen in der Gestaltung des ÖPNV gefordert. Dabei spielen insbesondere die Taktung des ÖPNV, Verbindungen zwischen Ortsteilen und flexible Angebote eine bedeutende Rolle, um die Situation zu verbessern.

Verschiedene Verkehrskonzepte im Landkreis Dillingen an der Donau

Die Gemeinden Gundelfingen an der Donau und Wertingen haben Elektromobilitätskonzepte aufgestellt, in denen sie auch Potenziale für die Elektrifizierung des ÖPNV analysieren in Bezug auf die „Clean Vehicle Directive“ der EU. Bedenken seitens der Unternehmen bestehen bezüglich der Reichweite, Ladeinfrastruktur, Auflade-Dauer und Investition. Zum Teil bestehen hier widerlegbare Bedenken, Engagement seitens der Kommunen ist jedoch gefordert.

Im Energie- und Klimaschutz-Bericht des Landkreises Dillingen (Stand 2019) wird darauf hingewiesen, dass im Maßnahmenbereich Mobilität noch Verbesserungspotenzial besteht.

1.7 Beteiligungsverfahren

Gemäß BayÖPNVG (§ 13, Abs. 1, Satz 2) ist in der Fortschreibung des NVP eine Beteiligung vorzusehen, die „für die vorhandenen Verkehrsunternehmen [...] eine angemessene Mitwirkung sicher[stellt].“

Zusätzlich ist durch das novellierte PBefG eine Beteiligung von Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten, Verbänden (sensorisch) mobilitätseingeschränkter Fahrgäste sowie von Fahrgastverbänden erforderlich, sofern im Nahverkehrsraum vorhanden. „[Die] Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“ (PBefG § 8 Abs. 3)

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des NVP ist jedoch ein deutlich umfangreicheres Beteiligungsverfahren verschiedenster Akteure durchgeführt worden. Das Verfahren umfasste neben einer Onlinebefragung auch schriftliche Befragungen (Nachbarkreise, Gemeinden, Schulen, Schulträger, Unternehmen), einen Workshop mit Interessensverbänden, verschiedene Arbeitskreissitzungen, Sitzungen mit politischen Vertreter*innen sowie Abstimmungstermine mit der BEG.

Im Folgenden sind die Sitzungen seit Beginn der Fortschreibung (Herbst 2021) aufgelistet:

Gremium / Terminart	Teilnehmende	Anzahl Sitzungen
Regierung von Schwaben (RvS)	RvS, AVV, Gutachter*innen	2
Lenkungskreis*	RvS, Stadtplanungsamt, Aufgabenträger, MTBA, SWA, BEG, AVV, Gutachter*innen	2
Steuerungskreis	Politische Vertreter*innen, Aufgabenträger, SWA, AVV,	7

	Gutachter*innen	
Ausschusssitzungen	Politische Vertreter*innen der zuständigen Ausschüsse, Aufgabenträger, SWA, AVV, Gutachter*innen	2
Abstimmung mit politischen Vertretern*innen	Lkr. Dillingen a.d.Donau, Lkr. Augsburg, Stadt Augsburg, AVV, Gutachter*innen	2
Bürgermeisterdienstbesprechungen	Lkr. Dillingen a.d.Donau bzw. Lkr. Aichach-Friedberg, AVV, Gutachter*innen	2
Kernteam	(RvS), Aufgabenträger, AVV, Gutachter*innen	19
Aufgabenträger	Jeweiliger Aufgabenträger, AVV, Gutachter*innen	10
Weitere Aufgabenträger innerhalb des AVV	Stadt Gersthofen, GVG, Stadt Neusäß, Lkr. Augsburg, AVV, Gutachter*innen	4
Arbeitsgruppe Stadtverkehr und Mobilitätsplan (bis Ende 2022 in zwei Arbeitsgruppen aufgeteilt)	WiFö, MTBA, SWA, AVV, Gutachter*innen NVP, vereinzelt Gutachter*innen AMP und Teilnahme Stadtplanungsamt	46
Arbeitsgruppe Verkehrsmodell	MTBA, Gutachter*innen NVP	9
Stadtplanungsamt	Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg, AVV, Gutachter*innen	1
Bayerische Eisenbahngesellschaft	BEG, AVV, Gutachter*innen (zweiter Termin: zusätzlich Aufgabenträger)	2 + 1 (allgemein zum Regio-Schiene-Takt im AVV)
Interessensverbände, Bürgerinfo	Interessensvertreter*innen aus dem AVV-Gebiet, SWA, AVV, Gutachter*innen	2

*wurde ab April 2022 durch die anderen Gremien übernommen.

1.7.1 Verkehrsunternehmen im AVV

Im Dezember 2021 wurden die AVV-Verkehrsunternehmen schriftlich aufgefordert, im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Angaben zu ihrem Unternehmen zu machen und Anregungen für den Planungsprozess einzubringen. Konkret waren folgende Themen Bestandteil der schriftlichen Abfrage:

- Name des Verkehrsunternehmens
- Leistungsangebot im ÖPNV
- Informationen zum Fuhrpark
- Beförderungsorganisation
- ÖPNV-Nutzung im Bedienungsgebiet
- Fahrgastinformation und Fahrscheinverkauf
- Angebotslücken im Fahrplan
- Mängel bei der Pünktlichkeit

- Mängel bei Haltestellen bzw. Umsteigepunkten
- Planung von Haltestellen bzw. Umsteigepunkten
- Weitere Anregungen

Der Fragebogen wurde von vier Unternehmen in unterschiedlicher Ausführlichkeit beantwortet.

Wesentliche Erkenntnisse für den Fortschreibungsprozess sind wie folgt:

Angebot

- Ausbau der Anbindung eingemeindeter Orte zur SVZ und am Wochenende
- Querverbindungen zwischen größeren Gemeinden zur HVZ fehlen; zu starker Fokus auf Schüler*innen
- Teilweise zeitliche Parallelbedienung durch AVV und swa im Streckenabschnitt Schlöble – Innenstadt

Pünktlichkeit und Fahrplan

- Starre Taktvorgaben behindern nachfrageorientierten Fahrzeugeinsatz, weshalb in der HVZ Engpässe entstehen.
- Unzureichend beschleunigter ÖPNV an Knotenpunkten und im Mischverkehr mit MIV. u.a. Verspätungen in der HVZ durch Stau verschiedener ÖPNV-Angebote auf der Straßenbahntrasse
- Fehlende Qualitätssicherung bereits umgesetzter Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung (z.B. Linie 44 an der Stadtbachstraße)
- Behinderung durch Falschparker*innen
- Zunehmende Anzahl an Behinderungen für den Betrieb des ÖPNV durch Tempo-30-Zonen, Rückbau des Gleiskörpers zugunsten städtebaulicher Gestaltung, Radwegenetz

Haltestellen / Umsteigepunkte

- Biburg Post (beide Richtungen): Fehlender Wartepunkt für Zubringer-Fahrzeuge. Aufnehmendes Fahrzeug kann nicht erkennen, ob der Zubringer bereits die Haltestelle bedient hat.
- Streitheim Ort: Enge Zufahrtstraße mit parkendem Pkw, auch im Bereich der Haltestelle. Haltestelle liegt zusätzlich in einer Kurve, weshalb eine erschwerte Bedienung – insbesondere mit Gelenkbussen – entsteht.
- Stadt Augsburg, Kreuzung Hans-Böckler-Straße: Fehlende Umsteigemöglichkeit aus Busnetzoptimierung
- Stadt Augsburg, Bereich Leipziger Straße: Kundenwunsch zur Errichtung von Haltestellen im Bereich Leipziger Straße (Unterwegshalt Linie 44)
- Betriebshaltestelle Leitershofer Str. 12/14: In Verbindung mit der Umgestaltung bzw. Verlängerung der Haltestelle Pfersee Steig C in der Brunnenbachstraße

Anregungen

- Im NVP sollen messbare Ziele wie die Erhöhung von Fahrgastzahlen, bessere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Verringerung des Emissionsausstoßes definiert werden
- Konkrete Aussagen und Appell zum Einsatz emissionsarmer bzw. -freier Fahrzeuge
- Verankerung im NVP: Beschleunigung des ÖPNV durch Busspuren inkl. Untersuchung von geeigneten Strecken
- Wirtschaftlichkeit in der Maßnahmenentwicklung berücksichtigen (Nutzen-Kosten-Abwägung)
- Infrastrukturmaßnahmen zur Sicherung der Angebotsqualität, d.h. Erhaltung

- bestehender Wendeschleifen, Trassen und Ausweichstrecken
- Verankerung im NVP: Bau einer Abstellanlage für Straßenbahnen an der Haltestelle Messe in der Messeschleife
- Stellungnahme des Aufgabenträgers zur vertraglichen gemeinsamen Stärkung des Umweltverbundes, um konterkarierende Planungen (z.B. Rückbau von Straßenbahntrassen zugunsten des Radverkehrs) zu verhindern
- Strategie- und Ausbauplan für Mobilitätspunkte sowie Aufzeigen von geeigneten Verknüpfungspunkten des Umweltverbundes
- Aufstellen von Zielen sowie eines Zeitplanes zur Koppelung verschiedener Sharing-Produkte

1.7.2 Politische Gremien

In den Sitzungen des Steuerungskreises, für den vier ordentliche Mitglieder der politischen Fraktionen je Aufgabenträger im AVV benannt wurden, sind die politischen Vertreter*innen mindestens zweimal pro Jahr über den Stand der Fortschreibung informiert worden.

Nach Beschluss der Leitziele für diesen Nahverkehrsplan (Kapitel 0) in der gemeinsamen Sitzung der zuständigen Ausschüsse am 21.06.2023 begann der Prozess der Maßnahmenentwicklung für die einzelnen Gebietskörperschaften des AVV. Hierzu konnten die Mitglieder des Steuerungskreises in einem Workshop Anregungen zu den vorgeschlagenen Korridoren für Angebotsverbesserungen, zum Thema On-Demand-Verkehre sowie zu den zukünftigen Bedienzeiten und Takten geben.

Zusätzlich zu den Sitzungen des Steuerungskreises tagte das Kernteam – bestehend unter anderem aus Vertreter*innen der Aufgabenträger – monatlich bis zweimonatlich zu aktuellen Themen und wurde über Fortschritte im Bearbeitungsprozess informiert. Mit den Aufgabenträgern gab es weiterhin je mehrere Einzeltermine, in denen vorgeschlagene Maßnahmen vorgestellt, diskutiert und ergänzt wurden.

Schließlich konnten die Ergebnisse der Maßnahmenuntersuchung nach Beschluss durch die zuständigen Ausschüsse am xx.xx.xxxx in den NVP aufgenommen werden.

1.7.3 Behindertenbeirat und Interessensverbände

Am 26.09.2023 fand ein Workshop statt, zu dem wichtige Interessensverbände für den ÖPNV (u.a. Behindertenbeauftragte der Aufgabenträger) eingeladen waren. Folgende Verbände bzw. Institutionen nahmen schließlich an der Veranstaltung teil: swa Fahrgastbeirat, ProBahn, Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen, KUMAS Umweltnetzwerk, RealWest, Handwerkskammer für Schwaben, IHK Schwaben, Universität Augsburg, Universitätsklinikum Augsburg, Stadtjugendring Augsburg, Begegnungsland Lech- Wertach, Wirtschaftsförderung Augsburg, Behindertenbeiräte und Behindertenbeauftragte, Seniorenbeirat.

Der Termin gliederte sich in einen informatorischen Teil, in dem den anwesenden Personen über den Fortschreibungsprozess sowie die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und die Ziele des Nahverkehrsplanes berichtet wurde, und einen Workshop-Teil. In dem Workshop sind Anregungen zu den Themen ÖPNV-Angebot, Infrastruktur sowie Kommunikation und Soziales gesammelt worden. Dabei wurde differenziert nach den Leitfragen:

- Was hat sich bewährt und sollte möglichst erhalten bleiben?
- Was sollte/muss sich ändern?
- Was sind die Kennzeichen des ÖPNV im AVV im Jahr 2030?

Folgende grundsätzliche Anregungen ergaben sich aus der Veranstaltung:

ÖPNV-Angebot

- Einbindung aller Gruppen in Entscheidungsprozess
- Höherer Takt im ländlichen Raum und im Stadtverkehr abends
- Schlechte Erreichbarkeit von Naherholung u. touristischen Zielen
- Busachsen mit festen Bedienstandards und -zeiten
- Einheitliche Taktfamilie im gesamten AVV
- Prüfung von verbundausbrechenden Verkehren
- Verlängerung der Buslinie 32 zum Bahnhof Hochzoll
- Bessere Anbindung der Gewerbegebiete
- Schaffung von Tangentialverkehren
- Querverbindungen im Landkreis Augsburg schaffen
- Angebote für die letzte Meile; insbesondere an Endpunkten der Straßenbahn
- Ausbau von On-Demand-Verkehren in kleinen Orten

Infrastruktur

- Verknüpfungspunkte insbesondere an Endhaltestellen der Straßenbahn
- Verknüpfungspunkte mit Tangentialverkehren und abseits des Königsplatzes
- Anschlusssicherung an Knotenpunkten
- Umsteigemöglichkeit an den Bahnhöfen Hochzoll und Oberhausen
- Bedarfsorientierter Fahrzeugeinsatz
- Sicherheit/Wetterschutz/Sitzplätze/Beleuchtung insb. an schwach frequentierten Haltestellen
- Barrierefreiheit – schwellenloser Ein- und Ausstieg
- Ausbau von P+R an Endhaltestellen der Straßenbahn
- Verlängerung der Straßenbahnen weiter stadtauswärts bzw. über Stadtgrenzen hinaus

Kommunikation und Soziales

- Einfache Sprache zur Vermittlung von Informationen
- Bessere Kennzeichnung von Sitzplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen
- Informationen zu intermodalen Angeboten in der swa-App
- Bündelung von Informationen zu allen Verkehrsmitteln in einer App
- Dynamische Fahrgastinfo an Bahnhöfen und Straßenbahndaltestellen
- Vereinfachung der Ticketstruktur
- Abschaffung verschiedener Tarifzonen

1.7.4 Gemeinden und Städte

Mittels schriftlicher Befragung konnten alle Gemeinden und Städte im AVV-Gebiet zu Beginn der Fortschreibung die örtlichen Gegebenheiten (z.B. wichtige Unternehmen, Tourismus, Freizeit-, Versorgungs- und medizinische Einrichtungen) aufzeigen sowie Planungen bzw. Wünsche im Bereich Infrastruktur, Haltestellen, Fahrzeuge und ÖPNV-Angebot für den weiteren Prozess einbringen. Die Rückläufe der Befragung wurden schließlich zusammengetragen und ausgewertet.

56 der 76 zum AVV gehörenden Städte und Gemeinden (ohne Stadt Augsburg) haben den Fragebogen ausgefüllt zurückgesendet. Die mitgeteilten Planungen der Landkreis-Gemeinden in den Bereichen Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung sowie zum Aus-/Umbzw. Neubau von Haltestellen sind in Anlage 3 bis Anlage 7 zusammengefasst. Im Fragenbereich ÖPNV-Linienangebot wurden zudem Mängel von den Gemeinden benannt (s. Anlage 8).

1.7.5 Nachbarlandkreise

Ebenfalls schriftlich befragt wurden die Nachbarlandkreise des AVV-Gebietes, d.h., Landkreis Donau-Ries, Neuburg-Schrobenhausen, Pfaffenhofen a.d. Ilm, Dachau, Fürstenfeldbruck, Landsberg am Lech, Ostallgäu, Unterallgäu, Günzburg sowie der Landkreis Heidenheim.

Abgefragt wurden Daten, die möglicherweise Einfluss auf die Bevölkerung oder den ÖPNV im AVV haben:

- Planungen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
- Baugebiete bzw. Bauvorhaben
- Planungen im Bereich des ÖPNV
- Schülerverflechtungen in das AVV-Gebiet

Es gingen folgende Eingaben der Nachbargaufgabenträger ein:

Landkreis Donau-Ries

- Hinweis auf eine mögliche Verbundraumausweitung der Verkehrsgemeinschaft Donau-Ries (Stand: Januar 2022)
- Planung eines flächendeckenden Rufbussystems
- Ausweitung und Optimierung des Stadtbusses Donauwörth
- Stetiges Wachstum des Gewerbegebietes an der Südspange (Stadt Donauwörth)
- Neues Wohngebiet in der ehemaligen Alfred-Delp-Kaserne (Stadt Donauwörth)

Landkreis Landsberg am Lech

- Erstellung eines Nahverkehrsplanes für den Landkreis Landsberg am Lech, dadurch betroffene Regionalbuslinien sind Linie 31 (Landsberg – Obermeitingen) sowie Linie 70 (Landsberg – Mering). Es wird die Taktfrequenz erhöht.

1.7.6 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 Bürger*innen 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 Augsburgener Stadtkern wird von 84 % der Befragten unter den drei am häufigsten genutzten Verkehrsmitteln auf dem Weg zur Arbeit mindestens ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes genannt (Stadtrand 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. Abbildung 4).

Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung nach Teilräumen und Reisezweck

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

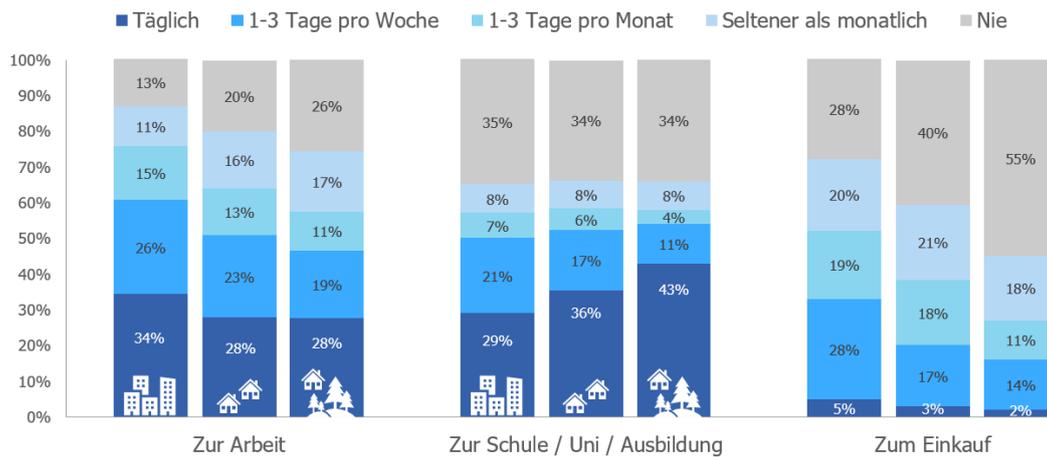


Abbildung 4: Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung nach Teilräumen und Reisezweck

(3) Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahl

Als wichtigsten Einflussfaktor für die Verkehrsmittelwahl nannten die Teilnehmer*innen am häufigsten zeitliche Flexibilität, Kosten, Pünktlichkeit sowie Fahrzeit. 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 Fahrzeit**. 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. Abbildung 5). Zudem ist ein Drittel aller Befragten mit den Umstiegen (d.h. Umsteigehäufigkeit sowie Anslusserreichbarkeit) nicht zufrieden.

Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Wohnort

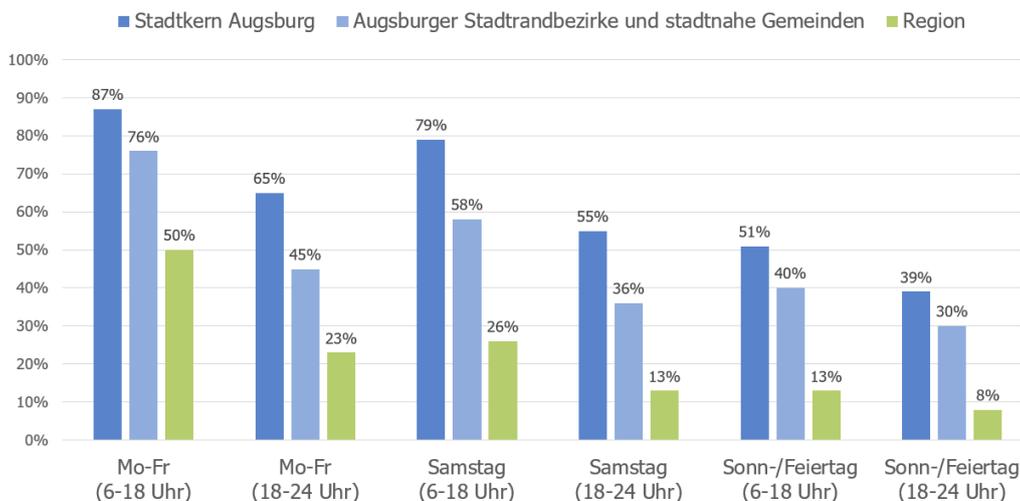


Abbildung 5: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Wohnort

- **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 Teilnehmenden an, zufrieden zu sein.

Die Befragungsergebnisse geben deutliche Hinweise zur Definition von nachfrageorientierten Maßnahmen, mit denen der ÖPNV im Verbundraum künftig auch für neue Nutzer*innen 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 Verkehrsmittelwahl innerhalb der Stadt Augsburg und im Stadt-Umland-Verkehr, wird das unterschiedliche Verkehrsverhalten deutlich (vgl. Tabelle 3). 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.

Tabelle 3: Verkehrsmittelwahl nach Raumtyp

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

Auch die Entfernung der zurückgelegten Wege differiert nach Raumtyp deutlich, wie in Abbildung 6 ersichtlich. Im Stadtgebiet finden die meisten ÖV-Wege innerhalb von zehn Kilometern statt, im Umland liegt das Gewicht auf den höheren Distanzklassen.

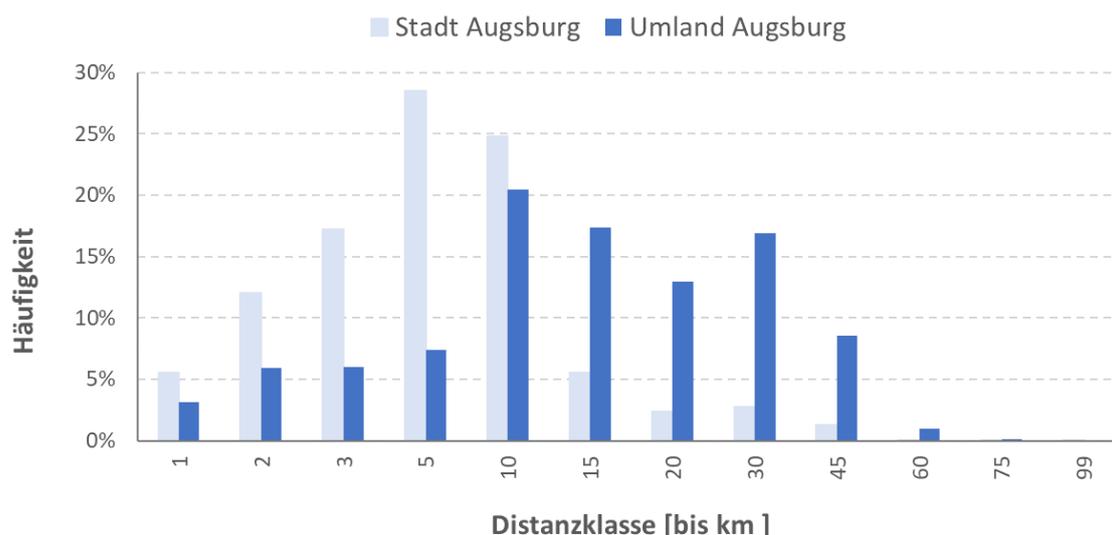


Abbildung 6: Reiseweiten-Verteilung nach Raumtyp im ÖV

1.8 Anhörungsverfahren

Das formale Anhörungsverfahren ist vom xx.xx.2025 bis xx.xx.2025 erfolgt. Angehört wurden:

- Genehmigungsbehörde (Regierung von Schwaben)
- Alle 76 kreisangehörigen Gemeinden und Städte der Landkreis-Aufgabenträger im AVV: Landkreis Augsburg, Landkreis Aichach-Friedberg sowie Landkreis Dillingen a.d.Donau (nur Altkreis Wertingen)
- Alle Nachbaraufgabenträger
- Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)
- Behindertenvertreter*innen der vier Aufgabenträger
- Industrie- und Handelskammer (IHK)
- Fahrgastverbände, ProBahn, ANA (Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg)
- AVV-Regionalbusunternehmen
- Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg

2 Rahmendaten

- Das PTV-Visum-Netzmodell der Stadt Augsburg mit Verkehrsdaten von 2018, aktualisiert mit Daten aus dem Jahr 2024, wurde insbesondere zur **Modellierung von Planfällen** genutzt.
- Um die Leitziele im Netzmodell der AVV-Landkreise zu verfolgen, wurde anhand der Effizienzanalyse ein **hierarchisches Liniennetz entlang von Untersuchungskorridoren** geplant.
- Es gibt ein **positives Wanderungssaldo** und in jüngerer Vergangenheit ist die **Einwohnerzahl** im AVV-Gebiet **gestiegen**. Der Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter überwiegt deutlich.
- **75 Prozent** aller Pendlerbewegungen sind **innerhalb des AVV-Gebiets**, es besteht jedoch ein **negatives Pendlersaldo**. Dies liegt insbesondere an zahlreichen Auspendlern in die Landeshauptstadt München. Die **Stadt Augsburg** ist jedoch **zentrales Ziel und Herkunftsort** vieler Pendler im Verbundgebiet.

2.1 Netzmodell Stadt Augsburg

Die kreisfreie Universitätsstadt Augsburg gehört mit ihren ca. 300.000 Einwohnern als drittgrößte Stadt zu den drei Metropolen im Freistaat Bayern. Augsburg liegt im nördlichen Alpenvorland am Mündungswinkel zwischen Lech und Wertach. Die Fläche der Stadt beträgt ca. 14.900 Hektar. Die Stadt ist von sehr diversen Räumen geprägt, so werden ca. 25% der Gesamtfläche von Wald eingenommen. Hierzu gehören größere zusammenhängende Waldflächen entlang des Lechs und der Wertach sowie am westlichen Stadtrand in der ehemaligen Gemarkung Bergheim. Ca. 31,5% der Stadtfläche wird landwirtschaftlich genutzt, diese Zahl wird jedoch immer kleiner, da die Stadt einen stetigen Expansionskurs betreibt und weitere Flächen versiegelt. Diese Fläche liegt vor allem im Lech-Wertach-Tal auf den ehemaligen Gemarkungen Göggingen, Inningen und Haunstetten. Ca. 7% der Stadtfläche sind Verkehrsflächen für den örtlichen und übergeordneten Verkehr. Diese Zahl nimmt in den letzten Jahren immer weiter zu, vor allem Flächen für den ruhenden Verkehr werden immer weiter ausgebaut. Die bebaute Fläche mit einer Daseinsfunktion, wie Wohnen, Arbeiten und Gewerbe, macht ca. 26% der Gesamtfläche aus.

Die Stadt ist im Nordosten sehr industriell geprägt, hier befindet sich auch das größte Gewerbegebiet der Stadt, der Umweltpark und das Gewerbegebiet Lechhausen. Es befinden sich auch größere Wohnquartiere in Lechhausen. Das Augsburger Stadtzentrum ist durch eine sehr dichte Mischbebauung charakterisiert, mit vielen Wohnungen und Geschäften. Generell ist die Bebauung in der Kernstadt als hoch verdichtet zu bezeichnen. Der Norden der Stadt ist durch die Firma Everllence sehr industriell geprägt. Im Bereich Bärenkeller ist das Stadtbild von Einfamilienhäusern geprägt. Im Westen der Stadt befindet sich das Augsburger Universitätsklinikum. Das Universitätsklinikum ist mit ca. 8.000 Beschäftigten einer der größten Arbeitgeber in der Region. Die bauliche Dichte ist sehr hoch und entspricht der einer deutschen Großstadt. Eine Besonderheit in Augsburg ist die Altstadt, die mit ihren engen Gassen und mittelalterlichen Gebäuden eine Besonderheit in der Region darstellt.

Für Analysen und Bewertungen im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr wurde das PTV-Visum-Netzmodell der Stadt Augsburg verwendet. Das Analysemodell basiert auf Struktur- und Verkehrsdaten aus dem Jahr 2018. Die Strukturdaten wurden um bekannte Wohn- und Gewerbe-Bauleitplanungen sowie Prognosen für Arbeitsplätze, Einwohnerzahlen je Stadtbezirk und Schulplätze bis zum Jahr 2030 ergänzt. Eine Aktualisierung bestimmter Verkehrsdaten wurde ebenfalls vorgenommen (Bezugsjahr: 2024); konkret betrifft dies:

- Hinzufügen fehlender SPNV-Linien

- Anpassungen der Straßenbahnlinien 3 und 6
- Anpassungen der Stadtbuslinien 25 und 27
- Einfügen der Linie 810 (Stadtverkehr Königsbrunn)
- Entfernen der ehemaligen Regionalbuslinien 721, 733, 734, 735, 740
- Aktualisierung der Regionalbuslinie 700
- Anpassungen von Anruf-Sammel-Taxi-Verkehren
- Kalibrierung der Linienbeförderungsfälle
- Korrektur von Anbindungen

Einsatz fand die Software insbesondere zur Modellierung von Planfällen im Stadtverkehr Augsburg und im Stadt-Umland-Verkehr sowie zur Analyse einzelner Fragestellungen (z.B. Umsteigevorgänge an Verknüpfungspunkten) für die Bestandsaufnahme im vorliegenden Nahverkehrsplan.

Die Festlegung der Planfälle im jeweiligen Untersuchungskorridor (Cluster Ost, Cluster Süd bzw. Cluster West) für die Prüfdurchgänge des VISUM-Analysemodells erfolgte auf Basis von zuvor ermittelten Prüfkriterien, die geeignet sind, um die im Planungsprozess bereits vorab erarbeiteten und von den politischen Mandatsträgern als Planungsgrundlage beschlossenen Festlegungen zu den Themenfeldern

- Rahmenbedingungen und Entwicklungen
- und zu erreichende Ziele

zu operationalisieren und so als eine der wichtigen Grundlagen für die Entwicklung und Auswahl von Planfällen heranzuziehen (vgl. Kapitel 10).

2.2 Netzmodell AVV-Landkreise

Landkreis Augsburg:

Der Landkreis Augsburg umschließt die Stadt Augsburg von drei Seiten: im Westen, Süden und Norden. Der Landkreis hat eine Fläche von 1000 km² und eine Gesamtbevölkerung von ca. 260.000 Einwohnern. Der Landkreis ist sehr ländlich geprägt mit einer Einwohnerdichte von ca. 246 je km². Im Landkreis gibt es sechs größere Städte, aufgezählt nach ihrer Größe: Königsbrunn (ca. 28.000), Gersthofen (ca. 23.500), Neusäß (ca. 23.200), Bobingen (ca. 18.000), Stadtbergen (15.600) und Schwabmünchen (ca. 15.000). Die Stadt Gersthofen ist sehr industriell geprägt, auf ihrer Gemarkung befindet sich ein großes Industriegebiet. Die Städte Gersthofen, Neusäß, Stadtbergen sowie Königsbrunn grenzen direkt an Augsburg und sind baulich auch nicht von der Stadt zu unterscheiden. Der größte Teil des Landkreises ist sehr ländlich geprägt mit vielen kleinen bis mittelgroßen Gemeinden.

Landkreis Aichach-Friedberg:

Der Landkreis Aichach-Friedberg umschließt die Stadt Augsburg vom Westen her. Mit einer Fläche von ca. 780 km² und einer Gesamteinwohnerzahl von ca. 134.000 Einwohnern beträgt die Einwohnerdichte ca. 178 Einwohner*innen je km². Der Landkreis ist sehr ländlich geprägt. Bis auf die beiden großen Kreisstädte Friedberg (ca. 27.800) und Aichach (ca. 20.800) sind die Gemeinden im Landkreis relativ klein. Die Landschaft ist eher landwirtschaftlich geprägt mit großen Abständen zwischen den jeweiligen Ortschaften. Im Süden des Landkreises entlang des Lechs ist der Landkreis dicht besiedelt mit den Märkten Mering und Kissing. Im Westen und Norden ist die Besiedelung dünner.

Landkreis Dillingen an der Donau:

Der zum AVV gehörende Teil des Landkreises Dillingen an der Donau ist durch die große Kreisstadt Wertingen geprägt, die das lokale Zentrum im Landkreis darstellt. Auch durch das Vorhandensein des einzigen Krankenhauses im Landkreis spielt der Markt Wertingen

eine zentrale Rolle. Im Umland des Marktes ist die Landschaft sehr ländlich geprägt, mit kleinen Ortschaften, die sich sternförmig um Wertingen herum befinden.

Das VISUM-Verkehrsmodell konnte für die AVV-Regionalbusverkehre nicht in hinreichendem Maße validiert werden, so dass eine angemessene Anwendung für die Region verwehrt blieb. Zur Bewertung von Maßnahmenvorschlägen, die sich einzig auf den Regionalverkehr in den Landkreisen des AVV beziehen, findet das Analysemodell daher keine Anwendung.

Um die Leitziele für den Nahverkehrsplan

- Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV
- Flächendeckende Basisversorgung und
- Intermodale Verknüpfung

in den AVV-Landkreisen zu einem Maßnahmenbündel zu verdichten, soll ein gezielter Ausbau des ÖPNV auf starken Achsen erfolgen, um die verbleibenden Lücken durch ein Erschließungsnetz zu schließen. Dies führt im Ergebnis zu einem hierarchischen Liniennetz, bestehend aus

- Hauptnetz / Stammnetz (mit regional bedeutsamen ÖPNV-Linien als Rückgrat des ÖPNV)
- Zwischenebene / Sonderformen (z.B. Schülerverkehrslinien, Abend- und Nachtverkehren)
- Erschließungsnetz (als flächendeckendes On-Demand-Angebot)

Um Streckenführung und Bedienungsstandards des Hauptnetzes festzulegen, werden von Seiten des Gutachters zunächst Untersuchungskorridore in den Landkreisen des AVV-Gebietes gebildet, die analog zu den Clusterbetrachtungen in der Stadt Augsburg angesehen werden können. Innerhalb der verschiedenen Untersuchungskorridore werden planerisch Linienvarianten entwickelt auf Basis von zuvor ermittelten Prüfkriterien, die geeignet sind, um die im Planungsprozess bereits vorab erarbeiteten und von den politischen Mandatsträgern als Planungsgrundlage beschlossenen Festlegungen zu den Themenfeldern

- Rahmenbedingungen und Entwicklungen
- und zu erreichende Ziele

zu operationalisieren und so als eine der wichtigen Grundlagen für die Entwicklung und Auswahl von Planfällen heranzuziehen (vgl. Kapitel 10).

Die Planfälle wurden alsdann einer Potenzial- bzw. Effizienzanalyse unterzogen. Im Rahmen dieser wurden die Einwohnerzahlen der durch eine (geplante) Buslinie bedienten Teilorte von Gemeinden ermittelt, die innerhalb einer Fahrzeugumlaufstunden für den ÖPNV erschlossen werden können, um das Fahrgastpotenzial einer Regionalbusachse abzuschätzen. Dieser Modellansatz dient dazu, konkrete Streckenführungen innerhalb der vorab festgelegten Untersuchungskorridore miteinander zu vergleichen, um eine Streckenführung zu finden, die geeignet ist möglichst hohe Fahrgastpotenziale zu erschließen und damit eine niedrige Besetzung der Regionalbusse vermeidet. Bei Stadt-Umland-Verbindungen wurden hierbei die Einwohner*innen der Stadt nicht berücksichtigt, um das Potenzial im Umland analysieren zu können.

2.3 Einwohnerzahlen

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 begrenzt es sich auf die Gemeinden Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach, Zusamaltheim und die Stadt Wertingen.

Zum Stichtag des 30.09.2023 lebten 725.020 Einwohner*innen innerhalb des Verbundgebiets des AVV (Bayerisches Landesamt für Statistik, 2024). Die Bevölkerung verteilt sich dabei auf folgende Landkreise (siehe Tabelle 4):

Tabelle 4: Einwohnerzahlen im AVV-Gebiet

Landkreise	Bevölkerungszahl
Stadt Augsburg	302.116
Landkreis Augsburg	263.202
Landkreis Aichach-Friedberg	138.382
Landkreis Dillingen (nur AVV-Gebiet)	21.320

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Bayerisches Landesamt für Statistik 2023

Die Bevölkerung verteilt sich gemäß Zensus 2022 in der Stadt Augsburg (Abbildung 7) bzw. in den Landkreisen (Abbildung 8) folgendermaßen:

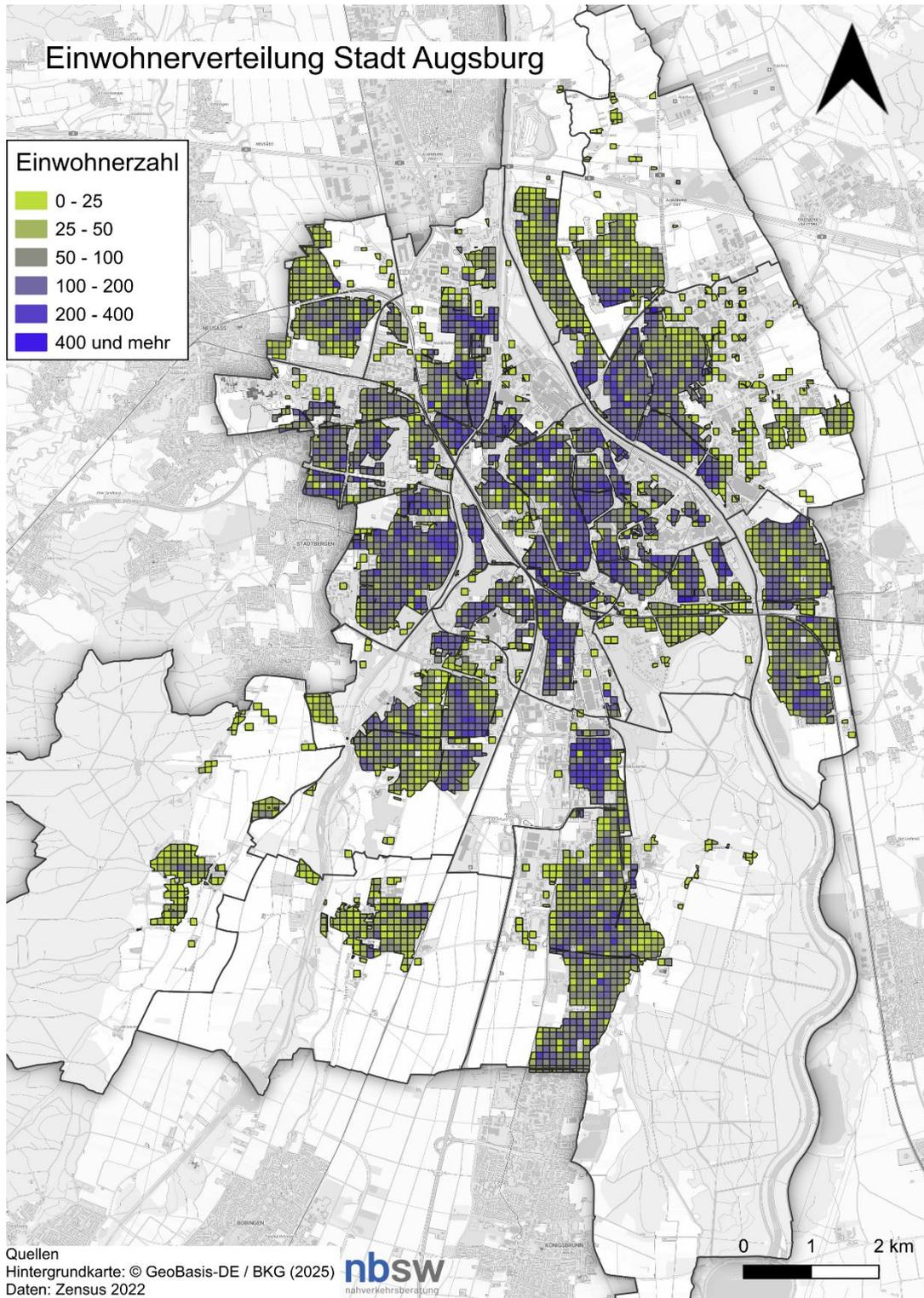


Abbildung 7: Einwohnerverteilung in der Stadt Augsburg

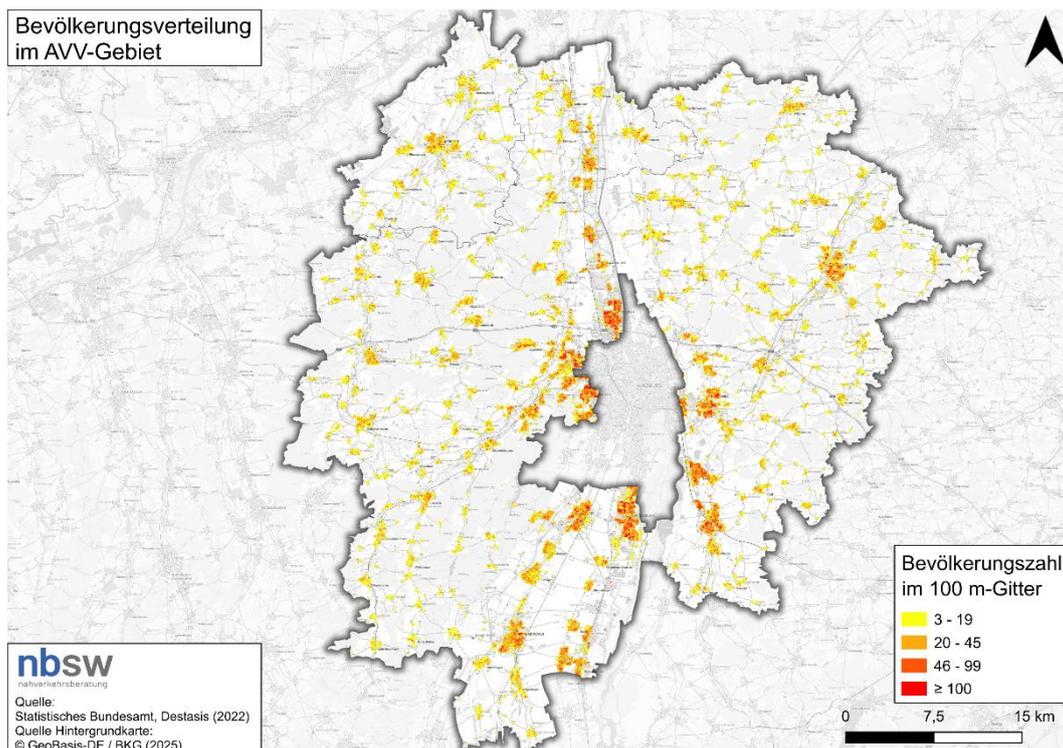


Abbildung 8: Einwohnerverteilung AVV-Landkreise gemäß Zensus 2022

Bei Betrachtung der Einwohnerentwicklung im AVV-Gebiet ist auffällig, dass in allen Landkreisen sowie in der Stadt Augsburg zwischen 2011 und 2023 eine Zunahme zu verzeichnen ist. Insgesamt beläuft sich die Zuwachsrate der Einwohnerentwicklung in etwa auf 10,9 Prozent. Die Zuwachsraten zwischen den verschiedenen Gebietseinheiten des AVV-Gebiets variieren dabei zwischen 12,1 Prozent und 7,8 Prozent, 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 5).

Tabelle 5: Einwohnerentwicklung im Verbundgebiet des AVV

Gemeinden im AVV-Gebiet	31.12.2021	30.09.2023	Veränderung in Prozent
Stadt Augsburg	269.402	302.116	12,1%
Lkr. Aichach-Friedberg	126.720	138.382	9,2%
Lkr. Augsburg	237.839	263.202	10,7%
Lkr. Dillingen a.d.Donau*	19.774	21.320	7,8%
Gesamt	653.735	725.020	10,9%

*entspricht den Kommunen, welche im AVV-Gebiet liegen

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Bayerische 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. Ein positiver Wanderungssaldo bedeutet, dass es mehr Zu- als Fortzüge gibt; bei einem negativen Wanderungssaldo überwiegen die Fortzüge. Im Verbundgebiet des AVV kann bei Betrachtung des Zeitraums 2019 bis 2023 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 es ist eine Zunahme festzustellen. Beim Landkreis Augsburg 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 2019 bis 2020 abnahm und 2020 sogar im negativen Bereich lag. Im Jahr 2021 gab es aber wieder ein positives Wanderungssaldo, gefolgt von einem starken Anstieg im Jahr 2022 (vgl. Abbildung 9).

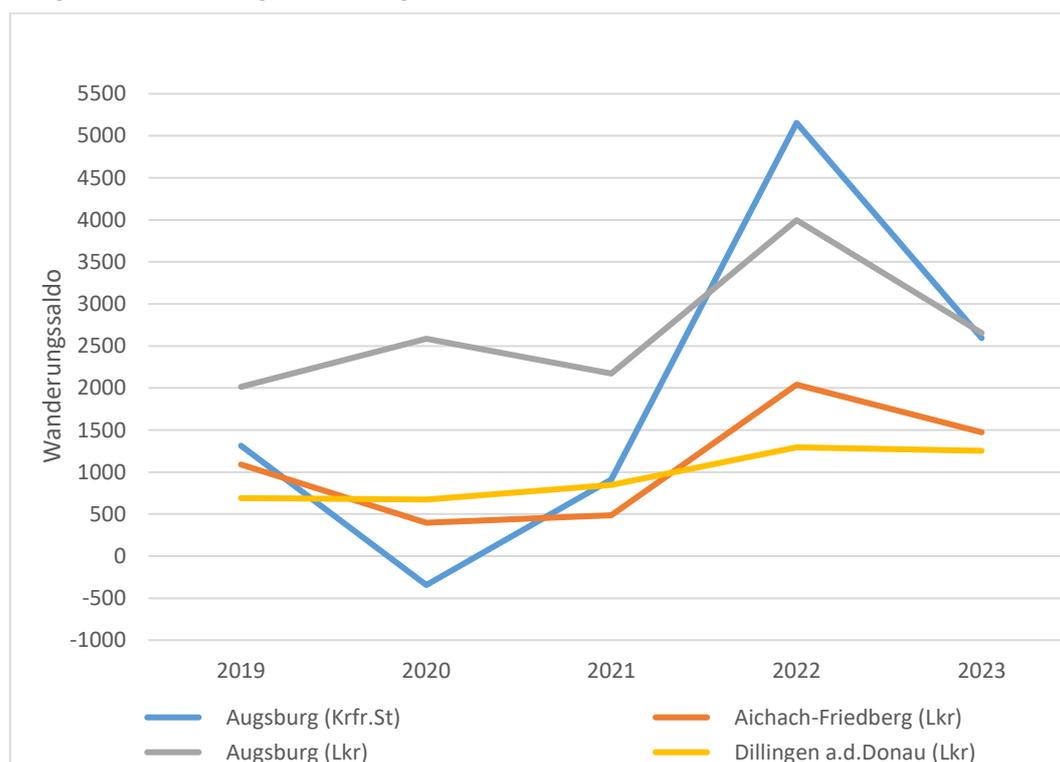


Abbildung 9: Wanderungssalden im Verbundgebiet des AVV im Zeitraum 2016-2021

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Bayerische Landesamt für Statistik 2023

Altersstruktur

Die Altersstruktur in Deutschland ist durch eine alternde Bevölkerung gekennzeichnet, d.h. der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung nimmt zu, während der Anteil jüngerer Menschen abnimmt. Bei Betrachtung der verschiedenen Altersgruppen im AVV-Gebiet zeigt sich ein entsprechendes Bild: Die jüngeren Altersgruppen weisen einen geringeren Anteil auf. So ist in etwa nur 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 eine der größten Altersgruppen im AVV-Gebiet ab. Zusammen machen diese beiden Altersgruppen, welche die Personen im erwerbsfähigen Alter abbilden, über 60 Prozent der Gesamtbevölkerung aus. Über 65 Jahre alt ist hingegen in etwa jede fünfte Person im AVV-Gebiet (vgl. Abbildung 10).

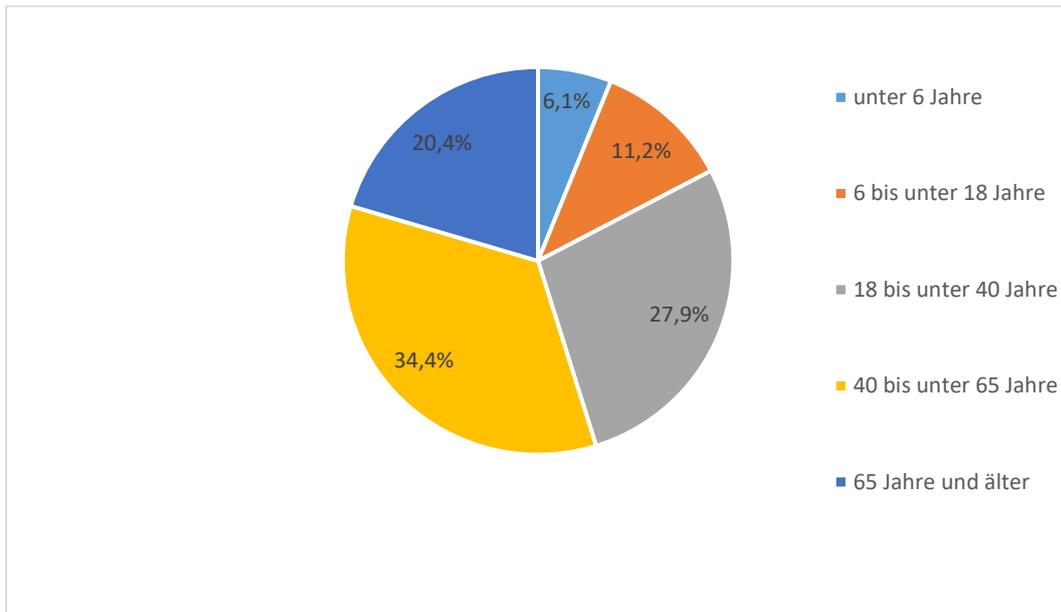


Abbildung 10: Bevölkerung nach Altersgruppen im Verbundgebiet des AVV

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Bayerische Landesamt für Statistik 2023

2.4 Berufspendler

Zur Analyse der Pendlerverflechtungen stehen Daten der Regionaldatenbank zur Verfügung. Diese basieren auf den Pendlerrechnungen der Länder, welche „jährlich tief regionalisierte Ergebnisse zu den Pendelnden für alle Gemeinden Deutschlands bereit[stellt]. [...] Die Ergebnisse basieren auf Auswertungen des Wohn- und Arbeitsortes und stellen daher die potenzielle Mobilität der Pendelnden dar. Der Weg zum Arbeitsort muss nicht zwangsläufig täglich zurückgelegt werden.“ (Statistisches Bundesamt, 2024)

Mit den neuesten verfügbaren Daten vom Stichtag des 30.06.2023 wurde die Anzahl der Aus-, Ein- und Binnenpendler berechnet. Für eine Gesamtbetrachtung wurden doppelt vorkommende Pendlerbeziehungen (einmal als Auspendler, einmal als Einpendler der AVV-Gemeinden) entsprechend korrigiert. Daneben wurde eine Top 10 Liste aller Gemeinden der jeweiligen Pendlerart erstellt. Dafür wurden für die 77 Gemeinden im AVV-Gebiet einzeln die Pendler-Zahlen betrachtet und in einem Tabellenblatt veranschaulicht (s. Anlage 14).

Die meisten Auspendler des Landkreises Augsburg haben als hauptsächliches Ziel die Stadt Augsburg (47 Prozent), aber auch die Städte München, Gersthofen und Schwabmünchen befinden sich in den fünf am häufigsten angefahrenen Zielkommunen. Bei den Einpendlern sind Augsburg, Königsbrunn, Bobingen, Neusäß und Gersthofen die häufigsten Quellgemeinden. Im Landkreis Aichach-Friedberg sind die Kommunen Augsburg, München, Friedberg, Aichach und Schrobenhausen unter den Top 5 Auspendler-Zielen sowie Augsburg, Aichach, Kissing, Mering und Friedberg unter den Top 5 Quellgemeinden vertreten. Im dem Landkreis Dillingen a.d.Donau zugehörigen AVV-Gebiet haben die meisten Auspendler Augsburg, Wertingen, Dillingen, Donauwörth oder Buttenwiesen als Ziel, während die meisten Einpendler aus Buttenwiesen, Wertingen, Dillingen, Augsburg und Höchstädt kommen.

Im gesamten AVV-Gebiet werden insgesamt 406.362 Pendelrelationen erfasst. Davon pendeln 38 Prozent der Menschen innerhalb ihrer Gemeinde, d.h. ihr Wohnort und ihr Arbeitsplatz liegen in derselben Gemeinde. 37 Prozent der Pendler sind Auspendler und fahren von ihrem Wohnort in einen anderen Ort, bleiben aber innerhalb des

Verbundgebiets. Diese zwei Pendlergruppen können somit auf Verbundebene zur Gruppe der Binnenpendler zusammengefasst werden, da sie das Betrachtungsgebiet nicht verlassen. Diese Gruppe macht mit 304.329 Pendlern 75 Prozent und somit deutlich den größten Anteil der erfassten Pendlerbewegungen aus. 16 Prozent der Relationen sind Auspendelbewegungen, welche einen Wohnort innerhalb und ihren Arbeitsort außerhalb des Verbundgebiets haben. Neun Prozent der Pendlerbewegungen sind Einpendlern zuzuordnen, welche von einem Wohnort außerhalb des AVVs in das Verbundgebiet pendeln, um dort ihrer Beschäftigung nachzugehen. Somit hat der AVV ein negatives Pendlersaldo von ca. -27.860, da mehr Menschen aus dem Verbundgebiet heraus als hinein pendeln (vgl. Abbildung 11).

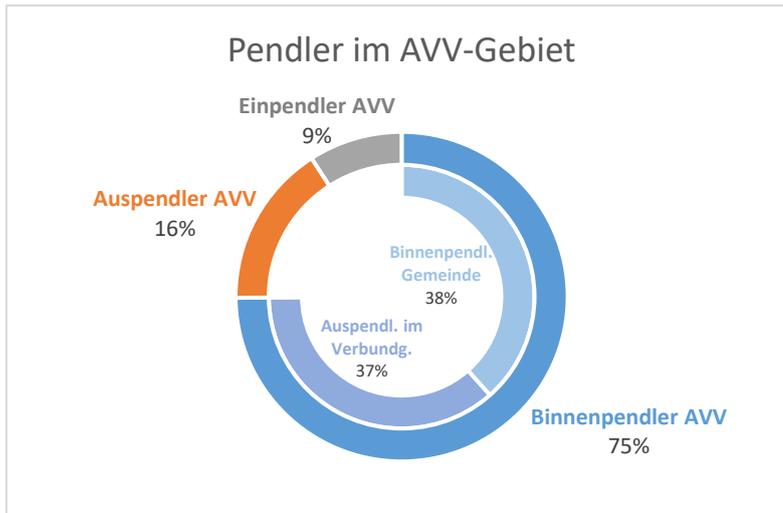


Abbildung 11: Struktur der Pendlerströme im AVV-Gebiet

Für eine nähere Betrachtung der Pendlerbeziehungen innerhalb des Verbundgebiets ist eine Betrachtung der Gemeinde-Auspendler nützlich. Darunter fallen alle Pendler, die ihre Wohngemeinde im AVV zum Arbeiten verlassen, unabhängig ob ihr Ziel innerhalb oder außerhalb des AVV liegt. Hier ist zu erkennen, dass von den Auspendelnden im AVV-Gebiet 29 Prozent einen Arbeitsplatz in der Stadt Augsburg zum Ziel haben. In die Landeshauptstadt München pendeln beachtliche 13 Prozent (26.837) der Beschäftigten aus dem AVV-Gebiet. Einige der die Stadt Augsburg unmittelbar umgebende Gemeinden verzeichnen ebenfalls hohe Zuströme von Auspendelnden, bspw. Gersthofen mit mehr als 13.000 Personen. 44 Prozent der Auspendler fahren in sonstige Orte (vgl. Abbildung 12).

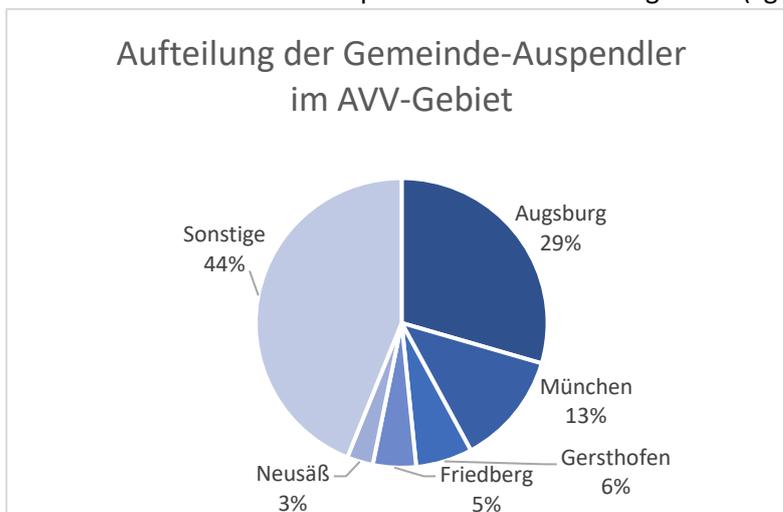


Abbildung 12: Zielorte der Gemeinde-Auspendler im AVV-Gebiet

Der Agglomerationsraum Augsburg besteht aus der Stadt Augsburg sowie den Kommunen

Friedberg, Gersthofen, Königsbrunn, Neusäß und Stadtbergen („Speckgürtel-Gemeinden“).

Die Stadt Augsburg haben 251.704 Personen als Quelle oder Ziel. Davon sind 39 Prozent Binnenpendler, 26 Prozent Auspendler und 35 Prozent Einpendler. Von diesen 26 Prozent Auspendlern pendeln 19 Prozent in die Landeshauptstadt München und mit knapp 20.000 rund 31 Prozent in die Speckgürtel-Gemeinden. Die restlichen 50 Prozent pendeln in andere umliegende Gemeinden (vgl. Abbildung 13).

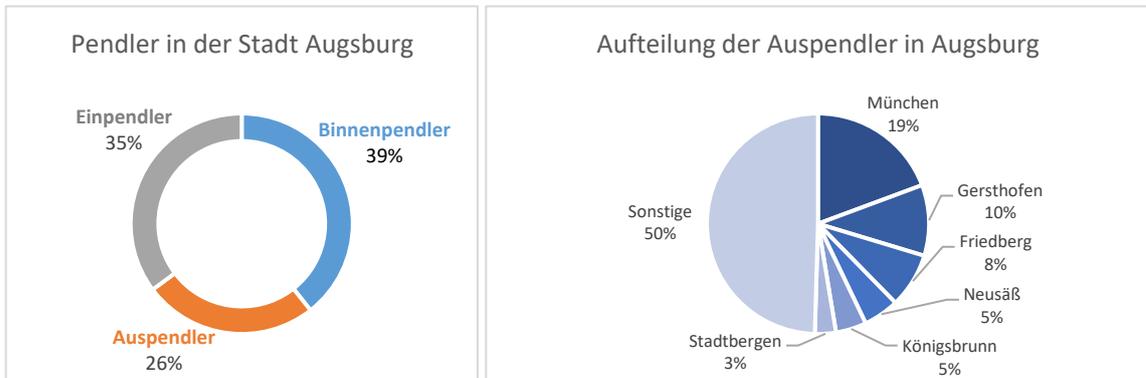


Abbildung 13: Pendlerstrukturen der Stadt Augsburg

In den Speckgürtel-Gemeinden liegt der Binnenpendler-Anteil innerhalb der Gemeinden mit 17 Prozent deutlich niedriger. Zusammen mit den Pendlerbeziehungen zwischen den Speckgürtel-Gemeinden untereinander („Auspender im Raum“) ergibt sich ein Binnenpendler-Anteil von 22 Prozent für diesen Raumtyp. Dafür ist der Auspendler-Anteil aus dem Raum mit 39 Prozent merklich höher. Hier wirkt sich vor allem die Nähe zur Stadt Augsburg als Arbeitsplatzschwerpunkt aus, die 57 Prozent der Gemeinde-Auspender aus diesem Raum als Ziel haben. Beachtlich ist zudem der Anteil von 9 Prozent, die aus dem Speckgürtel in die Landeshauptstadt München pendeln. Daneben sind Gersthofen, Bobingen, Neusäß und Friedberg unter den größten Auspendler-Zielen (vgl. Abbildung 14).

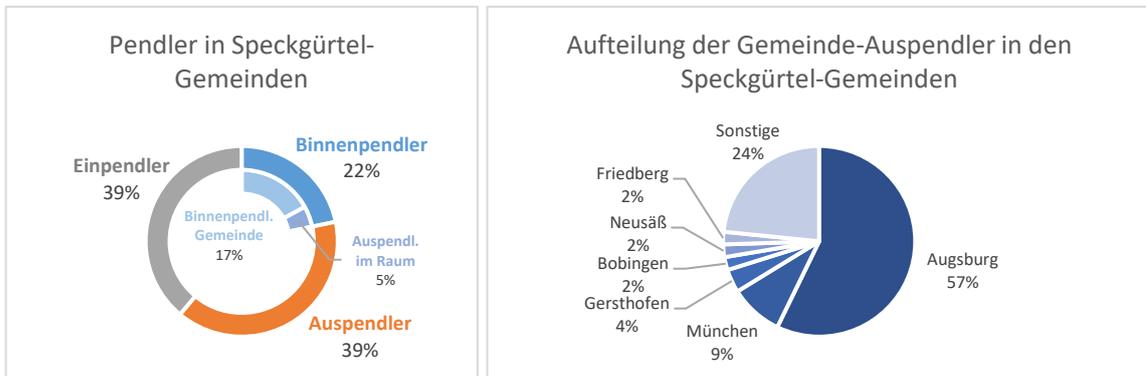


Abbildung 14: Pendlerstrukturen in den Speckgürtel-Gemeinden im AVV-Gebiet

Betrachtet man hingegen die im ländlicheren AVV-Gebiet außerhalb des Agglomerationsraums liegenden Gemeinden, ist dort mit 23 Prozent aller dort wohnenden Pendler ein etwas höherer Anteil an Binnenpendler innerhalb der Wohngemeinden vorhanden. Der Anteil an Auspendler im Raum (Gemeinde-Auspender, die jedoch innerhalb des Raums verbleiben) ist mit 16 Prozent ebenfalls höher, was aber vermutlich auf die Größe des Betrachtungsraums zurückzuführen ist. 45 Prozent aller erfassten Pendelbewegungen sind aus dem Raum heraus, 16 Prozent in den Raum hinein.

Die Zahl der Gemeinde-Auspender in die Stadt Augsburg unterscheidet sich mit 30,6 Prozent um ca. 20 Prozent 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 Prozent) machen die vielen sonstigen Ziele aus (vgl. Abbildung 15).

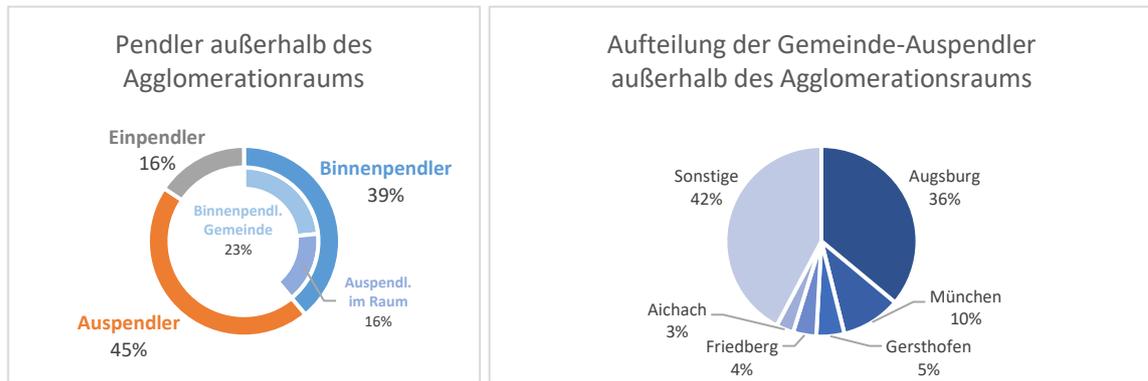


Abbildung 15: Pendlerstrukturen außerhalb des Agglomerationsraums im AVV-Gebiet

Die Pendlerverflechtungen im Agglomerationsraum (vgl. Tabelle 6) zeigen, dass von den knapp 100.000 Pendlerbewegungen in den Speckgürtel-Gemeinden etwa die Hälfte auf Relationen mit der Stadt Augsburg entfällt – sei es in Form von Aus- oder Einpendlern oder durchquertem Stadtgebiet auf dem Weg zwischen anderen Speckgürtel-Gemeinden. Nicht berücksichtigt sind dabei zusätzliche Pendlerverkehre zwischen Augsburg und Gemeinden außerhalb des Agglomerationsraums, die durch die Speckgürtel-Gemeinden führen. Insgesamt besteht somit die Hauptlast des Pendlerverkehrs radial zwischen dem Zentrum der Stadt Augsburg und den umliegenden Gemeinden. Im Vergleich dazu machen tangentielle Verbindungen zwischen den Speckgürtel-Gemeinden lediglich 2 Prozent der Bewegungen aus.

Obwohl 25 Prozent der in den Speckgürtel-Gemeinden wohnhaften Erwerbstätigen zur Arbeit in die Stadt Augsburg auspendeln, weist der gegenläufige Einpendleranteil von 20 Prozent auf eine erhebliche Nachfrage in umgekehrter Richtung hin. Dies spricht für eine relevante Arbeitsplatzdichte in den Speckgürtel-Gemeinden. Ergänzt wird dieses Bild durch einen Binnenpendleranteil von 17 Prozent sowie 19 Prozent Einpendler aus dem erweiterten Umland, was in der Summe zu einem nahezu ausgeglichenen Pendlersaldo von lediglich rund -500 Personen führt. Eine strikt monozentrale Struktur zugunsten der Stadt Augsburg lässt sich daher nicht feststellen, wenngleich die Verflechtungen deutlich radial geprägt sind.

Für die Stadt Augsburg zeigt sich ein anderes Bild: Der größte Anteil der Pendlerbewegungen (39 Prozent) entfällt auf Personen, die sowohl in Augsburg wohnen als auch arbeiten. Einpendler aus den Speckgürtel-Gemeinden machen aus städtischer Sicht rund 10 Prozent der Gesamtpendler aus, während 25 Prozent der Bewegungen auf Einpendler aus außerhalb des Agglomerationsraums entfallen. Insgesamt verlassen täglich etwa 64.000 Personen die Stadt Augsburg zur Arbeit, davon ca. 44.000 in Richtung Regionen außerhalb des Agglomerationsraums.

Tabelle 6: Pendlerverflechtungen im Agglomerationsraum Augsburg

Pendlerverflechtungen - Agglomerationsraum

Arbeitsort \ Wohnort	Wohnort						
	Augsburg, Stadt	Friedberg	Gersthofen	Königsbrunn	Neusäß	Stadtbergen	München
Augsburg, Stadt	99.099	5.137	6.653	2.858	3.335	1.959	12.360
Friedberg	5.356	4.980	381	151	125	60	1.238
Gersthofen	4.815	303	3.871	109	373	132	620
Königsbrunn	5.469	282	357	4.035	149	138	867
Neusäß	5.145	190	600	107	2.413	262	645
Stadtbergen	3.884	144	363	105	281	1.331	523

Summen Pendlerbewegungen Speckgürtel-Gemeinden (Agglomeration ohne Augsburg Stadt)

Auspendler nach Augsburg, Stadt aus Speckgürtel-Gemeinden	24.669	25%
Einpendlerbewegungen aus Augsburg, Stadt in Speckgürtel-Gemeinden	19.942	20%
Binnenpendler Gemeinde (bewegt sich nur innerhalb Wohnsitz-Gemeinde)	16.630	17%
Aus- und Einpendler tangential zwischen Speckgürtel-Gemeinden	2.090	2%
Aus- und Einpendler über Augsburg, Stadt zwischen Speckgürtel-Gemeinde	2.522	3%
Auspendler nach München	3.893	4%
Anderweitige Auspendlerbewegungen	9.977	10%
Anderweitige Einpendlerbewegungen	18.112	19%
Summe aller Pendlerbewegungen	97.835	



Summen Pendlerbewegungen Augsburg Stadt

Binnenpendler Stadt Augsburg	99.099	39%
Auspendler aus Augsburg, Stadt in Speckgürtel-Gemeinden	19.942	8%
Einpendler nach Augsburg, Stadt aus Speckgürtel-Gemeinden	24.669	10%
Auspendler nach München	12.360	5%
Anderweitige Auspendlerbewegungen in Gemeinden außerhalb Agglomeration	31.716	13%
Anderweitige Einpendlerbewegungen aus Gemeinden außerhalb Agglomeration	63.918	25%
Summe Pendlerbewegungen	251.704	



Hervorzuheben ist auch die Zahl von über 16.000 Auspendlern aus dem Agglomerationsraum mit Ziel München, was auf die Relevanz überregionaler Pendelverflechtungen trotz der vergleichsweise großen Entfernung hinweist. Die Relevanz der Auspendelrelationen nach München ist zudem in Abbildung 16, die Relevanz der Einpendlerrelationen im gesamten AVV-Gebiet und Umland in Abbildung 17 zu erkennen.

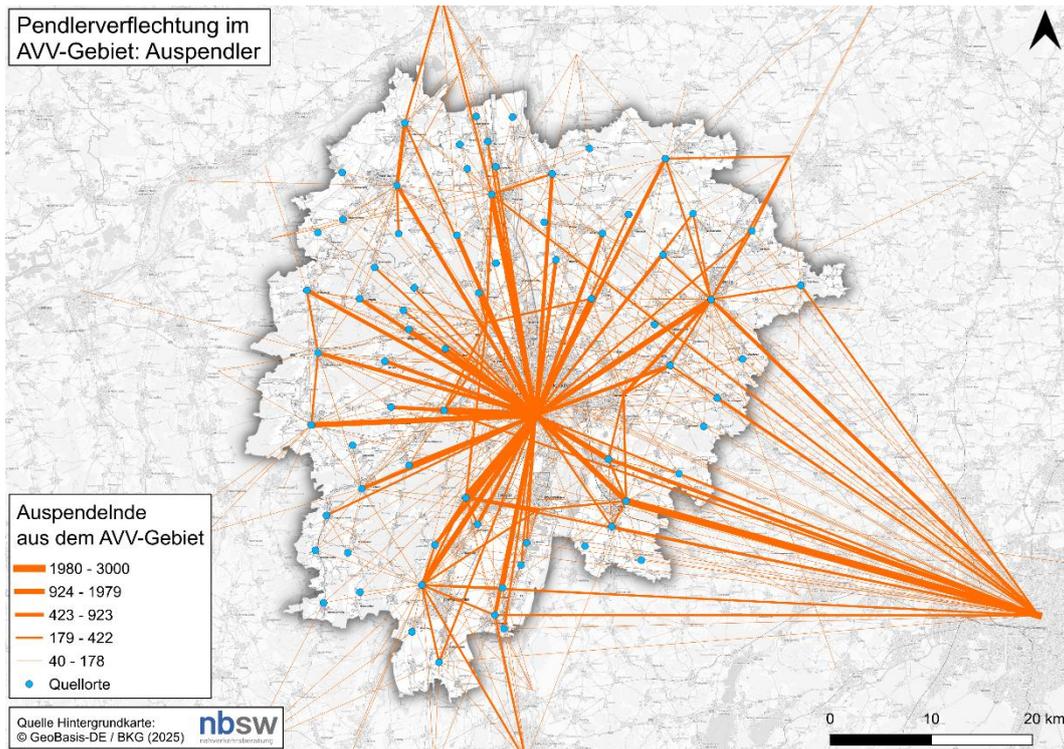


Abbildung 16: Pendlerverflechtungen der Auspendler im AVV-Gebiet und der Umgebung (Darstellung ab 40 Pendelnden)

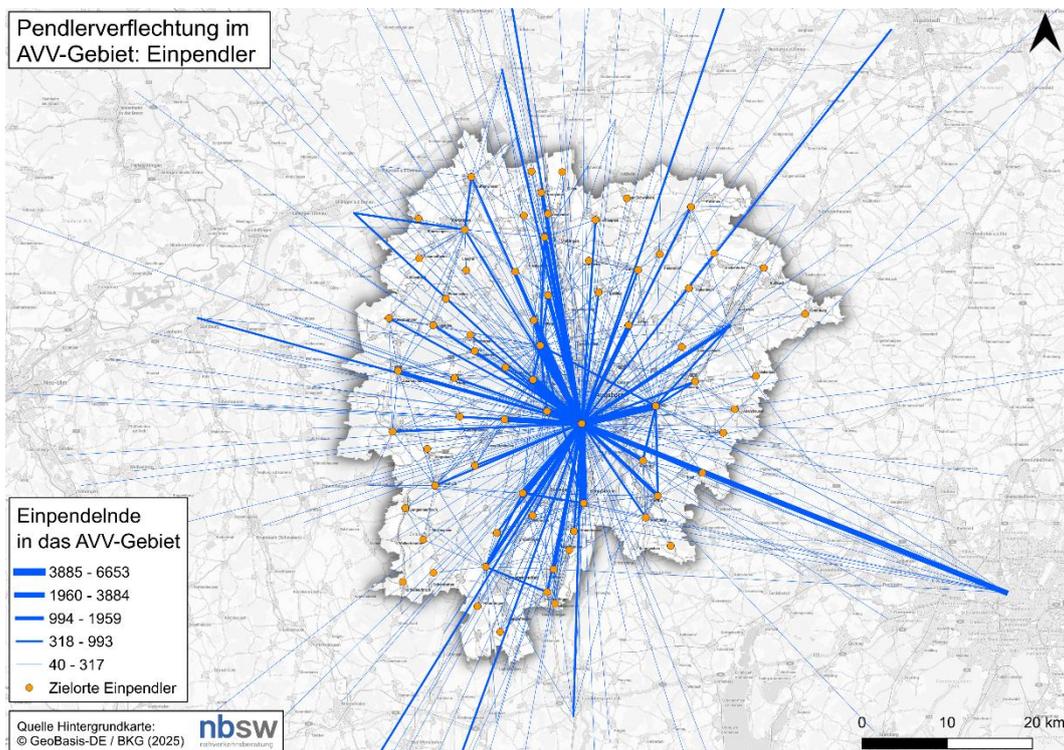


Abbildung 17: Pendlerverflechtungen der Einpendler im AVV-Gebiet und Umgebung (Darstellung ab 40 Pendelnden)

3 Aktuelles ÖPNV-Angebot

- Auf den meisten Strecken des **Schienenpersonennahverkehrs** im Verbundgebiet besteht ein **20- bzw. 30-Minutentakt**, ausgenommen einiger Randbereiche im Nordosten und Süden.
- Das **Straßenbahnnetz** der Stadt Augsburg umfasst **fünf Linien** mit einer Gesamtlänge von etwa 50 Kilometern. Die Takte variieren je nach Verkehrstag und Tageszeit zwischen **30, 15 und 7,5 Minuten**.
- Die **19 Stadtbuslinien** in Augsburg dienen überwiegend der **Erschließung von Stadtteilen** sowie als **Zubringer** zu den Straßenbahnlinien. Die Taktung liegt **zwischen 15 und 60 Minuten** und variiert je nach Verkehrstag und -zeit.
- Knapp **100 Regionalbuslinien** verbinden die Landkreise mit den Versorgungszentren, SPNV-Knoten und der Stadt Augsburg. Sie übernehmen **unterschiedliche Funktionen** wie bspw. Verbindung, Erschließung, Zubringer oder eine Mischfunktion, was sich in **unterschiedlichen Bedienstandards** widerspiegelt.
- Das **Nachtbusangebot** umfasst **13 Linien**, die in den Nächten auf **Samstag, Sonntag und Feiertag** verkehren – in der Stadt Augsburg zusätzlich auch in den Nächten auf Freitag – **meist im Stundentakt**.
- Vier **flexible Bedienungsformen** ergänzen das klassische ÖPNV-Angebot: **AktivVO** als linienungebundener On-Demand-Verkehr im ländlichen Raum bei geringer Nachfrage, **swaxi** als On-Demand-Angebot in Schwachverkehrszeiten innerhalb Augsburgs, verknüpft mit dem **swa Carsharing** sowie **Anrufsammeltaxi und Rufbusse** mit festen Linienwegen und Zeiten.
- Der **Freigestellte Schülerverkehr**, der von 32 Schulträgern im AVV-Gebiet organisiert wird, ist **nicht Teil des ÖPNV**, wird jedoch regelmäßig auf eine **mögliche Integration geprüft**.
- **Verknüpfungspunkte** innerhalb des öffentlichen Verkehrs werden betrachtet und abhängig von der Anzahl der Verkehrsmittel sowie deren Abfahrtsanzahl und die Menge an Umsteigevorgängen kategorisiert, um **gezielte Ausbaumaßnahmen** zu ermöglichen. Bestehende **Park+Ride-Anlagen** und deren Verknüpfung mit dem ÖPNV-Angebot werden erfasst und dargestellt.
- Der AVV-Gemeinschaftstarif wird im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht näher betrachtet, da er nicht zum Regelungsbereich des NVP zählt.

3.1 Schiene (SPNV)

Aufgabenträger für den SPNV im Verbundgebiet des AVV ist der Freistaat Bayern. Die BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) ist mit der operativen Umsetzung seitens des Freistaates betraut. Die Zuständigkeit für den SPNV unterfällt daher nicht dem Regelungsgehalt des Nahverkehrsplans für das AVV-Gebiet. Jedoch bietet der Nahverkehrsplan die Möglichkeit, das bestehende Angebot zu beschreiben, bestehende und für den Geltungsbereich des Nahverkehrsplanes relevante Planungen aus der übergeordneten SPNV-Planung zu übernehmen und Entwicklungen aufzuzeigen, die in der Fortführung übergeordneter Planungen aus Sicht der Aufgabenträger für den ÖPNV in der Planungsregion Berücksichtigung finden sollen.

Der SPNV stellt das hierarchisch höchste Verkehrsmittel im regionalen Nahverkehr dar. Im Regionalverkehr verfolgt der Freistaat Bayern das Ziel, den sogenannten „Bayerntakt“ als Mindeststandard flächendeckend einzuführen. Dieser sieht vor, dass alle Bahnhöfe in Bayern mindestens im Stundentakt bedient werden. Im Gebiet des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbunds (AVV) ist der Bayerntakt bereits fest etabliert.

Tabelle 7 gibt einen Überblick über die im Jahr 2025 verkehrenden

Regionalzugverbindungen am Hauptbahnhof Augsburg, die von verschiedenen Verkehrsunternehmen wie DB Regio AG, Arverio Bayern (ehemals Go-Ahead) und BRB (Bayrische Regionalbahn GmbH) betrieben werden. Anlage 9 enthält den Schienennetzplan (Stand 12/2024).

Tabelle 7: Aktuelles SPNV-Angebot

Linie	Streckenverlauf im AVV-Gebiet	Grundtakt
RE 7 + RE 17	Augsburg Hbf – Buchloe	120 min
RE 9	M.-Pasing – Mering – Mering-St Afra – Kissing – Augsburg-Hochzoll – Augsburg Haunstetter Straße – Augsburg Hbf – Augsburg-Oberhausen – Neusäß – Westheim – Diedorf – Gessertshausen – Kutzenhausen – Dinkelscherben – Freihalden	<i>Mering – Hbf:</i> 120 min <i>Hbf – Dinkels.:</i> 60 min
RB 13	Augsburg Hbf – Augsburg Haunstetter Straße – Augsburg-Hochzoll – Friedberg – Dasing – Obergriesbach – Aichach – Radersdorf – Schrobenhausen	<i>Hbf – Friedb.:</i> 15 min <i>Friedb. – Aich.:</i> 30 min <i>Aich. – Radersd.:</i> 60 min
RE 16 (ab 12/28 RE60)	Augsburg Hbf – Augsburg-Oberhausen – Meitingen – Nordendorf – Mertingen – Donauwörth – Otting-Weilheim – Treuchtlingen	120 min
RB 67	Augsburg-Oberhausen – Augsburg Hbf – Augsburg Haunstetter Straße – Augsburg-Hochzoll – Kissing – Mering-St Afra – Mering – Merching – Schmiechen – Egling	60 min, HVZ-Verstärker A.- Oberhausen – Me- ring
RB 69	Augsburg Hbf – Augsburg Morellstraße – Augsburg Messe – Inningen – Bobingen – Oberottmarshausen – Graben (Lechfeld) Gewerbepark – Lagerlechfeld – Klosterlechfeld – Kaufering	60 min
RE 71 + RE 73	Augsburg Hbf – Buchloe	120 min
RB 77	Augsburg Hbf – Augsburg Morellstraße – Augsburg Messe – Inningen – Bobingen – Schwabmünchen – Buchloe	60 min, HVZ-Verstärker Hbf – Bobingen (– Schwabm.)
RE 79	Augsburg Hbf – Bobingen – Schwabmünchen – Buchloe	120 min
RE 80	M.-Pasing – Mering – Mering-St Afra – Kissing –	120 min

Linie	Streckenverlauf im AVV-Gebiet	Grundtakt
+ RE 89	Augsburg-Hochzoll – Augsburg Haunstetter Straße – Augsburg Hbf – Augsburg-Oberhausen – Meitingen – Nordendorf – Mertingen – Donauwörth* – Otting-Weilheim – Treuchtlingen/*Wörnitzstein	
RB 83	Gessertshausen – Diedorf – Westheim – Neusäß – Augsburg-Oberhausen – Augsburg Hbf	HVZ-Verstärker
RB 86	M.-Pasing – (Mammendorf – Haspelmoor – Althegnenberg –) Mering – Mering-St Afra – Kissing – Augsburg-Hochzoll – Augsburg Haunstetter Straße – Augsburg Hbf – Augsburg-Oberhausen – Neusäß – Westheim – Diedorf – Gessertshausen – Kutzenhausen – Dinkelscherben	<i>Pasing – Hbf:</i> 2x 120 min <i>Hbf – Dinkels.:</i> 60 min
RB 87	M.-Pasing – (Mammendorf – Haspelmoor – Althegnenberg –) Mering – Mering-St Afra – Kissing – Augsburg-Hochzoll – Augsburg Haunstetter Straße – Augsburg Hbf – Augsburg-Oberhausen – Gersthofen – Gablingen – Langweid (Lech) – Herbertshofen – Meitingen – Westendorf – Nordendorf – Mertingen – Bäumenheim – Donauwörth	<i>Pasing – Hbf:</i> 2x 120 min <i>Hbf – Meit.:</i> 20/40 min <i>Meit. – Donauw.:</i> 60 min + HVZ-Verstärker

Quelle: Linientaktkarte und Liniennetzplan 2025 der BEG

Insgesamt besteht auf den meisten Streckenverbindungen ein 20- bzw. 30-Minutentakt. Ausnahmen hiervon bilden lediglich die Randbereiche des AVV-Gebietes im Nordosten und Süden. So wird zwischen der Stadt Aichach und der Landkreisgrenze im Nordosten sowie zwischen dem Markt Mering bzw. der Stadt Bobingen in Richtung Landkreisgrenze ein Zugverkehr nur noch im Stundentakt angeboten (vgl. Abbildung 18).

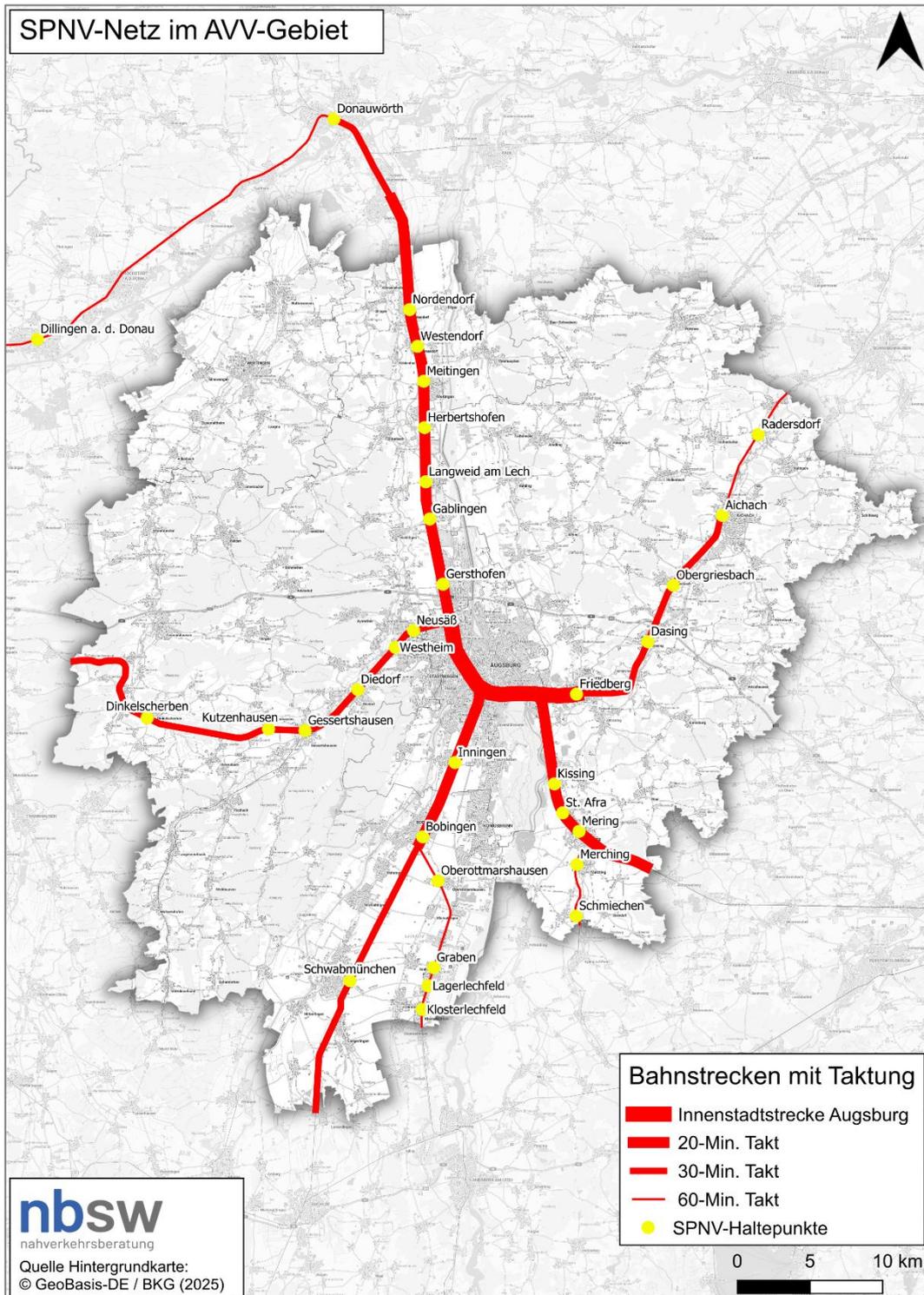


Abbildung 18: Übersichtskarte des SPNV-Netzes im AVV-Gebiet

3.2 Straßenbahn Stadt Augsburg

Das Straßenbahnnetz der Stadt Augsburg bildet das Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV und stellt wichtige Verbindungen zwischen den Stadtteilen her. Das Netz weist eine Gesamtlänge von ca. 50 km auf; damit hat die Stadt Augsburg das zweitgrößte Straßenbahnnetz im Freistaat Bayern. Insgesamt verkehren fünf Linien auf folgenden Linienwegen

(siehe Tabelle 8):

Tabelle 8: Straßenbahnlinien und -funktionen

Linie	Verlauf	Funktion
1	Lechhausen Neuer Ostfriedhof – Schleiermacherstraße – Ulrichsbrücke – Pilgerhausstraße – Moritzplatz – Königsplatz – Maria Stern – Göggingen	Verbindet den Osten von Augsburg mit dem Südwesten und führt dabei über das Augsburger Zentrum. Sie bindet die Stadtteile Lechhausen, Hochzoll Nord und Göggingen an das Zentrum an.
2	Augsburg West P+R – Uniklinik BKH – Kriegshaber – Oberhausen Bf/Helmut-Haller-Platz – Wertachbrücke – Senkelbach – Dom/Stadtwerke – Moritzplatz – Königsplatz – Rotes Tor – Haunstetter Straße Bf – Berufsschule – Sportanlage Süd P+R – Haunstetten Nord	Verbindet den Westen mit dem Südosten der Stadt Augsburg. Die Linie bindet folgende Orte an P+R West, Universitätsklinikum, Stadtteil Kriegshaber, das Augsburger Zentrum den Stadtteil Haunstetten sowie das Universitätsviertel.
3	Hauptbahnhof - Königsplatz - Universität - Inninger Straße P+R /Haunstetten - Königsbrunn Zentrum	Verbindet das Augsburger Zentrum mit dem Süden der Stadt sowie den Südlichen Landkreis Augsburg bis zur Stadt Königsbrunn. Dabei werden folgende Orte angeschlossen; Augsburger Zentrum, Stadtteil Haunstetten, Universitätsviertel, Königsbrunn. Bei Spielen des FC Augsburg sowie bei besonderen Veranstaltungen verkehrt eine zusätzliche Linie, welche das Stadion an das Augsburger Zentrum anbindet.
4	Oberhausen Nord P+R – Bärenwirt/DRvS – Wertachbrücke – Staatstheater – Königsplatz – Hauptbahnhof	Verbindet das Augsburger Zentrum mit der P+R Anlage Oberhausen Nord und dem Verkehr nach Gersthofen
6	Stadtbergen – Pfersee – Schwaben Center – Hochzoll Mitte – Rudolf-Diesel-Gymnasium – Friedberg West P+R	Verbindet den Westen der Stadt mit dem Osten und die Städte Friedberg und Stadtbergen. Es werden folgende Orte angebunden: P+R Friedberg West, Hochzoll, Stadtzentrum, Hauptbahnhof und das südliche Textilviertel.

In nachfolgender Abbildung 19 ist der Verlauf der Linien graphisch dargestellt.

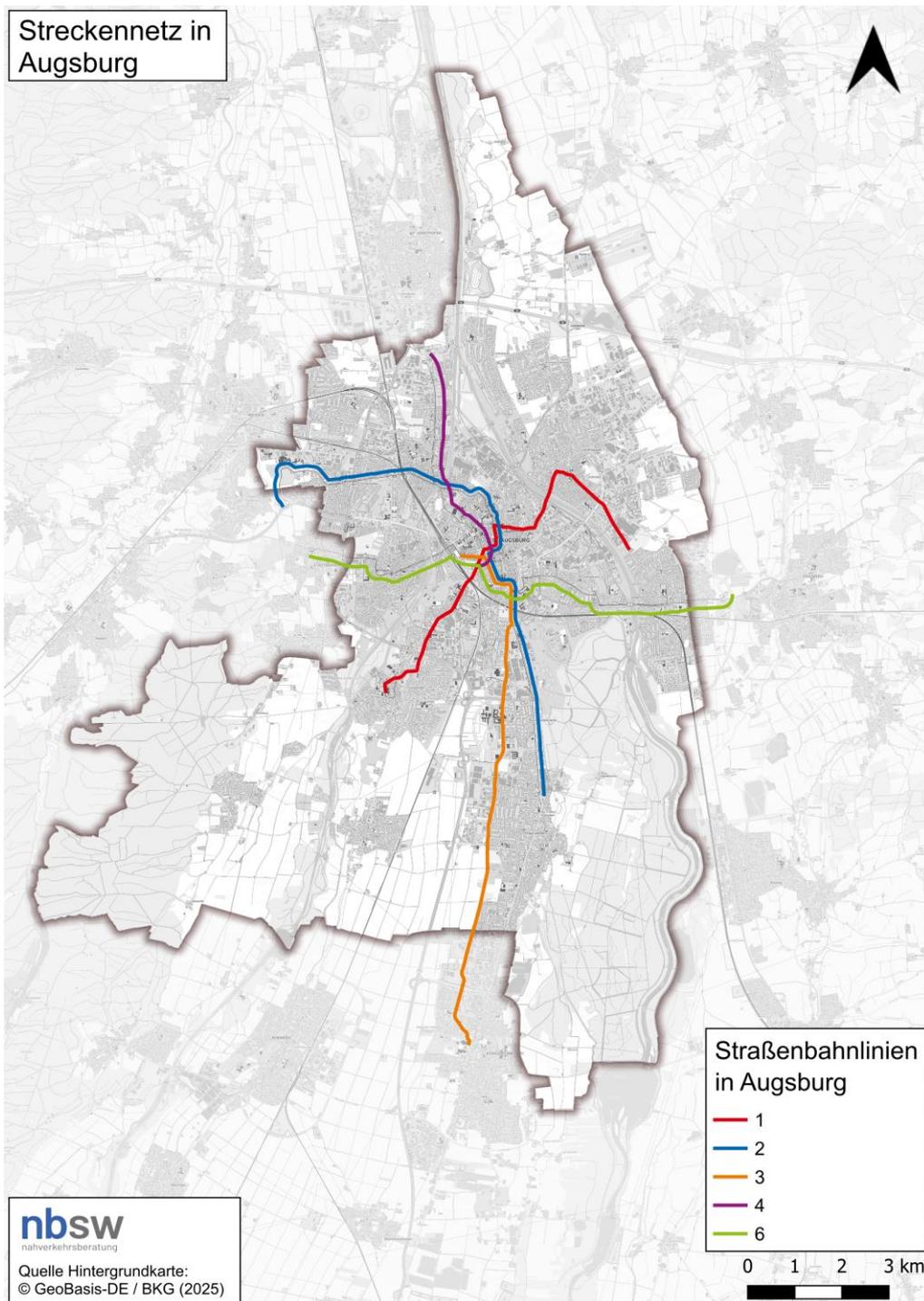


Abbildung 19: Streckennetz der Straßenbahnlinien in Augsburg im Bestand

Die im NVP 2015plus definierte Mindestbedienhäufigkeit unterscheidet nach Raumtyp wie folgt (siehe Tabelle 9):

Tabelle 9: Mindest-Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Augsburg

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

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

Quelle: NVP 2015plus, S. 64

Der NVP 2015plus verweist für eine weitere Spezifizierung der ausreichenden Verkehrsbedienun auf den Betrauungsakt. Dieser sieht die folgende ausreichende Verkehrsbedienun vor (siehe Tabelle 10):

Tabelle 10: Takt der Straßenbahn nach Verkehrstag und Tageszeit

Takt in Min je Verkehrstag / Zeit	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Montag - Freitag (Schulzeit)	15	7,5	5	7,5			5			7,5	15									
Montag - Freitag (Ferienzeit)	15	7,5														15				
Samstag	20			10						15										
Sonn- und Feiertag	30				15															

Hauptverkehrszeit
Normalverkehrszeit
Schwachverkehrszeit

Quelle: gemäß der Betrauung der Stadt Augsburg (Anlage 2 der Betrauung), ergänzt durch den jährlichen ÖPNV-Gesamtbericht der Stadt Augsburg (der ÖPNV-Gesamtbericht bildet Zeiträume für die NVZ und SVZ ab und spezifiziert die Taktangaben in diesen Verkehrszeiten).

Der Betrauungsakt konkretisiert die im NVP vorgesehenen Bandbreiten zulässiger Bedienungshäufigkeiten für die Straßenbahn zunächst durch die Definition von unterschiedlichen Verkehrszeiten und ordnet eindeutige Taktvorgaben den unterschiedlichen Verkehrszeiträumen zu.

Infolge von Ereignissen, die die Verkehrsdurchführung beeinträchtigen oder unmöglich machen bzw. die Verkehrsnachfrage deutlich reduzieren, kann laut Betrauungsakt vom definierten Takt vorübergehend, jedenfalls jedoch bis zum Ende des Ereignisses bzw., solange bedeutende Auswirkungen vorhanden sind, bis zum Ende der Auswirkungen aus dem Ereignis abgewichen werden. Ein solches Ereignis kann z.B.

- durch erhöhtes Infektionsgeschehen infolge z.B. einer Pandemie
- durch Extremwetterereignisse (Unwetter) und deren Folgen
- durch Aufrufen des Katastrophenfalls

gekennzeichnet sein.

Im Status Quo, weitestgehend seit 2022, kommt es beim Takt der Straßenbahn zu folgenden Abweichungen von den Vorgaben des Betrauungsaktes:

- Die vorgesehen Verdichtung des 7,5-min.-Taktes zu einem 5-min.-Takt insbesondere in der nachmittäglichen HVZ unterbleibt
- Anpassung in den Ferienzeiträumen von 7,5-min-Takt auf 10-min-Takt
- 15-Minuten-Takt ab 19 Uhr (Mo-Fr)

3.3 Stadtbusverkehr Augsburg

Im Gebiet der Stadt Augsburg verkehren insgesamt 19 Stadtbuslinien. Eine Übersicht der Linien mit ihren Streckenverläufen, ihrer Funktion und ihrem Takt zeigt Tabelle 11, während Abbildung 20 das Streckennetz kartografisch veranschaulicht. Die Stadtbuslinien übernehmen in Augsburg insbesondere Erschließungs- und Zubringerfunktionen zu den Straßenbahnlinien. Eine Ausnahme bilden die Linien 22, 44 und 32, welche einzelne Stadtteile sowie das Universitätsklinikum direkt mit der Innenstadt verbinden. Das Verkehrsangebot variiert je nach Stadtbuslinie in Bezug auf Verkehrstage, Taktzeiten und Bedienzeiträume.

Tabelle 11: Busse in der Stadt Augsburg

Liniennummer	Relation	Verbindungsfunktion (Anbindung an ...)	Erschließungsfunktion	Taktmuster (in Min.)
21	Bärenkeller Süd - Gaswerk - Bärenwirt/DRvS	Straßenbahnlinie 4 (Bärenwirt)	Wohngebiet Bärenkeller, Industriegebiet Holzweg	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
22	Firnhaberau - Ulrichsbrücke - Jakobertor - Königsplatz - Hauptbahnhof	Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen, Jakobertor), Verbindungsfunktion zum Königsplatz und Hbf	Wohngebiete Firnhaberau, Lechhausen West, Innenstadt	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
23	Firnhaberau - Hammerschmiede - Lechhausen - Schlößle - Hauptbahnhof	Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen, Jakobertor), Verbindungsfunktion zum Königsplatz und Hbf	Wohngebiete Firnhaberau, Hammerschmiede, Lechhausen, Innenstadt	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
24	Haunstetten Süd - Haunstetten Nord	Straßenbahnlinie 2 (Haunstetten Nord), Straßenbahnlinie 3 (Inninger Straße P+R) über Linie 25	Wohngebiete Haunstetten Nord, Anbindung Klinikum Süd	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
25	Haunstetten Nord - Inninger Straße P+R - Haunstetten Süd	Straßenbahnlinie 2 (Haunstetten Nord) über Linie 24, Straßenbahnlinie 3 (Inninger Straße P+R)	Wohngebiete Haunstetten	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
29	Lechhausen Neuer Ostfr. - Hochzoll Mitte - Hochzoll Kuhsee	Straßenbahnlinie 1 (Neuer Ostfriedhof), Straßenbahnlinie 6 (Hochzoll Mitte)	Wohngebiete Hochzoll	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
30	Rudolf-Diesel-Gymnasium - Hochzoll Süd	Straßenbahnlinie 6 (Rudolf-Diesel-Gymnasium), Straßenbahnlinie 1 (Neuer	Hochzoll Süd	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30

Liniennummer	Relation	Verbindungsfunktion (Anbindung an ...)	Erschließungsfunktion	Taktmuster (in Min.)
		Ostfriedhof) über Linien 29 und 31		
31	Lechhausen Neuer Ostfr. - Rudolf-Diesel-Gymnasium	Straßenbahnlinie 6 (Rudolf-Diesel-Gymnasium), Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen, Neuer Ostfriedhof)	Hochzoll Nord	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
32	Uniklinik BKH - HBF - Königsplatz - Zoo/Bot. Garten	Straßenbahnlinie 2 (Uniklinikum BKH), Verbindungsfunktion zum Königsplatz und Hbf, Straßenbahnlinien 2, 3, 6 Rotes Tor	Anbindung Uniklinikum, Erschließung Innenstadt	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
33	Jakobertor - Schwaben Center	Straßenbahnlinie 1 (Jakobertor), Straßenbahnlinie 6 (Schwaben Center)	Wohngebiet Textilviertel	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
35	Bergstraße - Rotes Tor - Pilgerhausstraße - Bärenwirt - Oberh. Bf/Helmut-Haller-Platz - Pfersee Süd	Tangentialverbindung zwischen den Straßenbahnlinien 4 (Bärenwirt), 6 (Pfersee), 1 (Göggingen), sowie zur City-Galerie, zum Roten Tor und Oberhausen Bahnhof	Wohngebiete Pfersee, Oberhausen, Hochfeld, Göggingen, Altstadt	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
36	Textilmuseum - Herrenbach - Schwaben Center	Straßenbahnlinie 6 (Textilmuseum und Schwaben Center), Straßenbahnlinie 1 (Jakobertor) über Linie 33	Wohngebiet Textilviertel	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
37	St. Anton Siedlung - Schleiermacherstraße	Straßenbahnlinie 1 (Schleiermacherstraße)	Wohngebiete St-Anton-Siedlung, Lechhausen	HVZ: 20 NVZ: 30
38	Inningen - Göggingen - Bergheim	Straßenbahnlinie 1 (Göggingen Rathaus)	Erschließung von Bergheim, Neubergheim, Göggingen und Innungen	HVZ: 30 SVZ: 60
41	Bergstraße - Messezentrum - Hochfeld - Königsplatz	Straßenbahnlinie 3 (Bukowina-Institut PCI), Straßenbahnlinie 1 (Göggingen), Verbindungsfunktion zum	Wohngebiete Göggingen, Hochfeld	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30

Liniennummer	Relation	Verbindungsfunktion (Anbindung an ...)	Erschließungsfunktion	Taktmuster (in Min.)
Königsplatz und Hbf				
42	Pfersee - Bergstraße - Maria Stern	Straßenbahnlinie 3 (Pfersee), Straßenbahnlinie 1 (Maria Stern) Anbindung an Königsplatz	Pfersee, Göggingen Nord	HVZ: 30
43	Diakonissenhaus - Königsplatz - Seniorenzentrum Servatius	Anbindung an Hauptbahnhof und Königsplatz	Wohngebiete Innenstadt, Antonsviertel, Anbindung Seniorenzentrum Servatius	60
44	Hammerschmiede - Stephingerberg - Königsplatz	Anbindung an Königsplatz	Wohngebiete Hammerschmiede, Lechhausen-West, Innenstadt	HVZ: 15 NVZ: 20
48	Berliner Allee - Lechhausen Industriegebiet - Medienzentrum	Straßenbahnlinie 1 (Berliner Allee)	Wohngebiete/Industriegebiete Lechhausen	HVZ: 15 NVZ: 30 SVZ: 60

Hinweise: HVZ: Hauptverkehrszeit, NVZ: Normalverkehrszeit, SVZ: Schwachverkehrszeit

Quelle: Takt gemäß ÖPNV-Gesamtbericht der Stadt Augsburg

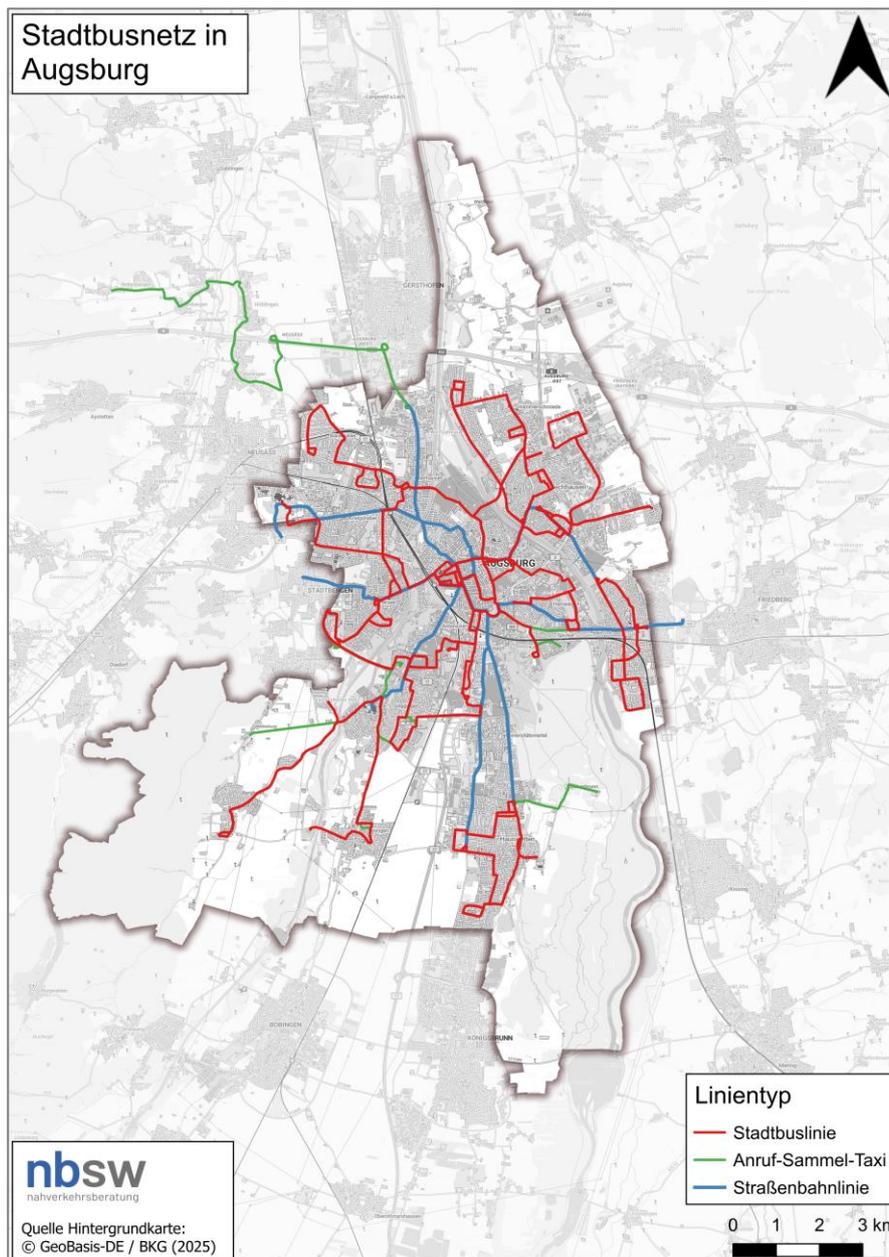


Abbildung 20: Stadtbusnetz im Bestand

3.4 AVV-Regionalbusverkehr

Der AVV-Regionalbusverkehr mit knapp 100 Linien gewährleistet die Anbindung der Landkreise an die Stadt Augsburg sowie an wichtige Versorgungszentren der Region und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Um Parallelverkehre zur Straßenbahn und zum SPNV zu vermeiden und die vorhandenen Verkehrsangebote effizienter zu gestalten, werden viele Regionalbuslinien am Stadtrand der Stadt Augsburg gebrochen (= Umstieg auf städtische Verkehrsmittel).

Die Regionalbuslinien des AVV weisen variierende Bedienstandards gemäß ihrer Funktion auf:

- **Zubringer zum SPNV:** Hauptfunktion ist die Erreichbarkeit von Bahnhöfen zum Umstieg in den SPNV.
- **Taktlinien im Verdichtungsraum:** Regelmäßig verkehrende Linien im Umland von

Augsburg, einschließlich Stadtbergen, Gersthofen, Neusäß, Königsbrunn und Friedberg.

- **Verbindungslinien:** Linien auf den wichtigsten Verkehrsachsen der Region mit festem Takt.
- **Erschließungslinien:** Busse, die nicht ganztägig im Einsatz sind, und vor allem der Feinerschließung dienen.
- **Schülerverkehrs- und Pendlerlinien:** Speziell auf den Schulbetrieb oder Berufsalltag abgestimmte Fahrten, meist ohne Ganztagesbetrieb im Taktverkehr.
- **Mischfunktion:** Linien, die eine Mischung der obenstehenden Funktionen aufweisen.

Abbildung 21 stellt die in der Region verkehrenden Linien innerhalb des AVV-Gebietes dar. Detaillierte Informationen zu den einzelnen Regionalbuslinien, einschließlich Streckenverlauf, Bedienungsfrequenz und -zeiträumen, sowie resultierende Veränderungen im Zielnetz im Vergleich zum Bestand, sind in den Liniensteckbriefen in Anlage 12 enthalten.

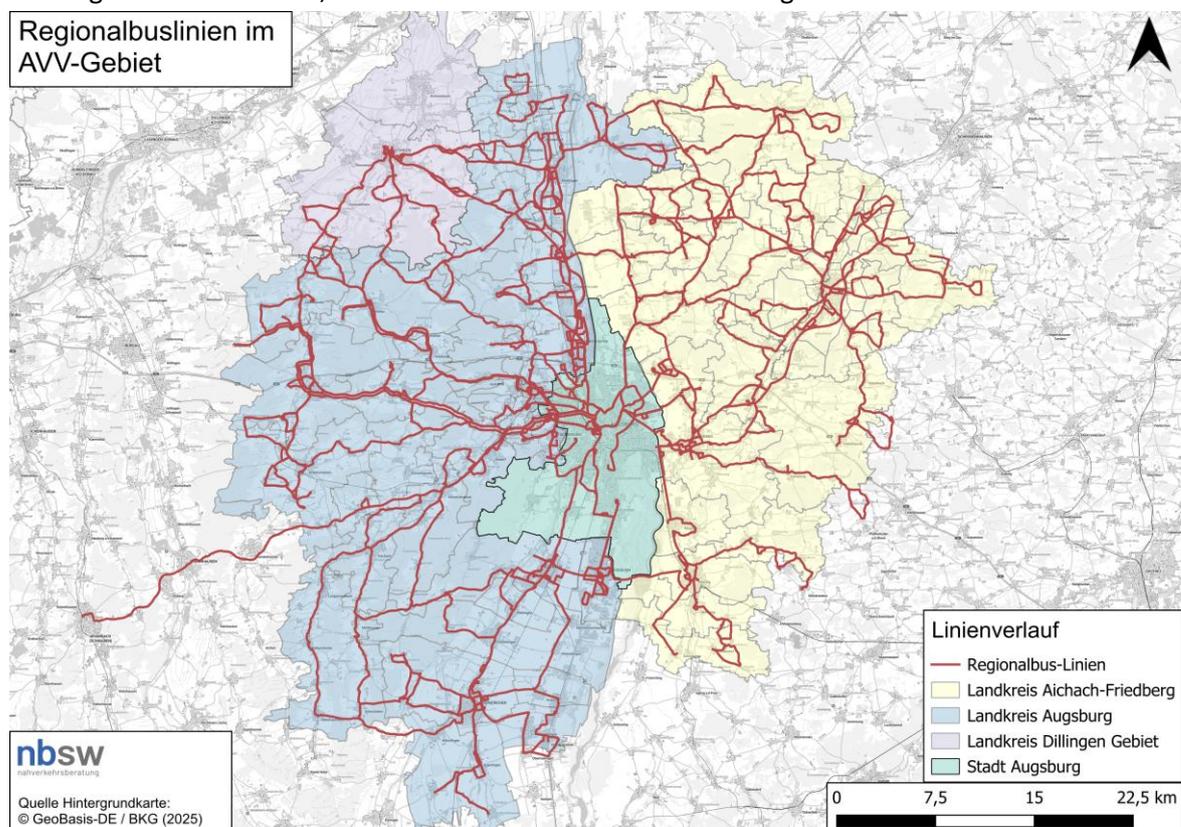


Abbildung 21: Regionalbusnetz im Bestand

3.5 Abend- und Nachtverkehr

Im Verbundgebiet des AVV gibt es insgesamt 13 Nachtbuslinien, die das Verkehrsangebot an den Tagen Samstag, Sonntag und Feiertagen in den frühen Morgenstunden ergänzen. Die Betreuung der Stadt Augsburg beinhaltet für die Linien im Stadtverkehr (90-94) zusätzlich die Nächte von Donnerstag auf Freitag. Die Nachtbuslinien bieten den Fahrgästen die Möglichkeit, nach dem regulären Betriebsschluss der Straßenbahnen und Busse ein Verkehrsangebot zu nutzen. Im Stadtgebiet Augsburg verkehren insbesondere die Linien 90, 91, 92, 93 und 94. Mit Ausnahme der Linie 95 werden alle diese Linien von den Stadtwerken Augsburg (swa) betrieben, während die Linie 95 von der Gersthofer Verkehrsgesellschaft (GVG) betrieben wird. Die jeweiligen Linienverläufe können den folgenden

Tabellen 12 sowie 13 entnommen werden. Die Nachtbuslinien im Stadtgebiet Augsburg verkehren zwischen 0:30 bis 4:30 in einem Stundentakt.

Tabelle 12: Nachtbuslinien der Stadt Augsburg

Liniennummer	Streckenverlauf
90	Rudolf-Diesel-Gymnasium – Lechhausen – Königsplatz – Göggingen – Bergheim – Inningen
91	Steppach West – Kriegshaber – Königsplatz – Pfersee – Leitershofen – Stadtbergen – Deuringen – Steppach
92	Neusäß, Schmutterpark – Bärenkeller – Oberhausen – Königsplatz – Universitätsviertel – Haunstetten
93	Lechhausen Schlöble – Hammerschmiede – Firnhaberau – Königsplatz – Hochzoll Süd
94	Friedberg Rothenbergstr. – Herrenbach – Königsplatz – Haunstetten

Neben den Nachtbuslinien, welche primär im Stadtgebiet Augsburg verkehre, gibt es weitere dem AVV zugehörige Nachtbuslinien, welche primär in den umliegenden Landkreisen verkehren:

Tabelle 13: Nachtbuslinien im Regionalverkehr des AVV

Liniennummer	Streckenverlauf
95 (Betrieb durch GVG)	Augsburg, Staatstheater – Oberhausen Nord P+R – Gersthofen (– Langweid – Biberbach)
291	Augsburg, Schleiermacherstraße – Stätzling – Wulfertshausen – Haberskirch – Derching
395	Augsburg, Hbf – Mühlhausen – Affing – Rehling – Aindling
592	(Umstieg von Linie 92) Neusäß, Schmutterpark – Aystetten – Adelsried – Bonstetten – Welden
596	Augsburg, Hbf – Diedorf – Agawang – Horgau – Zusmarshausen – Dinkelscherben
694	Augsburg, Hbf – Anhausen – Gessertshausen – Ustersbach – Fischach – Siegertshofen – Langenneufnach
797	Augsburg, Hbf – Bobingen – Schwabmünchen – Untermeitingen
798	Augsburg, Hbf – Haunstetten – Königsbrunn

Die Nachtbuslinien im Regionalverkehr werden zwischen 1:00 und 4:00 im Stundentakt bedient. Ausnahmen sind hierbei die Linie 596, welche im Zweistundentakt bedient wird sowie die Linie 95, die eine verkürzte Bedienzeit aufweist.

Die nachstehende Abbildung 22 zeigt das resultierende Nachtbusnetz im Gesamtgebiet des AVV.

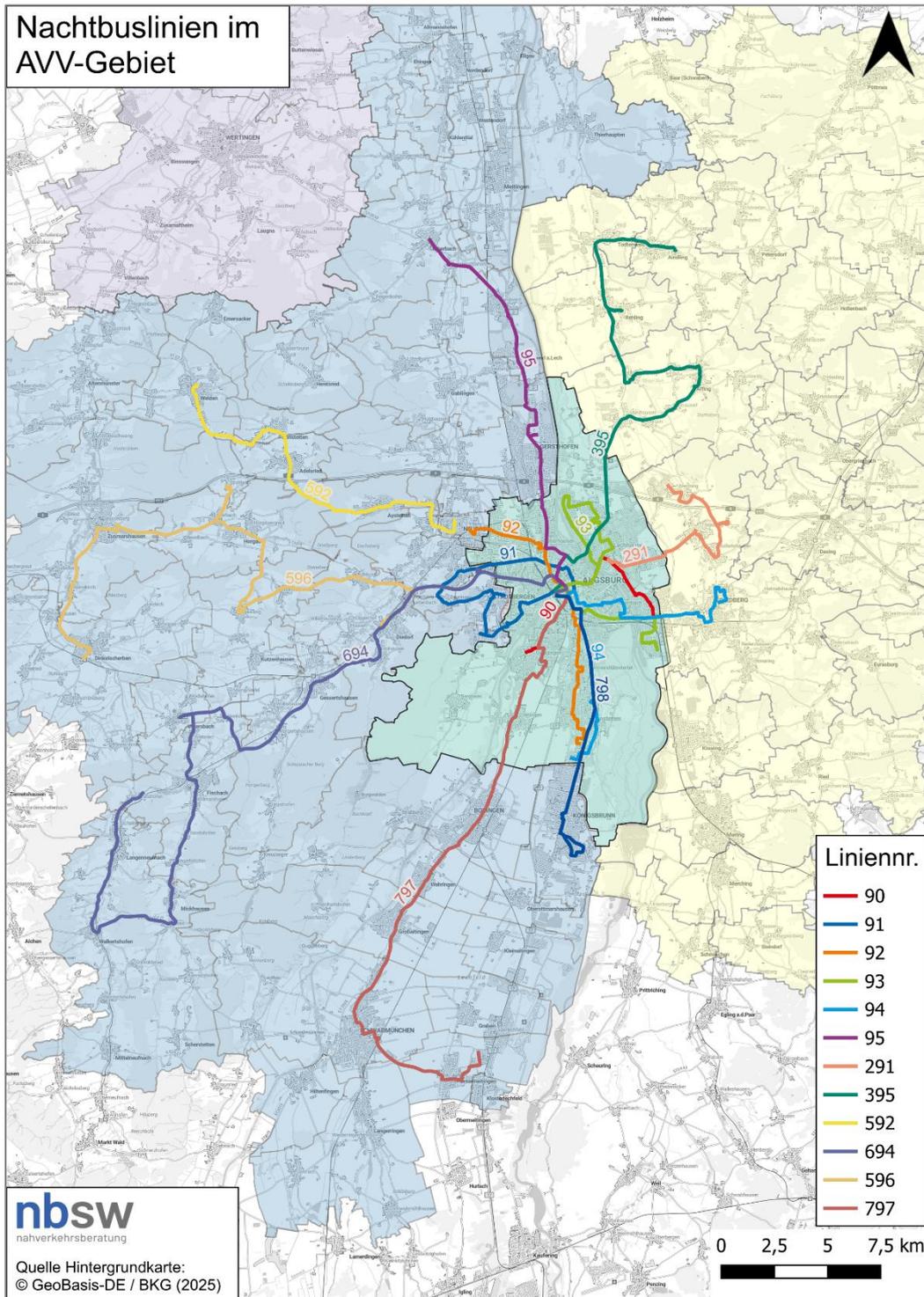


Abbildung 22: Nachtbusnetz im gesamten AVV-Gebiet

3.6 Flexible Bedienformen

3.6.1 AktiVVo

AktiVVo ist ein flexibler On-Demand-Verkehrsdienst, der vom Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund (AVV) in Regionen mit geringer Nachfrage angeboten wird. Das Angebot dient der Erweiterung des ÖPNV und der flächendeckenden Erschließung durch eine Flächenbedienun im ländlichen Raum. Der Service wird durch (barrierefreie) Kleinbusse

bereitgestellt, die auf Abruf und ohne feste Linienführung während fest definierter Bedienzeiten verkehren. Die Buchung kann per App, über die Website oder telefonisch bei der Buchungs-Hotline kurzfristig oder weiter im Voraus erfolgen. Der Service ist auf ein sogenanntes Bediengebiet beschränkt, aber ein Wechsel zwischen Gebieten ist möglich. Dieser erfolgt an Umsteigepunkten, die in der Regel als lokale oder regionale Verkehrsknotenpunkte fungieren. Die Bedienzeiten werden in Abhängigkeit vom ÖPNV-Linienangebot definiert und variieren somit je nach AktivVo Gebiet. AktivVo ergänzt das bestehende Liniennetz und sorgt in weniger dicht besiedelten Gebieten für eine bedarfsgerechte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Je nach Gebiet variieren die folgenden Funktionen des AktivVo:

- Zu- und Abbringer auf die AVV-Regionalbuslinien
- Ergänzung und Ersatz des AVV-Regionalbusverkehrs (insbesondere zu Schwachverkehrszeiten und am Wochenende)
- Bedienung aller Ortsteile
- Sonderfunktion: Schulbedarfsverkehr für nicht vom Regionalbus erschlossene Schüler*innen (Umsetzung im südlichen Landkreis Augsburg, keine weitere Ausweitung auf andere Schulen vorgesehen aufgrund von Kosten, Aufwand und der fehlenden Bereicherung für alle Fahrgäste)

Das Pilotprojekt AktivVo wurde im Juni 2023 in den Regionen Holzwinkel sowie Roth-Zusamtal eingeführt. Zum Fahrplanwechsel 2023/2024 wurden die Bediengebiete auf die Regionen Bobingen-Königsbrunn und Schwabmünchen (und Langerringen) ausgeweitet.

Der Dienst bündelt die Fahrtwünsche mehrerer Personen mit ähnlicher Route, um die Fahrtwege im Sinne des Umweltverbundes zu optimieren. Je nach Buchungsaufkommen können bis zu acht Fahrgäste gleichzeitig mitgenommen werden. Für die Nutzung von AktivVo gelten die regulären Ticketangebote des AVV-Tarifes, einschließlich des Deutschlandtickets, ohne zusätzliche Aufpreise. Fahrgäste, die kein Ticket besitzen, können dieses beim Fahrer erwerben oder eine Streifenkarte abstempeln. Nach der Buchung wird dem Fahrgast eine nahegelegene Haltestelle genannt, an der der Kleinbus zur gebuchten Zeit erscheint. Anschließend wird der Fahrgast zu einer Haltestelle gebracht, an der regelmäßige Busverbindungen bestehen bzw. an die Verknüpfungspunkte zwischen den AktivVo-Gebieten. Der AktivVo ermöglicht daher eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit.

In den Gebieten Bobingen-Königsbrunn und Schwabmünchen gelten diese Betriebstage und -zeiten:

Betriebstage	Bedienzeiten
Mo – Fr	6 – 24 Uhr (18 Stunden)
Sa	6 – 24 Uhr (18 Stunden)
SoF	7 – 22 Uhr (15 Stunden)

Im Gebiet Holzwinkel, Roth-, Zusamtal gelten folgende Bedienzeiten:

Betriebstage	Bedienzeiten
Mo – Fr	6 – 20 Uhr (14 Stunden)
Sa	8:30 – 18 Uhr (9:30 Stunden)
SoF	Keine Bedienung

Das AktiVVo-Angebot erfreut sich zunehmender Beliebtheit. So wird dieses Angebot nicht nur sukzessive auf weitere Bedienungsgebiet im AVV ausgeweitet, sondern erfreut sich auch in den jeweiligen Bedienegebieten zunehmender Beliebtheit. Der im Vergleich zum rasanten Anstieg der mit dem AktiVVo beförderten Fahrgästen niedrigere Anstieg dafür erforderlicher Fahrten zeugt von einer über die Zeit steigenden Bündelungsquote. Dieser Effekt ist ebenso erfreulich wie die für flächenhafte On-Demand-Verkehre mit knapp 1,8 Fahrgästen vergleichsweise hohe durchschnittliche Besetzung je Fahrt (siehe Abbildung 23).

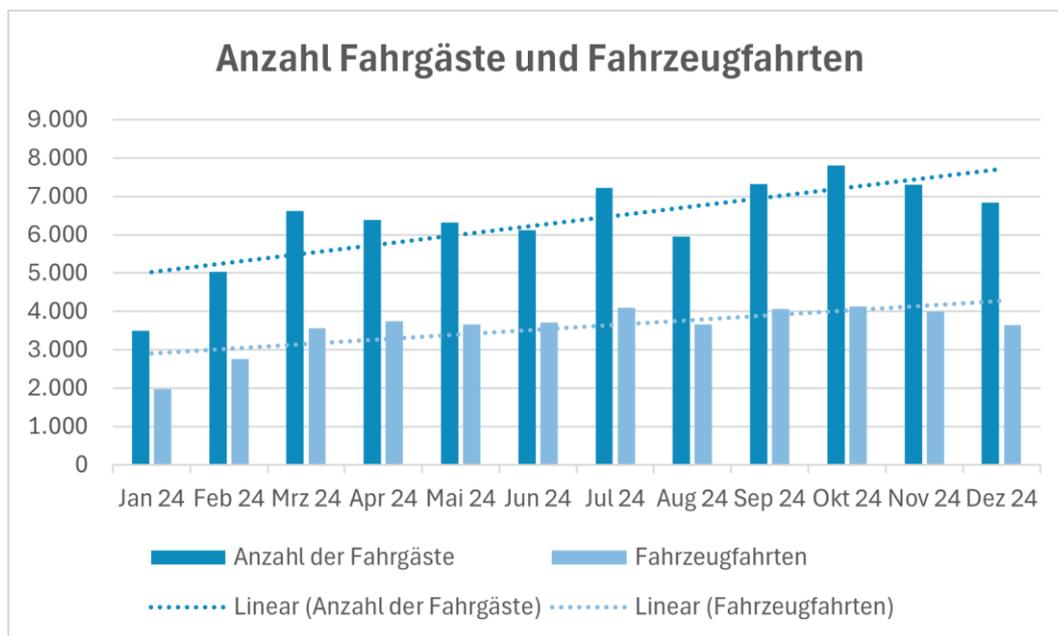


Abbildung 23: Entwicklung der Fahrgast- und Fahrzeugfahrtenzahlen im Jahr 2024 im AktiVVo-Gebiet

Quelle: AVV-Gesamtstatistik 12/2024

Die Nutzerdaten aus dem Jahr 2024 zeigen zudem, dass sich der gesellschaftliche Trend zur Digitalisierung auch bei der Art der Fahrtwunschbuchung niederschlägt. Während mehr als 90 % der Fahrzeug-Fahrten per AVV-App gebucht werden, tritt die historisch klassische Buchung von Rufbus- oder Ruftaxifahrten über die Telefonzentrale mit nicht einmal 5 % aller Buchungen deutlich in den Hintergrund. Die übrigen Buchungen erfolgen über die Webseite oder die Fahrer-App.

Im Jahr 2024 sind 76.386 Personen mit dem AktiVVo gefahren, die mit 42.996 Fahrzeugfahrten befördert wurden. Am häufigsten (57 % der Bestellungen) wurden die Fahrzeuge zwar nur für eine Person gebucht, jedoch ist die durchschnittliche Besetzung mit knapp 1,8 Fahrgästen je Fahrt beachtlich, wobei der Anteil an bestellten Fahrten mit

zunehmender Gruppengröße abnimmt.

Die durchschnittliche Nachfrage ist freitags mit 251 Fahrgästen am Tag am höchsten, am Sonntag mit 188 Fahrgästen am niedrigsten. Eine typische Tagesganglinie im November 2024 zeigt eine hohe Nachfrage am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr, mittags um 13 Uhr, sowie eine hohe Nachfrage nachmittags ab 15 Uhr, die dann wieder langsam abnimmt. Die Gesamt-Nachfrage führte im gesamten Jahr zu insgesamt 872.189 km, wovon 435.863 Besetz-km waren.

Die aktuellen Bediengebiete des On-Demand-Systems AktiVVo sind in Abbildung 24 dargestellt.

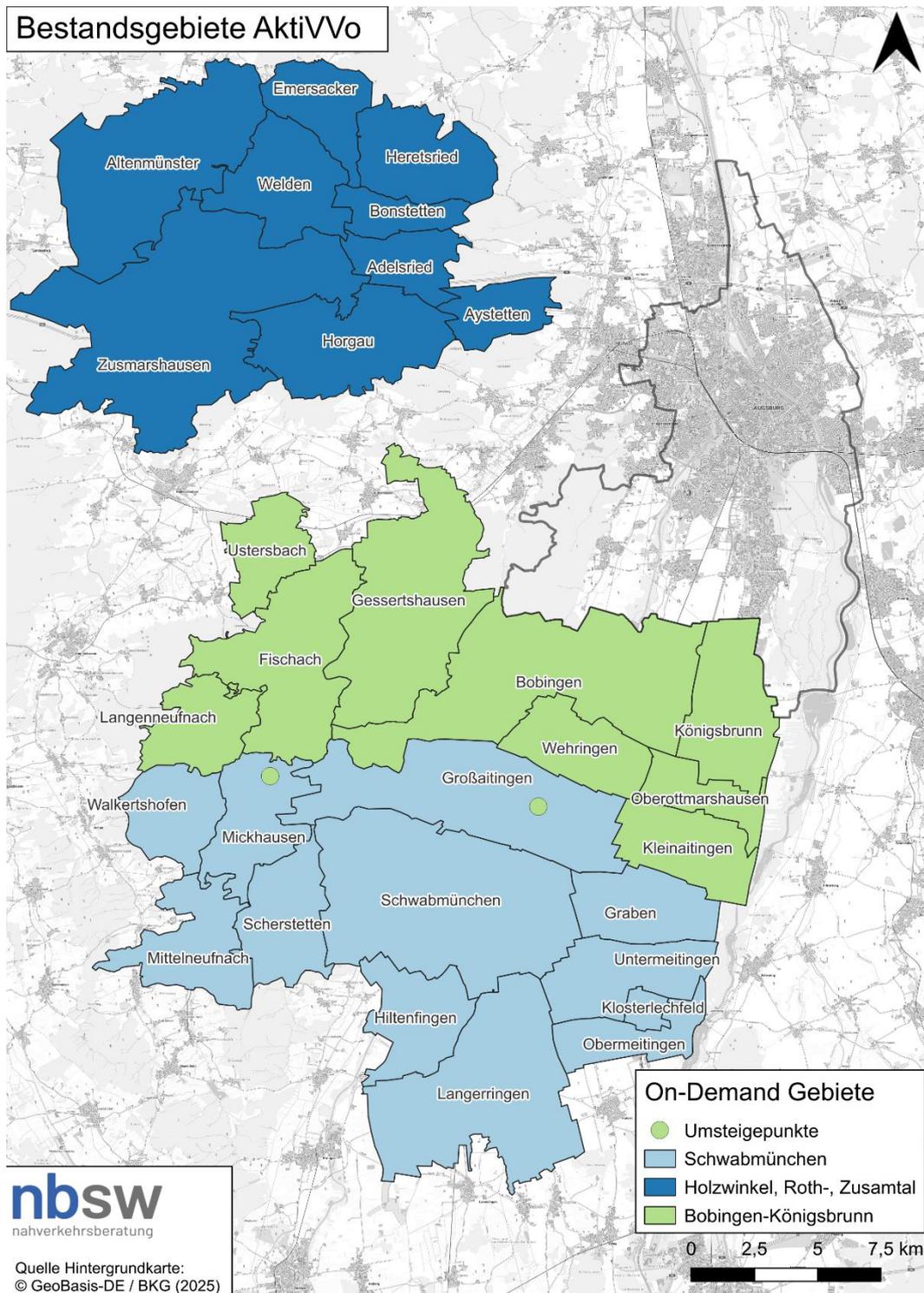


Abbildung 24: Bedienegebiete des AktiVVo

3.6.2 swaxi

Das swaxi ist das flächenhafte On-Demand-Angebot in der Stadt Augsburg, das zusätzlich zu den AST-Verkehren im Stadtgebiet in der Regel in der Schwachverkehrszeit angeboten wird. Das swaxi verkehrt ohne feste Linienführung und ohne festen Fahrplan aktuell (Stand 2025) von Montag bis Donnerstag zwischen 18:00 und 5:00 Uhr, sowie Freitag bis

Sonntag zwischen 12:00 und 5:00 Uhr. Das On-Demand-System funktioniert über das sog. Ridepooling bzw. Ridesharing, d.h. die Fahrt findet in der Regel mit weiteren Fahrgästen statt. Die Zu- bzw. Ausstiege erfolgen an virtuellen Haltestellen. Die Buchung erfolgt über die App oder Webseite und kann sowohl kurzfristig vor der Fahrt erfolgen als auch im Voraus (Vorbuchungsfunktion). Die Fahrpreise für die Fahrgäste sind über ein dynamisches Preissystem geregelt und werden in Abhängigkeit vom vorhandenen ÖPNV-Angebot ermittelt. Der Mindestpreis liegt bei einer normalen Einzelfahrt im ÖPNV. Es werden in der Regel fünf- bis neunsitzige Fahrzeuge eingesetzt.

Das Bediengebiet des swaxi-Angebots beschränkt sich auf das markierte Gebiet in Abbildung 25. Im Stadtgebiet befinden sich rund 3.000 virtuelle Haltepunkte.

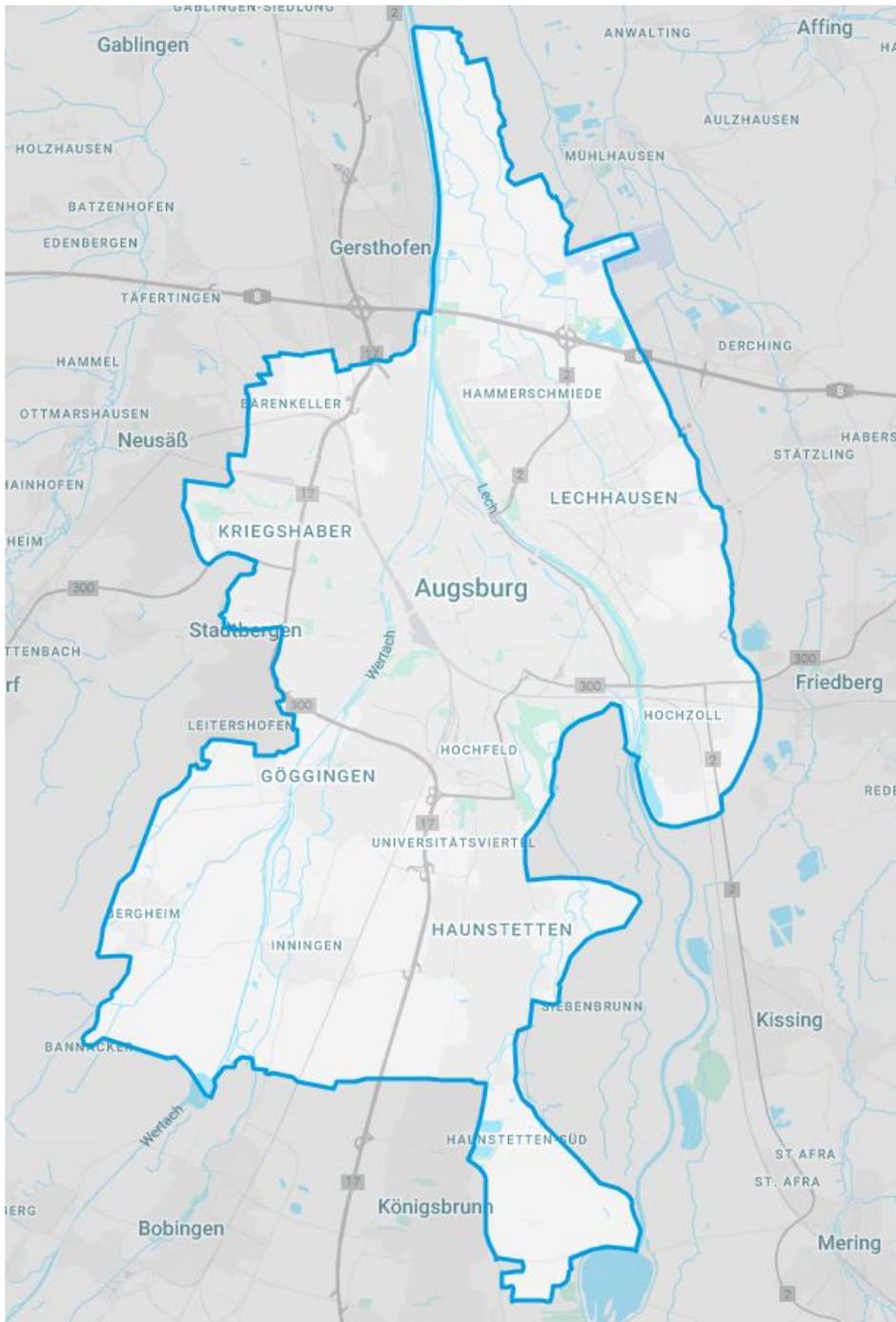


Abbildung 25: Bediengebiet des swaxi in Augsburg

Quelle: swaxi.fahrt-buchen.de/welcome, 2025

3.6.3 Anrufsammeltaxi (AST) und Rufbus

Neben dem festen Linienangebot bietet der Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund (AVV) weitergehende, flexible Angebote, die insbesondere in weniger dicht besiedelten Regionen für eine bedarfsgerechte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sorgen. Dazu zählen das Anruf-Sammel-Taxi (AST) und der Rufbus.

Das Anruf-Sammel-Taxi (AST) fährt auf festgelegten Strecken und nach vorgegebenen Fahrplanzeiten und entspricht damit funktional dem Charakter von Anruf-Linien-Taxen. Aufgrund zu geringer Nachfrage, beispielsweise am Wochenende, verkehren auf den jeweiligen Strecken keine regulären Linienbusse. Das AST ist telefonisch buchbar und bietet in der Region den Vorteil, dass es die Fahrgäste nicht nur an die nächstgelegene Bushaltestelle, sondern auf Wunsch auch direkt bis vor die Haustür fährt.

Auch der Rufbus verkehrt nach einem festen Fahrplan, muss jedoch ebenfalls vorab telefonisch oder online gebucht werden. Beide Angebote ergänzen das klassische Liniennetz und tragen so zur besseren Erreichbarkeit von Gebieten mit schwacher Nachfrage bei.

Im Stadtverkehr gilt für die AST-Verkehre ein eigener Zuschlag.

Im Regionalverkehr wurde der AST-Tarif zum 01.01.2024 abgeschafft. Es gilt der reguläre AVV-Tarif, wobei sämtliche Zeitkarten inklusive Deutschlandticket anerkannt werden.

Insgesamt gibt es im Fahrplanjahr 2024 zwei Rufbuslinien und 26 AST-Linien die nachfolgend aufgelistet sind (siehe Tabelle 14).

Rufbuslinien:

- Linie 317: Rufbus Gaulzhofen - Stotzard - Hausen - Binnenbach – Aindling
- Linie 415: Rufbus Meitingen

Tabelle 14: Übersicht der AST-Linien im AVV-Gebiet, Stand 2024

AST-Linie	Streckenverlauf
27	Oberhausen Nord P+R – Täfertingen – Hirblingen – Batzenhofen – Edenbergen – Rettenbergen
70	Göggingen Seniorenheim – Göggingen Rathaus – Welfenstraße
71	Siebenbrunn – Haunstetten Nord
72	Wellenburg -Radegundis– Pfersee Radegundis – Wellenburg – Göggingen
73	Schwaben Center – Goethestraße – Zoo/Botanischer Garten – Schillerstraße
74	Pfersee – Pfersee Süd – General-Cramer-Weg – Bergstraße
76	Inningen – Fuchssiedlung – Göggingen – Bergheim
103	Mering / Kissing / Friedberg
204	Dasing – Laimering – Wessiszell – Rieden – Adelzhausen – Sielenbach
206	Aichach / Ecknach / Gallenbach
208	Friedberg / Paar / Harthausen / Ottmaring / Hügelshart / Eurasburg / Bachern / Ried / Baidlkirch

AST-Linie	Streckenverlauf
210	Friedberg – Wulfertshausen – Stätzling – Haberskirch – Derching
222	Griesbeckerzell – Edenried – Zahling – Obergriesbach – Sulzbach – Aichach
226	Affing – Hollenbach – Motzenhofen – Oberbernbach – Aichach
227	Aichach / Aindling / Todtenweis / Rehling
230	Aichach / Inchenhofen / Gundelsdorf / Handzell / Pöttmes / Ebenried / Osterzhäusen / Baar
241	Aichach / Unterwittelsbach / Kühbach / Paar / Großhausen / Radersdorf / Unterbernbach
243	Aichach / Untergriesbach / Oberwittelsbach / Allenberg / Höfarten / Schiltberg / Rapperzell / Ruppertszell / Wundersdorf / Metzenried
244	Aichach / Klingen / Blumenthal / Xyger / Obermauerbach / Untermauerbach
420	Oberhausen Nord P+R / Gablingen / Lützelburg / Achsheim
503	Westheim Bf / Hainhofen / Schlipshausen
513	Neusäß / Westheim / Hainhofen / Schlipshausen
620	Augsburg West P+R / Steppach / Vogelsang / Lettenbach / Diedorf / Kreppen
628	Pfersee – Leitershofen
641	Leitershofen / Stadtbergen / Deuringen / Augsburg P+R West
642	Stadtbergen – Deuringen

Quelle: Eigene Darstellung nach AVV

Im Jahr 2024 wurden durch den AST-Verkehr insgesamt circa 51.000 Personen befördert. Dabei schwankt die Auslastung stark zwischen den Linien. So weist die Linie 208 mit 15.876 beförderten Personen einen überdurchschnittlichen Wert auf. Im Gegensatz dazu weist die AST-Linie 641 mit nur 41 Personen eine deutlich unterdurchschnittliche Auslastung auf. Die restlichen Linien weisen Werte zwischen circa 200 bis circa 8.500 auf und unterscheiden sich damit stark voneinander.

Bei den Rufbus-Linien weist Linie 415 im Jahr 2024 eine hohe Auslastung auf mit 2.870 beförderten Personen, wobei Linie 317 mit 77 beförderten Personen eine sehr geringe Auslastung hat. Insgesamt wurden also knapp 3.000 Personen befördert.

3.6.4 Sharing-Angebote

Sharing-Angebote im Bereich der Mobilität, auch bekannt als Shared Mobility, umfassen verschiedene Möglichkeiten, Verkehrsmittel gemeinsam zu nutzen, anstatt sie zu besitzen. Zur Shared Mobility werden die folgenden Angebote gerechnet:

- Carsharing
- Bikesharing
- E-Scooter-Sharing
- Ridesharing

Grundsätzlich lassen sich zwei operative Varianten von Sharing-Angeboten unterscheiden. Stationsbasierte Systeme beruhen auf einem Netz von Stationen, welche als Abhol- und Abgabeorte für die Verkehrsmittel dienen. Sogenannte free-floating Systeme bieten den Nutzer*innen die Flexibilität, das Verkehrsmittel überall innerhalb des Sharing-Bereichs abzustellen. In Deutschland hat sich in den letzten Jahren die free-floating Variante gegenüber der stationsbasierten Variante etabliert.

Carsharing bezeichnet die gemeinschaftliche Nutzung von Pkw, um den Nutzenden Automobilität auch ohne eigenes Auto zu ermöglichen. Es bietet Nutzenden eine flexible Möglichkeit der Fortbewegung im Alltag und ermöglicht es, Mobilität nach den eigenen Wünschen und Bedürfnissen zu gestalten (Göddeke et al. 2022, S. 861⁵). Gleichzeitig leistet Carsharing laut Umweltbundesamt als „Säule des Umweltverbundes“ einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Ein privater Pkw wird durchschnittlich eine Stunde pro Tag genutzt und steht 23 Stunden am Tag ungenutzt auf (Park-)flächen, die dadurch keinen anderweitigen Zweck – beispielsweise Stadtbegrünung – erfüllen können (vgl. Umweltbundesamt, 2024⁶). Ein Carsharing-Fahrzeug kann bis zu mehr als 10 private Pkw ersetzen. Daher entlastet Carsharing öffentliche Verkehrsflächen und kann durch die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln unter anderem dazu dienen, das Problem der sogenannten letzten und ersten Meile zu lösen. Insbesondere im ländlichen Raum gibt es hier großes Potential, vor allem in Kombination mit Rufbussystemen (Perschl et al. 2015, S. 248-252⁷). Im AVV-Gebiet gibt es mehrere Carsharing Anbieter.

3.7 Freigestellter Schülerverkehr

Ein freigestellter Schülerverkehr (FSV) ist eine spezielle Form der Schülerbeförderung, bei der Schüler*innen kostenlos mit Kraftfahrzeugen zur Schule und zurück nach Hause transportiert werden. Diese Art von Beförderung wird eingerichtet, wenn keine geeigneten öffentlichen Verkehrsangebote zur Verfügung stehen. Der freigestellte Schülerverkehr ist von der Genehmigungspflicht des PBefG freigestellt. Stattdessen wird er vom Schulträger (Gemeinde, Landkreis) bestellt und vollständig finanziert. Das Angebot ist daher nicht öffentlich zugänglich und damit kein Bestandteil des ÖPNV.

Folgende Schulträger im Verbundgebiet bestellen freigestellte Schülerverkehre:

Landkreis Augsburg: Adelsried-Bonstetten, Diedorf, Dinkelscherben, Fischach, Gablingen, Gersthofen, Gessertshausen, Graben, Großaitingen, Meitingen, Neusäß, Nordendorf, Stadtbergen, Untermeitingen, Westendorf, Zusmarshausen

Landkreis Aichach-Friedberg: Adelzhausen-Tödtenried, Aindling, Baar, Dasing, Friedberg, Kühbach, Merching, Mering, Pöttmes, Rehling, Schiltberg, Schrobenhausen, Sielenbach, Steindorf

Landkreis Dillingen a.d.Donau (Altkreis Wertingen): Buttenwiesen, Wertingen

Im AVV-Gebiet wird im Zuge der Vergabe von Verkehrsleistungen regelmäßig geprüft, ob eine Integration des FSV in den öffentlichen Nahverkehr sinnvoll ist. Ausschlaggebend für

⁵ Göddeke, D., Krauss, K. & Gnann, T. (2022) „What is the role of carsharing toward a more sustainable transport behavior? Analyses of data from 80 major German cities“ in International Journal of Sustainable Transportation Vol. 16 No. 9, S. 861-873.

⁶ Umweltbundesamt (2024): <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing>

⁷ Perschl, M. & Posch, A. (2015) „Carsharing – ein Mobilitätsansatz auch für den ländlichen Raum?“ In: Egger, R., Posch, A. (Hrsg.) Lebensentwürfe im ländlichen Raum. Lernweltforschung, Vol 18. Springer VS, Wiesbaden.

die Entscheidung zur Integration ist einerseits der offensichtliche Mehrwert für Fahrgäste sowie andererseits die absehbare Wirtschaftlichkeit einer Umstellung. Zum Schuljahresbeginn 2023/24 wurden auf Basis dieser Abwägungen die FSV-Angebote im südlichen Landkreis Augsburg in den öffentlichen Nahverkehr integriert.

3.8 Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs

Verknüpfungspunkte ermöglichen den Fahrgästen den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, Linien oder Systemen. Ihr Ziel ist es, unterschiedliche Transportmittel wie Bahn, Bus oder Straßenbahn effizient miteinander zu verbinden. Dadurch entsteht ein nahtloses Verkehrsnetz, das den Umstieg für Fahrgäste schnell und bequem gestaltet und gleichzeitig den Betrieb optimiert. Im Folgenden werden die bereits im NVP 2015plus genannten Verknüpfungspunkte sowie zudem aus Planungsgesprächen zwischen AVV und Gutachter hervorgegangene Verknüpfungspunkte kategorisiert. Das Erstellen der Kategorisierung dient der Differenzierung der Haltestellenausstattung nach Grad und Dringlichkeit des Ausbaues sowie weiterer planerischer Vorhaben. Die Zuordnung zu einer Kategorie gibt jedoch keine Auskunft über den aktuellen Ausbauzustand der Haltestelle.

3.8.1 Methodik

Damit Knotenpunkte definiert werden können, an denen verschiedene Verkehrsmittel bzw. Linien verknüpft werden können, werden vorausgewählte, aus dem NVP 2015plus und aus Abstimmungen in der UAG-Stadtverkehr hervorgehende, Haltestellen im Bestandsnetz und im Zielnetz (siehe Kapitel 11.3) betrachtet und bewertet. Dabei wurden nicht alle Punkte des Netzes, an denen ein Umstieg erfolgen kann identifiziert, sondern Haltestellen mit einer besonders wichtigen Verknüpfungswirkung. Die methodische Vorgehensweise wird in Tabelle 15 dargestellt. Es wird die qualitative, d.h. Verbindungsfunktion, und quantitative, d.h. Umsteigehäufigkeit, Verknüpfung betrachtet. Für die Ermittlung der qualitativen Verknüpfung werden die an dem Punkt vorhandenen Verkehrsmittel betrachtet und bewertet, je mehr Abfahrten und Diversität an Verkehrsmitteln desto höher die vergebene Punktzahl. Bei der quantitativen Verknüpfung werden die Umsteigevorgänge betrachtet und bewertet, je mehr Umsteigevorgänge, desto höher die Verknüpfungswirkung.

Tabelle 15: Methodisches Vorgehen zur Bewertung der Verknüpfungspunkte

Qualitative Verknüpfung			Quantitative Verknüpfung
SPNV	Tram	Bus	Umsteigevorgänge
0-2 Punkte	0-2 Punkte	0-2 Punkte	2-6 Punkte
Mind. 1 Punkt, falls nur eine Verkehrsmittelart mit wenigen Fahrten vorhanden; max. 6 Punkte			Mind. 2 Punkte, wenn geringe Anzahl an Umsteigevorgängen; max. 6 Punkte

Bei Nicht-Vorhandensein eines Verkehrsmittels wurde in der Kategorie die Punktzahl 0 vergeben. Für die vorhandenen Verkehrsmittel wurde die Fahrtenzahl über alle an der Haltestelle verkehrenden Linien von montags bis freitags aufsummiert und je nach Ergebnis ein bzw. zwei Punkte vergeben. Die Zahl der Umsteigevorgänge, die täglich am betrachteten Verknüpfungspunkt stattfinden, stammt aus dem Augsburger Verkehrsmodell. Für das jeweilige Bewertungskriterium wurden jeweils zwei Grenzwerte basierend auf den Daten gebildet auf Basis des gestutzten Mittelwerts, wobei jeweils 30% der

niedrigsten und höchsten Werte ausgeschlossen werden. Dies führt dazu, dass die Grenzwerte in der Stadt und der Region sich unterscheiden.

Basierend auf der ermittelten Punktezahl werden die Verknüpfungspunkte wie in Tabelle 16 einer der drei Kategorien zugeordnet:

Tabelle 16: Kategorisierung der Verknüpfungspunkte

Kategorie 1	9-12 Pkt.
Kategorie 2	6-8 Pkt.
Kategorie 3	3-5 Pkt.

Verknüpfungspunkte der **Kategorie 1** sind bei der Priorisierung von Maßnahmen mit höchster Priorität zu behandeln, da mehrere Verkehrsmittelarten verknüpft werden, die Fahrtenanzahl der Verkehrsmittel an diesen Haltestellen in Summe am höchsten ist und die Knotenpunkte die meisten Umsteigevorgänge aufweisen.

Verknüpfungspunkte der **Kategorie 2** sind bei der Priorisierung als erforderlich zu betrachten. Die Haltestellen werden durch mehrere Verkehrsmittelarten verknüpft, die Fahrtenanzahl der Verkehrsmittel ist in Summe hoch und sie weisen viele Umsteigevorgänge auf.

Nachrangig zu betrachten sind die Verknüpfungspunkte der **Kategorie 3**. Sie enthalten eine Verknüpfung mehrerer Verkehrsmittelarten, eine Fahrtenanzahl der Verkehrsmittel, die in Summe eher mäßig ist und eine mäßige Anzahl an Umsteigezahlen.

3.8.2 Verknüpfungspunkte der Stadt Augsburg

Die Zuordnung zu den Kategorien ist wie folgt:

Kategorie 1:

- Augsburg Hauptbahnhof
- Oberhausen Bahnhof
- Königsplatz
- Haunstetter Straße Bahnhof

Kategorie 2:

- Rotes Tor
- Haunstetten Nord

Kategorie 3:

- Hochzoll Bahnhof
- Oberhausen Nord P+R
- Haunstetten Inninger Straße P+R

Die Karte in Abbildung 26 stellt die kategorisierten, bereits bestehenden, Verknüpfungspunkte in der Stadt Augsburg dar.

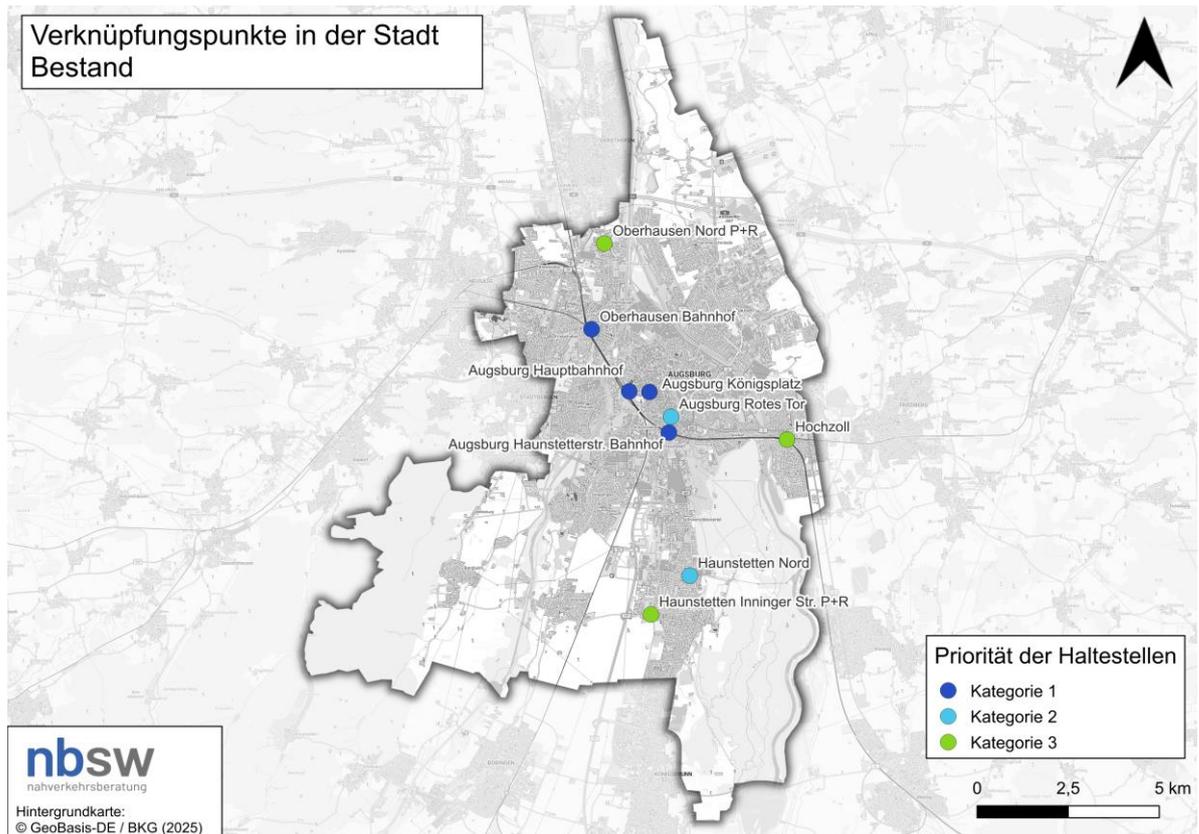


Abbildung 26: Verknüpfungspunkte der Stadt Augsburg im Bestand

3.8.3 Verknüpfungspunkte in der Region (Landkreise im AVV-Gebiet)

Die Verknüpfungspunkte der Region werden nach der Bewertung wie in der Stadt Augsburg kategorisiert. Auch die Bedeutungen der Kategorien entsprechen der Stadt, bis auf Kategorie 3, hier muss die Verknüpfung zum Teil durch mehrere Verkehrsmittel aber zum Teil auch nur innerhalb des Busverkehrs stattfinden. Die Verknüpfungspunkte der Region sind mit ihren Kategorien zugeordnet in Abbildung 27 kartografisch dargestellt.

Kategorie 1:

Landkreis Augsburg:

- Meitingen Bf
- Gersthofen Bf
- Neusäß Bf
- Stadtbergen
- Stadtbergen Augsburg West P+R
- Bobingen Bf
- Schwabmünchen Bf

Landkreis Aichach-Friedberg:

- Friedberg Bf
- Kissing Bf
- Mering Bf

Zu Kategorie 2:

Landkreis Augsburg

- Diedorf Bf
- Gessertshausen Bf
- Königsbrunn Zentrum

Landkreis Aichach-Friedberg

- Friedberg West P+R
- Dasing Bf
- Aichach Bf

Kategorie 3:

Landkreis Augsburg

- Nordendorf Bf
- Langweid Bf
- Gersthofen Rathausplatz
- Zusmarshausen Schulzentrum
- Biburg Post
- Dinkelscherben Bf
- Klosterlechfeld

Landkreis Dillingen an der Donau

- Wertingen Marktplatz

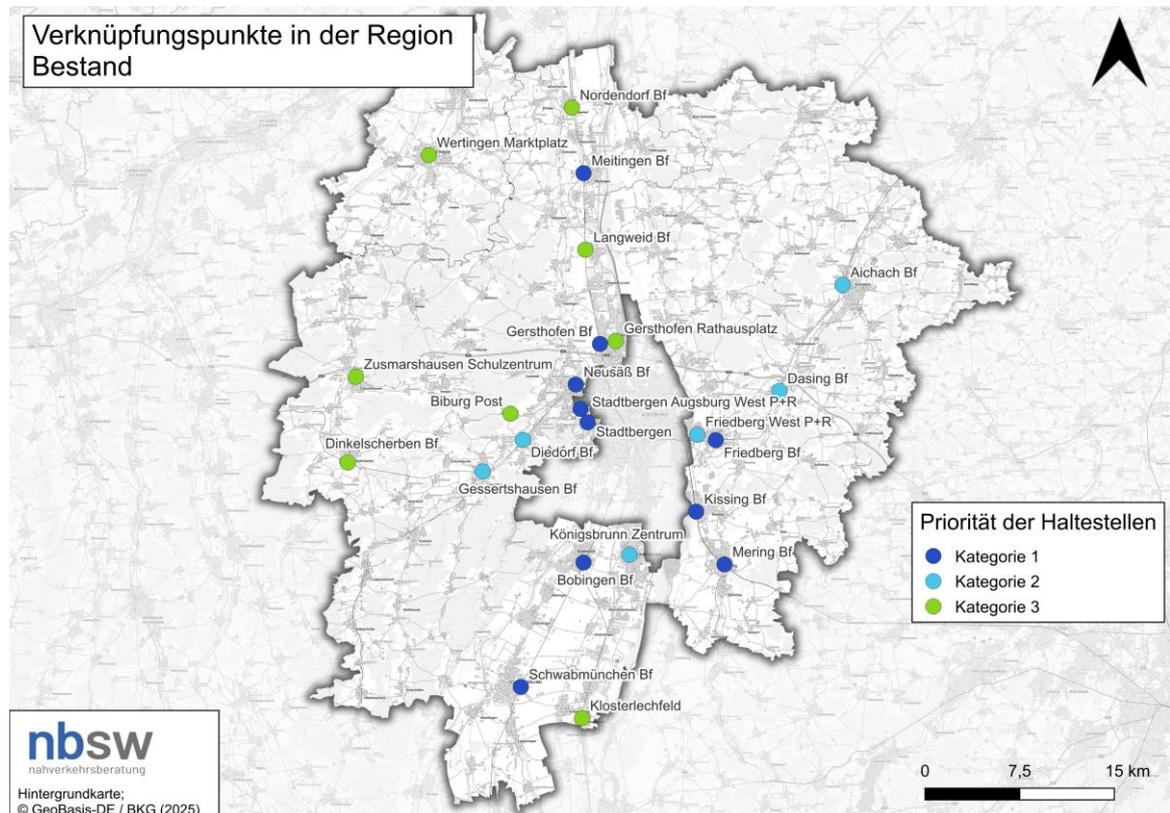


Abbildung 27: Verknüpfungspunkte in der Region im Bestand

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

Park + Ride-Anlagen dienen der Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs mit dem öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) und ermöglichen eine Weiterfahrt in die Innenstadt. Sie reduzieren die Verkehrsbelastung in der Stadt, verringern den Parkdruck und tragen zur Verbesserung der Luftqualität bei.

Innerhalb der Stadt Augsburg gibt es insgesamt sieben Park+Ride-Anlagen, die eine direkte Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahn bieten. An diesen Standorten kann das Fahrzeug kostenfrei abgestellt werden. Eine Übersicht dieser Anlagen, einschließlich der angebotenen ÖPNV-Verbindungen und der Anzahl der verfügbaren Parkplätze, ist in Tabelle 17 dargestellt.

In den Landkreisen des AVV-Gebietes befinden sich weitere Park+Ride-Anlagen, die überwiegend an Regionalzughaltepunkten angesiedelt sind. Sie ermöglichen eine Weiterfahrt mit dem Regionalverkehr in Richtung Augsburg sowie in andere Regionen (siehe Tabelle 18).

Tabelle 17: Übersicht P&R-Anlagen in der Stadt Augsburg

Name P+R-Anlage	Verknüpfte ÖPNV-Angebot	Anzahl Parkplätze
P+R Inninger Straße (bzw. Haunstetten West)	Straßenbahnlinie 3 Ri. Innenstadt/Königsbrunn	172
P+R Plärrer	Straßenbahnlinie 4 Ri. Innenstadt/Ri. Oberhausen Nord P+R	800
P+R Hammerschmiede	Buslinie 23,44	200
P+R Sportanlage Süd	Straßenbahnlinie 2. Ri. Innenstadt/Haunstetten Nord	280
P+R Friedberg West	Straßenbahnlinie 6. Ri. Innenstadt	231
P+R Augsburg Nord (bzw. Oberhausen Nord)	Straßenbahnlinie 4	300
P+R Augsburg West	Straßenbahnlinie 2 Ri. Innenstadt, diverse Regionalbuslinien	165

Quelle: Eigene Darstellung nach swa, 2024

Tabelle 18: P&R-Anlagen im AVV-Gebiet

Name P+R-Anlage	Verknüpfte ÖPNV-Angebot
Dinkelscherben	RE9, RB86
Kutzenhausen	RE9, RB86
Gessertshausen	RE9, RB83, RB86
Diedorf	RE9, RB83, RB86
Westheim	RE9, RB83, RB86
Neusäß	RE9, RB83, RB86
Donauwörth	RE7, RE16, RE 80, RB87
Mertingen	RB87, RE80, RE 16

Name P+R-Anlage	Verknüpfte ÖPNV-Angebot
Nordendorf	RB87, RE80, RE 16
Westendorf	RB87
Meitingen	RB87, RE80, RE 16
Langweid	RB87
Gablingen	RB87
Gersthofen	RB87
Schwabmünchen	RE7, RE71, RE73, RB77, RE79
Bobingen	RE7, RE71, RE73, RB77, RE79, RB69
Klosterlechfeld	RB69
Lagerlechfeld	RB69
Aichach	RB13
Obergriesbach	RB13
Dasing	RB13
Friedberg	RB13
Hochzoll	RB13, RB67, RE9, RE80, RE89
Kissing	RB67, RE9, RE80, RE89
Mering -St Afra	RB67, RE9, RE80, RE89
Mering	RE9, RE80, RE89

Quelle: Eigene Darstellung nach AVV, 2025

3.10 Tarifsystem

Im Verbundgebiet gilt seit 01.01.2018 der neue Gemeinschaftstarif des AVV. Die Gültigkeit des Tarifs bezieht sich auf die Verkehrsmittel in der Stadt Augsburg (Straßenbahn, Stadtbus) sowie den regionalen Nahverkehr (AVV-Regionalbus, Nachtbus und AST in der Region, AktiVVo, Regionalzüge).

Der Tarif ist kein Regelungsgehalt des NVP und wird daher nicht näher betrachtet.

4 Statusbericht zum Nahverkehrsplan 2015plus

- Es wurde eine **Umsetzungsanalyse** der Maßnahmen **des Nahverkehrsplans 2015plus** durchgeführt, um den aktuellen Realisierungsstand zu bewerten.
- In der **Stadt Augsburg** wurden **drei Maßnahmen erfolgreich umgesetzt**, eine **Maßnahme** blieb hingegen **unrealisiert**.
- In den **Landkreisen** des AVV-Gebiets wurden insgesamt **28 Maßnahmen umgesetzt**, **18 Maßnahmen verworfen** und **sechs Maßnahmen befinden sich weiterhin in der Umsetzung**.

Auskunft über den Stand der Umsetzung der in 7 Planfällen zusammengefassten Maßnahmen aus dem NVP 2015plus gibt Tabelle 19, die auf Basis der Rückmeldungen der betreffenden Aufgabenträger aufgestellt wurde. Maßnahmen, die noch nicht umgesetzt wurden und noch weiterverfolgt werden sollen, werden der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Zuge der folgenden Arbeitspakete im Nahverkehrsplan berücksichtigt und, soweit unter den veränderten Rahmenbedingungen und Zielsetzungen noch sinnvoll, weiterverfolgt.

Tabelle 19: Umsetzungsanalyse der Maßnahmen des NVP 2015plus; Rbu = Rufbus

	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
		Neu 507 Rbu	Erschließungskonzept Kutzenhausen mit verbesserter Bedienung des Bereichs Agawang bis Dinkelscherben	Wird im Rahmen der Überplanung der Überplanung des Verkehrsbündels Zusam überprüft. Evtl. bessere Anbindung durch AktiVVo Neusäß.
		Rbu	Rufbus in den Lechfeldgemeinden	umgesetzt ; ab Fahrplanwechsel 2018/19 Integration in Form von Zusatzfahrten in AVV-Regionalbuslinie 712 mit angepasstem Linienverlauf
		Rbu	Ost-West-Querachse südlicher Landkreis Augsburg	umgesetzt ; 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 des Verkehrsbündels Zusam . Evtl. Anbindung durch AktiVVo Neusäß.
		723	Bobingen Gewerbegebiet	ab Dezember 2021 Bedienung durch die AVV-Regionalbuslinie 782 (Schnellbus Bobingen - Königsbrunn)
			Horgauergreut	umgesetzt

Kategorie	Linie	Maßnahme	Status 2022
	neu	Gersthofen Stifetersiedlung	umgesetzt (Linie 55 GVG)
Fehlende Rückfahrten vom Zentrum in den Wohnort zwischen 16.00 und 19.00 Uhr	420	Achsheim	durch Linienbetrieb (Linie 420) umgesetzt
	Rbu	Baiershofen und Neumünster	Mit Inbetriebnahme des AktiVVo Holzwinkel
	Rbu	Grünenbaindt	Wird mit der Inbetriebnahme der Erweiterung des AktiVVo Holzwinkel, Roth-Zusamtal umgesetzt.
	605	Döpshofen	Bedienung durch Linie 720
	415	Kühlenthal (aus Augsburg)	nicht umgesetzt: 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	Oberschöneberg wird mit der Inbetriebnahme der Erweiterung des AktiVVo Holzwinkel bedient. Mödishöfen wird durch das AktiVVo-Bediengebiet Bobingen-Königsbrunn abgedeckt.
Landkreis Aichach-Friedberg			
Bedienung		Verbindung Aichach-Pöttmes	umgesetzt
Erschließung von Einzelgebieten	Rbu	Aichach „Am Plattenberg“	umgesetzt
	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	nicht umgesetzt
Fehlende Rückfahrten vom Zentrum in den Wohnort zwischen 16.00 und 19.00	Rbu	Friedberg-Lindenau nach Augsburg und Friedberg	Umgesetzt: AST-Angebot zwischen dem Kernort von Friedberg und Lindenau massiv ausgebaut.
	Rbu	Mering nach Steindorf	keine Umsetzung möglich, da im Raum Mering kein geeigneter Betreiber aus dem Taxigewerbe zu finden ist.
Planfall 2	Landkreis Dillingen		
Erschließung		Wertingen Nord-West	nicht umgesetzt
		Wertingen Nord-West	nicht weiter geprüft
Bedienung	405	Wertingen - Mertingen	Eine Direktverbindung existiert bereits auf Linie 405.
	404	Wertingen - Nordendorf	Eine Direktverbindung

Kategorie	Linie	Maßnahme	Status 2022
			existiert auf Linie 404.
	400 406	Buttenwiesen – Wertingen - Meitingen	Eine Verbindung besteht auf den Linien 404 bzw. 400 und 405.
	401 402	Binswangen – Wertingen – Landweid – (Augsburg) Binswangen – Höchstädt/Dillingen	nicht umgesetzt
	nn	Buttenwiesen – Blindheim – Höchstädt	außerhalb AVV; ggf. Prüfung im Zuge Integration DLG in AVV
	505 520	Zusamaltheim – Villenbach – Zusamzell – Welden	Nicht umgesetzt ; Wird im Zuge der Überplanung des westl. Lkr. mitberücksichtigt.
	505 520	Wertingen – Zusmarshausen (-Augsburg)	Erschließung Wertingen West nicht umgesetzt .
	403	Wertingen – Heretsried – Biberbach	Erschließung Wertingen West nicht umgesetzt .
	502	Augsburg – Laugna – 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	nicht umgesetzt
Planfall 3	Landkreis Augsburg		
Bedienung	Rbu	Allmannshofen – Ehingen – Blankenburg – Nordendorf Bf.	Die Bedienung wird mit der Inbetriebnahme des AktiVVo Westliche Wälder 2026 umgesetzt.
		Altenmünster – Neumünster – Wörleschwang – Zusmarshausen – Dinkelscherben – Welden	Rufbus 530 bedient mit 4 Fahrten je Richtung Mo-Fr; ab Inbetriebnahme des On-Demand AktiVVo Holzwinkel ebenfalls flexibel bedient von Mo-Sa; Dinkelscherben wird mit der Inbetriebnahme der Erweiterung des AktiVVo Holzwinkel im Dezember 2026 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.)	nicht umgesetzt
		Münster – Mickhausen – Waldberg –	Rufbus 710: eingestellt seit

Kategorie	Linie	Maßnahme	Status 2022
		Straßberg – Bobingen (Bf.)	01.01.2019 aufgrund geringer Nachfrage
		Königsbrunn – Ötz – Thierhaupten – Meitingen Bf. / Unterbaar – Oberbaar – Neukirchen – Thierhaupten – Meitingen Bf.	nicht umgesetzt ; nach Probebetrieb (01.05.17-31.03.18) aufgrund geringer Nachfrage eingestellt
Landkreis Aichach-Friedberg			
Bedienung	Rbu	Edenried – Zahling – Obergriesbach – Sulzbach – Aichach Tränkmühle – Aichach Abzw. Ecknach – Aichach (Bf.)	umgesetzt
		Sielenbach – Heretshausen – Rieden – Laimering – Dasing Brackenhof – Dasing Bf.	umgesetzt
		Adelzhausen – Burgadelzhausen – Landmannsdorf – Zieglbach – Wessiszell – Dasing Bf.	umgesetzt
		Schmiechen – Unterbergen – Mering Bf. – Steindorf – Hofheggenberg – Steinach – Merching – Mering Bf. – Baidlkirch – Ried.b.Mering – Hörmannsberg – Mering Bf.	nicht umgesetzt
		Affing Iglbach – Aichach Bf.	umgesetzt
Planfall 4	Stadt Augsburg		
Bedienung	Tram	Straßenbahn Augsburg: Prüfung der Taktung auf Anpassung des Abendverkehrs an die Ladenöffnungszeiten	aktuelle Vorgabe gemäß Be- trauung: HVZ I (Mo - Fr an Schultagen ca. 7 bis 8 Uhr und 12 bis 18 Uhr) 5-Min.-Takt HVZ II (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 NVZ mind. 15-Min.-Takt SVZ mind. 30-Min.-Takt
Bedienung	Tram Bus	Ausweitung des Nachtverkehrsangebotes um eine Stunde	Aufgrund ermittelter Mehrkosten von ca. 500.000 € p.a. wurde die Maßnahme nicht umgesetzt .
Planfall 5a	Stadt Augsburg		
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	Stadt Augsburg		
Erschließung und	33 36	ÖPNV-Anbindung des Textilviertels	umgesetzt ; Erschließungsqualität angesichts laufender

	Kategorie	Linie	Maßnahme	Status 2022
	Bedienung			Stadtentwicklungsprozesse (OBI, Leuchtwerk-Areal, Stadtbau).
Planfall 6	Stadt Friedberg			
	Erschließung	Neue Linie	Erschließung Gewerbegebiet Business-Park Friedberger See	umgesetzt als Linie 261
		102	Erschließung Gewerbegebiet Meringer Straße	Gewerbegebiet besteht noch nicht.
		210 211 212	Neue Haltestelle Stätzling, St.-Anton-Straße	umgesetzt
	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	umgesetzt
		205 208	Schließung von Bedienungslücken der Linien 205 und 208	umgesetzt
		200 201 202	Abendliche Angebotsausdehnung auf den Linien 200/201/202	umgesetzt
Planfall 7	Alle Landkreise			
	Bedienung	Regionalbus	Ausweitung des Abendverkehrs und des Wochenendverkehrs im Regionalverkehr	z.T. umgesetzt

4.1 Umsetzung der Maßnahmen im SPNV

Die in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015plus für den SPNV im Ausführungsnetz dargestellten Maßnahmen werden in diesem Kapitel Oerläutert und hinsichtlich ihrer Umsetzung bilanziert.

4.2 Umsetzung in der Stadt Augsburg

Die im Nahverkehrsplan 2015plus dargestellten Maßnahmen für die Stadt Augsburg beziehen sich auf Planfälle 4 und 5. Die bereits umgesetzten Maßnahmen werden in Tabelle 20 beschrieben.

Tabelle 20: Umgesetzte Maßnahmen des NVP 2015plus in der Stadt Augsburg

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
4	Bedienung	Tram	<p>Straßenbahn Augsburg: Prüfung der Taktung auf Anpassung des Abendverkehrs an die Ladenöffnungszeiten aktuelle Vorgabe gemäß Betrauung:</p> <p>HVZ I (Mo - Fr an Schultagen ca. 7 bis 8 Uhr und 12 bis 18 Uhr) 5-Min.-Takt</p> <p>HVZ II (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-</p>

			Minuten-Takt NVZ mind. 15-Min.-Takt SVZ mind. 30-Min.-Takt
5a	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
5b	Erschließung und Bedienung	33, 36	ÖPNV-Anbindung des Textilviertels umgesetzt ; Erschließungsqualität angesichts laufender Stadtentwicklungsprozesse (OBI, Leuchtwerk-Areal, Stadibau).

Die einzige Maßnahme ohne vollständige Umsetzung ohne Fortbestand wird in Tabelle 21 dargestellt.

Tabelle 21: Nicht umgesetzte Maßnahmen des NVP 2015plus in der Stadt Augsburg

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
4	Bedienung	Tram, Bus	Ausweitung Nachtverkehrsangebot um eine Stunde bis 01:00 Uhr wurde im Zuge der Erstellung des NVP geprüft und nicht zur Umsetzung empfohlen. Die Maßnahme wurde dementsprechend nicht umgesetzt

4.3 Umsetzung in den Landkreisen

4.3.1 Umgesetzte Maßnahmen

Die in den verschiedenen Landkreisen umgesetzten Maßnahmen werden in den folgenden Tabellen (22 und 23) aufgeführt.

Landkreis Augsburg

Tabelle 22: Umgesetzte Maßnahmen des NVP 2015plus im Landkreis Augsburg

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
1		500, 501	Neuordnung Linien 500/501 Augsburg-Aystetten-Welden-Reutern; Linie 500: bis Aystetten im 30-Minuten-Takt umgesetzt, Verkehr weiter siehe 501
		Rbu	Rufbus in den Lechfeldgemeinden umgesetzt; ab Fahrplanwechsel 2018/19 Integration in Form von Zusatzfahrten in AVV-Regionalbuslinie 712 mit angepasstem Linienverlauf
			Ost-West-Querachse südlicher Landkreis Augsburg umgesetzt ; Einstellung des Rufbusses Mickhausen/Münster - Bobingen zum Dezember 2018 wegen sehr geringer

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
			Auslastung
	Erschließung von Einzelgebieten	723	ab Dezember 2021 Bedienung Bobingen Gewerbegebiet durch die AVV-Regionalbuslinie 782 (Schnellbus Bobingen - Königsbrunn)
		Horgau-ergreut	umgesetzt
		Linie 55 GVG Gersthofen Stiftersiedlung	umgesetzt (Linie 55 GVG), Gersthofen Stiftersiedlung
	Fehlende Rückfahrten vom Zentrum in den Wohnort zwischen 16.00 und 19.00 Uhr	420	Achsheim durch Linienbetrieb (Linie 420) umgesetzt
		Rbu	Baiershofen und Neumünster; Mit Inbetriebnahme des AktiVVo Holzwinkel
		605	Döpshofen Bedienung durch Linie 720. Schultage: 4 Fahrten nachmittags (Döpshofen – Gessertshausen) Ferien: eine Fahrt nachmittags
	Fehlende Rückfahrten zwischen 12.00 und 14.00 Uhr	Rbu	Oberschöneberg und Mödishofen nach Augsburg; Oberschöneberg wird mit der Inbetriebnahme der Erweiterung des AktiVVo Holzwinkel bedient. Mödishofen wird durch das AktiVVo-Bediengebiet Bobingen-Königsbrunn abgedeckt.
3	Bedienung	Rbu	Altenmünster – Neumünster - Wörleschwang-Zusmarshausen – Dinkelscherben – Welden; Rufbus 530 bedient mit 4 Fahrten je Richtung Mo-Fr; ab Inbetriebnahme des On-Demand AktiVVo Holzwinkel ebenfalls flexibel bedient von Mo-So; Dinkelscherben wird mit der Inbetriebnahme der Erweiterung AktiVVo Holzwinkel im Dezember 2026 integriert.
			Schwabmühlhausen – Westerringen – Langerringen – Schwabmünchen (Bf.) Untermeitingen – Klosterlechfeld – Lagerlechfeld – Graben – Königsbrunn; ab Fahrplanwechsel 2018/19 Integration in Form von Zusatzfahrten in AVV-

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
			Regionalbuslinie 712 mit angepasstem Linienverlauf; keine Bedienung Schwabmühlhausen, Westerringen, Langerringen, Königsbrunn
			Münster – Mickhausen – Waldberg – Straßberg – Bobingen (Bf.); Rufbus 710: eingestellt seit 01.01.2019 aufgrund geringer Nachfrage

Landkreis Aichach-Friedberg

Tabelle 23: Umgesetzte Maßnahmen des NVP 2015plus im Landkreis Aichach-Friedberg

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
1	Bedienung		Verbindung Aichach-Pöttmes; umgesetzt
	Erschließung von Einzelgebieten	Rbu	Aichach „Am Plattenberg“; umgesetzt
		204	Gewerbegebiet Aichach IGK IKG 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.
	Fehlende Rückfahrten vom Zentrum in den Wohnort zwischen 16.00 und 19.00	Rbu	Friedberg-Lindenau nach Augsburg und Friedberg Umgesetzt: AST-Angebot zwischen dem Kernort von Friedberg und Lindenau massiv ausgebaut.
3	Bedienung	Rbu	Umgesetzt: Edenried – Zahling – Obergriesbach – Sulzbach – Aichach Tränkmühle – Aichach Abzw. Ecknach – Aichach (Bf.)
			Umgesetzt: Sielenbach – Heretshausen – Rieden – Laimering – Dasing Brackenhof – Dasing Bf.
			Umgesetzt: Adelzhausen – Burgadelzhausen – Landmannsdorf – Zieglbach – Wessiszell – Dasing Bf.
			Umgesetzt: Affing Iglbach – Aichach Bf.
6	Erschließung	Neue Linie	Erschließung Gewerbegebiet Business-Park Friedberger See umgesetzt als Linie 261
		210	Umgesetzt: Haltestelle Stätzling, St.-Anton-Straße

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
	Erschließung und Bedienung	211	
		212	
		102	Umgesetzt: Anbindung Friedberg West-Kernstadt mit AVV-Linie 262
		210	Umgesetzt: Anbindung Friedberg nördliche Stadtteile Abendverkehr
		205 208	Umgesetzt: Schließung Bedienungslücken
		200 201 202	Umgesetzt: Abendliche Angebotsausdehnung

4.3.2 Maßnahmen ohne vollständige Umsetzung mit Fortbestand

Folgende Maßnahmen, in den folgenden Tabellen (24-27) nach Landkreisen getrennt aufgelistet, wurden nicht vollständig umgesetzt, haben aber Fortbestand im vorliegenden NVP.

Landkreis Augsburg

Tabelle 24: Maßnahmen des NVP 2015plus mit Fortbestand im Landkreis Augsburg

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
1		507 Rbu	Kutzenhausen mit verbesserter Bedienung des Bereichs Agawang bis Dinkelscherben: Wird im Rahmen der Überplanung des Verkehrsbündels Zusam überprüft. Evtl. bessere Anbindung durch AktiVVo Neusäß.
1	Erschließung von Einzelgebieten	602	Diedorf Süd-West: Linie 602 wurde mit Linie 601 verbunden, jedoch keine Umsetzung der Anbindung des Gewerbegebiets Süd-West. Wird im Rahmen der Überplanung des Verkehrsbündels Zusam überprüft. Evtl. bessere Anbindung durch AktiVVo Neusäß.

Landkreis Dillingen a.d.Donau

Tabelle 25: Maßnahmen des NVP 2015plus mit Fortbestand im Landkreis Dillingen a.d.Donau

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
2	Bedienung	505, 520	Zusamalthem – Villenbach – Zusamzell – Welden; Nicht umgesetzt; Wird im Zuge der Überplanung des westl. Lkr. mitberücksichtigt.

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
	Fehlende Rückfahrten zwischen 16.00 und 19.00 Uhr	Rbu	Grünenbaindt; Die Erweiterung des AktiVVo Holzwinkel Roth-Zusamntal wird ab Dezember 2026 umgesetzt.

Landkreis Aichach-Friedberg

Tabelle 26: Maßnahmen des NVP 2015plus mit Fortbestand im Landkreis Aichach-Friedberg

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
6	Erschließung	102	Gewebegebiet Meringer Straße besteht noch nicht

Alle Landkreise

Tabelle 27: Maßnahmen des NVP 2015plus mit Fortbestand für alle Landkreise

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
7	Bedienung	Regionalbus	Ausweitung Abend- und Wochenendverkehr z.T. umgesetzt bei Neuvergabe Bündel WL 2023

4.3.3 Maßnahmen ohne vollständige Umsetzung ohne Fortbestand

Folgende Maßnahmen, in den folgenden Tabellen (28-30) nach Landkreisen getrennt aufgelistet, wurden nicht vollständig umgesetzt und haben keinen Fortbestand im vorliegenden NVP.

Landkreis Augsburg

Tabelle 28: Maßnahmen des NVP 2015plus ohne Fortbestand im Landkreis Augsburg

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
1	Fehlende Rückfahrten vom Zentrum in den Wohnort zwischen 16.00 und 19.00 Uhr	415	Kühlental (aus Augsburg): nicht umgesetzt; nach 15:58 nur eine Fahrt Linie 406 um 17:43 Uhr ab Meitingen Bf.
3	Bedienung	Rbu	Allmannshofen – Ehingen – Blankenburg – Nordendorf Bf.; wird vermutlich mit der Inbetriebnahme des AktiVVo Westliche Wälder Dezember 2026 umgesetzt.

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
			Mickhausen – Fischach – Aretsried – Gesertshausen (Bf.); umgesetzt durch AktiVVo Bobingen.
			Königsbrunn – Ötz – Thierhaupten – Meitingen Bf. / Unterbaar – Oberbaar – Neukirchen – Thierhaupten – Meitingen Bf.; nicht umgesetzt; nach Probetrieb (01.05.17-31.03.18) aufgrund geringer Nachfrage eingestellt

Landkreis Aichach-Friedberg

Tabelle 29: Maßnahmen des NVP 2015plus ohne Fortbestand im Landkreis Aichach-Friedberg

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
1	Verbesserte Erreichbarkeit	Rbu	Sainbach; nicht umgesetzt
	Fehlende Rückfahrten vom Zentrum in den Wohnort zwischen 16.00 und 19.00 Uhr	Rbu	Mering nach Steindorf; keine Umsetzung möglich, da im Raum Mering kein geeigneter Betreiber aus dem Taxigewerbe zu finden ist.
3	Bedienung	Rbu	Schmiechen – Unterbergen – Mering Bf. – Steindorf – Hofheggenberg – Steinach – Merching – Mering Bf. – Baidlkirch – Ried.b.Mering – Hörmannsberg – Mering Bf.; nicht umgesetzt

Landkreis Dillingen a.d.Donau

Tabelle 30: Maßnahmen des NVP 2015plus ohne Fortbestand im Landkreis Dillingen a.d.Donau

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
2	Erschließung		Wertingen Nord-West; nicht umgesetzt bzw. nicht weiter geprüft
2	Bedienung	405	Wertingen – Mertingen; nicht umgesetzt
		404	Wertingen – Nordendorf; nicht umgesetzt
		400, 406	Buttenwiesen – Wertingen – Meitingen; nicht umgesetzt
		401	Binswangen – Wertingen – Landweid – (Augsburg)

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
		402	Binswangen – Höchstädt/Dillingen
		nn	Buttenwiesen – Blindheim – Höchstädt; außerhalb AVV, ggf. Prüfung im Zuge Integration DLG in AVV
		505, 520	Wertingen – Zusmarshausen (- Augsburg); Erschließung Wertingen West; nicht umgesetzt
		403	Wertingen – Heretsried – Biberbach; wird bedient von Linie 403.
		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; nicht umgesetzt

5 ÖPNV-Nachfrage und Potenziale

- Die Analyse der bestehenden **Fahrgastströme** spiegelt die Raumstruktur des Verbundgebiets wider: Die **Stadt Augsburg** fungiert als **dominierendes Zentrum**, ergänzt durch mehrere **Mittelzentren**, die als lokal bedeutende Ziele fungieren.
- Die **innerstädtische Verkehrsnachfrage in Augsburg** konzentriert sich stark auf das **Stadtzentrum**. Die Fahrgastzahlen steigen typischerweise von den Linienenden in Richtung Zentrum an. **Hohe ÖPNV-Potenziale** werden insbesondere auf **nicht straßenbahnbedienten Achsen** zwischen Umland/Stadtteilen und der Innenstadt sowie auf **Tangentialverbindungen** vermutet.
- Mittels Verkehrsmodellierung wurden **15 Hauptverkehrsziele im AVV-Gebiet** identifiziert. Zu den bedeutendsten zählen die **Augsburger Innenstadt** und das **Universitätsviertel**. Die **ÖPNV-Reisezeiten** schneiden im Vergleich zum MIV insbesondere bei Verbindungen **nach Augsburg deutlich besser ab** als bei Verbindungen innerhalb des **Umlands**.

Damit der ÖPNV seiner Rolle als Rückgrat nachhaltiger Mobilität gerecht werden kann, muss er sich an den Raumstrukturen orientieren, Veränderungen im Mobilitätsverhalten berücksichtigen, der bestehenden Mobilitätsnachfrage entsprechende Angebote bereitstellen und zukünftige Potenziale mitdenken.

Die vorgefundene ÖPNV-Nachfrage entspricht der vorgefundenen Raumstruktur des AVV-Gebietes, in dem die Stadt Augsburg viele Verkehrsströme aller Verkehrsträger auf sich lenkt. Die seit 2018 als Metropole eingestufte drittgrößte Stadt Bayerns mit ihren über 300.000 Einwohner*innen bildet ebenso den Bildungs- und Arbeitsplatzmittelpunkt der Region und ist damit das dominierende Ziel vieler Wege sowohl innerhalb der Stadt als auch aus der Region. Die Mittelzentren Aichach, Dillingen a.d.Donau mit Lauingen, Höchstädt a.d.Donau, Friedberg und Schwabmünchen entfalten eigene Zentralität und sind weitere Zielorte insbesondere aus den umliegenden Städten und Gemeinden.

Die vorgefundene ÖPNV-Nachfrage spiegelt diese Raumstruktur wider, wie die Auswertung von Fahrgastströmen, Pendlerströmen und auch von Zielorten des Freizeit- und Gelegenheitsverkehr nachweisen.

5.1 ÖPNV-Nachfrage und Potenziale in der Stadt Augsburg

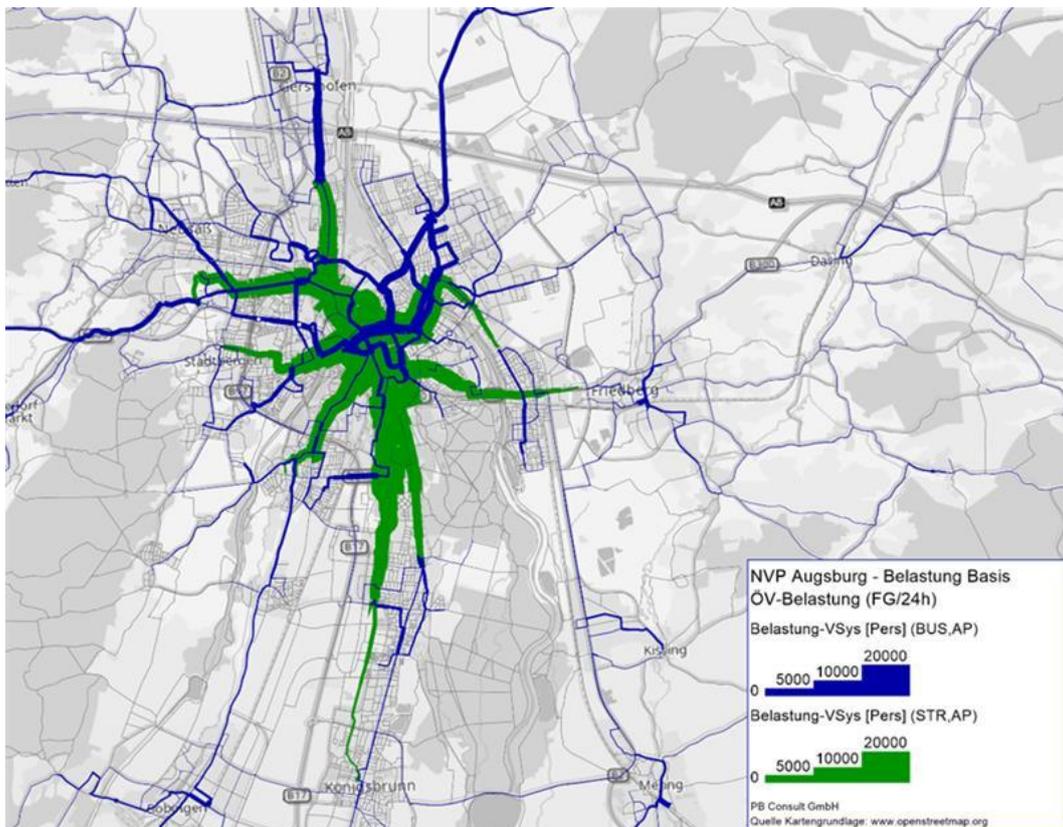


Abbildung 28: Fahrgastnachfrage im Stadtverkehr

Quelle: VISUM Verkehrsmodell Stand 2025

Die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr, differenziert nach den Verkehrsträgern Bus und Straßenbahn, ist in Abbildung 28 dargestellt. Es zeigt sich, dass die Anzahl beförderter Fahrgäste stark vom jeweiligen Verkehrsmittel abhängt: Straßenbahnachsen weisen systembedingt insgesamt eine höhere Belastung auf als Busachsen. Doch unabhängig vom Verkehrsmittel (Straßenbahn oder Linien-ÖPNV) ist die Nachfrage zentriert auf das Stadtzentrum von Augsburg und steigt von den Linienenden her bis zum Stadtzentrum an.

Besonders im Stadtzentrum von Augsburg ist die ÖPNV-Nachfrage, sowohl bei Bus und Straßenbahn am höchsten, während sie in den äußeren Stadtteilen sowie in der Umgebung spürbar abnimmt. Auffällig ist zudem, dass stark frequentierte Busverbindungen vor allem dort bestehen, wo keine Straßenbahn verkehrt. Dies betrifft unter anderem die Achse Augsburg – Oberhausen P+R – Gersthofen im Norden sowie die Relationen Augsburg – Hammerschmiede und Lechhausen – Hammer schmiede. Weitere bedeutende Busverbindungen sind die Strecken von Kriegshaber nach Neusäß im Westen sowie von Kriegshaber über Vogelsang und Steppach in Richtung Biburg.

Interessant ist zudem, dass auch im Innenstadtbereich stark frequentierte Busachsen existieren, obwohl dort Straßenbahnen verkehren.

Bei der Straßenbahn lässt sich eine deutliche Abnahme der Fahrgastzahlen im Süden der Stadt sowie in den angrenzenden Gebieten beobachten, insbesondere auf der Strecke von Inningen West (P+R) nach Königsbrunn. Generell nimmt die Belastung auf Straßenbahnlinien tendenziell in Richtung der Endhaltestellen ab. Dieser Effekt ist besonders stark im Süden sowie im Osten der Stadt und der umliegenden Bereiche zu erkennen, etwa im Bereich Hochzoll bis Friedberg (P+R).

Ein Vergleich der aktuellen Belastung mit der des letzten Nahverkehrsplans zeigt eine

deutliche Zunahme der Busverbindungen. Besonders auffällig sind dabei die Erweiterungen auf der Achse Augsburg-Mühlhausen sowie die zusätzlichen Verbindungen in Richtung Neusäß und Westen. Im Vergleich zum letzten Nahverkehrsplan lässt sich ein deutlich dichteres Busnetz feststellen, sowohl im Stadtgebiet als auch außerhalb.

Im Gegensatz dazu bleibt die Auslastung des Straßenbahnsystems weitgehend konstant.

Während die Innenstadt von Augsburg aus allen Stadtteilen und auch aus dem Umland gut erreichbar ist und die ÖPNV-Achsen entsprechende Fahrgastströme auf sich vereinen können, sind Potenziale für den ÖPNV insbesondere auf den Achsen zwischen Stadtteilen/Umland und Innenstadt zu vermuten, die gegenwärtig nicht von Straßenbahnen befahren werden (z.B. Uniklinikum – Hauptbahnhof), sowie auf Tangentialachsen zwischen den Stadtteilen. Im gegenwärtigen Verkehrssystem können Wege zwischen benachbarten Stadtteilen mit dem ÖPNV oftmals lediglich durch Umwegefahrten über die Innenstadt mit Umstiegen zwischen den Linien an den zentralen Verknüpfungspunkten Hauptbahnhof bzw. Königsplatz realisiert werden; dies bedeutet gegenüber direkten Fahrten zwischen den Stadtteilen einen Komfort- und Zeitverlust. Es sind daher Potenziale für Tangentialverbindungen zwischen den Stadtteilen erkennbar, die auch entlastend auf das gegenwärtige ÖPNV-System wirken und neue Kundenkreise für den ÖPNV gewinnen können.

5.2 ÖPNV-Nachfrage und Potenziale in den AVV-Landkreisen

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 (siehe Abbildung 29). Im Umland stechen einzelne Subzentren heraus, die Dichte ist jedoch mit dem Stadtgebiet nicht vergleichbar.

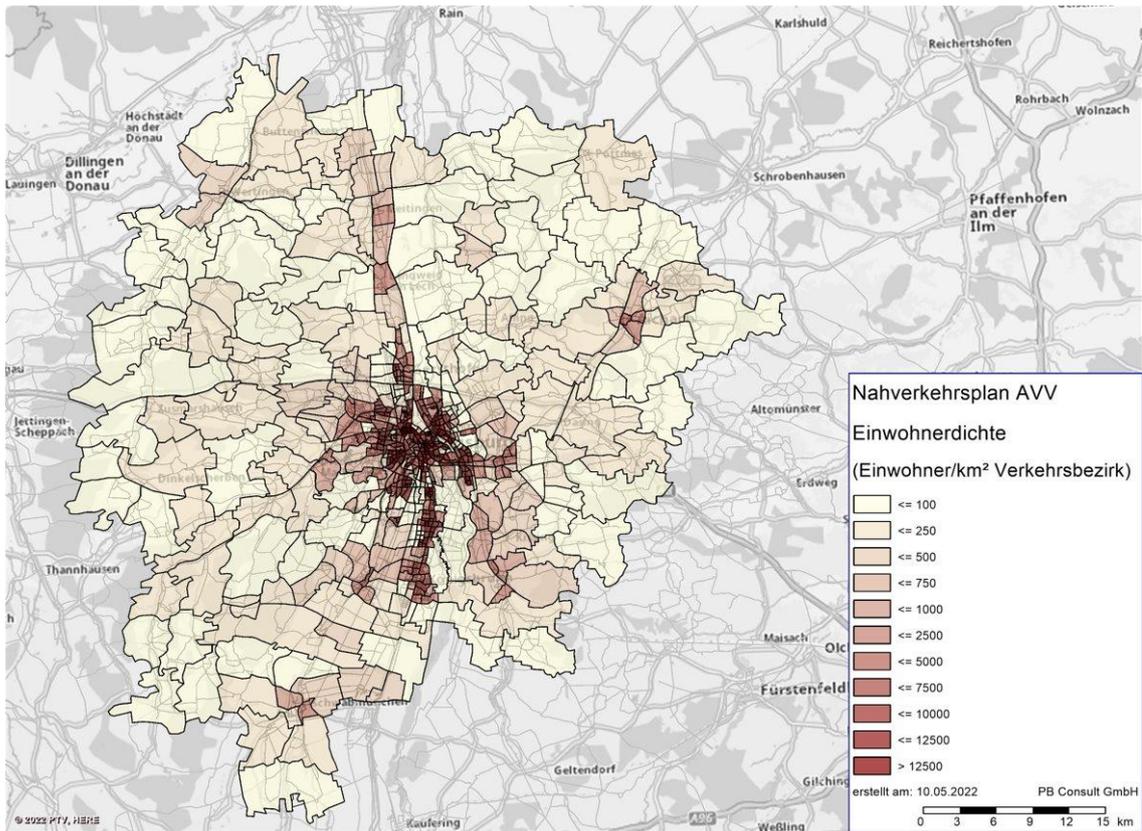


Abbildung 29: Einwohnerdichte AVV (2018)

Vergleicht man zusätzlich noch die Arbeitsplatzdichte im Verbundgebiet, so wird die Dominanz der Stadt Augsburg noch weiter verstärkt (siehe Abbildung 30). Der Großteil der vorhandenen Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet befindet sich im Stadtgebiet und nur einzelnen Gewerbeflächen im Umland weisen höhere Arbeitsplatzzahlen auf.

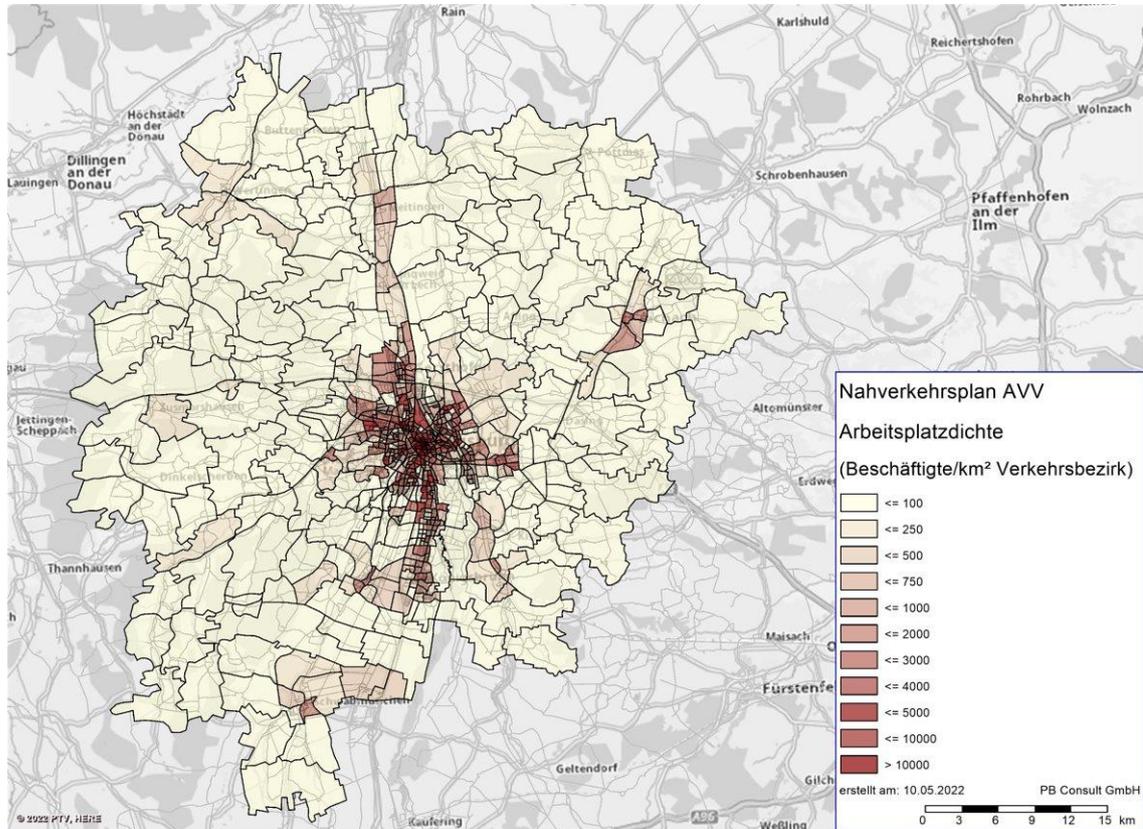


Abbildung 30: Arbeitsplatzdichte AVV (2018)

Ein ähnliches Bild liefert die Auswertung gängiger Ziele, sogenannter Points of Interest (POI). Diese verteilen sich analog der Einwohnerdichte auf dicht besiedelte Räume und sind erwartungsgemäß vor allem im Stadtgebiet signifikant hoch, wie in Abbildung 31 dargestellt.

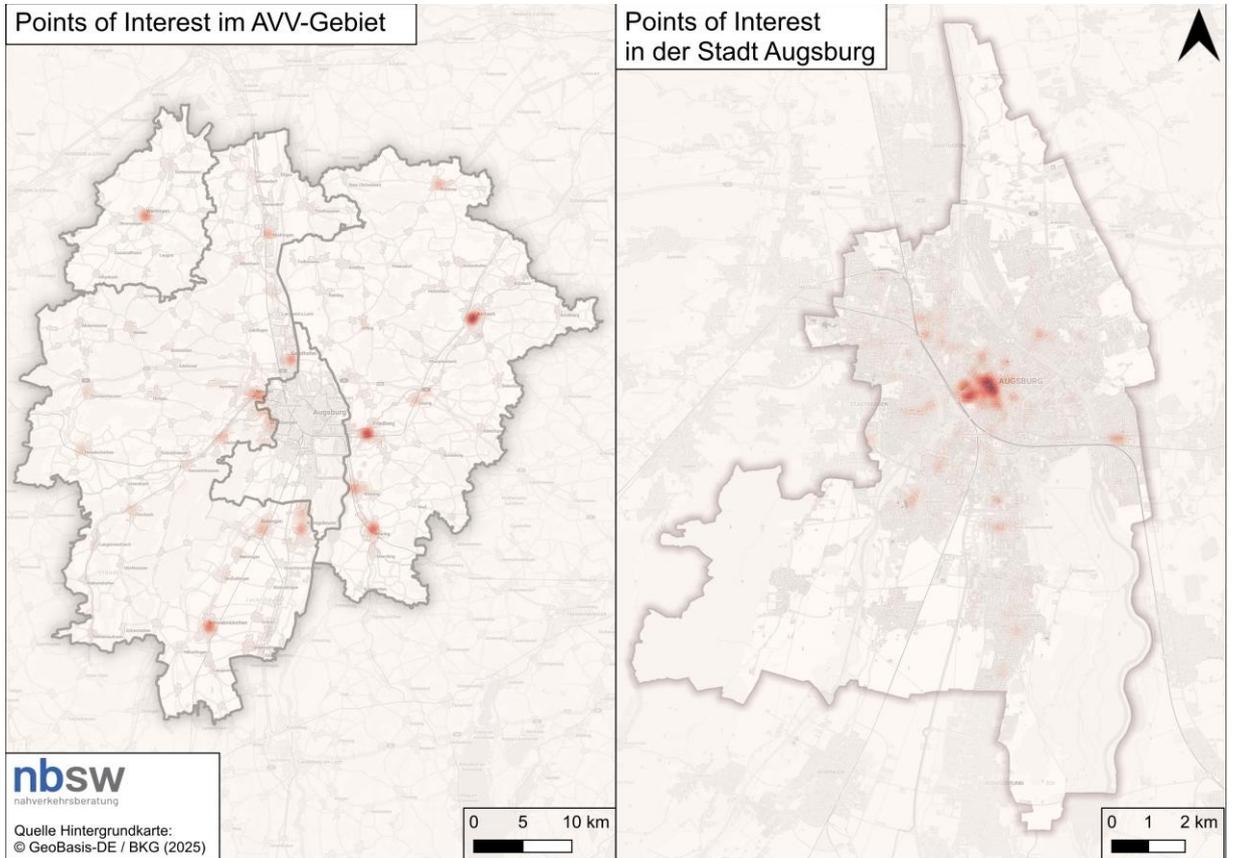


Abbildung 31: Verteilung und Dichte der Points of Interest im AVV-Gebiet für die Region und die Stadt Augsburg (Heat Map)

Resultierend aus den erzeugenden und anziehenden Strukturgrößen ergeben sich im Verkehrsmodell 15 Verkehrszellen mit dem höchsten Zielaufkommen unabhängig vom Wegezweck (siehe Abbildung 32).

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
 Innere Stadtbereich
 Königsplatz & Hbf

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

Abbildung 32: Identifikation der Hauptverkehrsziele (Top-15-Ziele)

Mit 33.067 Wegen bildet die Innenstadt von Augsburg das Hauptziel aller Wege, die im Verbundgebiet zurückgelegt werden. Mit den Zielzellen Innenstadt, St. Ulrich – Dom und Bahnhofs-, Bismarckviertel summieren sich Arbeits-, Freizeit- und Erledigungswege. Das bedeutsamste Einzelziel aller Wege ist das Universitätsviertel mit 20.970 täglichen Wegen, die vornehmlich aus Bildungszwecken zurückgelegt werden. Weitere attraktive Ziele bilden das Umland (z.B. Neusäß und Friedberg) oder auch einzelne Stadtteile von Augsburg, insbesondere Gebiete mit einer hohen Anzahl an Arbeitsplätzen (z.B. Rechts der Wertach / Everllence (ehemals MAN), UPM).

Ein attraktives ÖPNV-System sollte es den Menschen ermöglichen, diese Zielgebiete häufig und schnell zu erreichen.

Wertet man die Reisezeiten zwischen diesen Relationen im ÖV und MIV aus und vergleicht diese, so ist zu erkennen, dass Relationen mit der Zielrelation ins Stadtgebiet (z.B. St. Ulrich – Dom, siehe Abbildung 33) ein deutlich besseres Ergebnis im Reisezeitvergleich (Faktor < 2,0 ÖV-Reisezeit zu MIV-Reisezeit) erzielen als Zielrelationen ins Umland wie nach Wertingen (siehe Abbildung 34). Dies ist sowohl auf das bestehende Verkehrsangebot (mit einer Ausrichtung auf die Stadt Augsburg als Zentrum) als auch auf die Tatsache, dass die Reisezeit für den MIV außerhalb der Stadtgebiete kürzer (aufgrund der schnelleren Geschwindigkeit) sind, zurückzuführen.

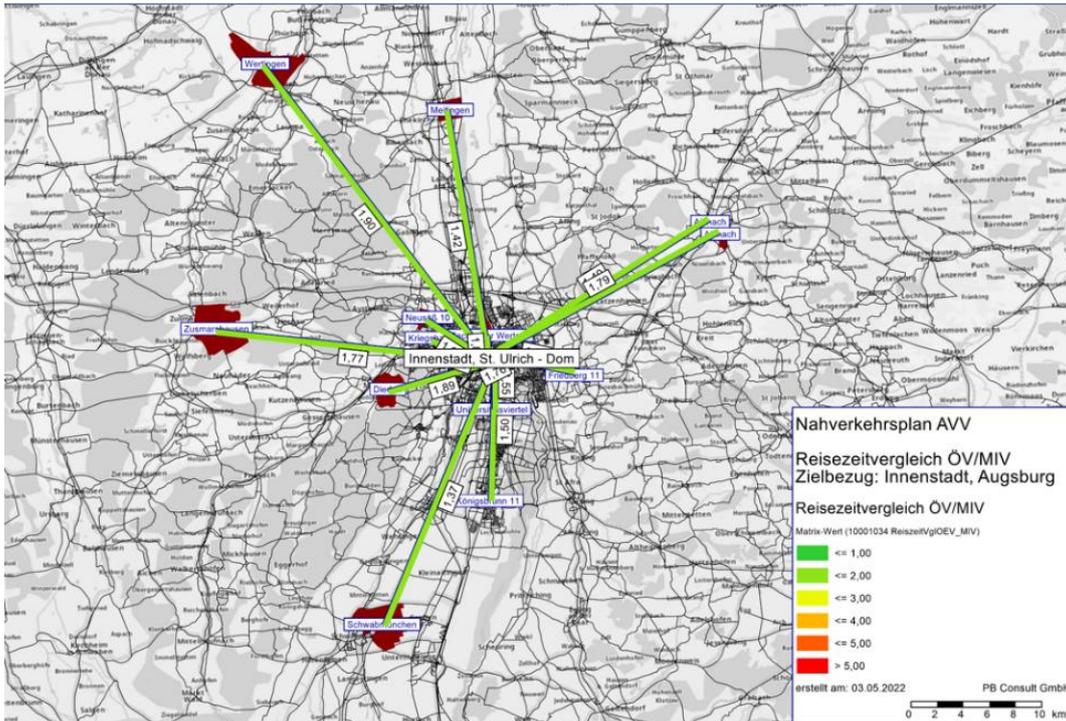


Abbildung 33: Reisezeitvergleich ÖV/MIV: St. Ulrich - Dom, Stadt Augsburg

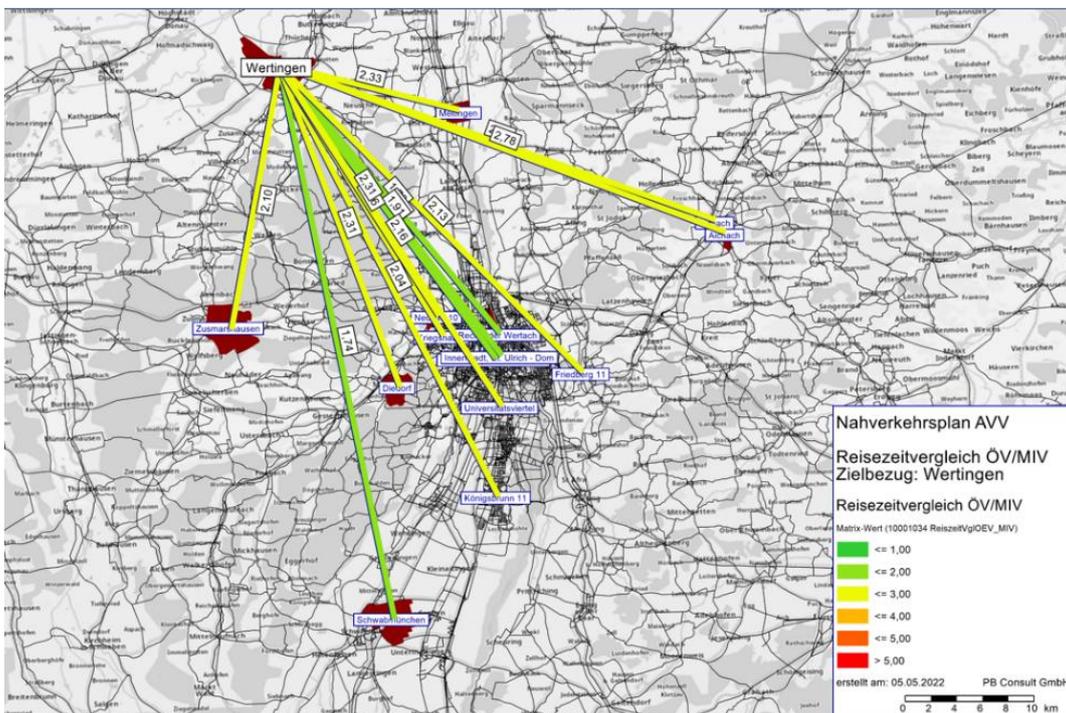


Abbildung 34: Reisezeitvergleich ÖV/MIV: Wertingen

Das Zielnetz des Nahverkehrsplans und seiner Maßnahmen ist davon geleitet, insbesondere starke Potenziale für den ÖPNV durch eine Attraktivierung des Angebotes zu gewinnen, indem aufkommenstarke Relationen mit ungünstigem Reisezeitverhältnis für den ÖPNV attraktiver werden.

6 Prognosen und Auswirkungen auf den ÖPNV

- Im AVV-Gebiet wird bis zum Jahr **2031 ein Bevölkerungszuwachs von 4,3 %** erwartet. Während in vielen Gemeinden mit Wachstum zu rechnen ist, wird für einzelne Kommunen ein **Bevölkerungsrückgang** prognostiziert. Das **Durchschnittsalter der Bevölkerung steigt**, und der Anteil der **Erwerbsbevölkerung nimmt langfristig ab**, bleibt aber bis dahin noch dominant.
- Die **Gewerbeansiedlungen konzentrieren sich vor allem auf die Stadt und den Landkreis Augsburg**. Für neue **Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen** bestehen vorrangig in **Augsburg, Gersthofen und Neusäß** Potenziale. Diese Entwicklungen werden bei der **Planung und Umsetzung des ÖPNV-Angebots berücksichtigt**.
- Die **Mehrzahl der Schulen** im Verbundgebiet befindet sich in der **Stadt Augsburg**, gefolgt vom **Landkreis Augsburg**. Dort wird ein deutlicher **Anstieg schulpflichtiger Kinder** prognostiziert: um 32,4 % in Grundschulen und 23,1 % in weiterführenden Schulen.

6.1 Bevölkerungsentwicklung

Im Folgenden werden die wichtigsten sozio-demographischen zu erwartenden Veränderungen differenziert nach der Stadt Augsburg sowie den Landkreisen dargestellt. Es ist generell ein Trend steigenden Durchschnittsalters zu beobachten. Die veränderte Altersstruktur der Bevölkerung gilt es bei der Planung des ÖPNV-Angebot und der dazugehörigen Infrastruktur angemessen zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan stützt sich bei der Bevölkerungsentwicklung auf die Prognosen des Bayerischen Landesamtes für Statistik zur Einwohnerentwicklung. Demnach ist im Verbundgebiet des AVV bis zum Jahr 2031, im Vergleich zum Jahr 2021, eine Zunahme von 4,3 Prozent zu erwarten. In absoluten Zahlen bedeutet dies, dass bis zum Jahr 2031 ein Zuwachs von mehr als 30.000 Einwohner*innen zu erwarten ist.

Stadt Augsburg

Im Jahr 2019 veröffentlichte die Stadt Augsburg die Bevölkerungsprognose 2019 bis 2038. Demnach wird die Bevölkerung in der Stadt Augsburg von 298.255 auf 324.710 steigen (+8,9 Prozent). Das Durchschnittsalter steigt von 42,3 auf 43,1. Besonderer Zuwachs ist bei der Gruppe 80 Jahre und älter (+40,9 Prozent) zu verzeichnen, weiteren Zuwachs gibt es in der Gruppe der 60- bis 80-Jährigen (+14,9 Prozent).

Landkreis Augsburg

Im Jahr 2023 entwickelte der Landkreis Augsburg gemeinsam mit dem sozialwissenschaftlichen Institut SAGS eine aktualisierte Bevölkerungsprognose. Im Jahr 2032 wird nach den vorliegenden Berechnungen die Einwohnerzahl bei etwa 285.000 liegen (2023: 263.578). In nahezu allen 46 Städten, Märkten und Gemeinden werden die Einwohnerzahlen steigen, außer in den drei Kommunen Aystetten, Bobingen und Diedorf. Die Spannweite liegt zwischen minus zwei und plus 31 Prozent. Betrachtet man die Altersstruktur, so wird es 2032 deutlich mehr ältere Menschen geben, da die Anzahl der älteren Menschen in den kommenden Jahren deutlich zunehmen wird. Im Jahr 2032 werden fast 71.000 Bürger*innen über 65 Jahre alt sein. Der Anteil der potenziell erwerbstätigen Bevölkerung sinkt von aktuell etwa 63,3 Prozent auf ca. 59 Prozent. Des Weiteren wird es mehr Kinder und Jugendliche geben. In den kommenden Jahren wird die Anzahl der Sterbefälle im Landkreis Augsburg bei gleichbleibenden Geburtenzahlen zunehmen. Dies führt zu einem wachsenden Sterbefallüberschuss, den auch die meisten Gemeinden auf ähnliche Weise erleben

werden. Die steigenden Geburtenzahlen des letzten Jahrzehnts führen allmählich zu einem Anstieg der Kinderzahl in den älteren Jahrgängen. Ab Mitte der 2020er Jahre werden die Geburtenzahlen voraussichtlich stagnieren oder leicht zurückgehen, was zeitversetzt auch zu einem Rückgang der Zahl der älteren Kinder führen wird.

Bezugnehmend auf die Prognosen des Bayerischen Landesamtes für Statistik zur Einwohnerentwicklung soll die Einwohnerzahl im Landkreis Augsburg bis 2031 um 4,0 Prozent 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 prognostiziert (vgl. Bayerisches Landesamt für Statistik).

Landkreis Aichach-Friedberg

Gemäß den Prognosen des Bayerischen Landesamtes für Statistik zur Einwohnerentwicklung, wird für den Landkreis Aichach-Friedberg eine Bevölkerungszunahme von 4,3 Prozent erwartet (vgl. Tabelle 31). Die stärksten prozentualen Zuwachsraten in der Einwohnerzahl werden dabei für die Gemeinde Schmiechen, Steindorf, Merching und Sielenbach prognostiziert. Da diese Gemeinden jedoch gegenwärtig nur wenige Einwohner*innen haben, ist der Zuwachs in absoluten Zahlen vergleichsweise gering. Obergriesbach ist die einzige Gemeinde im Landkreis, für welche Rückgänge in der Einwohnerzahl prognostiziert werden.

Landkreis Dillingen an der Donau

Aus den Prognosen des Bayerischen Landesamtes für Statistik zur Einwohnerentwicklung sind für die Bereiche des Landkreises Dillingen a.d. Donau, welche zum Verbundgebiet des AVV gehören, geringste Veränderungen der Einwohnerzahl zu erwarten (vgl. Tabelle 31), wobei innerhalb des Landkreises unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten sind. 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.

Tabelle 31: Prognostizierte Einwohnerentwicklung für das Verbundgebiet des AVV

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

*entspricht den Kommunen, welche im AVV-Gebiet liegen

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Bayerisches Landesamt für Statistik 2023

Siedlungsstruktur

Die Stadt Augsburg bildet hinsichtlich der Einwohnerzahl die größte administrative Einheit im Verbundgebiet des AVV. Die Siedlungsstruktur innerhalb der Stadt weist aber eine

gewisse Differenzierung zwischen den verschiedenen Stadtteilen auf (vgl. Abbildung 35). Den einwohnerstärksten Stadtteil bildet die Innenstadt mit knapp 50.000 Einwohner*innen, danach folgen die Stadtteile Lechhausen und Oberhausen. Die Stadtteile mit den geringsten Einwohnerzahlen bilden Firnhaberau, Inningen und Bergheim (vgl. Tabelle 32).

Tabelle 32: Einwohnerzahlen und -dichte pro Stadtteil in der Stadt Augsburg

Stadtteil	Einwohnerzahl (Stand 2023)	Fläche (km ²)	Einwohner pro km ²
Innenstadt	49.222	6,8	7.205,7
Lechhausen	37.142	10,5	3.541,4
Oberhausen	29.044	7,2	4.028,3
Haunstetten-Siebenbrunn	28.346	32,3	876,5
Pfersee	27.201	4,1	6.556,0
Göggingen	22.080	9,0	2.444,6
Hochzoll	20.872	5,1	4.102,2
Kriegshaber	20.040	4,5	4.443,5
Spickel-Herrenbach	13.601	4,9	2.789,4
Universitätsviertel	10.810	4,0	2.701,8
Hochfeld	10.332	1,9	5.345,1
Bärenkeller	7.881	3,1	2.514,7
Hammerschmiede	7.429	9,0	823,9
Antonviertel	6.608	1,6	4.174,4
Firnhaberau	5.150	7,8	658,0
Inningen	4.807	12,8	376,1
Bergheim	2.675	22,1	121,3
Gesamt	303.240	146,9	2.064,9

Quelle: Stadt Augsburg, Amt für Statistik und Stadtforschung, 2024

Neben der Einwohnerzahl spielt für die Siedlungsstruktur auch die Einwohnerdichte eine verkehrsplanerisch relevante Rolle. Für die Einwohnerdichten zeigen sich im Vergleich zu den absoluten Einwohnerzahlen erhebliche 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.

Für die Stadtteile Haunstetten-Siebenbrunn, Lechhausen und Bergheim sei an dieser Stelle jedoch auch darauf hingewiesen, dass hier Teilbereiche eine sehr differenzierte Raumstruktur innerhalb des Stadtteiles 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. Abbildung 35).

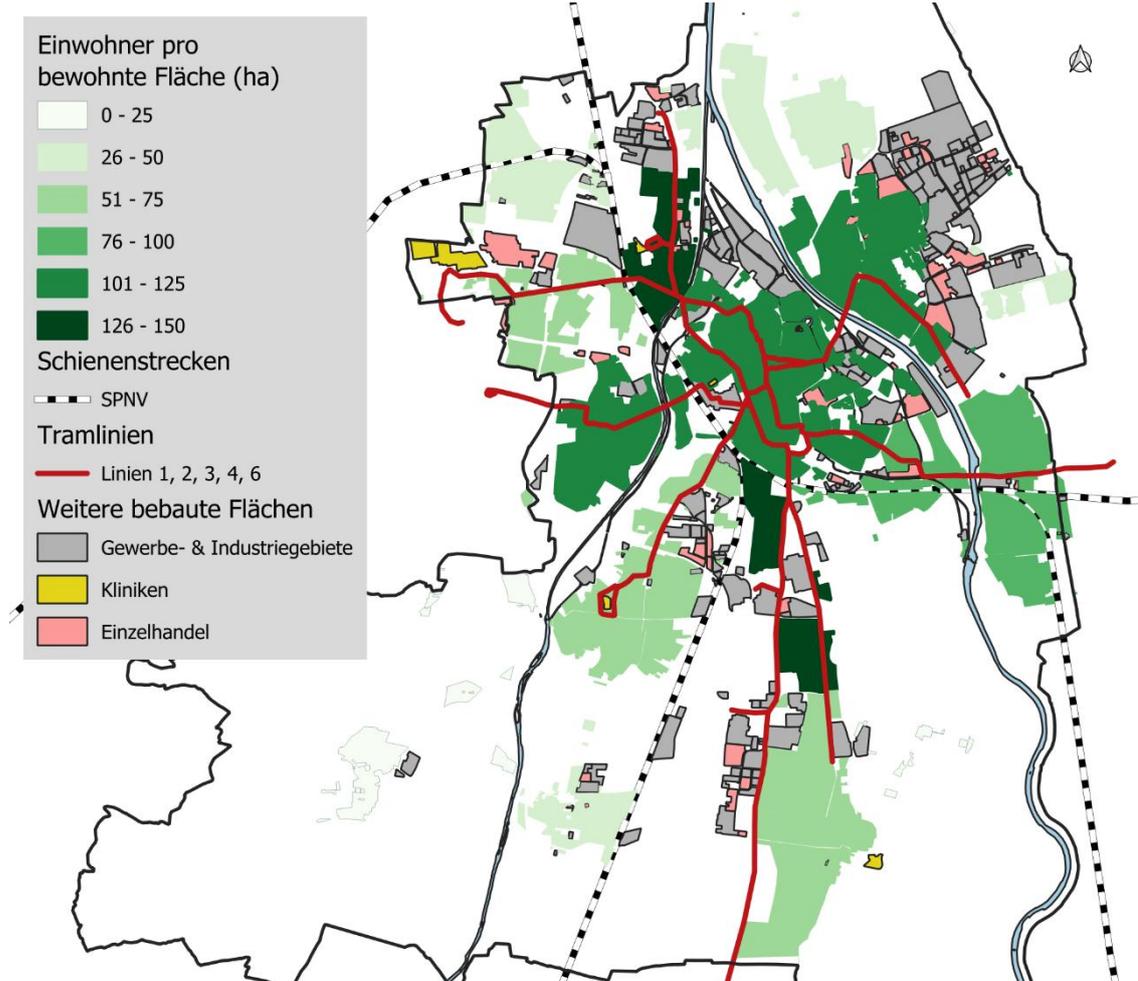


Abbildung 35: Einwohnerdichte pro bewohnte Fläche in der Stadt Augsburg

Quelle: Eigene Darstellung

Nach der Stadt Augsburg hat der Landkreis Augsburg die meisten Einwohner*innen 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 (Speckgürtelgemeinden: Friedberg, Gersthofen, Königsbrunn, Neusäß und Stadtbergen) der Stadt Augsburg erfolgt dabei größtenteils in Stadtteilen, welche mindestens 1.000 Einwohner*innen aufweisen. So fallen mehr als 90 Prozent 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 Einwohner*innen 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. Tabellen 33 und 34).

Tabelle 33: Bevölkerungsstruktur im Speckgürtel von Augsburg

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 34: Bevölkerungsstruktur im ländlichen Raum des AVV-Gebietes

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

6.2 Beschäftigte

6.2.1 Beschäftigtenzahlen

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

Im Landkreis Augsburg leben 1.125.196 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 Landkreis Augsburg 1.114.256 Einwohner*innen (Stand 31.12.2019) – davon stehen 465.714 in einem Arbeitsverhältnis als sozialversicherungspflichtig Beschäftigte.

In der Stadt Augsburg werden 147.489 Arbeitsplätze angeboten. Im Speckgürtel 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
- Everllence (ehemals MAN) mit 3.850 Beschäftigten
 - Stadtbezirk: Rechts der Wertach
- KUKA mit 3.500 Beschäftigten
 - Stadtbezirk: Lechhausen Süd

Zusätzlich beeinflussen (in Entwicklung befindliche) Gewerbeparks und große Gewerbeobjekte Pendlerströme. Auf dem Gebiet der Stadt Augsburg besteht mit dem Gewerbepark Lechhausen Ost mit etwa 11.000 Beschäftigten das – gemäß Eigenwerbung – stärkste Gewerbegebiet in Bayerisch-Schwaben, gefolgt vom Schlachthofquartier mit 2.950 Beschäftigten im Stadtbezirk Am Schäfflerbach, dem Sigma Technopark mit 2.400 Beschäftigten im Stadtbezirk Hochfeld und dem Innovationspark im Stadtbezirk Universitätsviertel. Letzterer weist momentan ca. 2.000 Beschäftigte auf und wird in den kommenden Jahren noch dynamisch weiterwachsen.

6.2.2 Entwicklung wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkte mit Auswirkungen auf den ÖPNV

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 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

Der Nahverkehrsplan stützt sich bei der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die Prognosen des Bayerischen Landesamtes für Statistik zur Einwohnerentwicklung.

Wie bereits in Kapitel 6.1 beschrieben, ist demnach im gesamten AVV-Gebiet ein Zuwachs der Einwohnerentwicklung zu erwarten.

Besonders signifikante Zuwächse werden für die Stadt Augsburg erwartet. 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 2).

Hinsichtlich der Gewerbeflächenentwicklung bestehen insbesondere in der Stadt Augsburg planungsrelevante Entwicklungen, wobei sich diese vor allem auf die Stadtteile Haunstetten-Siebenbrunn sowie das Universitätsviertel, Lechhausen und Hammerschmiede konzentrieren (s. Anlage 1). Im Universitätsviertel befindet sich mit dem Innovationspark derzeit ein gewerbliches Großprojekt im Bau. Der Innovationspark soll für die Stadt Augsburg einen der zentralen Gewerbeparks bilden und beherbergt aktuell bereits etwa 2.000 Beschäftigte am Standort.

Im Umland 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.

Weitere Gewerbeflächen sind auch in den Städten und Gemeinden der Landkreise des AVV-Gebietes geplant bzw. in der Entwicklungs- und Vermarktungsphase. Die planerische Bearbeitung der jeweiligen Anbindung mit passenden ÖPNV-Angeboten wird im Rahmen der Umsetzungsplanung des Nahverkehrsplanes berücksichtigt in Abhängigkeit von der in der Aufsiedlungsphase bekannten Anzahl an Arbeitsplätzen und der Arbeitsplatzstruktur (Arbeitsbeginn, Arbeitsende, Schichtzeiten und Anteil der Schichtdienste an der Gesamt-arbeitsplatzzahl) und der sich daraus ergebenden Verkehrsbedarfe.

6.3 Entwicklung der Schülerzahlen

Die Bildungseinrichtungen im AVV-Gebiet sind aufgegliedert nach den Schulformen in folgender Abbildung 36 dargestellt:

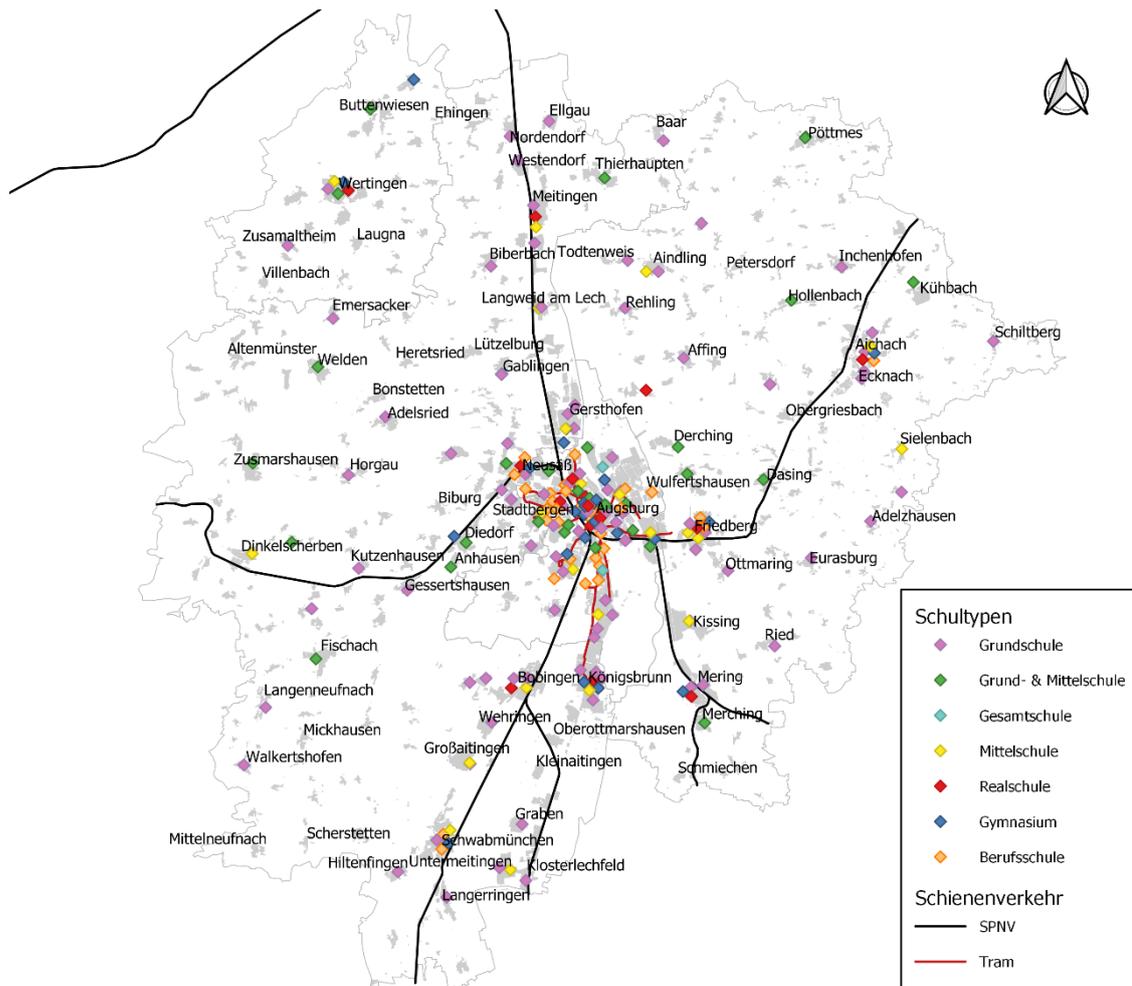


Abbildung 36: Schulstandorte

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 Prozent steigen (Basisjahr: 2018) und auch für die weiterführenden Schulen ist ein Anstieg des Schülerpotenzials um 23,1 Prozent 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 acht weiterführende Schulen sowie sieben 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 zehn Schulen in diesem Betrachtungsraum. Die Bildungseinrichtungen verteilen sich auf die Gemeinden Wertingen (acht 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*innen abgefragt wurden. Auf Grundlage der Rückmeldungen wurde eine Schülerverflechtungsmatrix erstellt. Für die verkehrliche Angebotsplanung stellt diese Verflechtungsmatrix aufgrund einer geringen Rückmeldequote von knapp 38 Prozent jedoch keine belastbare Grundlage dar. Insgesamt haben 68 Bildungseinrichtungen eine konkrete Aufstellung der Wohnorte ihrer Fahrschüler*innen geliefert, was einem Anteil von ca. 20 Prozent aller Schulen im Untersuchungsgebiet entspricht.

7 Anforderungsprofil

- Das **Anforderungsprofil konkretisiert die übergeordneten Ziele des Nahverkehrsplans** und überführt sie in **diskrete Qualitätsmerkmale**: Angebotsqualität, Verbindungsqualität und Bedienungsqualität. Für unterschiedliche Raumtypen werden **angepasste Mindeststandards** definiert, die als **untere Schwelle** dienen und **nach oben hin flexibel ausgestaltet** werden können. **Grundlage** hierfür sind **gesetzliche Vorgaben, übergeordnete Planwerke** sowie der bisherige **NVP 2015plus**.
- Es werden folgende **Mindestvorgaben für den Stadtverkehr Augsburg**, meist abhängig von Achsen, Verkehrsart, Verkehrstag und -zeit, gemacht: Bevölkerungsanteil im Haltestellen-Einzugsbereich, maximale Reisezeit, maximale Anzahl Umsteigevorgänge, Mindesttakte sowie Qualitätsstandards für Haltestellen und Fahrzeuge.
- Die **Mindestvorgaben im Regionalverkehr** orientieren sich an den **Leitlinien des Freistaats zur Nahverkehrsplanung** sowie deren Grenz- und Richtwerte zurückgegriffen. Diese berücksichtigen insbesondere die Einwohnerzahl eines Ortes und dessen Funktion nach dem Zentrale-Orte-Modell. Die Qualitätsstandards basieren auf dem Nahverkehrsplan 2015plus.
- Der **Verkehrsverbund** wird weiterhin **verbundweite Standards** in Betrieb, Technik, (Fahrgast-) Kommunikation, Vertrieb und Kundenbetreuung definieren, weiterentwickeln, aktualisieren und auf deren einheitliche Umsetzung hinwirken. Ziel ist ein **einheitliches, qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot**, das den Erwartungen der Fahrgäste gerecht wird.

Das Anforderungsprofil bildet die erste Konkretisierungsstufe, um die an den Nahverkehrsplan gestellte Zielsetzung der Mobilitätswende für den ÖPNV als Rahmenplan zu definieren und die Grundlage für die erforderlichen Maßnahmen zu schaffen. Das Anforderungsprofil konkretisiert dabei die Zielsetzung zu einem verbindlichen Rahmen der künftigen Ausgestaltung des ÖPNV. Dadurch wirkt das Anforderungsprofil als Maßstab für die Beurteilung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes (vgl. Kapitel 8) und als Grundlage für die raumtypenspezifischen Leitziele (vgl. Kapitel 9) aus denen dann die Maßnahmen (vgl. Kapitel 10) entwickelt werden.

Das Anforderungsprofil entwickelt aus dem abstrakten Ziel konkrete Merkmale für die Kategorien

- Angebotsqualität (quantitativ)
- Verbindungsqualität (quantitativ)
- Bedienungsqualität (qualitativ)

Die Angebotsqualität umfasst die Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV-System und wird durch die fußläufige Entfernung zu den Haltestellen des ÖPNV messbar.

Die Verbindungsqualität beschreibt die Qualität des an den Zugangspunkten verfügbaren ÖPNV-Angebotes, da die Haltestellenerschließung allein nur eine eingeschränkte Aussagekraft besitzt. Neben der Anzahl von an den Haltestellen angebotenen Fahrtzahlen wird die Verbindungsqualität jedoch maßgeblich durch die Anzahl der erforderlichen Umstiege im ÖPNV-System und die erforderliche Reisezeit bis zum Ziel quantifizierbar.

Die Bedienungsqualität definiert schließlich die dem Fahrgast angebotene Qualität auf seiner Reise. Neben der Fahrgastinformation und Kommunikation sind dies insbesondere die Haltestellen- und Fahrzeugausstattung und die Fachkunde sowie das Verhalten der Mitarbeitenden des ÖPNV-Systems. Dabei kommt der Barrierefreiheit eine Querschnittsfunktion zu, die alle Merkmale der Bedienungsqualität umfasst und daher im Nahverkehrsplan in einem gesonderten Kapitel behandelt wird (vgl. Kapitel 13).

7.1 Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV

Das Anforderungsprofil überführt die an den Nahverkehrsplan gerichteten Ziele in diskrete Messgrößen. Diese sind Basis für die Definition der „ausreichenden Verkehrsbedienung“, die den verbindlichen Rahmen der künftigen ÖPNV-Ausgestaltung festlegt.

Das Anforderungsprofil füllt dabei die Vorgaben des Gesetzes für den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) 1996 aus. Bereits darin werden die Ziele für den ÖPNV und sein Vorrang durch einen allgemeinen Anforderungskatalog konkretisiert. Die „Leitlinie der Nahverkehrsplanung in Bayern“ 1998 füllt den gesetzlichen Rahmen durch formale Verfahrensvorgaben sowie in ihrem Anhangsteil niedergelegte Grenz- und Richtwerte für die ausreichende Verkehrsbedienung aus. Mit der „ÖPNV-Strategie für den Freistaat Bayern“ hat das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr im Jahr 2022 ein Leitbild für den ÖPNV entwickelt mit dem Ziel, den ÖPNV in Bayern zukunftsfähig zu gestalten. In sechs strategischen Handlungsfeldern werden darin die konkreten Ziele

- der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 gegenüber 2019 sowie
- der Beitrag des ÖPNV zur Erreichung der Klimaschutzziele über den Indikator der CO₂-Einsparung

zu Teilstrategien verdichtet, die gegenwärtig (Stand Sommer 2025) unter anderem in einer Fortschreibung der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung aufgegriffen werden, die sich im Status der Anhörungsphase befindet.

Im Planungsraum sehen sich die Aufgabenträger mit diesen neuen Anforderungen an die zukünftige ÖPNV-Entwicklung konfrontiert, die sich auch in weiteren bereits beschlossenen oder in Aufstellung befindlichen regionalen oder lokalen Planwerken niederschlagen (vgl. Kapitel 1.6.4). In einem hochkommunikativen Planungsprozess mit verschiedenen, während der gesamten Aufstellungsphase teils regelmäßig tagenden Unterarbeitsgruppen wurden die Erkenntnisse aus diesen Plänen bzw. Planungsprozessen sowohl aus der Region als auch der Stadt Augsburg im Aufstellungsprozess des Nahverkehrsplans berücksichtigt und in das Anforderungsprofil eingeflossen. Gleichwohl wurde dabei stets der Nahverkehrsplan 2015plus als Basis der vorliegenden Fortschreibung herangezogen.

Das Anforderungsprofil umfasst:

- Angebotsqualität
 - die Erschließung anhand von Haltestelleneinzugsbereichen
- Verbindungsqualität
 - Erreichbarkeit anhand von Reisezeiten
 - Anzahl maximal tolerierter Umsteigevorgänge
 - Mindestbedienhäufigkeit (Bedienzeiträume, Verkehrszeiten und Taktvorgaben)
- Bedienungsqualität
 - Mindestanforderungen an Haltestellen, Fahrzeugstandards und Information

Der Nahverkehrsplan differenziert aufgrund der unterschiedlichen Raum- und Verkehrsstruktur zwischen einem Anforderungsprofil für die Stadt Augsburg sowie einem Anforderungsprofil für die Landkreise und legt diese als Mindeststandards fest. Die Merkmale und ihre Kriterien entspringen jedoch einem gemeinsamen Planungsprozess, in dem die Merkmalsfindung, die Auswahl der Kriterien und die Festlegung von Grenzwerten aufeinander abgestimmt erfolgten. Hierdurch kann den Besonderheiten der Teilräume angemessen Rechnung getragen werden bei gleichzeitiger Wahrung der Einheitlichkeit der Verkehrsverbundregion.

Damit die Fahrgäste zu üblichen Zeiten ihre Zielorte erreichen können, sind flächendeckende an die Raumstruktur angepasste Mindeststandards zu entwickeln. Hierbei soll sich

der gesamte ÖPNV am Bayerntakt auf der Schiene orientieren. Der Bayerntakt definiert folgende Mindestbedienzeiträume: Montag bis Freitag eine stündliche Bedienung von 5-23 Uhr, Samstag ab 6 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ab 7 Uhr. Ein weiteres Ziel ist es, die Nutzerfreundlichkeit weiter zu erhöhen, indem konsequent auf einen leicht zu merkenden Takt gesetzt wird. Das bedeutet in diesem Kontext, dass die Ankunft und Abfahrtszeiten „immer zur gleichen Minute“ (ÖPNV-Strategie 2030, StMB 2022) stattfinden.⁸

Durch die Einführung von Bedienstandards im gesamten AVV-Gebiet kann ein einheitliches und zuverlässiges Angebot erbracht werden. Das Ziel ist es, ein flächendeckendes Angebot zu schaffen, welches nicht nur eine höhere Taktung, sondern auch ein Angebotszuwachs enthält. Hierzu wird im AVV-Gebiet ein Mindeststandard vorgegeben, welcher auf der ÖPNV-Strategie des Freistaates Bayern basiert. Der Mindestbedienstandard definiert das Mindestangebot der Bedienzeiten und Taktungen. Ebenso sind die Anforderungsprofile jedoch „nach oben hin flexibel“ und können überschritten werden.

Das vorliegende Anforderungsprofil versteht sich als verbindlicher Rahmen der künftigen Ausgestaltung des ÖPNV. Der ÖPNV im Verkehrsverbundgebiet erreicht die darin getroffenen Vorgaben, wenn die Maßnahmen umgesetzt sind und hierdurch das Zielnetz entsteht. Dabei sind die Maßnahmen etappierbar und hierarchisierbar. Der Nahverkehrsplan bietet hierfür eine dauerhafte und über den Aufstellungszeitraum hinausreichende Entscheidungshilfe, in dem er bei den Regionalverkehren mit dem Effizienzansatz (erschlossene Einwohner*innen je Busumlaufstunde) und im Stadtgebiet durch das Effizienzkriterium (zusätzliche Personenkilometer/zusätzliche Servicekilometer) eine Einordnung von Maßnahmen anhand des Kosten-Nutzen-Effektes ermöglicht, so dass in Abhängigkeit von den bereitgestellten Finanzmitteln eine nutzenbasierte Auswahl von Maßnahmen vorgenommen werden kann.

7.2 Bedienstandards Stadtverkehr Augsburg

Die Bedienstandards für den Stadtverkehr Augsburg umfassen Angebots-, Verbindungs- und Bedienungsqualität. Weitere Konkretisierungen der im Nahverkehrsplan definierten Standards sind über die Direktvergabe (Betrauungsakt) der Verkehrsleistung an die swa möglich.

7.2.1 Erschließung Stadtverkehr Augsburg

Um die Standards für die fußläufige Erreichbarkeit der Haltstellen des ÖPNV festzulegen, wird für den Stadtverkehr in Augsburg, in Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, die maximale Länge der Fußwege folgendermaßen in Tabelle 35 definiert:

⁸ https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/med/aktuell/stmb_o%CC%88pnv-strategie_bayern_endbericht-2022-12-07-rz-bf.pdf

7.2.2.1 Reisezeit Stadtverkehr Augsburg

Im Stadtverkehr Augsburg wird eine maximale Reisezeit (Beförderungszeit plus Zugangszeit zur Haltestelle) zum Erreichen des Stadtzentrums (Königsplatzumfeld) von 45 Minuten gefordert.⁹

7.2.2.2 Maximale Umsteigevorgänge im Stadtverkehr Augsburg

Der Nahverkehrsplan 2015plus geht in der Regel von maximal einem Umstieg zum Stadtzentrum aus, dies soll beibehalten werden.¹⁰

7.2.2.3 Mindestbedienhäufigkeit im Stadtverkehr Augsburg

Die Mindestbedienzeit für die ÖPNV-Angebote in der Stadt Augsburg ist von 5 Uhr bis 24 Uhr zuzüglich der Nachtbuslinien.

Die Mindestbedienstandards unterscheidet zwischen Straßenbahnachsen und Stadtbuslinien. Für die Straßenbahn gelten die in Abbildung 38 dargestellten Mindestbedienstandards.

Mindest-Bedienstandard der Straßenbahnachsen			
	Montag - Freitag*		
Bedienzeiten	SVZ	HVZ	SVZ
	5 bis 6 Uhr	6 bis 19 Uhr	19 bis 24 Uhr
Takt (in Min.)**	15	7,5	15

Abbildung 38: Mindestbedienstandard der Straßenbahnachsen

Hinweise:

HVZ: Hauptverkehrszeit

SVZ: Schwachverkehrszeit

* in den bayerischen Schulferien kann von den vorgegebenen Angaben abgewichen werden, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen kann von den vorgegebenen Angaben abgewichen werden, an Samstagen wird der Takt auf eine 10-/20-er Taktfamilie umgestellt

** auf Außenästen (in der Region) kann von den vorgegebenen Angaben abgewichen werden

Die Stadtbuslinien differenziert der vorliegende NVP in Verbindungs- und Erschließungslinien. Ihre Mindestbedienungshäufigkeit in der HVZ (Montag bis Freitag an Schultagen) wird in den jeweiligen Liniensteckbriefen definiert. Die HVZ der Stadtbuslinien ist angelehnt an die Bedienzeiten der Straßenbahn, weist aber leichte Abweichungen je nach Funktion und Bediengebiet auf.

Verbindungslinien des ÖPNV (Linien mit übergeordneter Bedeutung)

- sind Stadtbuslinien mit vorwiegender Verbindungsfunktion zwischen Stadtteilzentren und innerstädtischen Knotenpunkten
- verkehren in der HVZ mindestens im 15-Min.-Takt

Erschließungslinien des ÖPNV

⁹ Übernahme des Standards aus dem NVP 2015plus

¹⁰ Übernahme des Standards aus dem NVP 2015plus

- Sind Stadtbuslinien mit vorwiegender Erschließungsfunktion, vorrangig für die Feinerschließung innerhalb der jeweiligen Stadtteile sowie als Verbindung zwischen Wohngebieten und Stadtteilzentrum
- Keine allgemeine Taktvorgabe

Analog zu den Mindestbedienstandards auf den Straßenbahnachsen gilt auch für die Stadtbuslinien:

- in den bayerischen Schulferien kann von den vorgegebenen Angaben abgewichen werden,
- an Samstagen, Sonn- und Feiertagen kann von den vorgegebenen Angaben abgewichen werden,
- an Samstagen wird der Takt auf eine 10-/20-er Taktfamilie umgestellt.

Die Linien-ÖPNV-Angebote in der Stadt werden durch flexible Bedienformen sowie Nachtverkehrslinien und den AVV-Regionalbus ergänzt.

7.2.3 Bedienungsqualität Stadtverkehr Augsburg

Die Qualitätsstandards für den Stadtverkehr Augsburg basieren auf den Qualitätsstandards des NVP 2015plus. Die übernommenen Kriterien sind wie folgt gekennzeichnet [NVP 2015].

Qualitätsstandards der Haltestellen

- Sitzgelegenheit und Wetterschutz an allen Straßenbahn- und wichtigen Bushaltestellen ($\hat{=}$ Bushaltestelle mit mehr als 100 Einsteigern pro Tag) [NVP 2015]
- Optische und akustische dynamische Echtzeitinformation an allen Straßenbahn- und wichtigen Bushaltestellen ($\hat{=}$ Bushaltestelle mit mehr als 500 Einsteigern pro Tag) [NVP 2015]
- Zuwege zu Haltestellen sind gesichert, barrierefrei, einsehbar und beleuchtet zu gestalten – das wird vom Straßenbaulastträger sichergestellt [NVP 2015]
- Sukzessiver barrierefreier Ausbau der Straßenbahnhaltestellen im Bestand (Vollzug des PBefG) [NVP 2015]
- Die Reinigung der Haltestellen übernimmt das Verkehrsunternehmen [NVP 2015]
- Barrierefreier Ausbau der neuen Straßenbahnhaltestellen nach DIN EN 18030, auch für Bushaltestellen geltend [NVP 2015]
- Sukzessiver barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle dort, wo die Haltestellen auf Dauer Bestand haben (Vollzug des PBefG; Umsetzung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten) [NVP 2015plus]
- Abfallbehälter [NVP 2015]

Qualitätsstandards der Fahrzeuge

Barrierefreiheit

- Busse: Flotte vollständig barrierefrei/behindertengerecht (niederflurig, Hublift oder Rampe) [NVP 2015]
- Straßenbahnen: Flotte vollständig niederflurig/barrierefrei/behindertengerecht [NVP 2015]

Fahrzeuganschaffung

- Busneubeschaffungen unter Einhaltung des SaubFahrzeugBeschG
- Busneuanschaffungen nach Richtlinie 2001/85/EG [NVP 2015]
- Akustische und optische Bordinformationssysteme in allen Fahrzeugen [NVP 2015]
- Gewährleistung der Fahrzeugsauberkeit in ausreichendem Maß [NVP 2015]

Anschlussicherung

- An relevanten Verknüpfungspunkten ist die Anschlussicherung zu berücksichtigen. Hierbei sind insbesondere die folgenden Kriterien einzuhalten [NVP 2015]:
 - Bei Linien mit geringer Fahrtenzahl soll auf den Anschluss gewartet werden (sofern dadurch nicht Fahrzeugumlauf oder Folgeanschlüsse gefährdet werden)
 - Die letzte Umsteigebeziehung des Tages muss sichergestellt werden

Fahrplanstabilität

- Gemäß BayÖPNVG ist dem öffentlichen Personennahverkehr bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr zu gewähren, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen beiträgt und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht bei entsprechender Nachfrage
- Gewährleistung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit durch entsprechende technische Ausstattung / Beeinflussung von Lichtsignalanlagen
- Betreiben einer eigenen, rechnergestützten Betriebsleitstelle mit systemübergreifender Verknüpfung (Regionalbus/SPNV) als ITCS
- Jederzeitige Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Disponenten in der Betriebsleitstelle

*Mitarbeiter*innen (an Stellen mit Kundenkontakt) erfüllen [NVP 2015]*

- Deutsche Sprachkenntnisse
- Tarif- und Fahrplanauskünfte
- Ortskenntnis (wichtige Einrichtungen und touristische Ziele)
- Ordentliches und einheitliches Erscheinungsbild
- Kundenfreundliches, serviceorientiertes Verhalten

Service, Kommunikation und Beschwerdemanagement

- Stationäres Kundencenter, Vertriebsstellen
- Institutionalisiertes Beschwerdemanagement
- Fundbüro
- Institutionalisiertes Erstattungsverfahren
- Servicetelefon mit vereinheitlichter Servicenummer
- Umfangreiches Angebot im Internet (incl. App)
- Kommunikation Fahrpersonal in Richtung Fahrgästem Fahrzeug
- Information zu Fahrtverbindungen und Tarifen
 - Umfassend, leicht zugänglich, gut wahrnehmbar sowie verbundeinheitlich
 - Fahrgastinformation in Echtzeit
 - Erstellung, Pflege und kundenorientierte Weiterentwicklung eines Internetauftrittes incl. elektronischer Fahrplanauskunft (EFA)
 - Haltestellenaushang von Fahrplan, Tarifinformation, Liniennetzplan und Umgebungsplan
 - Dynamische Echtzeit-Information an allen Straßenbahn- und wichtigen Bushaltestellen
 - Akustische und optische Bordinformationssysteme in allen Fahrzeugen
 - Aushang von Liniennetzplan und Linienband mit Haltestellennamen in den Fahrzeugen (insofern durch Displays nicht gegeben)
- Vertrieb
 - Verbundeinheitlicher, flächendeckender Vertrieb, so dass Kunden der einfache Erwerb der Tickets möglich ist
 - Verkaufsstellen mit Beratungsfunktion

- Vertriebliche Flexibilität durch Vertriebstechnik und Vertriebswege

Sicherheit

- Das Sicherheitskonzept soll aus Komponenten der aktiven elektronischen und der persönlichen Überwachung sowie dem Aspekt der subjektiven Sicherheit bestehen [NVP 2015]
- Notruf funktion an den Fahrscheinautomaten
- Ausreichende Beleuchtung der Haltestellenbereiche [NVP 2015]
- Meidung optisch abgetrennter Aufenthaltsräume, Herstellung von Transparenz [NVP 2015]
- Gute Ein- / Ausstiegsmöglichkeiten [NVP 2015]
- Kontaktmöglichkeiten zum Fahrpersonal [NVP 2015]

Umweltstandards

- Lärm: Bei Neufahrzeugen max. 77 dB (A) bei einer Motorleistung >150 kw (bzw. max. 75 dB A) bei einer Motorleistung <150 kw) [NVP 2015]
- Lärmarme Reifen [NVP 2015]
- Abgase
 - Fahrerschulung zu energieeffizienter Fahrweise [NVP 2015]
 - Betriebliches Umweltmanagement [NVP 2015]

Zusätzlich gelten die verbundweiten Qualitätsstandards (siehe Kapitel 7.4)

7.3 Bedienungsstandards im Regionalverkehr

Die Bedienstandards im Regionalverkehr umfassen Angebots-, Verbindungs- und Bedienungsqualität. Weitere Konkretisierungen der im Nahverkehrsplan definierten Standards sind in der Umsetzungsplanung möglich und für die Vorbereitung und bei Durchführung der Vorabbekanntmachungen und den sich daran anschließenden wettbewerblichen Vergabeverfahren um die Verkehrsleistungserbringung mittels Öffentlichem Dienstleistungsauftrag erforderlich.

7.3.1 Erschließung im Regionalverkehr

Um eine ausreichende Erschließung auch im ländlichen Raum zu gewährleisten, definiert der Gesetzgeber Richt- und Grenzwerte für Einzugsradien der Haltestellen. Hierbei definiert die räumliche Beschaffenheiten die Größe der Einzugsradien. Topographische Gegebenheiten wie zum Beispiel große Steigungen, indirekte Wege oder Querung von Barrieren wie Straßen, Bahnschienen und Gewässern, welche eine gute Erreichbarkeit der Haltestelle verhindern, werden dabei vorerst nicht berücksichtigt. Solche Schwachstellen werden gesondert identifiziert und analysiert.

Die Leitlinien des Freistaates Bayern zur Nahverkehrsplanung definieren die maximal zulässigen Luftlinienradien von Wohngebieten und andere relevante Nutzungen um eine Haltestelle. Die maximalen Einzugsradien sind abhängig von der Raumstruktur wie folgt definiert (siehe Abbildung 39):

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
Einzugsbereiche von Haltestellen (m Luftlinie)				
	Bus/Strab ¹¹	S-, U-, Eisenbahn	Bus/Strab	S-, U-, Eisenbahn
Ober-/Mittelzentrum				
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	500	800	400	600
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	800	1200	600	1000
Unter-/Kleinzentrum				
zentraler Bereich	500	800	400	600
übriges Gebiet	800	1200	600	1000
Verkehrsachsen	800	1200	600	1000
sonstige Räume				
zentraler Bereich	600	1000	400	800
ländlicher Raum	1000	1800	800	1500
räumliche Erschließung	Erschließung aller Teilflächen ab 500 Einwohner 200 Einwohner Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Einpendler, bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen (s.o.) liegen.			

Abbildung 39: Einzugsradien aus der Leitlinie zur Erstellung von NVPs in Bayern

Folgende zu begründende Ausnahmefälle können dabei dazu führen, dass ein Ort bzw. eine Haltestelle nicht angefahren wird:

- Siedlungsflächen mit einer sehr geringen baulichen Dichte oder einer eher geringen Siedlungsgröße bzw. Orte mit einem sehr geringen Potenzial für den ÖPNV bzw. einer zu geringen Wirtschaftlichkeit.
- Gewerbe- und Industrieflächen, welche nicht befahren werden können oder ein zu geringes Potenzial aufweisen.
- Gebiete, die aufgrund ihrer örtlichen Gegebenheiten nicht befahrbar sind.

Eine Siedlung mit einer Einwohnerzahl von mehr als 200 sollte gemäß den Leitlinien möglichst durch den ÖPNV erschlossen werden. Dabei macht die Leitlinie keine Aussage über die Häufigkeit der Bedienung. Die Zeiten der Bedienung sind wiederum abhängig von der vorhandenen Raumstruktur und dem Potenzial.

Besondere Regelungen für Neubaugebiete:

Zur Förderung und Anschlussicherheit von Neubaugebieten (Wohn- und Gewerbegebieten), soll die benötigte Infrastruktur für den ÖPNV geschaffen werden. Bei Bedarf soll bei der Straßenplanung einen ausreichenden Anbindung- und Wendemöglichkeiten erstellt werden.

7.3.2 Erreichbarkeit in der Region

Die Verbindungsqualität wird durch die Merkmale der Beförderungszeiten, Umsteigehäufigkeit und Bedienungshäufigkeit definiert.

7.3.2.1 Beförderungszeiten im Regionalverkehr

Die Leitlinie für Nahverkehrspläne in Bayern definiert die Reisezeiten wie in Abbildung 40. So sollen alle Orte mit mehr als 200 Einwohner*innen angebunden und bedient werden. Die Leitlinie ist als Mindestangebot zu verstehen. Ein besseres Angebot sollte angestrebt werden.

Indikator	Grenzwert	Richtwert
Erreichbarkeit übergeordneter Orte	Anbindung aller Teilflächen ab 500 Einwohner	Anbindung aller Teilflächen ab 200 Einwohner
Nachbarschaftsbereich	Bei mehr als 5 Straßenkm Entfernung vom Zentrum der Gemeinde: Anbindung der Teilflächen durch den ÖPNV in maximal 40 Min. Reisezeit.	Bei mehr als 3-5 Straßenkm Entfernung vom Zentrum der Gemeinde: Anbindung der Teilflächen durch den ÖPNV in maximal 30 Min. Reisezeit.
Zentrale Orte	Dort in mindestens 80% Anschluss an Unter-, Mittel-, und/oder Oberzentrum. Der Anschluss ist dann gegeben, wenn Weiterfahrt innerhalb von 15 Minuten möglich ist. ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an <ul style="list-style-type: none"> • Unterzentrum in 50 Min • Mittel-/Oberzentrum in 90 Min. 	Dort in mindestens 100% Anschluss an Unter-, Mittel-, und/oder Oberzentrum. Der Anschluss ist dann gegeben, wenn Weiterfahrt innerhalb von 10 Minuten möglich ist ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an <ul style="list-style-type: none"> • Unterzentrum in 40 Min. • Mittel-/Oberzentrum in 60 Min.
Die Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind.		

Abbildung 40: Grenz- und Richtwerte – Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Die Beförderungszeit im ÖPNV umfasst die gesamte Zeit, die ein Fahrgast benötigt, um von einem Startpunkt zu einem Zielpunkt zu gelangen. Dazu gehören:

- Reine Fahrzeit: Die Zeit, in der das Verkehrsmittel tatsächlich unterwegs ist.
- Haltezeiten: Die Zeit, die an Haltestellen verbracht wird, um Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen.
- Behinderungszeiten: Verzögerungen durch externe Faktoren wie Verkehrsstörungen.
- Wartezeiten: Zeit, die an Haltestellen oder Umsteigepunkten verbracht wird, bevor die Fahrt fortgesetzt werden kann.

Diese Komponenten zusammen bestimmen die Gesamtdauer der Reise im ÖPNV und sind wichtige Qualitätsmerkmale für die Bewertung der Effizienz und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrsnetzes.

7.3.2.2 Maximale Umsteigevorgänge im Regionalverkehr

Jede Fahrt im öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) sollte so direkt wie möglich erfolgen. Dennoch lassen sich Umsteigevorgänge aus betrieblichen und erschließungstechnischen Gründen nicht immer vermeiden. Beispielsweise erfüllen viele Busverbindungen eine

Zubringerfunktion zu höherwertigen Verkehrsmitteln wie dem SPNV. Die Leitlinien definieren hierfür klare Vorgaben, um den ÖPNV so attraktiv und effizient wie möglich zu gestalten (siehe Abbildung 41).

Maximale Zahl notwendiger Umsteigevorgänge:

Vom Teilort zum
Mittel- oder Unterzentrum / Kleinzentrum / Oberzentrum: max. 1 Umstieg

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

Begründete Ausnahmen sind möglich.

Abbildung 41: Maximale Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge nach der Leitlinie für NVPs

7.3.2.3 Mindestbedienhäufigkeiten im Regionalverkehr

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern legt Mindestanforderungen für die Bedienungshäufigkeit von Orten fest, die auf der Einwohnerzahl basieren und als Anzahl der Fahrtenpaare an Werktagen für die Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) definiert werden. Diese Anforderungen variieren je nach räumlichen Gegebenheiten und Faktoren wie baulicher Dichte und Attraktivität. Da dieser Ansatz jedoch die Funktion eines Ortes, die Angebotsstruktur und die richtungsbezogene Nachfrage sowie eine präzise Definition der Verkehrstage nicht berücksichtigt, wird im Nahverkehrsplan ein differenzierteres Modell angewendet.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht alle Mobilitätsbedürfnisse gleichmäßig abdecken. Besonders im Ausbildungs- und Berufsverkehr, wo regelmäßige Wege zu festen Zeiten und eine gebündelte Nachfrage bestehen – insbesondere im Schülerverkehr – kann ein effizientes und attraktives Angebot bereitgestellt werden. Im Gegensatz dazu sind die Bedürfnisse im Versorgungs- und Freizeitverkehr räumlich und zeitlich sehr unterschiedlich, weshalb eine flächendeckende und jederzeit verfügbare Versorgung nicht immer realisierbar ist, jedoch angestrebt wird. Um dennoch weitergehende Mobilitätsbedürfnisse im Bereich Freizeit und Versorgung zu berücksichtigen, findet eine Fokussierung auf die wichtigsten Potenziale statt. Hierbei wird ein Potenzialansatz verfolgt, bei dem die erschlossenen Einwohner*innen und das damit verbundene Fahrgastpotenzial ermittelt werden. Auf dieser Basis erfolgt die Unterscheidung zwischen sehr starken und starken Achsen.

Für diese Achsen sowie den Umland-Verkehr werden einheitliche Bedienhäufigkeiten festgelegt, die in Abbildung 42 dargestellt sind. Die räumliche Verortung der Achsen erfolgt in Kapitel 10. Die Bedienzeiten und Taktungen der Linien stellen ein Mindestangebot dar. Dabei soll vor allem der ländliche Raum von einer Angebotsverbesserung profitieren. Die Standards des vorliegenden Nahverkehrsplanes tragen dafür Sorge, dass flächendeckend ein Mindestangebot für das gesamte Verbundgebiete vorgehalten wird.

In einigen ländlichen Gebieten sind enge Takte mit dem Linien-ÖPNV verkehrlich und wirtschaftlich nicht zielführend (vgl. Effizienzansatz). Hier kann ein bedarfsorientierter

Flächenverkehr eingesetzt werden, der ein flexibles Angebot nach Bedarf bereitstellt. Im AVV-Gebiet handelt es sich bei diesem On-Demand-Verkehr um den „AktiVVo“. Mit diesem flächendeckenden On-Demand Angebot können die Fahrgäste flexibel nach vorheriger Buchung an die nächste vom Linien-ÖPNV oder SPNV regelmäßig frequentierte Haltestelle oder die nahegelegene Haltestelle im Ziel- bzw. Umsteigegebiet gelangen.

- Mindestbedienzeiten des ÖPNV im Verbundgebiet:
 - Montag bis Freitag: 5 Uhr bis 24 Uhr
 - Samstag: 5 Uhr bis 24 Uhr
 - Sonn- und Feiertags: 7 Uhr bis 22 Uhr

Die Mindestbedienstandards unterscheiden zwischen sehr starken Achsen / starken Achsen und Umland, wobei mindestens ein 60-min-Takt angeboten wird (siehe Abbildung 42).

Vor der Umsetzung des Achsenkonzeptes im jeweiligen Gebiet erfolgt im Zuge der Ausschreibungen der AVV-Regionalbusverkehre eine erneute Beurteilung der Verkehrsplanung hinsichtlich der Umsetzung der Betriebszeiten und Taktungen sowie des konkreten Angebotes auf allen Linien.

Sehr starke-Achse	Bedienstandard nach Verkehrszeiten																							
Uhrzeit	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Mo-Fr	-	-	-	-	-	30-Minuten Takt			60-Minuten Takt			30-Minuten Takt			On-Demand									
Sa	-	-	-	-	-	On-Demand			60-Minuten Takt			On-Demand												
Sonn- und Feiertage	-	-	-	-	-	On-Demand			60-Minuten Takt			On-Demand												
Starke-Achse	Bedienstandard nach Verkehrszeiten																							
Uhrzeit	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Mo-Fr	-	-	-	-	-	60-Minuten Takt			On-Demand															
Sa	-	-	-	-	-	On-Demand																		
Sonn- und Feiertage	-	-	-	-	-	On-Demand																		
Umland	Bedienstandard nach Verkehrszeiten																							
Uhrzeit	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Mo-Fr	-	-	-	-	-	Schulverkehr			Schulverkehr			On-Demand												
Sa	-	-	-	-	-	On-Demand																		
Sonn- und Feiertage	-	-	-	-	-	On-Demand																		

Abbildung 42: Mindestbedienstandard im Regionalverkehr

Das Achsenkonzept und die mit ihm verbundenen Mindestbedienstandards beschreiben die ausreichende Verkehrsbedienung in den Landkreisen des Verbundgebietes. Ihre Anwendung erfolgt dabei im jeweiligen regionalen und auch kleinräumigen Kontext. So rechtfertigt beispielsweise die höhere Bevölkerungsdichte in den Mittelzentren, Königsbrunn und Friedberg, und die dortige städtische Struktur zusammen mit dem Straßenbahnanschluss nach Augsburg eine vergleichsweise dichtere Taktung.

7.3.3 Bedienungsqualität im Regionalverkehr

Die Qualitätsstandards für den Regionalverkehr basieren auf den Qualitätsstandards des NVP 2015plus sowie den aktuell vom AVV in den Vorabbekanntmachungen zu wettbewerblichen Vergabeverfahren um Öffentliche Dienstleistungsaufträge für Verkehrsleistungen um Linienbündel eingeführte Regelungen:

Qualitätsstandards der Haltestellen

- Haltestellenmasten und -schilder gem. AVV-Standards
- Aktuelle Aushangfahrpläne gemäß AVV-Designvorgaben und integrierten

Informationsstandards des AVV

- Weitergehende Standards für die Haltestellenausstattung gemäß Kap. 7.7.

Fahrzeugstandards

- Fahrzeugaußen- und -innengestaltung gemäß AVV-Design-Vorgaben
- Außen- und Innenzielanzeigen gemäß AVV-Vorgaben
- Anbindung an das AVV-ITCS-System (Ist-Daten-Lieferung)
- Aktive, automatische Anschlusssicherung
- Weitergehende Standards gem. Kap. 7.7.

Es gelten die verbundweiten Qualitätsstandards (vgl. Kap.7.4).

7.4 Verbundweite Qualitätsstandards

Für die Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans im Verbundgebiet bleiben einheitliche Qualitätsstandards ein zentrales Ziel. Einheitliche Vorgaben zu Standards, Prozessen und technischen Schnittstellen tragen dazu bei, die Angebote der verschiedenen Verkehrsunternehmen und in den verschiedenen Verkehrsgebieten noch besser zu verknüpfen und den Fahrgästen ein durchgängig attraktives, leicht verständliches und einfach nutzbares System anzubieten.

Der Verkehrsverbund wird daher weiterhin laufend verbundweite Standards definieren, weiterentwickeln, aktualisieren und auf deren einheitliche Umsetzung hinwirken. Dies betrifft sowohl betriebliche und technische Abläufe als auch Anforderungen an die Fahrgastinformation sowie die Nutzungsbedingungen.

Im Bereich Vertrieb und Kundenbetreuung wird der Verbund ebenfalls verbundweite Vorgaben formulieren. Ziel bleibt der weitere Ausbau eines durchgängigen, kundenfreundlichen und digital unterstützten Vertriebssystems sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung eines einheitlichen Service- und Kommunikationskonzepts für alle Fahrgäste im Verbundgebiet. Dabei werden auch zukünftige Anforderungen, wie etwa neue digitale Vertriebskanäle oder integrierte Mobilitätsangebote, berücksichtigt.

Auf Basis der bisherigen Nahverkehrspläne wurden bereits umfassende Qualitätsanforderungen eingeführt und zu großen Teilen erfolgreich umgesetzt. Ziel ist es, für alle Verkehrsangebote im Verbundgebiet verbindliche und verlässliche Qualitätsstandards zu schaffen, die den Ansprüchen der Fahrgäste gerecht werden und eine kontinuierliche Verbesserung der Angebotsqualität ermöglichen.

Im AVV-Gebiet gilt die gemeinsame „Benutzeroberfläche“ für die Fahrgäste als Grundlage der Qualität. Sie beinhaltet neben der Wiedererkennbarkeit der AVV-Angebote auch die Informationsmedien, Vertrieb, Ausstattung und Kennzeichnung. Im AVV-Gebiet wird auf ein vergleichbares Leistungsniveau gezielt, im Hinblick auf Fahrzeuge, Haltestellen, technische Ausstattung und Barrierefreiheit unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik.

Service und Vertrieb

- Einheitliche, verbundweite Benutzeroberfläche für die Fahrgäste
- Erstellung, Pflege und kundenorientierte Weiterentwicklung eines einheitlichen Internetauftrittes incl. elektronischer Fahrplanauskunft und Handyfahrplanauskunft
- Integration neuer Mobilitätsangebote (z.B. AktiVVo)

- Verbundeinheitlicher, flächendeckender Vertrieb, so dass für Kunden der einfache Erwerb von Tickets möglich ist
- Vorhalten von Kundencentern mit persönlicher Beratung und Verkauf
- Servicetelefon mit vereinheitlichter Servicenummer
- Umfangreiches Angebot im Internet (incl. App)

ÖPNV-Fahrzeuge

- Busneubeschaffungen unter Einhaltung des SaubFahrzeugBeschG
- Barrierefreiheit (Vollniederflur-Fahrzeug oder Low-Entry-Ausführung)
- Sollte aufgrund der Bauweise keine Niederflurigkeit oder Low-Entry-Ausführung möglich sein (bspw. Bei Kleinfahrzeugen mit 8 Fahrgastsitzplätzen) ist die Barrierefreiheit durch einen Lift im Fahrzeugheck zu gewährleisten
- Kneelingfunktion
- Rollstuhlklapprampe und Sondernutzungsfläche (Stehperron) für die Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen und nach Prüfung E-Scootern mit aufsitzender Person (gemäß AVV-Gemeinschaftstarif) oder Gepäck.
- Behindertengerechte Sitzplätze in der Nähe der Türen
- Rufeinrichtungen (Taster) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen sowie im Wageninneren an der Sondernutzungsfläche
- Automatische Fahrgastzählssysteme (AFZS) zur Ein- und Aussteigerzählung
- Anti-Blockier-System (ABS)
- Anti-Schlupf-Regelung
- Türsicherung durch Einklemmschutz mit Reversiereinrichtung und Wegfahrsperr
- Elektronische Fahrscheindrucker mit Zähl Tisch und Geldwechsler am Fahrer Arbeitsplatz sowie Barcodescanner für elektronische Tickets
- Entwerter
- LSA-Ansteuerung
- Akustische Haltestellenansagen
- Optische Anzeige mindestens der nächsten 4 Haltestellen (TFT-Monitor)
- Optische Wagen-Hält-Anzeige bei Haltewunsch
- Fahrgastinformation außen mit Anzeigen gem. § 33 BOKraft selbstleuchtend mit vorgegebenen Mindestbreiten an der Fahrzeugfront und dem Fahrzeugheck sowie einsteigsseitig)
- Klimatisierung des Fahrgastraumes
- Einheitliche Farbgebung und Bemusterung aller Sitzflächen und Rückenlehnen
- Kommunikationsmöglichkeit des Fahrpersonals mit der Leitstelle
- Kostenloser Internetzugang über WLAN im Bus für die Fahrgäste
- USB-Steckdosen an jeder Sitzbank
- Rückfahrkamera

Sicherheit

- Das Sicherheitskonzept soll aus Komponenten der aktiven elektronischen und persönlichen Überwachung sowie dem Aspekt der subjektiven Sicherheit stehen
- Ausreichende Beleuchtung an Haltestellen
- Meidung optisch abgetrennter Aufenthaltsräume
- Herstellung von Transparenz
- Gut einsehbare und komfortable Ein- und Ausstiegsbereiche
- Kontaktmöglichkeiten der Fahrgäste zu Mitarbeitenden

Haltestellen

- Fahrplanaushang gem. AVV-Design-Vorgaben (Stadtgebiet swa-Design)

- Dynamische Echtzeit-Information (gem. Haltestellenklassifizierung)

Die Haltestellenausstattung in der Region sowie der Stadt Augsburg, beruht auf Tabelle 36, die sich auf den NVP 2015plus beruft, ergänzt um die Voraussetzung für Abfallbehälter.

Tabelle 36: Haltestellenausstattung in der Stadt Augsburg und dem AVV-Gebiet

Anzahl Einsteiger	Ausstattungsmerkmale
Ab 500	<ul style="list-style-type: none"> • Optische und akustische Echtzeit-Information • Sitzgelegenheit und Wetterschutz • Abfallbehälter
100 bis 500	<ul style="list-style-type: none"> • Sitzgelegenheit und Wetterschutz • Abfallbehälter
Kleiner 100	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Angaben

Um einen reibungslosen Umstieg zwischen Regionalbussen und den Stadtverkehrssystemen zu gewährleisten, sind Anschlüsse mit möglichst kurzen Wartezeiten sicherzustellen. Bei eng getakteten Straßenbahnen ist dies weitgehend bereits gegeben. In Zeiten mit geringerer Taktfrequenz müssen die Anschlüsse entsprechend angepasst werden.

Vor allem in Bereichen ohne dicht vertaktetes Fahrtenangebot sind gesicherte Anschlüsse ein wertvolles Qualitätsmerkmal. Die Anschlusssicherung betrifft sowohl Umstiege zwischen verschiedenen Buslinien als auch zwischen Bus und Straßenbahn sowie Bus und Regionalzug, stets unter Berücksichtigung der Hauptverkehrsrichtung/Lastrichtung.

Zur flächendeckenden Sicherung dieser Anschlüsse ist der Einsatz rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL) über eine Anbindung an das AVV-ITCS (Regionalbus) oder die bayerische Datendrehscheibe DEFAS (Stadtverkehr) erforderlich. Sie ermöglichen eine dynamische Koordination und Optimierung der Verbindungen im gesamten Verkehrsnetz.

Für eine vollständige Integration der On-Demand-Verkehre ist die Einbindung dieser Fahrtangebote in die (elektronische) Fahrplanauskunft erforderlich und die barrierefreie Buchung unter einer einheitlichen, verbundweiten Benutzeroberfläche. Dies umfasst sowohl die Web-Präsenz als auch app-basierte Lösungen für mobile Endgeräte unterschiedlicher Betriebssysteme.

8 Angebotsanalyse

- **98,9 % der Bevölkerung der Stadt Augsburg** befinden sich im Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen. Nur vereinzelt bestehen kleinere **Bedienungslücken**. Im **regionalen AVV-Gebiet** liegt die Erschließungsquote bei **97,2 %**, wobei vor allem **kleinere, abgelegene Ortsteile** nicht versorgt sind.
- Zwischen **2012 und 2020** stiegen **ÖPNV-Angebot und -Nachfrage jeweils um rund 4 %**, während die Bevölkerung im selben Zeitraum um etwa **7 %** zunahm.
- Der **Königsplatz** als zentrale Innenstadthaltestelle ist aus **allen Augsburger Siedlungsgebieten in max. 60 Minuten erreichbar**. Die **Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs Augsburg** ist im Landkreis Augsburg **sehr gut**, während im Nordosten des Landkreises Aichach-Friedberg sowie im Landkreis Dillingen a. d. Donau deutliche **Verbesserungspotenziale** bestehen.
- Der **Königsplatz** wird von ca. **50 % aller städtischen Haltestellen direkt** und von 48 % mit einem Umstieg erreicht. Im **regionalen AVV-Gebiet** ist der Augsburger Hauptbahnhof oder alternativ der Königsplatz von **92 % aller Haltestellen mit max. einem Umstieg** erreichbar.
- Im AVV-Gebiet bestehen **deutliche räumliche und zeitliche Unterschiede in der Angebotsdichte**. Das **Angebot konzentriert sich stark auf die Stadt Augsburg** sowie deren unmittelbares Umland. Der **Unterschied** zwischen Stadt und Landkreisen weitet sich **insbesondere abends/nachts und am Wochenende** aus, wo **bis zu 50 % der Bevölkerung** hier von einer Umsetzung der **Mindestbedienstandards profitieren** könnten.
- Die **bestehenden Qualitätsstandards** betreffen die Bereiche Service, Kommunikation und Beschwerdemanagement, Haltestellen, Fahrplanstabilität, Fahrzeuge sowie Mitarbeitende im Kundenkontakt.
- Das bestehende ÖPNV-Angebot in der **Stadt Augsburg** wird **sehr positiv bewertet**, Handlungsbedarfe werden hier lediglich in der **Linienetzoptimierung** und Ausmerzungen **einzelner Schwachstellen** gesehen. In weiten Teilen der Landkreise **außerhalb des Agglomerationsraums entspricht** das ÖPNV-Angebot **nicht den Mindeststandards** und ist **uneinheitlich**. Als Handlungsfelder werden hier eine **hierarchische Liniensystematisierung** mit Achsen im Linienverkehr und **flächenhaftem Grundangebot mittels On-Demand-Verkehr** gesehen.

Die Analyse des gegenwärtigen Angebotes erfolgt anhand des Anforderungsprofils (vgl. Kap.7) und deckt damit Schwachstellen auf, die durch die leitbildorientierten Maßnahmen (vgl. Kap. 10) behoben werden. Dabei muss nicht jeder festgestellte Mangel zu einer Maßnahme führen, denn die Leitziele des ÖPNV (vgl. Kap. 9) können auch alternative Lösungsmöglichkeiten vorsehen. So ist es denkbar, dass Erschließungs- und Bedienungsdefizite im Linien-ÖPNV nicht durch zusätzliche Fahrten auf der entsprechenden ÖPNV-Linie behoben werden, sondern durch die flächenhafte Einführung eines On-Demand-Angebotes oder indem die Verbindung zukünftig über eine gekürzte ÖPNV-Linien mit Umsteigerfordernis auf den SPNV angeboten wird.

8.1 Erschließung

Die Erschließung behandelt die grundsätzliche Zugänglichkeit zum ÖPNV-Angebot mit angemessenem Aufwand und misst dies anhand der Distanz zur vom Wohnort nächstgelegenen Haltestelle.

8.1.1 Erschließung in der Stadt Augsburg

Die folgende Abbildung 43 stellt die Haltestelleneinzugsbereiche in der Stadt Augsburg nach Siedlungsfläche und Verkehrsmitteln kategorisiert dar. Die Haltestelleneinzugsbereiche, welche durch den Bus abgedeckt sind, entsprechen einer Fläche von 70,6 km² und knapp 245.000 Einwohner*innen. Durch die Straßenbahn werden 39,3 km² abgedeckt, was ca. 195.000 Einwohner*innen entspricht und durch den SPNV 10,8 km² mit ca. 45.000 Einwohner*innen. Durch Überlappung der Einzugsbereiche werden so kumuliert insgesamt ca. 291.000 Einwohner*innen auf einer Fläche von 87,1 km² erschlossen. Dies entspricht ca. 97 % der Bevölkerung. Die von den Einzugsbereichen nicht erschlossenen Gebiete mit Einwohner*innen, welche zu der Siedlungsfläche „dichte und mittlere Bebauung“ zählen, befinden sich in Bergheim, Göggingen und Hammerschiede. Die sonstigen nicht erschlossenen Bereiche entsprechen zum Großteil Gebieten ohne Einwohner*innen, die anderweitig genutzt werden.

Nicht erschlossene Flächen liegen zumeist in der Stadt außerhalb des Zentrums an den Grenzen zu den Landkreisen. Zusammenfassend bedeutet dies, dass die zentrale städtische Funktion am besten erschlossen ist. Die Kategorien der „dichten und mittleren Bebauung“ von Siedlungsflächen sind oft auch durch zwei oder mehr Haltestelleneinzugsbereiche erschlossen, da die Haltestellen dicht beieinander liegen, dies ist bei einer lockeren Bebauung eher selten der Fall, jedoch sind diese Bereiche trotzdem durch einzelne Haltestellen gut erschlossen. Es ergeben sich somit nur sehr vereinzelte Bedienungslücken.

Haltestelleneinzugsbereiche Stadt Augsburg

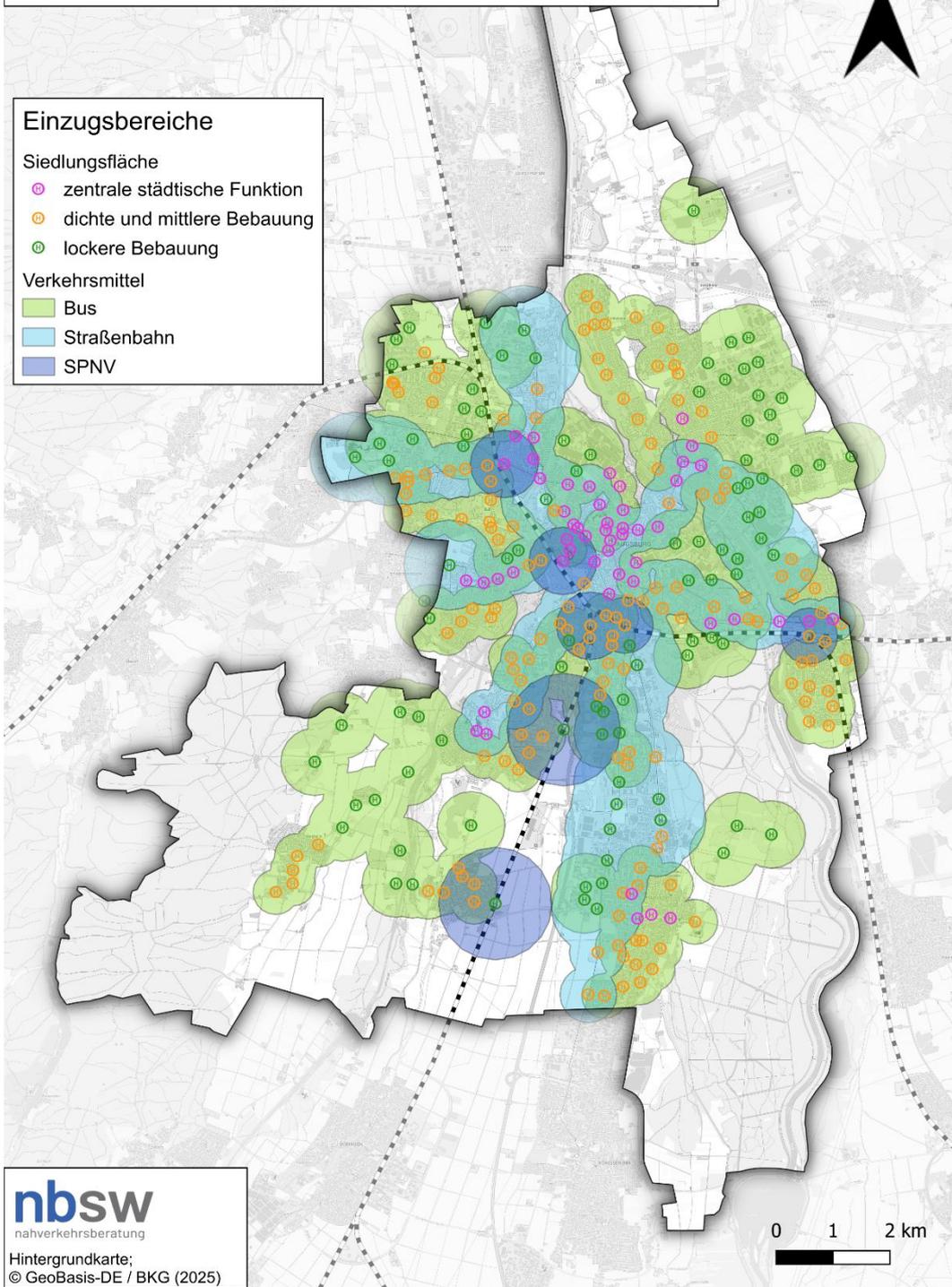


Abbildung 43: Haltestelleneinzugsbereiche in der Stadt Augsburg nach Verkehrsmitteln und Siedlungsfläche (mit folgenden Radien: zentrale städtische Funktion: 300 m, dichte und mittlere Bebauung: 400 m, lockere Bebauung: 600 m; Hinweis: Darstellung von AST-Haltestellen unter Verkehrsmittel Bus)

8.1.2 Erschließung in der Region

Abbildung 44 zeigt die Einzugsbereiche der Haltestellen im AVV-Gebiet in den Regionen außerhalb der Stadt Augsburg nach Siedlungsfläche und Verkehrsmitteln. Im Landkreis Augsburg sind 252.700 von 259.000 Einwohner*innen durch die ÖPNV-Einzugsbereiche

abgedeckt. Dies entspricht 97,6 %. Im Landkreis Aichach-Friedberg sind von insgesamt 133.700 Einwohner*innen 128.900, also 96,4 %, erschlossen. Von insgesamt 20.500 Einwohner*innen sind im Landkreis Dillingen 20.200 durch die Einzugsbereiche erschlossen, was 98,5 % entspricht. Im regionalen AVV-Gebiet sind damit 97,2 % der Einwohner*innen mit dem ÖPNV erschlossen. Dies entspricht 401.800 Einwohner*innen von insgesamt 413.200 Einwohner*innen. Durch den Linien-ÖPNV erschlossen werden dabei auf einer Fläche von 1.179,1 km² 411.200 Einwohner*innen und durch die Schiene auf einer Fläche von 116,9 km² 109.600 Einwohner*innen. Eine Überlappung der Einzugsbereiche ist vor allem im Stadtumland zu erkennen, aber auch bei den anderen Siedlungsflächen zum Teil vorhanden, insbesondere entlang des SPNV-Netzes sowie an Ortsrandlagen. Zur Kategorie „Bahn“ zählen in den Landkreisen der SPNV sowie vereinzelt auch Straßenbahnhaltestellen.

Die nicht erschlossenen Flächen und Einwohner*innen sind in der Region gleichmäßiger verteilt als in der Stadt Augsburg und insbesondere kleine separat gelegene Ortsteile sind davon betroffen, wie beispielsweise der Ortsteil Meringzell in der Gemeinde Mering. Im Landkreis Dillingen ist der Bereich des AVV-Gebietes, welches an das restliche Gebiet des Landkreises angrenzt, nicht durch (AVV-)Haltestellen erschlossen. Dieses Muster ist weniger deutlich für die zwei anderen Landkreise zu erkennen.

Haltestelleneinzugsbereiche AVV-Gebiet

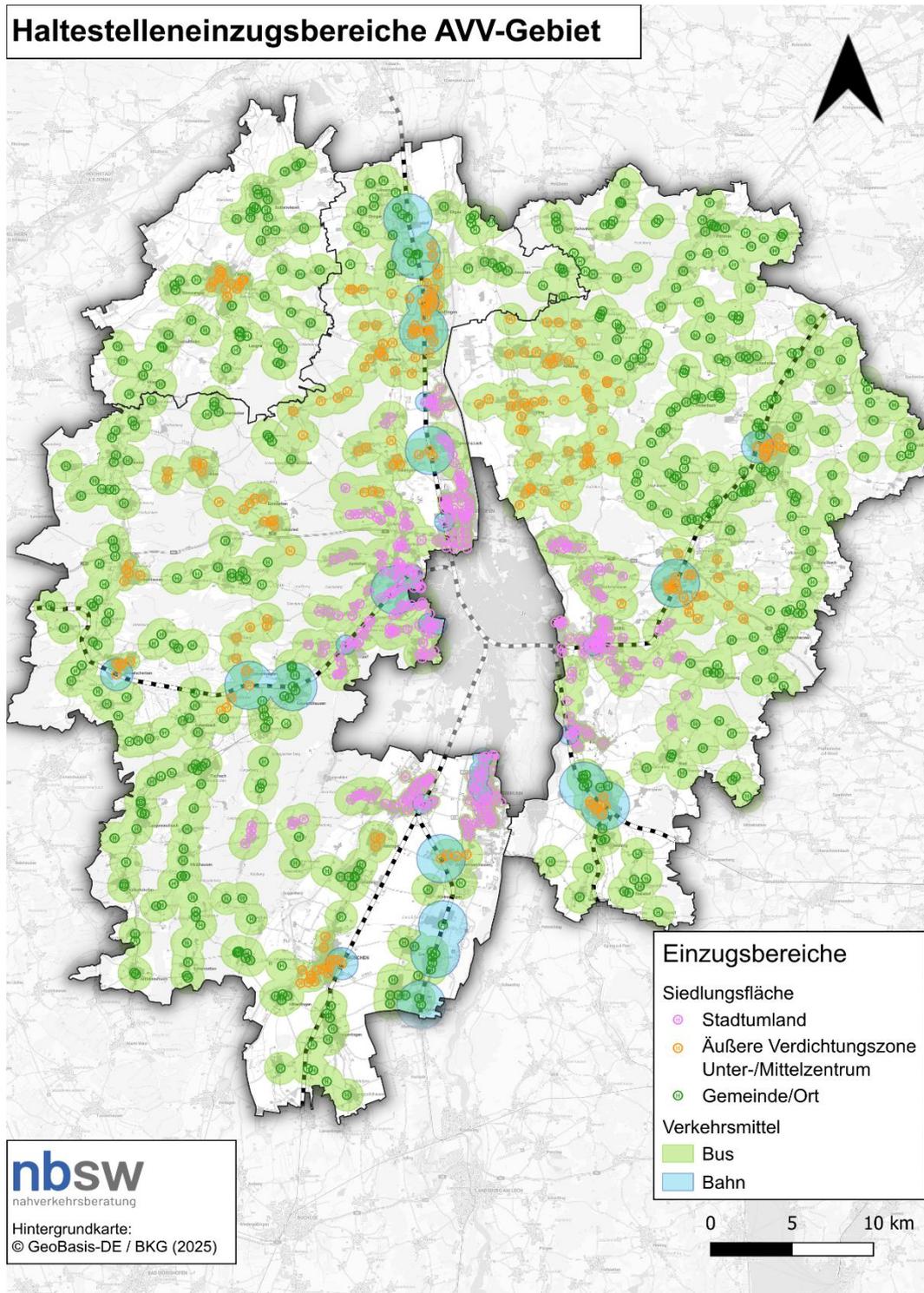


Abbildung 44: Haltestelleneinzugsbereiche im AVV-Gebiet in der Region nach Verkehrsmitteln und Siedlungsfläche (mit folgenden Radien: Stadtumland: 400 m, äußere Verdichtungszone Unter-/Mittelzentrum: 600 m, Gemeinde/Ort: 1.000 m)

8.2 Erreichbarkeit

Für die Erreichbarkeitsanalyse stellt der Nahverkehrsplan innerhalb der Stadt Augsburg auf die Reisezeit bis zum Königsplatz als zentrale Innenstadthaltestelle ab und für die Verkehre der Region auf die Reisezeit bis zum Hauptbahnhof Augsburg.

Abbildung 45 veranschaulicht die Reisezeiten innerhalb des Stadtgebietes und direkt angrenzender Gebiete zum Stadtzentrum, d.h. zum Königsplatz, unter Verwendung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Es wird deutlich, dass das Stadtzentrum aus allen Siedlungsgebieten innerhalb der Gemarkung der Stadt Augsburg in maximal 60 Minuten mit dem ÖPNV erreichbar ist sowie auch aus einigen umliegenden Gebieten.

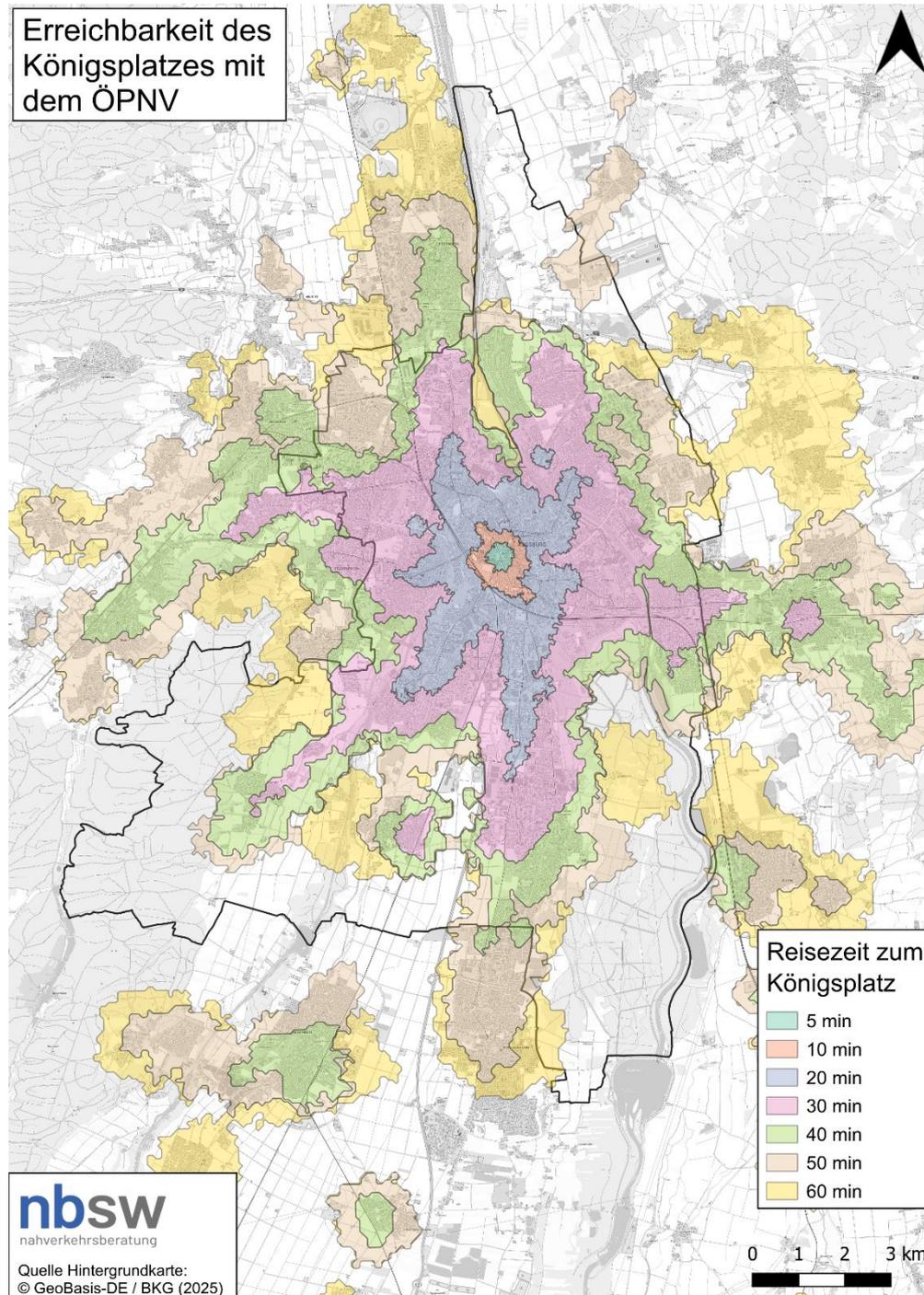


Abbildung 45: Erreichbarkeit des Augsburger Stadtzentrums (Reisezeit)

In Abbildung 46 wird die Erreichbarkeit des Augsburger Hauptbahnhofes durch den ÖPNV aus den Regionen des AVV-Gebietes und damit den Landkreisen Aichach-Friedberg, Augsburg und Dillingen a.D. dargestellt.

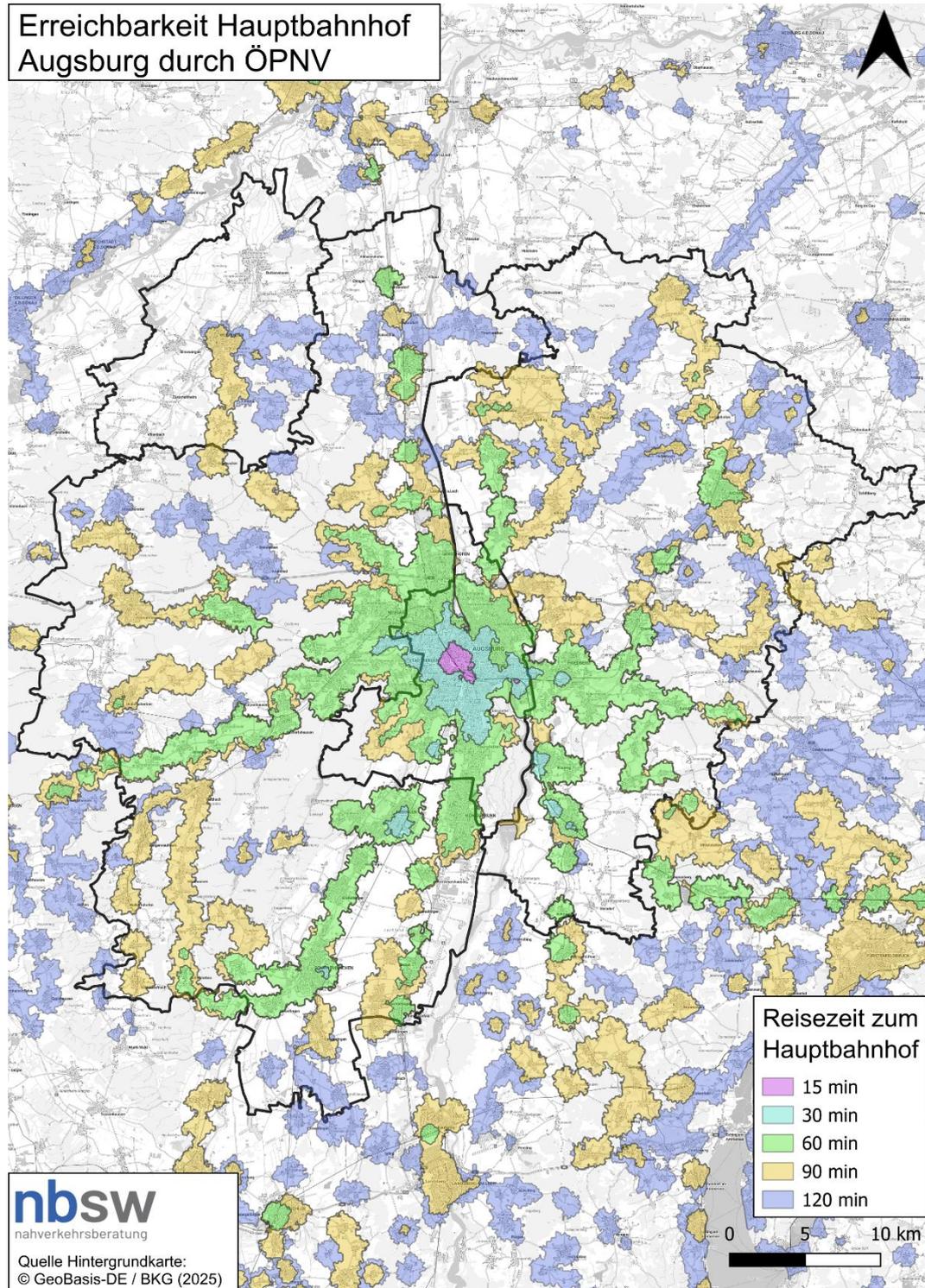


Abbildung 46: Regionale Erreichbarkeit des Augsburger Hauptbahnhofes durch den ÖPNV

Der **Landkreis Aichach-Friedberg** profitiert in hohem Maße vom SPNV. Besonders hervorzuheben ist die Schienenverbindung nach Aichach und Friedberg. Auch die Gemeinde Oberach ist gut an den Hauptbahnhof angebunden. Der Nordosten des Landkreises hingegen ist mit dem ÖPNV nicht zu erreichen. Hier besteht das Potenzial, die Anbindung an Augsburg zu verbessern.

Der **Landkreis Augsburg** verfügt über eine hervorragende Anbindung an die Stadt Augsburg. Insbesondere der Schienennahverkehr in Richtung Schwabmünchen trägt zur Erreichbarkeit der Stadt bei. Die Regionalbuslinien im Landkreis ergänzen das Schienennetz und runden das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ab. Insgesamt ist daher die Erreichbarkeit des Landkreises sehr gut.

Der **Landkreis Dillingen an der Donau** weist das größte Potenzial für die Verbesserung der Anbindung an Augsburg auf. Derzeit hat lediglich die Verbindung nach Wertingen eine Reisezeit von weniger als zwei Stunden.

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. Abbildung 47). 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.

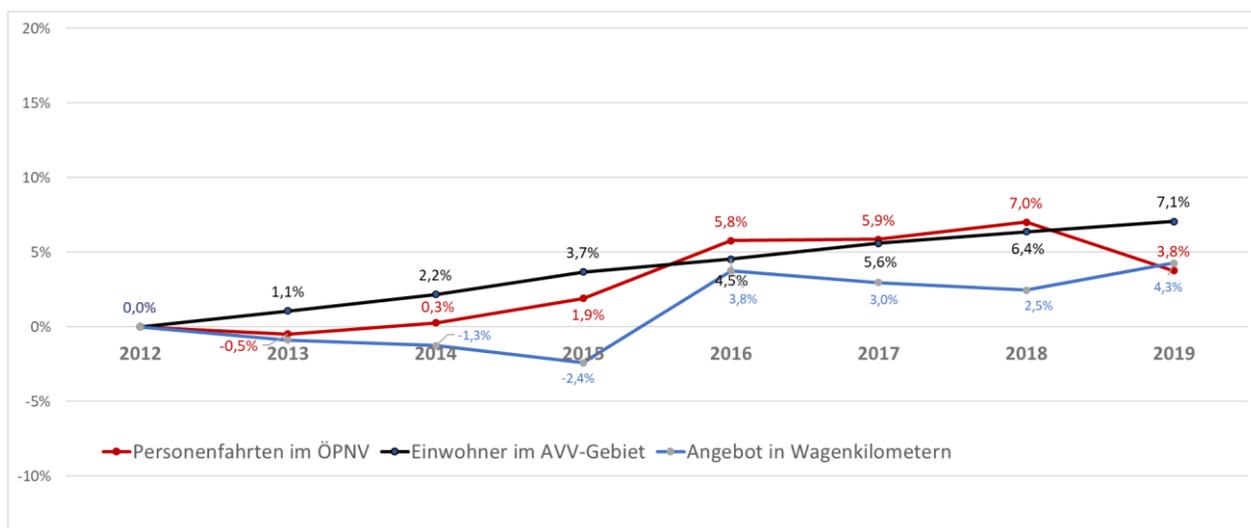


Abbildung 47: Entwicklung des ÖPNV-Angebots der Nachfrage und der Einwohnerzahlen im AVV-Gebiet 2012 bis 2019

Quelle: AVV-Geschäftsberichte

8.3 Umsteigehäufigkeiten

Für die Analyse der Umsteigehäufigkeiten stellt der Nahverkehrsplan innerhalb der Stadt Augsburg auf die Zahl erforderlicher Umstiege für die ÖPNV-Reise bis zum Königsplatz als zentrale Innenstadthaltestelle ab und für die Verkehre der Region auf die Umsteigehäufigkeit bis zum Hauptbahnhof Augsburg.

8.3.1 Umsteigehäufigkeiten in der Stadt Augsburg

Die Analyse der Umsteigehäufigkeiten im Stadtgebiet wurde mit dem Ziel durchgeführt, die Erreichbarkeit des Königsplatzes als zentralen Knotenpunkt des städtischen ÖPNV-Netzes zu bewerten. Die Methodik basiert auf einer Verbindungssuche mittels der Online-Auskunft des AVV für die werktägliche Hauptverkehrszeit in der Kalenderwoche 10 des Jahres 2025. Dabei wurde jeweils die Verbindung mit den geringsten Umstiegen ausgewählt, welche in den meisten Fällen auch die schnellste oder zumindest eine vergleichbar schnelle Verbindung darstellt. Verbindungen mit Fußwegen zwischen verschiedenen Haltestellen wurden nicht berücksichtigt, um ausschließlich ÖPNV-Leistungen innerhalb des bestehenden Netzes zu betrachten.

Während der Analyse ergaben sich einige Besonderheiten:

- Einige Haltestellen werden lediglich stadtauswärts angefahren, was die Erreichbarkeit in Richtung Königsplatz einschränkt. Von diesen wurden die Haltestellen Volkhartstraße und Alpenstraße ausgeschlossen, da sie keine attraktive Verbindung mit Umstieg ins Zentrum bieten und darüber hinaus alternative stadteinwärts gerichtete Haltestellen in unmittelbarer Nähe (<250 m) existieren, welche für den Fahrgast besser geeignet sind.
- Auf sieben Relationen findet mindestens ein Fahrt- und Linienwechsel statt, bei dem jedoch kein Umstieg nötig ist und die Fahrgäste im gleichen Fahrzeug verbleiben können.

Die Analyse der Umsteigehäufigkeiten der betrachteten und aktiv angefahrenen 276 Haltestellen im Stadtgebiet ergab folgende Verteilungen:

- Von **139 Haltestellen** (50,4 %) ist der Königsplatz **ohne Umstieg** erreichbar.
- Von **133 Haltestellen** (48,2 %) ist ein **einmaliger Umstieg** erforderlich.

Damit ist die Vorgabe, die Haltestelle Königsplatz aus dem gesamten Stadtgebiet mit maximal einem Umstieg zu erreichen, erfüllt.

8.3.2 Umsteigehäufigkeiten in der Region

Die Analyse der Umsteigehäufigkeiten in den Regionen des AVV wurde mit dem Ziel durchgeführt, die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes und des Königsplatzes als zentrale Knotenpunkte des städtischen ÖPNV-Netzes zu bewerten. Die Methodik basiert auf einer Verbindungssuche mittels der Online-Auskunft des AVV für die werktägliche Hauptverkehrszeit in der Kalenderwoche 11 des Jahres 2025. Dabei wurde jeweils die Verbindung mit den geringsten Umstiegen ausgewählt, welche in den meisten Fällen auch die schnellste oder zumindest eine vergleichbar schnelle Verbindung darstellt. Verbindungen mit Fußwegen zwischen verschiedenen Haltestellen wurden nicht berücksichtigt, um ausschließlich ÖPNV-Leistungen innerhalb des bestehenden Netzes zu betrachten. Die Region soll zum Hauptbahnhof mit maximal einem Umstieg erreichbar sein. Wird dieses Kriterium nicht erfüllt wird dergleichen auf die Umsteigehäufigkeit zum Königsplatz geprüft. Erfüllt diese Verbindung ebenfalls das Kriterium nicht, so wird sie für den Hauptbahnhof als über einen Umstieg gekennzeichnet.

Die Analyse der Umsteigehäufigkeiten der betrachteten und aktiv angefahrenen Haltestellen in der Region ergab folgende Ergebnisse:

Für den **Landkreis Aichach-Friedberg** bestehen 352 aktiv bediente Haltestellen. Die Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit werden von 90 Prozent der Haltestellen erfüllt. Zehn Prozent benötigen mehr als einen Umstieg. Hundert Prozent der Haltestellenbeziehungen richten sich auf den Hauptbahnhof aus.

Für den **Landkreis Augsburg** bestehen 517 aktiv bediente Haltestellen. Die Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit werden von 96 Prozent der Haltestellen erfüllt. Vier Prozent benötigen mehr als einen Umstieg. 98 Prozent der Haltestellenbeziehungen richten sich auf den Hauptbahnhof aus, zwei Prozent weisen eine geringere Umsteigehäufigkeit über den Königsplatz auf.

Für die Teile des **Landkreis Dillingen a.d.Donau**, die im AVV-Gebiet liegen, bestehen 52 aktiv bediente Haltestellen. Die Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit werden von 67 Prozent der Haltestellen erfüllt. 33 Prozent benötigen mehr als einen Umstieg. Hundert Prozent der Haltestellenbeziehungen richten sich auf den Hauptbahnhof aus.

Für die gesamte Region bedeutet das eine Erfüllung des Kriteriums um 92 Prozent. Außerdem wurde deutlich, dass die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs (99 Prozent) im Gegensatz zur Haltestelle „Königsplatz“ (1 Prozent) eine hohe Bedeutung hat.

Die genauen Haltestellen, welche die Kriterien nicht erfüllen, sind Anlage 10 zu entnehmen.

8.4 Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit

Die Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeiten sind auf Basis des aktuellen Fahrplanangebotes ermittelt und dem Anforderungsprofil gegenübergestellt.

Die folgenden Detailauswertungen verdeutlichen die großen Unterschiede zwischen Stadt Augsburg und der Region, jedoch auch die Diskrepanzen zwischen den Landkreisen.

92 % der Einwohner*innen der Stadt Augsburg verfügen werktags untertags über mindestens 4 Fahrtmöglichkeiten je Stunde, die ihnen durch den Stadtverkehr angeboten werden. Weitere 6 % haben mindestens ein stündliches Angebot durch Regionalbusverkehre oder SPNV.

Das Angebotsniveau ist in den Landkreisen deutlich niedriger und kann nicht an das der Stadt Augsburg heranreichen. Die Unterschiede zwischen den Landkreisen sind jedoch ebenfalls beträchtlich (siehe Abbildung 48). Während im Landkreis Dillingen a.d.Donau ca. 80 % der Bevölkerung lediglich auf ein Grundangebot von einigen wenigen, nicht vertakteten Fahrtangeboten zurückgreifen können, haben 80 % der Einwohner*innen im Landkreis Augsburg einen 2-h-Takt in Wohnortnähe. Im Landkreis Aichach-Friedberg stellt der 2-h-Takt für 74 % der Einwohner*innen das Grundangebot untertags unter der Woche dar, jedoch können vergleichsweise weniger Bewohner*innen Aichach-Friedbergs von ähnlich dichten Taktangeboten, wie sie im Landkreis Augsburg angeboten werden, profitieren. Für immerhin 78 % der im Landkreis Augsburg Wohnenden ist der 1-h-Takt verfügbar, der gemäß der Bedienungsstandards das Mindestangebot in allen Bereichen des AVV-Verbundgebietes werden soll. Von diesem Mindeststandard werden gut 40 % der Bevölkerung im Landkreis Aichach-Friedberg und knapp 80 % im Landkreis Dillingen a.d.Donau profitieren.

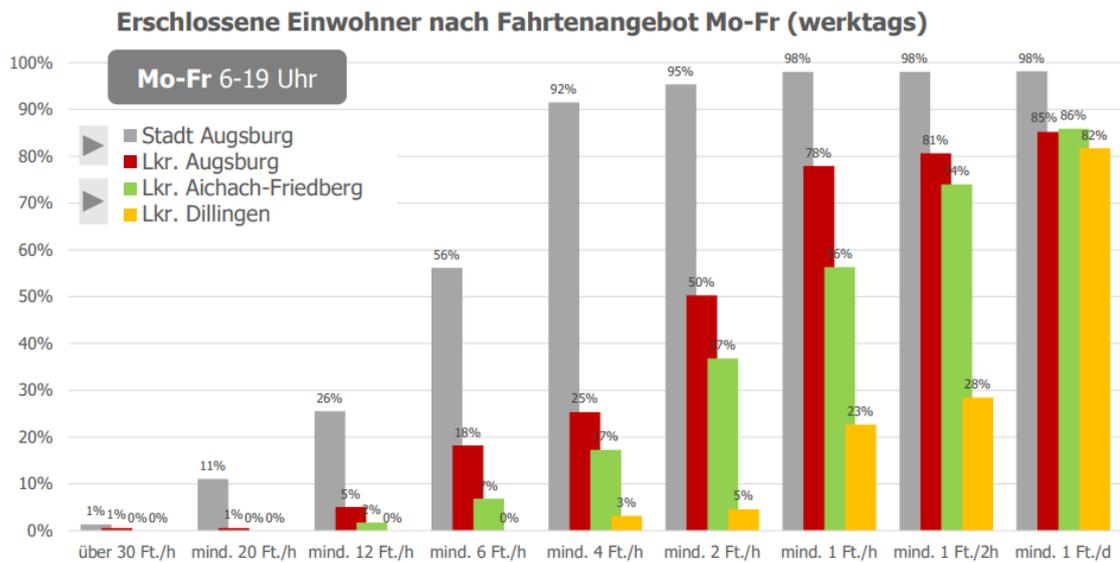


Abbildung 48: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (werktags)

Die vorhandene Diskrepanz zwischen Stadt und Region wird am Abend unter der Woche eher größer (siehe Abbildung 49). Denn in Augsburg wird zwar ab 19 Uhr der Takt auf den Straßenbahn- und Busachsen ausgedünnt, jedoch wird noch immer ein mindestens halbstündliches Angebot bereitgestellt.

Auch die Bewohner*innen des Landkreises Augsburg können am Abend zu knapp 60 Prozent auf ein stündliches Fahrtenangebot vertrauen, in Aichach-Friedberg sind dies 14 Prozent weniger, wohingegen in Dillingen a.d.Donau immerhin 13 Prozent einen Stundentakt vorfinden und somit für 90 Prozent der Bewohner*innen bereits die Betriebsruhe eingetreten ist.

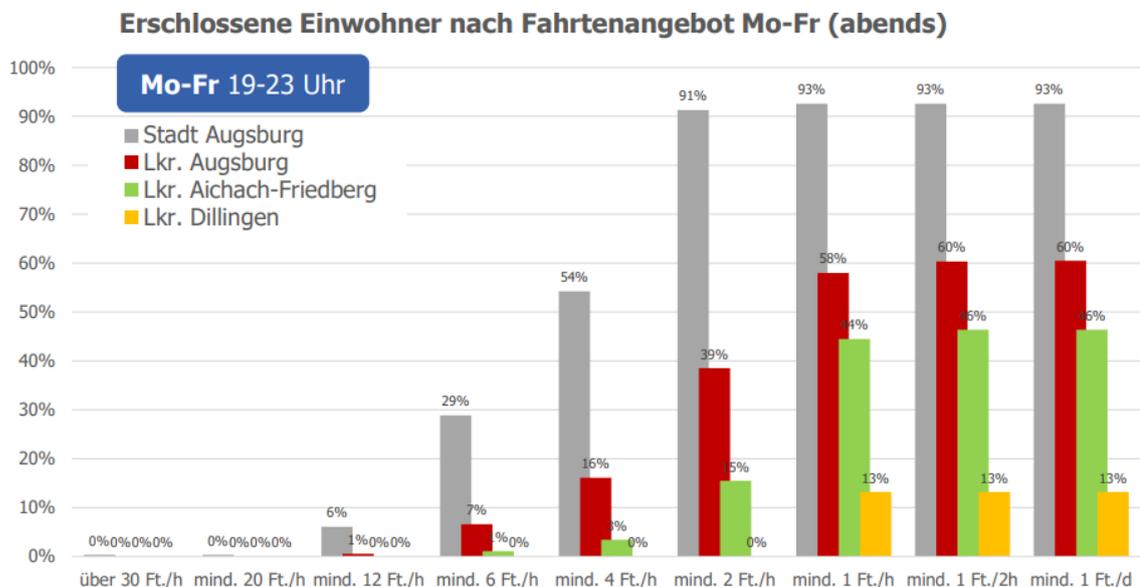


Abbildung 49: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot am Abend (werktags)

Das Fahrtenangebot ist für die Augsburger am Samstag nahezu unverändert gegenüber dem Werktagsangebot (siehe Abbildung 50). Der Unterschied ist insbesondere auf die Taktumstellung an Samstagen auf die 10/20-er Taktfamilie zurückzuführen, die zu einer

anteiligen Verschiebung zwischen den Kategorien (mind. 4 Fahrten/h bei einem 15-min.-Takt zu mind. 2 Fahrten/h bei einem 20-Minuten-Takt) führt. Zusätzlich fallen an Samstagen die an Werktagen dichteren Takte in der HVZ weg.

In allen Landkreisen haben weniger als 50 Prozent der Bevölkerung am Samstag einen Stundentakt, im Landkreis Dillingen a.d.Donau sind die Taktlinien bis auf wenige Relationen gänzlich eingestellt. Während im Landkreis Augsburg die Anzahl der Bewohner*innen, die auch am Samstag einen 1-h-Takt oder einen 2-h-Takt haben, im Wochenvergleich erwartungsgemäß sinkt, können die Bewohner*innen von Aichach-Friedberg am Wochenende die zusätzlich verkehrenden Freizeitbuslinien nutzen, so dass dort das Taktlinienangebot im Vergleich zu Werktagen nur moderat abfällt.

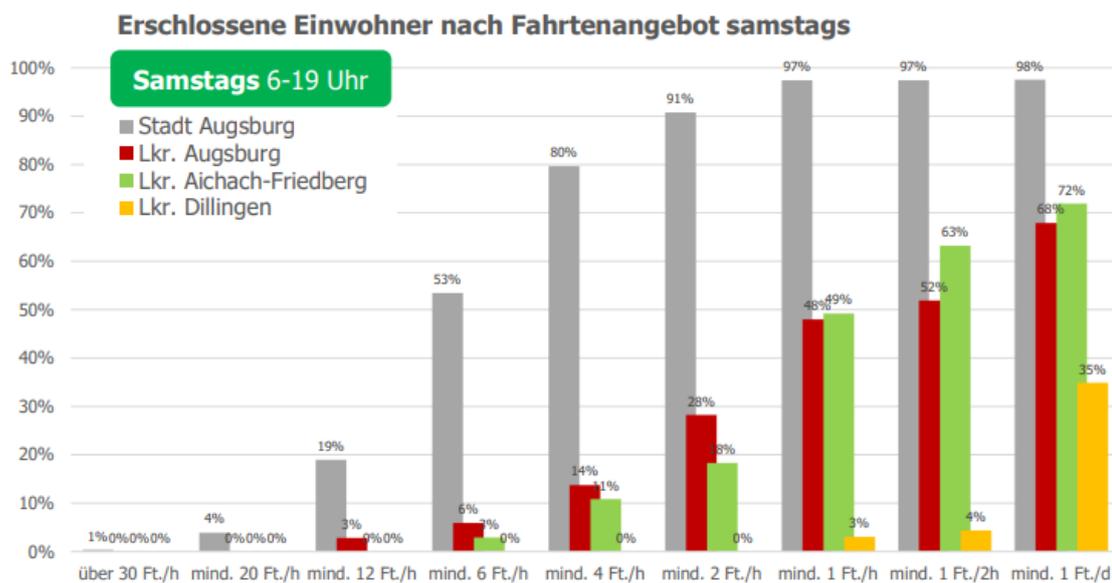


Abbildung 50: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (samstags)

In der Stadt Augsburg kann auch an Sonn- und Feiertagen auf ein breites ÖPNV-Angebot zurückgegriffen werden (siehe Abbildung 51). Durch die Veränderung der Taktfamilien kommt es jedoch wiederum zu einer geringfügigen Verschiebung zwischen den Bedienklassen (mind. 4 Ft./h und mind. 2 Ft./h).

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Augsburg sinkt nochmals leicht gegenüber dem Verkehrsangebot an Samstagen, während es im Landkreis Aichach-Friedberg im Bereich der 2-h-Takte leicht zunimmt. Auch im Landkreis Dillingen a.d.Donau werden an Sonn- und Feiertagen einige zusätzliche Linien-ÖPNV-Verbindungen angeboten, die jedoch nicht im Takt verkehren.

Die Differenz zwischen den Mindestbedienhäufigkeiten ist an Sonn- und Feiertagen vergleichbar zu der an Samstagen. Wenn die Mindestqualitäten des Nahverkehrsplanes umgesetzt würden, wäre dies für mehr als 50 % der Bevölkerung in den Landkreisen eine Verbesserung zum Status-Quo.

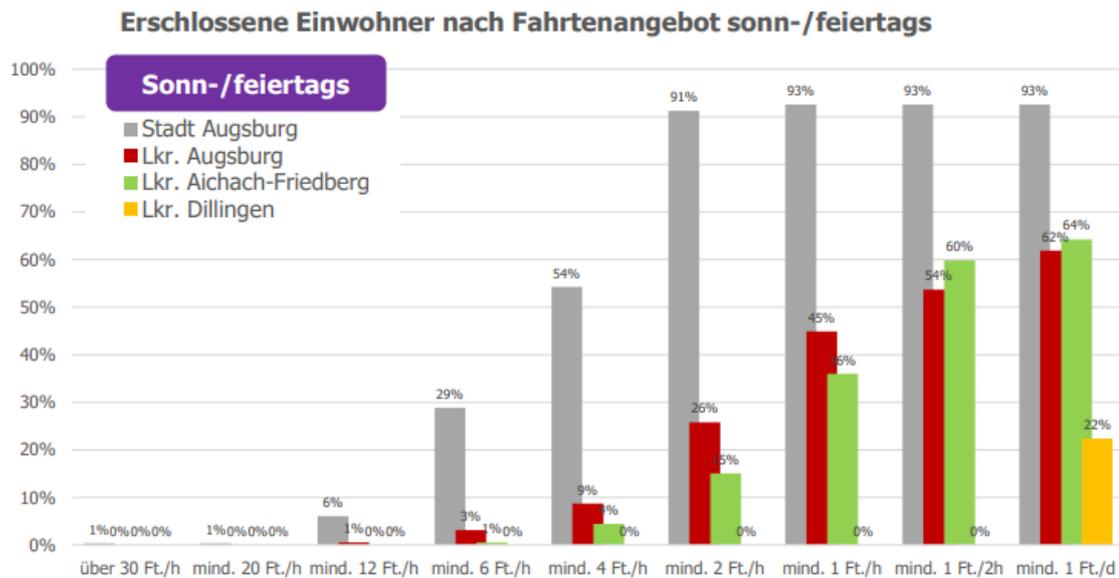


Abbildung 51: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (sonn- und feiertags)

8.4.1 Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit in der Stadt

Die Fahrtenhäufigkeit von Straßenbahnlinien und Stadtbuslinien wurde anhand des Anforderungsprofils für die Stadt Augsburg untersucht. Das aktuelle Fahrplanangebot genügt dem Anforderungsprofil und übertrifft dieses teilweise. So erfolgt gegenwärtig im Straßenbahnnetz Montag bis Freitag eine abendliche Taktausdünnung um 20 Uhr, während dies gemäß Anforderungsprofil bereits ab 19 Uhr zulässig wäre. Damit folgen die Vorgaben aus dem Anforderungsprofil in diesen Kriterien der seit längerem zu beobachtenden Fahrgastzahlenentwicklung.

Für die Stadtbuslinien verweist das Anforderungsprofil auf die konkreten Vorgaben in den Liniensteckbriefen und somit auf dort stattfindende Einzelfallbetrachtung.

Zusätzlich zum Linien-ÖPNV-Angebot ergänzt das On-Demand-Angebot der swa zu einem durchgängig angebotenen Takteppich, der im gesamten Stadtgebiet vorgehalten wird. Hierdurch sowie durch gezielte Einzelmaßnahmen können auch die einzelnen, bestehenden Erschließungslücken geschlossen werden.

8.4.2 Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit in der Region

Der Regionalbusverkehr des AVV stellt die Erschließung der umgebenden Landkreise sicher. Seine Aufgaben sind die Verbindung der lokalen Zentren und Städte untereinander sowie die Anbindung der Fläche an die Metropole Augsburg. Teilweise sind die Verbindungen an Verknüpfungspunkten am Stadtrand Augsburgs gebrochen. Parallelverkehre zur Schiene sind nicht gewünscht und werden weitgehend vermieden.

Die AVV-Regionalbuslinien haben verschiedene Funktionen in der Fläche. Auch die Bedienstandards unterscheiden sich je nach Erschließungsfunktion und räumlichen Gegebenheiten:

- Eng getaktete Linien von stadtbusähnlichem Charakter (z.B. in Königsbrunn, Friedberg, Neusäß, Gersthofen und im Bereich Stadtbergen)
- Regelmäßig getaktete Erschließungsfahrten, welche das Umland mit der Stadt Augsburg und größere Zentren in den Landkreisen untereinander verbinden
- Linien mit einer ausschließlichen Erschließungsfunktion, die als Zubringer zu den

- im Takt verkehrenden Linien oder zu den größeren Zentren in der Region dienen
- Linien, die sich in Streckenführung und Bedienzeiten weitgehend an den Bedürfnissen des Schülerverkehrs orientieren

Für alle ÖPNV-Linien erfolgt in den Liniensteckbriefen eine Einzelfallbetrachtung, in deren Rahmen auch der jeweilige gegenwärtige Bedienstungsstandard aufgenommen ist (vgl. Liniensteckbrief, Anlage 12).

Eine kartographische Darstellung der Angebotsdichte zeigt die bereits in Kapitel 8.4 beschriebenen großen Unterschiede im Fahrtenangebot, differenziert nach Verkehrszeiten und -tagen, im räumlichen Kontext. Hierbei bestätigen sich die Befunde aus Kapitel 8.4, jedoch ist zusätzlich anhand der Übersichtsdarstellung eine vom Zentrum des Verbundgebietes ausgehende und zu seinen Rändern hin abfallende Angebotsdichte erkennbar (siehe Abbildung 52). Eine hohe Angebotsqualität findet sich lediglich in den Gebieten der Landkreise, die im Umgriff um die Stadt Augsburg, entlang von SPNV-Strecken sowie Regionalbusachsen liegen.

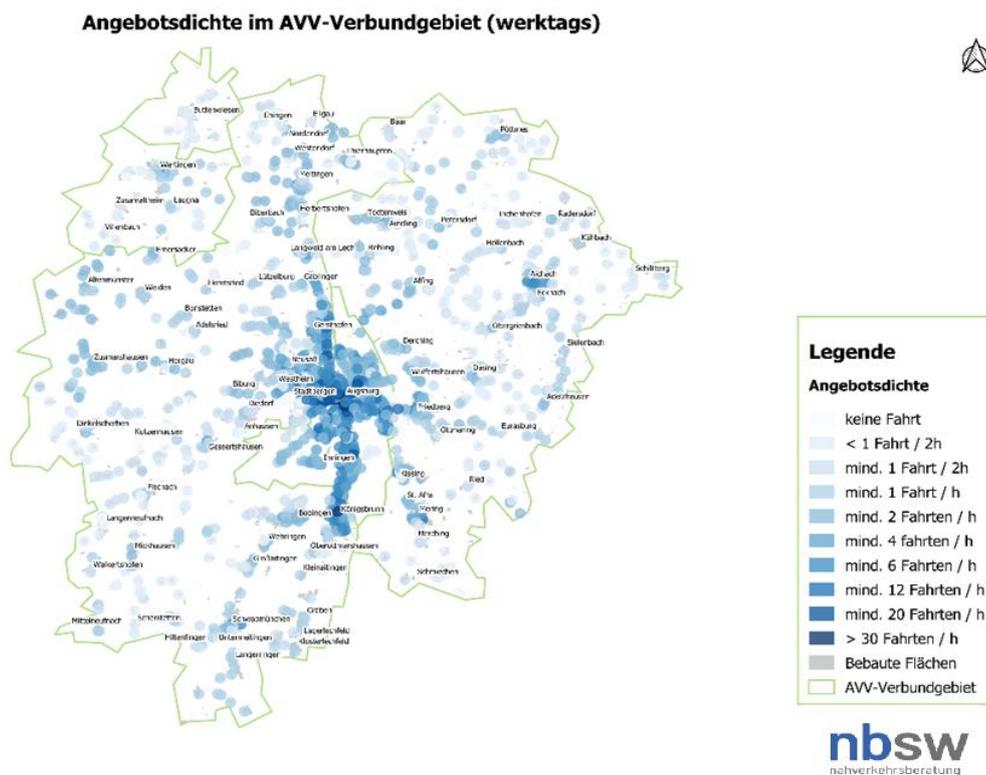


Abbildung 52: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (werktags 6-19 Uhr)

Bei einer Betrachtung des abendlichen Fahrtenangebots (zwischen 19 und 23 Uhr) in Abbildung 53, bleibt das Fahrtenangebot entlang der SPNV-Achsen nahezu unverändert, lässt jedoch auf den Regionalbusachsen nach.

Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (abends)

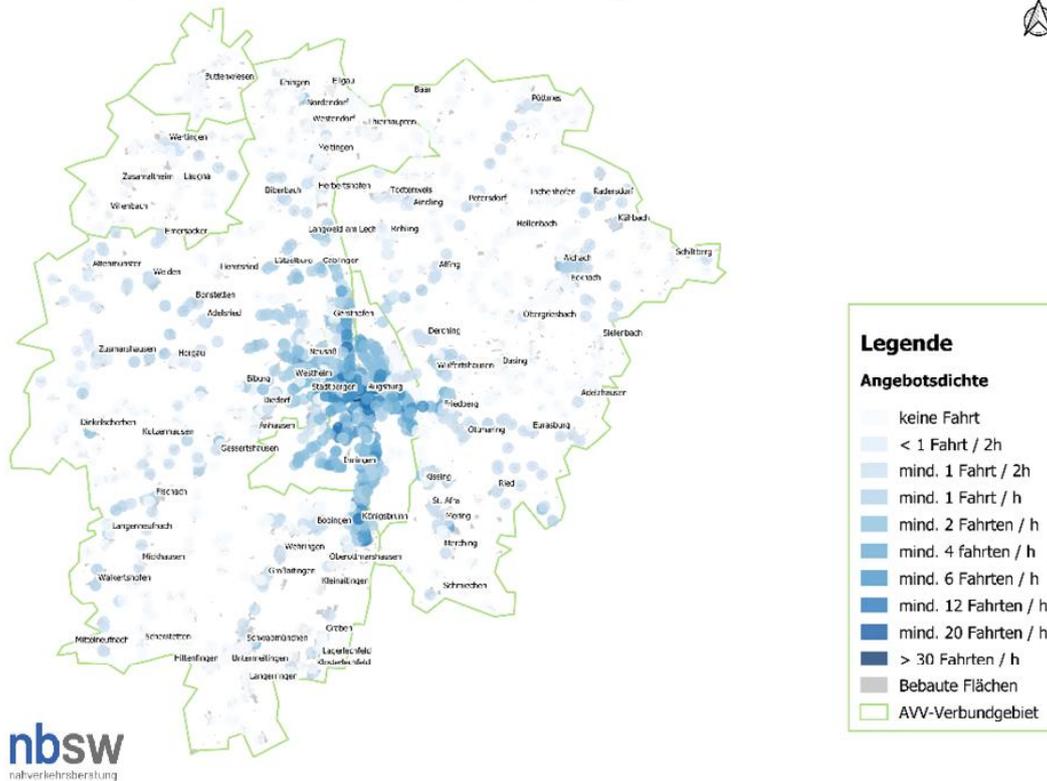


Abbildung 53: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet am Abend (werktags 19-23 Uhr)

Die Bedienungsqualität an Wochenenden (Samstage sowie Sonn- und Feiertage) ergibt ein ähnliches Bild mit einer vergleichsweise hohen Bedienungsqualität im unmittelbaren Umgriff um die Metropole Augsburg und entlang der SPNV-Achsen (siehe Abbildungen 54 und 55). Weite Gebiete in den Landkreisen, insbesondere in ihren Randbereichen und den Gebieten niedriger Bevölkerungsdichte werden nur noch mit Einzelfahrten bedient.

Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (samstags)

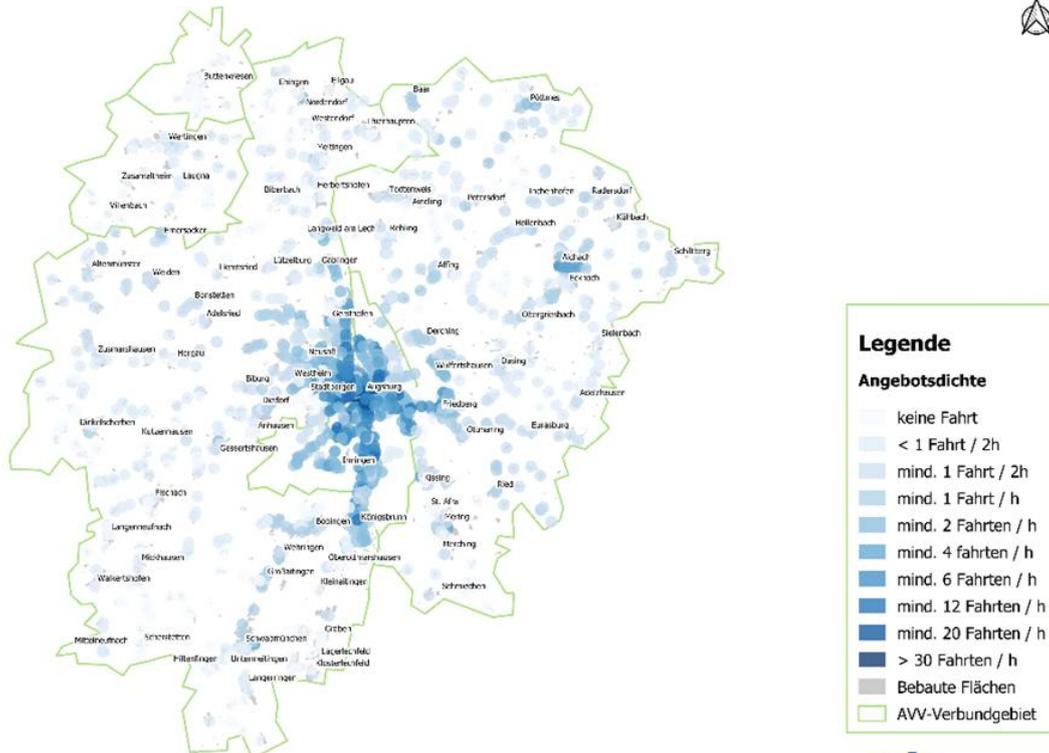


Abbildung 54: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (samstags 6-19 Uhr)

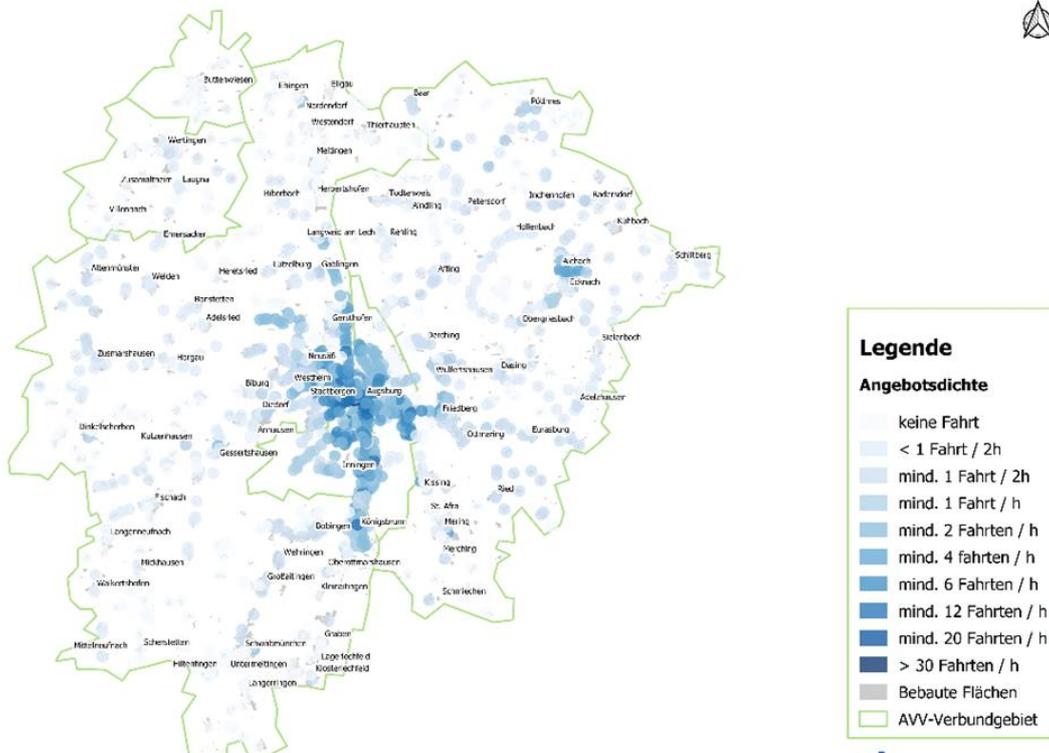


Abbildung 55: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (sonn- und feiertags 6-19 Uhr)

8.5 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität steht im ständigen Fokus von qualitätssichernden Maßnahmen von AVV und swa und wird in einem kontinuierlichen Prozess an die aktuellen und zukünftig erwartbaren Anforderungen weiterentwickelt.

Service, Kommunikation und Beschwerdemanagement

Fahrgastinformationen sind über verschiedene Medien abrufbar. In der App „mein AVV“ können beispielsweise Echtzeit-Informationen eingesehen werden. Auf der Website des AVV werden Verkehrsmeldungen, aktuelle Informationen und Fahrplanwechsel sowie die Fahrtauskunft in Echtzeit mitgeteilt. Auch finden sich hier Informationen zu Reisewegen, Tarifen, etc. Zusätzlich werden die Informationen als Flyer bzw. Broschüren zur Verfügung gestellt. Des Weiteren können Informationen jederzeit über das AVV-Kundencenter am Hauptbahnhof persönlich, per Telefon, E-Mail oder postalisch erfragt werden. Ergänzend stehen auch das swa- und DB-Kundencenter für bestimmte Informationen zur Verfügung. Vorher bekannte und Ereignisse längerer Dauer werden über die Website, Presse, Aushänge, Printprospekte oder direkt in den Fahrzeugen über TFT-Bildschirme vermittelt.

Das etablierte Beschwerdemanagement wertet eingehende Meldungen als Anregungen, denen in einem standardisierten Prozess nachgegangen und dem Beschwerdeführer in einem angemessenen Zeitraum über den konstruktiven Umfang mit seinem Anliegen berichtet wird. Innerbetrieblich wird dem zugrundeliegenden Anliegen nachgegangen, das ggf. Eingang in die Betriebsplanung oder Fahrplangestaltung findet.

Der enge Kontakt zu Fahrgastbeiräten wird gepflegt.

Qualitätsstandards Haltstellen

An Haltstellen befinden sich Aushangfahrpläne sowie zum Teil elektronische Fahrplanauskünfte. Im Stadtgebiet gibt es dynamische Fahrplananzeiger mit Echtzeitinformation. Es handelt sich dabei um 340 DFI-Anzeiger im Stadtgebiet, die einen Bezug zu einem Bahnsteig haben und somit ITCS-versorgt sind. Große Übersichtsanzeiger, wie beispielsweise am Königsplatz, sind von dieser Anzahl ausgeschlossen. Die DFI-Anzeiger im Stadtgebiet bieten aktuell nur teilweise Auskünfte über an der Haltestelle verkehrende Regionalbusse.

In der AVV-Region außerhalb der Stadt Augsburg existieren 21 DFI-Anzeiger, davon vier Großanzeiger und 17 Kleinanzeiger. Sie verteilen sich auf Aichach, Graben, Klosterlechfeld, Obermeitingen, Untermeitingen und Wertingen. Bereits bestellt sind 10 DFI-Kleinanzeiger für Augsburg Staatstheater und Senkelbach, Göggingen, Oberottmarshausen, Schwabmünchen und Zusmarshausen sowie zwei DFI Großanzeiger für Schwabmünchen. Noch in Abstimmung befinden sich insgesamt 16 weitere DFI-Kleinanzeiger in Gersthofen und Haunstetten sowie ein DFI-Großanzeiger in Augsburg, Volkhartstraße.

Der barrierefreie Ausbau von Haltstellen und ihr Ausstattungsstandard wird im gesamten AVV-Gebiet als wichtiges Handlungsfeld in einem kontinuierlichen Prozess und in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern vorangetrieben. Wegen der Bedeutsamkeit dieses Handlungsfeldes widmet sich der NVP mit einem gesonderten Kapitel diesem Themenkomplex (vgl. Kap. 13).

Fahrplanstabilität

Die Fahrplanstabilität wird seitens swa durch Pünktlichkeitsvorgaben (Toleranz der Haltestellenabfahrt: - 1min. bis +3min.) umgesetzt und überwacht. Eine Leitstelle ist vorhanden und von allen Fahrzeugen erreichbar, ihre Tätigkeit wird durch ITCS unterstützt.

Im AVV-Gebiet werden im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe von Verkehrsleistungen entsprechend sanktionsbehaftete Vorgaben in den ÖDA getroffen. Durch die darin

vorgesehene Einbindung aller Fahrzeuge an das AVV-ITCS werden zusätzlich die technischen Voraussetzungen für eine verkehrsträgerübergreifende Anschlusssicherung sukzessive geschaffen. Die Pünktlichkeitsdaten werden über die Verkehrsträger und ggf. separate Auswertungen erhoben.

Qualitätsstandards Fahrzeuge

Die von der swa eingesetzten Straßenbahnen und Stadtbusse erfüllen die Kriterien des NVP. Die swa planen eine sukzessive Umstellung ihrer Fahrzeuge auf Elektrobusse als emissionsfreien Antrieb.

Die AVV-Regionalbuslinien werden im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe von Verkehrsleistungen ausgeschrieben und der Einsatz von Fahrzeugen in Umsetzung der Vorgaben des NVP gefordert. Durch entsprechende sanktionsbehaftete Vorgaben in den ÖDAs wird der dauerhafte, vertragskonforme Betrieb sichergestellt. Der AVV hat bereits über Vergabeverfahren in Einzelfällen die Umsetzung der Verkehre eines Vertrages mittels emissionsfreier Fahrzeuge gefordert und in Betrieb genommen. Eine Steigerung des Anteils der Fahrzeuge gemäß des SaubFahrzeugBeschG im Regionalbusbetrieb ist geplant.

*Qualitätsstandards Mitarbeiter*innen (an Stellen mit Kundenkontakt)*

Die eingesetzten Mitarbeiter*innen der swa erfüllen die Anforderungen des NVP. Um diese dauerhaft zu erfüllen, erfolgen entsprechende Einstellungstests, Vorgaben zum Verhalten und Erscheinungsbild sowie Schulungen.

Im AVV-Regionalbusbetrieb werden im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe von Verkehrsleistungen entsprechend sanktionsbehaftete Vorgaben in den ÖDAs getroffen, um die Erfüllung der Anforderungen des NVP zu gewährleisten. Es sind sanktionsbehaftete Regelungen mit Vorgaben für die Mitarbeitergewinnung, -schulung und -motivation getroffen, die durch regelmäßige Qualitätsprüfungen überwacht werden.

8.6 Bewertung des Status quo

Die Analyse der Bewertung des Status quo zeigt, dass das bestehende ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet Augsburg insgesamt als sehr gut bewertet werden kann. Ein Handlungsbedarf in der Stadt Augsburg ist somit nicht in einer Ausweitung von Bedienzeiten oder Taktangeboten zu erkennen, sondern vielmehr in einer mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan eingeführten Hierarchisierung des Stadtbusnetzes, einer Entlastung der auf den Königsplatz zentrierten Linienführung durch die Einrichtung neuer Tangentialverbindungen mit Verknüpfung zu neuen Regionalbusachsen sowie gestärkten und teils neuen Verknüpfungspunkten.

Einzelne Schwachstellen, insbesondere bei der Fahrdauer und der Anschlusssicherung, sollten durch gezielte Maßnahmen behoben werden (vgl. Kapitel 10).

Ein deutlich größeres Verbesserungspotenzial im Bereich des ÖPNV besteht in den Landkreisen des AVV-Gebiets. Während die verdichteten Bereiche im unmittelbaren Umgriff um die Metropole Augsburg zumindest werktags über ein ausreichendes Taktangebot verfügen, entspricht die Bedienungsqualität in weiten Teilen der Landkreise auch zu diesen Zeiten nicht den Mindestbedienqualitäten. Während im SPNV auch am Abend und am Wochenende ein angemessenes Verkehrsangebot vorgehalten wird, sinkt die Bedienungsqualität auch auf vielen Regionalbusachsen. Insgesamt ist die Bedienungsqualität uneinheitlich.

Hieraus resultiert das Handlungserfordernis zu einer grundsätzlichen Umsteuerung der Angebotsqualität mit dem Ziel einer Systematisierung mit einer hierarchischen Netzstruktur, die eine ausreichende Verkehrsbedienung auf starken bzw. sehr starken Achsen durch Angebote des Linien-ÖPNV sicherstellt, sowie einem flächenhaften Grundangebot. Hierdurch können die offensichtlichen Handlungserfordernisse, die sich aus einer flächenhaften Einführung von Mindestbedienzeiten und Mindestbedienhäufigkeiten ergeben, erfüllt werden.

Im vorliegenden NVP wird daher eine Systematik der Bedienstandards entwickelt, um ein stabiles und verständliches Angebot sicherzustellen, sodass der NVP als Rahmenplan fungieren kann (vgl. Kap. 9).

9 Leitziele für den ÖPNV

- Im Rahmen der **Laufzeit des neuen NVP** muss eine **signifikante Verkehrsverlagerung vom MIV hin zum ÖPNV** erreicht werden. Dies ist notwendig, um **gesetzliche und gesellschaftliche Anforderungen** in Bezug auf **Klimaschutz, Lärminderung, Verkehrssicherheit** und **soziale Teilhabe** zu erfüllen.
- Der NVP orientiert sich auf am **Leitbild der Mobilitätswende**. Daraus ergeben sich drei zentrale **Leitziele**: Möglichst hohe **Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV** durch Nutzung hoher Potenziale, Herstellung einer **flächendeckenden Mindestversorgung** mit ÖPNV-Angeboten im Stundentakt sowie Verbesserung der **intermodalen Verknüpfungen**, um Verbindungen mit geringem Potenzial zu verbessern.
- Die **Anwendung der Leitziele erfolgt differenziert nach Raumtyp** im AVV-Gebiet. Je nach Siedlungsstruktur und Nachfrageintensität werden die Leitziele **prioritär und abgestuft umgesetzt**, um eine **sinnvolle und effiziente Mobilitätswende** in Stadt, Umland und ländlichem Raum zu gewährleisten.
- Daraus ergibt sich eine **raumtypenspezifische Umsetzungsstrategie**, die zwischen dem **AVV-Gesamtraum**, dem **Agglomerationsraum**, dem **Agglomerationskern** und der **Region** unterscheidet. **Einzelmaßnahmen und deren Umsetzung** müssen entsprechend an die jeweiligen räumlichen Rahmenbedingungen angepasst werden.
- Um auf **rechtliche und insbesondere finanzielle Rahmenbedingungen** von Bund und Land zu berücksichtigen, werden alle Maßnahmen des NVP einer **Kosten-Nutzen-Bewertung** unterzogen. Diese ermöglicht eine **skalierbare und etappenweise Umsetzung**, abhängig von der **Verfügbarkeit finanzieller Mittel**.

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, und die **Zahl der Unfälle** und **Verkehrsoffer** 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 Einwohner*innen**, 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.

9.1 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 Tabelle 37), 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 ¹¹ (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

¹¹ Damit werden auch weitere wichtige ökologische und stadtgestalterische Ziele erreicht, vgl. die beiden letzten Absätze des vorangehenden Kapitels.

auszubauen und attraktiver zu gestalten. Durch den gezielten **Angebotsausbau** in potenzialstarken Bereichen oder längs potenzialstarker Korridore („**starke Achsen**“) soll auf diesen Verbindungen den Bürger*innen damit ein attraktives Angebot gemacht 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 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 Automobil 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 Bürger*innen 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.

9.2 Raumtypen und differenzierte Bedienstandards

Bezogen auf die unterschiedlichen Raumtypen im AVV-Gebiet werden die aufgrund der vorgefundenen Ausgangslage prioritär maßgebenden Leitziele in nachfolgender Tabelle 37 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 (Friedberg, Gersthofen, Königsbrunn, Neusäß und Stadtbergen) 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 dem **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.

Tabelle 37: Mobilitätswende im AVV-Gebiet

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 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 37 „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 **bedarfsgesteuerte 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 Bürger*innen gleichwohl eine gute Alternative zur generellen PKW-Nutzung anbieten zu können und damit die PKW-Nutzung maximal auf Teilstrecken oder einzelne Fahrtenlässe 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.

9.3 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 verlagerungsfähigen Verkehrspotenzialen ausrichten. Die Maßnahmenentwicklung erfolgt dabei gemäß einer Umsetzungsstrategie, die nachfolgend stichpunktartig 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-Schiementakts** 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 2015plus 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 gut 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 Fachplaner*innen der Stadt Augsburg vorgenommen. Spezifische Handlungsziele für die ÖPNV-Entwicklung im Stadtgebiet (insbesondere verbindungsspezifische 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. Potentiale 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.

9.4 Skalierbarkeit und Etappierung

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

Der Nahverkehrsplan wird daher die zu entwickelnden Maßnahmen entsprechend bewerten (Aufwand versus Zielerreichungseffekt). Hierfür wird eine Bewertung insbesondere der erschließbaren Potenziale (Einwohner*innen, 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.

10 Maßnahmenkonzeption

- Ausgehend von den **Leitzielen des NVP** werden **konkrete Maßnahmen** entwickelt. Diese berücksichtigen die im Rahmen der Bestandsaufnahme identifizierten **strukturellen, geografischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen**. Die Auswahl und Bewertung der Maßnahmen erfolgt anhand definierter **Prüfkriterien** und mündet in einer **Vorzugsvariante**.
- Ziel ist eine **klare, leistungsfähige Angebotsstruktur**, die historische Netzstrukturen ablöst. Dafür wird ein **hierarchisch aufgebautes Liniennetz** mit einheitlichen Bedienstandards etabliert: In der **Stadt Augsburg** erfolgt die Gliederung in **Straßenbahnlinien, Verbindungslinien** und **Erschließungslinien**. In den **Landkreisen** (abseits des SPNV) wird das Netz in die Ebenen **Hauptnetz/Stammnetz, Sonderformen/Zwischenebene** und **Erschließungsnetz** unterteilt.
- Für die **Stadt Augsburg** wurde ein iteratives Bewertungsverfahren unter Nutzung des **städtischen Verkehrsmodells** angewendet. In den **Clustern Ost, Süd und West** wurden jeweils Vorzugsvarianten entwickelt, welche sowohl den Stadtverkehr als auch teilweise den Regionalverkehr in seiner Linienführung im Stadtgebiet betreffen. Innerhalb eines Clusters werden bestimmte **Kernmaßnahmen** hervorgehoben, die einen größeren Beitrag zur Erreichung der vereinbarten Ziele leisten als andere.
- In den **Landkreisen** wurde ein **Effizienzansatz** angewendet. Dieser kombiniert ein hierarchisches Netz mit **7 sehr starken und 10 starken Achsen** als Hauptnetz zwischen zentralen Orten und Knotenpunkten, **zielgruppenspezifischen Linienangeboten** (z. B. für Schülerverkehre) sowie **flächendeckenden On-Demand-Angeboten**. Für Letzteres soll **AktiVVo** in **11 Gebiete ausgebaut** und zur **vereinheitlichen Lösung** werden.
- Im **Straßenbahnnetz Augsburg** werden **8 noch offene Ausbaumaßnahmen** aus dem NVP 2015plus fortgeführt. Zusätzlich werden **3 neue Netzerweiterungen im Stadt-Umland-Raum** vorgesehen.
- Das **Nachtbusangebot** soll erhalten und anhand von vier Aspekten **weiterentwickelt** werden.
- Im Sinne der **Clean Vehicle Directive** sowie des **SaubFahrzeugBeschG** ist die **Umstellung auf emissionsfreie bzw. -arme Fahrzeuge** im ÖPNV vorgesehen. Für den **Regionalbusverkehr** liegt ein **Elektromobilitätskonzept** sowie ein **Pilotprojekt** zur Umsetzung vor.

Der vorliegende Nahverkehrsplan entwickelt ein Maßnahmenkonzept für das Verkehrsangebot im gesamten AVV-Gebiet (siehe Abbildung 56). Die im vorliegenden Kapitel definierten Maßnahmen konkretisieren die in der gemeinsamen Sitzung der beschließenden Ausschüsse aller Aufgabenträger im AVV-Gebiet am 21.06.2023 einstimmig beschlossenen Leitziele der Mobilitätswende (vgl. Abbildung 57) für die Entwicklung des Nahverkehrsangebotes im Verbundgebiet:

- Möglichst hohe Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV (Zielbeitrag für den Klimaschutz)
- Flächendeckende Mindestversorgung mit ÖPNV-Angeboten (Zielbeitrag zur gesellschaftlichen Teilhabe)
- Verbesserung zur intermodalen Verknüpfung (Zielbeitrag zur verbesserten Erschließungswirkung)



Abbildung 56: Arbeitspakete zur Erstellung des NVP

Die Ableitung der Maßnahmen berücksichtigt sowohl die in der Bestandsaufnahme beschriebene Raum- und Verkehrsstruktur, die sich aus den analysierten Planwerken ergebenden Festlegungen und die Beiträge aus den Beteiligungsverfahren als auch die zukünftige Entwicklung des Raumes (Bevölkerung, Arbeits- und Ausbildungsplätze, POI's).

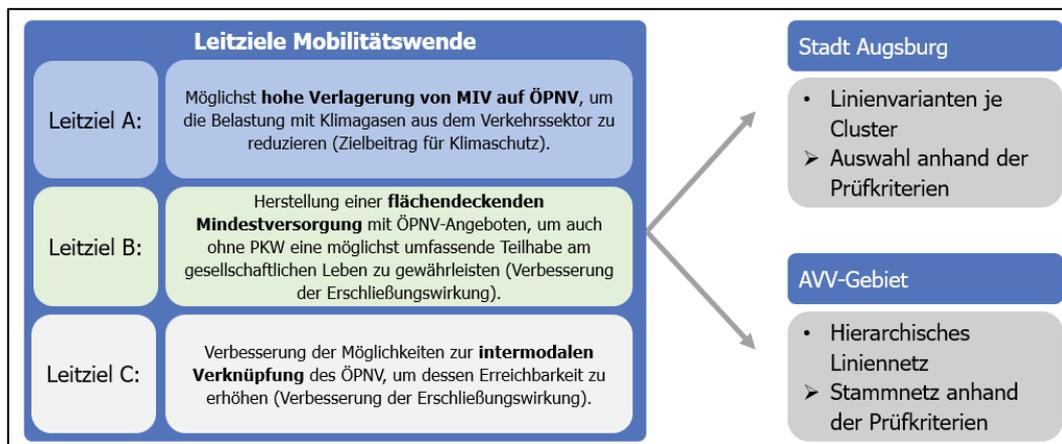


Abbildung 57: Leitziele der Mobilitätswende

Die Maßnahmenentwicklung und -bewertung erfolgt anhand von Prüfkriterien. Sie verdichten die Untersuchungsfälle zu Prüfvarianten, die in Abhängigkeit vom jeweiligen Raumtyp zu Vorzugsvarianten verdichtet werden. Für die Auswahl der Vorzugsvarianten findet in der Stadt Augsburg das VISUM-Verkehrsmodell Anwendung, während in den Landkreisen hierfür der Effizienzansatz gewählt wird.

10.1 Hierarchisierung des Liniennetzes

Zentrales Ziel des gemeinsamen NVP für den AVV ist die Entwicklung eines raumübergreifenden abgestimmten und strukturierten ÖPNV-Angebots, um die Leitziele der Mobilitätswende zu erfüllen. Das bestehende Netz ist historisch gewachsen und weist eine uneinheitliche Struktur mit teils parallel verlaufenden Linien unterschiedlicher Funktion und Erschließungstiefe auf. Zudem bestehen erhebliche Unterschiede in Taktfrequenz und Bedienungszeiträumen. Diese Inhomogenität erschwert die Orientierung und beeinträchtigt die Effizienz des Gesamtsystems.

Um eine klare Angebotsstruktur zu schaffen, wird im Rahmen der Zielnetzplanung eine hierarchische Gliederung des Liniennetzes angestrebt. Die künftige Struktur basiert auf messbaren verkehrsplanerischen Kriterien, fachlichen Bewertungen der bestehenden und zukünftigen Situation und berücksichtigt die räumliche Lage. Die ÖPNV-Linien werden definierten Kategorien mit einheitlichen Bedienungsstandards zugeordnet, wodurch sie

besser aufeinander abgestimmt sind, Umsteigemöglichkeiten verbessert sowie die Attraktivität sowie Flexibilität des ÖPNV erhöht werden.

Zugleich erlaubt die Kategorisierung eine klare Produktdefinition und erleichtert die Vermarktung des Netzes. Das Ziel der Hierarchisierung ist es, den ÖPNV über Stadt- und Kreisgrenzen hinweg verständlicher, gleichwertiger und nutzerfreundlicher zu gestalten – vergleichbar mit der Strukturierung im SPNV.

Die Festlegung des Zielnetzes und die damit einhergehende Linienhierarchisierung orientiert sich an den in Kapitel 9.1 bestimmten Leitzielen und wurde in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern entwickelt.

10.1.1 Hierarchisierung in der Stadt Augsburg

Innerhalb der Stadt Augsburg wird das Linien-ÖPNV-Angebot im Zielnetz in drei Hierarchieebenen gegliedert:

- Straßenbahnlinien
- Verbindungslinien
- Erschließungslinien

Die **Straßenbahnlinien** bilden das Rückgrat des städtischen ÖPNV. Sie verbinden die Stadtteile und bedeutende Verkehrsknotenpunkte schnell und zuverlässig. Aufgrund ihrer hohen Kapazität und Taktfrequenz erfahren die Straßenbahnlinien die höchste Priorität.

Die Stadtbuslinien differenziert der NVP in Verbindungs- und Erschließungslinien. Dabei übernehmen die **Verbindungslinien** eine übergeordnete Funktion, die sie auch im Zielnetz beibehalten, indem sie Stadtteilzentren und innerstädtische Knotenpunkte verbinden und somit eine zentrale Rolle im verkehrlichen Hauptnetz einnehmen. Sie verkehren während der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt. Verbindungslinien können ergänzend auch zusätzliche Erschließungsfunktionen übernehmen. Zu den Verbindungslinien zählen insbesondere die Linien 22, 23, 32, 35, 41 und 44.

Stadtbuslinien, die nicht den Verbindungslinien zugeordnet sind, gelten als Erschließungslinien. **Erschließungslinien** dienen vorrangig der Feinerschließung innerhalb der jeweiligen Stadtteile und verbinden die Wohngebiete mit den jeweiligen Stadtteilzentren. Sie decken Räume ab, welche nicht durch Verbindungslinien erschlossen werden. Die Linie 44 erfüllt beispielsweise, neben den Linien 22, 23, 35 und 41, sowohl Erschließungs- als auch verbindende Funktionen. Da jedoch der Verbindungsaspekt in seiner Relevanz überwiegt, ist sie den Verbindungslinien zuzuordnen.

Ergänzt und vervollständigt wird das ÖPNV-Netz in der Stadt Augsburg durch bedarfsorientierte Angebote. Diese ergänzen und flexibilisieren das ÖPNV-Netz insbesondere zu Zeiten geringer Nachfrage, etwa außerhalb der Berufsverkehrszeiten oder an Wochenenden, sowie im Freizeitverkehr.

10.1.2 Hierarchisierung in der Region

Die Landkreise im AVV-Gebiet werden durch das SPNV-Angebot des Regio-Schienen-Taktes erschlossen, der in Zuständigkeit des Freistaates Bayern durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) geplant und organisiert wird.

Der vorliegende Nahverkehrsplan entwickelt ein hierarchisches Zielnetz, dass – nach seiner stufenweisen Umsetzung in Abhängigkeit der Laufzeiten der Verkehrsverträge im AVV-Regionalbus – die bestehenden ÖPNV-Angebote in ein integriertes Achsenkonzept im Linien-ÖPNV überführt. Eine effiziente Verknüpfung zwischen Bus und Schiene ist hier essenziell, wobei der Bus primär als Zubringer zum SPNV fungiert.

Unter diesen Überlegungen umfasst die Linienhierarchisierung in der Region (vgl. Abbildung 58) analog zum städtischen Verkehr ebenfalls drei Ebenen, jedoch in anderer Maßstabsgröße/Granularität:

- Hauptnetz/Stammnetz
- Sonderformen / Zwischenebene
- Erschließungsnetz

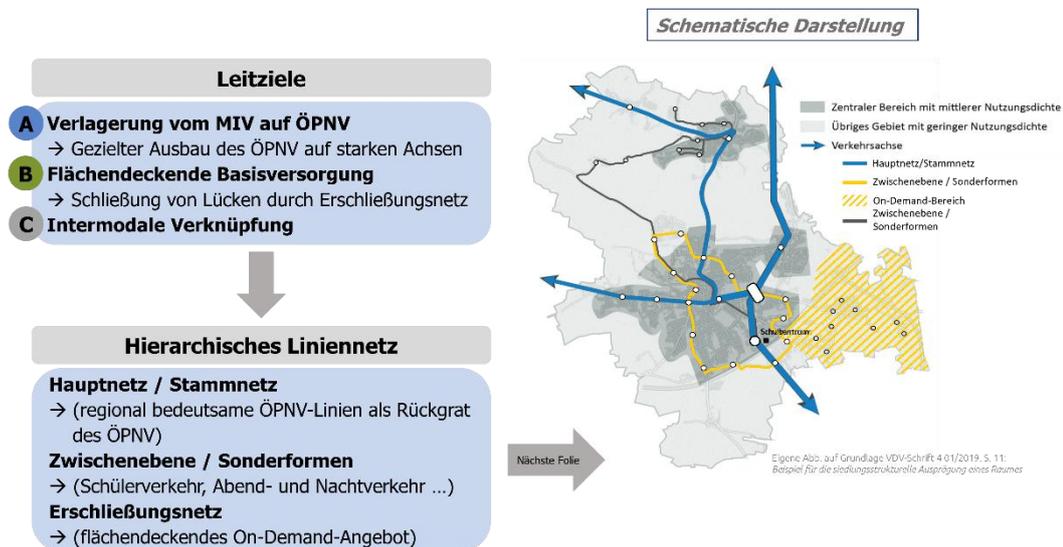


Abbildung 58: Linienhierarchisierung in der Region

Hauptnetz/Stammnetz

Das **Haupt-/Stammnetz** bildet die wichtigsten Verkehrsachsen im regionalen Raum außerhalb des Stadtverkehrs Augsburg und des SPNV. Sie verlaufen entlang sehr starker Verkehrs- und Siedlungsachsen und dienen hauptsächlich als direkte Verbindung des Umlandes an die zentralen Orte in der Region, in die Stadt Augsburg und deren Agglomerationsraum sowie zu den wichtigsten Verknüpfungspunkten zum SPNV. Somit weisen diese Linien eine hohe Konkurrenzfähigkeit zum motorisierten Individualverkehr auf. Hier sind durch eine gute Außenkommunikation die stärksten Fahrgastzuwächse sowie durch eine erhöhte Angebotsqualität eine langfristige Fahrgastbindung zu erwarten. Die Linien-ÖPNV-Angebote des Haupt-/Stammnetzes entsprechen daher dem Leitziel A und sollen aktiv zu einem Umstieg vom MIV auf den ÖPNV beitragen.

Zwischenebene/Sonderformen

Die **Linien-ÖPNV-Angebote der Zwischenebene** bedienen zusätzliche Verkehrsachsen mit erkennbarem Fahrgastpotenzial über verschiedene Nutzergruppen hinweg im AVV-Gebiet. Sie führen teils ebenfalls zu den SPNV-Verknüpfungspunkten oder direkt zu den Zielorten der jeweiligen Zielgruppe. Hierbei erfüllen sie in ihrer Angebotsstruktur jedoch nicht die Kriterien des Haupt-/Stammnetzes, sondern orientieren sich in Linienführung und Fahrtenangebot an den Bedarfen der jeweiligen Zielgruppe. Insbesondere in eher ländlich geprägten Gebieten zählen hierzu die Schülerlinien zu den Schulstandorten, die an den konkreten Bedarfen der jeweiligen Schulstandorte ausgerichtet sind und damit dem Leitziel B dienen. Auch die Nachtlinien des AVV-Regionalbusses, die in den Wochenendnächten das Linien-ÖPNV-Angebot arrondieren, können dieser Zwischenebene zugeordnet werden, erfüllen sie doch in Streckenführung und Bedienzeiten die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs.

Erschließungsnetz

Das Erschließungsnetz erfüllt die Leitziele durch ein flächendeckendes **On-Demand-Verkehrsangebot** in allen Verbundlandkreisen, das sowohl die Angebote des Hauptnetzes als auch der Zwischenebene ergänzt. Insbesondere in peripheren Gebieten, in denen sich das Linien-ÖPNV-Angebot auf schulrelevante Linienverkehre beschränkt wird hierdurch die Basisversorgung (gemäß Leitziel B) sichergestellt. Bestehende Einzelfahrten heutiger Linien ohne schulische Funktion oder überdurchschnittlicher Nachfrage sollen – sofern sie nicht aus besonderen Erfordernissen unerlässlich sind – in den Bedarfsverkehr überführt werden.

Für die beiden Städte Königsbrunn und Friedberg mit ihren eigenen Stadtbussystemen gelten eigene Bedienungsstandards, die in Kapitel 7.3.2.3 näher erläutert werden. Auch in der Stadt Gersthofen besteht aktuell eine Form eines Stadtbussystems, das aktuell eine gesonderte Ausprägung hat aufgrund des Betriebes durch die Gersthofener Verkehrsgesellschaft mbH (GVG) in direkter Beauftragung durch die Stadt Gersthofen.

10.2 Maßnahmen für die Stadt Augsburg

Die Maßnahmen des Nahverkehrsplanes dienen dazu, die Leitziele der Mobilitätswende zu erreichen. Im vorliegenden Kapitel wird die Methodik der Maßnahmenentwicklung und -bewertung beschrieben und die Maßnahmen für den Linien-ÖPNV in der Stadt Augsburg geschildert und kartographisch dargestellt. Die Maßnahmenschilderung des vorliegenden Kapitels wird ergänzt um verfügbare clusterbezogene kartographische Darstellung sowie die im Anlagenteil verfügbare Liniensteckbriefe. Die Liniensteckbriefe stellen das heutige und das weiterentwickelte Verkehrsangebot im Zielnetz kriteriengeleitet gegenüber. Die Maßnahmen für den On-Demand-Verkehr werden im letzten Unterkapitel vorgestellt. **Alle Maßnahmenempfehlungen stehen unter Vorbehalt einer betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Prüfung, welche zu Anpassungen im Hinblick auf die Umsetzung der Maßnahmen führen kann.**

Die Maßnahmen zur Straßenbahn sowie für den Abend- und Nachtverkehr sind in nachfolgenden Kapiteln gesamthaft für Stadt- und Landkreise aufgeführt.

10.2.1 Methodisches Vorgehen

Das Leitziel der Mobilitätswende im AVV soll in der Stadt Augsburg erreicht werden durch die Umsetzung der folgenden Leitziele:

- Leitziel A: Eine möglichst hohe Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV, um die Belastung mit Klimagasen aus dem Verkehrssektor zu reduzieren,
- Leitziel B: Die Herstellung einer flächendeckenden Mindestversorgung mit ÖPNV-Angeboten, um auch ohne Pkw eine möglichst umfassende Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten
- Leitziel C: Eine Verbesserung der Möglichkeiten zur intermodalen Verknüpfung des ÖPNV, um dessen Erreichbarkeit zu erhöhen (Verbesserung der Erschließungswirkung)

Die Leitziele für die Mobilität im AVV bilden das Grundgerüst für das methodische Vorgehen bei der Entwicklung und Priorisierung von Maßnahmen in der Stadt Augsburg. Hierfür wurden in Anlehnung an den Augsburger Mobilitätsplan (AMP) drei Untersuchungskorridore (Cluster West incl. Bärenkeller, Cluster Ost und Cluster Süd incl. Haunstetten; vgl. Abbildung 59) gebildet. In einem iterativen Planungsprozess wurde clusterbezogen und in regelmäßigen Arbeitssitzungen der „Unterarbeitsgruppe Stadtverkehr zur Fortschreibung des NVP“, die besetzt war mit Vertreter*innen der Wirtschaftsförderung der Stadt

Augsburg, des MTBA, der Stadtwerke sowie des AVV, verschiedene Linienvarianten entwickelt, um diese Leitziele durch Varianten bestehender Linien oder die Einführung neuer Linien (-abschnitte) zu erfüllen.

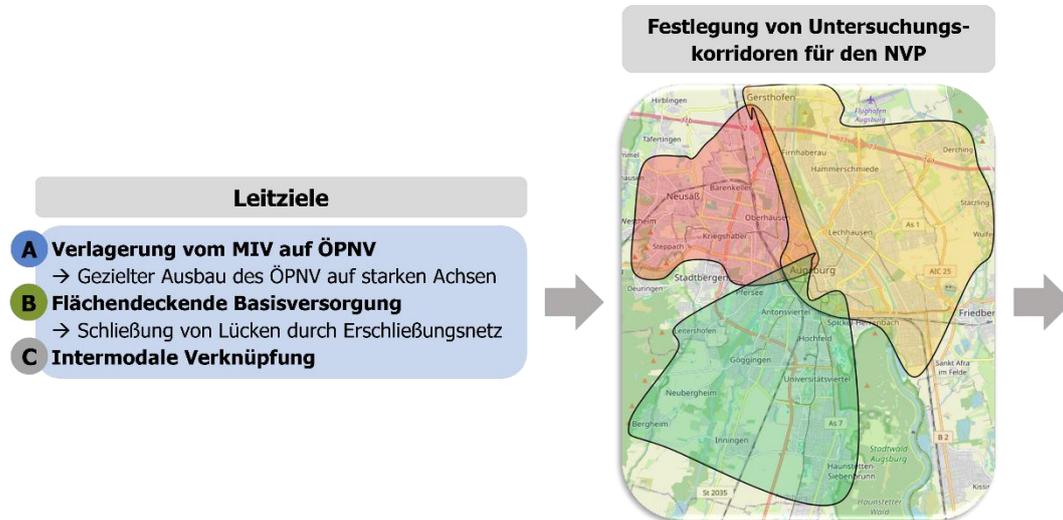


Abbildung 59: Festlegung von Untersuchungskorridoren

Die folgenden Prüfkriterien bilden den Rahmen für die planerische Festlegung von Linien und Linienvarianten in den Prüfclustern:

- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Verbesserung der Erschließung
- Verknüpfungswirkung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln
- Verbesserung des Reisezeitverhältnisses ÖPNV-MIV

Anhand der Prüfkriterien konnten die planerischen Vorüberlegungen zu konkreten Streckenführungen verdichtet werden (vgl. Abbildung 60). Durch die Festlegung von Haltestellen sowie die Definition von Bedienzeiten und Taktfrequenz wurden konkrete Linienvarianten gebildet. Mehrere Linienvarianten innerhalb eines Clusters wurden zu einer Prüfvariante kombiniert. Jede Prüfvariante wurde einem Prüflauf des VISUM-Verkehrsmodells unterzogen.

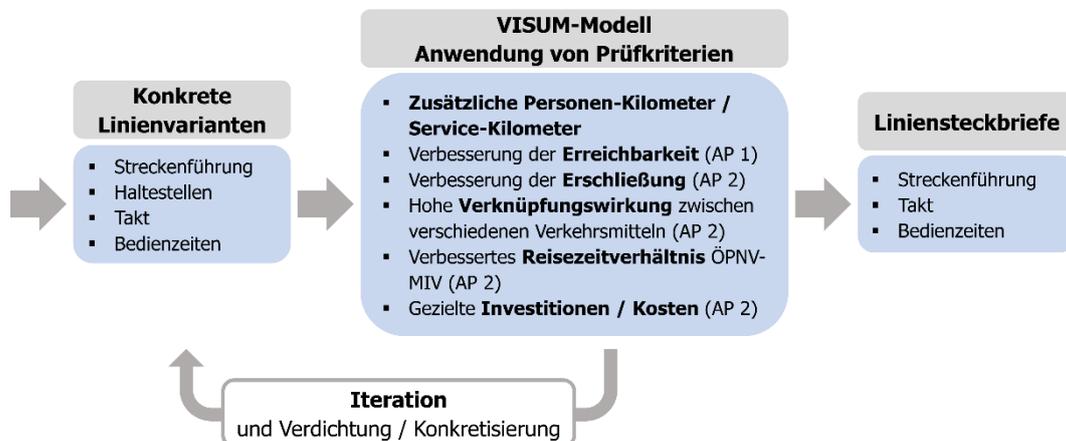


Abbildung 60: Entwicklung der Linienvarianten und deren Prüfung anhand von Prüfkriterien mithilfe des VISUM-Verkehrsmodells

Jeder Prüfdurchlauf des VISUM-Verkehrsmodells mündet in einem Prüffall mit hierfür ermittelten Prüfergebnissen, deren Parameter eine Einschätzung erlauben, welchen Beitrag der Prüffall für die Erfüllung der Leitziele leisten wird. Für eine Beurteilung werden insbesondere die folgenden Prüfkriterien als Parameter herangezogen:

- **Zusätzliche ÖV-Fahrten** (zur Erfüllung von Leitziel A), welche die Differenz der Anzahl aller mit dem ÖV zurückgelegten Ortsveränderungen zwischen einem Planfall und dem zugehörigen Bezugsfall beschreiben. Zusätzliche mit dem ÖV zurückgelegte Ortsveränderungen werden entweder von anderen Verkehrsmodi dorthin verlagert (Modal-Shift) oder haben bislang noch nicht existiert (induzierter Verkehr).
- der **Koeffizient von zusätzlichen Personen-Kilometern zu zusätzlichen Service-Kilometern** (zur Bewertung der Effizienz), wobei
 - die **Personen-Kilometer** eine Kennzahl der Verkehrsleistung beschreiben. Sie drückt die gesamte mit ÖV-Fahrzeugen zurückgelegte Strecke aller Fahrgäste aus und entspricht daher Linienbeförderungsfälle multipliziert mit der Fahrtweite von Ein- bis Ausstiegshaltestelle.
 - die **Service-Kilometer** eine Kennzahl der Betriebsleistung beschreiben, welche den Aufwand der Erbringung des ÖV-Angebotes in Kilometern ausdrückt. In der vorliegenden Betrachtung werden jegliche Fahrplanfahrten berücksichtigt. Ein-/Ausrückfahrten sind nicht enthalten. Die Service-Kilometer entsprechen daher der Fahrlänge über alle Fahrplanfahrten und Anzahl der Abfahrten.

Durch die iterative Verdichtung bzw. Konkretisierung der Prüfvarianten wurde nach jedem Prüfdurchgang die jeweils am besten bewertete(n) Variante(n) weiterentwickelt, so dass am Ende des Prozesses eine Variante mit einer Streckenführung (mit z.T. neuen Haltestellen) sowie des zugrunde gelegten Taktes und der Bedienzeiten (siehe auch Kapitel 7.2.2.3) vorliegt. Die so entstandenen Vorzugsvarianten je Cluster (siehe Abbildung 61) werden im Folgenden vorgestellt, sowie die Auswirkung auf die bestehenden Erschließungslücken anhand des genannten Standards (gemäß NVP 2015plus „normaler Standard“) exemplarisch für die Haltestelleneinzugsbereiche im Stadtgebiet für Haltestellen mit dichter und mittlerer Bebauung (Bus: 400 m, Straßenbahn: 500 m, SPNV: 600 m) angewandt.

Die gesammelten Einzelmaßnahmen der Vorzugsvarianten eines jeden Clusters des Zielnetzes wurden einem neuerlichen Prüflauf mit dem VISUM-Verkehrsmodell unterzogen, um auf dieser Basis eine Priorisierung der Cluster vornehmen zu können. Die Ergebnisse der Prüfdurchläufe der Vorzugsvarianten in ihrer Gesamtheit können Anhang 15 entnommen werden. Die daraus folgende Umsetzungspriorisierung kann anhand der folgenden Größen erfolgen:

- Zusätzliche Personen-Kilometer
- Zusätzliche Service-Kilometer
- Koeffizient aus der Division der zusätzlichen Personen-Kilometer durch die zusätzlichen Service-Kilometer
- Zusätzliche Linienbeförderungsfälle
- Zusätzliche ÖV-Wege
- Wegfallende MIV-Fahrten
- Wegfallende Rad- und Fußwege

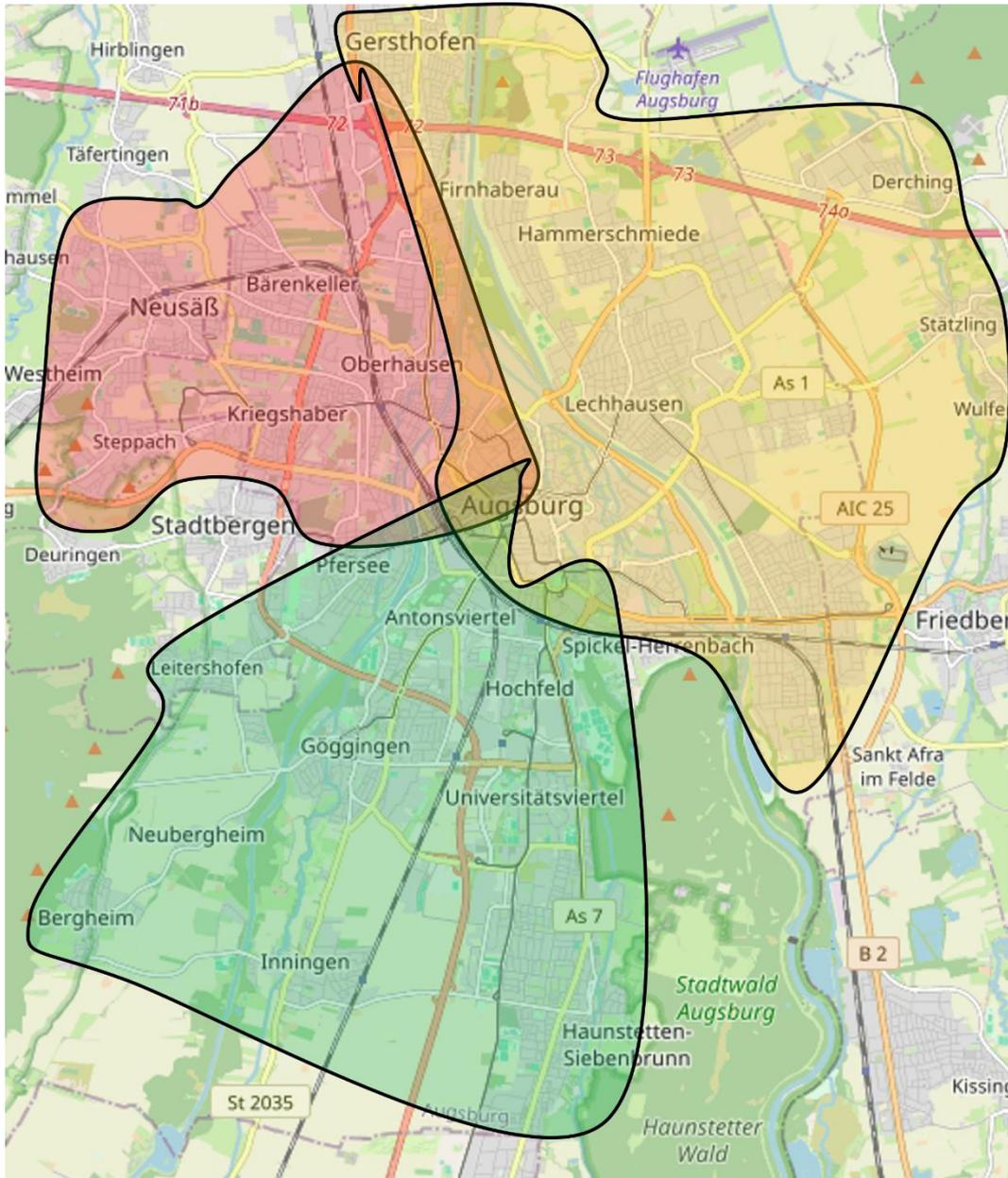


Abbildung 61: Untersuchungskorridore (Cluster) der Stadt Augsburg

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Betrachtung der Prüffälle in Clustern bedeutet, dass jeweils mehrere Stadtbuslinien und zum Teil auch Regionalbuslinien in dem jeweiligen Cluster zu einer Einheit zusammengefasst werden. Für diese Einheit erfolgte eine Gesamtbetrachtung und -bewertung hinsichtlich wesentlicher verkehrlicher Auswirkung. Die einzelnen Linien sind grundsätzlich im Zusammenspiel zu betrachten. Innerhalb eines einzelnen Clusters lassen sich dennoch bestimmte Linienanpassungen als Kernmaßnahmen zu betrachten, da sie einen deutlich größeren Beitrag zur Erreichung der vereinbarten Ziele leisten als andere. Des Weiteren gibt es Vorzugsvarianten, die nur einen sehr geringen Beitrag zur Zielerreichung liefern und entsprechend nach einer betrieblichen und wirtschaftlichen Prüfung zurückgestellt werden können.

Exakte, endgültige Linienverläufe, Fahrpläne oder Kostenermittlung des konkreten Angebots sind ausdrücklich nicht Teil der Maßnahmenkonzeption des Nahverkehrsplans und müssen dem Nahverkehrsplan nachgelagert erfolgen.

10.2.2 Linien-ÖPNV im Stadtverkehr

Cluster Ost

Das Leitziel der Mobilitätswende soll im Cluster Ost durch Maßnahmen umgesetzt werden, die insbesondere folgenden Sachverhalten dienen, die im Hinblick auf Ihre Effekte zur Zielerreichung zu prüfen sind:

- verbesserte Stadt-Umland-Erreichbarkeit
- verbesserte Anbindung des Gewerbegebietes Augsburg Ost
- verbesserte Erreichbarkeit des Textilviertels Ost
- verbesserte Anbindung des Schlachthofareals
- Anbindung Spickel

Um die vorgenannten Ziele zu erreichen, wurden Linienvarianten entwickelt, zu Prüffällen verdichtet und diese in iterativen Prüfläufen weiterentwickelt. Hierbei wurden folgende Aspekte betrachtet und in Abhängigkeit des Wirkungsgrades ggf. in der Vorzugsvariante weiterverfolgt:

- Einführung neuer, stadtnaher, potenzialträchtiger Tangentialverbindungen, die verbesserte Verbindungen zu SPNV-Verknüpfungspunkten herstellen
- Einführung neuer ÖPNV-Verbindungen in das Umland, insbesondere
 - Lechhausen - Gersthofen
 - Lechhausen - Friedberg (ggf. als Umsteigeverbindung)
- L23, L44 und L48: Prüfung der Varianten in Form von Linienmodifikationen und die Durchbindung bzw. Verlängerung der Stadtbuslinien L44 bzw. L48 bis zum Hauptbahnhof Augsburg, um die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete in Lechhausen (auch) aus dem Umland zu verbessern
- Änderungen von Linienführungen von Bestandslinien und Neueinrichtung von Linien, um den Verknüpfungspunkt „P+R Hammerschmiede“ zu stärken
- Bessere Anbindung des Textilviertels Ost durch Änderungen der Linienführung im Bestand (z.B. L33) oder durch Anbindung an eine neue Tangentialverbindung
- L36: Änderungen von Linienführung und Takt der L36, um die Ziele zur verbesserten Anbindung des Textilviertels zu erreichen
- Verlängerung und geänderte Linienführung der L33, um die Ziele zur verbesserten Anbindung des Textilviertels zu erreichen
- Einbezug der Regionalbuslinien L210 und L211 als Ergänzung oder Ersatz für die Stadtbuslinie L37

Die aufgeführten Linienvarianten im Cluster Ost wurden in mehreren Prüfläufen mithilfe des VISUM-Verkehrsmodells auf ihre Auswirkungen hinsichtlich der Parameter „Veränderungen der ÖPNV-Fahrten“ und „Effizienz“ geprüft. Hierdurch wurden die folgenden Prüffälle verworfen:

- Tangente Lechhausen – Friedberg, es verkehrt weiterhin der Regionalbus L.210 (wie im Bestand)
- Verbesserte Erreichbarkeit des Textilviertels Ost Richtung Friedberg und Anbindung zum Hbf.

Im letzten Prüflauf im Verkehrsmodell für das Cluster Ost wurden folglich die gelisteten Maßnahmen, die in Abbildung 62 dargestellt sind, geprüft und als Vorzugsvariante bewertet. Die Linienverläufe der Bestandslinien 22, 23, 33, 36, 44 und 48 wurden dabei teilweise nur geringfügig, teilweise stark geändert. Durchbindungen wurden dabei neu zugeordnet.

- Verbesserung der Stadt-Umland-Verknüpfung durch die Stärkung von Verknüpfungspunkten von Stadt- und Regionalverkehr (Berliner Allee, Hammerschmiede

- P+R, Jakobertor, Lechhausen Schlöble, Staatstheater, Toblacher Straße)
- Neue Grüne Linie (T30): Verbesserung der Stadt-Umland-Verknüpfung durch die Schaffung der Tangentialverbindung Hammerschmiede – Gersthofen (grüne Linie)
 - Neue Grüne Linie (T15): Verbesserte Anbindung des Schlachthofareals durch neue Haltestelle in der Berliner Allee – östlich des Geländes - mit der neuen Tangentialverbindung Hammerschmiede – Textilviertel (ersetzt Linie 36 im Textilviertel)
 - Braune L23 (T15): Verbesserte Erschließung des nördlichen Teils des Gewerbegebiets Lechhausen Ost (mit Umwelt- und Medienzentrum) incl. Erschließung Kleesiedlung durch geänderte Linienführung
 - Braune L23 (T15): Direkte Verbindung des nördlichen Teils des Gewerbegebiets Ost mit Augsburg Hbf
 - Rote L44 (T15): Verlängerung bis Firnhaberau
 - Dunkelblaue L48 (T30): Zusätzliche „Schleifenerschließung“ des Gewerbegebiets Augsburg Ost mit Prinz Gewerbepark durch geänderte Streckenführung über Derchinger Str., Mühlmahdweg, Raiffeisenstr., Pfaffenhofener Str. und Umsteigeverbindung mit Augsburg Hbf
 - Orange L33 (T30): Verlängerung über den bisherigen Endhalt „Schwabencenter“ bis nach Hochzoll Süd über Hochzoll Bf., dadurch: Stärkung des Knotens „Hochzoll“ mit verbesserter Erreichbarkeit sowohl des Textilviertels, des Schlachthofareals als auch der östlichen Innenstadt aus dem Umland, insbesondere aus Richtung Friedberg (mit Schleifenerschließung in Hochzoll Süd (fußläufige Querung des Lechs möglich in Höhe „Hochablass“))
 - Orange L33 (T30) / L36 (T0): Effizienzgewinn: Durch Einführung der Tangentialverbindung (Gersthofen – Textilmuseum) und abschnittsweise geänderte Streckenführungen der L.33 über Proviantbachstraße kann die L36 entfallen
 - Türkise L22 (T15) und gelbe L37 (T30) bleiben gegenüber Status-Quo unverändert
 - L29, L30, L31 müssten mit der Einführung der neuen grünen Linie überplant werden

Im Ergebnis der Prüfungen im Cluster Ost wird folgende Kernmaßnahme entlang von zwei Relationen empfohlen:

- Neue Relation Gersthofen – Hammerschmiede P+R – Lechhausen Schlöble – Berliner Allee – Bahnhof Hochzoll (Haltestellen im Stadtgebiet u.a. Hammerschmiede, Hammerschmiede P+R, Schlössle, Ulrichsbrücke, Schlachthofquartier (neu), Osram, Bahnhof Hochzoll). Diese Relation ist im Planfall in der neuen Tangentialverbindung (grüne Linie), sowie dem angepassten Verlauf der Linie 33 wiederzufinden.
- Verlagerung der über die B300 ins Stadtgebiet kommende AVV-Regionalbuslinien als neues Achsenkonzept im Regionalbusverkehr über die Stadtbachbrücke und Heinrich-von-Buz-Straße zum Hauptbahnhof Augsburg (Haltestellen im Stadtgebiet u.a. Hammerschmiede P+R, Albrecht-Dürer-Straße, Haindl, Senkelbach). Die Bewertung einzelner Bedarfsfahrten auf alternativem Linienweg über das Jakobertor setzt eine planerische Überprüfung voraus und kann in die Linienführung integriert werden.

Alle weiteren geprüften neuen oder geänderten Linienverläufe gemäß Abbildung 62 sind Bestandteil der Gesamtbetrachtung des Clusters Ost aber keine vorrangige Maßnahmenempfehlung. Bei Umsetzung der Kernmaßnahmen ist zu prüfen, welche weiteren Anpassungen im Netz vorzunehmen sind. Diese Prüfung soll unter Berücksichtigung der Ziele des NVP und unter Verwendung der Erkenntnisse der Clusterbetrachtung erfolgen. Eine weiterführende direkte Erschließung des Stadtteils Spickel durch den Linienverkehr ist

aufgrund der baulichen Gegebenheiten innerhalb des Stadtteils nicht möglich.

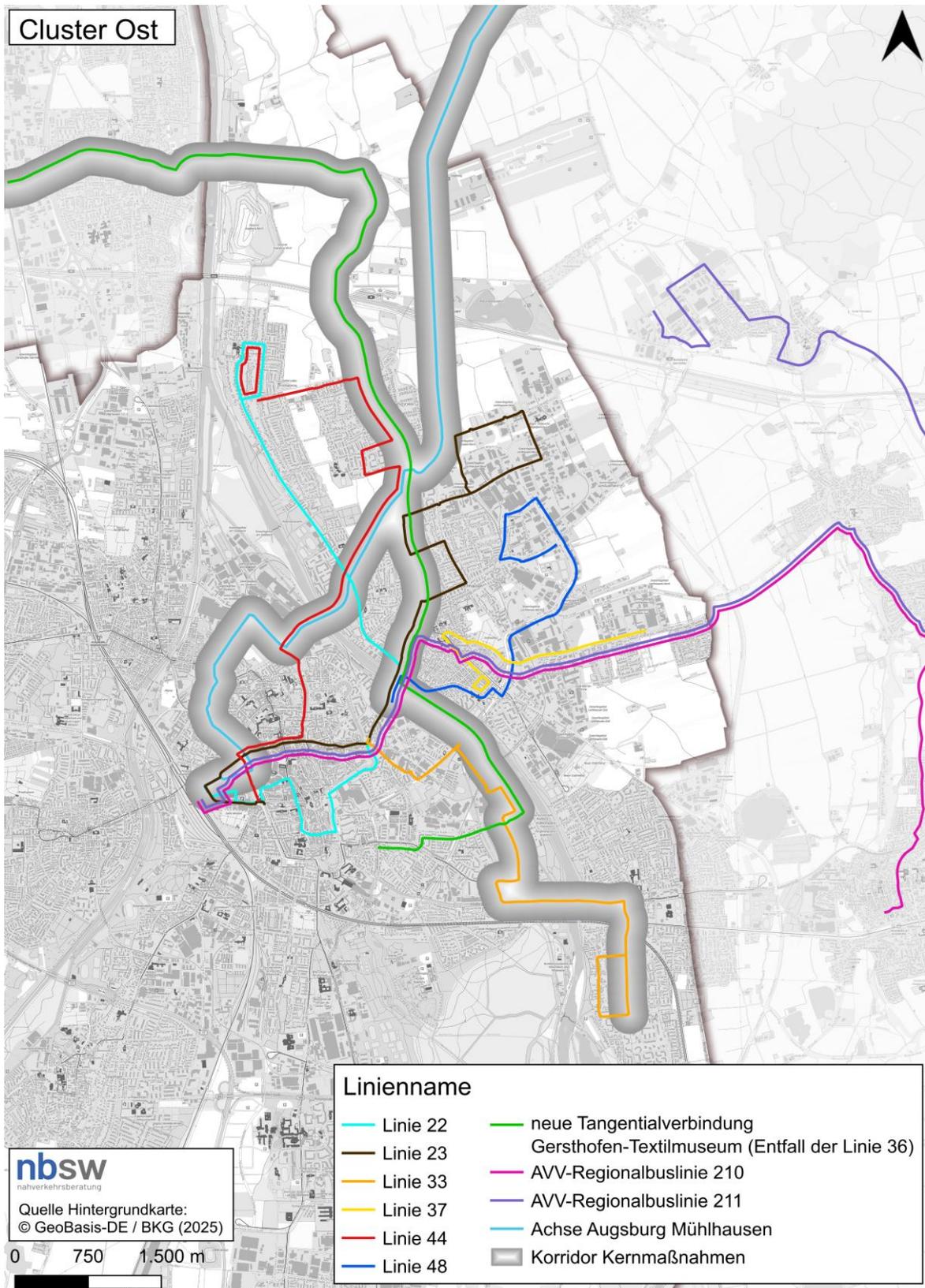


Abbildung 62: Cluster Ost Maßnahmenprüfung mit Kernmaßnahme

Bei der Auswahl der Prüfvarianten wurde ebenfalls berücksichtigt, ob und inwieweit

vorhandene Erschließungslücken geschlossen werden (vgl. Abbildung 63). Die bestehenden Erschließungslücken am Klärwerk und Fischerholz, Umweltpark und Everllence können nicht durch die Einrichtung neuer Haltestellen oder geänderte Linienführungen behoben werden, jedoch werden die bestehenden Haltestellen durch die neue „sehr starke Regionalbusachse“ (hellblau) häufiger bedient. Im Bereich Hammerschmiede ermöglicht die neue grüne Tangentialverbindung (Gersthofen – Hammerschmiede – Textilmuseum) die Einrichtung weiterer Haltestellen und führt so zur Erschließung bislang unterversorgter Gebiete. Das Gebiet Kleesiedlung Ost bis Allensteinstraße soll eine bessere Erschließung durch die braune L23 erhalten. Auf der Südtiroler Straße ist keine Verbesserung der Erschließung vorgesehen, da das geringe Potenzial die Einrichtung einer zusätzlichen Erschließungslinie nicht rechtfertigt.

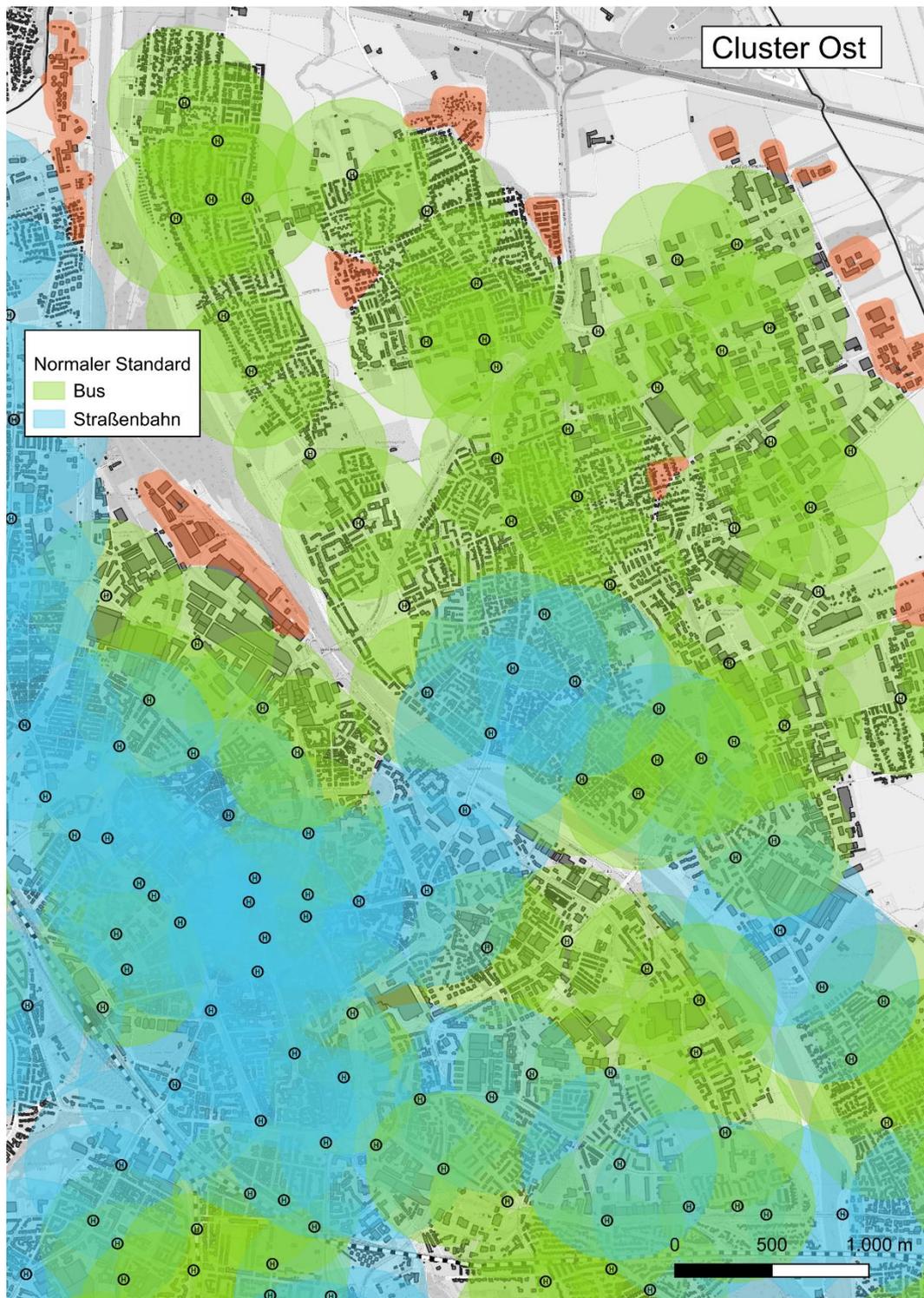


Abbildung 63: Erschließungslücken im Cluster Ost (Bus: 400 m, Straßenbahn: 500 m)

Cluster Süd

Das Leitziel der Mobilitätswende soll im Cluster Süd durch Maßnahmen umgesetzt werden, die insbesondere folgenden Sachverhalten dienen, die im Hinblick auf Ihre Effekte zur Zielerreichung zu prüfen sind:

- Anbindung/Erschließung des Innovationsparks
- verbesserte Anbindung der Universität aus Richtung Westen, insbesondere aus dem Bereich Göggingen

- Straffung bzw. Attraktivierung der Querverbindung „Pfersee – Göggingen“
- Neuordnung der Stadtbuslinien im Bereich „Haunstetten Süd“, um die bisherige Erschließung zu bündeln und die Anbindung von Haunstetten Zentrum zu stärken
- Prüfung einer zusätzlichen Tangente „Haunstetten – Inningen – Bergheim“
- Verbesserte Anbindung des Sheridan-Geländes

Um die vorgenannten Ziele zu erreichen, wurden Linienvarianten entwickelt, zu Prüffällen verdichtet und diese in iterativen Prüfläufen weiterentwickelt. Hierbei wurden folgende Aspekte betrachtet und in Abhängigkeit des Wirkungsgrades ggf. in der Vorzugsvariante weiterverfolgt:

- Anpassungen der Linienführung im Detail und Verlängerung der L.41 in mehreren Varianten:
 - Aufspaltung der Linie im Westabschnitt und Flügelung mit den Linienästen „Pfersee“ und „Bergstraße – Rosenaustraße“
 - Neukonzeption der L.41 als Kombination aus L.41 und L.42 mit Durchbindung „Königsplatz – Messe – Pfersee“
- Neue Linie zur besseren Anbindung/Erschließung des Innovationsparks und verbesserten Anbindung der Universität in Richtung West in den Varianten:
 - Inninger Str. P+R – Innovationspark – Messe
 - Universität – Innovationspark – Bergstraße (Göggingen)
- Neue Linienführung der Linien L.24 und L.25 zur Neuordnung der Linien in Haunstetten mit der Streckenführung: Klinikum Süd – Haunstetten Nord – Inninger Str. P+R mit den Varianten:
 - Durchbindung von L.24 und L.25 (Haunstetten Süd – Inninger Str. P+R – Haunstetten Nord – Klinikum Süd)
 - L.24 mit Streckenführung „Klinikum Süd – Haunstetten Nord – Inninger Str. P+R“ und L.25 übernimmt Tangentenfunktion durch die neue Streckenführung „Haunstetten Süd – Inninger Str. P+R – Inningen“
 - L.24 mit der Streckenführung „Haunstetten Süd – Haunstetten Nord – Inninger Str. P+R“ und L.25 übernimmt Tangentenfunktion durch die neue Streckenführung „Klinikum Süd – Inninger Str. P+R – Inningen“
- Neue Tangentialverbindung „Inningen – Haunstetten“ durch L.25 (als Variante der Linienneuordnung in Haunstetten)
- Verlängerung der L.35 im Bereich Pfersee zur Anbindung des Sheridan-Geländes
- Erweiterte Anbindung von Bergheim durch Varianten der L.38:
 - Unveränderte Linien und Taktführung
 - Weiterführung in Göggingen über Rathaus bis Bergstraße und Schwabeweg
- Nachrichtlich: Neue Regionalbushaltestelle in Haunstetten „Kreuzung Königsbrunner Str./Brahmstraße“ als Verknüpfung zwischen L.24/L.25 und Regionalbuslinien L.810

Die aufgeführten Linienvarianten im Cluster Süd wurden in mehreren Prüfläufen mithilfe des VISUM-Verkehrsmodells auf ihre Auswirkungen hinsichtlich der Parameter „Veränderungen der ÖPNV-Fahrten“ und „Effizienz“ geprüft. Hierdurch wurden die folgenden Prüffälle verworfen:

- Neue tangentiale Verbindung zwischen der Universität und Göggingen, da sich die Verlängerung der neuen Linie nach Süden als vorteilhafter erwies und hierdurch die Anbindung des Innovationsparks auch aus der Region verbessert wird
- Verlängerung der neuen tangentialen Verbindung L.25 (Haunstetten – Inningen) über Inningen hinaus bis nach Bergheim

- Veränderungen/Verlängerung der L.35 zur verbesserten Erschließung des Sheridan-Geländes
- Direkte Durchbindung Bergheim – Königsplatz zugunsten einer verbesserten Streckenführung und angepasster Fahrzeiten der L.38 mit der Schaffung mehrerer Verknüpfungspunkte
- Querverbindung Pfersee – Inningen
- L38 Bedienung von Leitershofen

Auf Basis der Iterationsschritte für das Cluster Süd wurden zuletzt folgende Maßnahmen, die in Abbildung 64 dargestellt sind, geprüft und als Vorzugsvariante bewertet:

- Rote L41 (T15), welche die L42 ersetzt: Attraktivierung der Querverbindung Pfersee – Göggingen durch Anpassungen der L41 und L42: Königsplatz - Pfersee via Messe und Göggingen
- Schaffung einer Querverbindung „Universität – Pfersee“ durch Umsteigebeziehung der neuen blauen Linie mit der roten L41 an der Haltestelle Messe Süd
- Neue blaue Linie (T30) unter Vorbehalt einer betriebswirtschaftlichen Prüfung aufgrund des geringen prognostizierten Fahrgastpotenziales: ÖPNV-Anbindung des Innovationsparks durch die neue Linie Messe - Inninger Str. P+R
- Grüne L38 (T30): Verbesserte Anbindung Göggingen in Richtung Bergheim und Inningen durch die Erweiterung der L38 im Bereich Göggingen bis zur Bergstraße via Haltestelle „Schwabenweg“
- Gelbe L24 (T15) und türkise L25 (T30): Neuordnung der Stadtbuslinien im Bereich Haunstetten durch Anpassung der Linienführung
- Gelbe L24 (T15): Anpassung der Linienführung: Klinikum Süd - Inninger Str. P+R via Haunstetten Nord
- Türkise L25 (T30): Anpassung der Linienführung: Haunstetten Süd - Inningen im Bereich Haunstetten Süd – Inninger Str. P+R
- Türkise L25 (T60) unter Vorbehalt einer betriebswirtschaftlichen Prüfung aufgrund des geringen prognostizierten Fahrgastpotenziales und des vergleichsweise hohen Aufwands: Tangentialverbindung Haunstetten – Inningen durch Verlängerung der L25 von der Haltestelle „Inninger Str. P+R“ nach Inningen
- Nachrichtlich: Neue Regionalbushaltestelle in Haunstetten „Kreuzung Königsbrunner Str./Brahmsstraße“ als Verknüpfung zwischen L24/L25 und Regionalbuslinien L810

Im Ergebnis der Prüfungen im Cluster Süd wurden keine Kernmaßnahmen zur Umsetzungsempfehlung identifiziert. Insbesondere die Verlängerung der türkisen Linie 25 zur Querverbindung Haunstetten (Inninger Straße P+R) sowie die Erschließung des Innovationsparks anhand der neuen blauen Linie Messe <> Inninger Straße P+R (blaue Linie) weisen anhand der Berechnungen des VISUM-Modells ein (aktuell) sehr geringes Fahrgastpotenzial und somit nur geringe Effekte zur Zielerreichung der Maßnahmen des NVP auf. Eine gutachterliche Empfehlung zur Umsetzung kann nur unter Vorbehalt einer betrieblichen Prüfung im Rahmen konkreter Verkehrsplanungen mit dem Ergebnis eines eher geringen Aufwandes bzw. günstigen Kosten/Nutzen-Rahmen erfolgen. Alle weiteren geprüften Linienverläufe gemäß Abbildung 64 sind Bestandteil der Gesamtbetrachtung des Clusters Süd aber keine vorrangigen Maßnahmenempfehlungen. Bei Umsetzung der Maßnahmen ist zu prüfen, welche weiteren Anpassungen im Netz vorzunehmen sind. Diese Prüfung soll unter Berücksichtigung der Ziele des NVP und unter Verwendung der Erkenntnisse der Clusterbetrachtung erfolgen. Eine erweiterte Bedienung des Sheridan-Geländes, welches im zuletzt durchgeführten Prüffall nicht enthalten ist, wurde in vorherigen Prüffällen über eine Verlängerung der Linie 35 behandelt. Die Effekte dieser Einzelmaßnahme waren gering und haben nicht zwingend eine Weiterverfolgung im Sinne der

Zielerreichung bedingt. Aber auch hier ist eine Umsetzung nach weiterer betrieblicher Prüfung grundsätzlich möglich.

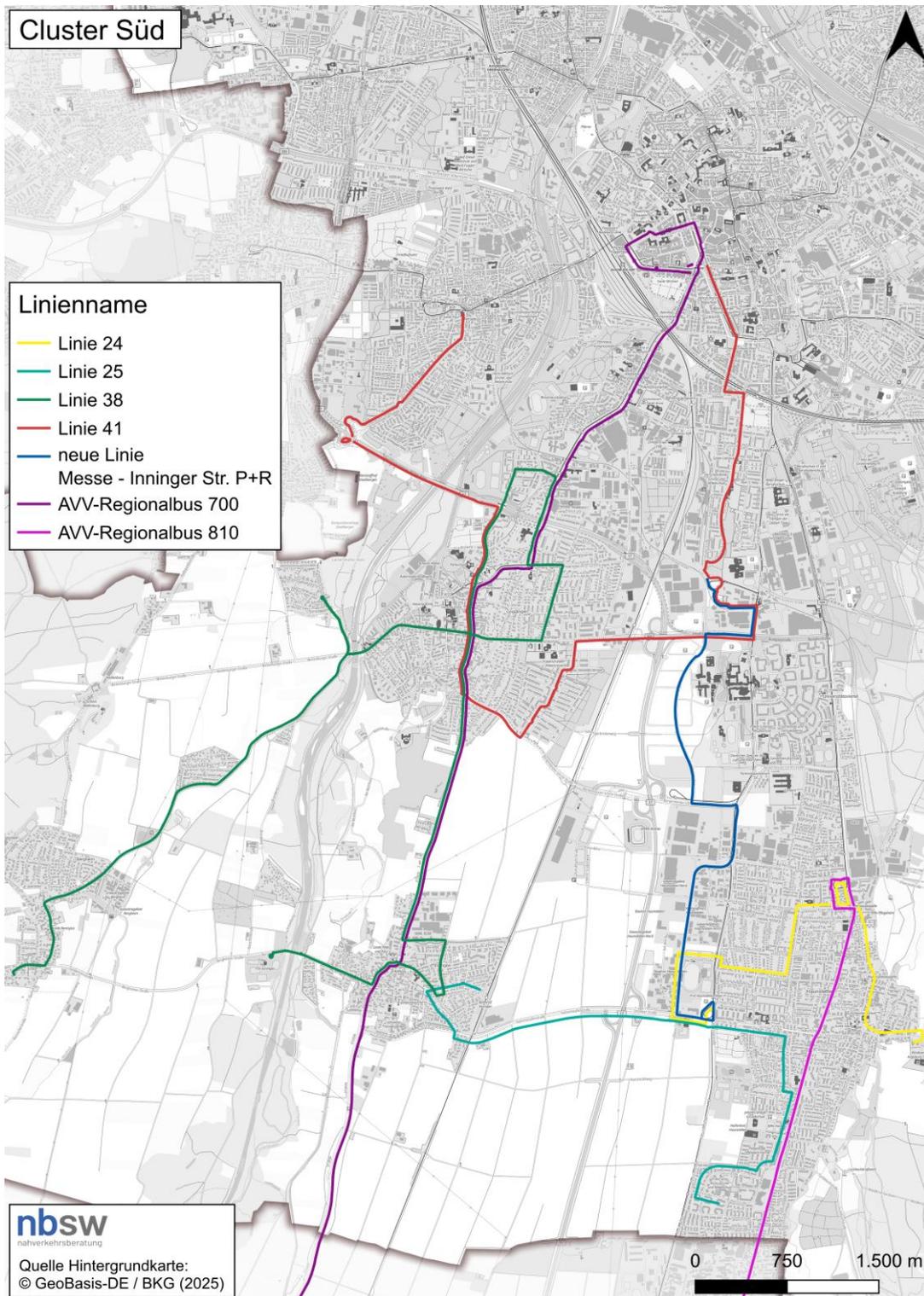


Abbildung 64: Cluster Süd Maßnahmenprüfung

Bei der Auswahl der Prüfvarianten wurde ebenfalls berücksichtigt, ob und inwieweit vorhandene Erschließungslücken geschlossen werden (vgl. Abbildung 65). Im Bereich

Haunstetten wird das Angebot der Stadtbuslinien zudem durch die Straßenbahnlinie 3 im Bestand sowie den Regionalbus L810 im Bestand auf der Landsberger Straße ergänzt. Hier ist ein 15-Minuten-Takt in der HVZ vorgesehen sowie die Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich der Kreuzung Königsbrunner Str./Brahmstr., wodurch eine leicht verbesserte Erschließung des Bereichs Weißdornstraße erzielt werden kann. Das geringe Potenzial an den bestehenden Erschließungslücken im Bereich Mößmannstraße, Mühlstraße/Krautgartenweg und B300/Bergiusstraße rechtfertigt keine Einrichtung einer zusätzlichen Erschließungslinie, so dass keine Verbesserung der Erschließung vorgesehen wird. Die bisher bei Anwendung des „normalen Standards“ (gemäß NVP 2015plus) fehlende Erschließung des Innovationspark könnte bei der Einrichtung der geprüften blauen Linie mit zwei (bereits gebauten) Haltestellen in der Forschungsallee geschlossen werden. Aufgrund des ermittelten geringen Potentials ist vorab eine wirtschaftliche Prüfung durchzuführen. Eine Umsetzung der veränderten Linienführung im Bereich Haunstetten der türkisen Linie 25 kann unabhängig von der Tangentialverbindung Haunstetten – Inningen erfolgen. Bei Einrichtung der Tangentialverbindung können zwar bestehende Erschließungslücken in Inningen nicht geschlossen werden, jedoch wird eine Verbindung Richtung Haunstetten geschaffen. In Inningen selbst wird das ÖPNV-Angebot der Stadtbusse zudem durch die Regionalbuslinie 700 im Bestand ergänzt.

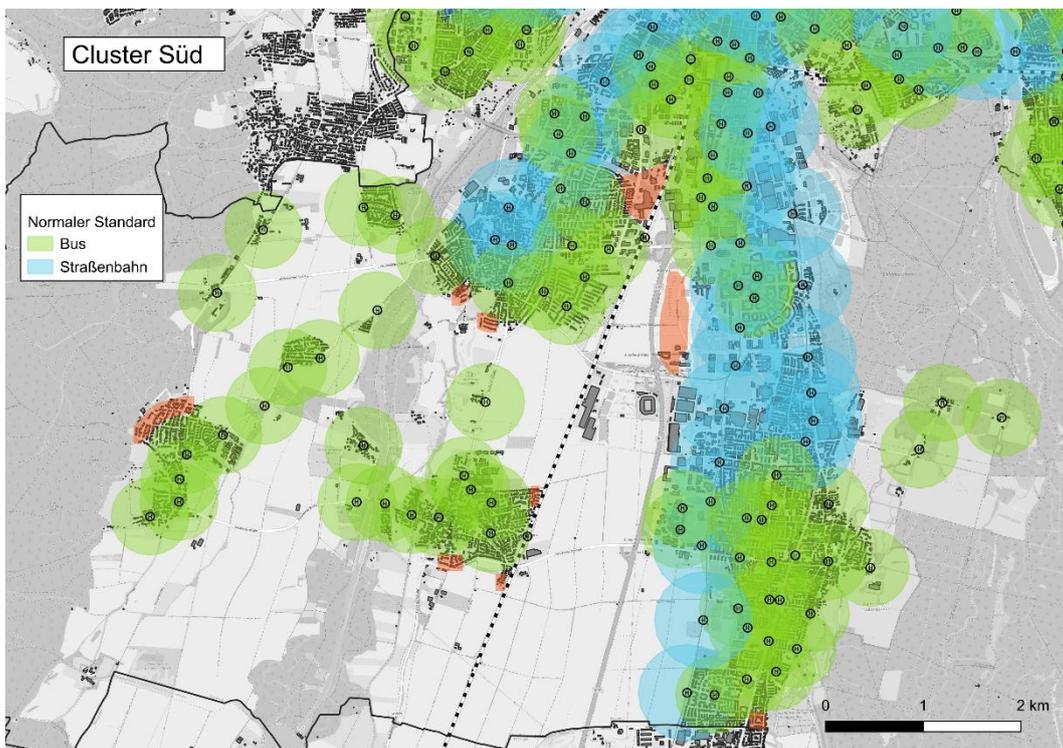


Abbildung 65: Erschließungslücken im Cluster Süd (Bus: 400 m, Straßenbahn: 500 m)

Cluster West

Das Leitziel der Mobilitätswende soll im Cluster West durch Maßnahmen umgesetzt werden, die insbesondere folgenden Sachverhalten dienen, die im Hinblick auf Ihre Effekte zur Zielerreichung zu prüfen sind:

- Verbesserte Anbindung des Uniklinikums und des neu entstehenden Medizin-campus sowohl aus den benachbarten Stadtteilen als auch der Region
- Stärkung und ggf. Beschleunigung der ÖPNV-Verbindung zwischen Uniklinikum und Augsburg Hbf

- Berücksichtigung der geänderten Situation am Hauptbahnhof nach Bau und Inbetriebnahme der Mobilitätsdrehscheibe
- Schaffung von Verknüpfungspunkten zwischen Stadt- und Regionalbus
- Verbesserte Erreichbarkeit und Bahnhofsanbindung für den Bereich Bärenkeller

Um die Verknüpfungsfunktion zwischen Stadt- und Regionalbus sowie Straßenbahn zu stärken, wurde L32 (rot) im Rahmen der Prüffälle modifiziert, sodass eine Streckenführung in Stadtbergen über die Haltestellen „Ulmer Landstraße“ und „Augsburg West P+R“ erfolgt.

Um die vorgenannten Ziele zu erreichen, wurden Linienvarianten entwickelt, zu Prüffällen verdichtet und diese in iterativen Prüfläufen weiterentwickelt. Hierbei wurden folgende Aspekte betrachtet und in Abhängigkeit des Wirkungsgrades ggf. in der Vorzugsvariante weiterverfolgt:

- L500: Geänderte Streckenführung und dichter Takt der Regionalbuslinie L500 (Wertingen – Aystetten – Augsburg) in mehreren Varianten
 - Unveränderte Streckenführung
 - Stichfahrt von der Stenglinstraße zur Haltestelle Uniklinikum und Weiterführung zum Hbf über die Bestandsstrecke: Kriegshaber – Oberhausen – Blaue Kappe – Staatstheater – Hbf (Ost)
 - Stichfahrt von der Stenglinstraße zur Haltestelle Uniklinikum und Weiterführung zum Hbf auf neuer Streckenführung: Bgm-Ackermann-Str.- Rosenau – Hbf (West) – Schießstättenstraße – Hbf (Ost) und Prüfung zur Einrichtung weiterer Haltestellen im Streckenverlauf
- L506 Geänderte Streckenführung und Taktung der Regionalbuslinie L506 (Zusmarshausen – Steppach – Augsburg) in mehreren Varianten
 - Unveränderte Streckenführung
 - Auslassen der Haltestellen in Steppach durch Streckenführung über die B 300
 - Führung über die Haltestelle Medizincampus – Stenglinstraße und Weiterführung zum Hbf über die Bestandsstrecke: Kriegshaber – Oberhausen- Blaue Kappe – Staatstheater – Hbf (Ost)
 - Führung über die Haltestelle Medizincampus – Stenglinstraße und Weiterführung zum Hbf auf neuer Streckenführung: Bgm-Ackermann-Str.- Rosenau – Hbf (West) – Schießstättenstraße – Hbf (Ost) und Prüfung zur Einrichtung weiterer Haltestellen im Streckenverlauf
- Neue Linie Neusäß – Bärenwirt/DRvS (bis 2022: GVG-Linie 27) mit einer Anbindung des Gebietes „südlicher Bärenkeller“ an Neusäß Bf als Ergänzung zur L21 mit einer Anbindung des Gebietes „nördlicher Bärenkeller an Oberhausen Bf“ in mehreren Varianten
 - Führung einer oder beider Linien über die Haltestelle „Gaswerk“
 - Verlängerung L21 bis Königplatz
 - Tausch der Linienenden zwischen beiden Linien

Die aufgeführten Linienvarianten im Cluster West wurden in mehreren Prüfläufen mithilfe des VISUM-Verkehrsmodells auf ihre Auswirkungen hinsichtlich der Parameter „Veränderungen der ÖPNV-Fahrten“ und „Effizienz“ geprüft. Hierdurch wurden die folgenden Prüffälle verworfen:

- L500 und L506: Beibehaltung der Streckenführung gem. Bestandslinienführung über: Kriegshaber – Oberhausen- Blaue Kappe – Staatstheater – Hbf (Ost)
- L500 und L506: Bei der bevorzugten Streckenführung: Die Einrichtung einer weiteren zusätzlichen Haltestelle im Bereich Bürgermeister-Ackermann-Straße/Rosenaustraße im nördlichen Abschnitt der Rosenaustraße
- Neue Linie Neusäß – Augsburg Bärenwirt/DRvS: Streckenführung über die

Haltestelle „Gaswerk“

- L21: Verlängerung bis Augsburg Königsplatz (als umsteigefreie Direktverbindung zwischen Bärenkeller und Innenstadt)
- L21 / Neue Linie Neusäß – Augsburg Bärenwirt/DRvS: Tausch der Linienendpunkte

Im Ergebnis der Prüfungen im Cluster West werden folgende Kernmaßnahmen empfohlen (siehe Abbildung 66):

- Rote L32: Streckenführung ab Uniklinik über Augsburg West P+R (nicht mehr über die Kriegshaberstraße)
- Grüne L500 (T30) und blaue L506 (T60): Veränderte Streckenführung über die Haltestelle „Uniklinik BKH“ und weiter auf geänderter Streckenführung über Stenglinstraße zum Hbf: Bgm-Ackermann-Str.- Rosenau – Hbf (West) – Schießstättenstraße – Hbf (Ost). Die Bewertung einzelner Bedarfsfahrten auf alternativem Linienweg setzt eine planerische Überprüfung voraus und kann in die Linienwege integriert werden.
- Grüne L500: Stichfahrt zwischen Stenglinstraße und Uniklinikum
- Blaue L506: Führung über Augsburg West P+R – Haltestelle Medizincampus - Stenglinstraße
- Grüne L500 und blaue L506: Einrichtung neuer Haltestellen im Verlauf der geänderten Streckenführung über Bürgermeister-Ackermann-Straße:
 - Schlettererstraße (im nördlichen Abschnitt der Rosenaustraße Höhe Schlettererstraße) mit hoher Priorität
 - Hbf (West) mit höchster Priorität
 - Schießstättenstraße (in der Rosenaustraße Höhe Schießstättenstraße) mit nachgelagerter Priorität
- Verbesserte Anbindung des Hauptbahnhofes durch den Regionalverkehr mit den Linien L500 (grün) und L506 (blau) sowohl auf der West- als auch Ostseite. Die Bedienung des Hauptbahnhofes auf der westlichen Seite durch die Regionalbusse ist in dem Zusammenhang essenziell und die Schaffung einer Haltestelle in der Rosenaustraße in der Nähe zum Ausgang West des Hauptbahnhofes Voraussetzung.

Weiterhin wurden im Cluster West (Bärenkeller) folgende Linienverläufe geprüft, die bei der Umsetzung der Kernmaßnahmen ebenso auf ihre Umsetzbarkeit hin zu prüfen sind:

- Orange L21 (T15): Anpassung des Linienweges ab Josefinum nach Oberhausen Bf
- Einführung einer neuen gelben Linie Neusäß – Augsburg Bärenkeller/DRvS (T60) im Linienverlauf der ehemaligen GVG-Linie ohne Führung über die Haltestelle Gaswerk
- Verknüpfung der Regional- und Stadtbuslinien im Bereich Bärenkeller an der Haltestelle Auerstraße

Alle weiteren geprüften neuen oder geänderten Linienverläufe außerhalb der Kernmaßnahmen gemäß Abbildung 66 sind Bestandteil der Gesamtbetrachtung des Clusters West aber keine vorrangige Maßnahmenempfehlung. Bei der Umsetzung der Kernmaßnahmen ist zu prüfen, welche weiteren Anpassungen im Netz vorzunehmen sind. Diese Prüfung soll unter Berücksichtigung der Ziele des NVP und unter Verwendung der Erkenntnisse der Clusterbetrachtung erfolgen.

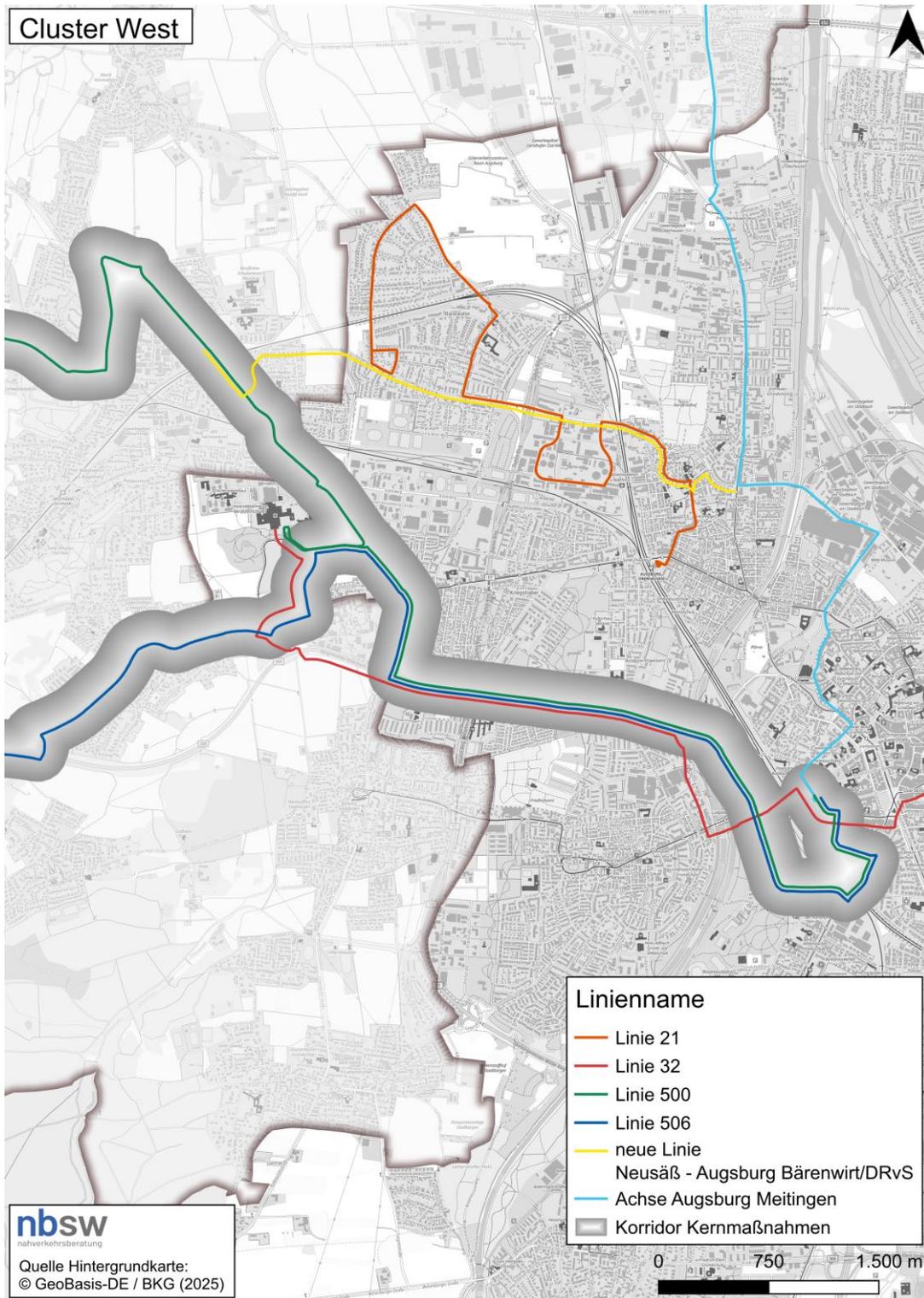


Abbildung 66: Cluster West Maßnahmenprüfung mit empfohlenen Kernmaßnahmen

Die Haltestellenerschließung in der Stadt Augsburg im Ist-Zustand besteht mit vereinzelt Lücken. Im Cluster West sind das im Ist-Zustand insgesamt sieben Bereiche. Bei der Auswahl der Prüfvarianten wurde ebenfalls berücksichtigt, ob und inwieweit vorhandene Erschließungslücken geschlossen werden (vgl. Abbildung 67). Die Schloßgartenstraße und Tagklinik Augsburg sind weitgehend erschlossen über die Haltestellen „Neusäß Mitte“ und „Neusäß Westheimer Str.“; die Bedienung erfolgt durch mehrere Regionalbusse. Das KV-Terminal am Güterverkehrszentrum enthält keine verbesserte Erschließung, allerdings eine verbesserte Bedienung durch die neuen sehr starken Achsen im Cluster West. Das

Klärwerk, Fischerholz und Everllence werden in der Maßnahmenentwicklung des Cluster Ost berücksichtigt. Für den Wittelsbacher Park wird eine Empfehlung zur Einrichtung einer neuen Haltestelle „Schießstättenstraße“ und die Bedienung durch den Regionalbus ausgesprochen.

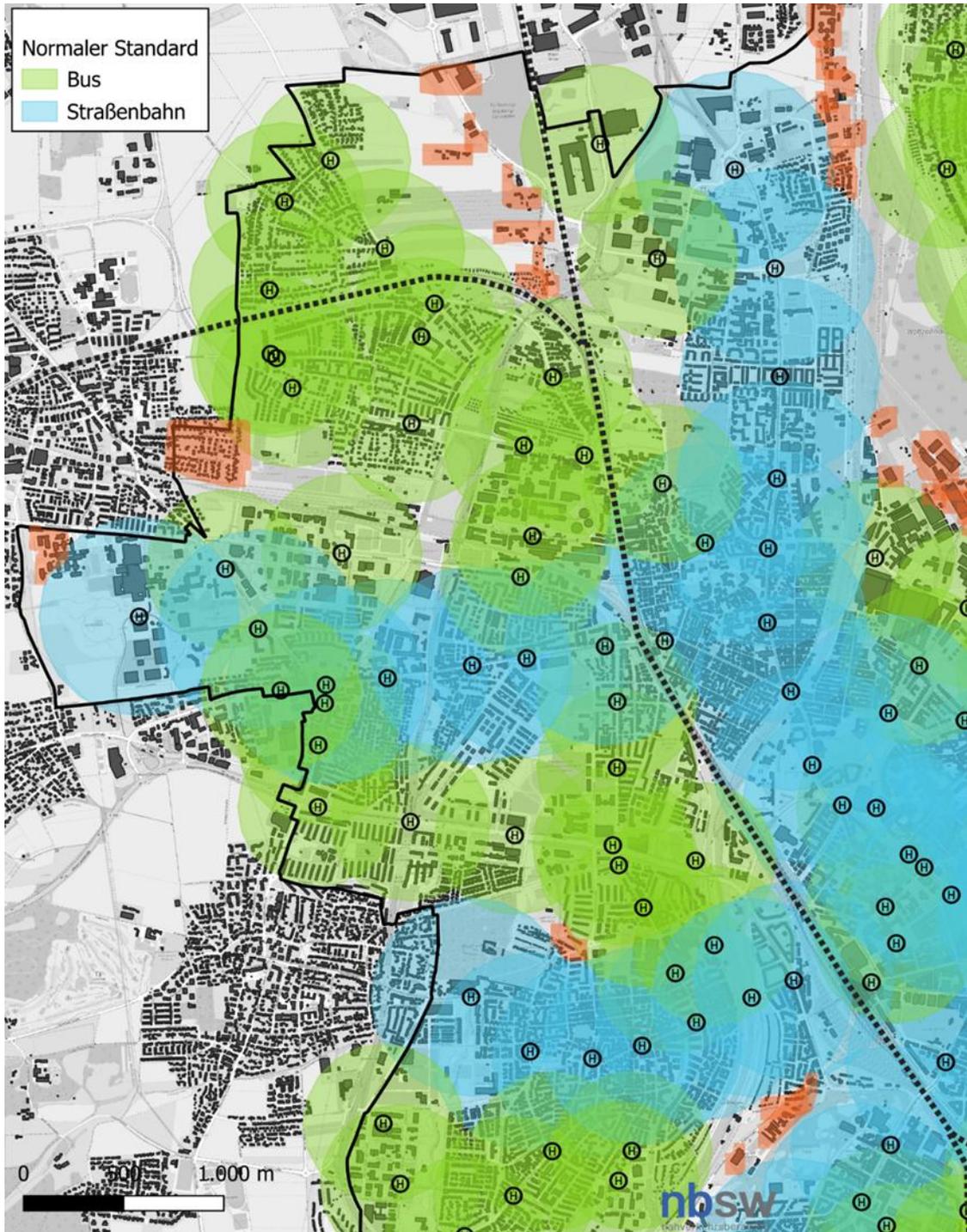


Abbildung 67: Erschließungslücken im Cluster West (Bus: 400 m, Straßenbahn: 500 m)

10.2.3 Flexible Bedienformen im Stadtverkehr

Das Angebot des Linien-ÖPNV soll räumlich und zeitlich im Freizeitverkehr und zu Schwachverkehrszeiten im gesamten bewohnten Stadtgebiet Augsburgs weiterhin durch ein On-Demand-Angebot ergänzt werden. Diese Funktion kann durch das swaxi erfüllt werden (siehe Kapitel 3.6.2). Die weitere Umsetzung und Entwicklung des swaxi als flexible Bedienform im Stadtverkehr, insbesondere die Festlegung der Bedienzeiten, befindet sich im ersten Halbjahr 2025 noch in der Abstimmung.

10.3 Maßnahmen für die Landkreise

Die Maßnahmen des Nahverkehrsplanes dienen dazu, die Leitziele der Mobilitätswende zu erreichen. Im vorliegenden Kapitel wird die Methodik der Maßnahmenentwicklung und -bewertung beschrieben und die Maßnahmen für den Linien-ÖPNV je Aufgabenträger geschildert und kartographisch dargestellt.

Die Maßnahmen für den On-Demand-Verkehr werden im letzten Unterkapitel in einer aufgabenträgerübergreifenden Gesamtplanung vorgestellt. Die Maßnahmen zur Straßenbahn sowie für den Abend- und Nachtverkehr sind in nachfolgenden Kapiteln gesamthaft für Stadt- und Landkreise aufgeführt.

10.3.1 Methodisches Vorgehen

Das Leitziel der Mobilitätswende im AVV soll erreicht werden durch die Umsetzung der folgenden Leitziele:

- Leitziel A: Eine möglichst hohe Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV durch einen gezielten Ausbau des ÖPNV auf starken Achsen
- Leitziel B: Die Herstellung einer flächendeckenden Mindestversorgung mit ÖPNV-Angeboten durch die Schließung von Lücken
- Leitziel C: Eine Verbesserung der Möglichkeiten zur intermodalen Verknüpfung des ÖPNV, um dessen Erreichbarkeit zu erhöhen (Verbesserung der Erschließungswirkung)

Die Leitziele für die Mobilität im AVV bilden das Grundgerüst für das methodische Vorgehen bei der Entwicklung und Priorisierung von Maßnahmen in den Landkreisen. Hierfür wurden für jeden Landkreis Untersuchungskorridore anhand der Lage zentraler Orte, Einwohnerdichte und Pendlerverflechtungen die folgenden Prüfkriterien als Leitplanken für die planerische Festlegung von Linien und Linienvarianten herangezogen werden:

- Verbesserung der Erreichbarkeit zentraler Orte
- Verbesserung der Erschließung
- Verknüpfungswirkung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln
- Verbesserung des Reisezeitverhältnisses ÖPNV-MIV

In einem iterativen Planungsprozess wurden korridorbezogen und in regelmäßigen Arbeitssitzungen von Gutachter*innen und Fachplaner*innen des AVV verschiedene Linienvarianten entwickelt, um diese Leitziele durch Varianten bestehender Linien oder die Einführung neuer Linien (-abschnitte) zu erfüllen (vgl. Abbildung 68).

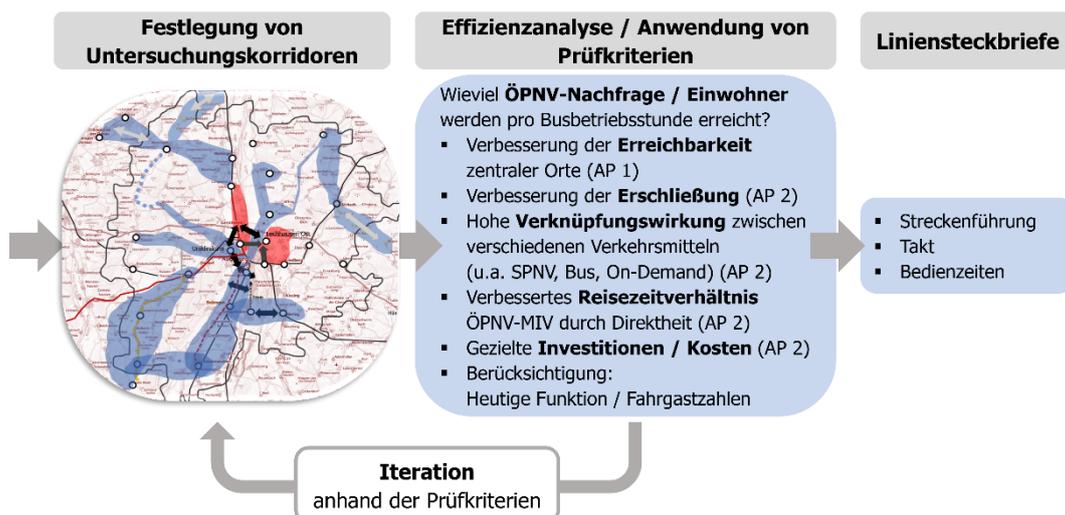


Abbildung 68: Achsenkonzept im Regionalbus AVV – Prüfkriterien

Anhand der Prüfkriterien konnten die planerischen Vorüberlegungen zu konkreten Streckenführungen verdichtet werden. Durch die Definition von Bedienzeiten und Taktfrequenz wurden konkrete Linienvarianten gebildet.

Im Unterschied zum Stadtgebiet Augsburg besitzt das VISUM-Verkehrsmodell in den Landkreisen eine nur eingeschränkte Aussagekraft, die auch durch entsprechende Kalibrierungen nicht hinreichend gesteigert werden konnte. Aus diesem Grund verwendet der Nahverkehrsplan für die Festlegung der ÖPNV-Achsen in den Landkreisen den Effizienzansatz.

Der aktuelle Marktanteil des ÖPNV in den Landkreisen des AVV beträgt im Jahr 2019 4,2% und reduziert sich bei einer Betrachtung der wahlfreien Kund*innen (=Fahrgäste außerhalb des Schüler- und Ausbildungsverkehrs) auf 2,7 % (vgl. Tabelle 38).

Tabelle 38: Modal Split Abschätzung

Modal Split Abschätzung	Stadt Augsburg	AVV-Landkreise
Einwohner 2019	296.582	408.837
Beförderungsfälle 2019 im AVV	63,1 Mio.	19,6 Mio.
davon Ausbildung („Schüler“)	18,9 Mio.	6,9 Mio.
ÖPNV-Fahrten pro EW und Jahr	213	48
ÖPNV-Anteil insgesamt	18,8%	4,2%
davon Ausbildung („Schüler“)	5,6%	1,5%
ÖPNV ohne „Schüler“	13,2%	2,7%

Quelle: Geschäftsberichte des AVV und der swa, Zahlen für das Berichtsjahr 2019; MID2027; Bundesdurchschnitt 2017 gem. VDV 138 Ft/Ew und Jahr.

Hieraus folgt, dass in den Landkreisen des AVV pro 1.000 Einwohner*innen täglich ca. 5,0 Fahrten von Nicht-Schüler*innen mit dem Linien-ÖPNV zurückgelegt werden. Mit einem ÖPNV-Linienangebot, das an 16 Stunden je Tag im 60-Minuten-Takt vorgehalten wird, sind daher als mittlere Besetzung 4,3 Fahrgäste insgesamt zu erwarten (2,8 Fahrgäste außerhalb des Schüler- und Ausbildungsverkehrs; vgl. Tabelle 39).

Tabelle 39: Anzahl von Wegen und daraus abgeleitete Besetzung des Fahrzeuges

	Stadt A	LK AVV
Wege pro Ew. und Tag (MiD 2017 ohne rbW)	2,9	2,9
Wege pro 1.000 Ew. am Tag	2.900	2.900
davon per ÖPNV	545	123
davon Ausbildung („Schüler“)	163	43
davon Sonstige	382	80
Mittl. Wegedauer im ÖPNV (MiD 2017)	0,50 h	0,56 h
Betriebsstunden pro Tag	20 h	16 h
ÖPNV-Fahrten pro Stunde und 1.000 Ew.	27,3	7,7
ohne Ausbildung („Schüler“)	19,1	5,0
Mittlere Besetzung des Fahrzeuges (P)	13,6	4,3
ohne „Schüler“	9,6	2,8

Die mittlere Besetzung eines Fahrzeuges über den Tag ist jedoch nicht gleichverteilt. Sie folgt einerseits dem Tagesgang und weist untertags sowohl Spitzennachfragen auf, die den mittleren Wert übersteigen, ist jedoch ebenso von Nachfragetälern zu Schwachverkehrszeiten geprägt. Bei einem Wert von 2,8 Fahrgästen des Nicht-Schülerverkehrs sind dementsprechend Streckenabschnitte und Bedienzeiten zu erwarten, in denen Linien-ÖPNV-Fahrzeuge ohne Fahrgäste unterwegs sind und der Fahrzeugeinsatz somit ineffizient wird.

Eine höhere Effizienz des ÖPNV-Angebotes kann erreicht werden, in dem Linienverläufe so gewählt werden, dass sie eine höhere Anzahl an Einwohner*innen innerhalb einer Bus-Betriebsstunde für den ÖPNV erschließen können (siehe Abbildung 69).

Es ergeben sich folgende Erwartungswerte außerhalb des Schülerverkehrs für die mittlere **Besetzung** von Omnibussen:

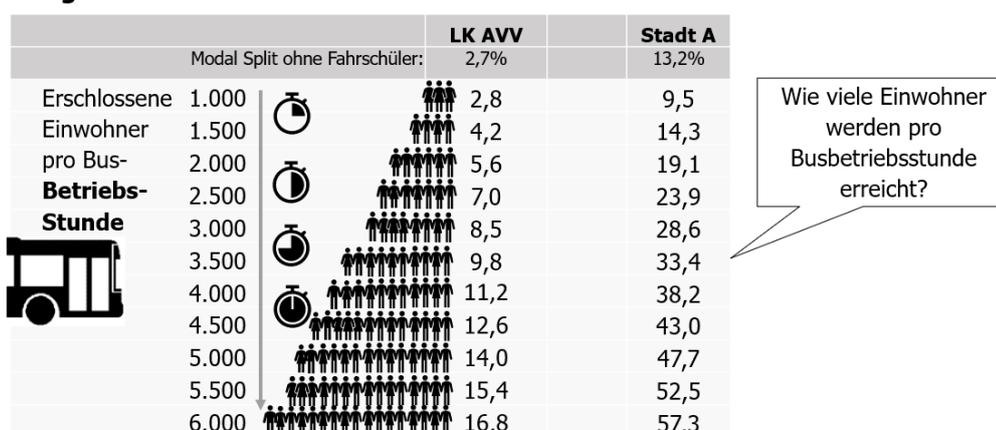


Abbildung 69: Erwartungswerte für die mittlere Besetzung der Fahrzeuge

Der Effizienzansatz ist die in den Landkreisen des AVV-Gebietes angewendete Methode, um die konkrete Streckenführung innerhalb der Untersuchungskorridore für das Haupt-

und Stammnetz festzulegen und damit die Umsetzung eines hierarchischen Liniennetzes im gesamten AVV-Gebiet zu ermöglichen:

- Sehr starke Achsen und starke Achsen bilden das Hauptnetz/Stammnetz mit regional bedeutsame ÖPNV-Linien als Rückgrat des ÖPNV
- Schülerverkehr sowie Abend- und Nachtlinien ergänzen das Linien-ÖPNV-Angebot durch zielgruppenspezifische Linien-ÖPNV-Angebote
- On-Demand-Angebote ergänzen die Linien-ÖPNV-Angebote zu einer flächendeckenden Mobilitätsalternative

Abbildung 70 stellt das Zielnetz des Regionalbusverkehrs im AVV-Gebiet dar.

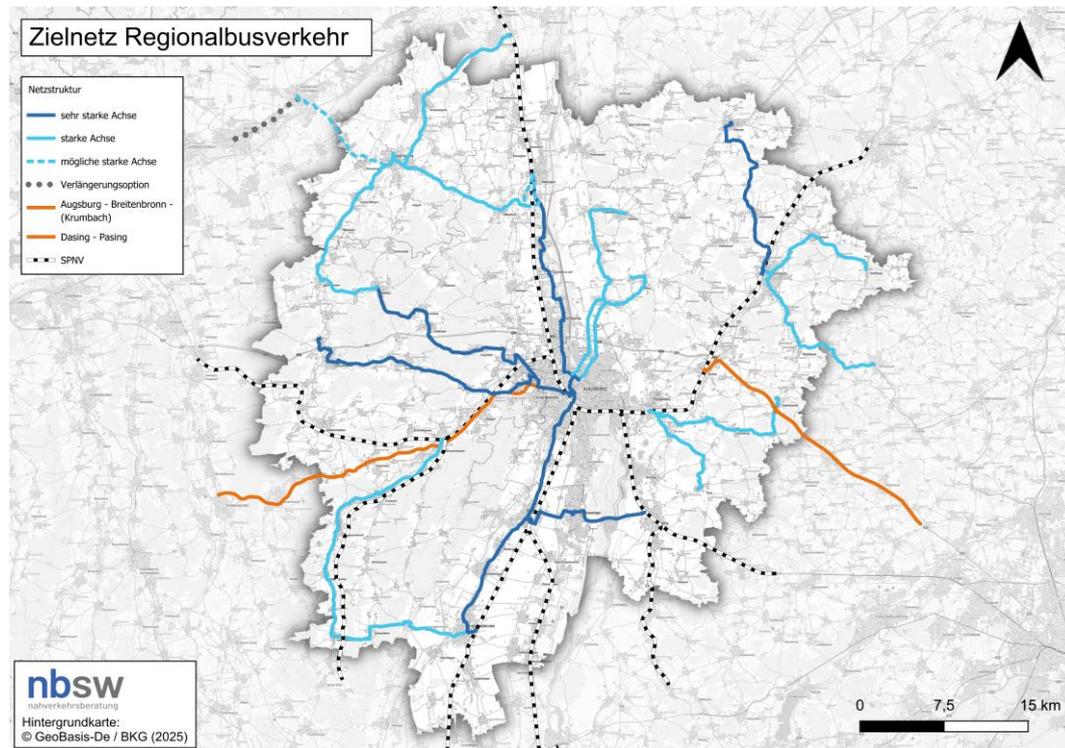


Abbildung 70: Achsenkonzept im Regionalbus AVV – Zielnetz

Durch die iterative Verdichtung bzw. Konkretisierung der Prüfkriterien sowie des Effizienzansatzes wurde in mehreren Prüfläufen und in Abstimmung mit den Planern des AVV sowie den jeweiligen Aufgabenträgern die jeweils am besten bewertete(n) Variante(n) weiterentwickelt, sodass am Ende des Prozesses eine der Varianten die Maßnahmenempfehlungen mit einer konkreten Streckenführung, der Festlegung des Taktes und der Bedienzeiten darstellt. Die Umsetzung des Achsenkonzeptes erfolgt stufenweise in Abhängigkeit der Laufzeit der Verkehrsverträge im AVV-Regionalbus.

Die Maßnahmenempfehlungen werden im Folgenden für die jeweiligen Aufgabenträger vorgestellt.

10.3.2 Linien-ÖPNV im Regionalverkehr

Der Linien-ÖPNV in den Landkreisen des AVV-Gebietes wird durch die stufenweise Umsetzung des Achsenkonzeptes zu einem hierarchischen Liniennetz weiterentwickelt. Dies führt im Verkehrsgebiet jedes Aufgabenträgers zu den in diesem Kapitel dargestellten Maßnahmen. Eine kartographische Darstellung der maßnahmenbezogenen Streckenverläufe incl. Haltestellen befindet sich im Anlage 11. Die in Anlage 12 einsehbaren Liniensteckbriefe stellen das heutige und das zukünftige Verkehrsangebot kriteriengeleitet

gegenüber. Bei der Angabe der erschlossenen Einwohner*innen handelt es sich um eine ungefähre Angabe.

Maßnahmen für den Landkreis Augsburg

Das Zielnetz des Linien-ÖPNV im Landkreis Augsburg umfasst die folgenden Achsen (vgl. Abbildung 71):

- „Augsburg – Neusäß – Aystetten – Welden“ (sehr starke Achse)
- „Augsburg – Zusmarshausen – Wollbach“ (sehr starke Achse)
- „Augsburg – Meitingen“ (sehr starke Achse)
- „Augsburg – Schwabmünchen“ (sehr starke Achse)
- „Bobingen- Königsbrunn – St. Afra“ (sehr starke Achse, teilweise im Landkreis Aichach-Friedberg)
- „Gessertshausen – Fischach – Schwabmünchen“ (starke Achse, die bei Inbetriebnahme der „Staudenbahn“ an das SPNV-Angebot angepasst wird)

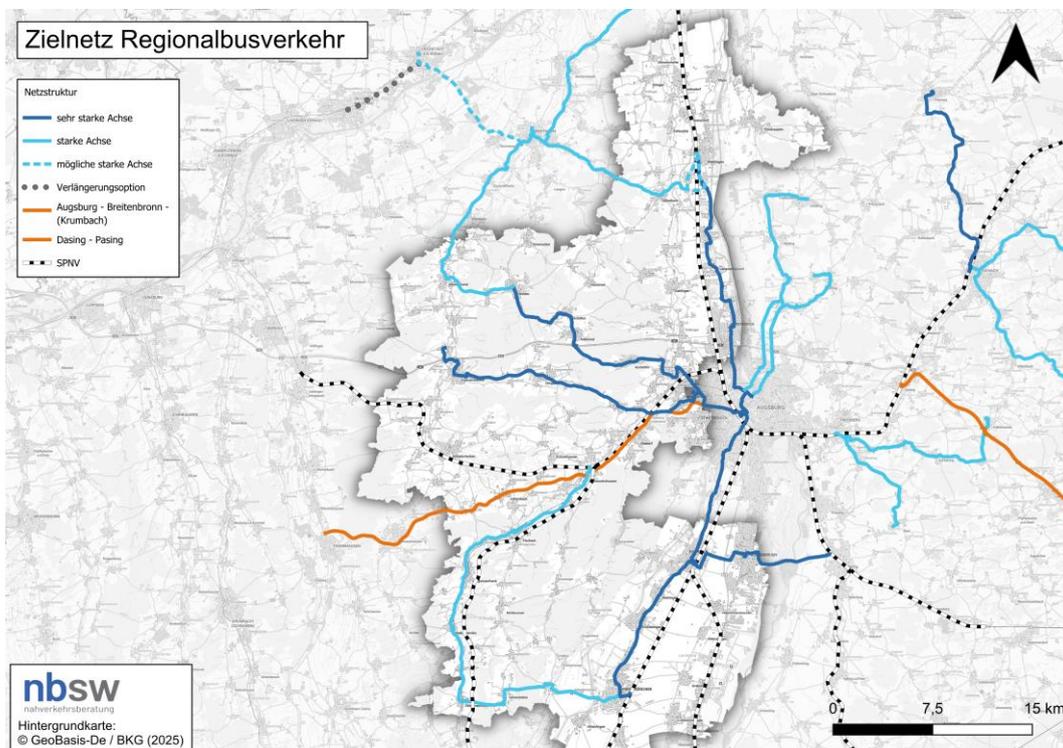


Abbildung 71: Achsenkonzept im Landkreis Augsburg – Zielnetz

Die Achse „Augsburg – Neusäß – Aystetten – Welden“ benötigt eine Fahrzeit von 45 Minuten und erschließt dabei ca. 22.900 Einwohner*innen (ohne Stadt Augsburg). Sie erfüllt damit die Voraussetzungen einer sehr starken Achse, wird über Welden hinaus bis Wertingen (Landkreis Dillingen a.d.Donau) als starke Achse fortgeführt und im Abschnitt zwischen Aystetten (West) – Neusäß Mitte – Augsburg zu einem 30.-min.-Takt verdichtet. Innerhalb der Stadt Augsburg ist für diese Linie eine geänderte, beschleunigte Streckenführung über Uniklinikum – Bürgermeister-Ackermann-Straße – Augsburg Hbf (West) bis Augsburg Hbf (Ost) vorgesehen (vgl. Maßnahmen der Stadt Augsburg Cluster West) mit teils neu einzurichtenden Haltestellen.

Die Achse „Augsburg – Zusmarshausen – Wollbach“ benötigt 44 Minuten Fahrzeit und erschließt 12.200 Einwohner*innen pro Busstunde (6.000 pro Busumlauf, ohne

Augsburg). Sie erfüllt damit die Voraussetzungen einer sehr starken Achse. Innerhalb der Stadt Augsburg ist für diese Linie eine geänderte, beschleunigte Streckenführung über Augsburg West (P+R) - Uniklinikum – Bürgermeister-Ackermann-Straße – Augsburg Hbf (West) bis Augsburg Hbf (Ost) vorgesehen (vgl. Maßnahmen der Stadt Augsburg Cluster West) mit teils neu einzurichtenden Haltestellen.

Die Achse „Augsburg – Meitingen“ benötigt 34 Minuten Fahrzeit und erschließt 8.500 Einwohner*innen pro Busstunde. Sie erfüllt damit die Voraussetzungen einer sehr starken Achse, um dabei die Orte und Ortsteile ohne direkten SPNV-Zugang zu erschließen.

Die Achse „Augsburg – Schwabmünchen“ benötigt 54 Minuten Fahrzeit und erschließt 4.300 Einwohner*innen. Sie erfüllt damit die Voraussetzungen einer sehr starken Achse, um dabei die Orte und Ortsteile ohne direkten SPNV-Zugang zu erschließen.

Die Achse „Bobingen – Königsbrunn – Sankt Afra“ verbindet die SPNV-Halte Bobingen (im Landkreis Augsburg) mit dem SPNV-Halt St. Afra (im Landkreis Aichach-Friedberg). Bei einer Fahrzeit von 29 Minuten können direkt 13.800 Einwohner*innen erschlossen werden. Sie erfüllt damit die Voraussetzungen einer sehr starken Achse und wird ggf. zusätzliches Potential durch ihre Funktion als neue Tangentiallinie mit attraktiven SPNV-Anschlüssen an beiden Linienenden erschließen können.

Die Achse „Gessertshausen – Fischach – Schwabmünchen“ benötigt 60 Minuten Fahrzeit und kann 10.200 Einwohner*innen je Busstunde erschließen. Sie erfüllt damit die Voraussetzungen einer starken Achse und wird nach Inbetriebnahme des SPNV auf der Staudenbahn auf das neue SPNV-Konzept abgestimmt.

Die Achse „Wertingen – Meitingen“ wird aufgrund der überwiegenden Funktion einer verbesserten Anbindung von Wertingen dem Landkreis Dillingen a.d.Donau zugeordnet.

Maßnahmen für den Landkreis Aichach-Friedberg

Das Zielnetz des Linien-ÖPNV im Landkreis Aichach-Friedberg umfasst die folgenden Achsen (vgl. Abbildung 72):

- „Bobingen- Königsbrunn – St. Afra“ (sehr starke Achse, teilweise im Landkreis Augsburg, für Beschreibung siehe Landkreis Augsburg)
- „Augsburg – Mühlhausen – Affing“ (starke Achse)
- „Augsburg – Mühlhausen – Aindling“ (starke Achse)
- „Aichach – Pöttmes“ (sehr starke Achse)
- „Aichach – Altomünster“ (starke Achse; teilweise im Landkreis Dachau)
- „Aichach – Schiltberg“ (starke Achse)
- „Friedberg – Freienried – Adelzhausen“ (starke Achse)
- „Friedberg – Ried“ (starke Achse)

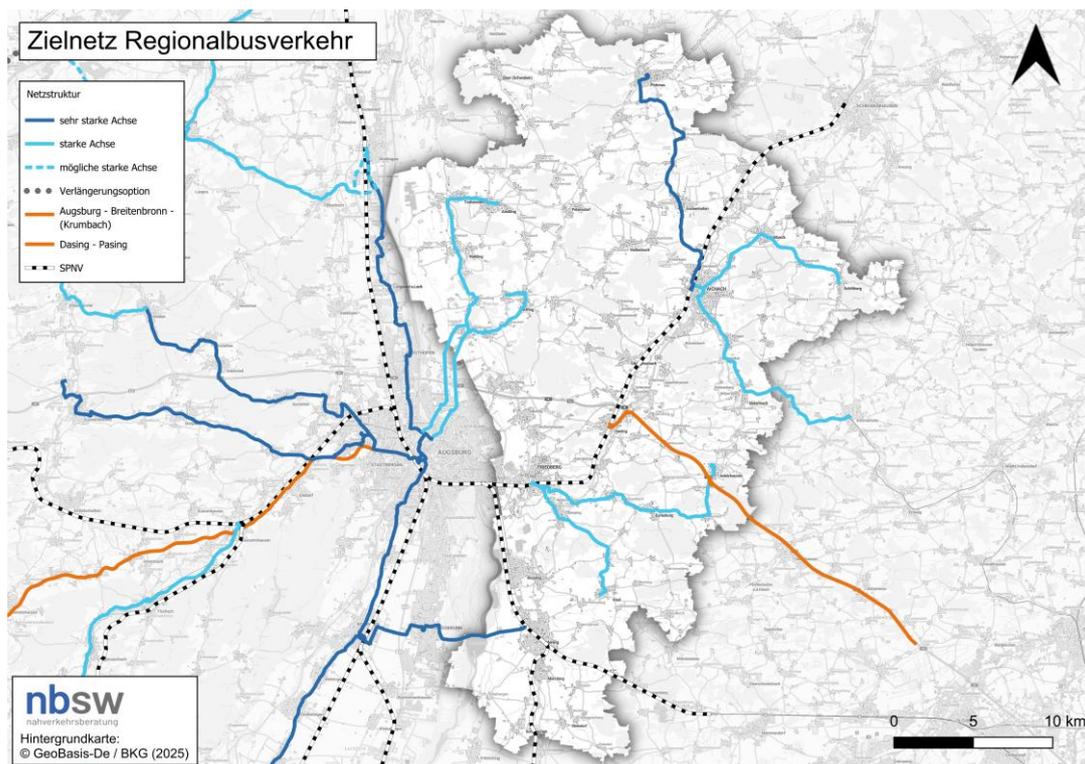


Abbildung 72: Achsenkonzept im Landkreis Aichach-Friedberg – Zielnetz

Die Achse „Augsburg – Mühlhausen – Aindling“ benötigt 37 Minuten Fahrzeit, die Achse „Augsburg – Mühlhausen – Affing“ benötigt 32 Minuten Fahrzeit. Insgesamt werden auf beiden Linien 6.000 Einwohner*innen je Busstunde (ohne Stadt Augsburg) erschlossen. Die beiden Linien erfüllen daher jeweils die Voraussetzungen für starke Achsen und werden von Mühlhausen nach Augsburg auf gleicher Streckenführung zeitlich überlagernd geführt, so dass sich auf dem parallel geführten Abschnitt eine Taktverdichtung zum 30-min.-Takt ergibt. Die innerhalb des Stadtgebietes Augsburg gegenwärtig gesplittete Streckenführung wird im Zielnetz zugunsten einer einheitlichen Führung aller Kurse über das Everllence-Gelände aufgegeben. Hierdurch wird ein Beitrag zur Entlastung der verkehrreichen Situation in Lechhausen geleistet und die Erreichbarkeit der Arbeitsplatzschwerpunkte im Everllence-Gebiet verbessert; durch die Verknüpfung der starken Achse an der Haltestelle Hammerschmiede P+R mit den Stadtbuslinien sowie der neuen Tangentiallinie Gersthofen – Textilmuseum werden auch die östliche Innenstadt von Augsburg sowie die dortigen Arbeitsplatzschwerpunkte leichter mit dem ÖPNV erreichbar.

Die Achse „Aichach – Pöttmes“ benötigt 27 Minuten Fahrzeit und erschließt 8.800 Einwohner*innen. Sie erfüllt damit die Voraussetzung einer sehr starken Busachse. Über diese Busachse wird Pöttmes schnell und im dichten Takt mit der Kreisstadt verbunden und zusätzlich eine attraktive Umsteigeverbindung nach Augsburg geschaffen, die hinsichtlich Fahrzeit und Taktangebot gegenüber der gegenwärtigen Direktverbindung zwischen Pöttmes und Augsburg Vorteile aufweist.

Die Achse „Aichach – Altomünster“ verbindet den SPNV-Halt Aichach-Bahnhof mit der Endstation der S-Bahn-München in Altomünster (Landkreis Dachau). Bei einer Fahrzeit von 25 Minuten können direkt 6.700 Einwohner*innen im Landkreis Aichach-Friedberg sowie zusätzlich 3.300 Einwohner*innen in Altomünster (Landkreis Dachau) erschlossen werden. Sie erfüllt damit die Voraussetzungen einer starken Achse und wird ggf. zusätzliches Potential durch ihre verkehrsverbundübergreifende Funktion als attraktive Verbindung zweier SPNV-Strecken und als S-Bahn-Zubringer zur S-Bahn erschließen können.

Die Achse „Aichach – Schiltberg“ benötigt 22 Minuten Fahrzeit und erschließt 3.100 Einwohner*innen. Sie erfüllt damit (knapp) die Voraussetzungen einer starken Achse, insbesondere spricht die Umlaufeffizienz für die Führung über Kühbach hinaus bis Schiltberg.

Die Achse „Friedberg – Freienried – Adelzhausen“ benötigt 26 Minuten Fahrzeit und erschließt knapp 9.000 Einwohner*innen. Sie erfüllt damit die Voraussetzungen einer starken Achse.

Die Achse „Friedberg – Ried“ benötigt 20 Minuten Fahrzeit und erschließt 4.100 Einwohner*innen. Sie erfüllt damit die Voraussetzungen einer starken Achse.

Maßnahmen für den Landkreis Dillingen a.d.Donau

Der Landkreis Dillingen a.d.Donau ist Gründungsgesellschafter der AVV GmbH, gleichwohl ist das Gebiet des Landkreises bis in die Gegenwart in zwei Verkehrsgebiete unterteilt. Während das Verkehrsgebiet des sog. „Altlandkreises Wertingen“ mit seinen starken (Pendler-)Verflechtungen zum Oberzentrum Augsburg dem AVV-Gebiet angehört und planerisch sowie tariflich seit 1991 vollständig in den AVV integriert ist, werden die knapp 76 % der Kreisfläche des sog. „Altlandkreises Dillingen“ mittels Verkehrsvertrag durch die Schwabenbus GmbH bedient und liegen tariflich und planerisch außerhalb des AVV-Gebietes.

Der vorliegende Nahverkehrsplan, die planerischen Überlegungen wie auch das Zielnetz beschränken sich auf die Gebietsteile des Landkreises Dillingen a.d.Donau, die dem AVV-Tarifverbund zugerechnet werden können. Die sind folgende Gemeinden:

- Binswangen,
- Buttenwiesen,
- Laugna,
- Villenbach,
- Wertingen,
- Zusamaltheim.

Das Zielnetz des Linien-ÖPNV im Landkreis Dillingen a.d.Donau umfasst die folgenden Achsen (vgl. Abbildung 73):

- „Wertingen – Buttenwiesen – Mertingen“ (starke Achse)
- „Wertingen – Meitingen“ (starke Achse)
- „Wertingen – Höchstädt (– Dillingen)“ (als potenzielle Verlängerung der starken Achse „Wertingen – Meitingen“, grenzüberschreitender Verkehr, daher unter Vorbehalt des Beitrittes des Landkreises Dillingen a.d.Donau zum AVV)
- „Welden – Wertingen“ (starke Achse, teilweise im Landkreis Augsburg)

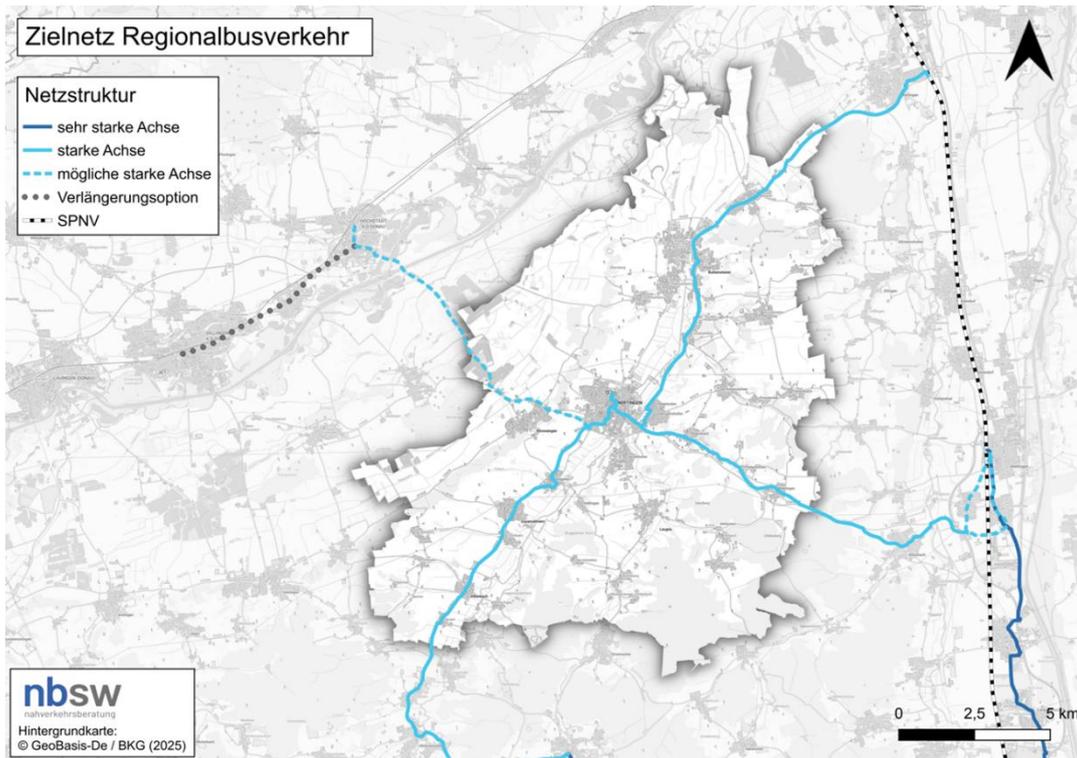


Abbildung 73: Achsenkonzept im Landkreis Dillingen a.d.Donau (Altlandkreis Wertingen) – Zielnetz

Die Achse „Wertingen – Meitingen“ benötigt 30 Minuten Fahrzeit und erschließt ca. 10.600 Einwohner*innen. Sie erfüllt damit mindestens die Voraussetzungen einer starken Achse, die in Meitingen Anschluss an den SPNV von und nach Augsburg herstellt. Hierdurch kann ggf. zusätzliches Potential für die Linie erschlossen werden. Für die konkrete Linienführung dieser Achse bestehen verschiedenen planerische Überlegungen, die insbesondere im Abschnitt zwischen Erlingen und Meitingen im Rahmen der Umsetzungsplanung zu konkretisieren sind. Gegebenenfalls ist hierdurch eine alternative Anbindung von Herbertshofen planerisch erforderlich.

Die Achse „Wertingen – Höchstädt (– Dillingen)“ benötigt 27 Minuten Fahrzeit und erschließt über 6.800 Einwohner*innen. Sie erfüllt damit die Voraussetzung einer starken Achse, ist jedoch als grenzüberschreitender Verkehr zu betrachten, da die Verbundgrenze westlich von Binswangen überschritten wird. Eine Weiterverfolgung der Planung ist daher nur bei einem teilweisen oder vollständigen Beitritt des Landkreises Dillingen a.d.Donau zum AVV vorzusehen. Im Fall einer Umsetzung ist die Strecke als durchgebundene Linie von Meitingen (Bhf) über den Knotenpunkt Wertingen bis Höchstädt (Bhf) einzuführen. Hierbei ist die Weiterführung der starken Achse Wertingen – Dillingen für den Abschnitt Höchstädt – Dillingen im Fall der Umsetzung nochmals zu prüfen.

Die Achse „Wertingen – Buttenwiesen – Mertingen“ benötigt 27 Minuten Fahrzeit und erschließt 5.300 Einwohner*innen (ohne Innerortspotenzial von Mertingen). Sie erfüllt damit die Voraussetzungen einer starken Achse und bindet in Mertingen an den SPNV an.

Die Achse „Welden – Wertingen“ benötigt 28 Minuten Fahrzeit und erschließt knapp 5.200 Einwohner*innen. Sie erfüllt damit die Voraussetzungen einer starken Achse, die im Landkreis Augsburg über Welden hinaus bis nach Augsburg als sehr starke Achse durchgebunden ist. Über diese Achse besteht eine Direktverbindung aus dem Raum Wertingen bis nach Augsburg, mit einer innerhalb der Stadt Augsburg geänderten, beschleunigten Streckenführung und umsteigefreier Anbindung des Uniklinikums.

Das durch den vorliegenden Nahverkehrsplan skizzierte Zielnetz wertet Wertingen zu einem Taktknoten zweier starker Achsen auf. Um (mindestens) stündlich zur Taktminute .30 eine Umsteigemöglichkeit in alle vier Richtungen schaffen zu können, bedarf es der Einrichtung eines gegenwärtig noch nicht vorhandenen, entsprechend dimensionierten Verknüpfungspunktes im Stadtgebiet von Wertingen.

10.3.3 Flexible Bedienformen im Regionalverkehr

Durch eine Ausweitung des flexiblen AktiVVo im ländlichen Raum können AST und Rufbus ersetzt werden und das On-Demand-Angebot vereinheitlicht werden. Es sind elf Gebiete (siehe Abbildung 74) mit verschiedenen Bedarfen geplant, welche dementsprechend über verschiedene Funktionen verfügen können. Ziel ist es, möglichst alle Orte innerhalb von 30 Minuten erreichen zu können innerhalb eines Gebietes. Die Verknüpfungspunkte der verschiedenen Gebiete befinden sich jeweils an den Zonengrenzen und dienen dem Umstieg zwischen den AktiVVo-Gebieten.

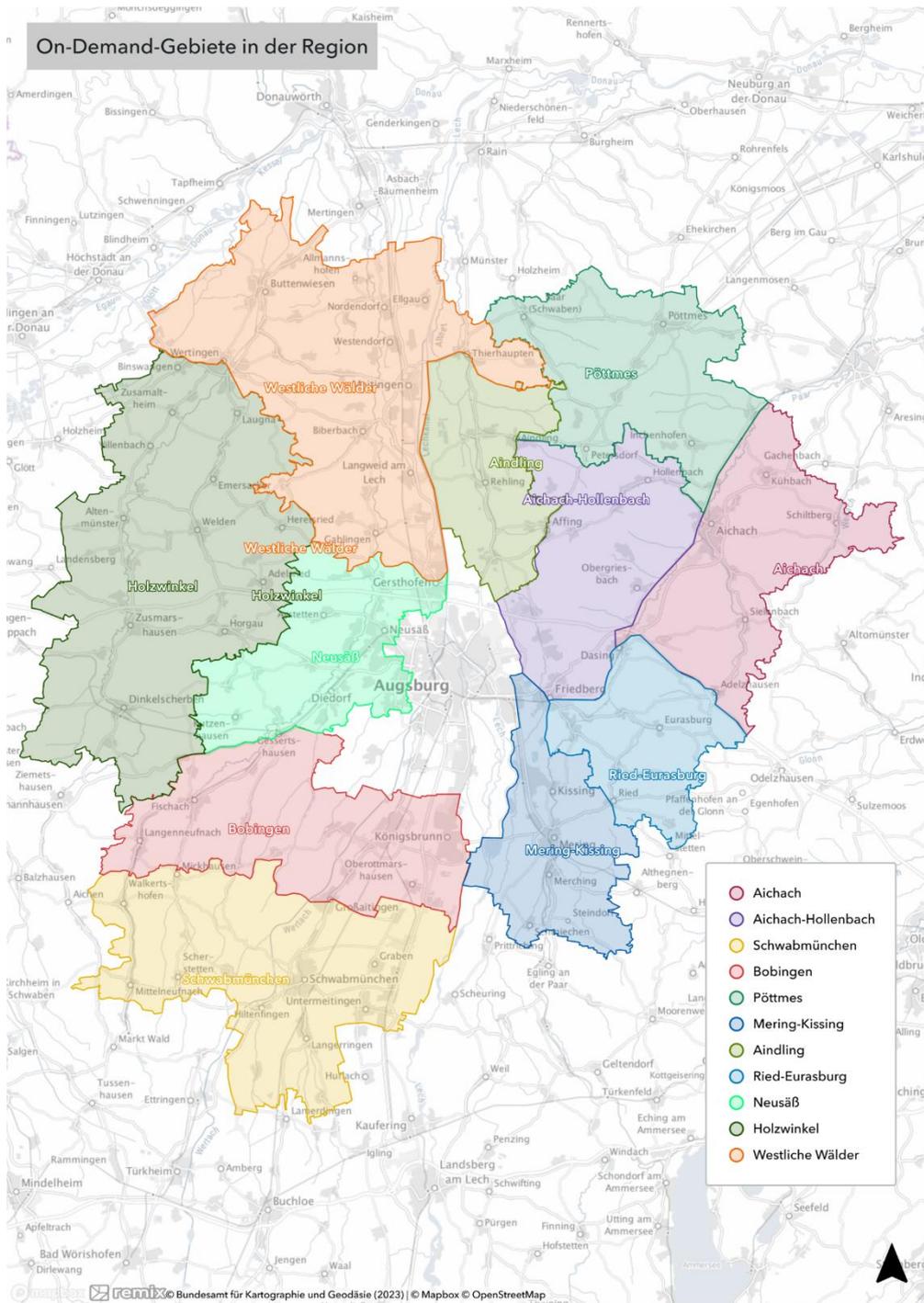


Abbildung 74: Geplante On-Demand-Gebiete (AktiVVo) in der Region

Das Angebot enthält zukünftig die der Tabelle 40 zu entnehmenden Merkmale:

Tabelle 40: Merkmale AktiVVo

Merkmale	AktiVVo (ländlicher Raum)
Eingesetzte Fahrzeuge	Kleinbusse (barrierefrei)
Eigenschaften	Fest definierte Bedienzeiten Ohne feste Linienführung

	Ohne festen Fahrplan Zu-/Ausstieg an Linienhaltestellen, zusätzlich engmaschige Haltepunkte Ridepooling
Grundfunktion	Flächenbedienung
Buchung	App / Homepage / Buchungs-Hotline
Vorbestellungsfrist	Buchung kann kurzfristig erfolgen Vorausbuchung möglich
Bedienzeiten	In Abhängigkeit vom ÖPNV-Linienangebot
Tarif-/Preissystem	AVV-Tarif

Die Mindestanforderungen an die Bedienzeiten für das Förderprogramm ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum werden hier als minimal erforderlicher Bedienzeiten angesehen (vgl. Tabelle 41). Diese stellen die Basis für die Umsetzung einzelner AktiVVo-Verkehre dar zum Erhalt etwaiger Förderungen. Um jedoch zusätzliche Bedürfnisse, wie die von Pendlern ohne Regionalbusangebot, zu decken, wurden die maximalen Betriebszeiten entwickelt (vgl. Tabelle 42). So wird sowohl ein flächendeckendes als auch zeitlich ausgeweitetes Angebot zur Verfügung gestellt. Zur Festlegung der konkreten Bedienzeiten für ein Gebiet muss vor der Einführung der AktiVVo-Verkehre eine betriebliche Prüfung des jeweiligen Gebietes stattfinden unter Berücksichtigung der Sinnhaftigkeit und Finanzierbarkeit. Die konkreten Bedienzeiten sind abhängig von der Funktion des On-Demand-Verkehres. Dieser kann als Ersatz oder Ergänzung zum Regionalbusverkehr funktionieren. Dabei sollten insbesondere die Bedürfnisse von Pendlern am frühen Morgen sowie bestehende oder gewünschte Freizeitverkehre am Wochenende und am Abend in die Entscheidungsfindung einfließen.

Tabelle 41: Minimale Bedienzeiten

Betriebstage	Minimale Bedienzeiten
Mo – Fr	7 – 20 Uhr (13 Stunden)
Sa	8 – 18 Uhr (10 Stunden)
SoF	8 – 18 Uhr (10 Stunden)

Tabelle 42: Maximale Bedienzeiten

Betriebstage	Maximale Bedienzeiten
Mo – Fr	5 – 24 Uhr (19 Stunden)
Sa	5 – 24 Uhr (19 Stunden)
SoF	7 – 22 Uhr (15 Stunden)

Die Umsetzung soll dabei zeitlich im Rahmen von Neuausschreibungen der Verkehrsverträge im Regionalbusverkehr erfolgen. Hier können dann AktiVVo-Verkehre eine Ergänzung- oder Ersatzfunktion zum Regionalbus übernehmen.

Die Berechnung der Aufwandsschätzung basiert auf den maximalen Bedienzeiten. In die Berechnung der Kosten sind vier Kostenfaktoren eingeflossen:

- Fahrzeug-Fixkosten
- Lohnkosten
- Kilometerkosten
- Overhead- und Regiekosten

Als Basisszenario wird eine nach der Systemeinführung üblich zu erwartende, eher geringe Nachfrage von 5 Fahrten je 1.000 Einwohner*innen in einer Woche angenommen. Dies führt zu zwei bis drei Fahrzeugen je Gebiet und insgesamt 26 Fahrzeugen (siehe Abbildung 75).

Darauf aufbauend wurde mit einem Aufwuchsszenario eine nach der Einführungsphase zu erwartende Nachfragesteigerung mit einer mittleren Nachfrage von 10 Fahrten je 1.000 Einwohnern in einer Woche ermittelt. Infolgedessen werden bis zu fünf Fahrzeuge je Gebiet benötigt und insgesamt 38 Fahrzeuge (siehe Abbildung 76).

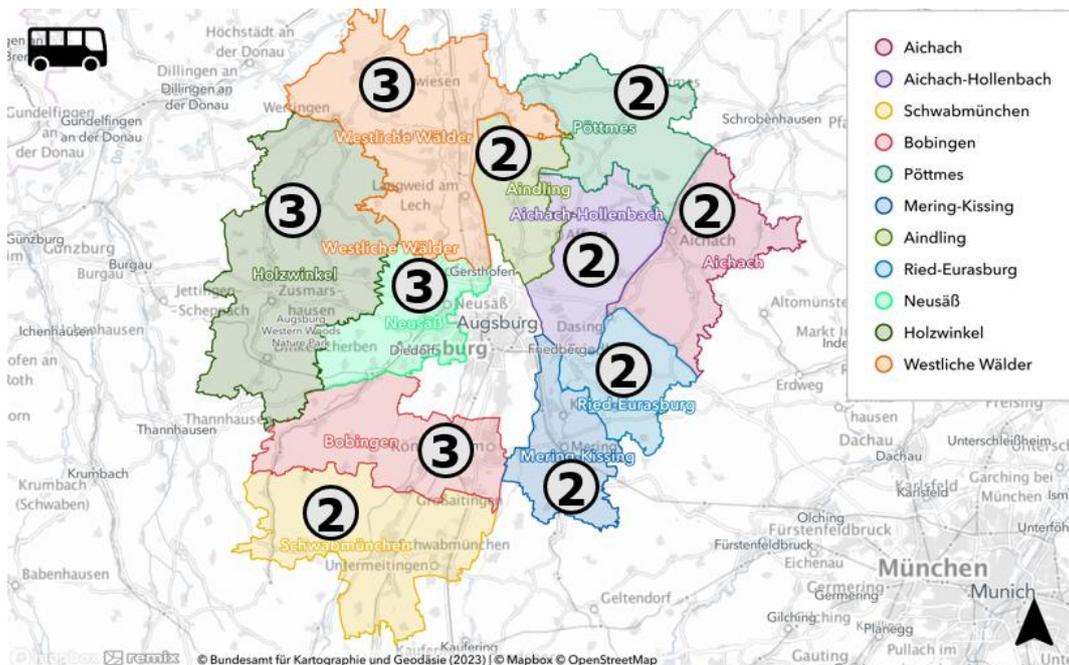


Abbildung 75: Geschätzte Anzahl Fahrzeuge je Gebiet im Basisszenario

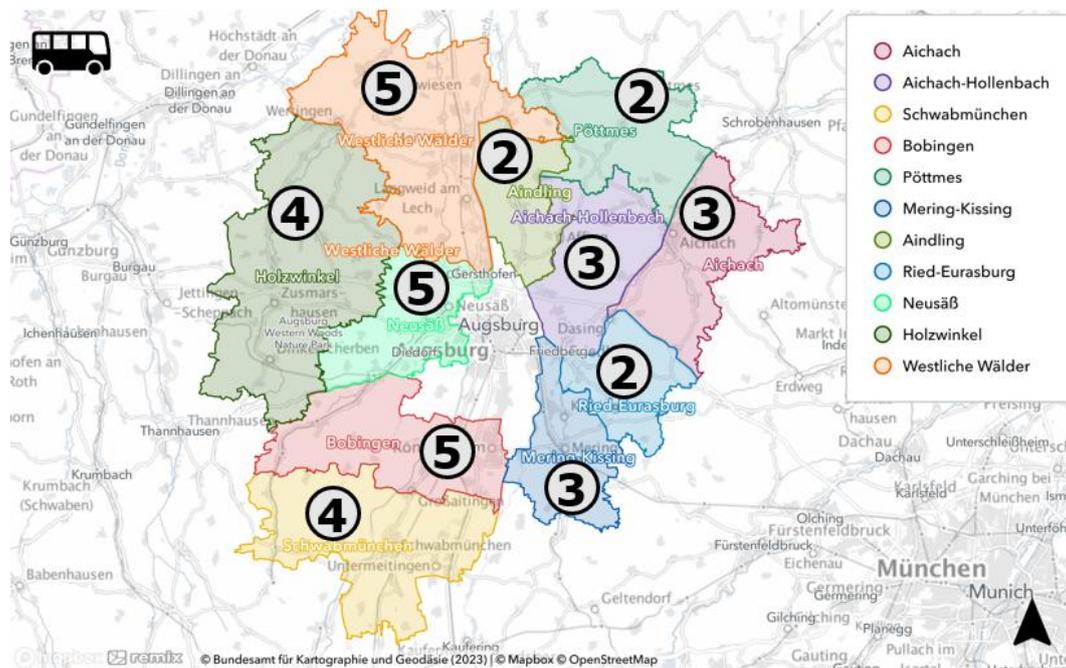


Abbildung 76: Geschätzte Anzahl Fahrzeuge je Gebiet im Aufwuchsszenario

Basierend auf der Anzahl an Fahrzeugen wurden die Kosten je Gebiet berechnet (siehe Tabelle 43). Die Kalkulation bezieht sich auf das Jahr 2025 und stellt wie die Anzahl an Fahrzeugen eine Schätzung dar.

Tabelle 43: Schätzung der Kosten je On-Demand-Gebiet

Gebiet	Einwohner	Jährliche Kosten (Basis)	Fahrzeuge (Basis)	Jährliche Kosten (Aufwuchs)	Fahrzeuge (Aufwuchs)	Landkreis
Aichach	25.700	485.000 €	2	742.000 €	3	Aichach-Friedberg
Aichach-Hollenbach	28.400	490.000 €	2	750.000 €	3	Aichach-Friedberg
Schwabmünchen	43.500	507.000 €	2	1.025.000 €	4	Augsburg
Bobingen	63.700	764.000 €	3	1.287.000 €	5	Augsburg
Pöttmes	15.100	474.000 €	2	488.000 €	2	Aichach-Friedberg
Mering-Kissing	39.900	494.000 €	2	759.000 €	3	Aichach-Friedberg
Aindling	10.600	469.000 €	2	477.000 €	2	Aichach-Friedberg, Augsburg
Ried-Eurasburg	14.700	473.000 €	2	484.000 €	2	Aichach-Friedberg
Neusäß	68.000	763.000 €	3	1.297.000 €	5	Augsburg
Holzwinkel	39.800	745.000 €	3	1.035.000 €	4	Augsburg, Dillingen a.d. Donau
Westliche Wälder	63.100	780.000 €	3	1.316.000 €	5	Augsburg, Dillingen a.d. Donau
Gesamt	412.500	6.444.000 €	26	9.660.000 €	38	

10.4 Maßnahmen für die Straßenbahn

Während der NVP 2015plus bei Maßnahmen für die Straßenbahn in der Stadt Augsburg und darüber hinaus in ein Ausführungsnetz und ein Zielnetz unterscheidet, verzichtet die vorliegende Fortschreibung auf eine solche zeitliche Differenzierung. Vielmehr verstehen sich die nachfolgend gelisteten Maßnahmen im Sinne eines Rahmenplanes als gleichwertige Teile eines anzustrebenden Zielnetzes.

Aus dem Nahverkehrsplan 2015plus wurden folgende Maßnahmen bereits umgesetzt:

- Ausbau der Linie 6 nach Friedberg (Fertigstellung im Dezember 2010),
- Umbau des Königsplatzes (Fertigstellung im Dezember 2013) sowie
- Verlängerung der Linie 3 nach Königsbrunn (Umsetzung 2021).

Gleichwohl bleiben bei der Bilanzierung der Maßnahmen des Ausführungsnetzes der Nahverkehrspläne 2006–2011 und 2015plus Maßnahmen offen, die in das Zielnetz dieses Nahverkehrsplanes übergehen.

10.4.1 Aus dem NVP 2015plus übernommene Netzerweiterungen

In den folgenden Tabellen werden die aus dem Nahverkehrsplan 2015plus noch ausstehenden Maßnahmen übernommen. Folgende, im NVP 2015plus als Ausführungsnetz definierte, Maßnahmen (siehe Tabelle 44) werden übernommen:

Tabelle 44: Aus dem NVP 2015plus übernommene Netzerweiterungen – ehem. Ausführungsnetz

Nr.	Linie	Maßnahme	Umsetzungsstand
1	-	Unterirdische Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof	Im Bau, voraussichtliche Fertigstellung 2026/27
2	Linie 5	Streckenbau Linie 5 zwischen Hauptbahnhof und Universitätsklinikum (mit Anpassung Busnetz Linie 32 und AVV-Regionalbusnetz)	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme
3	Linie 1	Verlängerung der Linie 1 von der Haltestelle Neuer Ostfriedhof zur Linie 6 und möglichst weiter bis zum Bahnhof Hochzoll <ul style="list-style-type: none"> ■ Grundsätzlich ist eine Linieneinführung durch die Zugspitzstr. bis Hochzoll Bf vorgesehen ■ Als Variante wird eine Überquerung des Lechs auf Höhe der Grenze zw. Stadtbau- und Ledvance-Areal, anschließend entlang der B2 / Berliner Allee südwärts bis zur Friedberger Str. / Afrabrücke bis Hochzoll Bf neu aufgenommen 	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme
4	Linie 1	Verlängerung der Linie 1 zur Hammerschmiede	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme
5	-	Linienbetrieb auf der Straßenbahntrasse Maximilianstraße	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme

Folgende, im NVP 2015plus als Zielnetz definierte, Maßnahmen (siehe Tabelle 45) werden übernommen:

Tabelle 45: Aus dem NVP 2015 übernommene Netzerweiterungen – ehem. Zielnetz

Nr.	Linie	Maßnahme	Umsetzungsstand
6	Linie 4 Süd	Hauptbahnhof über Rosenaustraße zur Messe, Innovationspark	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme
7	Linie 2	Verlängerung der Linie 2 bis Haunstetten Süd (Stadtgrenze)	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme
8	-	Straßenbahntrasse Hauptbahnhof – Prinzregentenstraße – Karlstraße – Leonhardsberg	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme

10.4.2 Zusätzliche Netzerweiterungen

Zusätzlich zu den aus dem NVP 2015plus übernommenen Maßnahmen kommen folgende Maßnahmen im Rahmen der Planungen dieses Nahverkehrsplans hinzu (siehe Tabelle 46). Dabei handelt es sich um Stadt-Umland-Verbindungen:

Tabelle 46: Zusätzliche Netzerweiterungen

Nr.	Linie	Maßnahme	Umsetzungsstand
9	Linie 4	Verlängerung nach Gersthofen	Derzeit keine Umsetzung, im neuen NVP aufgenommen
10	Linie 2	Verlängerung nach Königsbrunn Zentrum	Derzeit keine Umsetzung, im neuen NVP aufgenommen
11	Linie 2 oder 5	Verlängerung nach Neusäß	Derzeit keine Umsetzung, im neuen NVP aufgenommen

10.5 Maßnahmen im Abend- und Nachtverkehr

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ist abends und nachts gegenüber dem Tag deutlich reduziert. Dem trägt das ÖPNV-Verkehrsangebot Rechnung, in dem abends die Takte ausgedünnt werden und die Linienverkehrsangebote um eine Betriebsruhe bis zu den Morgenstunden einlegen.

Diese Reduktion der durchschnittlichen Weegeanzahl im Tagesverlauf ist jedoch insbesondere in den Nächten von Freitag auf Samstag, und Samstag auf Sonntag deutlich geringer als in den Nächten unter der Woche (Montag bis Donnerstag). Auch den Sonntagabend verbringen die Menschen sogar noch häufiger daheim als die Werktagabende (vgl. Abbildung 77).

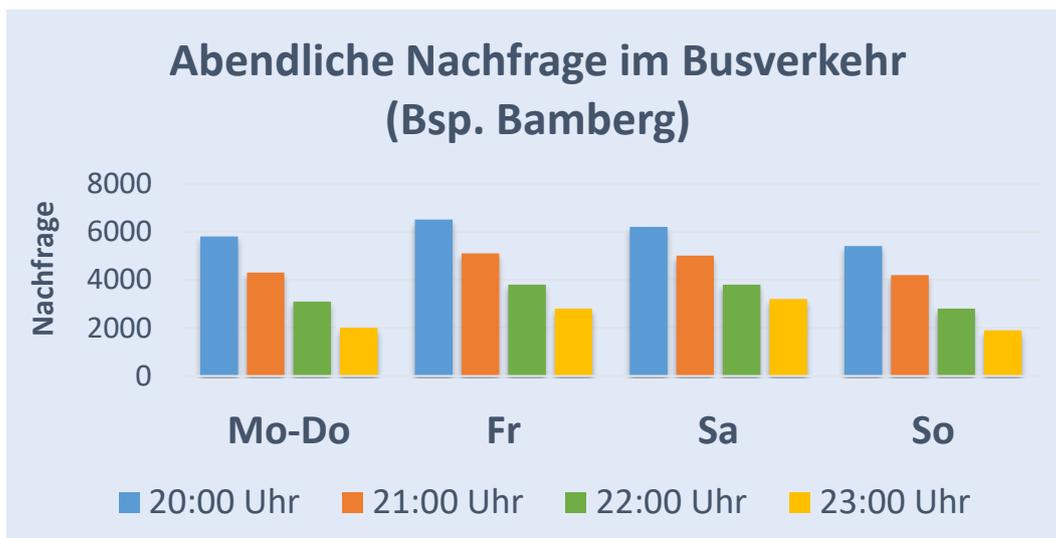


Abbildung 77: Veränderung des Mobilitätsverhaltens am Wochenende

Quelle: Mobilfunkdaten Teralytics, Datenerfassung 2024 (Durchschnitt)

Gleichzeitig unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten abends und insbesondere nachts in vielerlei Hinsicht. Denn während tagsüber den Arbeits- und Ausbildungs- bzw. Schulwegen eine hohe Bedeutung bei den Wegezwecken zukommt, dominieren nachts Freizeitwege und mit fortschreitender Stunde dann Heimwege von Veranstaltungen. Um den insbesondere nachts bestehenden Sicherheitsbedenken gegenüber einer Fahrt mit dem ÖPNV entgegenzutreten, kommt wohnortnahen Haltestellen als Beitrag zur Vermeidung von Angsträumen eine höhere Bedeutung zu.

Die Stadt Augsburg (siehe Tabelle 47) und der AVV (siehe Tabelle 48) in der Region tragen diesem besonderen Anforderungsprofil bereits gegenwärtig Rechnung, indem jeweils ein eigenes Nachtbusnetz angeboten wird.

Tabelle 47: Nachtbusverkehre der Stadt Augsburg

Linien-Nr.	Streckenverlauf
90	Rudolf-Diesel-Gymnasium – Lechhausen – Königsplatz – Göggingen – Bergheim – Inningen
91	Steppach West – Kriegshaber – Königsplatz – Pfersee – Leitershofen – Stadtbergen – Deuringen – Steppach
92	Neusäß, Schmutterpark – Bärenkeller – Oberhausen – Königsplatz – Universitätsviertel – Haunstetten
93	Lechhausen Schlöble – Hammerschmiede – Firnhaberau – Königsplatz – Hochzoll Süd
94	Friedberg Rothenbergstr. – Herrenbach – Königsplatz – Haunstetten

Tabelle 48: Nachtbusverkehre des AVV in der Region

Linie	Streckenverlauf
95 (Betrieb durch GVG)	Augsburg, Staatstheater - Oberhausen Nord P+R - Gersthofen - (Langweid - Biberbach)
291	Augsburg, Schleiermacherstraße - Stätzling - Wulfertshausen - Haberskirch - Derching
395	Augsburg, Hbf - Mühlhausen - Affing - Rehling - Aindling
592	(Umstieg von Linie 92) Neusäß, Schmutterpark - Aystetten - Adelsried - Bonstetten - Welden
596	Augsburg, Hbf - Diedorf - Agawang - Horgau - Zusmarshausen - Dinkelscherben
694	Augsburg, Hbf - Anhausen - Gessertshausen - Ustersbach - Fischach - Siegertshofen - Langenneufnach
797	Augsburg, Hbf - Bobingen - Schwabmünchen - Untermeitingen
798	Augsburg, Hbf - Haunstetten - Königsbrunn

Es ist gutachterliche Empfehlung, dieses Linienverkehrsangebot der Nachtbusse auch zukünftig fortzuführen, obwohl es zusätzlich:

- mit dem swaxi in der Stadt ein On-Demand-Angebot zu Schwachverkehrszeiten und insbesondere nachts gibt,
- mit der Ausweitung des AktiVVo ein On-Demand-Angebot in Schwachverkehrszeiten geben wird.

Gründe:

- Mobilitätsbedarf erfordert Linienangebot, um die Stärken (=Bündelung) auch in dieser Tageszeit anzuwenden
- Bloße Ausdehnung des Tagesnetzes auf die Nacht würde nicht die spezifischen Anforderungen an den Nachtverkehr erfüllen
- Kapazität des On-Demand erfüllt die Bedürfnisse unter der Woche, würde jedoch dem höheren Verkehrsaufkommen am Wochenende nicht gerecht
- Daher: geänderte Streckenführung eines Linien-ÖPNV-Angebotes mit Königsplatz als Drehscheibe in der Stadt und möglichst mit Durchbindung von Augsburg (Königsplatz) in der Region bzw. unmittelbare Verknüpfung von städtischem Nachtbusnetz und AVV-Netz

Es wird daher empfohlen, das bestehende Nachtbusnetz beizubehalten und dabei in folgenden Aspekten weiterzuentwickeln:

- Auslastungsabhängige Prüfung, inwieweit in das Nachtbusangebot in der Stadt Augsburg auch in den Nächten Donnerstag auf Freitag angeboten werden soll, zumal das Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung in diesen Nächten mit denen anderer Werkstage vergleichbar ist und das Nachtbusnetz des AVV auf die Verkehrstage Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag beschränkt ist

- Verknüpfung des städtischen und regionalen Nachtbussystems, insbesondere bei den Linien, die im AVV-Nachtbusnetz nicht bis in das Zentrum vom Augsburg durchgebunden sind
 - Da allgemein eine Zunahme der Freizeitwege zu beobachten ist, sollte – bei entsprechend steigender Nutzung der Nachtbuslinien und um die Attraktivität des Gesamtsystems durch vermiedene Umstiege zu steigern – insbesondere eine Durchbindung der Nachtbusse von Augsburg Königsplatz und ggf. weiteren im nächtlichen Freizeitverkehr relevanten Destinationen geprüft werden für die Region
- Harmonisierung von Betriebszeiten und Tagen zwischen dem städtischen und regionalen Nachtbusnetz
- ggf. Einführung eines abgestimmten Außenauftrittes von AVV-Nachtbusnetz und städtischem Nachtbusnetz sollte sich in einer weitgehenden Harmonisierung beider Systeme niederschlagen

10.6 Umwelt und Klimaschutz

Die EU-Richtlinie 2019/1161 („Clean Vehicles Directive“) vom 20. Juni 2019 ändert die Richtlinie 2009/33/EG und zielt darauf ab, den Einsatz sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zu fördern. In Deutschland wird diese Richtlinie durch das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) umgesetzt. Dieses Gesetz legt verbindliche Mindestziele für die Beschaffung emissionsarmer und emissionsfreier Pkw sowie leichter und schwerer Nutzfahrzeuge fest. Besonders im Fokus stehen Busse im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und bestimmte Verkehrsdienstleistungen, bei denen diese umweltfreundlichen Fahrzeuge zum Einsatz kommen sollen. Seit dem 2. August 2021 müssen öffentliche Einrichtungen und bestimmte privatwirtschaftlich organisierte Akteure, wie Anbieter von Post- und Paketdiensten, Stadtreinigung, Personenbeförderung sowie Sektorenauftraggeber, sicherstellen, dass ein Teil ihrer neu angeschafften Fahrzeuge sauber, also emissionsarm oder emissionsfrei, ist. Die erste Änderung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Fahrzeuge trat am 28. Mai 2024 in Kraft. Die Richtlinie gilt nach dem 02. August 2021 unter anderem für öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) über Personenverkehrsdienste mit Straßenfahrzeugen (ÖPNV).

Für zwei festgelegte Referenzzeiträume (2. August 2021 bis 31. Dezember 2025 sowie 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030) gibt es verbindliche Quoten für die Beschaffung sauberer Pkw sowie leichter und schwerer Nutzfahrzeuge im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe.

Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen im ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45 % und im zweiten Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 %. Dabei muss mindestens die Hälfte der festgelegten Ziele für Busse im ÖPNV durch emissionsfreie Fahrzeuge erreicht werden. Dementsprechend steht auch der AVV vor der Herausforderung, emissionsfreie Antriebsalternativen in ihrem Einsatzgebiet zu implementieren.

Im Jahr 2023 veröffentlichte die Firma eebc GmbH ein Elektromobilitätskonzept bezogen auf den AVV-Regionalbusverkehr. In diesem werden für folgende acht unterschiedliche Depots im Gebiet des AVV modulare Ladeinfrastrukturkonzepte entworfen:

- Friedberg
- Bobingen

- Thierhaupten
- Schwabmünchen LB Wertach 01
- Schwabmünchen LB Stauden 01
- Schwabmünchen LB Stauden 02
- Schwabmünchen LB Bobingen 01
- Schwabmünchen LB Lechfeld 01

Es werden sogenannte CCS-Ladeschnittstellen, entweder als Ladesäule oder Deckenabroller, wegen geringerer Infrastrukturkosten und größeren möglichen Batteriekapazitäten empfohlen.

Seit Juli 2020 verkehren zwei vollelektrische Busse auf der AVV-Regionalbuslinie 506e im Rahmen des Pilotprojekts zur eMobilität, gefördert durch den Bund und den Freistaat Bayern mit einer Projektlaufzeit bis 2026.

11 Zielnetz

- Das Zielnetz der **Straßenbahn Augsburg** sieht **12 Maßnahmen** auf Grundlage des NVP 2015plus vor, von denen 3 bereits fertiggestellt wurden und sich eine derzeit in der Umsetzung befindet. 7 Maßnahmen werden derzeit nicht umgesetzt, jedoch weiterverfolgt und eine Maßnahme befindet sich in der Variantenprüfung.
- Im **Stadtbusverkehr** wurden die zuvor entwickelten Einzelmaßnahmen zu einem konsistenten **Zielnetz** zusammengeführt. Dieses besteht aus **Verbindungs- und Erschließungslinien**. Ergänzt wird das Netz durch **bedarfsgerechte Angebote** sowie **Nachtverkehre**, um eine vollständige Versorgung sicherzustellen.
- Für den **Regionalbusverkehr** wurden die Netzbildungskonzepte in ein **hierarchisches Zielnetz** überführt. Dieses setzt sich zusammen aus (sehr) starken Achsen, zielgruppenspezifische und On-Demand-Angebote und deren jeweiligen Bedienungshäufigkeiten. Die **Umsetzung des Achsenkonzepts** erfolgt **stufenweise**, abhängig von den jeweiligen **Verkehrsverträgen**. Das Verkehrsangebot des Zielnetzes soll künftig den Prinzipien des **Integralen Taktfahrplans** folgen.
- **Verknüpfungspunkte** des öffentlichen Verkehrs, insbesondere zwischen Stadt- und Regionalnetz, spielen eine zentrale Rolle für die **Attraktivität des Gesamtnetzes**. Diese Knotenpunkte werden daher nach ihrer **verkehrlichen Bedeutung** kategorisiert, um **gezielte Ausbaumaßnahmen** zu ermöglichen.

Zentrales Ziel des gemeinsamen NVP für den AVV ist die Entwicklung eines raumübergreifenden abgestimmten und strukturierten ÖPNV-Angebots, um die Leitziele der Mobilitätswende zu erfüllen. Das Zielnetz für Stadt und Region führt zur Erfüllung der an den Nahverkehrsplan gesetzten Leitziele (vgl. Kap. 9) durch Umsetzung der in ihm beschriebenen Maßnahmen (Kap. 10).

11.1 Zielnetz der Straßenbahn der Stadt Augsburg

Bei Umsetzung aller Maßnahmen ergibt sich folgendes Zielnetz für die Straßenbahn im Stadt- und Stadt-Umland-Bereich Augsburg. Während im NVP 2015plus zwischen einem Ausführungsnetz, mit bereits beschlossenen und noch nicht umgesetzten Maßnahmen, sowie einem Zielnetz mit zwar angestrebten jedoch unverbindlichen Maßnahmen, unterschieden wird, führt der vorliegende Nahverkehrsplan diese Maßnahmen gemeinsam fort und ergänzt sie um zusätzliche Maßnahmen.

Aus dem NVP 2015plus in das Zielnetz übernommene Maßnahmen des Ausführungsnetzes sind in Tabelle 49 ersichtlich:

Tabelle 49: In das Zielnetz übernommene Maßnahmen des Ausführungsnetzes

	Nr	Linie	Maßnahme	Umsetzungsstand
✓	A	6	Verlängerung der Linie 6 nach Friedberg	Fertigstellung Dezember 2010
✓	B	-	Umbau Königsplatz	Fertigstellung Dezember 2013
✓	C	3	Verlängerung der Linie 3 nach Königsbrunn	Fertigstellung Dezember 2021
🕒	D	-	Unterirdische Straßenbahn Haltestelle <u>Hbf</u>	Im Bau, Fertigstellung 2026/2027
🕒	E	5	Neubau Linie 5 (mit Anpassung Busnetz Linie 32 und AVV-Regionalbusnetz)	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme
🕒	F	1	Verlängerung der Linie 1 von der Haltestelle „Neuer Ostfriedhof“ zur Linie 6 und möglichst weiter bis zum Hochzoll Bf: <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich ist eine Linienführung durch die Zugspitzstraße bis Hochzoll Bf vorgesehen Als Variante wird eine Überquerung des Lechs auf Höhe der Grenze zw. Stadibau- und Ledvance-Areal, anschließend entlang der B2 / Berliner Allee südwärts bis zur Friedberger Str. / <u>Afrabrücke</u> bis Hochzoll Bf neu aufgenommen 	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme
🕒	G	1	Verlängerung der Linie 1 zur Hammerschmiede	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme
🕒	H	-	Straßenbahntrasse Maximilianstr.: Linienbetrieb	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme

Aus dem NVP 2015plus in das Zielnetz übernommene Maßnahmen des Zielnetzes sind in Tabelle 50 ersichtlich:

Tabelle 50: In das Zielnetz übernommene Maßnahmen des Zielnetzes

	Nr	Linie	Maßnahme	Umsetzungsstand
🕒	I	4	Linie 4 Süd: Hauptbahnhof über Rosenaustr. zur Messe, Innovationspark	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme
🕒	J	2	Linie 2: Verlängerung bis Haunstetten Süd (Stadtgrenze)	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme
🕒	K	-	Straßenbahntrasse Hauptbahnhof – Prinzregentenstr. – Karlstr. – <u>Leonhardsberg</u>	Derzeit keine Umsetzung, Weiterverfolgung der Maßnahme

Zusätzliche Maßnahmen des Zielnetzes, die die im NVP 2015plus enthaltenen Maßnahmen ergänzen sind (vgl. Abbildung 78):

- Straßenbahnverlängerung Linie 4 nach Gersthofen
- Straßenbahnverlängerung Linie 2 nach Königsbrunn Zentrum
- Variante mit Streckenführung der Straßenbahnlinie 1 über die Berliner Allee statt über die Zugspitzstraße

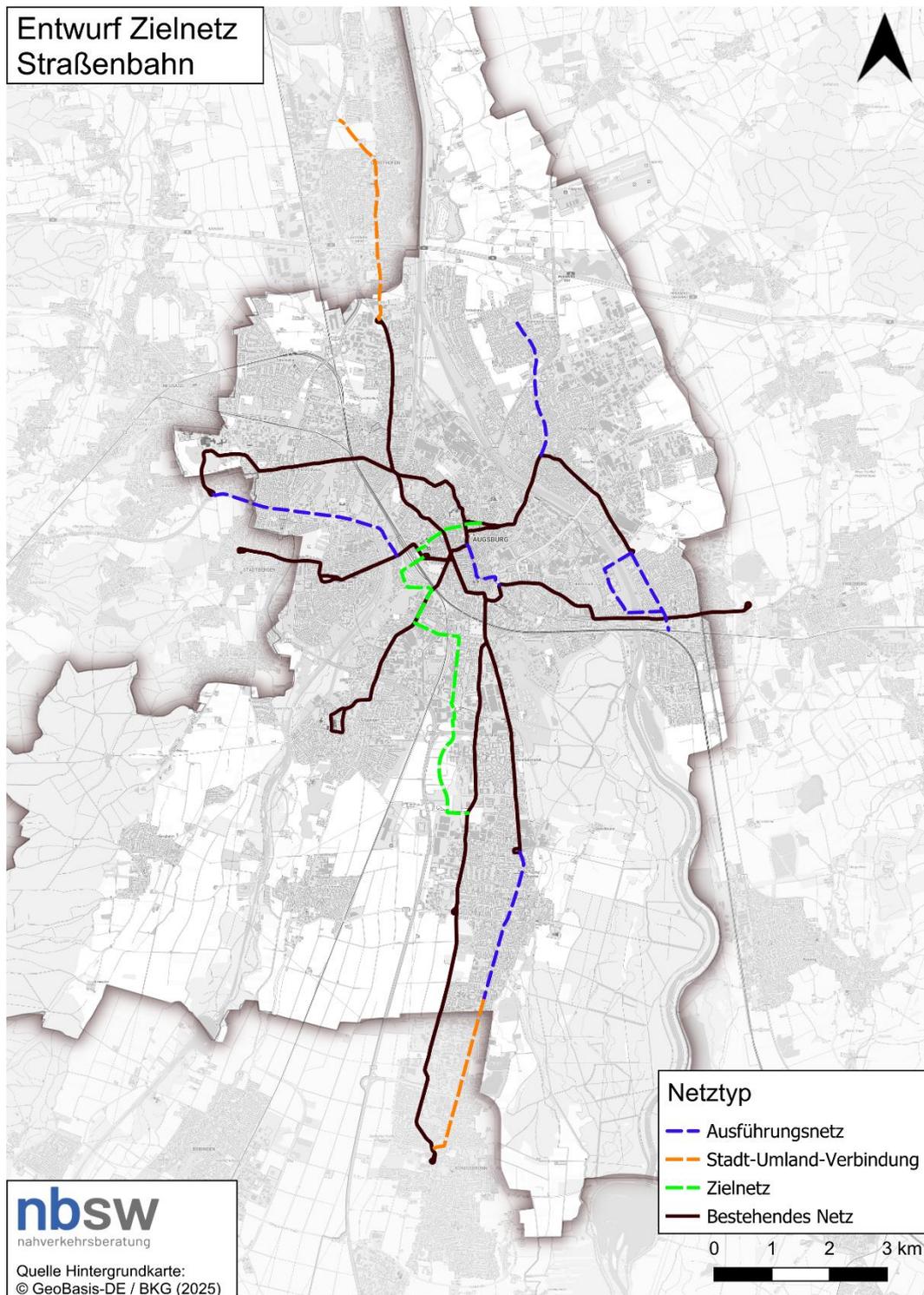


Abbildung 78: Zielnetz der Straßenbahn

Eine weitere Maßnahme im Zielnetz ist eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes bis Neu-säß (Verlängerung der Linie 2 oder 5). Auf eine kartographische Darstellung wird verzichtet, da der konkrete Linienvverlauf nicht finalisiert ist. Unterschiedliche Varianten der Linienerführungen auch auf dem Areal des Uniklinikums sind zum aktuellen Zeitpunkt offenzuhalten.

11.2 Zielnetz im Busverkehr

Im Rahmen der Zielnetzplanung wird eine klare Angebotsstruktur geschaffen und eine hierarchische Gliederung des Liniennetzes angestrebt. Die ÖPNV-Linien werden definierten Kategorien mit einheitlichen Bedienungsstandards zugeordnet, wodurch sie besser aufeinander abgestimmt sind, Umsteigemöglichkeiten verbessert sowie die Attraktivität sowie Flexibilität des ÖPNV erhöht wird.

Zugleich erlaubt die Kategorisierung eine klare Produktdefinition und erleichtert die Vermarktung des Netzes. Das Ziel der Hierarchisierung ist es, den ÖPNV über Stadt- und Kreisgrenzen hinweg verständlicher, gleichwertiger und nutzerfreundlicher zu gestalten – vergleichbar mit der Strukturierung im SPNV.

Die Festlegung des Zielnetzes und die damit einhergehende Linienhierarchisierung orientiert sich an den in Kapitel 9.1 bestimmten Leitzielen und wird mit Umsetzung der Maßnahmen des Kapitels 10 erreicht.

11.2.1 Stadtbus

Innerhalb der Stadt Augsburg wird das Linien-ÖPNV-Angebot der Stadtbuslinien im Zielnetz in zwei Hierarchieebenen gegliedert:

- Verbindungslinien (übergeordnete Funktion mit zentraler Rolle im Hauptnetz),
- Erschließungslinien (vorrangig zur Feinerschließung).

Ergänzt und vervollständigt wird das ÖPNV-Netz in der Stadt Augsburg durch bedarfsorientierte Angebote und das Nachtbusnetz. Diese ergänzen und flexibilisieren das ÖPNV-Netz insbesondere zu Zeiten geringer Nachfrage, etwa außerhalb der Berufsverkehrszeiten oder an Wochenenden, sowie im Freizeitverkehr.

Das Zielnetz in der Stadt Augsburg führt die Maßnahmenprüfungen des Planungsprozesses über alle drei Cluster (vgl. Kap. 10.2) zusammen, so dass sich das Stadtbusnetz aus der Umsetzung der Einzelmaßnahmen wie in Abbildung 79 ergibt, im Falle einer gesamtheitlichen Umsetzung (nicht nur Umsetzung der Kernmaßnahmen).

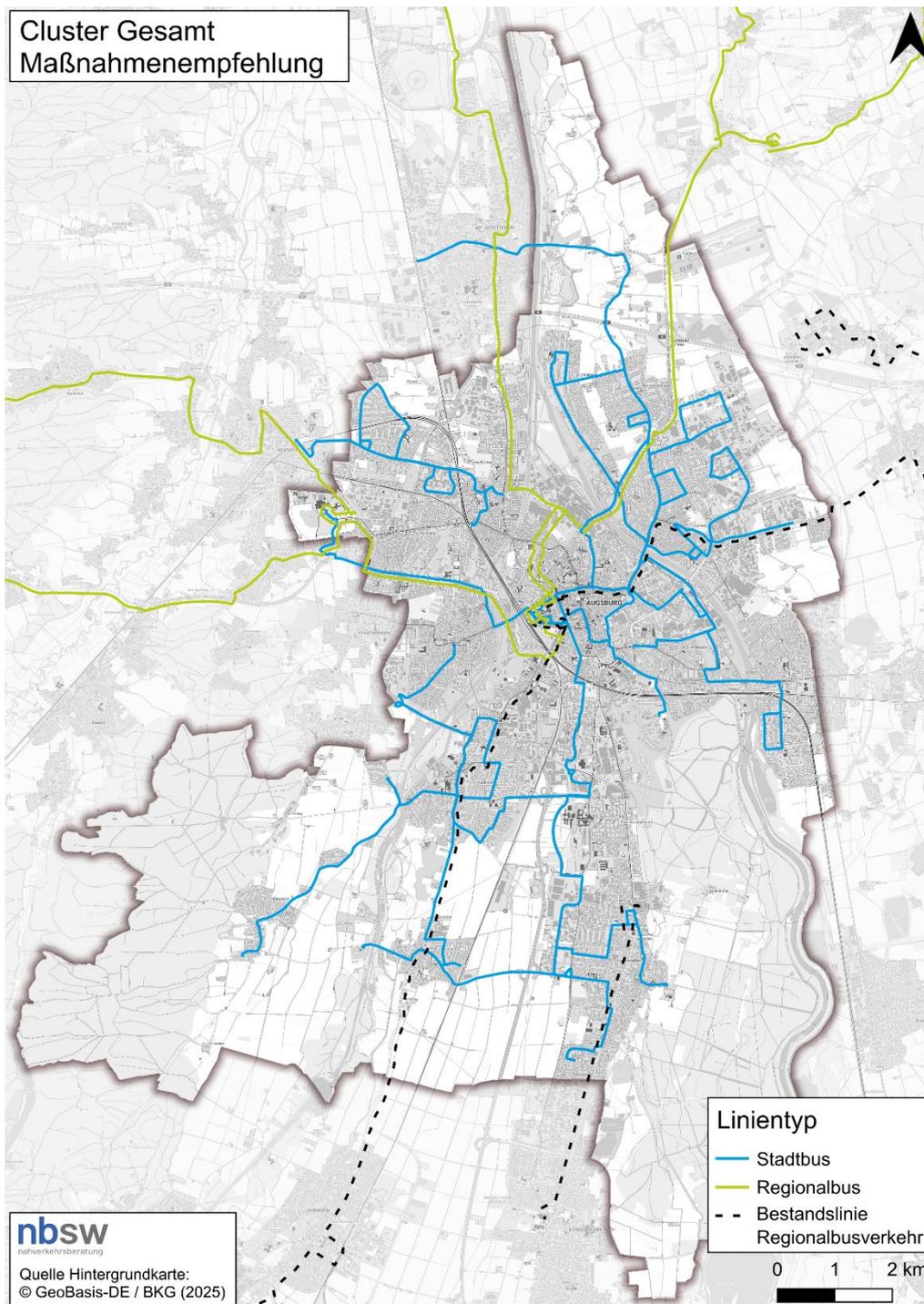


Abbildung 79: Zielnetz der Stadt Augsburg ohne Priorisierung der Maßnahmen (ohne Darstellung der zu überplanenden Linien 29, 30 und 31 im Rahmen der Einführung der neuen grünen Linie)

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass in den bisher genannten Kernmaßnahmen der einzelnen Cluster eine Vorzugsbehandlung zu sehen ist, aufgrund des hohen Beitrags zur Zielerreichung des NVP. Alle weiteren Maßnahmen müssen im Einzelnen im Hinblick auf eine realistische Kosten-Nutzen-Wertschöpfung einer umfassenden betrieblichen und wirtschaftlichen Prüfung unterzogen werden.

Die Stadtbuslinien 29-31, sowie 37 sind nicht Bestandteil einer Clusterbetrachtung und wie im Bestand fortzuführen.

11.2.2 Regionalbus und flexible Bedienformen

In den Landkreisen des AVV-Gebietes wurde durch Anwendung des Effizienzansatzes (vgl. Kap. 10.3.1) aus den korridorbezogenen Prüfvarianten die bevorzugte Streckenführung und die angemessene Bedienungshäufigkeit für das Haupt- und Stammnetz gefunden. Die Umsetzung des hierarchischen Liniennetzes im gesamten AVV-Gebiet erfolgt in den Landkreisen wie folgt (siehe Abbildung 80):

- Sehr starke Achsen und starke Achsen bilden das Hauptnetz/Stammnetz mit regional bedeutsame ÖPNV-Linien als Rückgrat des ÖPNV
- Schülerverkehr sowie Abend- und Nachtlinien ergänzen das Linien-ÖPNV-Angebot durch zielgruppenspezifische Linien-ÖPNV-Angebote
- On-Demand-Angebote ergänzen die Linien-ÖPNV-Angebote zu einer flächendeckenden Mobilitätsalternative

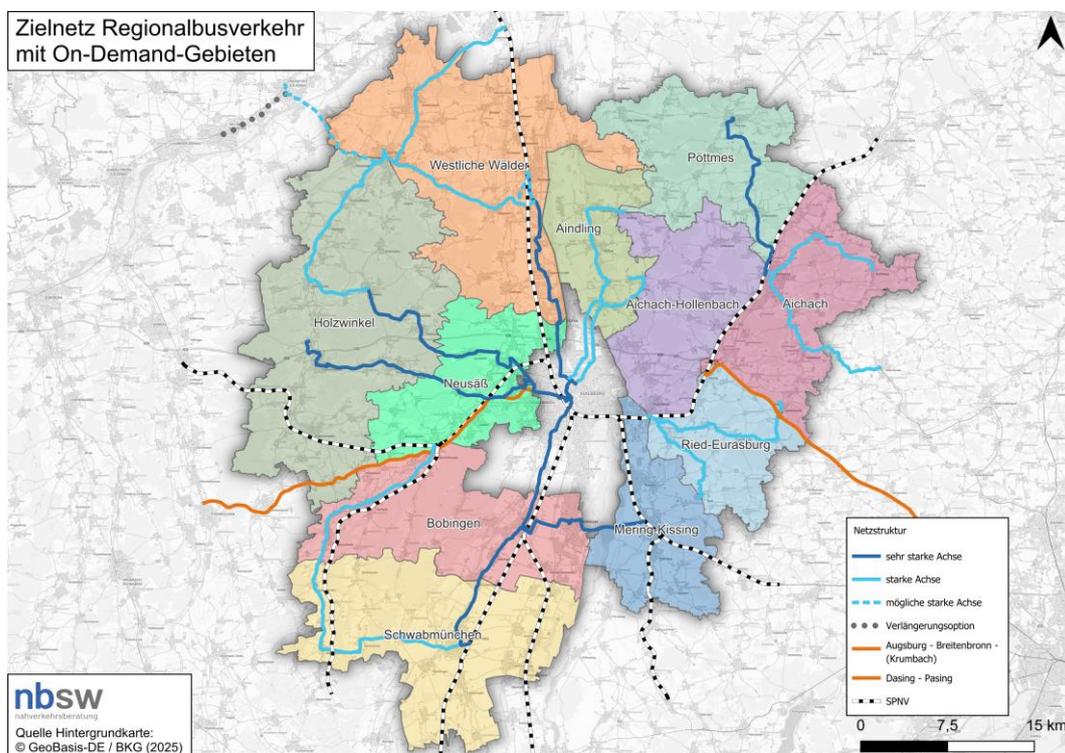


Abbildung 80: Zielnetz Regionalbusverkehr mit On-Demand-Gebieten

Die Umsetzung des Achsenkonzeptes mit dem Zielnetz im Regionalbusverkehr erfolgt stufenweise in Abhängigkeit der Laufzeiten der Verkehrsverträge und führt zu einem hierarchischen Liniennetz, auf dem ein Verkehrsangebot nach dem Konzept des Integralen Taktfahrplanes (ITF) angeboten wird. Dabei werden die SPNV- und Linien-ÖPNV-Angebote ergänzt durch einen flächenhaft verfügbaren On-Demand-Verkehr, der als Zubringer zu Zielen oder Linien-ÖPNV-Angeboten fungiert. Dementsprechend erhalten die Verknüpfungspunkte, gem. Kapitel 11.3 und 3.9, zukünftig eine hohe Bedeutung.

11.3 Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs im Zielnetz

Verknüpfungspunkte ermöglichen den Fahrgästen den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, Linien oder Systemen. Ihr Ziel ist es, unterschiedliche Transportmittel wie Bahn, Bus oder Straßenbahn effizient miteinander zu verbinden.

Durch die hierarchische und aufeinander abgestimmte Konzeption der Zielnetze in Stadt und Region kommt den Verknüpfungspunkten eine hohe Bedeutung zu, denn durch sie entsteht ein attraktives Verkehrsnetz, wenn der Umstieg für Fahrgäste schnell und bequem gestaltet und gleichzeitig der Betrieb optimiert ist. Ziel ist, durch planerische Maßnahmen, die unterschiedlichen Verkehrsarten an den Verknüpfungspunkten für den Fahrgast hinsichtlich Umsteigezeiten und Situation bestmöglich zu gestalten. Im Folgenden werden die Verknüpfungspunkte entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung kategorisiert. Das Erstellen der Kategorisierung dient der Differenzierung der Haltestellenausstattung nach Grad und Dringlichkeit des Ausbaues sowie weiterer planerischer Vorhaben. Die Zuordnung zu einer Kategorie gibt jedoch keine Auskunft über den aktuellen Ausbauzustand der Haltestelle.

Die Verknüpfungspunkte des Zielnetzes wurden analog zur Methodik der Verknüpfungspunkte im Bestand (vgl. Kapitel 3.9) bewertet und kategorisiert, wobei die Werte der Umsteigerzahlen und Busabfahrten aus dem VISUM-Verkehrsmodell der Planfälle stammen. Hierfür wurden zu den Grundwerten aus dem Bezugsfall die Effekte der drei Cluster aufsummiert. Mit dem Ziel der Vergleichbarkeit wurden jeweils die Grenzwerte des Bestands für die Stadt bzw. die Region gewählt. Eine Veränderung der Anzahl der Abfahrten der Straßenbahnen wurde nicht vorgenommen im Vergleich zur Analyse im Bestand, da diese langfristigen Maßnahmen über den Rahmen des NVP hinausgehen. Auch beim SPNV wurde keine Anpassung vorgenommen, sodass lediglich die veränderten Werte an Umsteigern und Busabfahrten zu einer anderen Kategorisierung führten.

Im Vergleich zum Bestandsnetz wurden im Zielnetz weitere Verknüpfungspunkte kategorisiert, in der Stadt in Abstimmung mit den swa und der Stadt Augsburg, in der Region basierend auf den Planungen für das Zielnetz.

11.3.1 Verknüpfungspunkte der Stadt Augsburg im Zielnetz

Die Zuordnung im Zielnetz zu den Kategorien ist wie folgt:

Kategorie 1:

- Augsburg Hauptbahnhof
- Königsplatz
- Oberhausen Bf
- Haunstetter Straße Bahnhof
- Hochzoll Bf
- Rotes Tor

Kategorie 2: keine Verknüpfungspunkte

Kategorie 3:

- Augsburg Hauptbahnhof West
- Oberhausen Nord P+R
- Berliner Allee
- Göggingen Rathaus
- Jakobertor
- Lechhausen Schlößle

- Pfersee
- Staatstheater
- P+R Hammerschmiede
- Hammerschmiede
- Messe
- Haunstetten Nord
- Bärenwirt
- Bergstraße
- Bukowina-Institut/PCI
- Neuer Ostfriedhof
- Schwabencenter
- Textilmuseum
- Haunstetten Inninger Str.
- Toblacher Straße

Die Karte in Abbildung 81 stellt die kategorisierten Verknüpfungspunkte im Zielnetz der Stadt Augsburg dar.

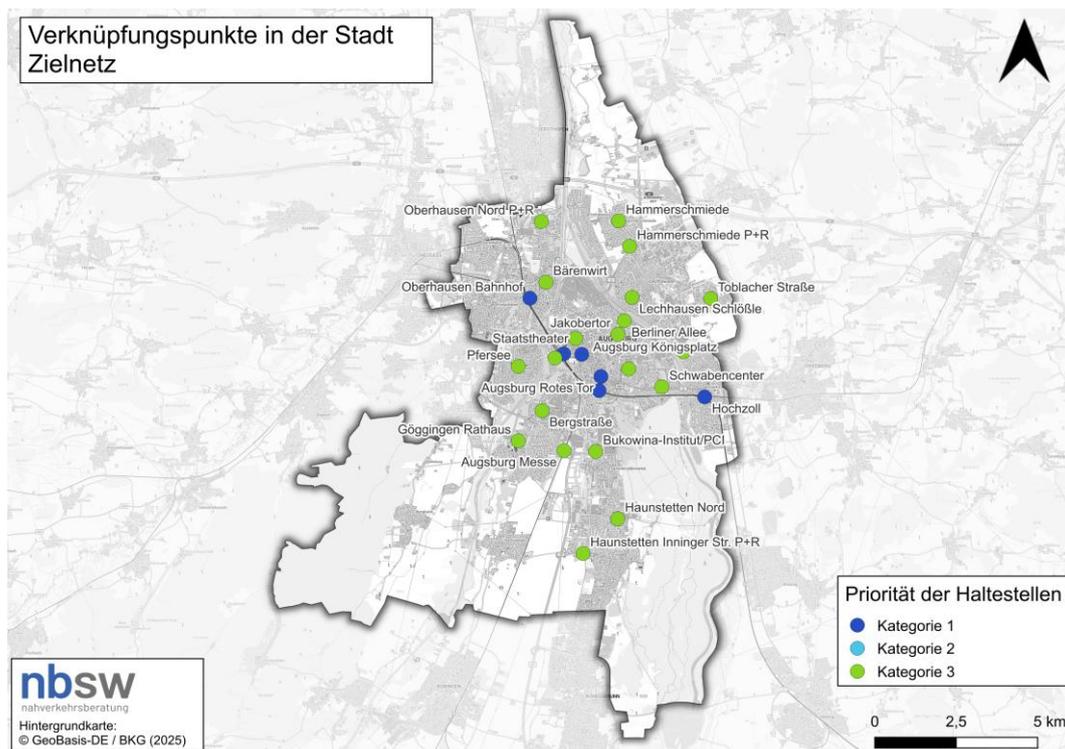


Abbildung 81: Verknüpfungspunkte in der Stadt (Zielnetz)

11.3.2 Verknüpfungspunkte in der Region (Landkreise im AVV-Gebiet) im Zielnetz

Die Karte in Abbildung 82 zeigt die Verknüpfungspunkte nach Kategorie im Zielnetz der Region. Die Zuordnung zu den Kategorien ist wie folgt:

Kategorie 1:

Landkreis Augsburg

- Bobingen Bf
- Neusäß Bf
- Gersthofen Bf
- Meitingen Bf
- Schwabmünchen Bf
- Stadtbergen

Landkreis Aichach-Friedberg

- Friedberg Bf
- Mering Bf
- Kissing Bf
- Aichach Bf

Kategorie 2:

Landkreis Augsburg

- Gessertshausen Bf
- Königsbrunn Zentrum
- Diedorf Bf
- Dinkelscherben Bf
- Gersthofen Rathausplatz

Landkreis Aichach-Friedberg

- Friedberg West P+R
- Dasing Bf

Kategorie 3:

Landkreis Augsburg

- Nordendorf Bf
- Stadtbergen Augsburg Werst P+R
- Klosterlechfeld
- Langweid Bf
- Zusmarshausen Marktplatz
- Zusmarshausen Schulzentrum
- Biburg Post

Landkreis Aichach-Friedberg

- Mering St. Afra
- Adelzhausen Treffler
- Mühlhausen Gewerbegebiet

Landkreis Dillingen an der Donau

- Wertingen Marktplatz
- Wertingen Bf

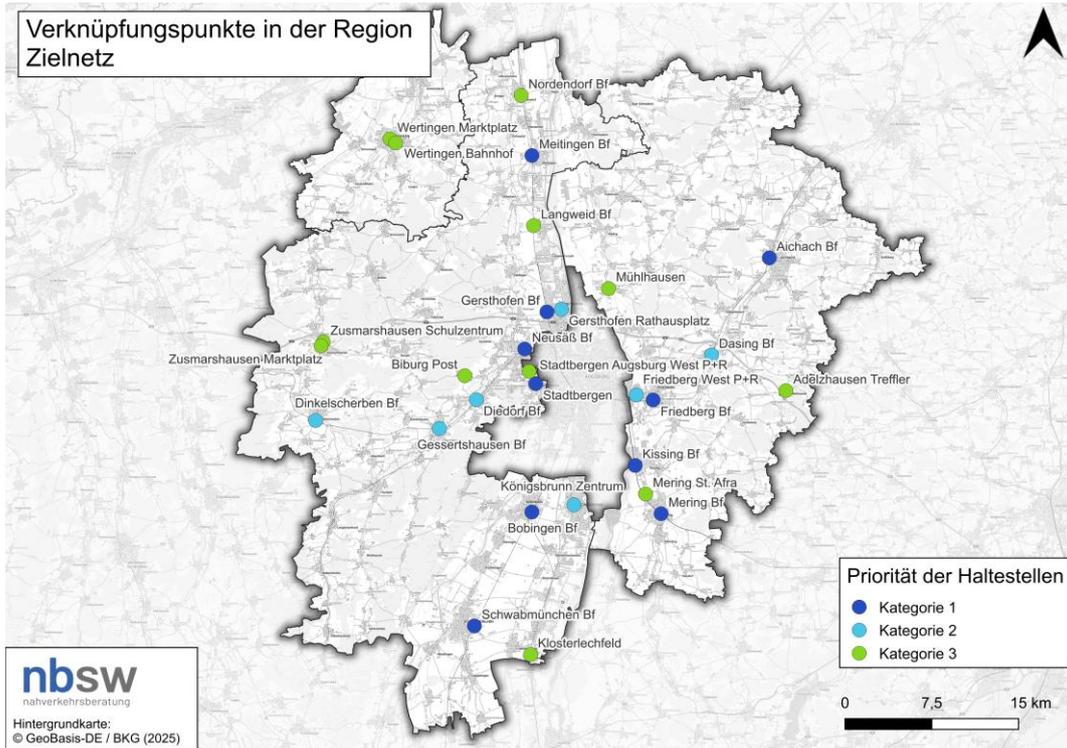


Abbildung 82: Verknüpfungspunkte in der Region (Zielnetz)

12 SPNV Regio-Schienen-Takt

- Für den **SPNV** ist in Bayern die **Bayerische Eisenbahngesellschaft** der **zuständige Aufgabenträger**. Die Planungen dieser werden im NVP **nachrichtlich aufgenommen** und bei der **Konzeption und Umsetzung** von Maßnahmen im **Straßenbahn- und Busverkehr** berücksichtigt.
- **8 Maßnahmen aus den vorherigen NVP** wurden erfolgreich umgesetzt, 3 Maßnahmen wurden bislang nicht realisiert und 8 Maßnahmen der BEG befinden sich derzeit noch in der Planungsphase. Aus Sicht des AVV werden darüber hinaus **4 zusätzliche SPNV-Maßnahmen** als sinnvoll erachtet und deren Umsetzung begrüßt.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) ist im Auftrag des Freistaats Bayern für den Schienenpersonennahverkehr in Bayern verantwortlich. Ihre Planungen sind hier nachrichtlich aufgenommen und bei der Umsetzung der Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen. Der Schienenverkehr soll als zuverlässiges, schnelles und umweltfreundliches Rückgrat des Nahverkehrssystems dienen.

12.1 Bilanzierung Ausführungsnetz 2015plus

Die folgenden beiden Tabellen (51 und 52) zeigen Maßnahmen des SPNV aus dem NVP 2006-2011, die erfolgreich umgesetzt wurden.

Tabelle 51: Erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2006-2011 (Teil 1)

Linie (NVP 2006-2011)	Linie aktuell	Streckenverlauf	Strecken- abschnitt	Ver- kehrs- zeit	Takt	Umsteige- möglich- keiten	Zusätzliche Informationen
R1/R11	RE9, RE89, RE80, RB87, RB86	Mering/Schmiechen – Mering St. Afra – Kissing – Hochzoll – Haunstetter Straße – Hauptbahnhof – Oberhausen Bf	Mering – Kissing – Augsburg	HVZ	15 Min		Einrichtung eines neuen Bahnhaltdepot in Mering St. Afra
				NVZ	30 Min		
			Mering – Merching – Schmiechen	60 Min (Verdichtung in HVZ)	60 Min		
R2	BRB RB13	Radersdorf – Aichach – Obergriesbach – Dasing – Friedberg – Hochzoll – Haunstetter Straße – Hauptbahnhof	Friedberg – Augsburg Hauptbahnhof	ganztägig	15 Min	Stündliche Durchbindung nach Ingolstadt	Keine Einrichtung des Bahnhaltdepot Paar; Aufnahme in Ausführungsnetz SPNV
			Aichach – Hauptbahnhof	Mo-Fr	30 Min	Augsburg Hochzoll: Mo-Fr tagsüber: Umstieg von/nach München im 30-Minuten-Takt, ansonsten: Umstieg stündlich mgl.	
			Aichach – Friedberg – Oberhausen Bf.	SVZ	60 Min		
R4	RE80, RB87	Donauwörth – Bäumenheim – Mertingen – Nordendorf – Westendorf – Meitingen – Herberthofen – Langweid – Gablingen – Gersthofen – Oberhausen – Hauptbahnhof	Donauwörth – Augsburg	HVZ	60 Min RE	mind. Stündlich eine Verbindung nach München	Aufgrund der Fernverkehrszüge und den damit verbundenen Zugüberholungen kann auf der Relation Donauwörth – Augsburg kein exakter 30-Min-Takt angeboten werden; ab Meitingen drei Züge pro Stunde von/nach Augsburg
					30 Min RB		
				NVZ	30 Min RB	Stündlich eine Fahrt nach München	
				SVZ	60 Min RB		
120 Min RE							

Tabelle 52: Erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2006-2011 (Teil 2)

Linie (NVP 2006-2011)	Linie aktuell	Streckenverlauf	Strecken- abschnitt	Ver- kehrs- zeit	Takt	Zusätzliche Informationen
R6	RE9, RB86	Dinkelscherben – Kutzenhausen – Gessertshausen – Diedorf – Westheim – Neusäß – Oberhausen – Hauptbahnhof	Dinkelscherben – Augsburg	HVZ	30 Min	Keine Planung zusätzlicher Haltepunkte, meiste Züge aus Dinkelscherben: Anbindung nach München
				NVZ	30 Min	
				SVZ	60 Min	
			Gessertshausen – Augsburg	HVZ	30 Min, daraus resultiert 15 Min Takt zw. Gessertshausen-Augsburg	
R7	RB77, RE79, RB69, RE71, RE73,	Schwabmünchen – Bobingen – Inningen – Messe – Morellstraße – Hauptbahnhof	Schwabmünchen – Augsburg	HVZ	Mind. 20 Min	
				NVZ	30 Min	
				SVZ	60 Min (Verdichtung ab Bobingen durch mehrere Linien)	
			Bobingen – Augsburg	HVZ	15 Min (Ergänzung durch RE-Fahrten aus Allgäu)	
			NVZ	20 Min		
R8	RB69	Klosterlechfeld – Lagerlechfeld Graben (Lechfeld) Gewerbepark) – Oberottmarshausen – Bobingen – Inningen – Messe – Morellstraße – Hauptbahnhof	Klosterlechfeld – Augsburg Hbf.	ganztägig	60 Min	Einrichtung des neuen Haltepunktes Graben in 10/2012
				HVZ	30 Min durch Verdichtererfahrten	

Im Folgenden werden die Ausbaumaßnahmen des Ausführungsnetzes des Nahverkehrsplans 2015plus bilanziert. Die folgenden Maßnahmen wurden erfolgreich umgesetzt:

- Erweiterung des Hauptbahnhofs um das Gleis F (Fertigstellung im Dezember 2018)
- Paartalbahn: Zusätzlicher Halt in Brunnen (Inbetriebnahme im Oktober 2020)

Die folgenden Maßnahmen wurden bislang nicht umgesetzt:

- Durchbindung der AVV-Regionalzuglinien zu Durchmesserlinien mit einem 7,5-Minuten-Takt zwischen Oberhausen Bf. und Hochzoll Bf.
- Paartalbahn: Geschwindigkeitsanhebung im Bahnhof Aichach
- Paartalbahn: Ausbaumaßnahmen im Bereich Ingolstadt

12.2 Offene Planungen der BEG

Die Prüfung des Schienenverkehrs im AVV-Gebiet hat zur Priorisierung der noch offenen SPNV-Projekte im Ausführungsnetz geführt.

- **Ausbau Bahnhof Friedberg:** Dieses Projekt wurde mit sehr hoher Priorität eingestuft, da der Genehmigungsplan bereits beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht wurde. Die Fertigstellung war ursprünglich für Dezember 2025 geplant, verzögert sich jedoch voraussichtlich, sodass von einer Fertigstellung in den Jahren 2026/2027 ausgegangen werden kann.
- **Wendegleis Oberhausen:** Eine Umsetzung des Wendegleises in Oberhausen ist nach aktuellem Stand zurückgestellt. Es wird stattdessen eine Wendeanlage am Hauptbahnhof Augsburg umgesetzt.
- **Staudenbahn:** Die Maßnahme der Reaktivierung des nördlichen Teils der Staudenbahn ist in Umsetzung mit noch unbekanntem Betriebsaufnahmezeitpunkt.
- **Angebotsverdichtung Augsburg-Meitingen zum 15-Minuten-Takt:** Der Ausbau der Strecke Augsburg – Donauwörth ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als vordringlicher Bedarf eingestuft. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat an das Gutachterkonsortium für den 4. Entwurf des Deutschlandtakts die Forderung gestellt, die Aufrechterhaltung des 15-Minuten-Takts sicherzustellen. Ein drittes Gleis in Richtung Donauwörth ist im Bundesverkehrswegeplan für 2030 vorgesehen, jedoch nur zur Stabilisierung des aktuellen SPNV-Angebots.
- **Einrichtung eines Bahnhaltes in der Hirblinger Straße:** Der Ausbau ist derzeit Teil der Korridorstudie für Stationen der BEG.
- **Einrichtung eines Bahnhaltes in Langerringen:** Die Umsetzung wird aktuell nicht weiterverfolgt, da der BEG keine Willensbekundung zur Realisierung vorliegt.
- **Einrichtung eines Bahnhaltes in Vogelsang:** Der Ausbau ist derzeit Teil der Korridorstudie für Stationen der BEG.
- **Einrichtung eines Bahnhaltes in Mödishofen:** Der Ausbau ist derzeit Teil der Korridorstudie für Stationen der BEG.

12.3 Weitere Anforderungen des Verbundraumes AVV

Zusätzliche Maßnahmen, die das Zielnetz begünstigen würden, umfassen:

- **Durchgängige Verbindungen:** Die Bedarfe und die Umsetzungsmöglichkeiten durchgängiger Verbindungen, wie beispielsweise zwischen der Staudenbahn und Aichach oder zwischen Meitingen und Bobingen, werden in Zusammenarbeit mit der BEG geprüft und verfolgt.
- **Erhalten des 15-Min-Taktes nach Friedberg:** Die BEG hat an das Gutachterkonsortium für den 4. Entwurf des Deutschlandtakts die Forderung gestellt, den 15-Minuten-Takt nach Friedberg aufrechtzuerhalten.
- **Einrichtung eines Bahnhaltes in Zusmarshausen:** Die Einrichtung eines Bahnhaltes in Zusmarshausen wurde im Steuerungskreis am 10.12.2024 durch eine Willensbekundung bekräftigt und ist derzeit Bestandteil der Korridorstudie für Stationen der BEG sowie der aktuellen Vorzugstrassenvariante.
- **Taktverdichtung Aichach-Ingolstadt:** Um in Ingolstadt den Anschluss an die Schnellfahrstrecke zwischen München und Nürnberg zu verbessern, soll die Taktung zwischen Aichach und Ingolstadt verdichtet werden.

13 Barrierefreiheit

- Die **barrierefreie Gestaltung des ÖPNV** ist gesetzlich verankert und eine **zentrale Voraussetzung für die selbstbestimmte Mobilität sensorisch und mobilitätseingeschränkter Menschen**.
- Die Anforderungen betreffen sowohl die **Bereitstellung barrierefreier Informationen**, den **Ausbau von Haltestellen** als auch die **Ausstattung der Fahrzeuge**. Der barrierefreie Ausbau erfolgt **priorisiert nach Haltestellenkategorie und Fahrgastaufkommen**. Ausnahmen sind im begründeten Einzelfall möglich.
- Im **Augsburger Straßenbahnnetz** sind aktuell **68 %** aller Haltestellen **vollständig barrierefrei** und 16 % sind für mobilitäts-, aber nicht sensorisch eingeschränkte Personen ausgebaut. Im **Stadtbusnetz** sind **46 %** der Haltestellen **barrierefrei** ausgebaut. Im **übrigen AVV-Gebiet** sind 14 % teilweise barrierefrei ausgebaut, **73 % sind nicht barrierefrei** ausgebaut und 13 % werden als Ausnahmefälle gewertet.
- Der **Fahrzeugbestand** weist folgende Barrierefreiheitsmerkmale auf: **90 % der Straßenbahnfahrzeuge** sind **niederflurig**, im **Stadtbusnetz** ermöglichen technische Systeme wie Klapprampen **stets einen sicheren Zustieg** und alle Fahrzeuge der swa haben akustische und optische Fahrgastinformationssysteme. Im **Regionalverkehr** werden **alle Fahrten planmäßig barrierefrei** angeboten. Die eingesetzten Fahrzeuge sind überwiegend niederflurig bzw. Low-Entry und verfügen über DFI-Monitore. Nur im Ausnahmefall kommen ältere, nicht barrierefreie Fahrzeuge zum Einsatz.
- Aufgrund des **umfangreichen Haltestellennetzes** im AVV erfolgt der barrierefreie Ausbau **schrittweise und nach Priorisierung**. Hierbei sind Fahrgastzahlen, Netzfunktion, angrenzende Einrichtungen, Zugänglichkeit und die bauliche Situation die ausschlaggebenden Kriterien.

13.1 Übersicht Mobilitätseinschränkungen und Definition Barrierefreiheit

Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 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 relevant.

Als mobilitätseingeschränkte Menschen gelten Personen, die durch lang- oder kurzfristige Behinderung hinsichtlich Gehen, Sehen, Hören, Arm- und Handnutzung, Sprechen und kognitive Fähigkeiten, durch Alter und Kleinkinder und durch Kinderwagen, Fahrrad und Gepäck beeinträchtigt sind. Die Mobilitätseinschränkung im engeren Sinne ergibt sich aus tatsächlicher langfristiger Behinderung, Schädigung oder Einschränkung der Person. Bei kurzfristiger und altersbedingter Einschränkung gelten Personen als mobilitätsbehindert im weiteren Sinne.

Barrierefreiheit im ÖPNV ist eine Voraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben. Dabei profitieren nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern alle Personen mit vorübergehender oder altersbedingter Mobilitätseinschränkung.

Barrierefreiheit wird in § 4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) definiert. Hiernach sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis, und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und

nutzbar sind.

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

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat „[...] der Nahverkehrsplan [...] 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.“

Verdeutlicht wird dies auch in § 8 Abs. 5 BGG. Hiernach sind sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.

13.2 Anforderungen an die Barrierefreiheit

Die wesentlichen Aspekte eines barrierefreien ÖPNV sind die Haltestelleninfrastruktur, die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge, die Kommunikation mit den Kunden sowie der Betrieb und Unterhalt der Anlagen. Nur im Zusammenspiel aller dieser Punkte ist eine vollständige Barrierefreiheit nach heutigem Stand der Technik sicher zu stellen. Eine isolierte Betrachtung von Haltestellen und Fahrzeugen ist dabei nicht ausreichend. Konzepte und Ziele müssen auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmt werden.

Ein barrierefreies ÖPNV-Angebot kann nur im Zusammenwirken der zuständigen Kommunen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger erreicht werden. Aufgrund des teilweise erheblichen finanziellen und organisatorischen Aufwands entsprechender Maßnahmen muss die Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebotes schrittweise erhöht werden. Insbesondere muss zunächst darauf geachtet werden, dass bei Neueinrichtungen, Neubeschaffungen oder Umbau von ÖPNV-Einrichtungen und -Anlagen (z.B. Haltestellen oder Bussen) diese Grundsätze Berücksichtigung finden. Folgende Grundsätze sollten beachtet werden:

Information

- Aufnahme relevanter Informationen für Mobilitätsbeeinträchtigte in die Fahrgastinformationssysteme (z.B. Kennzeichnung der Linien und Kurse, die mit Niederflurbussen oder vergleichbaren Fahrzeugen gefahren werden). Darstellung der Fahrgastinformationen auch in leichter Sprache.

- Sensibilisierung und Schulung des Auskunftspersonals
- Barrierefreie Gestaltung visueller Informationen entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip (bei Druckerzeugnissen sollte auf eine kontrastreiche Darstellung geachtet werden).

Barrierefreiheit von Haltestellen

Der Gesetzestext trifft lediglich Aussagen darüber, dass Haltestellen sowie deren Zuwegung etc. vom Straßenbaulastträger auszubauen sind und setzt eine zeitliche Frist. Die nähere Ausgestaltung der zeitlichen Fristen und die erforderlichen Maßnahmen sind durch den Aufgabenträger des ÖPNV im Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

Da die Fragestellung, wie Haltestellen auszubauen sind, sowohl im PBefG als auch im ÖPNVG offengelassen werden, sind einige Handlungsempfehlungen abgeleitet worden.

Zudem lässt der Gesetzestext Ausnahmen zu, die konkret benannt und begründet werden müssen. Jeder infrage stehende Einzelfall muss demnach seinen berechtigten Grund haben, nicht ausgebaut zu werden. Ausnahmen können also nicht generell benannt werden. Vielmehr müssen im Nahverkehrsplan die berechtigten Gründe für eine Ausnahme festgelegt werden. Die Haltestellen sind dann einzelfallbezogen auf diese Ausnahmen zu prüfen.

- Grundsätzlich sollen die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen bei der Neueinrichtung oder dem Umbau von Haltestellen berücksichtigt werden. Dabei soll nicht nur auf eine Barrierefreiheit direkt an den Haltestellen geachtet werden, sondern auch in ausreichendem Radius an den Zu- und Abgangswegen. Priorität bei eventuellen Neubauten sollten Haltestellen haben, an denen ein aktueller Bedarf erkennbar ist (z.B. schwer zugänglich), speziell in den zentralen Orten, oder eine hohe Nachfrage vorhanden ist.
- Haltestellenformen, die eine reibungslose Anfahrbarkeit durch die eingesetzten Fahrzeuge und damit minimale Stufen- und Spaltmaße ermöglichen (Kaphaltestellen oder Haltestellen am Straßenrand). Bei Busbuchten muss eine ausreichende Länge der Busbucht gewährleistet sein, um die Stufen- und Spaltmaße zwischen Fahrzeug und Bordstein gewährleisten zu können. Hierfür sind die notwendigen Längen und Ausgestaltungsformen hinsichtlich der Möglichkeiten/Machbarkeiten im Bestand zu bewerten und zu berücksichtigen.
- Höhenanpassungen der Borde gemäß den oben genannten Anforderungen im Zusammenspiel mit den eingesetzten Fahrzeugen
- Sicherstellung einer dauerhaft konstanten Höhe der Bordkante
- Fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag im Bereich der Haltestellen und auf den angrenzenden Gehwegen
- Einsatz von Leitsystemen aus kontrastreichen Bodenindikatoren zum Auffinden der Haltestelle und vor allem der Einstiegstür
- Möglichkeit des „verkürzten“ barrierefreien Ausbaus von Haltestellen aus Gründen der örtlichen Umstände (z.B. Hochbord nur im Bereich der Tür zu den Rollstuhlplätzen)

SPNV

Die oben gemachten Aussagen sind auch auf Bahnhaltepunkte in ihrer Funktion als Umsteigepunkte zwischen SPNV und dem restlichen ÖPNV zu übertragen. Da an einzelnen Bahnhaltepunkten eine hohe Nachfrage besteht, sollte gerade hier auf Maßnahmen hingewirkt werden, die den Belangen von Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen gerecht werden. Die Zugangsmöglichkeiten zu den Stationen des SPNV ohne S-Bahn sind in Bayern im Internet unter Rollstuhlfahrer – Bahnland Bayern (bahnland-bayern.de) veröffentlicht.

In den Landkreisen des AVV (Regionalbus)

Die folgenden Kategorien geben Hinweis über die Ausstattungsmerkmale und die Umsetzungspriorität des Ausbaus. Je nach Kategorie der Haltestelle und Zahl der Ein-/Aus-/Umsteiger sollen die Haltestellen nach den folgenden Qualitätsstandards gemäß AVV-Qualitätsstandards ausgestattet sein:

Kategorie 1:

- 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 soll möglichst am Straßenrand oder als Kap-Haltestelle ausgebaut werden, um damit 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 Informationen entsprechend dem Zwei-Sinne-Prinzip

Kategorie 2:

- Haltestellenschild
- Kassler Sonderbord mit Bordsteinhöhe mind. 16 cm mit mind. einem Aufmerksamkeitsfeld im vorderen Einstiegsbereich
- Bussteiglänge für mind. 1 Standardbus (12 m)
- Haltestelle soll möglichst am Straßenrand oder als Kap-Haltestelle ausgebaut werden (Ausnahme: Haltestellen mit längerer Verweildauer der Fahrzeuge)
- Fahrgastunterstand
- ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlnutzer unter einer Überdachung

Kategorie 3:

- Haltestellenschild
- Bordsteinerhöhung auf mind. 16 cm mit mind. Aufmerksamkeitsfeld im vorderen Einstiegsbereich
- Haltestelle soll möglichst am Straßenrand oder als Kap-Haltestelle ausgebaut werden
- Nach Möglichkeit Fahrgastunterstand

Folgende Ausnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen werden definiert:

- Haltestellen flexibler Bedienformen (On-Demand-Verkehr), die oft mit PKW/Kleinbussen durchgeführt werden
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Hier soll verhindert werden, dass die Herstellung der Barrierefreiheit „ins Leere“ läuft und eine barrierefreie Insel entsteht
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist
- Haltestellen mit weniger als 3 Ein-/Aussteigern pro Tag

Bis 2022 sollten in Kategorie 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 Kategorie 2 Haltestellen mit mittlerer bis hoher Nachfrage oder in der Nähe von publikumsintensiven Einrichtungen liegenden Haltestellen umgebaut sein. Die Haltestellen der Kategorie 3 wurden aufgrund begrenzter Ressourcen zunächst zurückgestellt.

Ausnahmebedarf wird für die Information an Haltestellen gesehen. Es ist kaum möglich bei begrenztem Platz und begrenzten Finanzmitteln die Information an Haltestellen für alle denkbaren Beeinträchtigungen zu erstellen. Neben verschiedensten Schriftgrößen wären auch hier flächendeckend Sprachausgaben notwendig. Daher wird als zukunftsadäquate Information u.a. die Information über die persönlichen Mobilgeräte der Fahrgäste gesehen. Neben Abfahrten in Echtzeit können hier die Fahrgastinformationen in einer jeweils geeigneten Form ausgegeben werden. Damit wird eine deutlich bessere Information als im Vergleich zu herkömmlichen Fahrplanmedien erreicht.

Im Stadtgebiet Augsburg (Stadtbus)

Die Definition der Barrierefreiheit orientiert sich am vollständigen Fördertatbestand in Bayern und entspricht der Definition gemäß der Teilfortschreibung des NVP 2015plus für den Nahverkehrsraum Augsburg. Danach sollen alle Türen barrierefrei erreichbar sein, ein Ein- und Ausstieg spalt- und stufenarm zwischen Bussteig und dem Fahrzeug möglich sein. Die einzelnen Haltesteige sind über taktile Elemente erreichbar. In der höchsten Kategorie werden folgende Ausstattungselemente bzw. Ausbaustandards gefordert:

- Haltestellenschild
- Granitbord A3 mit einer Bordsteinhöhe von mindestens 18 cm mit Blindenleitlinien, Aufmerksamkeitsfeld beim vorderen Einstieg etc.
- ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlnutzer*innen unter einer Überdachung
- Bussteiglänge für mind. 1 Bus, um alle Türen barrierefrei erreichen zu können, mit ausreichender An- und Abfahrtslänge für möglichst nahes An- und Abfahren
- Haltestelle möglichst am Straßenrand oder als Kap-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

13.2.1 Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Die Anforderungen an Kraftomnibusse im Hinblick auf die Herstellung der Barrierefreiheit werden ebenfalls durch gesetzliche Vorgaben (BOKraft) und Verbändeempfehlungen (z.B. VDV) geprägt:

- Niederflurtechnik, Vorhandensein mindestens einer Einstiegshilfe (Rampe),
- ausreichende Multifunktionsfläche für Rollstuhlnutzer*innen (auch Nutzer*innen von Rollatoren, Personen mit Kinderwagen oder Gepäck etc.),
- kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (besonders Haltegriffe und -stangen, Anforderungstasten, Podeste, Sitzflächen) und leichter Zugang zu Haltewunschtasten und
- barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation.

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

13.2.2 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit

Nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG besteht die Möglichkeit, Ausnahmen bei der Herstellung von Barrierefreiheit festzulegen. Diese Ausnahmen sind zulässig, wenn diese konkret benannt und begründet werden (Einzelfallbegründung). Dauerhafte Ausnahmetatbestände sind gegeben aus/, wenn ...

- Verkehrlichen, konstruktiven, baulichen und technischen Gründen
- Wirtschaftlicher Unverhältnismäßigkeit
- Naturschutz
- Eingriffen in private Grundstücke bzw. Rechte
- Die Haltestelle nicht im regulären Tagesbetrieb angefahren (Bedarfs-, Ersatz- und Nachtbushaltestelle) wird
- Die Haltestelle nicht auf Dauer Bestand hat
- Es sich um eine niedrig frequentierte Haltestelle handelt
- Die Haltestelle künftig ausschließlich mit barrierefreien (Klein)fahrzeugen bedient werden soll (flexible Bedienform)
- Die Haltestelle in ihrem Umfeld nicht dauerhaft barrierefrei erreichbar ist

Temporäre Ausnahmetatbestände sind gegeben, wenn ...

- Der Standort zurzeit (bereits) umgestaltet wird
- Der Zeitpunkt des Ausbaus dem Ausbau der Gegenrichtung angeglichen wird
- Der Ausbau im Zusammenhang mit einer übergeordneten Baumaßnahme vorgesehen ist
- Der Ausbau der Haltestelle erst dann sinnvoll ist, wenn andere Haltestellen im Linienverlauf ebenfalls ausgebaut werden (können)
- Eine Abweichung vom 2-Sinne-Prinzip ist möglich, sofern die vorgesehene technische Lösung noch nicht operativ ist.

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

13.3 Bilanzierung des Status Quo

13.3.1 Status Quo Haltestellen

Das AVV-Gebiet erstreckt sich über die Stadt Augsburg sowie die umgebenden Landkreise. Während in der Stadt Augsburg der ÖPNV durch Stadt- und Regionalbussen sowie Straßenbahnen und SPNV angeboten wird, erfolgt die ÖPNV-Erschließung in den Landkreisen über Regionalbusse und SPNV. Ergänzt werden diese nach Takt verkehrenden Angebote durch Einsatzbuslinien, Schülerlinien und On-Demand-Angebote.

Stadtgebiet Augsburg

Für die Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen sind in der Stadt Augsburg die Stadtwerke Augsburg GmbH (swa) und das MTBA der Stadt Augsburg zuständig. Hierbei sind die swa für die Straßenbahnhaltestellen vom Unterbau bis zur Ausstattung sowie für die Ausstattung auch der in der Stadt liegenden Bushaltestellen zuständig. Das MTBA ist für die Herrichtung der eigentlichen Haltestelle zuständig.

Im Straßenbahnnetz der swa befinden sich 206 Bahnsteige, die im regelmäßigen Fahrgastbetrieb angeeignet werden. Davon sind 140 Bahnsteige (68%) vollständig barrierefrei für in ihrer Mobilität und sensorisch eingeschränkte Personen ausgebaut, 32 Bahnsteige (16%) sind barrierefrei für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen ausgebaut und 34 Bahnsteige (16%) sind bisher nicht barrierefrei ausgebaut (vgl. Tabelle 53).

Tabelle 53: Barrierefreiheit an bestehenden Haltesteigen im Straßenbahnnetz

Barrierefreiheit der Straßenbahnsteige der swa	Anzahl	anteilig
Anzahl der vollständig barrierefrei ausgebauten Bahnsteige für in ihrer Mobilität und für sensorisch eingeschränkte Personen	140	(68%)
Anzahl der barrierefrei ausgebauten Bahnsteige für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen	32	(16%)
Anzahl der nicht barrierefrei ausgebauten Bahnsteige	34	(16%)
Anzahl der Bahnsteige die im regelmäßigen Fahrgastbetrieb der Straßenbahnen der swa angeeignet werden	206	(100%)

Im Busnetz der Stadt Augsburg werden weitere 424 Haltestellensteige (Hinweis: ohne die großen Umsteigepunkte Hauptbahnhof, Köngisplatz und Mortitzplatz) bedient. Hiervon sind 196 Haltestellensteige bereits barrierefrei ausgebaut (rund 46%). Die Mehrzahl von 228 Haltestellenbereichen sind noch nicht barrierefrei ausgebaut (vgl. Tabelle 54).

Tabelle 54: Barrierefreiheit an bestehenden Haltesteigen im Busnetz

Barrierefreiheit der Bushaltesteige in der Stadt Augsburg	Anzahl
Bus-Haltestellesteige in der Stadt Augsburg	424
Davon barrierefrei ausgebaut*	196 (46%)
Nicht barrierefrei ausgebaut	228 (54%)

Quelle: MTBA Stadt Augsburg, Juli 2025

Übriges AVV-Gebiet

Für die Bestandsanalyse zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen im AVV-Verbundgebiet wurde auf die Daten aus dem bei DEFAS Bayern bereits bestehenden Haltestellenkataster zurückgegriffen. Die Bayerische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (BEG) hat das Haltestellenkataster um die sogenannten DELFI-Attribute erweitern lassen mit dem Ziel „Barrierefreie Reiseketten in der Fahrgastinformation“ bereitstellen zu können. Hierbei wurde

eine Vielzahl von Attributen zur Barrierefreiheit an Haltestellen, wie u.a. die Höhe des Bordes an den Haltestellen, induktive Höranlagen, taktile Leitstreifen etc. je Haltesteig erfasst.

Aus den zur Verfügung gestellten Rohdaten erfolgte eine Auswertung zur Barrierefreiheit an den Haltesteigen im AVV-Gebiet. Aufgrund der verschiedenen Elemente an den Haltestellen wurden drei Klassen zur Barrierefreiheit gebildet:

Klasse 1 Vorhandensein des Elements hohes Bord für den stufenarmen Einstieg

Klasse 2 Vorhandensein zweier Elemente: hohes Bord für den stufenarmen Einstieg und taktile Leitstreifen

Klasse 3 Vorhandensein dreier Elemente: hohes Bord für den stufenarmen Einstieg, taktile Leitstreifen und induktive Höranlage

Gleichzeitig konnte durch das erfasste Attribut „unbefestigter Bodenbelag“ ein Hinweis auf eine Ausnahmesituation zur Barrierefreiheit an der Haltestelle ausgewertet werden. Wenn ein unbefestigter Bodenbelag an der Haltestelle vorhanden ist, ist dies ein Hinweis darauf, dass die Haltestelle in der Regel außerhalb der Ortslagen liegt und somit nicht in die Nebenverkehrsanlagen integriert ist, und ein barrierefreier Ausbau reine Insellösungen wären. Diese Haltestellen wurden daher dem Ausnahmetatbestand zugeordnet und als Klasse -1 bezeichnet.

Im AVV-Gebiet liegen 1.420 Tram- und Bushaltestellen, die 3.024 Haltesteigen entsprechen. Ausgewertet wurden die Daten bezogen auf die Haltesteige. Haltesteige, die nur von Ersatzbussen, Schülerbussen oder On-Demand-Angeboten angefahren werden, werden bei der Bewertung nicht einbezogen. Dies betrifft 132 Haltesteige. Zudem werden Haltestellen, die im Stadtgebiet der Stadt Augsburg oder Dillingen liegen, ausgenommen, wodurch sich die Gesamtsteigzahl auf 2.203 Steige reduziert.

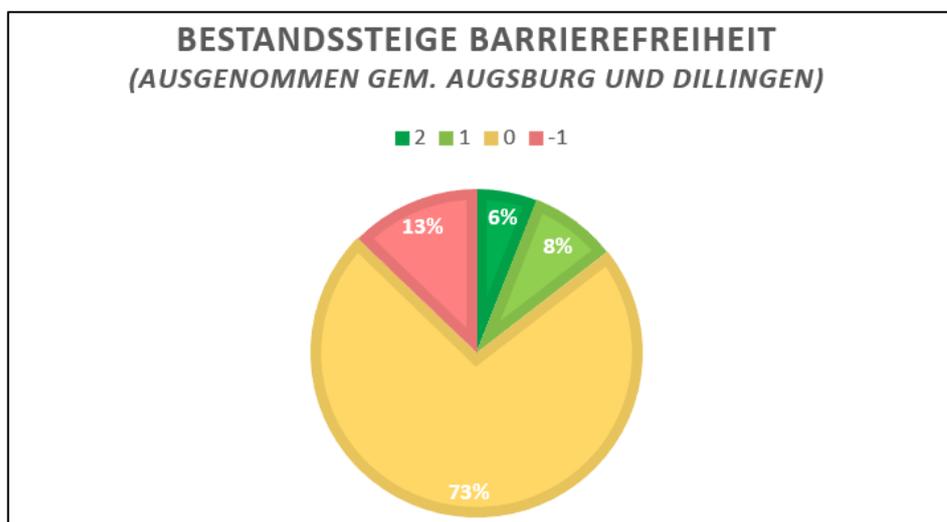


Abbildung 83: Barrierefreiheit an bestehenden Haltesteigen im AVV-Gebiet gesamt im Bestand

Von den 2.203 Haltestellen im AVV-Gebiet sind 319 (rund 14%) teilweise barrierefrei ausgebaut. Von diesen sind 188 Haltesteige (rund 8%) nur mit einem Kassler Sonderbord und 131 (rund 6%) mit einem Kassler Sonderbord sowie taktile Leitstreifen ausgestattet. Zurzeit verfügt kein Haltesteig über eine induktive Höranlage.

An 280 Haltesteigen ist der Bodenbelag unbefestigt (Klasse -1, rund 13%). Die übrigen 1.604 Haltesteige sind nicht barrierefrei ausgebaut (Klasse 0, rund 73%), wie in Abbildung

83 dargestellt.

Ein vertakteter Linienbetrieb soll künftig nur im definierten Zielnetz angeboten werden. Alle anderen Haltestellen werden durch On Demand-Angebote bedient, sodass hier für den barrierefreien Ausbau eine Ausnahme gelten kann. Für die Haltestellen im definierten Zielnetz stellt sich die heute vorhandene Barrierefreiheit etwas besser dar.

Im Zielnetz (vgl. Abbildung 84) liegen 561 Haltesteige, davon sind 122 Steige teilweise barrierefrei ausgebaut (rund 22%; 64 auf Klasse 2, 58 auf Klasse 1). An 30 Steigen ist der Bodenbelag unbefestigt. 409 Haltesteige sind heute nicht barrierefrei ausgebaut (rund 73%).

BESTANDSSTEIGE IM ZIELNETZ BARRIEREFREIHEIT (AUSGENOMMEN GEM. AUGSBURG UND DILLINGEN)

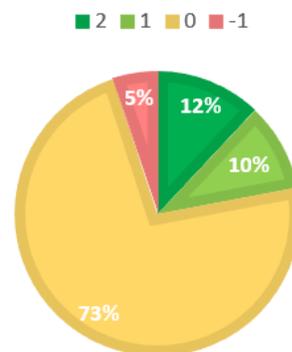


Abbildung 84: Barrierefreiheit an bestehenden Haltestellen im AVV-Gebiet gesamt im Zielnetz

13.3.2 Status Quo Fahrzeuge

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 Fahrzeugauberkeit 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 DFI-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.

Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit

Über den 01.01.2022 hinaus wird eine Ausnahme von der vollständigen Barrierefreiheit für die Fahrzeugkategorie Verstärker als erforderlich angesehen. Diese Fahrzeuge sind v.a. zur Abdeckung von Schülerspitzen im Einsatz und sind für die Grundmobilität der gesamten Bevölkerung weitgehend bedeutungslos. Es wird daher als vertretbar angesehen, dass diese Fahrzeuge nicht barrierefrei ausgestattet werden, sondern hier weiterhin Kombibusse (kombinierte Linien-/Ausflugsbusse) eingesetzt werden, zumal diese Fahrzeuge mehr Sitzplätze bieten. Kommen Kombibusse zum Einsatz, müssen diese mindestens über einen Hublift o.ä. verfügen.

13.4 Priorisierung zur Herstellung der Barrierefreiheit

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass bei allen neuen Straßenbaumaßnahmen nur noch barrierefreie Haltestellen herzustellen sind. Ggf. sind entsprechende Zuwegungen zu ändern bzw. umzubauen. Bestehende Haltestellen werden nach den nachfolgenden Kriterien der entsprechenden Priorisierung geprüft und barrierefrei ausgebaut.

Aufgrund der hohen Anzahl von Haltestellen im AVV-Gebiet wird sich ein flächendeckender barrierefreier Ausbau über mehrere Jahre erstrecken. Daher ist eine Prioritätenbildung beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen notwendig. Neben dem Fahrgastaufkommen (Ein-, Aus- und Umsteiger) und der qualitativen Bewertung des ÖPNV-Angebotes (Fahrtenzahl, Taktverkehr) an der Haltestelle ist auch das Vorhandensein von Einrichtungen im Einzugsgebiet, die für Mobilitätseingeschränkte relevant sind (insbesondere Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser und sonstige medizinische Einrichtungen, Behindertenwerkstätte, spezielle Bildungseinrichtungen) ausschlaggebend. Zudem sind bei der Beurteilung der barrierefreien Erreichbarkeit von Haltestellen weitere Kriterien wie die Umfeldsituation oder eine allgemeine Dringlichkeit eines Haltestellenausbaus zu berücksichtigen (vgl. Abbildung 85).

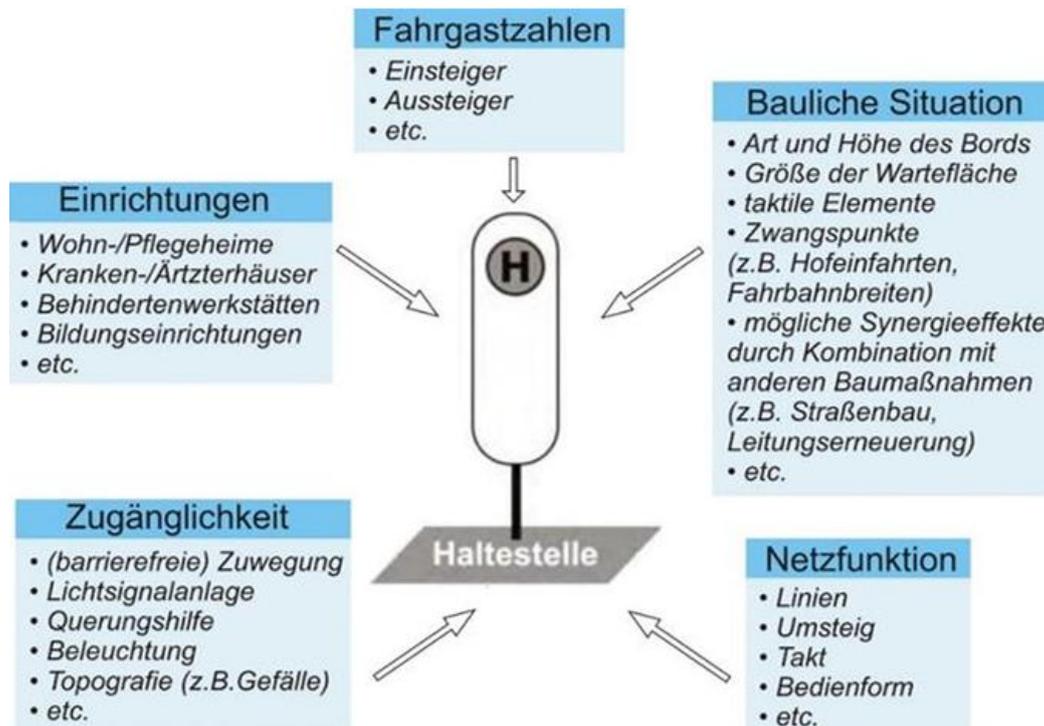


Abbildung 85: Kriterien zur Prioritätenbildung beim Haltestellenausbau

Quelle: Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger, BAG ÖPNV 2014

Bei der Haltestellenausstattung ist nicht überall ein vollumfängliches Haltestellenmobiliar notwendig. Als technischer Anhaltspunkt dient DIN18040 (barrierefreies Bauen).

Es wird zwischen folgenden Kategorien unterschieden, die gleichzeitig die Priorisierung widerspiegeln:

Kategorie/Priorität 1:

- Haltestellen an Bahnhöfen bzw. wichtigen Umsteigeknotenpunkten
- Zentrale Haltestellen in den Gemeinde-Hauptorten
- Haltestellen in direkter Nähe einer Einrichtung, die von mobilitätseingeschränkten Personen stark frequentiert werden, Senioreneinrichtung bzw. Sonderpädagogischem Zentrum
- Haltestellen mit sehr hoher Nachfrage (z.B. im ländlichen Raum mit mind. 100 Ein-/Aussteigern je Werktag)

Kategorie/Priorität 2:

- über 50 Ein-/Aussteiger je Werktag (im ländlichen Raum)
- sonstige wichtige Einrichtungen in der Umgebung (Freizeit, Versorgung, Schulen, Friedhöfe etc.)

Es ist bei der Priorisierung des Ausbaus jeweils auch die Zuwegung zu den Haltestellen zu berücksichtigen.

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen erfolgt im Rahmen einer Priorisierung nach den o.g. Kategorien und Kriterien.

Bei allen weiteren Haltestellen (Kategorie/Priorität 3), kann der Ausbau aufgrund begrenzter Ressourcen in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit ggf. zunächst

zurückgestellt werden.

Mit der oben beschriebenen Haltestellenausbaukategorien und dem heute vorhandenen Ausbaustandard wird eine Priorisierung des barrierefreien Ausbaus vorgeschlagen. Diejenigen Haltestellen, die heute teilweise barrierefrei ausgebaut sind, bieten die besten Voraussetzungen eines vollständigen Ausbaus mit wenig Aufwand und damit einer schnellen zeitlichen Umsetzung. Insbesondere die Haltestellen, die heute nur über ein Kasseler Sonderbord verfügen sind ergänzend mit taktilen Leitstreifen auszustatten, um für weitere Gruppen mit Mobilitätseinschränkungen die Barrierefreiheit an diesen Haltestellen zu verbessern.

Die vom AVV definierten Haltestellenkategorien sind auch in Abhängigkeit der Summe der täglichen Ein- und Aussteiger, der Funktion der Haltestelle und Lage zu besonderen Quell- und Zielpunkten, wie bspw. Altenheime, Krankenhäuser etc. Aspekte formuliert, die für die Priorisierung für die Barrierefreiheit herangezogen werden können. Für viele dieser Aspekte liegen nur unvollständige Information vor, sodass eine flächendeckende Priorisierung aller Haltestellen im AVV nicht nach allen Kriterien erfolgen kann.

In Abhängigkeit der verfügbaren Daten wird für die Priorisierung die Summe der im Einzugsbereich der Haltestellen vorhandenen Einwohner*innen herangezogen, da diese Kennziffer für die Haltestellen des Zielnetzes nahezu komplett auswertbar sind und damit vorliegen. In der Übersetzung der Einwohnerzahl in Ein- und Aussteiger je Haltestelle mit einem Modal Split-Anteil von rund 5% für den ÖPNV kann eine Übersetzung der in den Haltestellenkategorien genannten Ein-/Aussteigerzahlen in Einwohner*innen im Einzugsgebiet erfolgen und hierüber für die Haltestellen die Ausbaukategorie festgelegt werden (vgl. Tabelle 55).

Tabelle 55: Übersetzung des Kriteriums Ein-/Aussteiger in Anzahl Einwohner im Einzugsbereich

Haltestellenkategorie	Anzahl Ein-/Aussteiger	Anzahl Einwohner im Einzugsbereich
1	über 100 E/A pro Werktag	> 1.000 Einwohner
2	über 50 E/A pro Werktag	> 500 Einwohner
3	über 3 E/A pro Werktag	> 30 Einwohner
4	Kleiner 3 E/A pro Werktag	< 30 Einwohner

Aus der Kombination der Ausbaukategorien sowie der für die Bestandsanalyse gebildeten Klassen werden für die Priorisierung des barrierefreien Ausbaus in der Summe 13 Stufen definiert.

Die Stufen der Priorisierung ergeben sich dann wie in Tabelle 56.

Tabelle 56: Stufen der Priorisierung

Stufe	Kategorie	Anzahl der ausgebauten Merkmale der Barrierefreiheit
1	1	2
2		1
3		0
4	2	2
5		1
6		0
7	3	2
8		1
9		0
10	4	2
11		1
12		0
13	Nicht befestigter Steig bzw. Steig anderer Art (Tram, Ruf- oder Nachtbus)	-

Als Priorität werden alle Haltestellen in Kategorie 1 bis 3 gesehen. Bei Haltestellen in Kategorie 4 handelt sich um Haltestellen, die nicht im Zielnetz liegen, oder eine geringe Anzahl Einwohner*innen im Einzugsbereich haben, sodass der Ausbau hier den geringsten Effekt hätte.

Mit den Stufen 10 bis 13 ist der Großteil der im AVV liegenden Haltesteige des Zielnetzes nicht zu priorisieren und in den nachfolgenden Grafiken nur nachrichtlich enthalten. Dies umfasst 1.676 der 2.203 Haltesteige. Hiervon sind 199 Haltesteige bereits heute teilweise barrierefrei ausgebaut.

Den Stufen 1 und 2 sind rund 90 Haltestellen der Kategorie 1 zugeordnet, die für einen vollständigen barrierefreien Ausbau für drei Sinne noch mit mindestens einem zusätzlichen Element ausgestattet werden müssten. Der Priorität 3 werden 267 Haltesteige zugeordnet, die heute noch über kein Element des barrierefreien Ausbaus haben und der Kategorie 1 zugeordnet sind.

Mit den Stufen 3 und 4 sind 18 Haltesteige der Kategorie 2 weiter barrierefrei auszubauen. 74 Haltesteige der Kategorie 2 sind der Stufe 6 zugeordnet. Die Haltesteige der Kategorie 2 sind mit jeweils 6 den Stufen 7 und 8 sowie mit 66 Steigen der Stufe 9 zugeordnet.

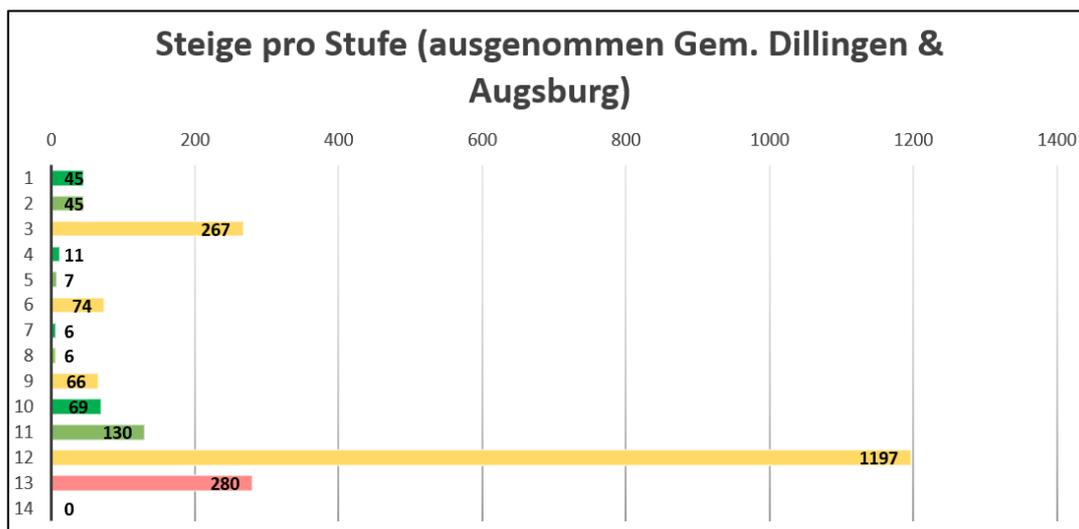


Abbildung 86: Steige pro Stufe

Die Zuordnung der konkreten Haltestellen den verschiedenen Stufen kann der Anlage 13 entnommen werden (vgl. Abbildung 86). Aufgrund der fehlenden Daten zum aktuellen Ausbaustand bzw. Ausstattung (vorhandene Merkmale der Barrierefreiheit) der jeweiligen Haltesteige können zum konkreten Ausbaubedarf keine Aussagen getroffen werden. Es kann lediglich der Zielausbaustand definiert werden.

Bei der Umsetzung des Ausbaus ist zu prüfen, ob ein barrierefreier Ausbau an jeweiligen Haltestellen nach den Kriterien aus Platzgründen möglich ist. Sollte dies nicht möglich sein, dann wäre eine zentral in der Ortslage mit ausreichendem Platzangebot alternativ zu wählen. Je Ortslage sollte mindestens eine Haltestelle barrierefrei ausgebaut werden.

14 Ausblick

Der gemeinsame Nahverkehrsplan für die Landkreise Augsburg, Aichach-Friedberg und Dillingen a.d. Donau und sowie die Stadt Augsburg übersetzt das Leitbild der ÖPNV Strategie 2030 für den Freistaat Bayern (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, 2022) in einen zukunftsweisenden Rahmenplan mit differenzierten, raumspezifischen Antworten für das Verbundgebiet des AVV. Der ÖPNV soll zukunftsfähig gemacht werden, indem die Attraktivität des ÖPNV erhöht und CO₂-Emissionen als Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele gesenkt werden. Dies erfolgt vor dem aktuellen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Hintergrund allgemeiner Ressourcenknappheit. Der Nahverkehrsplan folgt dieser Zielstellung, bezieht die weiteren in der Region vorhandenen und teils in Aufstellung befindlichen Masterpläne ein und richtet sich in seiner Neufassung konsequent auf das Leitbild der Mobilitätswende aus.

Zentrales Ziel des gemeinsamen NVP für den AVV ist die Entwicklung eines raumübergreifenden abgestimmten und strukturierten ÖPNV-Angebots, um die Leitziele der Mobilitätswende zu erfüllen. Das bestehende ÖPNV-Netz ist historisch gewachsen und weist eine uneinheitliche Struktur mit teils parallel verlaufenden Linien unterschiedlicher Funktion und Erschließungstiefe auf. Zudem bestehen regional erhebliche Unterschiede in Taktfrequenz und Bedienungszeiträumen. Diese Inhomogenität erschwert die Orientierung und beeinträchtigt die Effizienz des Gesamtsystems.

Um eine klare Angebotsstruktur zu schaffen, wird im Rahmen der Zielnetzplanung eine hierarchische Gliederung des Liniennetzes angestrebt. Die künftige Struktur basiert auf messbaren verkehrsplanerischen Kriterien, fachlichen Bewertungen der bestehenden und zukünftigen Situation und berücksichtigt die räumliche Lage. Die ÖPNV-Linien werden insbesondere in der Region definierten Kategorien mit einheitlichen Bedienungsstandards zugeordnet, wodurch sie besser aufeinander abgestimmt sind, Umsteigemöglichkeiten verbessert sowie die Attraktivität und Flexibilität des ÖPNV erhöht werden.

Zugleich erlaubt die Kategorisierung eine klare Produktdefinition und erleichtert die Vermarktung des Netzes. Das Ziel der Hierarchisierung ist es, den ÖPNV über Stadt- und Kreisgrenzen hinweg verständlicher, gleichwertiger und nutzerfreundlicher zu gestalten – vergleichbar mit der Strukturierung im SPNV.

Die Analyse der Bewertung des Status quo zeigt, dass das bestehende ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet Augsburg insgesamt als sehr gut bewertet werden kann. Ein Handlungsbedarf in der Stadt Augsburg ist somit nicht in einer Ausweitung von Bedienzeiten oder Taktangeboten zu erkennen, sondern vielmehr in einer Weiterverfolgung des Straßenbahnausbaus, der mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan eingeführten Hierarchisierung des Stadtbusnetzes, einer Entlastung der auf den Königsplatz zentrierten Linienführung durch die Einrichtung neuer Tangentialverbindungen mit Verknüpfung zu neuen Regionalbusachsen („vom Stern zum Spinnennetz“) sowie gestärkten und teils neuen Verknüpfungspunkten. Ein besonderes Augenmerk liegt hierbei in der Verbesserung der Stadt-Umland-Verknüpfung. Die in Kap. 10 (Maßnahmenkonzeption) dargestellte Clusterbetrachtung in Form von Kernmaßnahmen und nachrangigen Maßnahmen sind in der Umsetzung betrieblich und wirtschaftlich zu prüfen, können in der Gesamtheit allerdings einen relevanten Beitrag zur Gesamtzieelerreichung leisten.

Ein deutlich größeres Verbesserungspotenzial im Bereich der Bedienzeiten für den ÖPNV besteht in den Landkreisen des AVV-Gebiets, sowie in der Optimierung der Stadt-Umland-Verbindungen. Während die verdichteten Bereiche im unmittelbaren Umland um die Metropole Augsburg zumindest werktags über ein ausreichendes Taktangebot verfügen, entspricht die Bedienungsqualität in weiten Teilen der Landkreise auch zu diesen Zeiten nicht den Mindestbedienqualitäten. Während im SPNV auch am Abend und am Wochenende ein angemessenes Verkehrsangebot vorgehalten wird, sinkt die Bedienungsqualität

auf vielen Regionalbusachsen. Insgesamt ist die Bedienungsqualität uneinheitlich. Dieser Nahverkehrsplan zeigt auf, dass nicht allein ein Ausbau des Linien-ÖPNV zu einer Steigerung der Bedienungsqualität herangezogen werden kann, sondern in der Region zukünftig On-Demand-Verkehre und der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsformen eine besondere Bedeutung zukommt.

Hieraus resultiert das Handlungserfordernis zu einer grundsätzlichen Neuorganisation des Verkehrsangebots mit dem Ziel einer Systematisierung. Mittels einer hierarchisch gegliederten Netzstruktur, die eine ausreichende Verkehrsbedienung auf starken bzw. sehr starken Achsen durch Angebote des Linien-ÖPNV sicherstellt, sowie einem flächendeckenden Grundangebot durch On-Demand-Angebote ist die Basis für die Systematisierung geschaffen. Hierdurch können die offensichtlichen Handlungserfordernisse, die sich aus einer flächendeckenden Einführung von Mindestbedienzeiten und Mindestbedienhäufigkeiten ergeben, effizient erfüllt werden.

Im vorliegenden NVP wird daher eine Systematik der Bedienstandards entwickelt, um ein stabiles und verständliches Angebot sicherzustellen, so dass der NVP als Rahmenplan fungieren kann. Für die Umsetzung der Maßnahmen, die zum Zielnetz führen, bedarf es weiterer Konkretisierungen: In der Stadt Augsburg wird dies weiterhin durch die Betrauung der swa im Rahmen einer Direktvergabe erfolgen, in den Landkreisen weiterhin durch vom AVV eingeleiteten wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Verkehrsleistungen durch ÖDA's. Bei beiden Verfahren ist vor der Umsetzung einzelner (Teil-)Maßnahmen eine umfangreiche betriebliche und wirtschaftliche Prüfung notwendig, woraus sich eine sukzessive Umsetzung ableiten lassen wird. Es besteht die Möglichkeit, dass einzelne Maßnahmen je nach Ergebnis der Prüfung nicht oder nicht mehr im Geltungsbereich dieses NVP umgesetzt werden können. Hierdurch soll berücksichtigt werden, dass sowohl betriebliche als auch wirtschaftliche Belange zukünftig bei der Umsetzung der Maßnahmen des NVP stärker berücksichtigt werden.

15 Anlagen

Anlage 1: Gewerbeflächenpotenziale der Stadt Augsburg

Art	Name	Stadtteil	Größe (in ha)
laut FNP	Augsburg Umweltpark	Hammerschmiede/Lechhausen	33,8
	Augsburg Innovationspark	Universitätsviertel	19,3
	Güterverkehrszentrum Region Augsburg	Bärenkeller	17,2
	Ehemalige Fujitsu Flächen	Haunstetten	12,9
	Haunstetten Nord-West	Haunstetten	12
	Oberhausen Nord	Oberhausen	10,6
	Lechhausen Süd	Lechhausen	9,4
	Lechhausen Nord ExWoST	Lechhausen	9,2
	Ehemaliges Ledvance	Innenstadt	8,5
	Augsburg Airpark	Hammerschmiede	7
	Südlich der Derchinger Straße	Lechhausen	37,8
	Haunstetten Süd-West	Haunstetten	28
	Ulstettstraße	Hammerschmied	23
	Hochzoll Süd-Ost	Hochzoll	6,9
	Südliches Bahnbetriebsgelände	Hochfeld	6
	Ehemaliges Gaswerk	Oberhausen	5

Anlage 2: Wohnbauflächenpotenziale der Stadt Augsburg

... realisierbar	Planungsstand	Name	Stadtteil	Wohneinheiten
Sofort realisierbar bzw. im Bau		Reese-Kaserne, Teilfläche	Kriegshaber	650
		Nördlich Bgm.-Ackermannstraße, Dehner	Kriegshaber	500
		Südliche Stenglinstraße	Kriegshaber	490
		Sheridan-Kaserne, Teilfläche Nestackerweg	Pfersee	400
		Mittlere Ladehöfe, Teilfläche	Innenstadt	400
		Westlich der Wernhüterstraße	Lechhausen	360
		Friedrich-Ebert-Siedlung, Teilfläche	Göggingen	315
		Westlich der Königsbrunner Straße	Haunstetten	265
		Chr.-Diering-Str. / Eberlestraße, Teilfläche	Pfersee	200
		Südlich der Flachsstraße, IGEWO	Haunstetten	135
In Aufstellung		Ahorner, -Äußere Uferstraße	Oberhausen	650
		Holzbach-/Stadtjägerstraße	Innenstadt	
		Nördlich der Reichenbachstraße	Innenstadt	585
		Waldstraße/Döllgaststraße	Göggingen	180
		Südlich der Max-Hempel-Straße, Lederle	Innenstadt	150
		Südlich der Tunnelstraße, NCR	Kriegshaber	100
		Südlich der Dr. Schmelzing Straße	Hammerschmiede	100
In Planung		Wilhelm-Hauff-Straße, Schwabencenter	Herrenbach	300
		Westlich des alten Ostfriedhofes	Lechhausen	300
		Imhofstraße, Wittelsbacher Park	Antonsviertel	170
		Dieselstraße, Brunnhuber	Oberhausen	150
Kurzfristig				

... realisierbar	Planungsstand	Name	Stadtteil	Wohneinheiten
		Schillstraße, WBG	Lechhausen	120
		Östlich des Siedlerweges	Firnhaberau	120
		Nördlich Holzweg, Wohnanka	Bärenkeller	100
		Lauterlech, Augusta Bräu	Innenstadt	100
Mittelfristig		Teilflächen Haunstetten Süd-West	Haunstetten	2000
		Carl-Schurz-Weltwiese	Kriegshaber	750
		Südlich und nördlich der Uniklinik	Kriegshaber	670
		Berliner Allee, Freistaatflächen	Herrenbach	450
		Nördliche Hans-Böckler-Straße	Hammerschmiede	250
		Östlich der Hirblinger Straße	Bärenkeller	230
		Neuburger Straße, Schwaba	Lechhausen	150
		Westlich AKS, Riegele	Innenstadt	130
		Östlich der Alten Straße	Kriegshaber	140
		Karmelitengasse	Innenstadt	100
		Langfristig		Teilflächen Haunstetten Süd-West
Hans-Böckler-Straße; Freibad	Hammerschmiede			330
Argonviertel/Textviertel	Innenstadt			300
Rosenaustraße, Westliche Bahnflächen	Pfersee			210
Sportplatz Hammerschmiede	Hammerschmiede			150
Westlich der Meringer Straße	Hochzoll			120

Anlage 3: Infrastrukturplanungen im Landkreis Augsburg

Gemeinde	Infrastrukturmaßnahme	Standort	Planungsstand
Adelsried	Errichtung Lebensmittelvollsortimenter und Drogeriemarkt		unbekannt
Diedorf	Errichtung Bildungseinrichtung Gymnasium		unbekannt
Dinkelscherben	Erweiterung Gewerbegebiet (Erweiterung AVV-Linie 507 von Au bis Dinkelscherben Bahnhof)	Dinkelscherben Ost	unbekannt
Fischach	Reaktivierung Staudenbahn (zwei neue Bahnhöfe)		Fertigstellung geplant 2026
	Umgestaltung Ortsmitte (Neubau Rathaus und Bürgerhaus)		unbekannt
	Errichtung Lebensmittelvollsortimenter (inkl. Parkplätze)	Augsburger Straße	Fertigstellung 2024
Gablingen	Umbau Straße (Aufweitung Kurvenradius)	Georgenstraße, Lützelburg	ungekannt
	Neubau Bike+Ride-Anlage	Bahnhof Gablingen	unbekannt
	Errichtung Lebensmittelvollsortimenter		2023/2024
	Seniorenanlage	Grünholderstraße/Batzenhofer Straße	unbekannt
Gablingen	Ausweisung Bauland		unbekannt
Gersthofen	Mobilitätskonzept		
Hiltentfingen	Ortsumfahrung	Schwabmünchen-Ettringen	Fertigstellung 2035
Klosterlechfeld	Verkehrsumgestaltung	Ortsmitte, Kreisstraße 19	unbekannt
	Barrierefreier Ausbau Bahnhalt	Klosterlechfeld	2023
Langenneufnach	Reaktivierung Staudenbahn		Dezember 2025
Langerringen	Entwicklung städtebauliche Ziele und Maßnahmen	Ortszentrum	unbekannt
Meitingen	Mobilitätsdrehscheibe (Barrierefreiheit, Erweiterung Park+Ride-Plätze,	Bahnhof Meitingen	Barrierefreie Unterführung: 2022

Gemeinde	Infrastrukturmaßnahme	Standort	Planungsstand
	Umgestaltung Bahnhofsumfeld, Mobilitätsstation, digitales Stellwerk)		
Neusäß	Weiterentwicklung Schulbusverkehr	Neuer Busbahnhof am Neusässer Schulzentrum, Anbindung an Entlastungsstraße über neuen Kreisverkehr	unbekannt
	Weiterentwicklung Areal (Wohnbebauung, Haus der Bildung, etc.)	Schulzentrum	unbekannt
	Gewerbegebiet Busanbindung	Neusäß-Nord	
Nordendorf	Errichtung Lebensmittelvollsortimenter	Von-Stetten-Straße	Fertigstellung 2023
	Errichtung Medizinisches Versorgungszentrum/Ärztelhaus mit Café	Hauptstraße	unbekannt
Schwabmünchen	Osttangente		unbekannt
	Erweiterung Verkehrsberuhigung Innenstadt	Luitpoldstraße, Bahnhofstraße	unbekannt
	Wohnbaugebiet	Südwesten	Baubeginn Ende 2022
Stadtbergen	Ausbau Radwegenetz		unbekannt
	Straßenausbauplanungen (Schaffung von Schnellbushaltestellen)	Auffahrten B17 Nestackerweg, Augsburgs Straße, B300	unbekannt
Ustersbach	Wiedereröffnung Bahnhof Mödishofen		Unbekannt, abhängig von Bahnausbau Ulm-Augsburg
	Neubau Lebensmittelvollsortimenter	An der B300	Baubeginn 2023
Zusmarshausen	Bahnausbau Ulm-Augsburg		In Planung
	Einzelhandel (Supermarkt, Drogeriemarkt)		In Planung

Anlage 4: Haltestellenplanungen im Landkreis Augsburg

Gemeinde	Haltestellen	Anmerkungen	Planungsstand
Adelsried	Linie 501 (von Augsburg)	Ausstattung mit Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten	Umsetzung 2022/2023
Biberbach	Kirchberg		unbekannt
	Markt, Schloßstraße		unbekannt
Bobingen	Isarstraße und Krumbacher Straße		unbekannt
Diedorf	-	Bedarfsermittlung	unbekannt
Fischach	Marktplatz	Verlegung der Haltestelle	unbekannt
Gablingen	Grünholderstraße	In Abhängigkeit des Umbaus Ortszentrum	unbekannt
	Wertinger Straße (Holzhausen)	Ergänzung Überdachung	unbekannt
	Lützelburg, Forsthaus und Achsheimer Straße	Barrierefreier Umbau	2023
Gersthofen	Römertor (Ri. Augsburg)	Neuerrichtung	unbekannt
	Rathausplatz, Strasser, Bahnhof	Erneuerung	unbekannt
Gessertshausen	Im Ortsteil Weiherhof am Kunstdepot		unbekannt
Meitingen	Bahnhof	Barrierefreiheit	Realisierung 2023 ff.
Welden	Alle Haltestellen	Erneuerung	Umsetzung 2023
Neusäß	Hammel-Mitte, Mühlbachstraße Mitte	Barrierefreier Umbau	unbekannt
Nordendorf	Fa. Speer	Barrierefreier Umbau, bessere Anbindung	Umsetzung 2022

Anlage 5: Infrastrukturplanungen im Landkreis Aichach-Friedberg

Gemeinde	Infrastrukturmaßnahme	Standort	Planungsstand
Adelzhausen	Errichtung Lebensmittelvollsortimenter	Mühlweg	Bauphase
Dasing	Rückbau ehemaliger Bundesstraße im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes der Ortskerngestaltung	Friedberger/Aichacher Straße	Vorplanungen seit 2023
Kissing	B2-Umfahrung	Kaufland-O&K-Gelände	unbekannt
Mering	Verkehrsberuhigung	Marktplatz	Fertigstellung 2024
Pöttmes	Umgehung ST 2035	Gundelsdorf	In Planung
	Neue Trassenführung ST 2047	Axtbrunn, Baar	unbekannt

Anlage 6: Haltestellenplanungen im Landkreis Aichach-Friedberg

Gemeinde	Haltestellen	Anmerkungen	Planungsstand
Aindling	Haltestelle an den Schulen	Erwünscht, jedoch nicht geplant	-
Kissing	Schulstraße		2026
	Kornstraße		2022/2023
	Alt-Kissing		2025
Steindorf	Haltestellen an der Ortsdurchfahrt Steindorf	Barrierefreier Ausbau	unbekannt

Anlage 7: Infrastrukturplanungen im Landkreis Dillingen an der Donau

Gemeinde	Infrastrukturmaßnahme	Standort	Planungsstand
Buttenwiesen	Ortsdurchfahrt Buttenwiesen		Fertigstellung 2024
	Ortsumfahrung	Lauterbach	Fertigstellung 2026
	Bau Seniorenzentrum		unbekannt
Villenbach	Ortsumfahrung OT Hausen		Geplant, Umsetzung ungewiss
	Ausbau Kreisstraße DLG 30	Zwischen Villenbach und Wengen	Umsetzung ab 2024
Wertingen	Nördliche Entlastungsstraße	Donauwörther Straße, Industrie- straße, Bauern- gasse, Eisenbach- straße	Fertigstellung 2026
Zusamaltheim	Ausbau ST 2027		unbekannt

Anlage 8: ÖPNV-Schwachstellen in den AVV-Gemeinden

Landkreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
AIC-FDB	Aindling	<p>Schülerverkehr zur und von der Mittelschule am Lechrain Aindling und Grundschule am Lechrain Aindling mit Außenstelle Todtenweis:</p> <p>morgens: Für die Ortsteile Binnenbach, Eisingersdorf, Pichl, Edenhausen und Bach ist die Anbindung nach Aindling gut vorhanden. Leider werden hier die Haltestellen Mittelschule und Grundschule nicht angefahren. L315 Gebersdorf, Alsmoos, Petersdorf und Weichenberg sind sehr schlecht an Aindling angebunden. Hier gibt es nur die Möglichkeit, über Mühlhausen nach Aindling zu fahren. Dies bringt eine unzumutbare Fahrtzeit für die Schüler mit sich.</p> <p>L301+305 Schulschluss 11:15 Uhr: Für die Schüler aus Bach (L314), Edenhausen, Pichl, Eisingersdorf, und Binnenbach (L315) fährt zu dieser Zeit kein Bus. Die Anbindung nach Petersdorf und Ortsteile ist wieder über Mühlhausen (L315 und 301), was eine Fahrtzeit von ca. einer Stunde für eine Wegstrecke von ca. 10 Minuten mit sich bringt.</p> <p>Schulschluss 12:20 Uhr: Hier ist die erste Anbindung um 13:05 Uhr am Marktplatz Aindling und somit erst 45 Minuten nach Schulschluss. Die Schüler aus Arnhofen, Stotzard, Gaulzhofen und Hausen könnten ab 12:43 Uhr am Marktplatz abfahren, müssten jedoch</p>	<p>Schulschluss 15:15 Uhr: Die Schüler aus Bach könnten hier frühestens um 16:28 Uhr abfahren. L315 Die Schüler aus Edenhausen, Pichl, Eisingersdorf und Binnenbach müssten bis 16:05 Uhr warten.</p> <p>L315: Die Schüler aus Gebersdorf, Alsmoos, Petersdorf und Weichenberg müssten eine Zeit von über einer Stunde auf sich nehmen und 3x Umsteigen. L315, 305, 302, 301: Schulschluss 16:00 Uhr: Die Schüler aus Anwalting müssten in Mühlhausen umsteigen und sind dann über eine Stunde auf dem nach Hause Weg.</p> <p>L305: Die Fahrt nach Affing ist aufgrund der zwei notwendigen Umstiege sehr umständlich und dementsprechend lang.</p> <p>L305, 303, 225: Auch nach Gebenhofen sind die Schüler fast eine Stunde auf dem Weg. L305, 303: Die Schüler aus Petersdorf müssen wieder über Mühlhausen fahren und sind so ca. eine Stunde unterwegs.</p> <p>L305, 301: Affing-Aindling: Für die Strecke Affing-Aindling gibt es beim AVV zu den nötigen Zeiten keine Direktverbindungen. Alle Linien laufen über Mühlhausen. Dort müssten die Schüler umsteigen und teilweise lange Wartezeiten auf sich nehmen. Deshalb sind die</p>

Landkreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
		<p>in Rehling umsteigen und sind dann ca. eine Stunde nach Schulschluss am Zielort.</p> <p>L314, 225, 302 Schulschluss 13:00 Uhr: Die Schüler aus Petersdorf, Alsmoos, Gebersdorf und Weichenberg müssten auch hier 2x umsteigen und sind ca. eine Stunde unterwegs.</p> <p>L227, 316: Eine Fahrt nach Weichenberg ist sowohl für den Schulschluss um 12:20 Uhr als auch um 13:05 Uhr unzumutbar. Die Fahrtzeit beträgt 53 Minuten und es sind 2 Umstiege notwendig.</p>	<p>Fahrtzeiten bei den meisten Linien nicht zumutbar. Vor allem die Anbindung nach Gebenhofen und Haunschwies sind problematisch, da hier neben dem Umstieg in Mühlhausen noch der Umstieg in Affing-Iglbach notwendig ist.</p> <p>Verbesserungsvorschläge: Eingliederung des freigestellten Schülerverkehrs des Schulverbandes Aindling in das Linienangebot des AVV.</p>
AIC-FDB	Hollenbach	-	L225: Morgens keine Fahrt nach Augsburg, abends keine Fahrt nach Affing
AIC-FDB	Kissing	Der nördliche Teil Kissings ist nicht ausreichend durch den Nahverkehr erschlossen.	Dichtere Taktung und Erreichbarkeit des Bahnhofes bei jedem Kurs der L102.
AIC-FDB	Merching	Die Ortsteile Hochdorf und Steinach sind aufgrund ihrer Größe nicht an das Liniennetz des AVV angeschlossen.	Mittelschüler aus Mering können nicht mit dem AVV zur Sprengelschule nach Merching befördert werden; Sonderlinienverkehr muss alle 3 Jahre neu beantragt werden.
AIC-FDB	Pöttmes	<p>Anbindung an die Gemeinde Aindling (Schulverband)</p> <p>Anbindung an die Stadt Friedberg (FOS, BOS)</p> <p>Trotz der überschaubaren Entfernungen ergeben sich überlange Fahrzeiten, die eine Benutzung des ÖPNV nicht attraktiv machen.</p>	-
AIC-FDB	Schiltberg	L242 u. 243 wurden aufgrund von Corona angeboten. Bitte das Angebot	-

Landkreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
		beibehalten, da die Busse ansonsten sehr überfüllt sind.	
AIC-FDB	Steindorf	Keine Anbindung des Ortsteiles Eresried (Aussage AVV: unter 200 Einwohner*innen).	Verkehr zu den weiterführenden Schulen nach Mering oder Friedberg und Augsburg / 6.30 Uhr / 7.30 Uhr; Gegen 9 Uhr vormittags für Arztbesuche; nachmittags gegen 16/18 Uhr von und nach Mering sowie nach 20 Uhr; Wochenende keine Fahrten
A	Adelsried	L501 ist am frühen Nachmittag sehr überfüllt. Die Schulkinder können teilweise nicht nach Adelsried gelangen, da kein Platz mehr frei ist. Wenn möglich einen weiteren Bus einsetzen, der eventuell über die Autobahn rausfährt.	Autobahnbus der L501: Am Vormittag nach Augsburg mehr anbieten, ebenso am Nachmittag mehr anbieten, um über die Autobahn nach Adelsried zu gelangen.
A	Altenmünster	Das Angebot ist lückenhaft und unzureichend	Das Angebot ist lückenhaft und unzureichend
A	Biberbach	Die Schwachstellen betreffen die Querverbindungen zwischen den Ortsteilen, da der AVV sehr in Richtung Augsburg ausgerichtet ist. Zudem ist die Preisgestaltung undurchsichtig, da die Preise je nach Uhrzeit variieren. Ab und zu ist aber über Meitingen die einzig mögliche Verbindung, da Meitingen im Schienenverkehr durch einen besseren Takt als Langweid bedient wird.	Nach 18.00 Uhr gibt es nur ein Angebot, weil das der Markt Biberbach finanziert. Nach 21.00 Uhr eigentlich gar keines mehr. Ausnahme der Nachtbus L95 am Wochenende. Der Nachtbus bedient nur die Ortsteile Zollsiedlung, Eisenbrechtshofen und Biberbach.
A	Diedorf	Es liegt derzeit eine Anfrage für eine Streckenänderung der Linie 601 vor.	-
A	Ellgau	-	Fehlende Vormittagsangebote, mit welchen die Bürger z. B. Arztbesuche wahrnehmen können.

Landkreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
A	Gablingen	Weiterer Ausbau Anbindung L420 an Bahnhof Gablingen-Siedlung	-
A	Gersthofen	Anbindung des Bahnhof Gersthofen - Anschluss Augsburg Nord, Umsteigesituation Bus zu Straßenbahnanbindung. Darüber hinaus Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Liniennetz im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts	Jeder weitere Halt von heute durchfahrenden Regionalzügen wäre begrüßenswert, auch in Randzeiten (insbesondere für Pendler/Industriegebiet Gersthofen). Das derzeitige Liniennetz erschließt derzeit nicht alle Randbereiche in Gersthofen
A	Klosterlechfeld	-	Bessere Vertaktung der L712 und dem Bahnhalt (BRB). Besonders in der Früh und abends zum Teil erhebliche Wartezeiten über eine Stunde. In wenigen Fällen sind Wartezeiten bis 10 Min abgebildet. Einige Verbindungen liegen exakt auf Ankunfts- und Abfahrzeit.
A	Langenreuthnach	-	In der Mittagszeit und am Wochenende
A	Meitingen	L400: Die Anbindung von Meitingen nach Wertingen ist ausbaufähig. Die Buslinie ist in erster Linie für die Schülerbeförderung ausgelegt, die gute Umsteigemöglichkeit am Bahnhof Meitingen hat höheres Potential, das durch eine Taktverbindung geschöpft werden könnte. L413: Die Anbindung der Ortsteile Ostendorf und Waltershofen an Meitingen ist weitgehend auf den Schülerverkehr reduziert. Für Pendler aus Augsburg ist das Angebot an Nachmittagsanbindungen ebenfalls als sehr schwach	Die Anzahl der Ganztagesangebote in Schulen nimmt zu. Bei späteren Schulschlusszeiten könnten im Nachmittagsangebot Lücken entstehen. Beispielsweise in der Mittelschule und Realschule. Die Schüler kommen aus der Umgebung von Gersthofen bis Nordendorf/Allmannshofen und von Baar bis Langenreuthnach. Diese sind unmittelbar an den ÖPNV gebunden. Die Verbindungen nach Donauwörth sind für die Meitinger ebenfalls von großer Bedeutung. Die Firma Airbus Helicopters

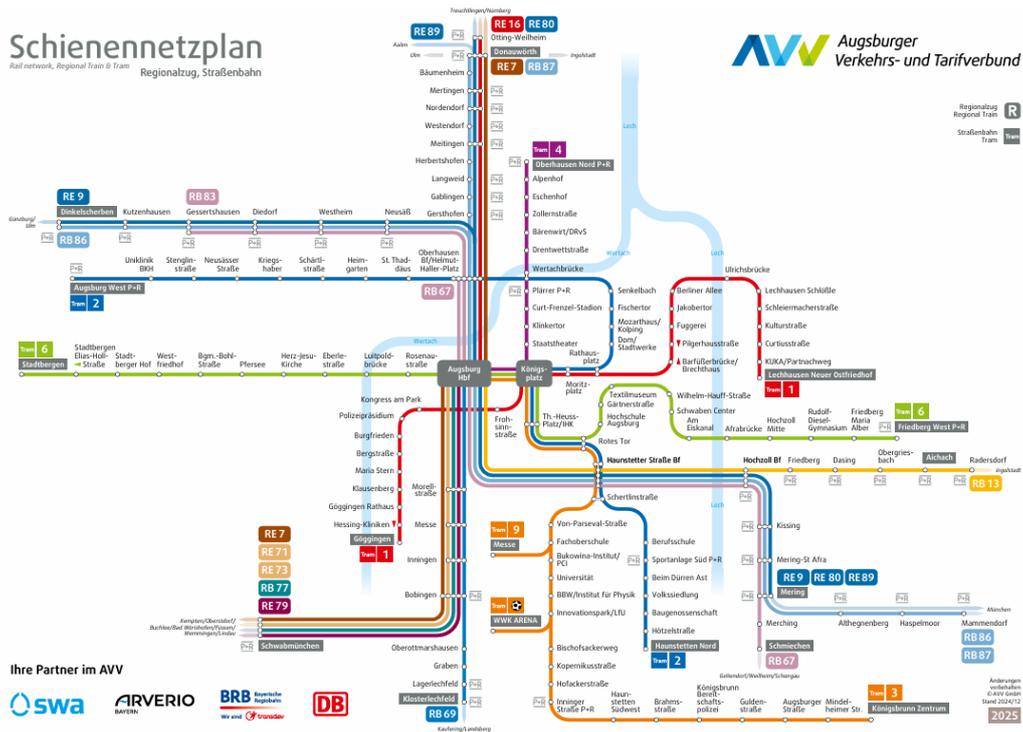
Landkreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
		<p>einzustufen. Daher nutzen Pendler in den Ortsteilen verstärkt das Auto.</p> <p>L415 schließt derzeit einige Lücken. Eine Weiterentwicklung zu einem flexibleren On-Demand-Verkehr könnte Verbesserungen für alle Ortsteile bringen. Bisher ist das Rufbussystem auf die festgeschriebenen Linien fixiert, was Flexibilität raubt und teilweise auch Probleme in der Tarifstruktur mit sich bringt (Durchfahren von mehreren Zonen).</p> <p>Angebotsausbau insbesondere: L400, L406/413, L402</p>	<p>spielt in unserer Region als Arbeitgeber eine große Rolle. Die Schulen FOS/BOS, Wirtschaftsschule und Realschule Heilig Kreuz werden von Meitinger Bürgern als Bildungsstätte gerne gewählt.</p> <p>Das Gymnasium Gersthofen wird durch die L410 angefahren. Daneben werden die FOS/BOS Neusäß und die Augsburgs Schulen häufiger gewählt.</p> <p>Anbindungen von Ehingen/Allmannshofen/Thierhaupten nach Meitingen sind zu den Zeiten ab 9 Uhr schwach. Dies bereitet immer wieder Probleme.</p>
A	Neusäß	Bessere Anbindung der beiden Bahnhöfe Neusäß und Westheim (Mobilitätsdrehscheibe).	<p>Stadtbus – Bessere Verknüpfung der einzelnen Stadtteile.</p> <p>Einsatz kleinerer Busse und Anbindung an einzelne Wohnquartiere für ältere Bevölkerung</p>
A	Nordendorf	Zwischenörtlicher ÖPNV nicht attraktiv genug, dass der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV erfolgt. Außer dem Schienenverkehr ist nahezu alles auf die Schulbeförderungen ausgelegt. Bsp.: Fahrten für Erledigungen (Arztbesuche, Einkaufen, Apotheke, etc.) sind aus den umliegenden Gemeinden nach Nordendorf nicht realistisch möglich. Die Zubringerfahrten zur Bahn bzw. von der Bahn stellen keinen Linienverkehr dar, mit dem man sich im nördlichsten Teil des Landkreises ausschließlich	-

Landkreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
		im ÖPNV bewegen kann.	
A	Oberottmarshausen	Fehlende Erschließung Fa. Siegmund, Landsbergerstr. 180; Ein Debakel ist die Anbindung an Königsbrunn. Hier wünschen wir uns eine Anbindung „on demand“ an die Straßenbahn; Dringend muss auch der Schülerverkehr vom/zum Gymnasium Königsbrunn angegangen werden.	
A	Schwabmünchen	Unzureichend erschlossene Ortsteile sowie Erschließungslücken in Teilen des Stadtgebiets (im Nordosten, im Westen zwischen Mindelheimer-/Girromagnystraße und Krumbacher Straße, im Südosten.	Unzureichender Linienverkehr an Samstagen und Sonntagen. Montags bis freitags große Taktlücken auf verschiedenen Linien.
A	Stadtbergen	Die Stadt Stadtbergen prüft die Möglichkeit der Einrichtung einer Ring-Busverbindung innerhalb des Gemeindegebietes unter Einbezug des bereits bestehenden ÖPNV. Bisherige Linien des ÖPNV innerhalb des Stadtgebietes könnten bei der Umstellung zu einem Ringverkehr u.U. je nach Gestaltung entfallen. Angestrebt wird eine Buslinie, die in einem regelmäßig wiederkehrenden Rhythmus die wichtigsten Haltestellen des Gemeindegebietes anfährt, somit die Ortsteile besser verbindet und eine Verknüpfung/Anbindung an den weiterführenden außerörtlichen regulären Buslinienverkehr sowie die Straßenbahn	Es bestehen aus Sicht der Stadt Stadtbergen Angebotslücken vorwiegend in der Anbindung innerhalb des Stadtgebietes bzw. der Ortsteile der Stadt Stadtbergen (s. Schwachstellen im Liniennetz)

Landkreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
		bietet.	
A	Ustersbach	Verbesserung in der Anzahl der Nahverkehrsverbindungen unbedingt erforderlich, ebenso die bessere Optimierung der Anschlussverbindungen	Letzte Abfahrt der Linie 600 Mo-Sa schon um 19.10 Uhr in Augsburg; Erster Bus Linie 600 Richtung Krumbach fährt erst um 6.40 ab und kommt erst um 7.25 Uhr in Krumbach an, ist für viele Berufstätige zu spät Hier sollten zusätzliche Verbindungen geschaffen werden.
A	Walkertshofen	Schlechte Anbindung der Ortsteile Gumpenweiler, Oberrothan	Abends schlechte Anbindung von Augsburg aus, evtl. Kleinbusse für bessere Anbindung
A	Welden	-	Schnellere Anbindung nach Augsburg Hbf dank Direktverbindungsline ohne viele Haltepunkte zu den Stoßzeiten.
A	Zusmarshausen	Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV. Verbesserung der Busverbindung zum St.-Thomas-Gymnasium Wetenhausen. Einsatz eines Direktbusses ohne Umsteigen. Schnelle Busverbindungen über die ausgebaute Bundesautobahn A 8.	-
DLG	Buttenwiesen	Anbindung Neuweiler und Wortelstetten. Bessere Anbindung nach Mertingen zur Bahn notwendig. Bessere Anbindung zur Kreisstadt Dillingen notwendig.	s. Schwachstellen im Liniennetz
DLG	Villenbach	Gemeinde unzureichend an	s. Schwachstellen im

Landkreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
		das AVV-Netz angebunden.	Liniennetz
DLG	Zusam- altheim	Anbindung von Zusa- maltheim nach Dillingen.	-

Anlage 9: Schienennetzplan (AVV, Stand 12/2024)



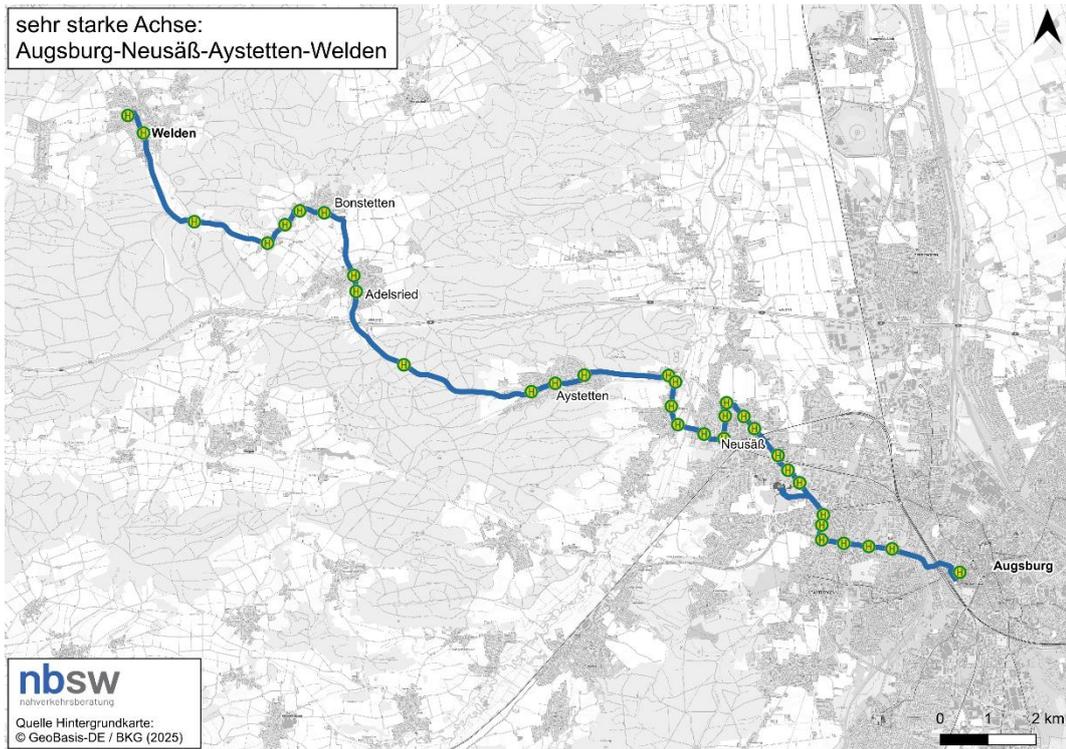
Anlage 10: Hohe Umsteigehäufigkeiten in der AVV-Region (Landkreisgebiete)

Landkreis	Starthaltestelle	Zielhaltestelle	Umstiege
Aichach-Friedberg	Adelzhausen Gewerbegebiet	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Aichach Schulzentrum	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Aindling Mittelschule	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Ainertshofen	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Asbach	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Au Gemeinde Pöttmes	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Axtbrunn/Grundschule Willprechtzell	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Dasing Abzw. Bahnhof	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Ecknach Abzw. Ecknach	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Eiselsried	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Eismannsberg	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Eurasburg Schule	Hauptbahnhof/Königsplatz	3
Aichach-Friedberg	Friedberg Realschule	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Glon	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Grimolzhausen	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Haunswies Lagerhaus	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Holzburg	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Hügelshart	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Inchenhofen Marktplatz	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Ingstetten	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Kühnhausen Ost	Hauptbahnhof/Königsplatz	4
Aichach-Friedberg	Kühnhausen West	Hauptbahnhof/Königsplatz	4
Aichach-Friedberg	Mangelsdorf	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Merching Kirchstr.	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Merching Mandichostr. 14	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Neumühle	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Oberbachern	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Pertenau	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Pöttmes Neue Garage	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Pöttmes Schule	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Ried Gemeinde Inchenhofen	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Schönleiten Riedweg	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Schorn Hauptstr., Pöttmes	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Stotzard Kirchbergstr.	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Aichach-Friedberg	Stuben	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Affaltern	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Albertshofen	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Biberbach Furtmühle	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Feigenhofen	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Feigenhofen Siedlerhof	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Fertingen	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Gut Schwaighof	Hauptbahnhof/Königsplatz	3

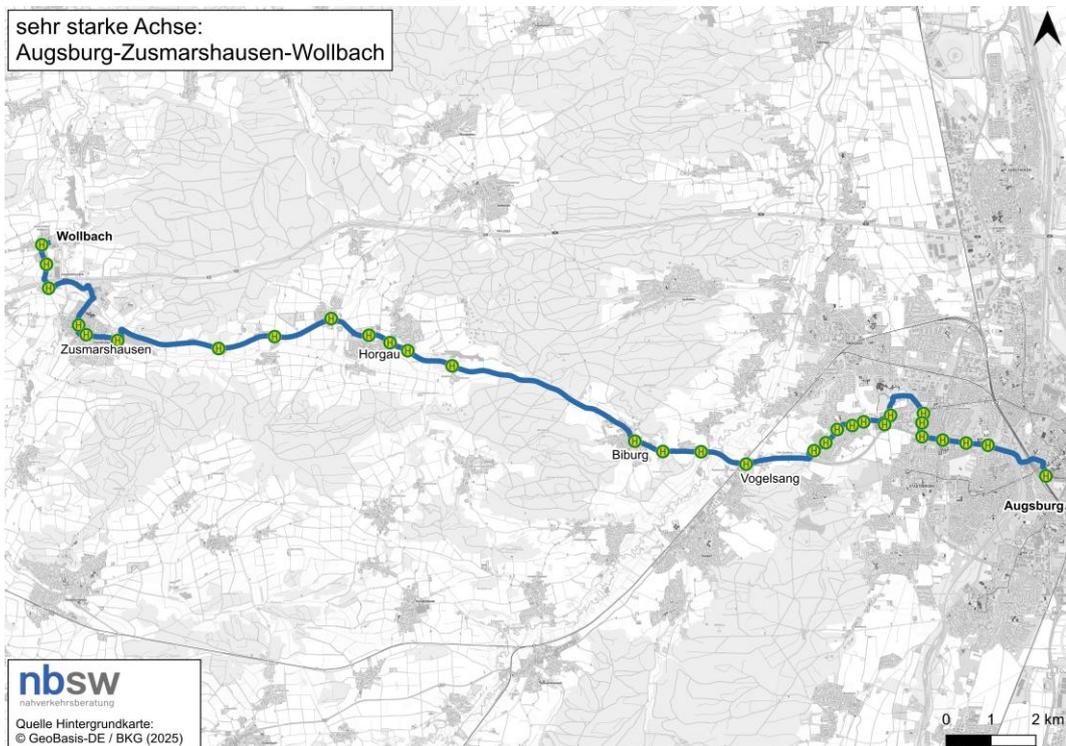
Landkreis	Starthaltestelle	Zielhaltestelle	Umstiege
Augsburg	Herbertshofen Schlosserei Streit	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Hözlarn	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Königsbrunn Edelweißring	Hauptbahnhof/Königsplatz	3
Augsburg	Königsbrunn Heinkelstr.	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Königsbrunn Lilienthalstr.	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Königsbrunn Rosenstr.	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Kutzenhausen Ort	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Monburg	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Neusäß Adalbert Stifter Str.	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Salmannshofen	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Wehringen West	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Westheim Schule	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Asbach Ort	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Asbach Siedlung	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Binswangen Dillinger Str.	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Binswangen Ost	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Hausen	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Hettlingen Ort	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Laugna Aussiedlerhof	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Laugna Lagerhaus	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Osterbuch Kreisstraße	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Osterbuch Mitte	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Riedsend	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Rischgau	Hauptbahnhof/Königsplatz	3
Dillingen a.d.Donau	Roggden	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Wengen	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Wertingen Dillinger Straße	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Wertingen Am Judenberg	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Dillingen a.d.Donau	Wertingen Zusmarshäuser Str.	Hauptbahnhof/Königsplatz	2

Anlage 11: linien- bzw. achsenweise Darstellung des Zielnetzes der AVV-Region

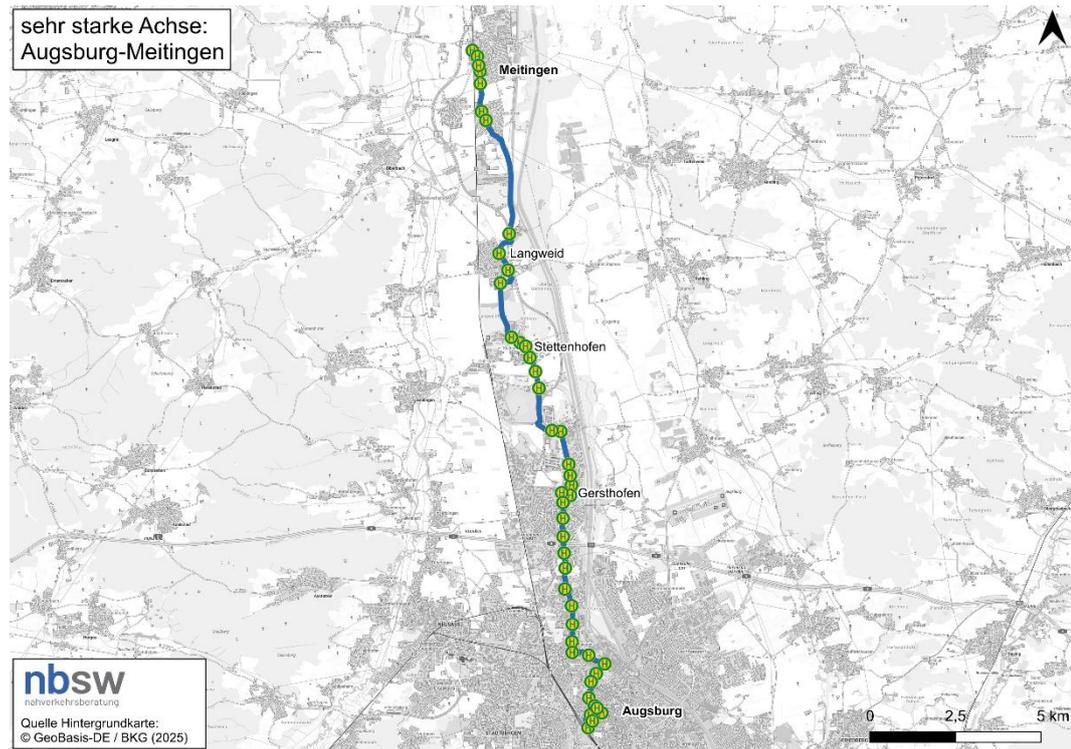
„Augsburg – Neusäß – Aystetten – Welden“ (sehr starke Achse):



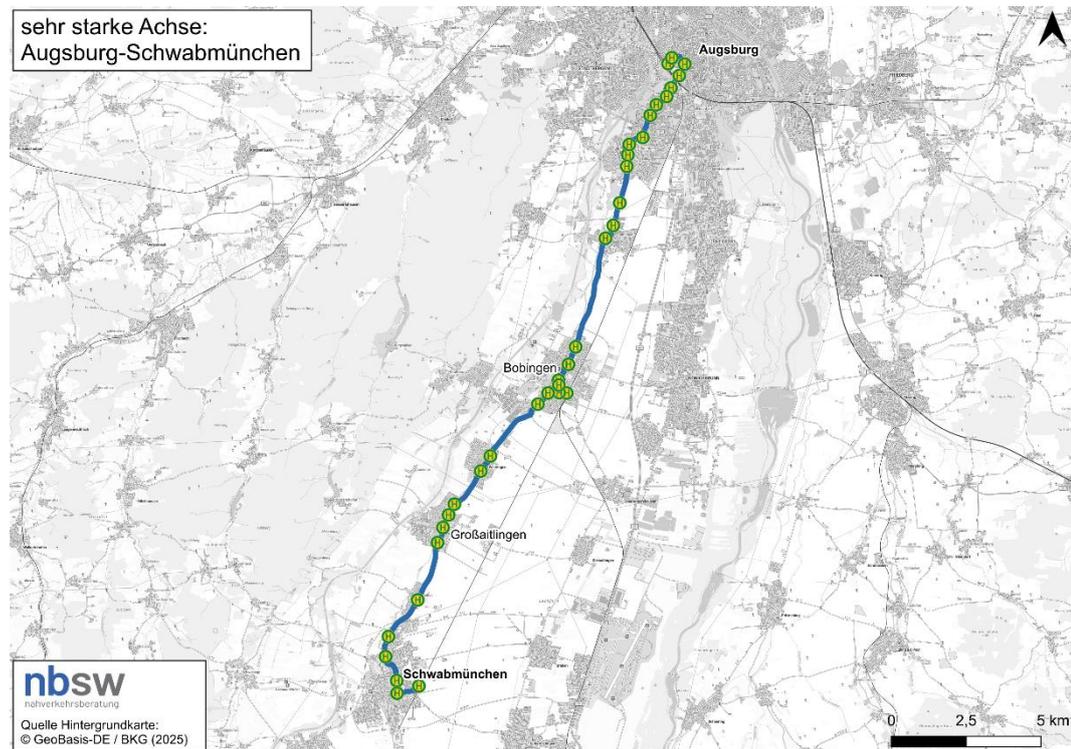
„Augsburg – Zusmarshausen – Wollbach“ (sehr starke Achse):



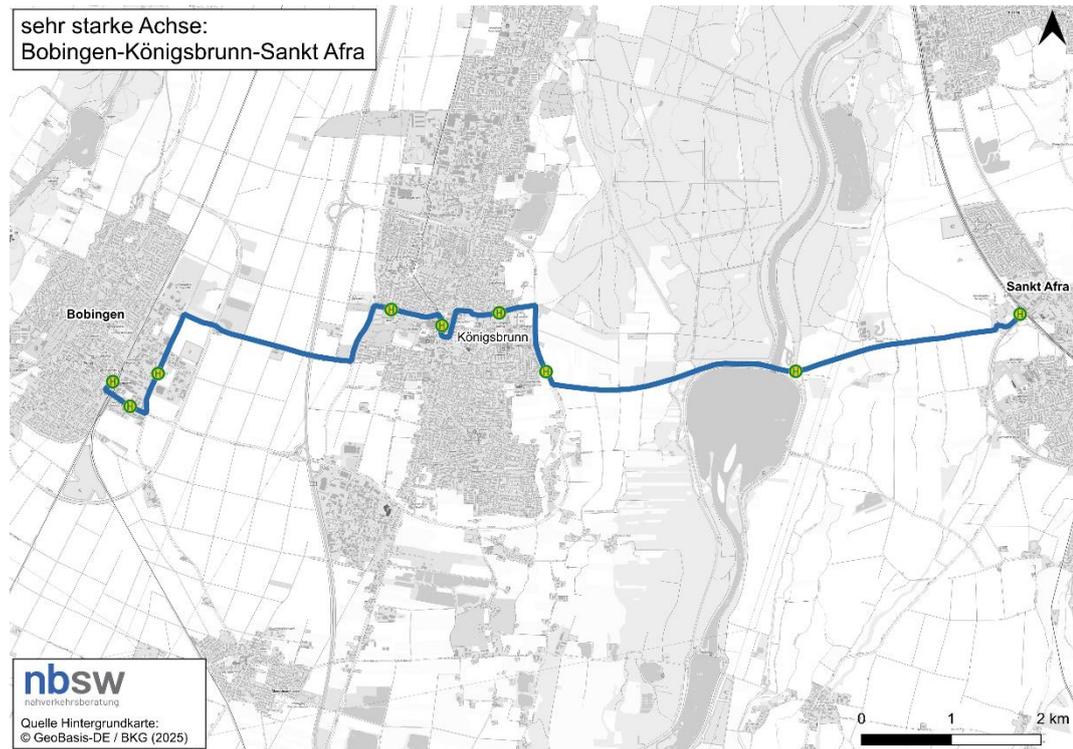
„Augsburg – Meitingen“ (sehr starke Achse):



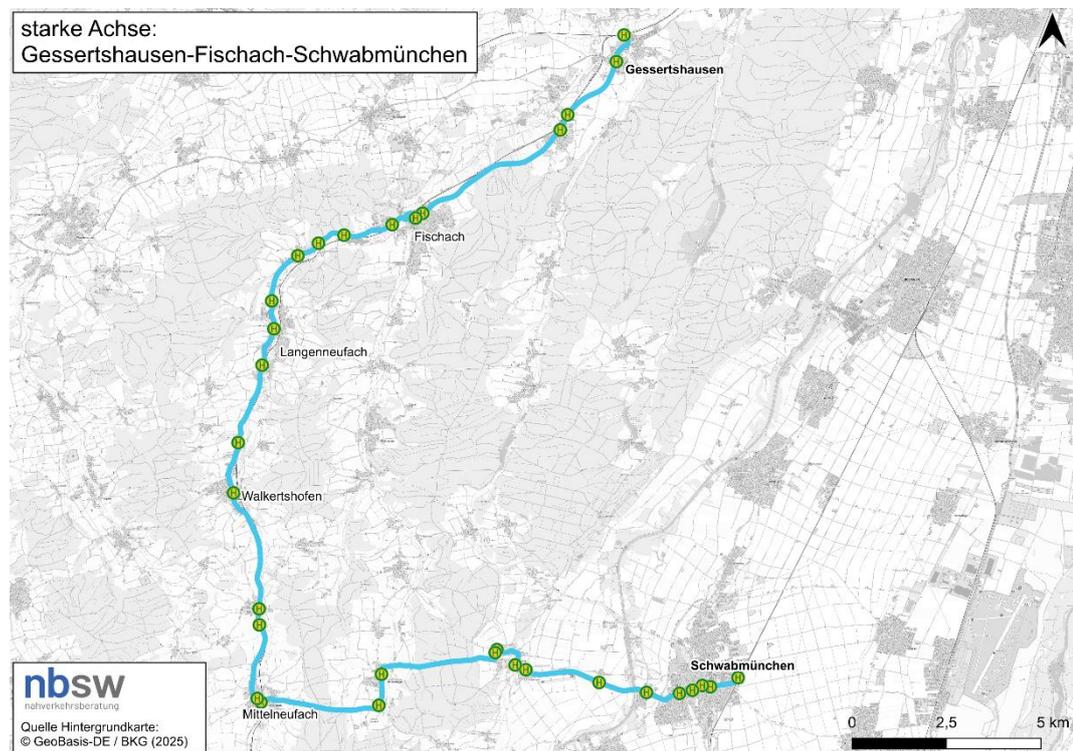
„Augsburg – Schwabmünchen“ (sehr starke Achse):



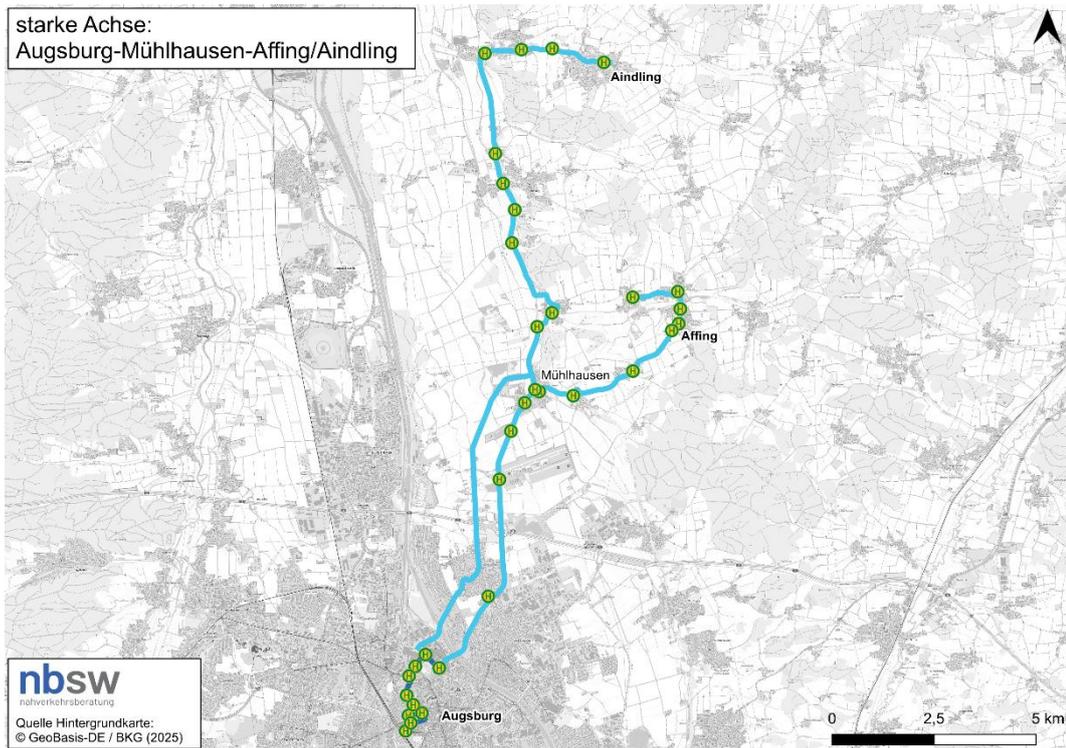
„Bobingen- Königsbrunn – St. Afra“ (sehr starke Achse):



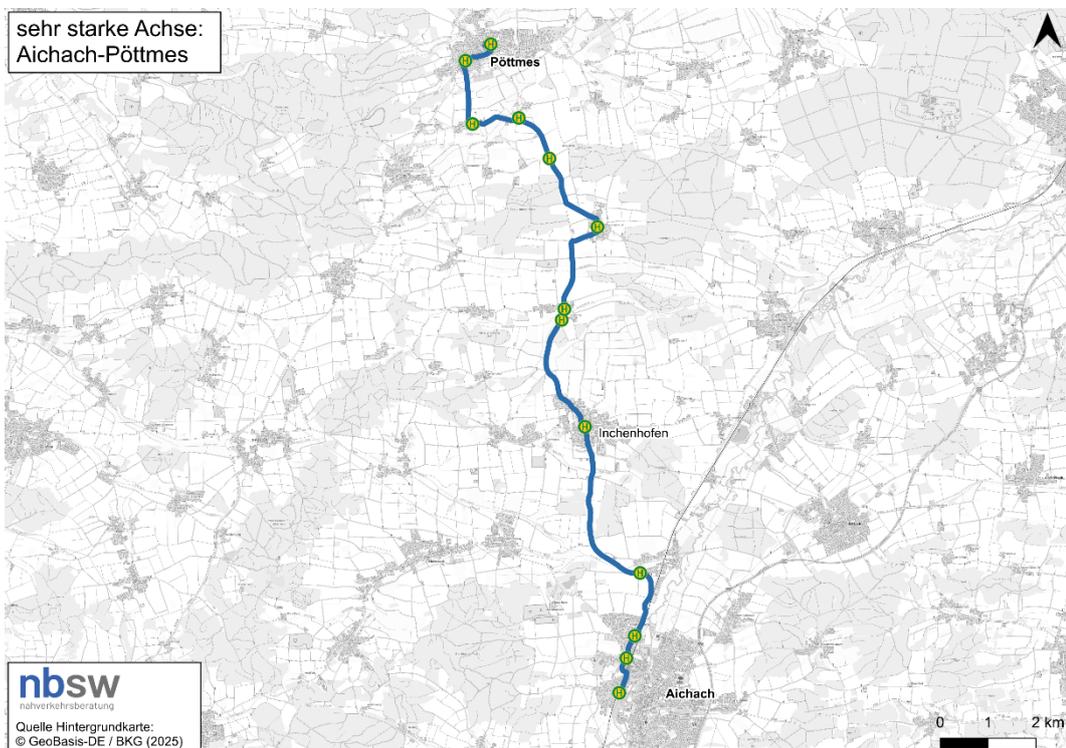
„Gessertshausen – Fischach – Schwabmünchen“ (starke Achse):



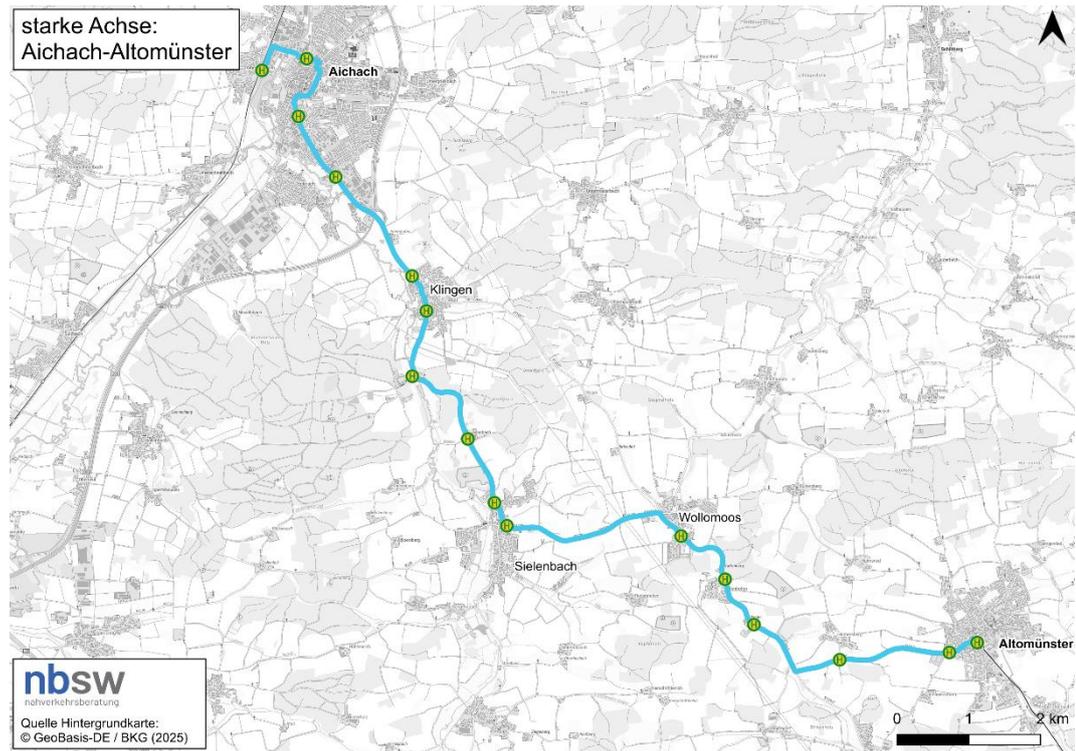
„Augsburg – Mülhausen – Affing“ (starke Achse) und „Augsburg – Mülhausen – Aindling“ (starke Achse) (Darstellung als Doppelachse):



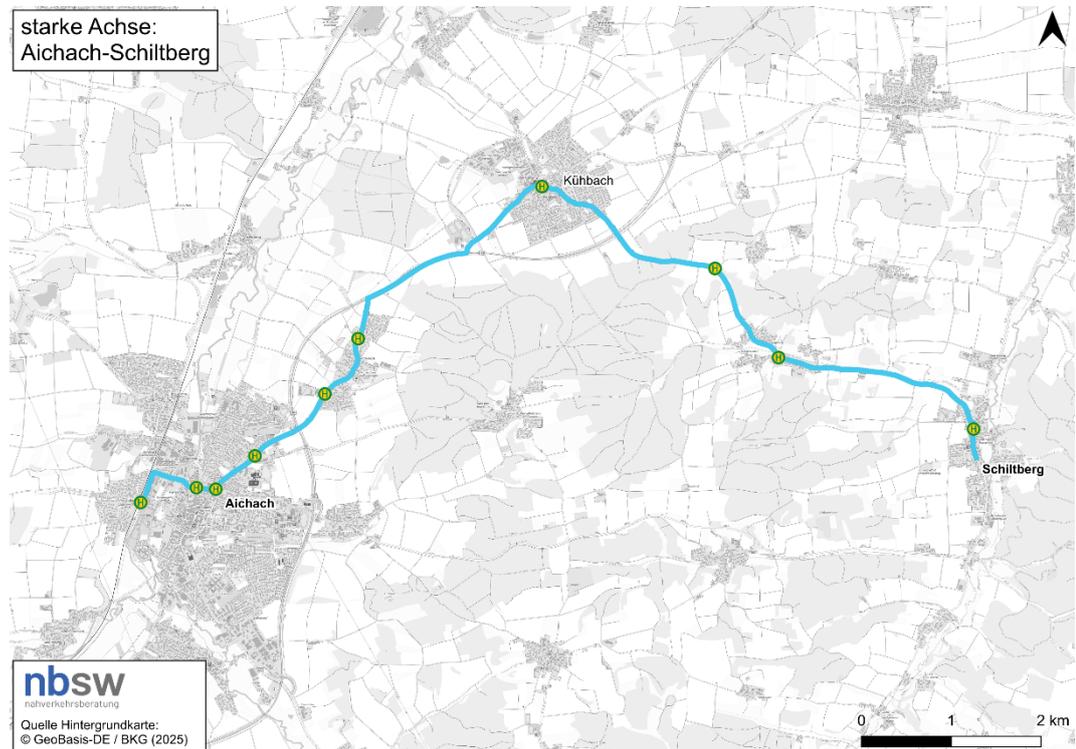
„Aichach – Pöttmes“ (sehr starke Achse):



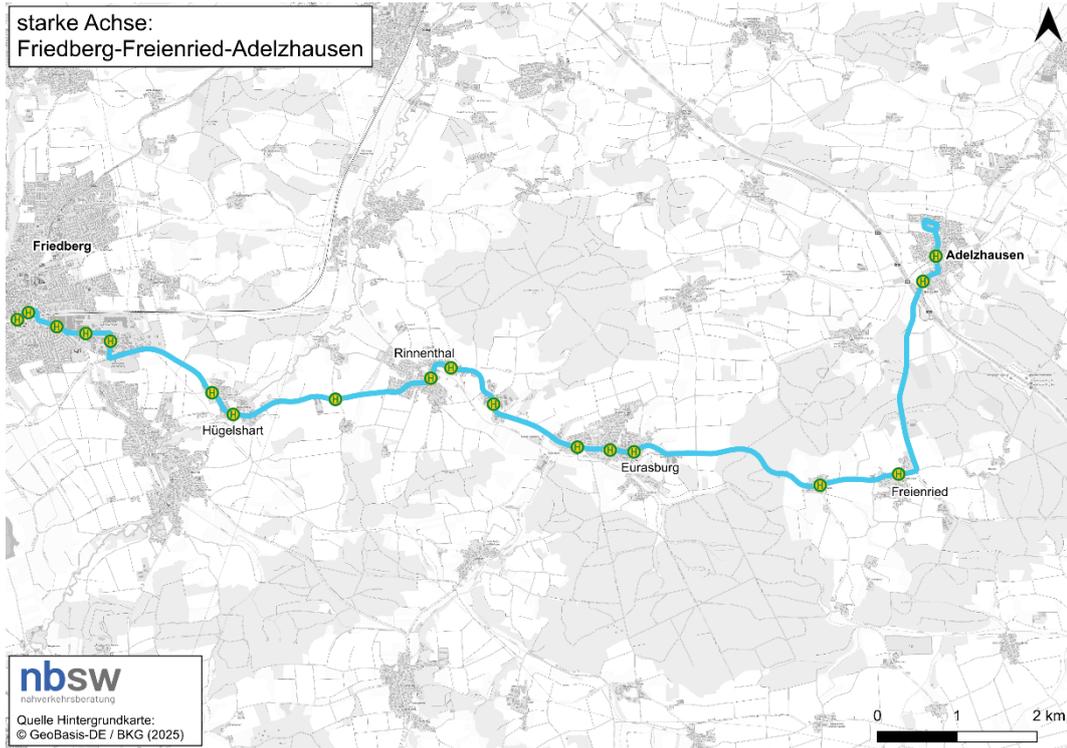
„Aichach – Altomünster“ (starke Achse):



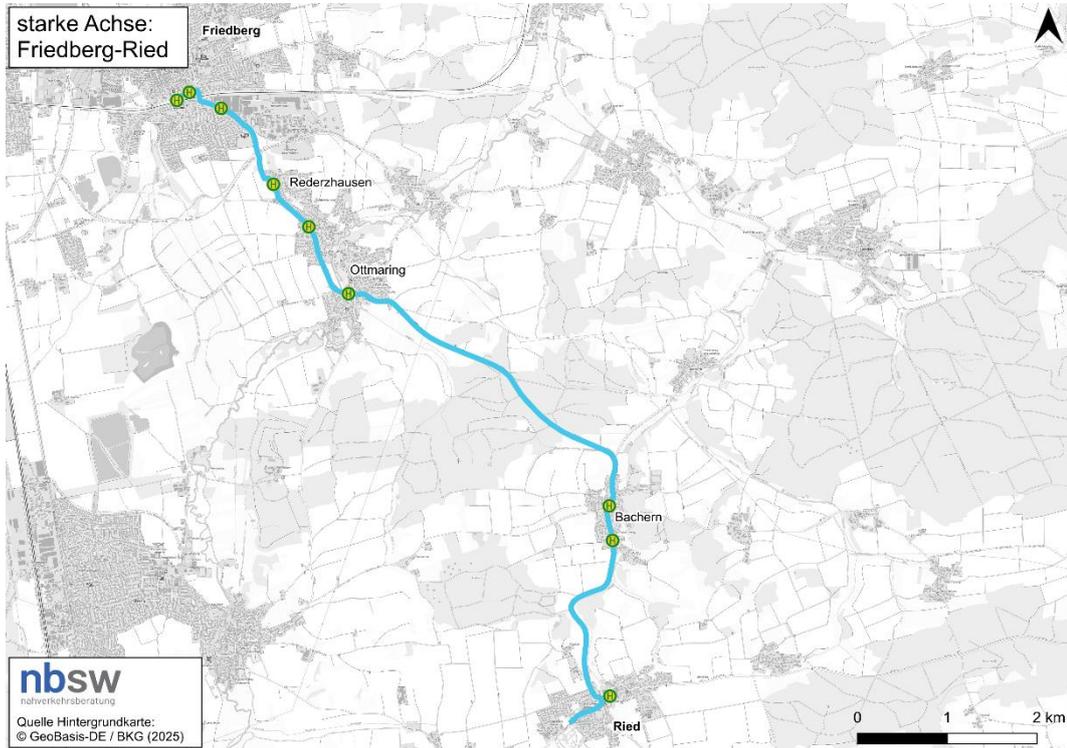
„Aichach – Schiltberg“ (starke Achse):



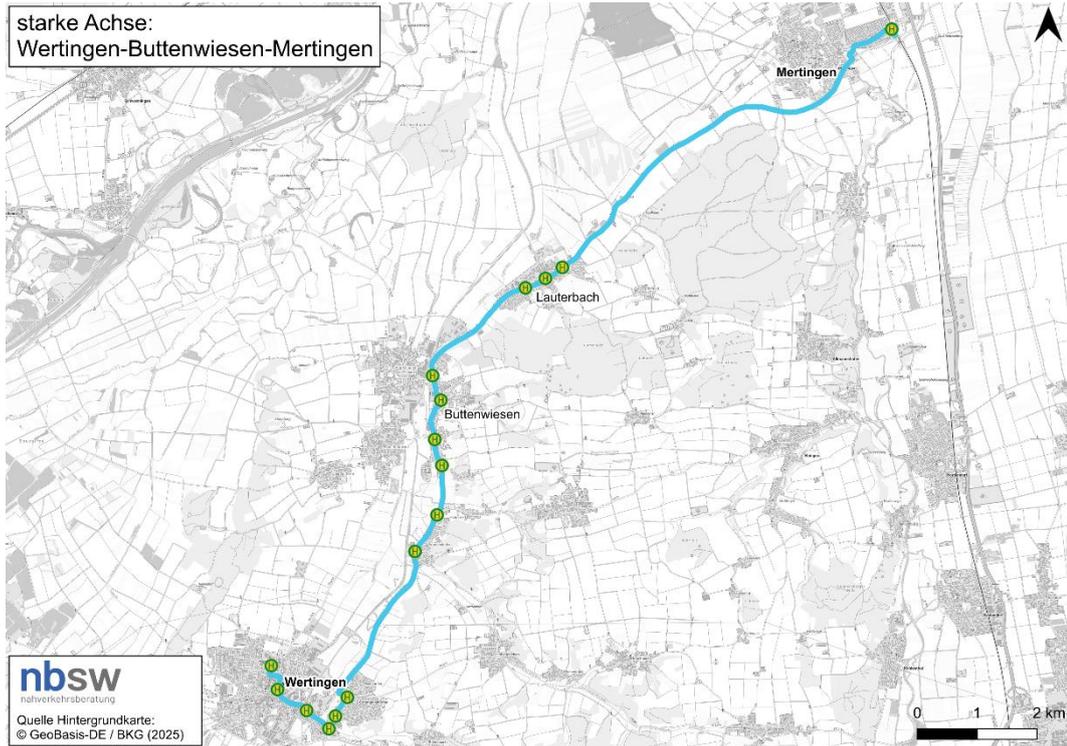
„Friedberg – Freienried – Adelzhausen“ (starke Achse):



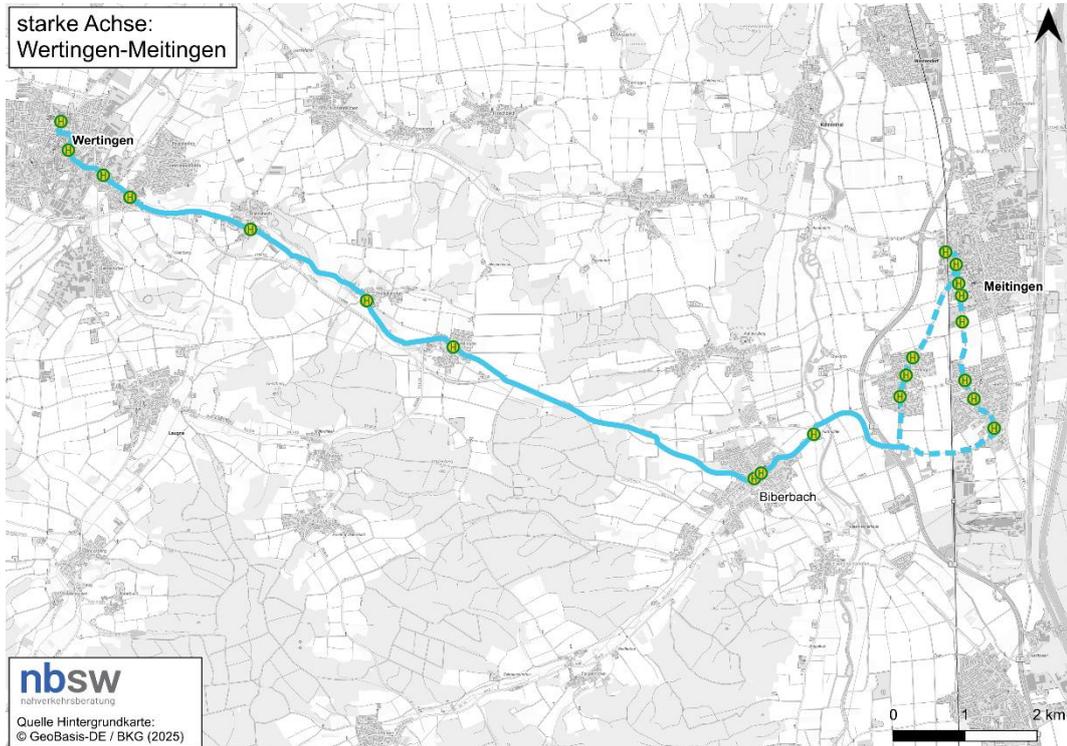
„Friedberg – Ried“ (starke Achse):



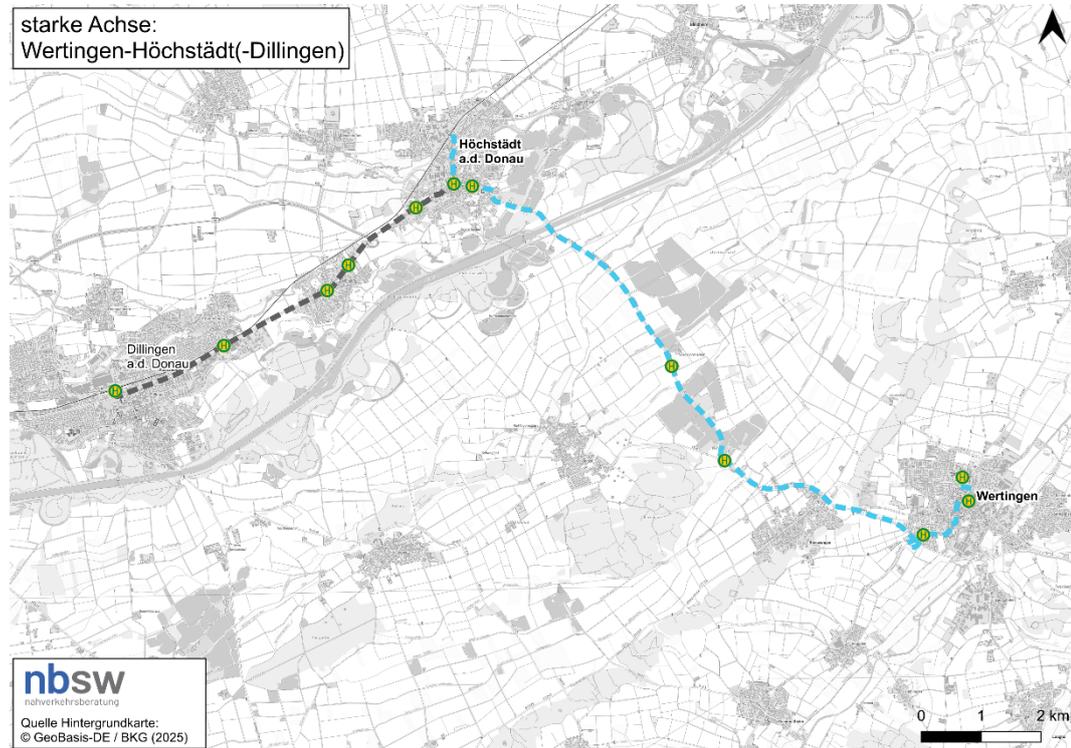
„Wertingen – Buttenwiesen – Mertingen“ (starke Achse):



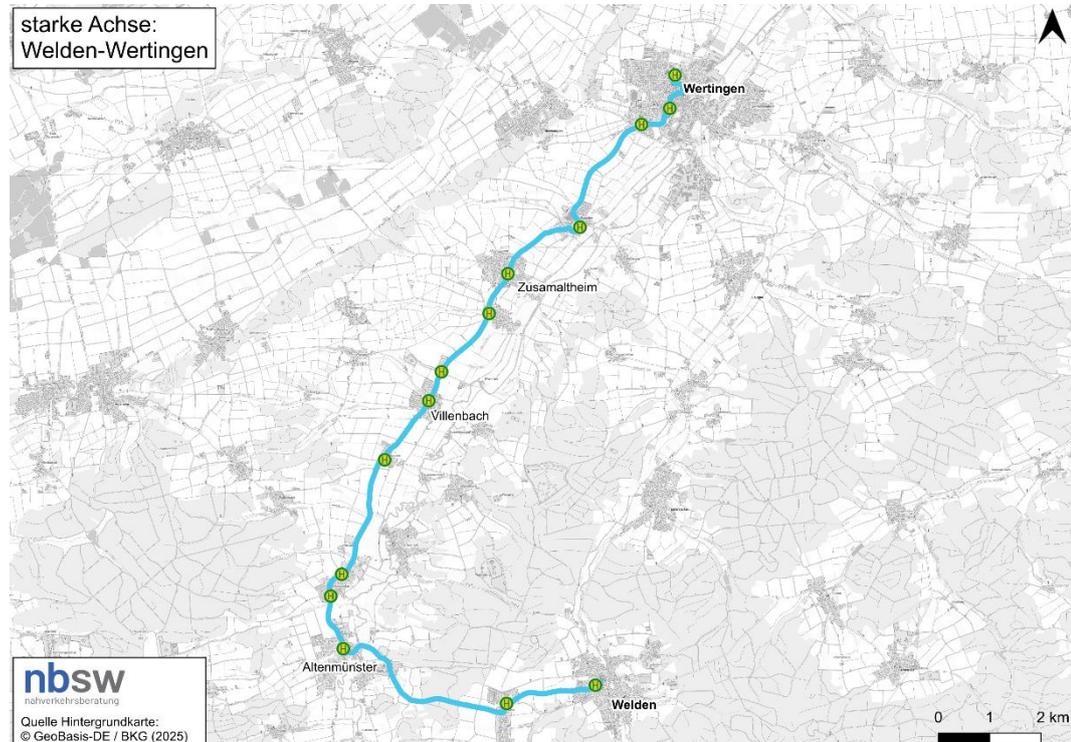
„Wertingen – Meitingen“ (starke Achse):



„Wertingen – Höchstädt (– Dillingen)“ (als potenzielle Verlängerung der starken Achse „Wertingen – Meitingen“, grenzüberschreitender Verkehr, daher unter Vorbehalt des Beitritts des Landkreises Dillingen a.d. Donau zum AVV):



„Welden – Wertingen“ (starke Achse):



Anlage 12: Liniensteckbriefe

Im Folgenden werden die Linien des Stadt- und Regionalbusverkehrs inkl. der Nachtbuslinien im Einzelnen dargestellt mit ihrer Funktion, Linienführung, Vernetzung, Bedienhäufigkeit und Strecke sowohl im Bestand (Stand Sommer 2025) als auch im Zielnetz entsprechend der durch den Nahverkehrsplan vorgesehen Änderungen.

Liniensteckbriefe Stadt:

Hinweise zu den Liniensteckbriefen der Stadt:

* Die Umsetzung der Maßnahme ist unter Vorbehalt der dargelegten Priorisierung in Kapitel 10 des NVP sowie der allgemeinen finanziellen Leistungsfähigkeit und unterliegt einer betriebswirtschaftlichen Prüfung.

21	Bärenkeller Süd – Bärenwirt									
	Bestand	Zielnetz*								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Erschließungslinie Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Bärenwirt) Erschließung Wohngebiet Bärenkeller, Industriegebiet Holzweg 	<ul style="list-style-type: none"> Erschließungslinie Anbindung an Oberhausen Bf. Erschließung Wohngebiet Bärenkeller, Industriegebiet Holzweg 								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Bärenkeller Süd – Falkenweg – (Gaswerk –) Josefinum – Bärenwirt/DRvS 	<ul style="list-style-type: none"> Bärenkeller Süd – Falkenweg – (Gaswerk –) Josefinum – Oberhausen Bf./Helmut-Haller-Platz 								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> 27, 35 	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Oberhausen Bf 27, 35, Gelbe Linie 								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 21</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 21	Mo-Fr	HVZ	T15	<table border="1"> <tr> <td>L 21</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 21	Mo-Fr	HVZ	T15
L 21	Mo-Fr									
HVZ	T15									
L 21	Mo-Fr									
HVZ	T15									
<u>Strecke</u>	6,01 km	7,06 km								

22	Firnhaberau – Berliner Allee – Königsplatz – Hbf					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Jakobertor) • Erschließung Wohngebiete Firnhaberau, Lechhausen West, Innenstadt 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Firnhaberau – Albrecht-Dürer-Straße – Berliner Allee – Margaret – Königsplatz – Hauptbahnhof 	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf • 23, 32, 33, 35, 41, 44, 48 	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf • Umsteigepunkt Königsplatz • 22, 23, 32, 33, 41, 44, 48, Grüne Linie 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 22</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 22	Mo-Fr	HVZ	T15	<i>Unverändert</i>
L 22	Mo-Fr					
HVZ	T15					
<u>Strecke</u>	8,99 km	8,99 km				

23	Firnhaberau – Hammerschmiede – Hbf									
	Bestand	Zielnetz*								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen, Jakobertor) • Erschließung Wohngebiete Firnhaberau, Hammerschmiede, Lechhausen, Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie (Lechhausen) + Verbindungslinie (Innenstadt) • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen, Jakobertor) • Erschließung Wohn- & Industriegebiete Lechhausen und Innenstadt 								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Firnhaberau – Hammerschmiede – Linke Brandstr. – Berliner Allee – Staatstheater – Hauptbahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> • Umweltzentrum – Medienzentrum – Kurt-Schumacher-Str. – Linke Brandstr. – Berliner Allee – Staatstheater – Hauptbahnhof – Königsplatz 								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf • 22, 33, 35, 41, 43, 44, 48 	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf 								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 23</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 23	Mo-Fr	HVZ	T15	<table border="1"> <tr> <td>L 23</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 23	Mo-Fr	HVZ	T15
L 23	Mo-Fr									
HVZ	T15									
L 23	Mo-Fr									
HVZ	T15									
<u>Strecke</u>	10,44 km	9,44 km								

24	Haunstetten Süd – Haunstetten Nord									
	Bestand	Zielnetz*								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 2 (Haunstetten Nord) • Anbindung Klinikum Süd • Erschließung Wohngebiete Haunstetten 	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 2 (Haunstetten Nord) und Straßenbahnlinie 3 (Inninger Straße P+R, Hofackerstr.) • Anbindung Klinikum Süd • Erschließung Wohngebiete Haunstetten Nord 								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Haunstetten Süd – Georg-Käb-Platz – Haunstetten Nord 	<ul style="list-style-type: none"> • Klinikum Süd – Georg-Käb-Platz – Haunstetten Nord – Hofackerstr. – Inninger Straße P+R 								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 25 	<ul style="list-style-type: none"> • 25 								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 24</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 24	Mo-Fr	HVZ	T15	<table border="1"> <tr> <td>L 24</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 24	Mo-Fr	HVZ	T15
L 24	Mo-Fr									
HVZ	T15									
L 24	Mo-Fr									
HVZ	T15									
<u>Strecke</u>	4,89 km	5,14 km								

25	Haunstetten Nord – Inninger Straße P+R – Haunstetten Süd													
	Bestand	Zielnetz*												
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Erschließungslinie Anbindung an Straßenbahnlinie 2 (Haunstetten Nord) und Straßenbahnlinie 3 (Inninger Straße P+R, Hofackerstr.) Erschließung Wohngebiete Haunstetten 	<ul style="list-style-type: none"> Verbindungsline und Erschließungslinie Anbindung an Inningen Bf. (mit nachgelagerter Priorität) Anbindung an Straßenbahnlinie 3 (Inninger Straße P+R) Erschließung Wohngebiete Haunstetten Süd 												
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Haunstetten Nord – Offenbach Karree – Inninger Straße P+R – Hofackerstr. – Haunstetten Süd 	<ul style="list-style-type: none"> Inningen Bahnhof – Inningen Ost – Inninger Straße P+R – Offenbach Karree – Haunstetten Süd 												
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> 24 	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Inningen Bf 24, Blaue Linie, 810 												
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 25</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 25	Mo-Fr	HVZ	T15	<p>Abschnitt Inningen – Inninger Straße P+R:</p> <table border="1"> <tr> <td>L 25</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T60</td> </tr> </table> <p>Abschnitt Inninger Straße P+R – Haunstetten Süd:</p> <table border="1"> <tr> <td>L 25</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T30</td> </tr> </table>	L 25	Mo-Fr	HVZ	T60	L 25	Mo-Fr	HVZ	T30
L 25	Mo-Fr													
HVZ	T15													
L 25	Mo-Fr													
HVZ	T60													
L 25	Mo-Fr													
HVZ	T30													
<u>Strecke</u>	6,35 km	5,87 km												

27 (GVG)	Oberhausen Nord P+R – Rettenbergen					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie • Anbindung an Neusäß Bf. und an Straßenbahnlinie 4 (Oberhausen Nord P+R) • Erschließung Bärenkeller, Neusäß, Täferlingen, Hirblingen, Batzenhofen, Edenbergen, Rettenbergen 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Oberhausen Nord P+R – Falkenweg – Neusäß Bf. – Schmitterpark – Hirblingen Mitte – Rettenbergen West 	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Neusäß • 21, 35, 56 	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Neusäß • 21, 35, 56, Gelbe Linie 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 27</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>ca. T30/60</td> </tr> </table>	L 27	Mo-Fr	HVZ	ca. T30/60	<i>Unverändert</i>
L 27	Mo-Fr					
HVZ	ca. T30/60					
<u>Strecke</u>	14,30 km	14,30 km				

29	Lechhausen Neuer Ostfr. – Hochzoll Mitte – Hochzoll Kuhsee					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Neuer Ostfr.) und Straßenbahnlinie 6 (Hochzoll Mitte) • Erschließung Wohngebiete Hochzoll 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Lechhausen Neuer Ostfriedhof – Hochzoll Mitte – Hochzoll Bahnhof – Zwölf-Apostel-Platz – Hochzoll Kuhsee 	<i>Unverändert, Überplanung im Rahmen der Einführung der Grünen Linie</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Hochzoll Bf • 30, 31 	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Hochzoll Bf • 21, 30, 31, 33, Gelbe Linie 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 29</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 29	Mo-Fr	HVZ	T15	<i>Unverändert</i>
L 29	Mo-Fr					
HVZ	T15					
<u>Strecke</u>	4,21 km	4,21 km				

30	Rudolf-Diesel-Gymnasium – Hochzoll Süd					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Erschließungslinie Anbindung an Straßenbahnlinie 6 (Rudolf-Diesel-Gymnasium) Erschließung Hochzoll Süd 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Rudolf-Diesel-Gymnasium – Zwölf-Apostel-Platz – Hochzoll Süd 	<i>Ggf. Überplanung/Anpassung im Rahmen der Einführung der Grünen Linie</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> 29, 31 	<ul style="list-style-type: none"> 29, 31, 33, Gelbe Linie, 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 30</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 30	Mo-Fr	HVZ	T15	<i>Unverändert</i>
L 30	Mo-Fr					
HVZ	T15					
<u>Strecke</u>	3,81 km	3,81 km				

31	Lechhausen Neuer Ostfr. – Rudolf-Diesel-Gymnasium					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 6 (Rudolf-Diesel-Gymnasium) und Straßenbahnlinie 1 (Neuer Ostfr.) • Erschließung Hochzoll Nord 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Lechhausen Neuer Ostfr. – Rudolf-Diesel-Gymnasium 	<i>Ggf. Überplanung/ Anpassung im Rahmen der Einführung der Grünen Linie</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 29, 30 	<ul style="list-style-type: none"> • 29, 30, 31, 33, Gelbe Linie 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 31</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 31	Mo-Fr	HVZ	T15	<i>Unverändert</i>
L 31	Mo-Fr					
HVZ	T15					
<u>Strecke</u>	2,16 km	2,16 km				

32	Uniklinik BKH – Hbf – Königsplatz – Zoo/Bot. Garten									
	Bestand	Zielnetz*								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie (Anbindung Königsplatz & Hbf) • Anbindung an Straßenbahnlinie 2 (Klinikum BKH) • Anbindung Uniklinikum • Erschließung Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie (Anbindung Königsplatz & Hbf) • Anbindung an Straßenbahnlinie 2 (Klinikum BKH, Augsburg West P+R) • Anbindung Uniklinikum • Erschließung Innenstadt 								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Uniklinik BKH – Neusässer Straße – Reinöhlstr. – Luitpoldbrücke – Hauptbahnhof – Königsplatz – Margaret – Hochschule Augsburg – Zoo/Bot. Garten 	<ul style="list-style-type: none"> • Uniklinik BKH – Augsburg West P+R – Reinöhlstr. – Luitpoldbrücke – Hauptbahnhof – Königsplatz – Margaret – Hochschule Augsburg – Zoo/Bot. Garten 								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf, 22, 23, 41, 43, 44 	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf • Umsteigepunkt Königsplatz • 21, 22, 32, 33, 35, 41, 43, 44, 48, Gelbe Linie 								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 32</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 32	Mo-Fr	HVZ	T15	<table border="1"> <tr> <td>L 32</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 32	Mo-Fr	HVZ	T15
L 32	Mo-Fr									
HVZ	T15									
L 32	Mo-Fr									
HVZ	T15									
<u>Strecke</u>	9,47 km	7,49 km								

33	Jakobertor – Schwaben Center									
	Bestand	Zielnetz*								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Jakobertor) und Straßenbahnlinie 6 (Schwaben Center) • Erschließung Wohngebiet Textilviertel 	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie, Verbindungslinie (Textilviertel – Hochzoll) • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Jakobertor) und Straßenbahnlinie 6 (Schwaben Center, Hochzoll Mitte) • Erschließung Wohngebiete Textilviertel & Hochzoll Süd 								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Jakobertor – Reichenberger Straße – Schwaben Center 	<ul style="list-style-type: none"> • Jakobertor – Osram – Schwaben Center – Hochzoll Mitte – Hochzoll Bahnhof – Zwölf-Apostel-Platz 								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 22, 23, 36 	<ul style="list-style-type: none"> • 22, 23, 33, 48, Grüne Linie 								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 33</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 33	Mo-Fr	HVZ	T15	<table border="1"> <tr> <td>L 33</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Betriebliche Prüfung, ob T15 oder T30</td> </tr> </table>	L 33	Mo-Fr	HVZ	Betriebliche Prüfung, ob T15 oder T30
L 33	Mo-Fr									
HVZ	T15									
L 33	Mo-Fr									
HVZ	Betriebliche Prüfung, ob T15 oder T30									
<u>Strecke</u>	3,37 km	7,25 km								

35	Bergstraße – Rotes Tor – Pilgerhausstraße – Bärenwirt – Oberh. Bf/Helmut-Haller-Platz – Pfersee Süd					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie • Tangentialverbindung zwischen Straßenbahnlinien 1 (Göggingen & Bergstraße), 3 und 2 (Rotes Tor), 4 (Bärenwirt), erneut 2 (Oberhausen Bf.) sowie 6 (Pfersee), • Erschließung Wohngebiete Göggingen, Hochfeld, Altstadt, Oberhausen, Pfersee 	<i>Unverändert und ggf. Erweiterung Erschließung Sheridan-Gelände</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Bergstraße – Memminger Straße – Rotes Tor – Margaret – Pilgerhausstraße – MAN – Bärenwirt – Josefinum – Oberhausen Bf/Helmut-Haller-Platz – Reinöhlstr. – Pfersee – Uhlandstr. – Pfersee Süd 	<i>Ggf. nach betrieblicher Prüfung Verlängerung ins Sheridan-Gelände (General-Cramer-Weg und Halle 116/Pröllstraße)</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Oberhausen Bf • 21, 22, 23, 27, 41, 42, 43, 44 	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Oberhausen Bf • 21, 22, 23, 27, 38, 41, 42, 43, 44 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 35</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 35	Mo-Fr	HVZ	T15	<i>Unverändert</i>
L 35	Mo-Fr					
HVZ	T15					
<u>Strecke</u>	14,26 km	14,26 km				

36	Textilmuseum – Herrenbach – Schwaben Center					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 6 (Textilmuseum & Schwaben Center) • Erschließung Wohngebiet Textilviertel 	<i>Ersatz durch modifizierte L33 bzw. Grüne Linie</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Textilmuseum – Reichenberger Str. – Schwaben Center 	-				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 33 	-				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 36</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 36	Mo-Fr	HVZ	T15	-
L 36	Mo-Fr					
HVZ	T15					
<u>Strecke</u>	2,73 km	-				

37	St.-Anton-Siedlung – Schleiermacherstraße					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Schleiermacherstraße) • Erschließung Wohngebiete St.-Anton-Siedlung, Lechhausen 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • St.-Anton-Siedlung – Donaustraße – Schleiermacherstraße 	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 48 	<ul style="list-style-type: none"> • 48 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 37</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T10/15/20</td> </tr> </table>	L 37	Mo-Fr	HVZ	T10/15/20	<i>Unverändert</i>
L 37	Mo-Fr					
HVZ	T10/15/20					
<u>Strecke</u>	3,39 km	3,39 km				

38	Inningen – Göggingen – Bergheim									
	Bestand	Zielnetz*								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Göggingen Rathaus) • Verbindung + Erschließung von Bergheim, Neubergheim, Göggingen, Inningen 	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie (Göggingen) • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Göggingen Rathaus, Bergstraße) • Verbindung + Erschließung von Bergheim, Neubergheim, Göggingen, Inningen 								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Inningen West – Inningen Waage – Inningen Ost – Göggingen Rathaus – Am Bühl – Bergheim 	<ul style="list-style-type: none"> • Inningen West – Inningen Waage – Inningen Ost – Göggingen Rathaus – Gabelsbergerstr. – Bergstraße – Maria Stern – Klausenberg – Schwabenweg – Welfenstr. – Radaustraße – Am Bühl – Bergheim 								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • 41 								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 38</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T30</td> </tr> </table>	L 38	Mo-Fr	HVZ	T30	<table border="1"> <tr> <td>L 38</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T30</td> </tr> </table>	L 38	Mo-Fr	HVZ	T30
L 38	Mo-Fr									
HVZ	T30									
L 38	Mo-Fr									
HVZ	T30									
<u>Strecke</u>	9,94 km	15,71 km								

41	Bergstraße – Messezentrum – Hochfeld – Königsplatz									
	Bestand	Zielnetz*								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie • Radialverbindung zum Königsplatz • Anbindung an Straßenbahnlinie 3 (Bukowina-Institut PCI), Straßenbahnlinie 1 (Maria Stern) und Königsplatz • Erschließung Wohngebiete Göggingen, Hochfeld 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie • Tangentialverbindung Pfersee – Göggingen & Radialverbindung Göggingen – Königsplatz • Anbindung an Straßenbahnlinie 3 (Bukowina-Institut PCI), Straßenbahnlinie 1 (Göggingen), Straßenbahnlinie 6 (Pfersee) und Königsplatz • Erschließung Wohngebiete Pfersee, Göggingen, Hochfeld 								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Bergstraße – Maria Stern – Gustav-Stresemann-Str. – Messe – Messezentrum – Prinz-Karl-Viertel – Th.-Heuss-Platz/IHK – Königsplatz 	<ul style="list-style-type: none"> • Pfersee – Pfersee Süd – Göggingen Rathaus – Mühlstr. Gustav-Stresemann-Str. – Messe – Messezentrum – Prinz-Karl-Viertel – Th.-Heuss-Platz/IHK – Königsplatz 								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 22, 23, 32, 35, 42, 43, 44 	<ul style="list-style-type: none"> • 22, 23, 32, 35, 38, 41, 42, 43, 44 								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 41</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 41	Mo-Fr	HVZ	T15	<table border="1"> <tr> <td>L 41</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 41	Mo-Fr	HVZ	T15
L 41	Mo-Fr									
HVZ	T15									
L 41	Mo-Fr									
HVZ	T15									
<u>Strecke</u>	10,03 km	11,78 km								

42	Pfersee – Bergstraße – Maria Stern					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Tangentialverbindung Pfersee – Maria Stern • Anbindung an Straßenbahnlinie 6 (Pfersee) und Straßenbahnlinie 1 (Maria Stern) • Erschließung Wohngebiete Pfersee, Göggingen Nord 	<i>Ersatz durch L41 und ggf. L35</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Pfersee – Pfersee Süd – Bergstraße – Maria Stern 	-				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 35, 41 	-				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 42</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T30</td> </tr> </table>	L 42	Mo-Fr	HVZ	T30	-
L 42	Mo-Fr					
HVZ	T30					
<u>Strecke</u>	5,71 km	-				

43	Diakonissenhaus – Königsplatz – Seniorenzentrum Servatius					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Erschließung Wohngebiete in der Innenstadt, Antonsviertel • Anbindung Seniorenzentrum Servatius 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Diakonissenhaus – Hauptbahnhof – Königsplatz – Th.-Heuss-Platz/IHK – Prinz-Karl-Viertel – Seniorenzentrum Servatius 	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf • 22, 23, 32, 35, 41, 43, 44 	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf • 22, 23, 32, 35, 41, 43, 44 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 43</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>T60</td> </tr> </table>	L 43	Mo-Fr	NVZ	T60	<i>Unverändert</i>
L 43	Mo-Fr					
NVZ	T60					
<u>Strecke</u>	4 km	4 km				

44	Hammerschmiede – Stephingerberg – Königsplatz									
	Bestand	Zielnetz*								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Erschließungslinie mit verbindender Funktion Erschließung Wohngebiete Hammerschmiede, Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> Erschließungslinie mit verbindender Funktion Erschließung Wohngebiete Firnhaberau, Hammerschmiede, Innenstadt 								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Hammerschmiede – Albrecht-Dürer-Str. – Stephingerberg – Staatstheater – Königsplatz 	<ul style="list-style-type: none"> Firnhaberau – Hammerschmiede – Albrecht-Dürer-Str. – Stephingerberg – Staatstheater – Königsplatz 								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> 22, 23, 32, 35, 41, 43 	<ul style="list-style-type: none"> 22, 23, 32, 35, 41, 43, 44, Grüne Linie 								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 44</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 44	Mo-Fr	HVZ	T15	<table border="1"> <tr> <td>L 44</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 44	Mo-Fr	HVZ	T15
L 44	Mo-Fr									
HVZ	T15									
L 44	Mo-Fr									
HVZ	T15									
<u>Strecke</u>	5,91 km	8,94 km								

48	Berliner Allee – Lechhausen Industriegebiet – Medienzentrum									
	Bestand	Zielnetz*								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Berliner Allee) • Erschließung Wohn- & Industriegebiete Lechhausen 	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Berliner Allee) • Erschließung Wohn- & Industriegebiete Lechhausen 								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Berliner Allee – Schackstr. – Lechhausen Industriegebiet – Medienzentrum 	<ul style="list-style-type: none"> • Berliner Allee – Schackstr. – Lechhausen Industriegebiet – Mühlmahdweg 								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 22, 23, 37 	<ul style="list-style-type: none"> • 22, 23, 37, Grüne Linie 								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 48</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	L 48	Mo-Fr	HVZ	T15	<table border="1"> <tr> <td>L 48</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T30</td> </tr> </table>	L 48	Mo-Fr	HVZ	T30
L 48	Mo-Fr									
HVZ	T15									
L 48	Mo-Fr									
HVZ	T30									
<u>Strecke</u>	6,1 km	5,15 km								

51 (GVG)	Oberhausen Nord – Gersthofen Stifetersiedlung – Langweid					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Oberhausen Nord P+R) • Verbindung von Oberhausen, Gersthofen, Stettenhofen, Foret, Langweid • Erschließung Siedlungsgebiete in Gersthofen, Stettenhofen, Langweid sowie Industrie- & Gewerbegebiete (Industriepark Gersthofen, Gewerbepark B2, Foret) 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Oberhausen Nord P+R – Ghf. Mitte – Ghf. Stifetersiedlung – Stettenhofen – Langweid Waage 	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59 	<ul style="list-style-type: none"> • 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 51</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15/30</td> </tr> </table>	L 51	Mo-Fr	HVZ	T15/30	<i>Unverändert</i>
L 51	Mo-Fr					
HVZ	T15/30					
<u>Strecke</u>	15,90 km	15,90 km				

52 (GVG)	Oberhausen Nord – Gersthofen Kirchplatz – Gersthofen Ballonstartplatz					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie, Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Oberhausen Nord P+R) • Verbindung von Oberhausen und Gersthofen • Erschließung Siedlungsgebiete in Gersthofen 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Oberhausen Nord – Gersthofen Mitte – Ghf. Kirchplatz – Ghf. Ballonstartplatz 	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 51, 54, 55, 56, 57, 58, 59 	<ul style="list-style-type: none"> • 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 52</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15/90</td> </tr> </table>	L 52	Mo-Fr	HVZ	T15/90	<i>Unverändert</i>
L 52	Mo-Fr					
HVZ	T15/90					
<u>Strecke</u>	4,70 km	4,70 km				

54 (GVG)	Oberhausen Nord – Ghf. West – Ghf. Stiftersiedlung – Langweid					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Oberhausen Nord P+R) • Verbindung von Oberhausen, Gersthofen, Stettenhofen, Foret, Langweid • Erschließung Siedlungsgebiete in Gersthofen, Stettenhofen, Langweid sowie Industrie- & Gewerbegebiete (Industriepark Gersthofen, Gewerbepark B2, Foret) 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Oberhausen Nord P+R – Ghf. Mitte – Ghf. Kirchplatz ((– Ghf. Ballonstartplatz) – Ghf. Stiftersiedlung (– Langweid Waage)) 	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 51, 52, 55, 56, 57, 58, 59 	<ul style="list-style-type: none"> • 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 54</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>T30/60</td> </tr> </table>	L 54	Mo-Fr	NVZ	T30/60	<i>Unverändert</i>
L 54	Mo-Fr					
NVZ	T30/60					
<u>Strecke</u>	17,00 km	17,00 km				

55 (GVG)	Gersthofen Bf. – Gersthofen Ballonstartplatz – Gersthofen Stiftersiedlung					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Anbindung an Gersthofen Bf. • Erschließung verschiedener Siedlungs- und Gewerbegebiete in Gersthofen 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Gersthofen Bf. (– Ghf. Dieselstraße) – Ghf. Mitte (– Ghf. Bekenntniskirche) – Ghf. Ballonstartplatz – Ghf. Stiftersiedlung/Ghf. Dieselstraße 	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Gersthofen Bf, 51, 52, 54, 56, 57, 58, 59 	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Gersthofen Bf, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 55</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>ca. T15/30/45/60/90</td> </tr> </table>	L 55	Mo-Fr	HVZ	ca. T15/30/45/60/90	<i>Unverändert</i>
L 55	Mo-Fr					
HVZ	ca. T15/30/45/60/90					
<u>Strecke</u>	8,20 km	8,20 km				

56 (GVG)	Gersthofen/Oberhausen Nord – Rettenbergen					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie, Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Oberhausen Nord P+R) und Gersthofen Bf. • Verbindung von Oberhausen, Gersthofen, Hirblingen, Batzenhofen, Edenbergen, Rettenbergen • Erschließung von Siedlungs- und Gewerbegebieten in Gersthofen 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • (Oberhausen Nord P+R –) Ghf. Mitte – (Ghf. Dieselstraße –) Ghf. Bahnhof – Hirblingen Mitte – Batzenhofen Friedhof/Rettenbergen West 	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Gersthofen Bf, 27, 51, 52, 54, 55, 57, 58, 59 	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Gersthofen Bf, 27, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 56</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T60/90/120</td> </tr> </table>	L 56	Mo-Fr	HVZ	T60/90/120	<i>Unverändert</i>
L 56	Mo-Fr					
HVZ	T60/90/120					
<u>Strecke</u>	15,10 km	15,10 km				

57 (GVG)	Oberhausen Nord – Ikea – Ghf. Industriegebiet – Oberhausen Nord					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Erschließungslinie Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Oberhausen Nord P+R) und Gersthofen Bf. Erschließung von Siedlungs- und Gewerbegebieten in Gersthofen 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Oberhausen Nord P+R – Ghf. Ikea – Ghf. Schmid Logistik – Ghf. Bahnhof – Ghf. Dieselstraße – Ghf. Impuls AG – Ghf. Stadtbauhof (– Ghf. Mitte – Oberhausen Nord P+R) 	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Gersthofen Bf, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59 	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Gersthofen Bf, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 57</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T10/15/20/30</td> </tr> </table>	L 57	Mo-Fr	HVZ	T10/15/20/30	<i>Unverändert</i>
L 57	Mo-Fr					
HVZ	T10/15/20/30					
<u>Strecke</u>	10,90 km	10,90 km				

58 (GVG)	Oberhausen Nord – IKEA					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Erschließungslinie Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Oberhausen Nord P+R) und Gersthofen Bf. Erschließung Gewerbe- und Industriegebiet Augsburg-Gersthofen-Neusäß 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Oberhausen Nord – Gersthofen IKEA (– Gersthofen Bahnhof) 	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Gersthofen Bf, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59 	<ul style="list-style-type: none"> 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 58</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td></td> <td>T20</td> </tr> </table>	L 58	Mo-Fr		T20	<i>Unverändert</i>
L 58	Mo-Fr					
	T20					
<u>Strecke</u>	6,60 km	6,60 km				

59 (GVG)	Oberhausen Nord – GVZ					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Anschluss an Straßenbahnlinie 4 (Oberhausen Nord P+R) • Erschließung Gewerbe- und Industriegebiet Augsburg-Gersthofen-Neusäß 	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Oberhausen Nord P+R/Ghf. IKEA (– Ghf. Bahnhof) – GVZ Frankfurter Straße Nord 	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59 	<ul style="list-style-type: none"> • 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 59</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T10/20/60</td> </tr> </table>	L 59	Mo-Fr	HVZ	T10/20/60	<i>Unverändert</i>
L 59	Mo-Fr					
HVZ	T10/20/60					
<u>Strecke</u>	9,30 km	9,30 km				

Grüne Linie	Textilmuseum – Hammerschmiede – Gersthofen									
	Bestand	Zielnetz								
<u>Funktion</u>	-	<ul style="list-style-type: none"> • Tangentialverbindung, Verbindungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen, Berliner Allee) und Straßenbahnlinie 6 (Textilmuseum) • Anbindung an Gersthofen Bahnhof • Erschließung Wohngebiete Textilviertel, Lechhausen, Hammerschmiede, Gersthofen Zentrum 								
<u>Linienführung</u>	-	<ul style="list-style-type: none"> • Textilmuseum – Osram – Berliner Allee – Hammerschmiede – Sieben Häusle – Gersthofen Mitte – Gersthofen Bahnhof 								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	-	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Gersthofen Bf • 22, 23, 33, 44, 48, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59 								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	-	<p>Abschnitt Gersthofen – Hammerschmiede:</p> <table border="1" data-bbox="933 869 1225 958"> <tr> <td>Grüne Linie</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T30</td> </tr> </table> <p>Abschnitt Hammerschmiede – Textilmuseum:</p> <table border="1" data-bbox="933 1014 1225 1104"> <tr> <td>Grüne Linie</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T15</td> </tr> </table>	Grüne Linie	Mo-Fr	HVZ	T30	Grüne Linie	Mo-Fr	HVZ	T15
Grüne Linie	Mo-Fr									
HVZ	T30									
Grüne Linie	Mo-Fr									
HVZ	T15									
<u>Strecke</u>	=	13,12 km								

Blaue Linie	Messe – Innovationspark – Inninger Straße P+R					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	-	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 3 (Bukowina-Institut/PCI & Inninger Straße P+R) • Erschließung Innovationspark, Gewerbegebiet Haunstetten 				
<u>Linienführung</u>	-	<ul style="list-style-type: none"> • Messezentrum – Messe Süd – Forschungsallee – Bischofsackerweg – <i>Unterer Talweg</i> – Inninger Straße P+R 				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	-	<ul style="list-style-type: none"> • 24, 25, 41 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	-	<table border="1" data-bbox="933 795 1220 896"> <tr> <td>Blaue Linie</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>T30</td> </tr> </table>	Blaue Linie	Mo-Fr	HVZ	T30
Blaue Linie	Mo-Fr					
HVZ	T30					
<u>Strecke</u>	-	5,63 km				

Gelbe Linie	Neusäß – Augsburg Bärenkeller/DRvS					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	-	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie • Anbindung an Neusäß Bf. und an Straßenbahnlinie 4 (Bärenwirt/DRvS) • Erschließung Neusäß, Bärenkeller 				
<u>Linienführung</u>	-	<ul style="list-style-type: none"> • Neusäß Bahnhof – Am Eulenhorst – Auerstr. – Josefimum – Augsburg Bärenkeller/DRvS 				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	-	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Neusäß Bf • 21, 27, 35 				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	-	<table border="1" data-bbox="933 728 1220 817"> <tr> <td data-bbox="933 728 1093 772">Gelbe Linie</td> <td data-bbox="1093 728 1220 772">Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td data-bbox="933 772 1093 817">HVZ</td> <td data-bbox="1093 772 1220 817">T60</td> </tr> </table>	Gelbe Linie	Mo-Fr	HVZ	T60
Gelbe Linie	Mo-Fr					
HVZ	T60					
<u>Strecke</u>	-	4,40 km				

Liniensteckbriefe Region:

Hinweise zu den Liniensteckbriefen der Region:

S=Schultage

F=Ferientage

Angabe der Anzahl der Fahrten im Bestand: Anzahl X (Anzahl Y)

X= Fahrten, welche einem der folgenden Fälle zuzuordnen sind:

- Alle Haltestellen entlang des Linienweges werden bedient
- Alle Orte entlang des Linienweges werden bedient, auch wenn dabei nicht zwingend jede einzelne Haltestelle innerhalb eines Ortes angefahren wird
- Orte bzw. Haltestellen, die aufgrund ihrer geografischen Lage in den gegebenen Linienweg nicht sinnvoll integriert werden können, werden nicht angefahren – alle anderen hingegen schon

Y = Fahrten, welche nur eine Teilstrecke des Linienweges bedienen und keinem der unter X genannte Fälle zuordbar sind.

Beispiel:

L 420		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Langweid	S	10 (7)	0 (7)	0 (2)
	F	10 (5)		
Ri. Augsburg	S	9 (9)	0 (7)	0 (2)
	F	9 (6)		

Bei der Linie 420 in Richtung Langweid finden an einem Schultag Montag bis Freitag jeweils 10 Fahrten statt, welche den Großteil (Anzahl X) des Linienweges bedienen. Zusätzlich zu diesen Fahrten finden 7 Fahrten statt, welche nur einen Teil des Linienweges bedienen (Anzahl Y). Insgesamt finden daher jeweils 17 Fahrten (Summe) an einem Schultag Montag bis Freitag statt.

100	Königsbrunn – Mering																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie 			<ul style="list-style-type: none"> • Sehr starke Achse Streckenabschnitt: Königsbrunn – Mering – Sankt Afra 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Königsbrunn – Mering 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet die sehr starke Achse (Bobingen – Königsbrunn – Sankt Afra) zusammen mit Linie 782 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV ab Mering nach München • Königsbrunn Zentrum: 782, 810, 820, 830, 840 			<ul style="list-style-type: none"> • Gleichbleibend (neuer Halt Mering, Sankt Afra ersetzt Mering Bahnhof) • Zusätzlich: als sehr starke Achse SPNV-Anbindung ab Bobingen Bahnhof 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 100</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Mering</td> <td>S</td> <td>24 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>24 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Königsbrunn</td> <td>S</td> <td>22 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>22 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 100		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Mering	S	24 (0)	-	-	F	24 (0)	Ri. Königsbrunn	S	22 (0)	-	-	F	22 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 100</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>T30</td> </tr> </tbody> </table>		L 100	Mo-Fr	HVZ	T30
L 100		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Mering	S	24 (0)	-	-																								
	F	24 (0)																										
Ri. Königsbrunn	S	22 (0)	-	-																								
	F	22 (0)																										
L 100	Mo-Fr																											
HVZ	T30																											
<u>Strecke</u>	16,3 km			sehr starke Achse Bobingen – Königsbrunn – Sankt Afra: 13,3 km																								

102	Mering - Kissing - Hochzoll																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss Straßenbahn, SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Integrierter Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie • Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Mering – St. Afra – Altkissing – Neukissing/Kissing Bf – Augsburg Hochzoll 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Kissing Bahnhof, Mering Bahnhof, 104, 106, 108 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 102</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Hochzoll</td> <td>S</td> <td>21 (33)</td> <td rowspan="2">0 (29)</td> <td rowspan="2">8 (1)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>17 (30)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Mering</td> <td>S</td> <td>18 (36)</td> <td rowspan="2">0 (29)</td> <td rowspan="2">9 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>17 (31)</td> </tr> </tbody> </table>				L 102		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Hochzoll	S	21 (33)	0 (29)	8 (1)	F	17 (30)	Ri. Mering	S	18 (36)	0 (29)	9 (0)	F	17 (31)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 102</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 102	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 102		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Hochzoll	S	21 (33)	0 (29)	8 (1)																									
	F	17 (30)																											
Ri. Mering	S	18 (36)	0 (29)	9 (0)																									
	F	17 (31)																											
L 102	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfs-gerecht																												
<u>Strecke</u>	16,6 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									

103	Mering - Kissing - Friedberg																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Mering – St. Afra – Altkissing – Neukissing/Kissing Bf – Friedberg 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Halt Kissing, Mering, 202, 213 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 103</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg</td> <td>S</td> <td>9 (1)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>9 (1)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Mering</td> <td>S</td> <td>4 (8)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (8)</td> </tr> </tbody> </table>			L 103		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Friedberg	S	9 (1)	-	-	F	9 (1)	Ri. Mering	S	4 (8)	-	-	F	4 (8)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 103</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 103	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 103		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Friedberg	S	9 (1)	-	-																								
	F	9 (1)																										
Ri. Mering	S	4 (8)	-	-																								
	F	4 (8)																										
L 103	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	19,6 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

104	Mering - Ried - Mittelstetten																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Mittelstetten – Glon – Baindlkirch – Tegernbach – Sirchenried – Ried – Hörmannsberg – Mering 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Halt Mering, 102, 103 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 104</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Mittelstetten</td> <td>S</td> <td>2 (4)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (4)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Mering</td> <td>S</td> <td>4 (4)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (4)</td> </tr> </tbody> </table>				L 104		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Mittelstetten	S	2 (4)	-	-	F	1 (4)	Ri. Mering	S	4 (4)	-	-	F	3 (4)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 104</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 104	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 104		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Mittelstetten	S	2 (4)	-	-																									
	F	1 (4)																											
Ri. Mering	S	4 (4)	-	-																									
	F	3 (4)																											
L 104	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfs-gerecht																												
<u>Strecke</u>	18,2 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									

106	Steindorf - Hofheggenberg - Merching - Mering																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Steindorf – Hofheggenberg – Hausen – Steinach – Merching – Mering 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Halt Mering, 102, 103 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 106</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Mering</td> <td>S</td> <td>5 (4)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (1)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Steindorf</td> <td>S</td> <td>10 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>5 (1)</td> </tr> </tbody> </table>				L 106		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Mering	S	5 (4)	-	-	F	4 (1)	Ri. Steindorf	S	10 (3)	-	-	F	5 (1)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 106</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 106	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 106		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Mering	S	5 (4)	-	-																									
	F	4 (1)																											
Ri. Steindorf	S	10 (3)	-	-																									
	F	5 (1)																											
L 106	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfs-gerecht																												
<u>Strecke</u>	16,4 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									

108	Schmiechen - Unterbergen - Mering																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Pendlerverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie (Pendlerlinie) 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Schmiechen – Unterbergen – Mering 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Halt Mering 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 108</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Mering</td> <td>S</td> <td>1 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Schmiechen</td> <td>S</td> <td>1 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (0)</td> </tr> </tbody> </table>				L 108		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Mering	S	1 (0)	-	-	F	1 (0)	Ri. Schmiechen	S	1 (0)	-	-	F	1 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 108</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 108	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 108		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Mering	S	1 (0)	-	-																									
	F	1 (0)																											
Ri. Schmiechen	S	1 (0)	-	-																									
	F	1 (0)																											
L 108	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfs-gerecht																												
<u>Strecke</u>	8,6 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									

200	Friedberg West P+R - Friedberg Bf - Friedberg Ost																								
	Bestand			Zielnetz																					
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Friedberg • Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie 			<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Friedberg 																					
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg West P+R – Friedberg Bahnhof – Friedberg Grundschule Süd – Friedberg Ost 			<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 																					
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn Friedberg West P+R • SPNV Friedberg Bahnhof • 261, 262 			<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Friedberg-Ried • Starke Achse Friedberg-Freienried-Adelzhausen • 261, 262 																					
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 200</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg Ost</td> <td>S</td> <td>38 (4)</td> <td rowspan="2">19 (0)</td> <td rowspan="2">19 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>39 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg West P+R</td> <td>S</td> <td>40 (3)</td> <td rowspan="2">19 (0)</td> <td rowspan="2">19 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>40 (0)</td> </tr> </tbody> </table>				L 200		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Friedberg Ost	S	38 (4)	19 (0)	19 (0)	F	39 (0)	Ri. Friedberg West P+R	S	40 (3)	19 (0)	19 (0)	F	40 (0)	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 	
L 200		Mo-Fr	Sa	So																					
Ri. Friedberg Ost	S	38 (4)	19 (0)	19 (0)																					
	F	39 (0)																							
Ri. Friedberg West P+R	S	40 (3)	19 (0)	19 (0)																					
	F	40 (0)																							
<u>Strecke</u>	7,3 km			7,3 km																					

201	Friedberg West P+R - Friedberg Bf - Friedberg Stadthalle - Friedberg West P+R																
	Bestand		Zielnetz														
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Friedberg • Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie 		<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Friedberg 														
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg West P+R – Friedberg Bf – Friedberg Pater-Franz-Reinisch-Str. – Friedberg Stadthalle – Friedberg Bf – Friedberg West P+R 		<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 														
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn Friedberg West P+R • SPNV Friedberg Bahnhof • 202, 205, 261, 262 		<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Friedberg-Ried • Starke Achse Friedberg-Freienried-Adelzhausen • 261, 262 														
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 201</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>S</td> <td>29 (0)</td> <td rowspan="2">16 (0)</td> <td rowspan="2">14 (0)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>F</td> <td>29 (0)</td> </tr> </tbody> </table>		L 201		Mo-Fr	Sa	So	-	S	29 (0)	16 (0)	14 (0)		F	29 (0)	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 	
L 201		Mo-Fr	Sa	So													
-	S	29 (0)	16 (0)	14 (0)													
	F	29 (0)															
<u>Strecke</u>	7,5 km		7,5 km														

202	Friedberg West P+R - Friedberg Ost - Stätzling - Derching																						
	Bestand		Zielnetz																				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Friedberg • Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Direktanbindung 		<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Friedberg 																				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg West P+R – Friedberg Am Holzgarten – Friedberg Bf – Friedberg Ost – Wulfertshausen – Stätzling – Derching 		<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 																				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn Friedberg West P+R, • SPNV Friedberg Bahnhof • 201, 261, 262 		<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Friedberg-Ried • Starke Achse Friedberg-Freienried-Adelzhausen • 200, 201, 261, 262 																				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 202</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Derching</td> <td>S</td> <td>14 (0)</td> <td rowspan="2">10 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>14 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg West P+R</td> <td>S</td> <td>14 (0)</td> <td rowspan="2">10 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>14 (0)</td> </tr> </tbody> </table>		L 202		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Derching	S	14 (0)	10 (0)	-	F	14 (0)	Ri. Friedberg West P+R	S	14 (0)	10 (0)	-	F	14 (0)	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 	
L 202		Mo-Fr	Sa	So																			
Ri. Derching	S	14 (0)	10 (0)	-																			
	F	14 (0)																					
Ri. Friedberg West P+R	S	14 (0)	10 (0)	-																			
	F	14 (0)																					
<u>Strecke</u>	20,3 km		20,3 km																				

203	Friedberg - Dasing - Adelzhausen - Hohenzell - Schloßberg																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg – Dasing – Wessiszell – Tattenhausen – Zieglbach – Burgadelzhausen – Adelzhausen – Irschenhofen – Hohenzell – Kiemertshofen – Schloßberg 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Friedberg Bf und Dasing Bf • 204, 205, 209, 250 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 203</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Schloßberg</td> <td>S</td> <td>3 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>2 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg</td> <td>S</td> <td>2 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (2)</td> </tr> </tbody> </table>			L 203		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Schloßberg	S	3 (3)	-	-	F	2 (0)	Ri. Friedberg	S	2 (2)	-	-	F	1 (2)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 203</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 203	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 203		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Schloßberg	S	3 (3)	-	-																								
	F	2 (0)																										
Ri. Friedberg	S	2 (2)	-	-																								
	F	1 (2)																										
L 203	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	36,1 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

204	Friedberg - Dasing - Heretshausen - Sielenbach - Klingen																						
	Bestand	Zielnetz																					
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																					
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg – Dasing – Laimering – Rieden – Herets- hausen – Tödtenried – Sielenbach – Klingen 	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 																					
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Friedberg Bf und Dasing • 203, 205 	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 																					
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 204</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Klingen</td> <td>S</td> <td>1 (10)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (5)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg</td> <td>S</td> <td>1 (6)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (4)</td> </tr> </tbody> </table>			L 204		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Klingen	S	1 (10)	-	-	F	1 (5)	Ri. Friedberg	S	1 (6)	-	-	F	1 (4)	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert
L 204		Mo-Fr	Sa	So																			
Ri. Klingen	S	1 (10)	-	-																			
	F	1 (5)																					
Ri. Friedberg	S	1 (6)	-	-																			
	F	1 (4)																					
<u>Strecke</u>	25,9 km			25,9 km																			

205	Friedberg - Dasing - Obergriesbach - Aichach																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg – Wiffertshausen – Paar – Harthausen – Dasing – Taiting – Obergriesbach – Sulzbach – Unterschneitbach – Aichach 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Friedberg Bf, Dasing Bf, Aichach Bf • 201, 203 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 205</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>5 (17)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (7)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg</td> <td>S</td> <td>5 (15)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>5 (10)</td> </tr> </tbody> </table>			L 205		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	5 (17)	-	-	F	4 (7)	Ri. Friedberg	S	5 (15)	-	-	F	5 (10)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 205</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 205	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 205		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Aichach	S	5 (17)	-	-																								
	F	4 (7)																										
Ri. Friedberg	S	5 (15)	-	-																								
	F	5 (10)																										
L 205	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	24,4 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

206	Friedberg - Dasing - Gallenbach - Aichach																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg – Wiffertshausen – Paar – Harthausen – Dasing – Gallenbach – Ecknach – Aichach 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Friedberg Bf, Dasing Bf, Aichach Bf • 221 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 206</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>0 (5)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>0 (5)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg</td> <td>S</td> <td>2 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (4)</td> </tr> </tbody> </table>			L 206		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	0 (5)	-	-	F	0 (5)	Ri. Friedberg	S	2 (3)	-	-	F	1 (4)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 206</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 206	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 206		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Aichach	S	0 (5)	-	-																								
	F	0 (5)																										
Ri. Friedberg	S	2 (3)	-	-																								
	F	1 (4)																										
L 206	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	24,7 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

207	Friedberg - Eurasburg - Unterumbach																													
	Bestand			Zielnetz																										
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr/Pendlerverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Streckenabschnitt: Friedberg - Freienried • Schullinie Streckenabschnitt: Freienried - Unterumbach 																										
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg – Hügelschart – Rinnenthal – Rehrosbach – Eurasburg – Hergertswiesen – Freienried – Unterumbach 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der starken Achse (Friedberg-Freienried-Adelzhausen) 																										
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Friedberg Bf • 208 			<ul style="list-style-type: none"> • Achse Friedberg-Ried 																										
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 207</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Unterumbach</td> <td>S</td> <td>7 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>6 (2)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg</td> <td>S</td> <td>10 (5)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>9 (3)</td> </tr> </tbody> </table>			L 207		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Unterumbach	S	7 (2)	-	-	F	6 (2)	Ri. Friedberg	S	10 (5)	-	-	F	9 (3)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 207</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Starke Achse: T60</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 207	Mo-Fr		Starke Achse: T60	HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht
L 207		Mo-Fr	Sa	So																										
Ri. Unterumbach	S	7 (2)	-	-																										
	F	6 (2)																												
Ri. Friedberg	S	10 (5)	-	-																										
	F	9 (3)																												
L 207	Mo-Fr																													
	Starke Achse: T60																													
HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht																													
<u>Strecke</u>	19,3 km			starke Achse Friedberg-Freienried-Adelzhausen: 16,1 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																										

208	Friedberg - Ried - Asbach																													
	Bestand			Zielnetz																										
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Direktanbindung 			<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Streckenabschnitt: Friedberg - Ried • Schullinie Streckenabschnitt: Ried - Asbach 																										
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg – Rederzhausen – Ottmaring – Rohrbach – Bachern – Ried – Zillenbergr – Sirchenried – Baidlkirch – Eismannsberg – Holzburg – Asbach 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet die starke Achse (Friedberg-Ried) 																										
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Friedberg Bf • 207 			<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg-Freienried-Adelzhausen 																										
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 208</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Asbach</td> <td>S</td> <td>0 (25)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>0 (23)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg</td> <td>S</td> <td>3 (21)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>2 (19)</td> </tr> </tbody> </table>			L 208		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Asbach	S	0 (25)	-	-	F	0 (23)	Ri. Friedberg	S	3 (21)	-	-	F	2 (19)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 208</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Starke Achse: T60</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 208	Mo-Fr		Starke Achse: T60	HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht
L 208		Mo-Fr	Sa	So																										
Ri. Asbach	S	0 (25)	-	-																										
	F	0 (23)																												
Ri. Friedberg	S	3 (21)	-	-																										
	F	2 (19)																												
L 208	Mo-Fr																													
	Starke Achse: T60																													
HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht																													
<u>Strecke</u>	32,6 km			starke Achse (Friedberg-Ried): 10,5 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																										

209	Friedberg - Dasing - Aichach																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg – Dasing – Aichach 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Friedberg Bf • 103, 213, 230 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 209</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>1 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg</td> <td>S</td> <td>1 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 209		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	1 (2)	-	-	F	-	Ri. Friedberg	S	1 (2)	-	-	F	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 209</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 209	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 209		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Aichach	S	1 (2)	-	-																								
	F	-																										
Ri. Friedberg	S	1 (2)	-	-																								
	F	-																										
L 209	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	20,6 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

210	Augsburg - Stätzing - Friedberg																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Direktanbindung 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie • Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – St. Anton – Stätzing – Wulfertshausen – Friedberg 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf, Friedberg Bf • Straßenbahn Augsburg, Schleiermacherstraße • 211 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 210</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg</td> <td>S</td> <td>14 (0)</td> <td rowspan="2">14 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>14 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>14 (0)</td> <td rowspan="2">15 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>14 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 210		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Friedberg	S	14 (0)	14 (0)	-	F	14 (0)	Ri. Augsburg	S	14 (0)	15 (0)	-	F	14 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 210</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 210	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 210		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Friedberg	S	14 (0)	14 (0)	-																								
	F	14 (0)																										
Ri. Augsburg	S	14 (0)	15 (0)	-																								
	F	14 (0)																										
L 210	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	14,3 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

211	Augsburg - Stätzing - Derching																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Augsburg – St. Anton – Stätzing – Wulfertshausen – Haberskirch – Derching 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Augsburg Hbf Straßenbahn Augsburg, Schleiermacherstraße 210 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 211</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Derching</td> <td>S</td> <td>20 (0)</td> <td rowspan="2">20 (0)</td> <td rowspan="2">16 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>19 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>18 (1)</td> <td rowspan="2">19 (0)</td> <td rowspan="2">15 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>18 (0)</td> </tr> </tbody> </table>				L 211		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Derching	S	20 (0)	20 (0)	16 (0)	F	19 (0)	Ri. Augsburg	S	18 (1)	19 (0)	15 (0)	F	18 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 211</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 211	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 211		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Derching	S	20 (0)	20 (0)	16 (0)																									
	F	19 (0)																											
Ri. Augsburg	S	18 (1)	19 (0)	15 (0)																									
	F	18 (0)																											
L 211	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfs-gerecht																												
<u>Strecke</u>	20,1 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									

212	Augsburg - Derching																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Direktanbindung Gewerbegebiet Derching 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie/Pendlerlinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Derching 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 212</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Derching</td> <td>S</td> <td>2 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>2 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>2 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>2 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 212		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Derching	S	2 (0)	-	-	F	2 (0)	Ri. Augsburg	S	2 (0)	-	-	F	2 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 212</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 212	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 212		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Derching	S	2 (0)	-	-																								
	F	2 (0)																										
Ri. Augsburg	S	2 (0)	-	-																								
	F	2 (0)																										
L 212	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	13,3 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

213	Friedberg - Derching - Mühlhausen - Aulzhausen																															
	Bestand			Zielnetz																												
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																												
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg – Wulfertshausen – Stätzling – Haberskirch – Derching – Bergen – Mühlhausen – Anwalting – Gebenhofen – Affing – Aulzhausen 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																												
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 103, 209, 221, 225, 301, 302, 303 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																												
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 213</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aulzhausen</td> <td>S</td> <td>1 (5)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg</td> <td>S</td> <td>1 (2)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 213		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aulzhausen	S	1 (5)	-	-	F	-	-	-	Ri. Friedberg	S	1 (2)	-	-	F	-	-	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 213</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 213	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 213		Mo-Fr	Sa	So																												
Ri. Aulzhausen	S	1 (5)	-	-																												
	F	-	-	-																												
Ri. Friedberg	S	1 (2)	-	-																												
	F	-	-	-																												
L 213	Mo-Fr																															
HVZ	bedarfs-gerecht																															
<u>Strecke</u>	22,9 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																												

221	Affing - Oberschneitbach - Aichach																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Affing – Haunswies – Griesbeckerzell – Hiesling – Oberschneitbach – Unterschneitbach – Aichach 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Aichach Bf • 206, 213, 225, 301, 302, 303 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 221</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>6 (4)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>5 (4)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Affing</td> <td>S</td> <td>2 (7)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>5 (5)</td> </tr> </tbody> </table>			L 221		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	6 (4)	-	-	F	5 (4)	Ri. Affing	S	2 (7)	-	-	F	5 (5)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 221</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 221	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 221		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Aichach	S	6 (4)	-	-																								
	F	5 (4)																										
Ri. Affing	S	2 (7)	-	-																								
	F	5 (5)																										
L 221	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	18,2 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

222	Edenried - Obergriesbach - Aichach																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Anschluss SPNV Verbindungs-/Durchmesserlinie 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Edenried – Zahling – Obergriesbach – Sulzbach – Tränkmühle – Aichach 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Aichach Bf, Obergriesbach Bf 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 222</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>5 (1)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (1)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Edenried</td> <td>S</td> <td>2 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 222		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	5 (1)	-	-	F	3 (1)	Ri. Edenried	S	2 (0)	-	-	F	1 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 222</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 222	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 222		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Aichach	S	5 (1)	-	-																								
	F	3 (1)																										
Ri. Edenried	S	2 (0)	-	-																								
	F	1 (0)																										
L 222	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	18,2 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								

225	Augsburg - Mühlhausen - Affing - Inchenhofen - Mainbach																												
	Bestand		Zielnetz																										
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 		<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Streckenabschnitt: Augsburg-Affing • Schullinie Streckenabschnitt: Affing - Mainbach 																										
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Mühlhausen – Aulzhausen – Affing – Haunswies – Igenhausen – Schönbach – Hollenbach – Motzenhofen – Inchenhofen – Sainbach – Mainbach 		<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit den Linien 301, 302 und 303 die starke Achse Augsburg - Mühlhausen -Affing/Aindling 																										
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf • 213, 221, 225, 230, 301, 302, 303, 305 		<ul style="list-style-type: none"> • Achse Augsburg-Aindling • Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach • Achse Augsburg-Schwabmünchen • Achse Augsburg-Meitingen 																										
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 225</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Mainbach</td> <td>S</td> <td>2 (7)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>2 (4)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>3 (10)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (1)</td> </tr> </tbody> </table>		L 225		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Mainbach	S	2 (7)	-	-	F	2 (4)	Ri. Augsburg	S	3 (10)	-	-	F	3 (1)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 225</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Starke Achse: T60</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 225	Mo-Fr		Starke Achse: T60	HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht
L 225		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Mainbach	S	2 (7)	-	-																									
	F	2 (4)																											
Ri. Augsburg	S	3 (10)	-	-																									
	F	3 (1)																											
L 225	Mo-Fr																												
	Starke Achse: T60																												
HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht																												
<u>Strecke</u>	37,0 km		starke Achse Augsburg - Mühlhausen - Affing: 17,7 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																										

226	Affing - Hollenbach - Aichach																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Affing – Haunswies – Igenhausen – Schönbach – Hollenbach – Motzenhofen – Oberbernbach – Aichach 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Aichach Bf • 227, 303 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 226</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>3 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>2 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Affing</td> <td>S</td> <td>5 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>2 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 226		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	3 (2)	-	-	F	2 (0)	Ri. Affing	S	5 (2)	-	-	F	2 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 226</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 226	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 226		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Aichach	S	3 (2)	-	-																								
	F	2 (0)																										
Ri. Affing	S	5 (2)	-	-																								
	F	2 (0)																										
L 226	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	23,4 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

227	Rehling - Aindling - Motzenhofen - Aichach																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Rehling – Oberach – Unterach – Sand – Todtenweis – Aindling – Appertshausen – Petersdorf – Alsmoos – Mainbach – Motzenhofen – Oberbernbach – Aichach 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Aichach Bf • 226, 228 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 227</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>3 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Rehling</td> <td>S</td> <td>4 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (2)</td> </tr> </tbody> </table>			L 227		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	3 (0)	-	-	F	3 (0)	Ri. Rehling	S	4 (2)	-	-	F	3 (2)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 227</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 227	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 227		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Aichach	S	3 (0)	-	-																								
	F	3 (0)																										
Ri. Rehling	S	4 (2)	-	-																								
	F	3 (2)																										
L 227	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	30,6 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

228	Gaulzhofen - Edenhausen - Stuben - Petersdorf - Aichach																										
	Bestand		Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 		<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Gaulzhofen – Stotzard – Hausen / Edenhausen – Pichl – Eisingersdorf / Stuben – Ebenried – Osterzhausen – Axtbrunn – Willprechtszell – Schönleiten – Hohenried / – Petersdorf – Alsmoos – Mainbach – Motzenhofen – Oberbernbach – Aichach 		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Aichach Bf • 227, 302 		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 228</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>3 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (1)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Gaulzhofen</td> <td>S</td> <td>3 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (0)</td> </tr> </tbody> </table>		L 228		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	3 (2)	-	-	F	1 (1)	Ri. Gaulzhofen	S	3 (3)	-	-	F	1 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 228</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 228	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 228		Mo-Fr	Sa	So																							
Ri. Aichach	S	3 (2)	-	-																							
	F	1 (1)																									
Ri. Gaulzhofen	S	3 (3)	-	-																							
	F	1 (0)																									
L 228	Mo-Fr																										
HVZ	bedarfs-gerecht																										
<u>Strecke</u>	28,0 km		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

229	Gundelsdorf - Oberbachern - Inchenhofen																															
	Bestand			Zielnetz																												
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																												
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Gundelsdorf – Ingstetten – Oberbachern – Unterbachern – Ainertshofen – Ried – Sainbach – Inchenhofen 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																												
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 230 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																												
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 229</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Inchenhofen</td> <td>S</td> <td>1 (0)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Gundelsdorf</td> <td>S</td> <td>2 (0)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 229		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Inchenhofen	S	1 (0)	-	-	F	-	-	-	Ri. Gundelsdorf	S	2 (0)	-	-	F	-	-	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 229</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 229	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 229		Mo-Fr	Sa	So																												
Ri. Inchenhofen	S	1 (0)	-	-																												
	F	-	-	-																												
Ri. Gundelsdorf	S	2 (0)	-	-																												
	F	-	-	-																												
L 229	Mo-Fr																															
HVZ	bedarfs-gerecht																															
<u>Strecke</u>	15,1 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																												

230	Pöttmes - Aichach																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Direktanbindung 			<ul style="list-style-type: none"> • Sehr starke Achse Streckenabschnitt: Aichach - Pöttmes 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Pöttmes – Schnellmannskreuth – Unterbachern – Inchenhofen – Oberbernbach – Aichach 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet die sehr starke Achse Aichach - Pöttmes 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Aichach Bf • 209, 225, 229, 301, 323, 410 			<ul style="list-style-type: none"> • Achse Aichach-Altomünster • Achse Aichach-Schiltberg 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 230</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>12 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>10 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Pöttmes</td> <td>S</td> <td>11 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>8 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 230		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	12 (2)	-	-	F	10 (0)	Ri. Pöttmes	S	11 (2)	-	-	F	8 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 230</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>T30</td> </tr> </tbody> </table>		L 230	Mo-Fr	HVZ	T30
L 230		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Aichach	S	12 (2)	-	-																								
	F	10 (0)																										
Ri. Pöttmes	S	11 (2)	-	-																								
	F	8 (0)																										
L 230	Mo-Fr																											
HVZ	T30																											
<u>Strecke</u>	23,2 km			18,2 km																								

240	Unterbernbach - Aichach																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Unterbernbach – Radersdorf – Paar – Großhausen – Walchshofen – Oberbernbach – Aichach 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Aichach Bf 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 240</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>1 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Unterbernbach</td> <td>S</td> <td>1 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 240		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	1 (0)	-	-	F	1 (0)	Ri. Unterbernbach	S	1 (0)	-	-	F	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 240</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 240	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 240		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Aichach	S	1 (0)	-	-																								
	F	1 (0)																										
Ri. Unterbernbach	S	1 (0)	-	-																								
	F	-																										
L 240	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	15,5 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

241	Unternbernbach - Kühbach - Aichach																																	
	Bestand			Zielnetz																														
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr/Pendlerverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • starke Achse Streckenabschnitt: Aichach - Kühbach • Schullinie Streckenabschnitt: Kühbach - Unternbernbach 																														
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Unternbernbach – Radersdorf – Paar – Haslangkreit – Stockensau – Winden – Kühbach – Unterrittelsbach – Aichach 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit Linie 242 die starke Achse Aichach - Schiltberg 																														
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Aichach Bf 			<ul style="list-style-type: none"> • Aichach-Altomünster • Aichach-Pöttmes 																														
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 241</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>2 (2)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (2)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Unternbernbach</td> <td>S</td> <td>4 (4)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (3)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 241		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	2 (2)	-	-	F	1 (2)	-	-	Ri. Unternbernbach	S	4 (4)	-	-	F	4 (3)	-	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 241</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Starke Achse: T60</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 241	Mo-Fr		Starke Achse: T60	HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht
L 241		Mo-Fr	Sa	So																														
Ri. Aichach	S	2 (2)	-	-																														
	F	1 (2)	-	-																														
Ri. Unternbernbach	S	4 (4)	-	-																														
	F	4 (3)	-	-																														
L 241	Mo-Fr																																	
	Starke Achse: T60																																	
HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht																																	
<u>Strecke</u>	29,2 km			starke Achse Aichach – Schiltberg: 12,8 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																														

242	Metzenried - Schiltberg - Kühbach - Aichach																													
	Bestand			Zielnetz																										
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr/Pendlerverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • starke Achse Streckenabschnitt: Aichach - Schiltberg • Schullinie • Streckenabschnitt: Schiltberg - Metzenried 																										
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Metzenried – Wundersdorf – Ruppertszell – Schiltberg – Rapperzell – Kühbach – Unterwittelsbach – Aichach (Einzelne Fahrten über Unterschönbach – Oberschönbach) 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit Linie 241 die starke Achse Aichach - Schiltberg 																										
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Aichach Bf 			<ul style="list-style-type: none"> • Aichach-Altomünster • Aichach-Pöttmes 																										
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 242</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>2 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (3)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Metzenried</td> <td>S</td> <td>3 (5)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>0 (4)</td> </tr> </tbody> </table>			L 242		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	2 (3)	-	-	F	1 (3)	Ri. Metzenried	S	3 (5)	-	-	F	0 (4)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 242</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Starke Achse: T60</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 242	Mo-Fr		Starke Achse: T60	HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht
L 242		Mo-Fr	Sa	So																										
Ri. Aichach	S	2 (3)	-	-																										
	F	1 (3)																												
Ri. Metzenried	S	3 (5)	-	-																										
	F	0 (4)																												
L 242	Mo-Fr																													
	Starke Achse: T60																													
HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht																													
<u>Strecke</u>	35,3 km			starke Achse Aichach – Schiltberg: 12,8 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																										

243	Schiltberg - Oberwittelsbach - Aichach																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Schiltberg – Höfarten – Allenberg – Oberwittelsbach – Untergriesbach – Aichach 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	-			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 243</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>1 (1)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Schiltberg</td> <td>S</td> <td>1 (1)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 243		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	1 (1)	-	-	F	-	Ri. Schiltberg	S	1 (1)	-	-	F	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 243</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 243	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 243		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Aichach	S	1 (1)	-	-																								
	F	-																										
Ri. Schiltberg	S	1 (1)	-	-																								
	F	-																										
L 243	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	11,9 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

244	Xyger - Untergriesbach - Aichach																													
	Bestand			Zielnetz																										
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Streckenabschnitt: Aichach - Klingen • Schullinie Streckenabschnitt: Klingen - Xyger 																										
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Xyger – Obermauerbach – Untermauerbach – Untergriesbach – Aichach (Einzelne Fahrten über Klingen) 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit Linie 250 die starke Achse Aichach - Altomünster 																										
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Aichach Bf 			<ul style="list-style-type: none"> • Aichach-Pöttmes • Aichach-Schiltach 																										
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 244</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>0 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>0 (1)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Xyger</td> <td>S</td> <td>0 (1)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>0 (1)</td> </tr> </tbody> </table>			L 244		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	0 (3)	-	-	F	0 (1)	Ri. Xyger	S	0 (1)	-	-	F	0 (1)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 244</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Starke Achse: T60</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 244	Mo-Fr		Starke Achse: T60	HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht
L 244		Mo-Fr	Sa	So																										
Ri. Aichach	S	0 (3)	-	-																										
	F	0 (1)																												
Ri. Xyger	S	0 (1)	-	-																										
	F	0 (1)																												
L 244	Mo-Fr																													
	Starke Achse: T60																													
HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht																													
<u>Strecke</u>	13,1 km			starke Achse Aichach – Altomünster: 17,3 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																										

250	Adelzhausen - Sielenbach - Klingen - Aichach																													
	Bestand			Zielnetz																										
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr/Pendlerverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Streckenabschnitt: Aichach - Sielenbach • Schullinie Streckenabschnitt: Sielenbach - Adelzhausen 																										
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Adelzhausen – Hohenzell – Kiemertshofen – Tödtenried – Sielenbach – Klingen – Aichach 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit Linie 244 die starke Achse Aichach - Altomünster 																										
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Aichach Bf • 203 			<ul style="list-style-type: none"> • Achse Aichach-Pöttmes • Achse Aichach-Schiltach 																										
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 250</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aichach</td> <td>S</td> <td>2 (8)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (7)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Adelzhausen</td> <td>S</td> <td>0 (8)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>0 (7)</td> </tr> </tbody> </table>			L 250		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	2 (8)	-	-	F	1 (7)	Ri. Adelzhausen	S	0 (8)	-	-	F	0 (7)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 250</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Starke Achse: T60</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 250	Mo-Fr		Starke Achse: T60	HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht
L 250		Mo-Fr	Sa	So																										
Ri. Aichach	S	2 (8)	-	-																										
	F	1 (7)																												
Ri. Adelzhausen	S	0 (8)	-	-																										
	F	0 (7)																												
L 250	Mo-Fr																													
	Starke Achse: T60																													
HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht																													
<u>Strecke</u>	27,2 km			starke Achse Aichach – Altomünster: 17,3 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																										

261	Friedberg West P+R - Augsburg Schleimacherstraße																						
	Bestand	Zielnetz																					
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Friedberg • Anschluss Straßenbahn und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie 	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Friedberg 																					
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg West P+R - Augsburg Schleimacherstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 																					
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Friedberg West P+R und Augsburg, Schleimacherstraße • 200, 211 	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 																					
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 261</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>14 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>14 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Friedberg West P+R</td> <td>S</td> <td>14 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>14 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 261		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Augsburg	S	14 (0)	-	-	F	14 (0)	Ri. Friedberg West P+R	S	14 (0)	-	-	F	14 (0)	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert
L 261		Mo-Fr	Sa	So																			
Ri. Augsburg	S	14 (0)	-	-																			
	F	14 (0)																					
Ri. Friedberg West P+R	S	14 (0)	-	-																			
	F	14 (0)																					
<u>Strecke</u>	5,6 km	5,6 km																					

262	Friedberg West P+R - Friedberg West Thomas-Mann-Str. - Friedberg West P+R																
	Bestand			Zielnetz													
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Friedberg • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie 			<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Friedberg 													
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Friedberg West P+R - Friedberg West Thomas-Mann-Str. - Friedberg West P+R 			<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 													
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Friedberg West P+R • 200, 201 			<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 													
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 262</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>S</td> <td>12 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td></td> <td>F</td> <td>12 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 262		Mo-Fr	Sa	So	-	S	12 (0)	-	-		F	12 (0)	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert
L 262		Mo-Fr	Sa	So													
-	S	12 (0)	-	-													
	F	12 (0)															
<u>Strecke</u>	4,5 km			4,5 km													

301	Augsburg - Mühldhausen - Affing - Pöttmes																															
	Bestand		Zielnetz																													
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV und Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Streckenabschnitt: Augsburg - Affing • Schullinie Streckenabschnitt: Affing - Pöttmes 																													
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Mühldhausen – Aulzhausen – Affing – Petersdorf – Alsmoos – Gebersdorf – Gundelsdorf – Pöttmes 		<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit den Linien 225, 302 und 303 die starke Achse Augsburg - Mühldhausen -Affing 																													
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf • 225, 230, 302, 303, 323 		<ul style="list-style-type: none"> • Achse Augsburg-Mühldhausen-Aindling • Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach • Achse Augsburg-Schwabmünchen • Achse Augsburg-Meitingen 																													
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 301</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Pöttmes</td> <td>S</td> <td>11 (11)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>10 (12)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>12 (8)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>12 (7)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		L 301		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Pöttmes	S	11 (11)	-	-	F	10 (12)	-	-	Ri. Augsburg	S	12 (8)	-	-	F	12 (7)	-	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 301</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">HVZ</td> <td>Starke Achse: T60</td> </tr> <tr> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 301	Mo-Fr	HVZ	Starke Achse: T60	Schullinie: bedarfsgerecht
L 301		Mo-Fr	Sa	So																												
Ri. Pöttmes	S	11 (11)	-	-																												
	F	10 (12)	-	-																												
Ri. Augsburg	S	12 (8)	-	-																												
	F	12 (7)	-	-																												
L 301	Mo-Fr																															
HVZ	Starke Achse: T60																															
	Schullinie: bedarfsgerecht																															
<u>Strecke</u>	37,0 km		starke Achse Augsburg - Mühldhausen - Affing: 17,7 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																													

302	Augsburg - Mühlhausen - Affing - Ebenried																												
	Bestand		Zielnetz																										
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Streckenabschnitt: Augsburg - Affing • Schullinie Streckenabschnitt: Affing - Ebenried 																										
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Mühlhausen – Aulzhausen – Affing – Petersdorf – Hohenried – Willprechtzell – Axtbrunn – Osterzhausen – Ebenried (– Stuben) 		<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit den Linien 225, 301 und 303 die starke Achse Augsburg - Mühlhausen -Affing 																										
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 225, 301 		<ul style="list-style-type: none"> • Achse Augsburg-Mühlhausen-Aindling • Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach • Achse Augsburg-Schwabmünchen • Achse Augsburg-Meitingen 																										
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 302</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Ebenried</td> <td>S</td> <td>4 (7)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (7)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>5 (4)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>5 (3)</td> </tr> </tbody> </table>		L 302		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Ebenried	S	4 (7)	-	-	F	4 (7)	Ri. Augsburg	S	5 (4)	-	-	F	5 (3)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 302</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Starke Achse: T60</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 302	Mo-Fr		Starke Achse: T60	HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht
L 302		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Ebenried	S	4 (7)	-	-																									
	F	4 (7)																											
Ri. Augsburg	S	5 (4)	-	-																									
	F	5 (3)																											
L 302	Mo-Fr																												
	Starke Achse: T60																												
HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht																												
<u>Strecke</u>	33,4 km		starke Achse Augsburg - Mühlhausen - Affing: 17,7 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																										

303	Augsburg - Mühlhausen - Affing - Gebenhofen																														
	Bestand		Zielnetz																												
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Streckenabschnitt: Augsburg - Affing • Schullinie Streckenabschnitt: Affing - Gebenhofen 																												
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Mühlhausen – Aulzhausen – Affing – Gebenhofen 		<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit den Linien 225, 301 und 302 die starke Achse Augsburg - Mühlhausen -Affing 																												
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 225, 301 		<ul style="list-style-type: none"> • Achse Augsburg-Mühlhausen-Aindling • Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach • Achse Augsburg-Schwabmünchen • Achse Augsburg-Meitingen 																												
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 303</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Gebenhofen</td> <td>S</td> <td>9 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>9 (3)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>9 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>9 (3)</td> </tr> </tbody> </table>				L 303		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Gebenhofen	S	9 (3)	-	-	F	9 (3)	Ri. Augsburg	S	9 (3)	-	-	F	9 (3)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 303</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Starke Achse: T60</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 303	Mo-Fr		Starke Achse: T60	HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht
L 303		Mo-Fr	Sa	So																											
Ri. Gebenhofen	S	9 (3)	-	-																											
	F	9 (3)																													
Ri. Augsburg	S	9 (3)	-	-																											
	F	9 (3)																													
L 303	Mo-Fr																														
	Starke Achse: T60																														
HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht																														
<u>Strecke</u>	16,6 km		starke Achse Augsburg - Mühlhausen - Affing: 17,7 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																												

305	Augsburg - Mühldhausen - Aindling																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Streckenabschnitt: Augsburg - Aindling 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Mühldhausen – Anwalting – Oberach – Rehling – Sand – Todtenweis – Aindling 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit Linie 314 die starke Achse Augsburg-Mühldhausen-Aindling 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf • 306, 315, 316 			<ul style="list-style-type: none"> • Achse Augsburg-Mühldhausen-Affing • Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach • Achse Augsburg-Schwabmünchen • Achse Augsburg-Meitingen 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 305</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aindling</td> <td>S</td> <td>22 (0)</td> <td rowspan="2">10 (0)</td> <td rowspan="2">2 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>18 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>20 (1)</td> <td rowspan="2">10 (0)</td> <td rowspan="2">2 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>19 (0)</td> </tr> </tbody> </table>				L 305		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aindling	S	22 (0)	10 (0)	2 (0)	F	18 (0)	Ri. Augsburg	S	20 (1)	10 (0)	2 (0)	F	19 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 305</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>T60</td> </tr> </tbody> </table>		L 305	Mo-Fr	HVZ	T60
L 305		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Aindling	S	22 (0)	10 (0)	2 (0)																									
	F	18 (0)																											
Ri. Augsburg	S	20 (1)	10 (0)	2 (0)																									
	F	19 (0)																											
L 305	Mo-Fr																												
HVZ	T60																												
<u>Strecke</u>	30,9 km			starke Achse Augsburg-Mühldhausen-Aindling: 24,1 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																									

306	Augsburg (Oberhausen Nord P+R) - Gersthofen - Langweid - Aindling																												
	Bestand		Zielnetz																										
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr Anschluss Straßenbahn und Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> Sehr starke Achse Streckenabschnitt: Augsburg - Langweid Schullinie Streckenabschnitt: Langweid- Aindling 																										
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Oberhausen Nord P+R – Gersthofen – Langweid – St. Stephan – Oberach – Rehling – Sand – Todtenweis – Aindling 		<ul style="list-style-type: none"> Bildet zusammen mit den Linien 410 und 420 die sehr starke Achse Augsburg - Meitingen 																										
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> Straßenbahn Augsburg Oberhausen Nord P+R 305, 314, 315, 316 		<ul style="list-style-type: none"> Achse Wertingen-Meitingen Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach Achse Augsburg-Schwabmünchen 																										
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 306</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aindling</td> <td>S</td> <td>1 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Oberhausen</td> <td>S</td> <td>5 (1)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (0)</td> </tr> </tbody> </table>		L 306		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aindling	S	1 (3)	-	-	F	3 (0)	Ri. Oberhausen	S	5 (1)	-	-	F	4 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 306</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Sehr starke Achse: T30</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 306	Mo-Fr		Sehr starke Achse: T30	HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht
L 306		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Aindling	S	1 (3)	-	-																									
	F	3 (0)																											
Ri. Oberhausen	S	5 (1)	-	-																									
	F	4 (0)																											
L 306	Mo-Fr																												
	Sehr starke Achse: T30																												
HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht																												
<u>Strecke</u>	26,4 km		starke Achse Augsburg-Mühlhausen-Aindling: 24,1 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																										

314	Aindling - Rehling - St. Stephan /Mühlhausen																												
	Bestand		Zielnetz																										
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr Anschluss Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> Starke Achse Streckenabschnitt: Aindling - Mühlhausen Schullinie Streckenabschnitt: Rehling – St. Stephan 																										
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Aindling – Todtenweis – Sand – Oberach – Rehling – Au – St. Stephan (– Mühlhausen) 		<ul style="list-style-type: none"> Bildet zusammen mit Linie 305 die starke Achse Augsburg-Mühlhausen-Aindling 																										
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> 306 		<ul style="list-style-type: none"> Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach Achse Augsburg-Schwabmünchen Achse Augsburg-Meitingen 																										
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 314</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. St. Stephan / Mühlhausen</td> <td>S</td> <td>1 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aindling</td> <td>S</td> <td>1 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>L 314</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Starke Achse: T60</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>				L 314		Mo-Fr	Sa	So	Ri. St. Stephan / Mühlhausen	S	1 (3)	-	-	F	-	Ri. Aindling	S	1 (0)	-	-	F	-	L 314	Mo-Fr		Starke Achse: T60	HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht
L 314		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. St. Stephan / Mühlhausen	S	1 (3)	-	-																									
	F	-																											
Ri. Aindling	S	1 (0)	-	-																									
	F	-																											
L 314	Mo-Fr																												
	Starke Achse: T60																												
HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht																												
<u>Strecke</u>	15,1 km		starke Achse Augsburg-Mühlhausen-Aindling: 24,1 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																										

315	Aindling - Edenhausen																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Aindling – Binnenbach – Eisingersdorf – Pichl – E- denhausen (– Bach) 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 305, 306 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 315</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Edenhausen</td> <td>S</td> <td>11 (9)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>9 (6)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aindling</td> <td>S</td> <td>7 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>7 (0)</td> </tr> </tbody> </table>				L 315		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Edenhausen	S	11 (9)	-	-	F	9 (6)	Ri. Aindling	S	7 (0)	-	-	F	7 (0)	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>L 315</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 315	Mo-Fr	HVZ	bedarfsgerecht
L 315		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Edenhausen	S	11 (9)	-	-																									
	F	9 (6)																											
Ri. Aindling	S	7 (0)	-	-																									
	F	7 (0)																											
L 315	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfsgerecht																												
<u>Strecke</u>	14,9 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									

316	Oberach - Rehling - Aindling																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Oberach – Rehling – Gaulzhofen – Stotzard – Hausen – Arnhofen – Aindling 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 305, 306 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 316</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aindling</td> <td>S</td> <td>10 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>7 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Oberach</td> <td>S</td> <td>10 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>9 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 316		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aindling	S	10 (0)	-	-	F	7 (0)	Ri. Oberach	S	10 (0)	-	-	F	9 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 316</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 316	Mo-Fr	HVZ	bedarfsgerecht
L 316		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Aindling	S	10 (0)	-	-																								
	F	7 (0)																										
Ri. Oberach	S	10 (0)	-	-																								
	F	9 (0)																										
L 316	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfsgerecht																											
<u>Strecke</u>	18,8 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

317	Aindling - Gaulzhofen																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Ergänzung zu Linie 305 an Samstagen Anschluss Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> unverändert 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Aindling – Binnenbach – Hausen – Stotzard – Gaulzhofen 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> 305 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 317</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Gaulzhofen</td> <td>S</td> <td>-</td> <td rowspan="2">6</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aindling</td> <td>S</td> <td>-</td> <td rowspan="2">6</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>				L 317		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Gaulzhofen	S	-	6	-	F	-	Ri. Aindling	S	-	6	-	F	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 317</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>unverändert</td> </tr> </tbody> </table>		L 317	Mo-Fr	HVZ	unverändert
L 317		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Gaulzhofen	S	-	6	-																									
	F	-																											
Ri. Aindling	S	-	6	-																									
	F	-																											
L 317	Mo-Fr																												
HVZ	unverändert																												
<u>Strecke</u>	1,4 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									

320	Pöttmes - Ebenried - Petersdorf - Indersdorf																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Pöttmes – Stuben – Ebenried – Osterzhausen – Axtbrunn – Willprechtszell – Schönleiten – Hohenried – Petersdorf – Alsmoos – Gebersdorf – Indersdorf 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> - 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 320</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Indersdorf</td> <td>S</td> <td>0 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Pöttmes</td> <td>S</td> <td>3 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 320		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Indersdorf	S	0 (3)	-	-	F	-	Ri. Pöttmes	S	3 (0)	-	-	F	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 320</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 320	Mo-Fr	HVZ	bedarfsgerecht
L 320		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Indersdorf	S	0 (3)	-	-																								
	F	-																										
Ri. Pöttmes	S	3 (0)	-	-																								
	F	-																										
L 320	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfsgerecht																											
<u>Strecke</u>	22,9 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								

323	Pöttmes - Grimolzhausen																															
	Bestand			Zielnetz																												
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr Anschluss Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																												
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Pöttmes – Grimolzhausen 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																												
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> 230, 301 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																												
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 323</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Grimolzhausen</td> <td>S</td> <td>1 (1)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Pöttmes</td> <td>S</td> <td>1 (1)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 323		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Grimolzhausen	S	1 (1)	-	-	F	-	-	-	Ri. Pöttmes	S	1 (1)	-	-	F	-	-	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 323</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 323	Mo-Fr	HVZ	bedarfsgerecht
L 323		Mo-Fr	Sa	So																												
Ri. Grimolzhausen	S	1 (1)	-	-																												
	F	-	-	-																												
Ri. Pöttmes	S	1 (1)	-	-																												
	F	-	-	-																												
L 323	Mo-Fr																															
HVZ	bedarfsgerecht																															
<u>Strecke</u>	6,5 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																												

400	Meitingen - Wertingen																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Streckenabschnitt: Wertingen - Meitingen 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Meitingen – Langenreichen – Possenried – Hohenreichen – Reatshofen – Gottmannshofen – Wertingen 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet die starke Achse Wertingen-Meitingen 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Meitingen Bf • 410, 9101 			<ul style="list-style-type: none"> • Achse Augsburg-Meitingen • Achse Wertingen-Buttenwiesen-Mertingen • Achse Welden-Wertingen • Achse Wertingen-Höchstädt-Dillingen 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 400</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Wertingen</td> <td>S</td> <td>11 (0)</td> <td rowspan="2">3 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>10 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Meitingen</td> <td>S</td> <td>8 (0)</td> <td rowspan="2">3 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>8 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 400		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Wertingen	S	11 (0)	3 (0)	-	F	10 (0)	Ri. Meitingen	S	8 (0)	3 (0)	-	F	8 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 400</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>T60</td> </tr> </tbody> </table>		L 400	Mo-Fr	HVZ	T60
L 400		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Wertingen	S	11 (0)	3 (0)	-																								
	F	10 (0)																										
Ri. Meitingen	S	8 (0)	3 (0)	-																								
	F	8 (0)																										
L 400	Mo-Fr																											
HVZ	T60																											
<u>Strecke</u>	18,9 km			starke Achse Wertingen-Meitingen: 21,5 km																								

401	Augsburg - Gersthofen - Langweid - Wertingen																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Gersthofen – Stettenhofen – Langweid/Foret – Langweid – Zollsiedlung – Eisenrechtshofen – Biberbach – Markt – Rieblingen – Prettelshofen – Bliensbach – Gottmannshofen – Wertingen 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf und Langweid Bf • 402, 403, 410, 520, 9101 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 401</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Wertingen</td> <td>S</td> <td>4 (11)</td> <td rowspan="2">3 (0)</td> <td rowspan="2">1 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (11)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>4 (10)</td> <td rowspan="2">3 (0)</td> <td rowspan="2">1 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (10)</td> </tr> </tbody> </table>			L 401		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Wertingen	S	4 (11)	3 (0)	1 (0)	F	4 (11)	Ri. Augsburg	S	4 (10)	3 (0)	1 (0)	F	4 (10)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 401</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 401	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 401		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Wertingen	S	4 (11)	3 (0)	1 (0)																								
	F	4 (11)																										
Ri. Augsburg	S	4 (10)	3 (0)	1 (0)																								
	F	4 (10)																										
L 401	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	39,1 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

402	Meitingen - Wertingen																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schullinie Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Meitingen – Herbertshofen – Erlingen – Zollsiedlung – Eisenbrechtshofen – Biberbach – Markt – Rieblingen – Prettelshofen – Bliensbach – Gottmannshofen – Wertingen 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Meitingen Bf 401, 403, 9101 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 402</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Wertingen</td> <td>S</td> <td>2 (4)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (1)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Meitingen</td> <td>S</td> <td>6 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>2 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 402		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Wertingen	S	2 (4)	-	-	F	1 (1)	Ri. Meitingen	S	6 (2)	-	-	F	2 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 402</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 402	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 402		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Wertingen	S	2 (4)	-	-																								
	F	1 (1)																										
Ri. Meitingen	S	6 (2)	-	-																								
	F	2 (0)																										
L 402	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	25,0 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								

403	Wertingen - Laugna - Heretsried - Buttenwiesen - Wertingen																										
	Bestand		Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Wertingen – Geratshofen – Laugna – Asbach – Osterbuch – Affaltern – Heretsried – Lauterbrunn – Affaltern – Feigenhofen – Albertshofen – Biberbach 		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 401, 502, 9101 		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 403</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Biberbach</td> <td>S</td> <td>0 (10)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>0 (7)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Wertingen</td> <td>S</td> <td>0 (5)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>0 (5)</td> </tr> </tbody> </table>		L 403		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Biberbach	S	0 (10)	-	-	F	0 (7)	Ri. Wertingen	S	0 (5)	-	-	F	0 (5)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 403</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 403	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 403		Mo-Fr	Sa	So																							
Ri. Biberbach	S	0 (10)	-	-																							
	F	0 (7)																									
Ri. Wertingen	S	0 (5)	-	-																							
	F	0 (5)																									
L 403	Mo-Fr																										
HVZ	bedarfs-gerecht																										
<u>Strecke</u>	23,0 km		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

404	Nordendorf – Ehingen - Buttenwiesen - Oberthürheim - Wertingen																										
	Bestand		Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schullinie Anschluss SPNV und Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> (Ellgau -) Nordendorf – Allmannshofen – Ehingen – Wortelstetten – Hinterried – Vorderried – Buttenwiesen – Pfaffenhofen – Unterthürheim – Oberthürheim – Wertingen 		<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Nordendorf Bf 404, 405, 412, 413, 9101 		<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 404</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Wertingen</td> <td>S</td> <td>3 (4)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Nordendorf</td> <td>S</td> <td>6 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>5 (0)</td> </tr> </tbody> </table>		L 404		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Wertingen	S	3 (4)	-	-	F	4 (0)	Ri. Nordendorf	S	6 (3)	-	-	F	5 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 404</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 404	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 404		Mo-Fr	Sa	So																							
Ri. Wertingen	S	3 (4)	-	-																							
	F	4 (0)																									
Ri. Nordendorf	S	6 (3)	-	-																							
	F	5 (0)																									
L 404	Mo-Fr																										
HVZ	bedarfs-gerecht																										
<u>Strecke</u>	29,0 km		<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								

405	Mertingen - Buttenwiesen - Wertingen																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Streckenabschnitt: Wertingen - Mertingen 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Mertingen – Lauterbach – Buttenwiesen – Vorderried – Hinterried – Frauenstetten – Gottmannshofen – Wertingen 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet die starke Achse Wertingen - Mertingen 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Mertingen Bf • 404, 520, 9101 			<ul style="list-style-type: none"> • Achse Wertingen-Mertingen • Achse Wertingen-Höchstädt-Dillingen • Achse Welden-Wertingen 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 405</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Wertingen</td> <td>S</td> <td>9 (1)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>8 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Mertingen</td> <td>S</td> <td>8 (1)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>7 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 405		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Wertingen	S	9 (1)	-	-	F	8 (0)	Ri. Mertingen	S	8 (1)	-	-	F	7 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 405</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>T60</td> </tr> </tbody> </table>		L 405	Mo-Fr	HVZ	T60
L 405		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Wertingen	S	9 (1)	-	-																								
	F	8 (0)																										
Ri. Mertingen	S	8 (1)	-	-																								
	F	7 (0)																										
L 405	Mo-Fr																											
HVZ	T60																											
<u>Strecke</u>	22,1 km			starke Achse Wertingen – Mertingen: 19,2 km																								

406	Meitingen - Kühlenbach - Wertingen																																
	Bestand			Zielnetz																													
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																													
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Meitingen – Westendorf – Kühlethal – Fertingen – Hirschbach – Possenried – Hohenreichen – Reatshofen – Wertingen 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																													
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Meitingen Bf • 410, 9101 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																													
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 406</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Wertingen</td> <td>S</td> <td>3 (1)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (1)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Meitingen</td> <td>S</td> <td>6 (1)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (1)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>				L 406		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Wertingen	S	3 (1)	-	-	F	3 (1)	-	-	Ri. Meitingen	S	6 (1)	-	-	F	4 (1)	-	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 406</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 406	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 406		Mo-Fr	Sa	So																													
Ri. Wertingen	S	3 (1)	-	-																													
	F	3 (1)	-	-																													
Ri. Meitingen	S	6 (1)	-	-																													
	F	4 (1)	-	-																													
L 406	Mo-Fr																																
HVZ	bedarfs-gerecht																																
<u>Strecke</u>	21,2 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																													

410	Augsburg (Oberhausen Nord P+R) - Langweid - Meitingen - Thierhaupten - Pöttmes																																
	Bestand		Zielnetz																														
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Sehr starke Achse • Streckenabschnitt: Augsburg - Meitingen • Schullinie • Streckenabschnitt: Meitingen - Pöttmes 																														
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Oberhausen Nord P+R – Gersthofen – Stettenhofen – Langweid/Foret – Langweid – Herbertshofen – Meitingen – Thierhaupten – Neukirchen – Heimpersdorf – Baar – Wiesenbach – Echsheim – Reicherstein (– Pöttmes) 		<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit den Linien 306 und 420 die sehr starke Achse Augsburg - Meitingen 																														
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Meitingen Bf • Straßenbahn Augsburg Oberhausen Nord P+R • 230, 400, 401, 411, 413, 420 		<ul style="list-style-type: none"> • Achse Wertingen-Meitingen • Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach • Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing • Achse Augsburg-Mühlhausen-Aindling 																														
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 410</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Pöttmes</td> <td>S</td> <td>4 (25)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (11)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Oberhausen</td> <td>S</td> <td>4 (27)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (16)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		L 410		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Pöttmes	S	4 (25)	-	-	F	4 (11)	-	-	Ri. Oberhausen	S	4 (27)	-	-	F	3 (16)	-	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 410</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Sehr starke Achse: T30</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 410	Mo-Fr		Sehr starke Achse: T30	HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht
L 410		Mo-Fr	Sa	So																													
Ri. Pöttmes	S	4 (25)	-	-																													
	F	4 (11)	-	-																													
Ri. Oberhausen	S	4 (27)	-	-																													
	F	3 (16)	-	-																													
L 410	Mo-Fr																																
	Sehr starke Achse: T30																																
HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht																																
<u>Strecke</u>	54,4 km		sehr starke Achse Augsburg – Meitingen: 23,9 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																														

411	Ortsverkehr Thierhaupten																							
	Bestand			Zielnetz																				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr Anschluss Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Ortsverkehr Thierhaupten 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> 410 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 411</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>S</td> <td>5 (2)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 411		Mo-Fr	Sa	So	-	S	5 (2)	-	-		F	-	-	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 411</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 411	Mo-Fr	HVZ	bedarfsgerecht
L 411		Mo-Fr	Sa	So																				
-	S	5 (2)	-	-																				
	F	-	-	-																				
L 411	Mo-Fr																							
HVZ	bedarfsgerecht																							
<u>Strecke</u>	20,2 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																				

412	Nordendorf - Ehingen - Allmannshofen																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Nordendorf – Blankenburg – Ortlfingen – Ehingen – Holzen – Allmannshofen 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Nordendorf Bf 404 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 412</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Allmannshofen</td> <td>S</td> <td>3 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Nordendorf</td> <td>S</td> <td>3 (1)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (1)</td> </tr> </tbody> </table>			L 412		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Allmannshofen	S	3 (0)	-	-	F	3 (0)	Ri. Nordendorf	S	3 (1)	-	-	F	3 (1)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 412</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 412	Mo-Fr	HVZ	bedarfsgerecht
L 412		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Allmannshofen	S	3 (0)	-	-																								
	F	3 (0)																										
Ri. Nordendorf	S	3 (1)	-	-																								
	F	3 (1)																										
L 412	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfsgerecht																											
<u>Strecke</u>	9,9 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								

413	Meitingen - Ostendorf - Nordendorf																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Meitingen – Waltershofen – Ostendorf – Ellgau – Nordendorf 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Meitingen Bf, Nordendorf Bf 404, 410 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 413</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Nordendorf</td> <td>S</td> <td>3 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Meitingen</td> <td>S</td> <td>4 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (0)</td> </tr> </tbody> </table>				L 413		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Nordendorf	S	3 (0)	-	-	F	3 (0)	Ri. Meitingen	S	4 (2)	-	-	F	4 (0)	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>L 413</td> <td>Mo-Fr</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 413	Mo-Fr	HVZ	bedarfsgerecht
L 413		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Nordendorf	S	3 (0)	-	-																									
	F	3 (0)																											
Ri. Meitingen	S	4 (2)	-	-																									
	F	4 (0)																											
L 413	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfsgerecht																												
<u>Strecke</u>	10,3 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									

420	Augsburg - Gablingen - Achsheim - Langweid																												
	Bestand		Zielnetz																										
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Sehr starke Achse Streckenabschnitt: Augsburg - Gersthofen • Schullinie Streckenabschnitt: Gersthofen - Langweid 																										
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Gersthofen – Gablingen Bf – Gablingen Siedlung – Gablingen – Lützelburg – Achsheim – Langweid (- Meitingen) 		<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit den Linien 306 und 410 die sehr starke Achse Augsburg - Meitingen 																										
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf, Gablingen Bf • Straßenbahn Oberhausen Nord P+R • 410, 501 		<ul style="list-style-type: none"> • Achse Wertingen-Meitingen • Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing • Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing • Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach • Achse Augsburg-Schwabmünchen 																										
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 420</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Langweid</td> <td>S</td> <td>10 (7)</td> <td rowspan="2">0 (7)</td> <td rowspan="2">0 (2)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>10 (5)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>9 (9)</td> <td rowspan="2">0 (7)</td> <td rowspan="2">0 (2)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>9 (6)</td> </tr> </tbody> </table>		L 420		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Langweid	S	10 (7)	0 (7)	0 (2)	F	10 (5)	Ri. Augsburg	S	9 (9)	0 (7)	0 (2)	F	9 (6)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 420</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Sehr starke Achse: T30</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 420	Mo-Fr		Sehr starke Achse: T30	HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht
L 420		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Langweid	S	10 (7)	0 (7)	0 (2)																									
	F	10 (5)																											
Ri. Augsburg	S	9 (9)	0 (7)	0 (2)																									
	F	9 (6)																											
L 420	Mo-Fr																												
	Sehr starke Achse: T30																												
HVZ	Schullinie: bedarfsgerecht																												
<u>Strecke</u>	36,0 km		sehr starke Achse Augsburg – Meitingen: 23,9 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																										

459 (GVG)	Gersthofen - Gablingen - Lützelburg																										
	Bestand		Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 		<ul style="list-style-type: none"> unverändert 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Gersthofen - Gablingen Kaserne - Stettenhofen - Gablingen - Lützelburg 		<ul style="list-style-type: none"> unverändert 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> - 		<ul style="list-style-type: none"> Sehr starke Achse Augsburg-Meitingen 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 459</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Lützelburg</td> <td>S</td> <td>1 (0)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Gersthofen</td> <td>S</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>				L 459		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Lützelburg	S	1 (0)	-	-	F	-	-	-	Ri. Gersthofen	S	-	-	-	F	-	-	-
L 459		Mo-Fr	Sa	So																							
Ri. Lützelburg	S	1 (0)	-	-																							
	F	-	-	-																							
Ri. Gersthofen	S	-	-	-																							
	F	-	-	-																							
<u>Strecke</u>	14,4 km		14,4 km																								

500	Augsburg - Neusäß - Aystetten - Welden - Wertingen																												
	Bestand (gemäß aktueller VAB)			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Sehr starke Achse Streckenabschnitt: Augsburg - Welden • Starke Achse Streckenabschnitt: Welden - Wertingen 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Neusäß – Lohwald – Ottmarshausen – Hammel – Aystetten 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit Linie 501 die sehr starke Achse Augsburg - Welden • Bildet die starke Achse Welden - Wertingen 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf, Oberhausen Bf • 512 			<ul style="list-style-type: none"> • Achse Augsburg-Schwabmünchen • Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing/Aindling • Achse Augsburg-Meitingen • Achse Welden-Wertingen • Achse Augsburg-Welden 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 500</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Aystetten</td> <td>S</td> <td>24 (3)</td> <td rowspan="2">9 (0)</td> <td rowspan="2">1 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>26 (1)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>28 (1)</td> <td rowspan="2">0 (7)</td> <td rowspan="2">0 (2)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>27 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 500		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aystetten	S	24 (3)	9 (0)	1 (0)	F	26 (1)	Ri. Augsburg	S	28 (1)	0 (7)	0 (2)	F	27 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 500</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Sehr starke Achse: T30</td> </tr> <tr> <td>HVZ</td> <td>Starke Achse: T60</td> </tr> </tbody> </table>	L 500	Mo-Fr		Sehr starke Achse: T30	HVZ	Starke Achse: T60
L 500		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Aystetten	S	24 (3)	9 (0)	1 (0)																									
	F	26 (1)																											
Ri. Augsburg	S	28 (1)	0 (7)	0 (2)																									
	F	27 (0)																											
L 500	Mo-Fr																												
	Sehr starke Achse: T30																												
HVZ	Starke Achse: T60																												
<u>Strecke</u>	21,1 km			sehr starke Achse Augsburg – Welden: 22,9 km starke Achse Welden – Wertingen: 21,0 km																									

501	Augsburg – Welden																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Linie entfällt gemäß aktueller VAB 			<ul style="list-style-type: none"> Sehr starke Achse Streckenabschnitt: Augsburg - Welden 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Augsburg – Neusäß – (Ottmarshausen –) Hammel – Aystetten – Adelsried – Bonstetten – Kruichen – Welden (– Reutern – Hegnenbach – Zusamzell – Emersacker) 			<ul style="list-style-type: none"> Bildet zusammen mit Linie 500 die sehr starke Achse Augsburg - Welden 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Augsburg Hbf, Oberhausen Bf 420, 502, 504, 521 			<ul style="list-style-type: none"> In die sehr starke Achse Augsburg – Welden integriert 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 501</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Welden</td> <td>S</td> <td>10 (15)</td> <td rowspan="2">11 (5)</td> <td rowspan="2">9 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>11 (11)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>10 (18)</td> <td rowspan="2">9 (7)</td> <td rowspan="2">7 (1)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>10 (14)</td> </tr> </tbody> </table>			L 501		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Welden	S	10 (15)	11 (5)	9 (0)	F	11 (11)	Ri. Augsburg	S	10 (18)	9 (7)	7 (1)	F	10 (14)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 501</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>T30</td> </tr> </tbody> </table>		L 501	Mo-Fr	HVZ	T30
L 501		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Welden	S	10 (15)	11 (5)	9 (0)																								
	F	11 (11)																										
Ri. Augsburg	S	10 (18)	9 (7)	7 (1)																								
	F	10 (14)																										
L 501	Mo-Fr																											
HVZ	T30																											
<u>Strecke</u>	43,7 km			sehr starke Achse Augsburg – Welden: 22,9 km																								

502	Augsburg - Heretsried - Emersacker - Wertingen																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Täferlingen – Hirblingen – Batzenhofen – Holzhausen – Peterhof – Heretsried – Lauterbrunn – Emersacker – Modelshausen – Bocksberg – Laugna – Geratshofen – Wertingen 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 403, 501, 520, 9101 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 502</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Wertingen</td> <td>S</td> <td>11 (1)</td> <td rowspan="2">3 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>11 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>8 (5)</td> <td rowspan="2">3 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>8 (2)</td> </tr> </tbody> </table>			L 502		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Wertingen	S	11 (1)	3 (0)	-	F	11 (0)	Ri. Augsburg	S	8 (5)	3 (0)	-	F	8 (2)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 502</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 502	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 502		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Wertingen	S	11 (1)	3 (0)	-																								
	F	11 (0)																										
Ri. Augsburg	S	8 (5)	3 (0)	-																								
	F	8 (2)																										
L 502	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	38,9 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

503	Augsburg - Neusäß - Schlipshheim																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Neusäß – Westheim – Hainhofen – Schlipshheim 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Westheim Bf • 512 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 503</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Schlipshheim</td> <td>S</td> <td>12 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>12 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>14 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>14 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 503		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Schlipshheim	S	12 (0)	-	-	F	12 (0)	Ri. Augsburg	S	14 (0)	-	-	F	14 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 503</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 503	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 503		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Schlipshheim	S	12 (0)	-	-																								
	F	12 (0)																										
Ri. Augsburg	S	14 (0)	-	-																								
	F	14 (0)																										
L 503	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	16,5 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

504	Neusäß - Aystetten - Horgau - Streitheim																																
	Bestand			Zielnetz																													
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr Anschluss Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																													
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Neusäß – Hammel – Aystetten – Horgauergreuth – Horgau – Auerbach – Streitheim 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																													
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> 500, 501, 506 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																													
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 504</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Streitheim</td> <td>S</td> <td>2 (0)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Neusäß</td> <td>S</td> <td>1 (1)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>				L 504		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Streitheim	S	2 (0)	-	-	F	-	-	-	Ri. Neusäß	S	1 (1)	-	-	F	-	-	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 504</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 504	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 504		Mo-Fr	Sa	So																													
Ri. Streitheim	S	2 (0)	-	-																													
	F	-	-	-																													
Ri. Neusäß	S	1 (1)	-	-																													
	F	-	-	-																													
L 504	Mo-Fr																																
HVZ	bedarfs-gerecht																																
<u>Strecke</u>	16,9 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																													

505	Augsburg - Zusmarshausen - Altenmünster - Wertingen																											
	Bestand		Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie (Schnellbus) • Anschluss Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Zusmarshausen – Friedensdorf – Wollbach – Wörleschwang – Unterschöneberg – Violau – Neumünster – Baiershofen – Eppishofen – Altenmünster – Hennhofen – Zusamzell – Hausen – Hegnenbach – Rischgau – Villenbach – Wengen – Riedsend – Sontheim – Zusamaltheim – Roggden – Wertingen 		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 506, 506e, 520 		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 505</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Wertingen</td> <td>S</td> <td>2 (4)</td> <td rowspan="2">0 (2)</td> <td rowspan="2">0 (4)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>2 (2)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>2 (2)</td> <td rowspan="2">0 (2)</td> <td rowspan="2">0 (3)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>2 (2)</td> </tr> </tbody> </table>		L 505		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Wertingen	S	2 (4)	0 (2)	0 (4)	F	2 (2)	Ri. Augsburg	S	2 (2)	0 (2)	0 (3)	F	2 (2)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 505</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>			L 505	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 505		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Wertingen	S	2 (4)	0 (2)	0 (4)																								
	F	2 (2)																										
Ri. Augsburg	S	2 (2)	0 (2)	0 (3)																								
	F	2 (2)																										
L 505	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	61,8 km		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									

506	Augsburg - Horgau - Zusmarshausen - Baiershofen																										
	Bestand		Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Sehr starke Achse Streckenabschnitt: Augsburg - Wollbach • Schullinie Streckenabschnitt: Wollbach - Baiershofen 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Steppach – Biburg – Horgau – Auerbach – Zusmarshausen/Gabelbach – Steinekirch – Wollbach – Wörleschwang – Unterschöneberg – Neumünster – Baiershofen 		<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit Linie 506e die sehr starke Achse Augsburg – Zusmarshausen - Wollbach 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf, Oberhausen Bf • Straßenbahn Augsburg West P+R • 504, 505, 506e, 507, 510, 520, 600, 601, 612, 641 		<ul style="list-style-type: none"> • Achse Augsburg-Welden • Achse Augsburg-Schwabmünchen • Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing/Aindling • Achse Augsburg-Meitingen 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 506</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Baiershofen</td> <td>S</td> <td>4 (19)</td> <td rowspan="2">1 (8)</td> <td rowspan="2">0 (7)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (18)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>6 (16)</td> <td rowspan="2">2 (7)</td> <td rowspan="2">0 (7)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>6 (16)</td> </tr> </tbody> </table>		L 506		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Baiershofen	S	4 (19)	1 (8)	0 (7)	F	4 (18)	Ri. Augsburg	S	6 (16)	2 (7)	0 (7)	F	6 (16)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 506</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>Sehr starke Achse: T30 Schullinie: bedarfsgerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 506	Mo-Fr	HVZ	Sehr starke Achse: T30 Schullinie: bedarfsgerecht
L 506		Mo-Fr	Sa	So																							
Ri. Baiershofen	S	4 (19)	1 (8)	0 (7)																							
	F	4 (18)																									
Ri. Augsburg	S	6 (16)	2 (7)	0 (7)																							
	F	6 (16)																									
L 506	Mo-Fr																										
HVZ	Sehr starke Achse: T30 Schullinie: bedarfsgerecht																										
<u>Strecke</u>	55,7 km		sehr starke Achse Augsburg – Zusmarshausen – Wollbach: 28,2 km Schullinie: Teil der Umsetzungsplanung																								

506e	Augsburg (Uniklinik) - Horgau - Zusmarshausen																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie • Anbindung UKA in den westlichen Landkreis Augsburg • Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Sehr starke Achse Streckenabschnitt: Augsburg - Wollbach 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg Uniklinik/BKH – Steppach – Biburg – Horgau – Auerbach – Zusmarshausen 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit Linie 506 die sehr starke Achse Augsburg – Zusmarshausen - Wollbach 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf • Straßenbahn Augsburg, Uniklinik, Augsburg West P+R • 506, 601, 641 			<ul style="list-style-type: none"> • Achse Augsburg-Welden • Achse Augsburg-Schwabmünchen • Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing/Aindling • Achse Augsburg-Meitingen 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 506e</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Zusmarshausen</td> <td>S</td> <td>13 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>13 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>12 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>12 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 506e		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Zusmarshausen	S	13 (0)	-	-	F	13 (0)	Ri. Augsburg	S	12 (0)	-	-	F	12 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 506e</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>T30</td> </tr> </tbody> </table>		L 506e	Mo-Fr	HVZ	T30
L 506e		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Zusmarshausen	S	13 (0)	-	-																								
	F	13 (0)																										
Ri. Augsburg	S	12 (0)	-	-																								
	F	12 (0)																										
L 506e	Mo-Fr																											
HVZ	T30																											
<u>Strecke</u>	28,5 km			sehr starke Achse Augsburg – Zusmarshausen – Wollbach: 28,2 km																								

507	Augsburg - Biburg - Häder - Dinkelscherben																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie mit Schulverkehr • Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Steppach – Biburg – Rommelsried – Agawang – Schempach – Häder – Lindach – Au - Dinkelscherben 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf, Oberhausen Bf, Dinkelscherben Bf • Straßenbahn Augsburg West P+R • 506, 506e, 510 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 500</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Dinkelscherben</td> <td>S</td> <td>5 (11)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (11)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>4 (12)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (12)</td> </tr> </tbody> </table>			L 500		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Dinkelscherben	S	5 (11)	-	-	F	4 (11)	Ri. Augsburg	S	4 (12)	-	-	F	4 (12)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 507</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 507	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 500		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Dinkelscherben	S	5 (11)	-	-																								
	F	4 (11)																										
Ri. Augsburg	S	4 (12)	-	-																								
	F	4 (12)																										
L 507	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	28,7 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

509	Diedorf - Biburg - Zusmarshausen - Wörleschwang																															
	Bestand			Zielnetz																												
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr Anschluss SPNV 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																												
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Diedorf - Biburg - Horgau - Zusmarshausen - Wörleschwang 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																												
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Diedorf Bf 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																												
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 509</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Wörleschwang</td> <td>S</td> <td>2 (0)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Diedorf</td> <td>S</td> <td>1 (0)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 509		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Wörleschwang	S	2 (0)	-	-	F	-	-	-	Ri. Diedorf	S	1 (0)	-	-	F	-	-	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 509</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 509	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 509		Mo-Fr	Sa	So																												
Ri. Wörleschwang	S	2 (0)	-	-																												
	F	-	-	-																												
Ri. Diedorf	S	1 (0)	-	-																												
	F	-	-	-																												
L 509	Mo-Fr																															
HVZ	bedarfs-gerecht																															
<u>Strecke</u>	29,4 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																												

510	Neusäß - Schlipsheim - Biburg																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr Anschluss Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Neusäß – Westheim – Hainhofen – Schlipsheim – Biburg 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> 506, 507 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 510</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Biburg</td> <td>S</td> <td>5 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Neusäß</td> <td>S</td> <td>1 (6)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 510		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Biburg	S	5 (2)	-	-	F	-	Ri. Neusäß	S	1 (6)	-	-	F	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 510</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 510	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 510		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Biburg	S	5 (2)	-	-																								
	F	-																										
Ri. Neusäß	S	1 (6)	-	-																								
	F	-																										
L 510	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	9,2 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								

511	Täfertingen - Neusäß - Diedorf																															
	Bestand			Zielnetz																												
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																												
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> (Hammel –) Täfertingen – Neusäß – Steppach – Vogelsang – Lettenbach – Diedorf 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																												
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> - 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																												
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 511</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Diedorf</td> <td>S</td> <td>3 (2)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Täfertingen</td> <td>S</td> <td>2 (4)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 511		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Diedorf	S	3 (2)	-	-	F	-	-	-	Ri. Täfertingen	S	2 (4)	-	-	F	-	-	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 511</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 511	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 511		Mo-Fr	Sa	So																												
Ri. Diedorf	S	3 (2)	-	-																												
	F	-	-	-																												
Ri. Täfertingen	S	2 (4)	-	-																												
	F	-	-	-																												
L 511	Mo-Fr																															
HVZ	bedarfs-gerecht																															
<u>Strecke</u>	12,1 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																												

512	Gersthofen - Hirblingen - Neusäß - Stadtbergen																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie mit Schulverkehr • Anschluss SPNV; Straßenbahn und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Gersthofen – Hirblingen – Täferlingen – Neusäß – Steppach (/ Stadtbergen – Leitershofen) 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Fersthofen Bf, Neusäß Bf • Straßenbahn Augsburg West P+R, Uniklinik Stadtbergen • 500, 503, 641 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 512</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Stadtbergen</td> <td>S</td> <td>10 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>9 (2)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Gersthofen</td> <td>S</td> <td>10 (4)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>9 (2)</td> </tr> </tbody> </table>			L 512		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Stadtbergen	S	10 (3)	-	-	F	9 (2)	Ri. Gersthofen	S	10 (4)	-	-	F	9 (2)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 512</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 512	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 512		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Stadtbergen	S	10 (3)	-	-																								
	F	9 (2)																										
Ri. Gersthofen	S	10 (4)	-	-																								
	F	9 (2)																										
L 512	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	24,0 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

520	Wertingen- Altenmünster – Baiershofen - Zusmarshausen																										
	Bestand		Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Wertingen – Roggden – Zusamaltheim – Sontheim – Riedsend – Wengen – Villenbach – Rischgau – Hegnenbach – Hausen – Zusamzell – Hennhofen – Altenmünster – Eppishofen – Baiershofen – Neumünster – Violau – Unterschöneberg – Wörleschwang – Wollbach – Friedensdorf – Zusmarshausen (– Steinekirch – Gabelbach) 		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 4001, 505, 506, 506e, 611, 9101 		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 520</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Zusmarshausen</td> <td>S</td> <td>3 (7)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>2 (2)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Wertingen</td> <td>S</td> <td>0 (10)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>0 (6)</td> </tr> </tbody> </table>		L 520		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Zusmarshausen	S	3 (7)	-	-	F	2 (2)	Ri. Wertingen	S	0 (10)	-	-	F	0 (6)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 520</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 520	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 520		Mo-Fr	Sa	So																							
Ri. Zusmarshausen	S	3 (7)	-	-																							
	F	2 (2)																									
Ri. Wertingen	S	0 (10)	-	-																							
	F	0 (6)																									
L 520	Mo-Fr																										
HVZ	bedarfs-gerecht																										
<u>Strecke</u>	46,2 km		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

521	Reutern - Welden – Emersacker – Laugna – Wertingen																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr Anschluss Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Reutern – Welden – Emersacker – Laugna – Wertingen 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> 501, 9101 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 521</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Wertingen</td> <td>S</td> <td>3 (6)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">0 (1)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (2)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Reutern</td> <td>S</td> <td>6 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">0 (1)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (1)</td> </tr> </tbody> </table>				L 521		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Wertingen	S	3 (6)	-	0 (1)	F	1 (2)	Ri. Reutern	S	6 (3)	-	0 (1)	F	3 (1)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 521</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 521	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 521		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Wertingen	S	3 (6)	-	0 (1)																									
	F	1 (2)																											
Ri. Reutern	S	6 (3)	-	0 (1)																									
	F	3 (1)																											
L 521	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfs-gerecht																												
<u>Strecke</u>	26,3 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									

600	Augsburg - Gessertshausen - Ustersbach - Krumbach																												
	Bestand		Zielnetz																										
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Eigenwirtschaftliche Linie 																										
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Steppach – Diedorf – Gessertshausen – Wollishausen B 300 – Maingründel B 300 – Reitenbuch B 300 – Ustersbach – Ried – Breitenbronn – Holzara / Thannhausen – Krumbach 		<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 																										
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf, Gessertshausen Bf • Straßenbahn Augsburg Hbf • 506, 601, 704, 707, 720 		<ul style="list-style-type: none"> • Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach • Achse Augsburg-Schwabmünchen • Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing/Aindling • Achse Augsburg-Meitingen 																										
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 600</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Krumbach</td> <td>S</td> <td>14 (0)</td> <td rowspan="2">4 (0)</td> <td rowspan="2">5 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>14 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>13 (1)</td> <td rowspan="2">4 (0)</td> <td rowspan="2">5 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>14 (0)</td> </tr> </tbody> </table>				L 600		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Krumbach	S	14 (0)	4 (0)	5 (0)	F	14 (0)	Ri. Augsburg	S	13 (1)	4 (0)	5 (0)	F	14 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 600</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>unverändert</td> </tr> </tbody> </table>		L 600	Mo-Fr	HVZ	unverändert
L 600		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Krumbach	S	14 (0)	4 (0)	5 (0)																									
	F	14 (0)																											
Ri. Augsburg	S	13 (1)	4 (0)	5 (0)																									
	F	14 (0)																											
L 600	Mo-Fr																												
HVZ	unverändert																												
<u>Strecke</u>	28,6 km		28,6 km																										

601	Augsburg - Diedorf - Gessertshausen																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Steppach – Lettenbach – Diedorf – Anhausen – Oggenhof (– Gessertshausen) 			<ul style="list-style-type: none"> • Streckenführung ist Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg Hbf, Diedorf Bf, Gessertshausen Bf • 506, 506e, 600, 601, 641 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 601</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Gessertshausen</td> <td>S</td> <td>14 (4)</td> <td rowspan="2">5 (0)</td> <td rowspan="2">3 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>14 (4)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>10 (0)</td> <td rowspan="2">5 (0)</td> <td rowspan="2">3 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>10 (9)</td> </tr> </tbody> </table>			L 601		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Gessertshausen	S	14 (4)	5 (0)	3 (0)	F	14 (4)	Ri. Augsburg	S	10 (0)	5 (0)	3 (0)	F	10 (9)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 601</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 601	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 601		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Gessertshausen	S	14 (4)	5 (0)	3 (0)																								
	F	14 (4)																										
Ri. Augsburg	S	10 (0)	5 (0)	3 (0)																								
	F	10 (9)																										
L 601	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	22,6 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

610	Dinkelscherben - Anried																															
	Bestand			Zielnetz																												
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schul-/Pendlerverkehr Anschluss SPNV 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																												
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Dinkelscherben – Oberschöneberg – Saulach – Etelried – Anried 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																												
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Dinkelscherben Bf 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																												
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 610</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Anried</td> <td>S</td> <td>1 (0)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (0)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Dinkelscherben</td> <td>S</td> <td>3 (1)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (0)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 610		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Anried	S	1 (0)	-	-	F	1 (0)	-	-	Ri. Dinkelscherben	S	3 (1)	-	-	F	3 (0)	-	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 610</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 610	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 610		Mo-Fr	Sa	So																												
Ri. Anried	S	1 (0)	-	-																												
	F	1 (0)	-	-																												
Ri. Dinkelscherben	S	3 (1)	-	-																												
	F	3 (0)	-	-																												
L 610	Mo-Fr																															
HVZ	bedarfs-gerecht																															
<u>Strecke</u>	10,6 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																												

611	Dinkelscherben - Anried																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schul-/Pendlerverkehr Anschluss SPNV 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Dinkelscherben – (Anried – Ettelried – Engertshofen –) Fleinhausen – Steinekirch – Gabelbach/Gabelbachergreut 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Dinkelscherben Bf 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 611</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Gabelbach</td> <td>S</td> <td>3 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (1)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Dinkelscherben</td> <td>S</td> <td>0 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>0 (1)</td> </tr> </tbody> </table>				L 611		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Gabelbach	S	3 (2)	-	-	F	1 (1)	Ri. Dinkelscherben	S	0 (2)	-	-	F	0 (1)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 611</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 611	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 611		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Gabelbach	S	3 (2)	-	-																									
	F	1 (1)																											
Ri. Dinkelscherben	S	0 (2)	-	-																									
	F	0 (1)																											
L 611	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfs-gerecht																												
<u>Strecke</u>	21,2 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									

612	Dinkelscherben - Zusmarshausen																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schul-/Pendlerverkehr Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Zusmarshausen – Steinekirch – Dinkelscherben 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Dinkelscherben Bf 506 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 612</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Zusmarshausen</td> <td>S</td> <td>4 (4)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (1)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Dinkelscherben</td> <td>S</td> <td>2 (5)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (0)</td> </tr> </tbody> </table>				L 612		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Zusmarshausen	S	4 (4)	-	-	F	1 (1)	Ri. Dinkelscherben	S	2 (5)	-	-	F	1 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 612</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 612	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 612		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Zusmarshausen	S	4 (4)	-	-																									
	F	1 (1)																											
Ri. Dinkelscherben	S	2 (5)	-	-																									
	F	1 (0)																											
L 612	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfs-gerecht																												
<u>Strecke</u>	21,3 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									

640	Leitershofen - Stadtbergen - Neusäß																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Leitershofen – Stadtbergen – Deuringen – Steppach – Neusäß 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> - 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 640</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Neusäß</td> <td>S</td> <td>1 (3)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Leitershofen</td> <td>S</td> <td>4 (4)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>4 (4)</td> </tr> </tbody> </table>				L 640		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Neusäß	S	1 (3)	-	-	F	-	Ri. Leitershofen	S	4 (4)	-	-	F	4 (4)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 640</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 640	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 640		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Neusäß	S	1 (3)	-	-																									
	F	-																											
Ri. Leitershofen	S	4 (4)	-	-																									
	F	4 (4)																											
L 640	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfs-gerecht																												
<u>Strecke</u>	18,6 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									

641	Augsburg (Pfersee) - Stadtbergen - Deuringen - Augsburg (West P+R)																										
	Bestand		Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss Straßenbahn und Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Pfersee – Leitershofen – Stadtbergen – Deuringen – Steppach – Augsburg West P+R 		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn Augsburg Pfersee, Augsburg West P+R • 506, 506e 		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 641</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg West P+R</td> <td>S</td> <td>12 (20)</td> <td rowspan="2">0 (31)</td> <td rowspan="2">0 (13)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>12 (18)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg (Pfersee)</td> <td>S</td> <td>13 (21)</td> <td rowspan="2">0 (31)</td> <td rowspan="2">0 (13)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>13 (19)</td> </tr> </tbody> </table>		L 641		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Augsburg West P+R	S	12 (20)	0 (31)	0 (13)	F	12 (18)	Ri. Augsburg (Pfersee)	S	13 (21)	0 (31)	0 (13)	F	13 (19)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 641</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 641	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 641		Mo-Fr	Sa	So																							
Ri. Augsburg West P+R	S	12 (20)	0 (31)	0 (13)																							
	F	12 (18)																									
Ri. Augsburg (Pfersee)	S	13 (21)	0 (31)	0 (13)																							
	F	13 (19)																									
L 641	Mo-Fr																										
HVZ	bedarfs-gerecht																										
<u>Strecke</u>	12,6 km		<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

650	Leitershofen - Stadtbergen - Diedorf																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Leitershofen – Stadtbergen – Deuringen – Diedorf 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> - 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 650</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Diedorf</td> <td>S</td> <td>1 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Leitershofen</td> <td>S</td> <td>3 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>			L 650		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Diedorf	S	1 (0)	-	-	F	-	Ri. Leitershofen	S	3 (0)	-	-	F	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 650</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 650	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 650		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Diedorf	S	1 (0)	-	-																								
	F	-																										
Ri. Leitershofen	S	3 (0)	-	-																								
	F	-																										
L 650	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	12,3 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								

700	Augsburg - Bobingen - Schwabmünchen																											
	Bestand		Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Sehr starke Achse Streckenabschnitt: Augsburg - Schwabmünchen 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Göggingen – Inningen – Bobingen – Wehringen – Großaitingen – Mittelstetten – Schwabmünchen 		<ul style="list-style-type: none"> • Bildet die sehr starke Achse Augsburg – Schwabmünchen 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Augsburg Hbf, Bobingen Bf, Schwabmünchen Bf • Straßenbahn Göggingen, Rathaus und Augsburg, Königsplatz • 701, 704, 706, 707, 711, 712, 720, 722, 723, 782 		<ul style="list-style-type: none"> • Achse Gessertshausen-Fischach-Schwabmünchen • Achse Bobingen-Königsbrunn-Sankt Afra • Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing/Aindling • Achse Augsburg-Meitingen • Achse Augsburg-Welden(-Wertingen) 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 700</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Schwabmünchen</td> <td>S</td> <td>32 (23)</td> <td rowspan="2">0 (19)</td> <td rowspan="2">0 (15)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>30 (19)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>29 (26)</td> <td rowspan="2">0 (18)</td> <td rowspan="2">0 (15)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>28 (19)</td> </tr> </tbody> </table>				L 700		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Schwabmünchen	S	32 (23)	0 (19)	0 (15)	F	30 (19)	Ri. Augsburg	S	29 (26)	0 (18)	0 (15)	F	28 (19)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 700</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>T30</td> </tr> </tbody> </table>	L 700	Mo-Fr	HVZ	T30
L 700		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Schwabmünchen	S	32 (23)	0 (19)	0 (15)																								
	F	30 (19)																										
Ri. Augsburg	S	29 (26)	0 (18)	0 (15)																								
	F	28 (19)																										
L 700	Mo-Fr																											
HVZ	T30																											
<u>Strecke</u>	34,5 km		sehr starke Achse Augsburg – Schwabmünchen: 27,3 km																									

701	Schwabmünchen - Langerringen																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schwabmünchen – Langerringen – Westerringen – Gennach / Schwabmühlhausen 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Schwabmünchen Bf 700 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 701</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Langerringen</td> <td>S</td> <td>8 (5)</td> <td rowspan="2">0 (7)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>8 (4)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Schwabmünchen</td> <td>S</td> <td>2 (11)</td> <td rowspan="2">0 (7)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>2 (11)</td> </tr> </tbody> </table>				L 701		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Langerringen	S	8 (5)	0 (7)	-	F	8 (4)	Ri. Schwabmünchen	S	2 (11)	0 (7)	-	F	2 (11)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 701</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 701	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 701		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Langerringen	S	8 (5)	0 (7)	-																									
	F	8 (4)																											
Ri. Schwabmünchen	S	2 (11)	0 (7)	-																									
	F	2 (11)																											
L 701	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfs-gerecht																												
<u>Strecke</u>	20,9 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									

702	Schwabmünchen - Gennach																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schwabmünchen - Langerringen - Westerringen - Gennach 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> - 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 702</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Gennach</td> <td>S</td> <td>2 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Schwabmünchen</td> <td>S</td> <td>2 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>				L 702		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Gennach	S	2 (0)	-	-	F	-	Ri. Schwabmünchen	S	2 (0)	-	-	F	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 702</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 702	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 702		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Gennach	S	2 (0)	-	-																									
	F	-																											
Ri. Schwabmünchen	S	2 (0)	-	-																									
	F	-																											
L 702	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfs-gerecht																												
<u>Strecke</u>	9,9 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																									

704	Schwabmünchen - Mittelneufnach - Fischach - Gessertshausen																										
	Bestand			Zielnetz																							
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Starke Achse Streckenabschnitt: Gessertshausen - Schwabmünchen 																							
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Schwabmünchen - Langenneufnach - Fischach - Gessertshausen 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet die starke Achse Gessertshausen – Fischach - Schwabmünchen 																							
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Schwabmünchen Bf, Gessertshausen Bf • 600, 700 			<ul style="list-style-type: none"> • Achse Augsburg-Schwabmünchen 																							
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 704</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Gessertshausen</td> <td>S</td> <td>17 (2)</td> <td rowspan="2">7 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>17 (1)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Schwabmünchen</td> <td>S</td> <td>17 (1)</td> <td rowspan="2">7 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>17 (1)</td> </tr> </tbody> </table>			L 704		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Gessertshausen	S	17 (2)	7 (0)	-	F	17 (1)	Ri. Schwabmünchen	S	17 (1)	7 (0)	-	F	17 (1)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 704</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>T60</td> </tr> </tbody> </table>	L 704	Mo-Fr	HVZ	T60
L 704		Mo-Fr	Sa	So																							
Ri. Gessertshausen	S	17 (2)	7 (0)	-																							
	F	17 (1)																									
Ri. Schwabmünchen	S	17 (1)	7 (0)	-																							
	F	17 (1)																									
L 704	Mo-Fr																										
HVZ	T60																										
<u>Strecke</u>	41,8 km			starke Achse Gessertshausen – Fischach – Schwabmünchen: 40,3 km																							

706	Schwabmünchen - Birkach/Klimmach																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr Anschluss Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schwabmünchen (-Schwabegg) - Klimmach - Birkach 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> 700 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 706</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Birkach</td> <td>S</td> <td>5 (6)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>5 (5)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Schwabmünchen</td> <td>S</td> <td>1 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>1 (2)</td> </tr> </tbody> </table>			L 706		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Birkach	S	5 (6)	-	-	F	5 (5)	Ri. Schwabmünchen	S	1 (2)	-	-	F	1 (2)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 706</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs- gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 706	Mo-Fr	HVZ	bedarfs- gerecht
L 706		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Birkach	S	5 (6)	-	-																								
	F	5 (5)																										
Ri. Schwabmünchen	S	1 (2)	-	-																								
	F	1 (2)																										
L 706	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs- gerecht																											
<u>Strecke</u>	15,8 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								

707	Schwabmünchen - Mickhausen - Gessertshausen																												
	Bestand			Zielnetz																									
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie • Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Schwabmünchen - Scherstetten - Fischach - Gessertshausen 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Schwabmünchen Bf, Gessertshausen Bf • 600, 700 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 707</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Gessertshausen</td> <td>S</td> <td>23 (3)</td> <td rowspan="2">7 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>21 (1)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Schwabmünchen</td> <td>S</td> <td>19 (5)</td> <td rowspan="2">7 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>19 (2)</td> </tr> </tbody> </table>				L 707		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Gessertshausen	S	23 (3)	7 (0)	-	F	21 (1)	Ri. Schwabmünchen	S	19 (5)	7 (0)	-	F	19 (2)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 707</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 707	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 707		Mo-Fr	Sa	So																									
Ri. Gessertshausen	S	23 (3)	7 (0)	-																									
	F	21 (1)																											
Ri. Schwabmünchen	S	19 (5)	7 (0)	-																									
	F	19 (2)																											
L 707	Mo-Fr																												
HVZ	bedarfs-gerecht																												
<u>Strecke</u>	38,8 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																									

711	Bobingen - Graben - Schwabmünchen																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie • Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Schwabmünchen - Kleinaitingen - Oberrottmars- hausen - Bobingen 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Bobingen Bf, Schwabmünchen Bf • 700, 712, 782 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 711</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Schwabmünchen</td> <td>S</td> <td>19 (2)</td> <td rowspan="2">7 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>17 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Bobingen</td> <td>S</td> <td>14 (5)</td> <td rowspan="2">7 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>13 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 711		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Schwabmünchen	S	19 (2)	7 (0)	-	F	17 (0)	Ri. Bobingen	S	14 (5)	7 (0)	-	F	13 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 711</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs- gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 711	Mo-Fr	HVZ	bedarfs- gerecht
L 711		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Schwabmünchen	S	19 (2)	7 (0)	-																								
	F	17 (0)																										
Ri. Bobingen	S	14 (5)	7 (0)	-																								
	F	13 (0)																										
L 711	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs- gerecht																											
<u>Strecke</u>	18,9 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

712	Schwabmünchen - Untermeitingen - Klosterlechfeld - Graben																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie • Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Schwabmünchen - Untermeitingen – Klosterlechfeld - Graben 			<ul style="list-style-type: none"> • Streckenführung ist Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Schwabmünchen Bf und Klosterlechfeld Bf • 700, 711 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 712</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Graben</td> <td>S</td> <td>16 (2)</td> <td rowspan="2">7 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>14 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Schwabmünchen</td> <td>S</td> <td>19 (0)</td> <td rowspan="2">7 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>15 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 712		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Graben	S	16 (2)	7 (0)	-	F	14 (0)	Ri. Schwabmünchen	S	19 (0)	7 (0)	-	F	15 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 712</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 712	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 712		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Graben	S	16 (2)	7 (0)	-																								
	F	14 (0)																										
Ri. Schwabmünchen	S	19 (0)	7 (0)	-																								
	F	15 (0)																										
L 712	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	22,4 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

720	Gessertshausen - Waldberg - Schwabmünchen																										
	Bestand		Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr Anschluss SPNV und Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schwabmünchen - Großaitingen - Gessertshausen 		<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> SPNV Gessertshausen Bf, Schwabmünchen Bf 600, 700 		<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 720</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Schwabmünchen</td> <td>S</td> <td>5 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>6 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Gessertshausen</td> <td>S</td> <td>13 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>11 (0)</td> </tr> </tbody> </table>		L 720		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Schwabmünchen	S	5 (2)	-	-	F	6 (0)	Ri. Gessertshausen	S	13 (0)	-	-	F	11 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 720</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 720	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 720		Mo-Fr	Sa	So																							
Ri. Schwabmünchen	S	5 (2)	-	-																							
	F	6 (0)																									
Ri. Gessertshausen	S	13 (0)	-	-																							
	F	11 (0)																									
L 720	Mo-Fr																										
HVZ	bedarfs-gerecht																										
<u>Strecke</u>	31,2 km		<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																								

722	Bobingen - Straßberg - Mickhausen - Münster																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie • Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Bobingen – Straßberg – Reinhartshausen – Waldberg/Kreuzanger – Mickhausen – Münster 			<ul style="list-style-type: none"> • Streckenführung ist Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Bobingen Bf • 700, 723, 782 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 722</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Münster</td> <td>S</td> <td>6 (41)</td> <td rowspan="2">15 (0)</td> <td rowspan="2">14 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>6 (42)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Bobingen</td> <td>S</td> <td>3 (46)</td> <td rowspan="2">15 (0)</td> <td rowspan="2">14 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>3 (46)</td> </tr> </tbody> </table>			L 722		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Münster	S	6 (41)	15 (0)	14 (0)	F	6 (42)	Ri. Bobingen	S	3 (46)	15 (0)	14 (0)	F	3 (46)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 722</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 722	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 722		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Münster	S	6 (41)	15 (0)	14 (0)																								
	F	6 (42)																										
Ri. Bobingen	S	3 (46)	15 (0)	14 (0)																								
	F	3 (46)																										
L 722	Mo-Fr																											
HVZ	bedarfs-gerecht																											
<u>Strecke</u>	22,6 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																								

723	Stadtverkehr Bobingen																							
	Bestand			Zielnetz																				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtbus Bobingen • Anschluss SPNV und Regionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie • Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung 																				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Bobingen Ost - Bahnhof - Point - Krankenhaus 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Bobingen Bf • 700, 722, 782 			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 723</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>S</td> <td>21 (1)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td>F</td> <td>17 (1)</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			L 723		Mo-Fr	Sa	So	-	S	21 (1)	-	-		F	17 (1)			<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 723</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs- gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 723	Mo-Fr	HVZ	bedarfs- gerecht
L 723		Mo-Fr	Sa	So																				
-	S	21 (1)	-	-																				
	F	17 (1)																						
L 723	Mo-Fr																							
HVZ	bedarfs- gerecht																							
<u>Strecke</u>	8,1 km			<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																				

725	Stadtverkehr Bobingen																							
	Bestand			Zielnetz																				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Schulverkehr 			<ul style="list-style-type: none"> Schullinie 																				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Siedlungsschule Bobingen - Siedlung - Point - Nord - Venusberg 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> - 			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 725</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>S</td> <td>4 (0)</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td>F</td> <td>-</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			L 725		Mo-Fr	Sa	So	-	S	4 (0)	-	-		F	-			<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 725</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>		L 725	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht
L 725		Mo-Fr	Sa	So																				
-	S	4 (0)	-	-																				
	F	-																						
L 725	Mo-Fr																							
HVZ	bedarfs-gerecht																							
<u>Strecke</u>	10,4 km			<ul style="list-style-type: none"> Teil der Umsetzungsplanung 																				

739	Königsbrunn - Augsburg (Maria Stern)																				
	Bestand	Zielnetz																			
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie • Anschluss Straßenbahn 	<ul style="list-style-type: none"> • Schullinie 																			
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Augsburg – Göggingen – Haunstetten West P+R – Königsbrunn 	<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																			
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn Königsbrunn Zentrum, Haunstetten Inninger Straße P+R 	<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																			
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 739</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Königsbrunn</td> <td>S</td> <td>4 (0)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Augsburg</td> <td>S</td> <td>3 (2)</td> <td rowspan="2">-</td> <td rowspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		L 739		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Königsbrunn	S	4 (0)	-	-	F	-	Ri. Augsburg	S	3 (2)	-	-	F	-
L 739		Mo-Fr	Sa	So																	
Ri. Königsbrunn	S	4 (0)	-	-																	
	F	-																			
Ri. Augsburg	S	3 (2)	-	-																	
	F	-																			
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 739</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>bedarfs-gerecht</td> </tr> </tbody> </table>	L 739	Mo-Fr	HVZ	bedarfs-gerecht															
L 739	Mo-Fr																				
HVZ	bedarfs-gerecht																				
<u>Strecke</u>	15,9 km	<ul style="list-style-type: none"> • Teil der Umsetzungsplanung 																			

782	Königsbrunn - Bobingen																											
	Bestand			Zielnetz																								
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungslinie inkl. Schulverkehr • Anschluss SPNV, Straßenbahn und REgionalbus 			<ul style="list-style-type: none"> • Sehr starke Achse Streckenabschnitt: Bobingen - Königsbrunn 																								
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Königsbrunn Zentrum – Bobingen 			<ul style="list-style-type: none"> • Bildet zusammen mit Linie 100 die sehr starke Achse Bobingen – Königsbrunn – Sankt Afra • Zusätzlich: als sehr starke Achse SPNV-Anbindung ab Mering, St. Afra 																								
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV Bobingen Bf • Straßenbahn Königsbrunn, Zentrum • 100, 700, 711, 722, 723, 810, 820, 830, 840 			<ul style="list-style-type: none"> • Achse Augsburg-Schwabmünchen 																								
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 782</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Ri. Bobingen</td> <td>S</td> <td>26 (0)</td> <td rowspan="2">12 (0)</td> <td rowspan="2">12 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>23 (0)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ri. Königsbrunn</td> <td>S</td> <td>26 (1)</td> <td rowspan="2">12 (0)</td> <td rowspan="2">12 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>25 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 782		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Bobingen	S	26 (0)	12 (0)	12 (0)	F	23 (0)	Ri. Königsbrunn	S	26 (1)	12 (0)	12 (0)	F	25 (0)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 782</th> <th>Mo-Fr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HVZ</td> <td>T30</td> </tr> </tbody> </table>		L 782	Mo-Fr	HVZ	T30
L 782		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Bobingen	S	26 (0)	12 (0)	12 (0)																								
	F	23 (0)																										
Ri. Königsbrunn	S	26 (1)	12 (0)	12 (0)																								
	F	25 (0)																										
L 782	Mo-Fr																											
HVZ	T30																											
<u>Strecke</u>	8,8 km			13,3 km																								

810	Stadtbus Königsbrunn (Königsbrunn - Augsburg (Haunstetten Nord))																
	Bestand		Zielnetz														
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Königsbrunn • Anschluss Straßenbahn und Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Königsbrunn 														
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Königsbrunn, Zentrum – Haunstetten Nord (und zurück) 		<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 														
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn Königsbrunn Zentrum, Haunstetten Nord • 100, 782, 820, 830 (in direkter Durchbindung), 840 		<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 														
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 810</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">-</td> <td>S</td> <td>56 (0)</td> <td rowspan="2">31 (0)</td> <td rowspan="2">34 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>52 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 810		Mo-Fr	Sa	So	-	S	56 (0)	31 (0)	34 (0)	F	52 (0)	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 	
L 810		Mo-Fr	Sa	So													
-	S	56 (0)	31 (0)	34 (0)													
	F	52 (0)															
<u>Strecke</u>	6,1 km		6,1 km														

820	Stadtbus Königsbrunn (Zentrum - Karwendelstraße - Zentrum)															
	Bestand	Zielnetz														
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Königsbrunn • Anschluss Straßenbahn und Regionalbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Königsbrunn 														
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Königsbrunn Zentrum - Marktplatz - Karwendelstraße - Zentrum 	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 														
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn Königsbrunn Zentrum • 100, 782, 810, 830, 840 	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 														
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 820</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">-</td> <td>S</td> <td>38 (0)</td> <td rowspan="2">31 (0)</td> <td rowspan="2">34 (0)</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>38 (0)</td> </tr> </tbody> </table>			L 820		Mo-Fr	Sa	So	-	S	38 (0)	31 (0)	34 (0)	F	38 (0)	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert
L 820		Mo-Fr	Sa	So												
-	S	38 (0)	31 (0)	34 (0)												
	F	38 (0)														
<u>Strecke</u>	3,5 km	3,5 km														

830	Stadtbus Königsbrunn (Zentrum - Eichenplatz)																									
	Bestand		Zielnetz																							
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Königsbrunn • Anschluss Straßenbahn und Regionalbus 		<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Königsbrunn 																							
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Königsbrunn, Zentrum - Egerländerstraße - Karwendelstraße - Eichenplatz (und zurück) 		<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 																							
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn Königsbrunn Zentrum • 100, 782, 810 (in direkter Durchbindung), 820, 840 		<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 																							
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 830</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ri. Königsbrunn</td> <td>S</td> <td>45 (0)</td> <td rowspan="2">31 (0)</td> <td rowspan="2">34 (0)</td> </tr> <tr> <td>Eichenplatz</td> <td>F</td> <td>42 (0)</td> </tr> <tr> <td>Ri. Königsbrunn</td> <td>S</td> <td>46 (0)</td> <td rowspan="2">31 (0)</td> <td rowspan="2">33 (0)</td> </tr> <tr> <td>Zentrum</td> <td>F</td> <td>43 (0)</td> </tr> </tbody> </table>				L 830		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Königsbrunn	S	45 (0)	31 (0)	34 (0)	Eichenplatz	F	42 (0)	Ri. Königsbrunn	S	46 (0)	31 (0)	33 (0)	Zentrum	F	43 (0)	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert
L 830		Mo-Fr	Sa	So																						
Ri. Königsbrunn	S	45 (0)	31 (0)	34 (0)																						
Eichenplatz	F	42 (0)																								
Ri. Königsbrunn	S	46 (0)	31 (0)	33 (0)																						
Zentrum	F	43 (0)																								
<u>Strecke</u>	2,5 km		2,5 km																							

840	Stadtbus Königsbrunn (Zentrum - Gewerbegebiet Süd)																											
	Bestand	Zielnetz																										
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Königsbrunn • Anschluss Straßenbahn und Regionalbus 	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Königsbrunn 																										
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Königsbrunn, Zentrum – Königsbrunn, Gewerbegebiet Süd (und zurück) 	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 																										
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn Königsbrunn Zentrum • 100, 782, 810, 820, 830 	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 																										
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>L 840</th> <th></th> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ri. Königsbrunn</td> <td>S</td> <td>51 (0)</td> <td rowspan="2">31 (0)</td> <td rowspan="2">34 (0)</td> </tr> <tr> <td>Gewerbegeb. Süd</td> <td>F</td> <td>51 (0)</td> </tr> <tr> <td>Ri. Königsbrunn</td> <td>S</td> <td>4 (48)</td> <td rowspan="2">25 (8)</td> <td rowspan="2">2 (31)</td> </tr> <tr> <td>Zentrum</td> <td>F</td> <td>4 (48)</td> </tr> </tbody> </table>				L 840		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Königsbrunn	S	51 (0)	31 (0)	34 (0)	Gewerbegeb. Süd	F	51 (0)	Ri. Königsbrunn	S	4 (48)	25 (8)	2 (31)	Zentrum	F	4 (48)	<ul style="list-style-type: none"> • unverändert 		
L 840		Mo-Fr	Sa	So																								
Ri. Königsbrunn	S	51 (0)	31 (0)	34 (0)																								
Gewerbegeb. Süd	F	51 (0)																										
Ri. Königsbrunn	S	4 (48)	25 (8)	2 (31)																								
Zentrum	F	4 (48)																										
<u>Strecke</u>	6,9 km	6,9 km																										

90	Nachtbus Augsburg - Inningen					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	<ul style="list-style-type: none"> Nachtbuslinie 	<ul style="list-style-type: none"> unverändert 				
<u>Linienführung</u>	<ul style="list-style-type: none"> Rudolf-Diesel-Gymnasium – Lechhausen – Königsplatz – Göggingen – Bergheim – Inningen 	unverändert				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	<ul style="list-style-type: none"> 91, 92, 93, 94, 291, 797, 798 	unverändert				
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table border="1"> <tr> <td>L 90</td> <td>Sa/So und Feiertag</td> </tr> <tr> <td>Nachts (gesamt)</td> <td>8 Fahrten</td> </tr> </table> <p>Die Nachtbuslinie fährt nicht am Karsamstag und am 1. Weihnachtsfeiertag</p>	L 90	Sa/So und Feiertag	Nachts (gesamt)	8 Fahrten	unverändert
L 90	Sa/So und Feiertag					
Nachts (gesamt)	8 Fahrten					

91	Nachtbus Steppach/Stadtbergen					
	Bestand	Zielnetz				
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Nachtbuslinie 	<ul style="list-style-type: none"> unverändert 				
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> Steppach – Kriegshaber – Königsplatz – Pfersee – Leitershofen – Stadtbergen – Deuringen – Steppach 	unverändert				
Vernetzung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> 90, 91, 92, 93, 94, 95, 395, 596, 694, 797, 798 	unverändert				
Bedienhäufigkeit	<table border="1"> <tr> <td>L 91</td> <td>Sa/So und Feiertag</td> </tr> <tr> <td>Nachts (gesamt)</td> <td>8 Fahrten</td> </tr> </table> <p>Die Nachtbuslinie fährt nicht am Karsamstag und am 1. Weihnachtsfeiertag</p>	L 91	Sa/So und Feiertag	Nachts (gesamt)	8 Fahrten	unverändert
L 91	Sa/So und Feiertag					
Nachts (gesamt)	8 Fahrten					

92	Nachtbus Neusäß - Haunstetten					
	Bestand	Zielnetz				
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Nachtbuslinie 	<ul style="list-style-type: none"> unverändert 				
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> Neusäß – Bärenkeller – Oberhausen – Königsplatz – Universitätsviertel – Haunstetten 	unverändert				
Vernetzung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> 90, 91, 93, 94, 95, 592, 596, 694, 797, 798 	unverändert				
Bedienhäufigkeit	<table border="1"> <tr> <td>L 92</td> <td>Sa/So und Feiertag</td> </tr> <tr> <td>Nachts (gesamt)</td> <td>8 Fahrten</td> </tr> </table> <p>Die Nachtbuslinie fährt nicht am Karsamstag und am 1. Weihnachtsfeiertag</p>	L 92	Sa/So und Feiertag	Nachts (gesamt)	8 Fahrten	unverändert
L 92	Sa/So und Feiertag					
Nachts (gesamt)	8 Fahrten					

93	Nachtbus Lechhausen - Hochzoll					
	Bestand	Zielnetz				
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Nachtbuslinie 	<ul style="list-style-type: none"> unverändert 				
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> Lechhausen Schlöble – Hammerschmiede – Firnhaberau – Königsplatz – Hochzoll Süd 	unverändert				
Vernetzung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> 90, 91, 92, 94, 395, 596, 694, 797, 798 	unverändert				
Bedienhäufigkeit	<table border="1"> <tr> <td>L 93</td> <td>Sa/So und Feiertag</td> </tr> <tr> <td>Nachts (Gesamt)</td> <td>9 Fahrten</td> </tr> </table> <p>Die Nachtbuslinie fährt nicht am Karsamstag und am 1. Weihnachtsfeiertag</p>	L 93	Sa/So und Feiertag	Nachts (Gesamt)	9 Fahrten	unverändert
L 93	Sa/So und Feiertag					
Nachts (Gesamt)	9 Fahrten					

94	Nachtbus Friedberg - Haunstetten					
	Bestand	Zielnetz				
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Nachtbuslinie 	<ul style="list-style-type: none"> unverändert 				
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> Friedberg – Herrenbach – Königsplatz – Haunstetten 	unverändert				
Vernetzung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> 90, 91, 92, 93, 797, 798 	unverändert				
Bedienhäufigkeit	<table border="1"> <tr> <td>L 94</td> <td>Sa/So und Feiertag</td> </tr> <tr> <td>Nachts (Gesamt)</td> <td>8 Fahrten</td> </tr> </table> <p>Die Nachtbuslinie fährt nicht am Karsamstag und am 1. Weihnachtsfeiertag</p>	L 94	Sa/So und Feiertag	Nachts (Gesamt)	8 Fahrten	unverändert
L 94	Sa/So und Feiertag					
Nachts (Gesamt)	8 Fahrten					

95	Nachtbus Augsburg Staatstheater - Augsburg Nord - Gersthofen					
	Bestand	Zielnetz				
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Nachtbuslinie 	<ul style="list-style-type: none"> unverändert 				
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> Staatstheater – Oberhausen Nord P+R – Gersthofen (– Langweid - Biberbach) 	unverändert				
Vernetzung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> 91, 92, 395, 596, 694 	unverändert				
Bedienhäufigkeit	<table border="1"> <tr> <td>L 95</td> <td>Sams- tag/Sonn- tag</td> </tr> <tr> <td>Nachts (Ge- samt)</td> <td>2 Fahrten</td> </tr> </table> <p>Die Nachtbuslinie fährt in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag, Ostermontag und 1. Mai; nicht am 1. Weihnachtsfeiertag und Silvester</p>	L 95	Sams- tag/Sonn- tag	Nachts (Ge- samt)	2 Fahrten	unverändert
L 95	Sams- tag/Sonn- tag					
Nachts (Ge- samt)	2 Fahrten					

291	Nachtbus Augsburg - Derching							
	Bestand	Zielnetz						
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Nachtbuslinie 	<ul style="list-style-type: none"> unverändert 						
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> Augsburg, Schleiermacherstraße - Stätzing - Wulfertshausen - Haberskirch - Derching 	unverändert						
Vernetzung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> 90 	unverändert						
Bedienhäufigkeit	<table border="1" data-bbox="256 721 528 943"> <tr> <td></td> <td>Sams- tag/Sonn- tag</td> </tr> <tr> <td>L 291</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nachts (Ge- samt)</td> <td>6 Fahrten</td> </tr> </table> <p>In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und Neujahr; nicht Karsamstag, Weihnachtsfeiertage, in der Nacht von 2. Weihnachtsfeiertag auf den 27.12. und nicht am 02.01.</p>		Sams- tag/Sonn- tag	L 291		Nachts (Ge- samt)	6 Fahrten	unverändert
	Sams- tag/Sonn- tag							
L 291								
Nachts (Ge- samt)	6 Fahrten							
Strecke	14,4 km	14,4 km						

395	Nachtbus Augsburg - Muhlhausen - Oberach - Rehling - Aindling							
	Bestand	Zielnetz						
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Nachtbuslinie 	<ul style="list-style-type: none"> unverändert 						
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> Augsburg, Hauptbahnhof - Muhlhausen - Af- fing - Rehling - Aindling 	unverändert						
Vernetzung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> 91, 92, 93, 95, 596, 694, 797, 798 	unverändert						
Bedienhäufigkeit	<table border="1" data-bbox="256 719 528 943"> <tr> <td></td> <td>Sams- tag/Sonn- tag</td> </tr> <tr> <td>L 395</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Nachts (Ge- samt)</td> <td>6 Fahrten</td> </tr> </table> <p>In den Nächten von Freitag auf Samstag und Sams- tag auf Sonntag und Neujahr; nicht Karsamstag, Weihnachtsfeiertage, in der Nacht von 2. Weih- nachtsfeiertag auf den 27.12. und nicht am 02.01.</p>		Sams- tag/Sonn- tag	L 395		Nachts (Ge- samt)	6 Fahrten	unverändert
	Sams- tag/Sonn- tag							
L 395								
Nachts (Ge- samt)	6 Fahrten							
Strecke	32,2 km	32,2 km						

592	Nachtbus Neusäß - Bonstetten - Welden					
	Bestand	Zielnetz				
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Nachtbuslinie 	<ul style="list-style-type: none"> unverändert 				
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> Neusäß – Aystetten – Adelsried – Bonstetten – Welden 	unverändert				
Vernetzung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> 92 	unverändert				
Bedienhäufigkeit	<table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">L 592</td> <td style="background-color: #cccccc;">Sams- tag/Sonn- tag</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">Nachts (Ge- samt)</td> <td>4 Fahrten</td> </tr> </table> <p style="margin-left: 20px;">In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und Neujahr; nicht am 1. Weihnachtstagsfeiertag und Karsamstag</p>		L 592	Sams- tag/Sonn- tag	Nachts (Ge- samt)	4 Fahrten
L 592	Sams- tag/Sonn- tag					
Nachts (Ge- samt)	4 Fahrten					
Strecke	18,8 km	18,8 km				

596	Nachtbus Zusmarshausen					
	Bestand	Zielnetz				
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Nachtbuslinie 	<ul style="list-style-type: none"> unverändert 				
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> Augsburg – Diedorf – Agawang – Horgau - Zusmarshausen – Dinkelscherben 	unverändert				
Vernetzung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> 92, 93, 95, 395, 694, 797, 798 	unverändert				
Bedienhäufigkeit	<table border="1"> <tr> <td>L 596</td> <td>Sams- tag/Sonn- tag</td> </tr> <tr> <td>Nachts (Ge- samt)</td> <td>2 Fahrten</td> </tr> </table> <p>In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und Neujahr; nicht am 1. Weihnachtsfeiertag und Karsamstag</p>	L 596	Sams- tag/Sonn- tag	Nachts (Ge- samt)	2 Fahrten	unverändert
L 596	Sams- tag/Sonn- tag					
Nachts (Ge- samt)	2 Fahrten					
Strecke	49,0 km	49,0 km				

694	Nachtbus Augsburg - Langenneufnach					
	Bestand	Zielnetz				
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Nachtbuslinie 	<ul style="list-style-type: none"> unverändert 				
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> Augsburg - Anhausen - Gessertshausen - Ustersbach - Fischach - Langenneufnach 	unverändert				
Vernetzung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> 91, 92, 93, 95, 395, 596, 797, 798 	unverändert				
Bedienhäufigkeit	<table border="1"> <tr> <td>L 694</td> <td>Sams- tag/Sonn- tag</td> </tr> <tr> <td>Nachts (Ge- samt)</td> <td>6 Fahrten</td> </tr> </table> <p>In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und Neujahr; nicht Karsamstag, Weihnachtsfeiertage, in der Nacht von 2. Weihnachtsfeiertag auf den 27.12. und nicht am 02.01.</p>	L 694	Sams- tag/Sonn- tag	Nachts (Ge- samt)	6 Fahrten	unverändert
L 694	Sams- tag/Sonn- tag					
Nachts (Ge- samt)	6 Fahrten					
Strecke	48,8 km	48,8 km				

797	Nachtbus Göggingen - Untermeitingen					
	Bestand	Zielnetz				
Funktion	• Nachtbuslinie	• unverändert				
Linienführung	• Augsburg – Göggingen- Bobingen – Wehringen – Großaitingen – Schwabmünchen – Untermeitingen	unverändert				
Vernetzung mit anderen Linien	• 90, 91, 92, 93, 94, 395, 596, 694, 798	unverändert				
Bedienhäufigkeit	<table border="1"> <tr> <td>L 797</td> <td>Sams- tag/Sonn- tag</td> </tr> <tr> <td>Nachts (Ge- samt)</td> <td>6 Fahrten</td> </tr> </table> <p>In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und Neujahr; nicht Karsamstag, Weihnachtsfeiertage, in der Nacht von 2. Weihnachtsfeiertag auf den 27.12. und nicht am 02.01.</p>	L 797	Sams- tag/Sonn- tag	Nachts (Ge- samt)	6 Fahrten	unverändert
L 797	Sams- tag/Sonn- tag					
Nachts (Ge- samt)	6 Fahrten					
Strecke	34,5 km	34,5 km				

798	Nachtbus Augsburg - Königsbrunn					
	Bestand	Zielnetz				
Funktion	<ul style="list-style-type: none"> Nachtbuslinie 	<ul style="list-style-type: none"> unverändert 				
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> Augsburg - Haunstetten Nord - Königsbrunn Eichenplatz 	unverändert				
Vernetzung mit anderen Linien	<ul style="list-style-type: none"> 90, 91, 92, 93, 94, 395, 596, 694, 797 	unverändert				
Bedienhäufigkeit	<table border="1"> <tr> <td>L 798</td> <td>Samstag/Sonntag</td> </tr> <tr> <td>Nachts (Gesamt)</td> <td>6 Fahrten</td> </tr> </table> <p>In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und Neujahr; nicht Karsamstag, Weihnachtsfeiertage, in der Nacht von 2. Weihnachtsfeiertag auf den 27.12. und nicht am 02.01.</p>	L 798	Samstag/Sonntag	Nachts (Gesamt)	6 Fahrten	unverändert
L 798	Samstag/Sonntag					
Nachts (Gesamt)	6 Fahrten					
Strecke	14,7 km	14,7 km				

Anlage 13: Auflistung der Haltesteige nach Stufen der Barrierefreiheit

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 1			
Affing	Aichach-Friedberg	Affing, Kohlstattweg	A - Richtung Gebenhofen
Affing	Aichach-Friedberg	Affing, Süd	A - Richtung Pöttmes
Affing	Aichach-Friedberg	Affing, Süd	E - Richtung Augsburg
Aichach	Aichach-Friedberg	Unterwittelsbach, Ulrichstr	A - Ri Kühbach
Aichach	Aichach-Friedberg	Unterwittelsbach, Ulrichstr	E - Ri Aichach
Affing	Aichach-Friedberg	Affing, Kirchplatz	A - Richtung Pöttmes
Affing	Aichach-Friedberg	Affing, Kirchplatz	B - Richtung Augsburg
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Bahnhof	A - Bus A
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Bahnhof	B - Bus B
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Bahnhof	A - Bus A
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Bahnhof	B - Bus B
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Bahnhof	C - Bus C
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Seniorenzentrum	A - Richtung Aystetten
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Seniorenzentrum	B - Richtung Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Festplatz	A - Richtung Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Festplatz	E - Richtung Augsburg Nord
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Bekenntniskirche	A - Ri Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Bekenntniskirche	E - Ri Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Schmutterpark	a - ausw Ri Aystetten
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Schmutterpark	e - einw. 500,501 Ri Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Gerfriedswelle	A - Ri Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Gerfriedswelle	E - Ri Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Am Eichenwald	a - Ri Aystetten
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Am Eichenwald	b - Ri Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Mozartschule	A - Richtung Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Mozartschule	E - Richtung Augsburg Nord

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Berliner Platz	A - Ri Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Berliner Platz	E - Ri Augsburg
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Süd	A - Steig A - Ri Schwabmünchen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, St. Emmeram	A - Richtung Langweid
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Siedlung	A - Ri Gablingen
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Siedlung	E - Ri Gersthofen
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Zentrum	H - Steig H
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Zentrum	I - Steig I
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Zentrum	K - Steig K
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Zentrum	A - Steig A
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Zentrum	B - Steig B
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Zentrum	C - Steig C
Klosterlechfeld	Augsburg (Land)	Klosterlechfeld, Bahnhof	e - Bus Ri No
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Altes Rath.	B - Steig Ri Festplatz
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Altes Rath.	Nord - Steig Nord - Richtung Augsburg
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Altes Rath.	Sued - Steig Süd - von Süden Ri Schwabm Bf
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Altes Rath.	West - Steig West - Richtung Hiltenfingen
Neusäß	Augsburg (Land)	Ottmarshausen/Schwab, Schmitterbrücke	a - Ri Neusäß
Neusäß	Augsburg (Land)	Ottmarshausen/Schwab, Schmitterbrücke	b - Ri Aystetten

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 2			
Aichach	Aichach-Friedberg	Klingen (b Aichach), Büchel	A - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Klingen (b Aichach), Büchel	E - Ri Dasing/Adelzhausen
Todtenweis	Aichach-Friedberg	Sand (Gde Todtenweis), Sand	A - Richtung Aindling
Todtenweis	Aichach-Friedberg	Sand (Gde Todtenweis), Sand	E - Richtung Augsburg
Affing	Aichach-Friedberg	Bergen (Affing), Bergen	F - Richtung Friedberg
Affing	Aichach-Friedberg	Bergen (Affing), Bergen	G - Richtung Mühlhausen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Affing	Aichach-Friedberg	Mühlhausen (Affing), Gewerbegebiet	A - Richtung Pöttmes
Affing	Aichach-Friedberg	Mühlhausen (Affing), Gewerbegebiet	E - Richtung Augsburg
Rehling	Aichach-Friedberg	Unterach (Rehling), Unterach	A - Richtung Aindling
Rehling	Aichach-Friedberg	Unterach (Rehling), Unterach	E - Richtung Augsburg
Affing	Aichach-Friedberg	Affing, Iglbach	A - alle Richtungen
Rehling	Aichach-Friedberg	Sägmühle (Rehling), Sägmühl/Schloss Scherneck	A - Richtung Aindling
Rehling	Aichach-Friedberg	Sägmühle (Rehling), Sägmühl/Schloss Scherneck	E - Richtung Augsburg
Rehling	Aichach-Friedberg	Oberach (Schwab), Oberach	D - Südl. Kreisel -Nur Ausstieg-
Aindling	Aichach-Friedberg	Aindling, Moosbräu	A - Richtung Aichach
Aindling	Aichach-Friedberg	Aindling, Moosbräu	E - Richtung Augsburg
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Pöttmes, Sparkasse	A - Ri Pöttmes Sportplatz
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Pöttmes, Sparkasse	E - Ri Immendorf / Inchenhofen
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Landratsamt	a - Ri Klingen
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Landratsamt	e - Ri Aichach Zentrum
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Bahnhof	A - Bus A
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Bahnhof	B - Bus B
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Bahnhof	C - Bus C
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Waage	A - Ri Wertingen
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Waage	E - Ri Gersthofen
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Titania	b - Ri Aystetten
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Gessertshausen, Oberschönenfelder Straße	a - Richtung Fischach
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Raiffeisenbank	A - Steig A - Ri Bobingen Bf
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Raiffeisenbank	B - Steig B - Ri Augsburg
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Bahnhof	A - Bus A
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Schloßpark	A - Ri Meitingen Bahnhof

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Stettenhofen, Stettenhofen	A - Richtung Langweid
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Stettenhofen, Stettenhofen	E - Richtung Augsburg
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Krankenhaus	A - Ri Schwabmünchen Bahnhof
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Krankenhaus	B - Ri Hiltenfingen / Schwabegg
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Augsburg West P+R	A - Bus auswärts 600 ff
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Augsburg West P+R	F - Bus stadteinwärts
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, B 2	A - Richtung Langweid
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, B 2	E - Richtung Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 3			
Friedberg	Aichach-Friedberg	Hügelshart, Hügelshart	A - Ri Freienried
Friedberg	Aichach-Friedberg	Hügelshart, Hügelshart	E - Ri Friedberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Hügelshart, Sägewerk	A - Ri Freienried
Friedberg	Aichach-Friedberg	Hügelshart, Sägewerk	E - Ri Friedberg
Affing	Aichach-Friedberg	Gebenhofen, Gebenhofen	A - Richtung Anwalting
Affing	Aichach-Friedberg	Gebenhofen, Gebenhofen	E - Richtung Augsburg
Todtenweis	Aichach-Friedberg	Todtenweis, Gasthaus Golling	A - Richtung Aindling
Todtenweis	Aichach-Friedberg	Todtenweis, Gasthaus Golling	E - Richtung Augsburg
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Adelzhausen, Dollinger	E - Ri Dasing
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Adelzhausen, Treffler	A - Ri Schloßberg
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Adelzhausen, Treffler	E - Ri Dasing
Obergriesbach	Aichach-Friedberg	Obergriesbach/Schwab, Bahnhof	1 - Bus 1
Obergriesbach	Aichach-Friedberg	Obergriesbach/Schwab, Bahnhof	2 - Bus 2
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Eurasburg b Friedbg., Firma Losinger	a - Ri Freienried
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Eurasburg b Friedbg., Firma Losinger	Nord - Ri Friedberg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Bahnhof	1 - Bus 1
Affing	Aichach-Friedberg	Bergen (Affing), Bergen	A - Richtung Pöttmes
Affing	Aichach-Friedberg	Bergen (Affing), Bergen	E - Richtung Augsburg
Affing	Aichach-Friedberg	Bergen (Affing), Bergen	S - Schule
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Eurasburg, Post	a - Ri Freienried
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Eurasburg, Post	e - Ri Friedberg
Todtenweis	Aichach-Friedberg	Todtenweis, Siedlung	A - Richtung Aindling
Todtenweis	Aichach-Friedberg	Todtenweis, Siedlung	E - Richtung Augsburg
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Eurasburg b Friedbg., Firma Hartmann	a - Ri Freienried
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Eurasburg b Friedbg., Firma Hartmann	Nord - Ri Friedberg
Affing	Aichach-Friedberg	Mühlhausen (Affing), Sparkasse	A - Richtung Aindling
Affing	Aichach-Friedberg	Mühlhausen (Affing), Sparkasse	E - Richtung Augsburg
Affing	Aichach-Friedberg	Mühlhausen (Affing), Mühlhausen	A - Richtung Pöttmes
Affing	Aichach-Friedberg	Mühlhausen (Affing), Mühlhausen	E - Richtung Augsburg
Ried	Aichach-Friedberg	Ried b. Mering, Ort	A - Steig A - Ri Mering/Mitteltetten
Affing	Aichach-Friedberg	Affing, Kohlstattweg	E - Richtung Augsburg
Affing	Aichach-Friedberg	Affing, Kirchplatz	C - Richtung Aichach
Affing	Aichach-Friedberg	Affing, Kirchplatz	D - Richtung Affing
Friedberg	Aichach-Friedberg	Ottmaring, Herrenberg	a - Ri Bachern / Hügelshart
Friedberg	Aichach-Friedberg	Ottmaring, Herrenberg	e - Ri Friedberg
Rehling	Aichach-Friedberg	Oberach (Schwab), Oberach	A - Nördl. Kreisel Ri. Aindling
Rehling	Aichach-Friedberg	Oberach (Schwab), Oberach	B - Nördl. Kreisel Ri. Augsburg
Rehling	Aichach-Friedberg	Oberach (Schwab), Oberach	C - Westl. Kreisel -Nur Ausstieg-
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Inchenhofen, Marktplatz	a - Ri Aichach
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rederzhausen, Hachingerring	a - Ri Ottmaring

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rederzhausen, Hachingerring	e - Ri Friedberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Münchnerstraße	A - Steig A - Ri Ried
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Post	e - Steig e Ri Bf Friedberg
Aindling	Aichach-Friedberg	Aindling, Marktplatz	A - Wende
Aindling	Aichach-Friedberg	Aindling, Marktplatz	B - Rathaus
Kühbach	Aichach-Friedberg	Kühbach (Kr Aichach), Markt- platz	A - alle Richtungen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rederzhausen, Pallottiweg	e - Ri Friedberg
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Pöttmes, Post	A - Ri Pöttmes Sparkasse
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Pöttmes, Post	E - Ri Handzell / Immendorf
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Schrobenhausener Str.	E - Ri Aichach Bahnhof
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Sparkasse	A - Steig A Ri Aichach Stadt- mitte
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Sparkasse	E - Steig E Ri Oberbernbach/Bf Aichach
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Abzw. Bahnhof	a - Ri Aichach
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Abzw. Bahnhof	e - Ri Friedberg
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Bäckerei Zametzer	A - Ri Kühbach
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Bäckerei Zametzer	E - Ri Aichach Bahnhof
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberbernbach, Ort	a - Ri Walchshofen
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberbernbach, Ort	e - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Firma Zorn	a - Ri Klingen
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Firma Zorn	e - Ri Aichach Zentrum
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberbernbach, Ziegeleistraße	E - Ri Motzenhofen / Inchen- ofen
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Bahnhof	D - Bus D
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Bahnhof	E - Bus E
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Bahnhof	A - Bus A
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Bahnhof	B - Bus B

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Bahnhof	C - Bus C
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Bahnhof	D - Bus D
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Bahnhof	E - Bus E
Langenneufnach	Augsburg (Land)	Langenneufnach, Süd	a - Richtung Mittelneufnach
Langenneufnach	Augsburg (Land)	Langenneufnach, Süd	b - Richtung Gessertshausen
Neusäß	Augsburg (Land)	Vogelsang (b Augsbg), Vogel-sang	a - Ri Biburg/Zusmarshausen
Neusäß	Augsburg (Land)	Vogelsang (b Augsbg), Vogel-sang	b - Ri Diedorf/Krumbach
Neusäß	Augsburg (Land)	Vogelsang (b Augsbg), Vogel-sang	e - Ri AugsburgGasthofbf
Gesserts-hausen	Augsburg (Land)	Margertshausen, Bahnhof	a - Richtung Fischach
Gesserts-hausen	Augsburg (Land)	Margertshausen, Bahnhof	b - Richtung Gessertshausen
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Ortsmitte	a - Richtung Gessertshausen
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Ortsmitte	b - Richtung Augsburg
Bonstetten	Augsburg (Land)	Bonstetten (Schwab), Steinhalde	a - Richtung Welden
Bonstetten	Augsburg (Land)	Bonstetten (Schwab), Steinhalde	b - Richtung Augsburg
Diedorf	Augsburg (Land)	Biburg b Augsburg, Karl-Hübsch-Haus	a - Richtung Augsburg
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Am Sportplatz	A - Ri Langweid Waage
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Am Sportplatz	E - Ri Gersthofen
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Süd	a - Ri Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Süd	b - Ri Aystetten
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Titania	a - Ri Augsburg
Diedorf	Augsburg (Land)	Biburg b Augsburg, Post	a - Richtung Zusmarshausen
Diedorf	Augsburg (Land)	Biburg b Augsburg, Post	b - Richtung Augsburg
Langenneufnach	Augsburg (Land)	Langenneufnach, Post	a - Richtung Mittelneufnach
Langenneufnach	Augsburg (Land)	Langenneufnach, Post	b - Richtung Gessertshausen
Gesserts-hausen	Augsburg (Land)	Dietkirch, Dietkirch	a - Richtung Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Gesserts- hausen	Augsburg (Land)	Dietkirch, Dietkirch	b - Richtung Münster
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Städt. Friedhof	A - Ri Haunstetten
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Städt. Friedhof	B - Ri Königsbrunn Zentrum
Bonstetten	Augsburg (Land)	Bonstetten (Schwab), Fern- sehturm	a - Richtung Welden
Bonstetten	Augsburg (Land)	Bonstetten (Schwab), Fern- sehturm	b - Richtung Augsburg
Horgau	Augsburg (Land)	Horgau, Ost	a - Richtung Zusmarshausen
Horgau	Augsburg (Land)	Horgau, Ost	b - Richtung Augsburg
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Venusberg	A - Steig A - Ri Bobingen Bf und Augsburg
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Venusberg	B - Steig B - Ri Schwabmünchen und Straßberg
AltenMün- ster	Augsburg (Land)	Altenmünster/Schwab, Mitte (A)	A - Ri Zusmarshausen
AltenMün- ster	Augsburg (Land)	Altenmünster/Schwab, Mitte (A)	B - Ri Wertingen
Bonstetten	Augsburg (Land)	Bonstetten (Schwab), Kirche	a - Richtung Welden
Bonstetten	Augsburg (Land)	Bonstetten (Schwab), Kirche	b - Richtung Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Emmauskirche	a - Richtung Aystetten
Gesserts- hausen	Augsburg (Land)	Gessertshausen, Oberschö- nenfelder Straße	b - Richtung Gessertshausen Bahnhof
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Bahnhof	b - Bus b
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Bahnhof	a - alle Richtungen
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Bahnhof	S - Schulverkehr
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Markt- platz	A - Ri Wertingen/Meitingen
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Markt- platz	E - Ri Langweid
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Gutenbergstraße	a - Ri Aystetten
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Gutenbergstraße	e - Ri Augsburg
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Raiffei- senstraße	A - alle Richtungen
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Breite Steige	A - Steig A - Ri Schwabmünchen
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Breite Steige	B - Steig B - Ri Bobingen Bf und Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Gessertshausen, Hauptstr	a - Richtung Ustersbach
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Gessertshausen, Hauptstr	b - Richtung Augsburg
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Bahnhofstraße	A - Steig A - Ri Schwabmünchen und Straßberg
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Bahnhofstraße	B - Steig B - Ri Bobingen Bf und Augsburg
Horgau	Augsburg (Land)	Horgau, Gewerbegebiet	a - Richtung Zusmarshausen
Horgau	Augsburg (Land)	Horgau, Gewerbegebiet	b - Richtung Augsburg
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Sägewerk	A - Steig A - Ri Bobingen und Augsburg
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Sägewerk	B - Steig B - Ri Schwabmünchen Bf
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Marktplatz	A - Ri Gabelbach/Dinkelscherben
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Marktplatz	B - Ri Wertingen
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Neufnachstraße	a - Richtung Langenneufnach
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Neufnachstraße	b - Richtung Gessertshausen
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Hotel Schempp	A - Steig A - Ri Bobingen Bf
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Hotel Schempp	B - Steig B - Ri Augsburg
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Rathaus	A - Steig A - Ri Bobingen Bf
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Rathaus	B - Steig B - Ri Augsburg
Horgau	Augsburg (Land)	Horgau, Gasthaus Platzer	a - Richtung Zusmarshausen
Horgau	Augsburg (Land)	Horgau, Gasthaus Platzer	b - Richtung Augsburg
Aystetten	Augsburg (Land)	Aystetten, Ost	A - Richtung Emersacker
Aystetten	Augsburg (Land)	Aystetten, Ost	B - Richtung Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Hammel (Neusäß), Mitte	a - Ri Aystetten
Neusäß	Augsburg (Land)	Hammel (Neusäß), Mitte	b - Ri Neusäß
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Schmutterpark	b - ausw. 512 Ri Gersthofen
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Schmutterpark	f - einw. 510 Ri Neusäß Schulzentrum
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Stettenhofen, Süd	A - Richtung Langweid

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Stettenhofen, Süd	E - Richtung Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Kirchplatz	A - Ri Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Kirchplatz	E - Ri Augsburg
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Nord	A - Steig A - Ri Bobingen Bf
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Nord	B - Steig B - Ri Augsburg
Adelsried	Augsburg (Land)	Adelsried (Kr Augsb), Bonstetter Straße	A - Richtung Bonstetten
Adelsried	Augsburg (Land)	Adelsried (Kr Augsb), Bonstetter Straße	B - Richtung Augsburg
Adelsried	Augsburg (Land)	Adelsried (Kr Augsb), Süd	A - Richtung Emersacker
Adelsried	Augsburg (Land)	Adelsried (Kr Augsb), Süd	B - Richtung Augsburg
Aystetten	Augsburg (Land)	Aystetten, West	A - Wende
Aystetten	Augsburg (Land)	Aystetten, West	B - Ri Welden
Aystetten	Augsburg (Land)	Aystetten, West	C - Ri Augsb.
Meitingen	Augsburg (Land)	Erlingen, Raiffeisenbank	A - Ri Meitingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Erlingen, Raiffeisenbank	E - Ri Biberbach
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Dinkelscherben, Bahnhof	a - a
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Nord	A - Steig A - Ri Bobingen und Augsburg
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Nord	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Meitingen	Augsburg (Land)	Erlingen, Gasthaus Reiner	A - Ri Meitingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Erlingen, Gasthaus Reiner	E - Ri Herbertshofen
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Post	A - Ri Dinkelscherben
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Post	B - Ri Horgau
Meitingen	Augsburg (Land)	Erlingen, Nord	A - Ri Meitingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Erlingen, Nord	E - Ri Herbertshofen
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Gasthaus Neue Post	E - Ri Herbertshofen
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Mittelschule	A - Ri Meitingen Bahnhof

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Mittelschule	E - Ri Herbertshofen
Nordendorf	Augsburg (Land)	Nordendorf, Bahnhof	
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Mitte	a - Ri Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Mitte	b - Ri Aystetten
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Bahnhof	A - Bus 1
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Bahnhof	B - Bus 2
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Gartenstraße	a - Richtung Langenneufnach
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Gartenstraße	b - Richtung Gessertshausen
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Gessertshausen, Bahnhof	1 - Bus 1
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Stettenhofen, Stettenhofen	B - Gablinger Str. Richtung Gablingen
Wehringen	Augsburg (Land)	Wehringen, Süd	A - Steig A - Ri Schwabmünchen B - Steig B - Ri Bobingen und Augsburg
Wehringen	Augsburg (Land)	Wehringen, Süd	
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Färbersstraße	A - Ri Langweid Waage
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Färbersstraße	E - Ri Gersthofen
Wehringen	Augsburg (Land)	Wehringen, Rathaus	A - Steig A - Ri Schwabmünchen B - Steig B - Ri Bobingen und Augsburg
Wehringen	Augsburg (Land)	Wehringen, Rathaus	
Neusäß	Augsburg (Land)	Hammel (Neusäß), Mühlbachstraße	b - Ri Aystetten
Neusäß	Augsburg (Land)	Hammel (Neusäß), Mühlbachstraße	a - Ri Neusäß
Diedorf	Augsburg (Land)	Lettenbach, B 300	a - Ri Diedorf
Diedorf	Augsburg (Land)	Lettenbach, B 300	b - Ri Vogelsang
Welden	Augsburg (Land)	Welden (Schwab), Bahnhof	A - Ri Augsburg
Welden	Augsburg (Land)	Welden (Schwab), Bahnhof	B - Ri Wertingen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Strasser	A - Richtung Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Strasser	E - Richtung Oberhausen Nord P+R
Aystetten	Augsburg (Land)	Aystetten, Mitte	A - Richtung Emersacker

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Aystetten	Augsburg (Land)	Aystetten, Mitte	B - Richtung Augsburg
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Foret	A - Ri Langweid Waage
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Foret	E - Ri Gersthofen
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Markt- platz (A)	a - Richtung Langenneufnach
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Markt- platz (A)	b - Richtung Gessertshausen
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Markt- platz (B)	a - Richtung Mickhausen
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Markt- platz (B)	b - Richtung Gessertshausen
Welden	Augsburg (Land)	Welden (Schwab), Burckhart- straße	a - Richtung Reutern
Welden	Augsburg (Land)	Welden (Schwab), Burckhart- straße	b - Richtung Augsburg/Wertin- gen
Meitingen	Augsburg (Land)	Herbertshofen (Lech), Schlos- serei Streit	A - Ri Meitingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Herbertshofen (Lech), Schlos- serei Streit	E - Ri Langweid/Gersthofen
Großaitin- gen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Süd	B - Steig B - Ri Bobingen und Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, St. Emmeram	E - Richtung Oberhausen Nord P+R
Graben	Augsburg (Land)	Lagerlechfeld (nördl), Bahn- hof Lagerlechfeld	4 - Bus 2
Graben	Augsburg (Land)	Lagerlechfeld (nördl), Bahn- hof Lagerlechfeld	3 - Bus 1
Schwab- münchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Strickerweg	A - Steig B Ri Wertachau
Schwab- münchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Strickerweg	B - Steig B Ri SMü Bahnhof
Neusäß	Augsburg (Land)	Ottmarshausen/Schwab, Mühlbachstraße	a - Ri Neusäß
Neusäß	Augsburg (Land)	Ottmarshausen/Schwab, Mühlbachstraße	b - Ri Aystetten
Großaitin- gen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Unterer Wirt	A - Steig A - Ri Schwabmünchen
Großaitin- gen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Unterer Wirt	B - Steig B - Ri Bobingen und Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Bahnhof	2 - Bus 2
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Bahnhof	1 - Bus 1
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Bahnhof	3 - Bus 3
Meitingen	Augsburg (Land)	Herbertshofen (Lech), Ab- zweigung Bahnhof	A - Ri Meitingen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Meitingen	Augsburg (Land)	Herbertshofen (Lech), Abzweigung Bahnhof	E - Ri Langweid/Gersthofen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsburg.), West	a - Ri Deuringen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsburg.), West	e - Ri Augsburg West P+R
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Mindelheimer Str.	A - Steig A - Ri Hiltenfingen + Schwabegg
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Mindelheimer Str.	B - Steig B - Ri Schwabmünchen Bf
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Landwirtschaftsschule	A - Steig A - Ri Langerringen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Landwirtschaftsschule	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsburg.), Nord	a - Ri Deuringen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsburg.), Nord	e - Ri Augsburg West P+R
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsburg.), Am Katharinenberg	a - Ri Deuringen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsburg.), Am Katharinenberg	e - Ri Augsburg West P+R
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Bahnhof	1 - Bus 1
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Bahnhof	2 - Bus 2
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Bahnhof	3 - Bus 3
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Mitte	A - Steig A - Ri Bobingen und Augsburg
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Mitte	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Klosterlechfeld	Augsburg (Land)	Klosterlechfeld, Bahnhof	a - Bus Ri S ²
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsburg.), Mitte	a - Ri Deuringen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsburg.), Mitte	e - Ri Augsburg West P+R
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Bahnhof	1 - Bus 1
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Bahnhof	2 - Bus 2
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsburg.), Ost	a - Ri Deuringen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsburg.), Ost	e - Ri Augsburg West P+R
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Augsburg West P+R	B - Bus auswärts 506 ff
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Ulmer Landstraße	A - Virchowstr. Ri Klinikum

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Ulmer Landstraße	B - Ri Steppach/Stadtbergen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Ulmer Landstraße	C - Ri Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Bahnhof	1 - Bus 1
AltenMünster	Augsburg (Land)	Altenmünster/Schwab, Mitte (B)	A - Ri Zusmarshausen/Welden
AltenMünster	Augsburg (Land)	Altenmünster/Schwab, Mitte (B)	B - Ri Wertingen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 4			
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Brackenhof Lindl	A - Ri Laimering
Aichach	Aichach-Friedberg	Unterrittelsbach, Rasthaus	A - Ri Kühbach
Aichach	Aichach-Friedberg	Unterrittelsbach, Rasthaus	E - Ri Aichach
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rinnenthal, Rinnenthal	a - Ri Freienried
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rinnenthal, Rinnenthal	e - Ri Friedberg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Römertor	A - Ri Gersthofen Zentrum
Horgau	Augsburg (Land)	Auerbach (Kr Augsburg), Mitte	a - Ri Zusmarshausen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Ziegeleistraße	A - Richtung Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Ziegeleistraße	E - Richtung Augsburg Nord
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Friedensdorf	A - Ri Zusmarshausen
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Friedensdorf	B - Ri Altenmünster

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 5			
Aichach	Aichach-Friedberg	Klingen (b Aichach), Bürgerhaus	A - Ri Sielenbach / Xyger
Aichach	Aichach-Friedberg	Klingen (b Aichach), Bürgerhaus	E - Ri Aichach
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Osram	A - Steig A - Ri Schwabmünchen Bf
AltenMünster	Augsburg (Land)	Hennhofen, Süd	A - Ri Altenmünster
AltenMünster	Augsburg (Land)	Hennhofen, Süd	B - Ri Wertingen

Walkertshofen	Augsburg (Land)	Walkertshofen (Kr A), Raiffeisenbank	b - Richtung Langenneufnach
---------------	-----------------	--------------------------------------	-----------------------------

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 6			
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Engelschalkstraße	A - Steig A - Ri Ried
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Engelschalkstraße	E - Steig E - Ri Friedberg Bahnhof
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Rehrosbach, Rehrosbach	a - Ri Freienried
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Rehrosbach, Rehrosbach	e - Ri Friedberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Bachern (Friedberg), Kissinger Straße	a - Ri Ried
Friedberg	Aichach-Friedberg	Bachern (Friedberg), Kissinger Straße	e - Ri Ottmaring / Rohrbach
Friedberg	Aichach-Friedberg	Bachern (Friedberg), Oberer Wirt	a - Ri Ried
Friedberg	Aichach-Friedberg	Bachern (Friedberg), Oberer Wirt	e - Ri Ottmaring / Rohrbach
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Schiltberg, Post	A - alle Richtungen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rinntenthal, Schule	e - Ri Friedberg
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Breitenbronn b Augsb, Breitenbronn	A - Ri Krumbach
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Breitenbronn b Augsb, Breitenbronn	B - Ri Augsburg
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Ried, Ried Gde Dinkelsch.	A - Ri Augsburg
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Ried, Ried Gde Dinkelsch.	B - Ri Krumbach
Kutzenhausen	Augsburg (Land)	Maingründel, B 300	b - Richtung Augsburg
Kutzenhausen	Augsburg (Land)	Maingründel, B 300	a - Richtung Krumbach
Ustersbach	Augsburg (Land)	Ustersbach, Brauerei	A - Ri Krumbach
Ustersbach	Augsburg (Land)	Ustersbach, Brauerei	B - Ri Augsburg
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Gewerbegebiet	a - Ri Gessertshausen
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Gewerbegebiet	b - Ri Vogelsang
Ustersbach	Augsburg (Land)	Ustersbach, Ost	a - Richtung Ustersbach Brauerei
Ustersbach	Augsburg (Land)	Ustersbach, Ost	b - Richtung Augsburg
Adelsried	Augsburg (Land)	Kruichen, Kruichen	a - Richtung Welden

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Adelsried	Augsburg (Land)	Kruichen, Kruichen	b - Richtung Augsburg
Scherstetten	Augsburg (Land)	Scherstetten, Haus Nr. 38	A - Steig A - Ri Mittelneufnach+Forsthofen
Scherstetten	Augsburg (Land)	Scherstetten, Haus Nr. 38	B - Steig B - Ri Scherstetten Gasthof Schreiegg
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Wollbach, Ort	A - Ri Zusmarshausen
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Wollbach, Ort	B - Ri Altenmünster
Scherstetten	Augsburg (Land)	Scherstetten, Kirche	A - Steig A - Ri Mittelneufnach
Scherstetten	Augsburg (Land)	Scherstetten, Kirche	B - Steig B - Ri Erkhausen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabegg, Berg	A - Ri Münster
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabegg, Berg	B - Ri Schwabmünchen
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Cran-zahler Str.	A - Steig A Ri Königsbrunn Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Cran-zahler Str.	E - Steig E - Ri Mering
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Osram	B - Steig B - Ri Bobingen und Augsburg
Diedorf	Augsburg (Land)	Kreppen (Schwab), Kreppen	c - Richtung Schlipshheim/Neusäß
Diedorf	Augsburg (Land)	Kreppen (Schwab), Kreppen	a - Richtung Biburg
Welden	Augsburg (Land)	Reutern, Ortseingang	A - Ri Reutern Kirche
Welden	Augsburg (Land)	Reutern, Ortseingang	B - Ri Welden
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Wollbach, Gewerbegebiet	A - Ri Zusmarshausen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Mittelstetten SMü, Staatsstraße	A - Steig A - Ri Schwabmünchen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Mittelstetten SMü, Staatsstraße	B - Steig B - Ri Bobingen und Augsburg
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Furtmühle	A - Ri Meitingen
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Furtmühle	E - Ri Biberbach
Langenneufnach	Augsburg (Land)	Langenneufnach, Nord	a - Richtung Mittelneufnach
Langenneufnach	Augsburg (Land)	Langenneufnach, Nord	b - Richtung Gessertshausen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabegg, Freiweg	A - Ri Schwabmünchen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabegg, Freiweg	B - Ri Münster

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabegg, Kirche	A - Ri Schwabmünchen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabegg, Kirche	B - Ri Münster
Mittelneufnach	Augsburg (Land)	Mittelneufnach, Abzw. Bahnhof	A - Steig A - Ri Schwabmünchen
Mittelneufnach	Augsburg (Land)	Mittelneufnach, Ortsmitte	a - Richtung Markt Wald
Mittelneufnach	Augsburg (Land)	Mittelneufnach, Ortsmitte	b - Richtung Langenneufnach
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Rothsee	a - Richtung Zusmarshausen Post/Marktplatz
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Rothsee	b - Richtung Augsburg
Horgau	Augsburg (Land)	Auerbach (Kr Augsburg), Mitte	b - Ri Augsburg
Horgau	Augsburg (Land)	Auerbach (Kr Augsburg), Mitte	c - Ri Streitheim
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Margertshausen, Ortsmitte	a - Richtung Fischach
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Margertshausen, Ortsmitte	b - Richtung Gessertshausen
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Augsburgerstraße	A - Richtung Langweid
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Augsburgerstraße	E - Richtung Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Ziegeleistraße	Z - Ziegeleistr. Richtung Augsburg Nord
Walkertshofen	Augsburg (Land)	Walkertshofen (Kr A), Raiffeisenbank	a - Richtung Markt Wald
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Kaserne	A - Richtung Langweid
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Kaserne	E - Richtung Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 7			
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Immendorf b Pöttmes, Abzw	a - Ri Pöttmes
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Immendorf b Pöttmes, Abzw	e - Ri Schnellmannskreuth
Aichach	Aichach-Friedberg	Walchshofen, Walchshofen Abzw	a - Ri Inchenhofen
Aichach	Aichach-Friedberg	Walchshofen, Walchshofen Abzw	e - Ri Aichach
Affing	Aichach-Friedberg	Aulzhausen, Gasthaus Sonne	A - Richtung Affing
Affing	Aichach-Friedberg	Aulzhausen, Gasthaus Sonne	E - Richtung Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 8			
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Unterbachern/Inchen., Kreisstraße	A - Ri Inchenhofen
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Unterbachern/Inchen., Kreisstraße	E - Ri Gundelsdorf / Pöttmes
Rehling	Aichach-Friedberg	Au (Gde Rehling), Au	A - Richtung Aindling
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Stifetersiedlung	A - Bergstraße Ri Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Stifetersiedlung	C - Wende
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Stifetersiedlung	D - Bergstraße Ri. Augsburg Nord

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 9			
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Immendorf b Pöttmes, Immendorf	a - Ri Pöttmes
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Immendorf b Pöttmes, Immendorf	e - Ri Schnellmannskreuth
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Marquardtstraße	A - Steig A - Ri Ried
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Marquardtstraße	E - Steig E - Ri Friedberg Bahnhof
Aindling	Aichach-Friedberg	Hausen (Aindling), Hausen	A - Ri Weichenberg/Petersdorf
Aindling	Aichach-Friedberg	Hausen (Aindling), Hausen	E - Ri Stotzard
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Schnellmannskreuth, Schnellmannskreuth	a - Ri Pöttmes
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Schnellmannskreuth, Schnellmannskreuth	e - Ri Inchenhofen
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Hergertswiesen, Hergertswiesen	a - Ri Freienried
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Hergertswiesen, Hergertswiesen	e - Ri Friedberg
Affing	Aichach-Friedberg	Mühlhausen (Affing), Ludwigshof	E - Richtung Augsburg
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Rapperzell, Rapperzell	A - Ri Schiltberg
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Rapperzell, Rapperzell	E - Ri Aichach
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Freienried, Freienried	A - Ri Odelzhausen
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Freienried, Freienried	E - Ri Friedberg
Aichach	Aichach-Friedberg	Blumenthal (Aichach), Blumenthal	A - Wendeschleife - alle Richtungen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Affing	Aichach-Friedberg	Anwalting, Kreisstraße	A - Ri Rehling
Affing	Aichach-Friedberg	Anwalting, Ort	E - Wende
Ustersbach	Augsburg (Land)	Osterkühbach, Osterkühbach	A - Ri Augsburg
Ustersbach	Augsburg (Land)	Osterkühbach, Osterkühbach	B - Ri Krumbach
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Holzara, Holzara	A - Ri Krumbach
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Hirschwang	B - Ri Schwabmünchen
Horgau	Augsburg (Land)	Herpfenried, Herpfenried	a - Richtung Zusmarshausen
Horgau	Augsburg (Land)	Herpfenried, Herpfenried	b - Richtung Horgau
Horgau	Augsburg (Land)	Schäfstoß, Schäfstoß	a - Richtung Horgau
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Lechwerksiedlung	A - Ri Meitingen
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Lechwerksiedlung	E - Ri Gersthofen
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Königsbrunner Str.	A - Ri Bobingen Bahnhof
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Königsbrunner Str.	B - Ri Königsbrunn
Horgau	Augsburg (Land)	Bieselbach, Staatsstraße	a - Richtung Zusmarshausen
Horgau	Augsburg (Land)	Bieselbach, Staatsstraße	b - Richtung Horgau
Mittelneufnach	Augsburg (Land)	Reichertshofen (Kr. A), Bahnhof	a - Bus a Markt Wald
Mittelneufnach	Augsburg (Land)	Reichertshofen (Kr. A), Bahnhof	b - Bus b Langenneufnach
Mittelneufnach	Augsburg (Land)	Reichertshofen (Kr A), Süd	a - Richtung Markt Wald
Mittelneufnach	Augsburg (Land)	Reichertshofen (Kr A), Süd	b - Richtung Langenneufnach
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Ost	A - Ri Bobingen Bahnhof
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Wollishausen, B 300	A - Ri Krumbach
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Wollishausen, B 300	B - Ri Augsburg
Fischach	Augsburg (Land)	Reitenbuch, B 300	a - Richtung Ustersbach
Fischach	Augsburg (Land)	Reitenbuch, B 300	b - Richtung Augsburg
Ustersbach	Augsburg (Land)	Mödishofen, Bahnhof	1 - Steig 1 Ri Mödishofen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Ost	B - Ri Königsbrunn
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Lehnertsberg	b - Richtung Gessertshausen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Industriepark	A - Richtung Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Industriepark	E - Richtung A-Nord
Fischach	Augsburg (Land)	Elmischwang/Fischach, Elmischwang	a - Richtung Langenneufnach
Fischach	Augsburg (Land)	Elmischwang/Fischach, Elmischwang	b - Richtung Gessertshausen
Fischach	Augsburg (Land)	Wollmetshofen, Ort	a - Richtung Langenneufnach
Fischach	Augsburg (Land)	Wollmetshofen, Ort	b - Richtung Gessertshausen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Bahnhof	2 - Bus 2
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Bahnhof	3 - Bus 3
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Bahnhof	1 - Bus 1
AltenMünster	Augsburg (Land)	Hennhofen, Nord	A - Ri Altenmünster
AltenMünster	Augsburg (Land)	Hennhofen, Nord	B - Ri Wertingen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Wertachau	A - Steig A - Ri Schwabegg
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Wertachau	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Wertachau	C - Steig C - Wendeschleife

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 10			
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Alte Bergstraße	A - Steig A Ri Winterbrückenweg
Baar	Aichach-Friedberg	Unterbaar (Kr AIC), Bräustüberl	A - Ri Pöttmes
Baar	Aichach-Friedberg	Unterbaar (Kr AIC), Bräustüberl	E - Ri Thierhaupten
Baar	Aichach-Friedberg	Unterbaar (Kr AIC), Tankstelle	A - Ri Unterbaar Bräustüberl
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Neue Bergstraße	A - Steig A Ri Siebenbrünnelstraße
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Siebenbrünnelstraße	B - Steig B Ri Augsburg
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Igenhausen, Kirche	A - Ri Aichach

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Igenhausen, Kirche	E - Ri Affing
Dasing	Aichach-Friedberg	Laimering, Laimering	A - Ri Tödtenried
Dasing	Aichach-Friedberg	Laimering, Laimering	E - Ri Dasing
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Brackenhof	a - Ri Aichach
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Brackenhof	e - Ri Dasing
Aichach	Aichach-Friedberg	Gallenbach (Schwab), Gallenbach	a - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Hiesling, Hiesling	A - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Hiesling, Hiesling	E - Ri Affing
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Höfarten, Allenberger straÙe	A - Ri Schiltberg
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Höfarten, Allenberger straÙe	E - Ri Aichach
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Nord	A - Steig A - Ri Mering
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Nord	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Wiesenbach (Pöttmes), Abzw. Echsheim	A - Ri Pöttmes
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Wiesenbach (Pöttmes), Abzw. Echsheim	E - Ri Unterbaar
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Wiesenbach (Pöttmes), Post	A - Ri Pöttmes
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Wiesenbach (Pöttmes), Post	E - Ri Unterbaar
Dasing	Aichach-Friedberg	Zieglbach, Zieglbach	A - Ri Adelzhausen
Affing	Aichach-Friedberg	Affing, Nord	A - Ri Pöttmes
Affing	Aichach-Friedberg	Affing, Nord	E - Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), LuitpoldstraÙe	A - Steig A - Ri Rederzhausen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Pater-Franz-Reinisch-sträÙe	A - Steig A - Ri Herrgottsruh
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Pöttmes, Sportplatz	A - Bussteig A
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Pöttmes, Sportplatz	B - Bussteig B
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Afrastr.	A - Steig A - Ri Friedberg LuitpoldstraÙe
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Afrastr.	E - Steig E - Ri Friedberg West P+R

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Gerberweg	E - Steig E - Ri Friedberg West P+R
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Friedberg West P+R	A - Bus Ri Friedberg / FDB West
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Immendorf b Pöttmes, Abzw Sedlbrunn	a - Ri Pöttmes
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Immendorf b Pöttmes, Abzw Sedlbrunn	e - Ri Schnellmannskreuth
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Deuringen, Spitalweg	a - Ri Stadtbergen
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Abzweigung Ötz	E - Ri Meitingen
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Untermeitingen, Lechring	A - Steig A Ri Untermeitingen
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Untermeitingen, Lechring	B - Steig B Ri Lagerlechfeld
Heretsried	Augsburg (Land)	Heretsried, Staatsstraße	A - Ri. Peterhof L 502 R, 403 H
Heretsried	Augsburg (Land)	Heretsried, Staatsstraße	B - Ri Wer, L 502 u. 403 H
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Au (Dinkelscherben), Au Gemeinde Dinkelscherben	a - Richtung Dinkelscherben
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Au (Dinkelscherben), Au Gemeinde Dinkelscherben	b - Richtung Augsburg
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Häder, Neuhäder	a - Richtung Au Gemeinde Dinkelscherben
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Häder, Neuhäder	b - Richtung Augsburg
Fischach	Augsburg (Land)	Reitenbuch, Ort	a - Richtung Gessertshausen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Rettenbergen, Ost	E - Ri Batzenhofen/Augsburg
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Untermeitingen, Fuggerstr. Nord	A - Steig A Ri. Graben
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Untermeitingen, Fuggerstr. Nord	B - Steig B Ri Obermeitingen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Am Ballonstartplatz	E - Ri Berliner Platz / Gersth. Zentrum
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Brucknerstraße	a - Ri Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Brucknerstraße	b - Ri Oberhausen Nord P+R
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Pestalozzischule	a - Ri Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Pestalozzischule	b - Ri Oberhausen Nord P+R
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Festplatz	A - Steig A - Ri Bahnhof (gegenüber Festzelt)
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Festplatz	B - Steig B - Ri Fuggerstraße (vor Festzelt)

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Schlossstraße	B - Ri Zusmarshausen Marktplatz
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Impuls AG	A - Ri Gablingen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Impuls AG	E - Ri Augsburg
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Bahnhof	1 - Bus 1
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Bahnhof	2 - Bus 2

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 11			
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Tancherichweg	E - Steig E - Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Industriegebiet	A - Steig A Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, WTB	E - Ri Derching Industriestraße
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Hollenbach (b Aich.), West	A - Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Hollenbach (b Aich.), West	E - Ri Affing
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Fliederstraße	A - Steig A - Ri Mering
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Kalkofenstraße	A - Steig A - Ri Mering
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Kalkofenstraße	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, St.Afra Marienplatz	A - Steig A - Mering Bahnhof
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, St.Afra Marienplatz	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Wiffertshausen, Wiffertshausen	A - Ri Paar
Friedberg	Aichach-Friedberg	Harthausen (b Friedberg), Ringstraße	a - Ri Friedberg / Dasing
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Höfarten, Schiltbergerstraße	E - Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Igenhausen, Firma Kienmoser	A - Richtung Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Igenhausen, Firma Kienmoser	E - Richtung Affing
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Motzenhofen, Ortsmitte	A - Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Motzenhofen, West	E - Ri Affing
Schmiechen	Aichach-Friedberg	Schmiechen (Kr AIC), Ringstraße	A - Steig A - Schmiechen Endhaltestelle

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Schmiechen	Aichach-Friedberg	Schmiechen (Kr AIC), Ringstraße	E - Steig E - Ri Mering
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Schönbach (Kr AIC), Kirche	A - Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Schönbach (Kr AIC), Kirche	E - Ri Affing
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Gebersdorf (Petersd), Gebersdorf	A - Ri Pöttmes
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Gebersdorf (Petersd), Gebersdorf	E - Ri Augsburg/Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Hollenbach (b Aich.), Ost	A - Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Hollenbach (b Aich.), Ost	E - Ri Affing
Ried	Aichach-Friedberg	Holzburg (Ried), Holzburg	a - Ri Asbach
Ried	Aichach-Friedberg	Holzburg (Ried), Holzburg	e - Ri Baidlkirch
Affing	Aichach-Friedberg	Katzenthal (Bay), Katzenthal	A - Ri Pöttmes
Affing	Aichach-Friedberg	Katzenthal (Bay), Katzenthal	E - Ri Augsburg
Affing	Aichach-Friedberg	Miedering, Miedering Abzw	a - Ri Bergen
Affing	Aichach-Friedberg	Miedering, Miedering Abzw	e - Ri Derching
Kühbach	Aichach-Friedberg	Radersdorf (Schwab), Abzw. Unterbernbach	A - Ri Unterbernbach
Kühbach	Aichach-Friedberg	Radersdorf (Schwab), Abzw. Unterbernbach	E - Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Schönbach (Kr AIC), Waldweg	A - Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Schönbach (Kr AIC), Waldweg	E - Ri Affing
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Schönleiten (Kr AIC), Ort	A - Steig A Ri Axtbrunn
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Schönleiten (Kr AIC), Ort	E - Steig E Ri Petersdorf/Alsmoos
Rehling	Aichach-Friedberg	St.Stephan, St.Stephan	E - Richtung Augsburg
Merching	Aichach-Friedberg	Steinach (b Mering), Steinach	A - Ri Steindorf
Merching	Aichach-Friedberg	Steinach (b Mering), Steinach	E - Ri Mering
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Willprechtszell, Willprechtszell	A - Steig A Ri Axtbrunn
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Abzw. Ecknach	a - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Abzw. Ecknach	e - Ri Dasing

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Augsburgener Straße	a - Ri Aichach Zentrum
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Augsburgener Straße	e - Ri Dasing
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Schulzentrum	B - Steig B Ri Adelzhausen
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Stadtpfarrkirche	A - Steig A Ri Aichach Stadtmitte
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Stadtpfarrkirche	E - Steig E Ri Bf Aichach
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Bozenerstraße	a - Ri Friedberg Ost
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Bozenerstraße	e - Ri Friedberg Bahnhof
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Festplatz	e - Steig e Ri Bf Friedberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Grundschule Süd	A - Steig A - alle Richtungen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Völserstraße	a - Ri Friedberg Ost
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Völserstraße	e - Ri Friedberg Bahnhof
Rehling	Aichach-Friedberg	Oberach (Schwab), Kobeswiesen	A - Richtung Aindling
Aichach	Aichach-Friedberg	Klingen (b Aichach), Am Maibaum	A - alle Richtungen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Unterm Berg	e - Ri_Friedberg West
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Maria-Alber	f - Bus ein
Gersthofen	Augsburg (Land)	Batzenhofen, Friedhof	A - Ri Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Batzenhofen, Friedhof	B - Ri Holzhausen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Batzenhofen, Gasthof Schmid	A - Ri Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Batzenhofen, Gasthof Schmid	B - Ri Rettenbergen/Holzhausen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Deuringen, Mitte	A -
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Deuringen, Sandbergstraße	a - Ri Steppach
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Deuringen, Sandbergstraße	e - Ri Stadtbergen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Edenbergen, Mitte	A - Ri Rettenbergen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Edenbergen, Mitte	E - Ri Batzenhofen/Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Edenbergen, West	A - Ri Rettenbergen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Graben	Augsburg (Land)	Graben (Lechfeld), Ost	A - Steig A - Busschleife vor Schule
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Neukirchenerstraße	A - Ri Unterbaar/Neukirchen
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Raiffeisenbank	b - Richtung Augsburg
Gablingen	Augsburg (Land)	Holzhausen (Gabl.), Ort	A - Ri Heretsried/Wertingen
Gablingen	Augsburg (Land)	Holzhausen (Gabl.), Ort	B - Ri Augsburg
Biberbach	Augsburg (Land)	Affaltern, Affaltern	A - Ri Wertingen/Biberbach
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Birkach (b Augsburg.), Birkach	A - Ri Mickhausen/Schwabmünchen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Birkach (b Augsburg.), Birkach	B -
Scherstetten	Augsburg (Land)	Erkhausen, Erkhausen	A - Ri Scherstetten
Scherstetten	Augsburg (Land)	Erkhausen, Erkhausen	B - Ri Konradshofen
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Lindach (b Augsburg), Lindach	a - Richtung Au Gemeinde Dinkelscherben
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Lindach (b Augsburg), Lindach	b - Richtung Augsburg
Mickhausen	Augsburg (Land)	Münster (Schwabmchn), Milchhaus	A - Ri Schwabmünchen
Mickhausen	Augsburg (Land)	Münster (Schwabmchn), Milchhaus	B - Ri Mickhausen
Fischach	Augsburg (Land)	Reitenbuch, Ort	b - Richtung Aretsried
Mickhausen	Augsburg (Land)	Rielhofen, Rielhofen	A - Ri Schwabmünchen
Mickhausen	Augsburg (Land)	Rielhofen, Rielhofen	B - Ri Münster
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Schempach, Schempach	a - Richtung Au Gemeinde Dinkelscherben
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Schempach, Schempach	b - Richtung Augsburg
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Ballonfabrik	A - Ri Unterbaar
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Ballonfabrik	E - Ri Meitingen
Diedorf	Augsburg (Land)	Biburg b Augsburg, Schlößle	a - Richtung Rommelsried
Diedorf	Augsburg (Land)	Biburg b Augsburg, Schlößle	b - Richtung Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Am Ballonstartplatz	A - Ri Röntgenstr. Süd / Langweid
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Eichenplatz	A - Steig A - Ri Königsbrunn Zentrum

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Achsheimerstraße	E - Ri Gersthofen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Nebelhornstraße	A - Steig A - Ri Hiltenfingen + Mittelneufn.
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Nebelhornstraße	B - Steig B - Ri Schwabmünchen Bahnhof
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Stadtbergen	A - Bismarckstr neu
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Schlossstraße	A - Ri Gabelbach/Dinkelscherben
Scherstetten	Augsburg (Land)	Scherstetten, Abzweigung	A - Ri Mittelneufnach/Scherstetten
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Vallried	A - alle Richtungen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 12			
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Adelzhausen, Siedlung	A - Ri Schloßberg
Affing	Aichach-Friedberg	Affing, Friedhof	A - Ri Aichach
Affing	Aichach-Friedberg	Affing, Friedhof	E - Ri Anwalting
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Freisinger Straße A	a - Ri Aichach Schulzentrum
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Freisinger Straße B	a - Ri Aichach Zentrum
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Schulstraße	A - Steig A in Ri Aichach Schulzentrum
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Schulstraße	E - Steig E in alle Richtungen auswärts
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Schulzentrum	A - Steig A in a. Richtungen
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Stadtplatz A	a - alle Richtungen
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Stadtplatz B	a - alle Richtungen
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Freisinger Straße C	C - Ri Aichach Zentrum
Aindling	Aichach-Friedberg	Aindling, Grundschule	A - Ri Aindling Marktplatz
Aindling	Aichach-Friedberg	Aindling, Marktanger	A - alle Richtungen
Aindling	Aichach-Friedberg	Aindling, Mittelschule	A - Ri Aindling Grundschule
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Am Haferfeld	A - Ri Friedberg Bahnhof/Dasing
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Am Haferfeld	e - Ri Friedberg Ost

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Am Holzgarten	A - Steig A - Ri Rederzhausen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Am Holzgarten	E - Steig E - Ri Friedberg Stadtmitte
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Festplatz	a - Steig a Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Garage Ost	a - Ri_Friedberg Ost
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Luitpoldstraße	E - Steig E - Ri Friedberg West P+R
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Marienplatz	a - Ri_Friedberg Ost
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Marienplatz	e - Ri_Friedberg West
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Realschule	A - Steig A - alle Richtungen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Stadthalle	a - Steig a Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Stadthalle	e - Steig e Ri Bf Friedberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Stefanstraße	a - Ri Friedberg Grundschule
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Stefanstraße	e - Ri Friedberg Stadtmitte
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Thomas-Mannstraße	A - Steig A - Ri Mering
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Hermann-Lönsstraße	a - Ri Stadthalle / Festplatz
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Singerstraße	A - Steig A - Ri alle Richtungen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Metzstraße	A - Steig A - Ri Mering
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Ost	A - Steig A Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Ost	e - Steig e Ri Friedberg Bf
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Rothenbergstraße	a - Ri Friedberg Ost
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Rothenbergstraße	e - Ri Friedberg Bahnhof
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Wiffertshausener Str.	a - Ri Wiffertshausen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Wiffertshausener Str.	e - Ri Friedberg Zentrum
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Inchenhofen, Sainbacherstraße	A - Ri Sainbach
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Inchenhofen, Sainbacherstraße	E - Ri Inchenhofen
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Inchenhofen, Schule	a - Ri Inchenhofen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Wessiszeller straÙe	a - Ri Dasing Bf
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Wessiszeller straÙe	e - Ri Friedberg
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Gr¼ntenstraÙe	a - Ri Taiting
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Gr¼ntenstraÙe	e - Ri Friedberg
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Rettenberger straÙe	A - Ri Taiting
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Rettenberger straÙe	E - Ri Friedberg
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Schule	a - alle Richtungen
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Sparkasse	a - Li 209 Ri Aichach zum Ausstieg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, M¼hlstraÙe	E - Steig E - Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Tancherichweg	A - Steig A - Ri Siebenbr¼nnelstraÙe
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Industriegebiet	B - Steig B Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, IndustriestraÙe	E - Ri Derching M¼hlstraÙe
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Abzw. St¼tzling	A - Steig A - Ri Augsburg/Derching
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Alte BergstraÙe	B - Steig B Ri Augsburg
Aichach	Aichach-Friedberg	Ecknach, HauptstraÙe 24/29	a - Ri Ecknach Kirche
Aichach	Aichach-Friedberg	Ecknach, HauptstraÙe 24/29	e - Ri Dasing
Aichach	Aichach-Friedberg	Ecknach, Kirche	a - Ri AIC Firma Zorn
Aichach	Aichach-Friedberg	Ecknach, Kirche	e - Ri Dasing
Merching	Aichach-Friedberg	Merching, KirchstraÙe	A - Ri Steindorf
Merching	Aichach-Friedberg	Merching, KirchstraÙe	E - Ri Mering Bahnhof
Merching	Aichach-Friedberg	Merching, Steinacher StraÙe 4	A - Ri Steindorf
Merching	Aichach-Friedberg	Merching, MandichostraÙe 14	A - Ri Steindorf
Merching	Aichach-Friedberg	Merching, MandichostraÙe 14	E - Ri Mering Bahnhof
Rehling	Aichach-Friedberg	Oberach (Schwab), Kobeswiesen	E - Richtung Augsburg
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberbernbach, Sportplatz	A - Ri Aichach

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberbernbach, Sportplatz	E - Ri Affing
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberbernbach, Blumenstraße	A - Steig A Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberbernbach, Blumenstraße	E - Steig E Ri Alsmoos
Friedberg	Aichach-Friedberg	Ottmaring, Schule/BZ	a - Ri Hügelshart
Friedberg	Aichach-Friedberg	Ottmaring, Schule/BZ	e - Ri Friedberg
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Pöttmes, Schule	A - alle Richtungen
Ried	Aichach-Friedberg	Mering, Abzw Baidlkirch Ried b.	a - Steig A - Ri Mittelstetten
Aichach	Aichach-Friedberg	Griesbeckerzell, Lorenzstr. 10	B - Li 221 Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Griesbeckerzell, Lorenzstr. 10	C - Li 221 Ri Affing
Aichach	Aichach-Friedberg	Griesbeckerzell, Siedlung	A - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Griesbeckerzell, Siedlung	E - Ri Affing
Ried	Aichach-Friedberg	Mering, Abzw Baidlkirch Ried b.	e - Steig E - Ri Mering / Friedberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Haberskirch, Abzw. Stätzling	A -
Friedberg	Aichach-Friedberg	Haberskirch, Kreisstraße	A - Steig A - Ri Derching
Friedberg	Aichach-Friedberg	Haberskirch, Kreisstraße	B - DEFAS
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Hollenbach (b Aich.), Ortsmitte	E - Ri Affing
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, B2 Mitte	A - Steig A - Ri Mering
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, B2 Mitte	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Fliederstraße	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Gunzenlee	A - Steig A - Ri Mering
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Gunzenlee	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Kornstraße	A - Steig A - Ri Mering
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Kornstraße	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Ost	A - Steig A - Ri Mering
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Ost	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Rosenstraße	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Süd	A - Steig A - Ri Mering
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Süd	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Schulstraße	A - Steig A - Ri Mering
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Schulstraße	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Amberieustraße	A - Steig A - alle Richtungen
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Hörmannsberger Str	A - Steig A - Ri Mittelstetten
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Hörmannsberger Str	E - Steig E - Ri Mering
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Marktplatz	A - Steig A - Ri Augsburg
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Marktplatz	E - Steig E - Ri Mering Bahnhof
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, St. Afra Gewerbegebiet	A - Steig A - Ri Mering Bahnhof
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, St. Afra Gewerbegebiet	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, St.Afra Afrastr.	A - Steig A - Ri Mering Bahnhof
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, St.Afra Afrastr.	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, St.Afra B2	A - Steig A - Ri Mering
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, St.Afra B2	E - Steig E - Ri Augsburg
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, St.Franziskus B2	A - Steig A - Ri Mering Bahnhof
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, St.Franziskus B2	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Unterberger Str.	A - Steig A - Ri Merching
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Unterberger Str.	E - Steig E - Ri Mering Bahnhof
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Abzw Unterbergen	A - Steig A - Ri Merching
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Abzw Unterbergen	E - Steig E - Ri Mering Bahnhof
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, H.-Löns-Str.	A - Steig A - Ri Mering Schulzentrum
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Schulzentrum	A - Steig A Ri Friedberg
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Schulzentrum	B - Steig B Ri Kissing, Au.-Hochzoll

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Schulzentrum	C - Steig C Ri Ried, Steindorf
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Wendelsteinstraße	A - Ri Merching
Mering	Aichach-Friedberg	Mering, Wendelsteinstraße	E - Ri Mering Bahnhof
Baar	Aichach-Friedberg	Oberbaar (Schwab), Sägewerk	A - Ri Unterbaar
Obergriesbach	Aichach-Friedberg	Obergriesbach/Schwab, Am Weiher	e - Ri Dasing
Obergriesbach	Aichach-Friedberg	Obergriesbach/Schwab, Maibaum	a - Ri Aichach
Obergriesbach	Aichach-Friedberg	Obergriesbach/Schwab, Maibaum	e - Ri Dasing
Obergriesbach	Aichach-Friedberg	Obergriesbach/Schwab, Am Kreuz	a - Ri Aichach
Rehling	Aichach-Friedberg	Rehling, Grundschule	A - Ri Rehling Rathaus
Rehling	Aichach-Friedberg	Rehling, Rathaus	A - alle Richtungen
Rehling	Aichach-Friedberg	Rehling, Am Grundfeld	A - Richtung Aindling
Rehling	Aichach-Friedberg	Rehling, Am Grundfeld	E - Richtung Oberach
Sielenbach	Aichach-Friedberg	Sielenbach, Kirche	A - Ri Klingen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Stätzling, Gasthof Schloß	A - Steig A Ri Friedberg u. Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Stätzling, Gasthof Schloß	B - Steig B Ri Friedberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Stätzling, Sägewerk	a - Ri Derching
Friedberg	Aichach-Friedberg	Stätzling, Sägewerk	e - Ri Stätzling Gasthof Schloß
Friedberg	Aichach-Friedberg	Stätzling, Zachäuskirche	A - Steig A Ri Friedberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Stätzling, Zachäuskirche	E - Steig E Ri Augsburg
Baar	Aichach-Friedberg	Unterbaar (Kr AIC), Tankstelle	E - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Untergriesbach/Schw., Untergriesbach	A - Ri Schiltberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Wiffertshausen, Wiffertshausen	E - Ri Friedberg Zentrum
Friedberg	Aichach-Friedberg	Wulfertshausen, Feuerhaus	A - Steig A Ri Friedberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Wulfertshausen, Feuerhaus	E - Steig E Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Wulfertshausen, Golling	A - Steig A Ri Friedberg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Friedberg	Aichach-Friedberg	Wulfertshausen, Golling	E - Steig E Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Wulfertshausen, Kreisbauhof	A - Steig A Ri Friedberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Wulfertshausen, Kreisbauhof	E - Steig E Ri Augsburg
Rehling	Aichach-Friedberg	Allmering, Allmering	A - Richtung Aindling
Rehling	Aichach-Friedberg	Allmering, Allmering	E - Richtung Oberach
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Alsmoos, Alsmoos	A - Steig A Ri Aichach
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Alsmoos, Alsmoos	E - Steig E Ri Aindling
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Alsmoos, Amselstraße	E - Steig E Ri Aindling
Ried	Aichach-Friedberg	Baindlkirch, Fischerwirt	a - Ri Eismannsberg
Ried	Aichach-Friedberg	Baindlkirch, Fischerwirt	e - Ri Ried
Ried	Aichach-Friedberg	Baindlkirch, Feuerwehrhaus	A - Steig A - Ri Mittelstetten
Ried	Aichach-Friedberg	Baindlkirch, Feuerwehrhaus	E - Steig E - Ri Mering
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Neue Bergstraße	B - Steig B Ri Augsburg
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Peter-und-Paul-Straße	a - Ri Aichach Zentrum
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Afastr. LEW	A - Steig A - Ri Mering
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Afastr. LEW	E - Steig E - Ri Friedberg Mitte
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Balthasar-Schaller-Str.	A - Steig A Ri Au.-Lechhausen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Balthasar-Schaller-Str.	E - Steig E Ri Friedberg West P+R
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Gebersdorf (Petersd), Sonnenstraße	A - Ri Pöttmes
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Gebersdorf (Petersd), Sonnenstraße	E - Ri Augsburg/Aichach
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Feichtmayrstraße	e - Ri Friedberg Zentrum
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Gerberweg	A - Steig A - Ri Friedberg Luitpoldstraße
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Gundelsdorf (b AIC), Gundelsdorf	E - Ri Petersdorf/Affing
Friedberg	Aichach-Friedberg	Haberskirch, Kirche	E - Steig E - Ri Augsburg
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Handzell, Handzell	A - Ri Pöttmes

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Handzell, Handzell	E - Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Harthausen (b Friedberg), Harthausen	a - Ri Dasing
Friedberg	Aichach-Friedberg	Harthausen (b Friedberg), Harthausen	e - Ri Friedberg
Affing	Aichach-Friedberg	Haunswies, Bachwirt	A - Ri Aichach
Affing	Aichach-Friedberg	Haunswies, Haus-Nr. 9	A - Ri Aichach
Affing	Aichach-Friedberg	Haunswies, Haus-Nr. 9	E - Ri Affing
Affing	Aichach-Friedberg	Haunswies, Lagerhaus	A - Ri Edenried/Aichach
Affing	Aichach-Friedberg	Haunswies, Lagerhaus	E - Ri Affing
Steindorf	Aichach-Friedberg	Hausen (b Hofheggenberg), Hausen	A - Ri Steindorf
Steindorf	Aichach-Friedberg	Hausen (b Hofheggenberg), Hausen	E - Ri Mering
Steindorf	Aichach-Friedberg	Hofheggenberg, Ort	A - Ri Steindorf
Steindorf	Aichach-Friedberg	Hofheggenberg, Ort	E - Ri Mering
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Hollenbach (b Aich.), Schule	a - alle Richtungen
Aichach	Aichach-Friedberg	Knottenried (Schwab), Knottenried	E - Ri Affing
Aichach	Aichach-Friedberg	Klingen (b Aichach), Am Maibaum	B - DEFAS
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Motzenhofen, Ortsmitte	E - Ri Affing
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Motzenhofen, West	A - Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Motzenhofen, Staatsstraße	A - Steig A Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Motzenhofen, Staatsstraße	E - Steig E Ri Alsmoos
Friedberg	Aichach-Friedberg	Paar (Friedberg), Paar Gde Friedberg	a - Ri Harthausen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Paar (Friedberg), Paar Gde Friedberg	e - Ri Friedberg
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Petersdorf (b AIC), Gasthof Küggle	A - Steig A Ri Aichach
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Petersdorf (b AIC), Gasthof Küggle	E - Steig E Ri Aindling
Aindling	Aichach-Friedberg	Pichl (Kr Aichach), Pichl	A - Richtung Bach
Aindling	Aichach-Friedberg	Pichl (Kr Aichach), Pichl	E - Richtung Aichach / Aindling

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Sainbach, Talstr.	A - Ri Motzenhofen
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Sainbach, Talstr.	E - Ri Inchenhofen
Sielenbach	Aichach-Friedberg	Schafhausen b Augsb., Schafhausen	A - Ri Klingen/Dasing/Adelzhausen
Sielenbach	Aichach-Friedberg	Schafhausen b Augsb., Schafhausen	E - Ri Dasing / Adelzhausen
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Schiltberg, Haus-Nr.62	A - Ri Schiltberg Post
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Schiltberg, Haus-Nr.62	E - Ri Aichach
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Adelzhausen, Gewerbegebiet	A - Ri Aichach
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Adelzhausen, Gewerbegebiet	E - Ri Dasing
Aichach	Aichach-Friedberg	Sulzbach (Aichach), Siedlung	a - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Sulzbach (Aichach), Siedlung	e - Ri Dasing
Aichach	Aichach-Friedberg	Sulzbach (Aichach), Venastr.	a - Ri Aichach
Kühbach	Aichach-Friedberg	Unterbernbach, Unterbernbach	A - Ausstieg
Dasing	Aichach-Friedberg	Wessizell, Siedlung	A - Ri Adelzhausen
Dasing	Aichach-Friedberg	Wessizell, Siedlung	E - Ri Dasing
Dasing	Aichach-Friedberg	Wessizell, Ort	A - Ri Adelzhausen
Dasing	Aichach-Friedberg	Wessizell, Ort	E - Ri Dasing
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Tränkmühle	a - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Ludwig-Erhard-Straße	a - Ri Aichach Zentrum
Steindorf	Aichach-Friedberg	Steindorf (Paar), Abzw. Eresried	A - Ri Steindorf Schmiede
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Ainertshofen, Ainertshofen	A - Ri Inchenhofen
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Allenberg, Allenberg	A - Ri Schiltberg
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Appertshausen, Appertshausen	E - Steig E Ri Rehling
Aindling	Aichach-Friedberg	Arnhofen (Aindling), Arnhofen	E - Richtung Oberach / Aichach
Ried	Aichach-Friedberg	Asbach (Ried Kr. AIC), Gemeinde Ried	a - Ri Baidlkirch
Todtenweis	Aichach-Friedberg	Bach (Todtenweis), Bach	A - Ri Edenhausen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Todtenweis	Aichach-Friedberg	Bach (Todtenweis), Bach	E - Ri Aindling
Aindling	Aichach-Friedberg	Binnenbach, Binnenbach	A - Richtung Bach
Adelzhau- sen	Aichach-Friedberg	Burgadelzhausen, Burgadelz- hausen	E - Ri Dasing
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Vorderheimat	a - Ri Dasing
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Hinterheimat	a - Ri Dasing
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Hinterheimat	e - Ri Friedberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Industriestraße (Ost)	A - Steig A - Ri Derching Endhal- testelle
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Mühlstraße (Ost)	A - Steig A - Ri Derching Endhal- testelle
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, WTB (Ost)	A - Steig A - Ri Derching Endhal- testelle
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Ebenried (b Aichach), Eben- ried	A - Ri Stuben/Pöttmes
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Echsheim, Maibaum	A - Ri Reicherstein
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Echsheim, Maibaum	E - Ri Unterbaar
Aindling	Aichach-Friedberg	Edenhausen (Aindl.), Eden- hausen	A - Richtung Bach
Aindling	Aichach-Friedberg	Edenhausen (Aindl.), Eden- hausen	E - Richtung Aichach / Aindling
Aichach	Aichach-Friedberg	Edenried, Siedlung	a - alle Richtungen
Aichach	Aichach-Friedberg	Edenried, Abzweigung	A - Ri Griesbeckerzell/Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Edenried, Gasthof Dallinger	e - Ri Obergriesbach
Aindling	Aichach-Friedberg	Eisingersdorf, Eisingersdorf	A - Richtung Bach
Aindling	Aichach-Friedberg	Eisingersdorf, Eisingersdorf	E - Richtung Aichach/Aindling
Ried	Aichach-Friedberg	Eismannsberg (Schwab), Eis- mannsberg	a - Ri Asbach
Aichach	Aichach-Friedberg	Gallenbach (Schwab), Gallen- bach	e - Ri Dasing
Aindling	Aichach-Friedberg	Gaulzhofen, Dorfplatz	A - alle Richtungen
Aindling	Aichach-Friedberg	Gaulzhofen, Siedlung	A - Richtung Aichach/Aindling
Aindling	Aichach-Friedberg	Gaulzhofen, Siedlung	E - Richtung Oberach
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Freienried, Gewerbegebiet	E - Ri Friedberg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Friedberg West P+R	D - Wendeschleife Ri Lechhausen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Paul-Lenz-Straße	A - Steig A Ri Au.-Lechhausen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Unterm Berg	a - Ri_Friedberg Ost
Ried	Aichach-Friedberg	Glon, Glon	A - Steig A - Ri Mittelstetten
Ried	Aichach-Friedberg	Glon, Glon	E - Steig E - Ri Mering
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Grimolzhausen, Grimolzhausen	E - Ri Pöttmes
Aindling	Aichach-Friedberg	Hausen (Aindling), Wende	A - alle Richtungen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Haberskirch, Ost	E - Steig E - Ri Friedberg
Baar	Aichach-Friedberg	Heimpersdorf (Kr Aichach), Ort	A -
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Heretshausen, Heretshausen	A - Ri Tödtenried
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Heretshausen, Heretshausen	E - Ri Dasing
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Hohenried (Petersdorf), Hohenried	A - Richtung Stuben
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Hohenried (Petersdorf), Hohenried	E - Richtung Augsburg
Ried	Aichach-Friedberg	Hörmannsberg/Schwab, Hörmannsberg	A - Seig A - Ri Mittelstetten
Ried	Aichach-Friedberg	Hörmannsberg/Schwab, Hörmannsberg	E - Steig E - Ri Mering
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Indersdorf (b AIC), Indersdorf	E - Steig E Ri Aindling/Rehling
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Gut Lindenau	A - Steig A - Ri Mering
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Pöttmes, Au Gde Pöttmes Ort	E - Ri Pöttmes
Schmiechen	Aichach-Friedberg	Unterbergen (Schwab), Unterbergen	A - Steig A - Ri Schmiechen
Aichach	Aichach-Friedberg	Walchshofen, Ort	a - Ri Inchenhofen
Aichach	Aichach-Friedberg	Walchshofen, Ort	e - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Walchshofen, Kirche	A - Ri Unterbernbach
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Sebastian-Mayr-straße	A - Steig A Ri Au.-Lechhausen
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Kühnhausen (Schwab), West	E - Ri Unterbaar
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Kühnhausen (Schwab), Ost	A - Ri Pöttmes

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Kühnhausen (Schwab), Ost	E - Ri Unterbaar
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Mainbach (Kr Aichach), Mainbach Abzw.	A - Steig A Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Mainbach (Kr Aichach), Mainbach Abzw.	E - Steig E Ri Aindling
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Mainbach (Kr Aichach), Ort	a -
Aichach	Aichach-Friedberg	Neuhausen (Aichach), Abzweigung	a - Ri Edenried Siedlung
Aichach	Aichach-Friedberg	Neuhausen (Aichach), Abzweigung	e - Ri Obergriesbach
Merching	Aichach-Friedberg	Merching, Mandichosee	E - Ri Mering Bahnhof
Baar	Aichach-Friedberg	Oberbaar (Schwaben), Schule	A - Li 411
Aichach	Aichach-Friedberg	Obermauerbach, Obermauerbach	A - Ri Xyger
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberschneitbach, Haus-Nr. 7	A - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberwittelsbach, Oberwittelsbach	E - Ri Aichach
Dasing	Aichach-Friedberg	Oberzell (Dasing), Oberzell	A - Ri Dasing
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Osterzhausen, Osterzhausen	E - Ri Ebenried/Thierhaupten
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Osterzhausen, Osterzhausen	A - Ri Axtbrunn
Kühbach	Aichach-Friedberg	Paar (Kühbach), Postamt	A - Ri Unterbernbach
Kühbach	Aichach-Friedberg	Paar (Kühbach), Postamt	E - Ri Aichach
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Lechfeldstraße	E - Steig E - Ri Friedberg Mitte
Rehling	Aichach-Friedberg	Au, Abzw. Scherneck	A - alle Richtungen
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Reicherstein, Reicherstein	A - Ri Pöttmes
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Reicherstein, Reicherstein	E - Ri Unterbaar
Dasing	Aichach-Friedberg	Rieden (Dasing), Rieden	E - Ri Dasing
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rohrbach (Gde Friedberg), Rohrbach	a - Ri Bachern
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rohrbach (Gde Friedberg), Rohrbach	e - Ri Eurasburg / Ottmaring
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Ruppertszell, Ruppertszell	E - Ri Aichach
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Schönleiten (Kr AIC), Riedweg	E - Steig E Ri Petersdorf/Alsmoos

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Lechfeldstraße	A - Steig A - Ri Mering
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Meringerstraße Süd	A - Steig A - Ri Mering
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Meringerstraße Süd	E - Steig E - Ri R.D.Gymnasium
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Maria-Alber	b - Bus aus
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Bayer. Wirt	A - Steig A - Ri Mering
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Bayer. Wirt	E - Steig E - Ri R.D.Gymnasium
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Inchenhofen, Marktpl. (Kirche)	a - Ri Sainbach / Pöttmes
Sielenbach	Aichach-Friedberg	Sielenbach, Schöfbeck	A - Ri Klingen
Ried	Aichach-Friedberg	Sirchenried, Sirchenried	a - Steig A - Ri Mittelstetten
Ried	Aichach-Friedberg	Sirchenried, Sirchenried	e - Steig E - Ri Mering
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, St. Franziskus	A - Ri Wessizell
Rehling	Aichach-Friedberg	St.Stephan, St.Stephan	A - Richtung Aindling
Rehling	Aichach-Friedberg	St.Stephan, Schmidberger	E - Richtung Augsburg
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Inchenhofen, Marktplatz (Ost)	a - Ri Aichach / Hollenbach
Aindling	Aichach-Friedberg	Stotzard, Kirchbergstraße	A - Richtung Oberach
Aindling	Aichach-Friedberg	Stotzard, Kirchbergstraße	E - Richtung Aichach / Aindling
Aindling	Aichach-Friedberg	Stotzard, Stotzard	A - Ri. Nord (Aindling)
Aindling	Aichach-Friedberg	Stotzard, Stotzard	B - Ri. Süd (Gaulzhofen)
Dasing	Aichach-Friedberg	Taiting, Kirche	a - Ri Aichach
Dasing	Aichach-Friedberg	Taiting, Kirche	e - Ri Dasing
Dasing	Aichach-Friedberg	Tattenhausen/Dasing, Tattenhausen	A - Ri Adelzhausen
Sielenbach	Aichach-Friedberg	Tödtenried, Tödtenried	A - Ri Klingen
Sielenbach	Aichach-Friedberg	Tödtenried, Tödtenried	E - Ri Dasing/Adelzhausen
Aichach	Aichach-Friedberg	Untermauerbach (AIC), Untermauerbach	A - Ri Obermauerbach/ Klingen
Aichach	Aichach-Friedberg	Untermauerbach (AIC), Untermauerbach	B - Ri Untergriesbach

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Wagesenberg, Wagesenberg	A - Ri Pöttmes
Aindling	Aichach-Friedberg	Weichenberg (Schwab), Weichenberg	A - Ri Pöttmes
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Willprechtszell, Willprechtszell	E - Steig E Ri Schönleiten
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Willprechtszell, Grundschule	1 -
Kühbach	Aichach-Friedberg	Winden (Kühbach), Winden	A - Ri Unterbernbach
Kühbach	Aichach-Friedberg	Winden (Kühbach), Winden	E - Ri Aichach
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Wundersdorf, Wundersdorf	A - Ri Metzenried
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Wundersdorf, Wundersdorf	E - Ri Aichach
Obergriesbach	Aichach-Friedberg	Zahling (Schwab), Kirche	a - Ri Edenried
Obergriesbach	Aichach-Friedberg	Zahling (Schwab), Kirche	e - Ri Aichach
Obergriesbach	Aichach-Friedberg	Zahling (Schwab), Ziegelstadel	e - Ri Aichach
Dasing	Aichach-Friedberg	Zieglbach, Zieglbach	E - Ri Dasing
Ried	Aichach-Friedberg	Zillenberg, Zillenberg	a - alle Richtungen
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Pöttmes, Eiselsried	A - Ri Grimolzhausen
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Pöttmes, Eiselsried	E - Ri Pöttmes
Meitingen	Augsburg (Land)	Erlingen, Friedhof	E - Ri Herbertshofen
Meitingen	Augsburg (Land)	Erlingen, Friedhof	S - Schulverkehr
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Buschelbergstraße	a - Richtung Aretsried
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Buschelbergstraße	b - Richtung Fischach
Welden	Augsburg (Land)	Welden (Schwab), Uzstraße	a - Richtung Emersacker/Wertingen
Welden	Augsburg (Land)	Welden (Schwab), Uzstraße	b - Richtung Augsburg/Reutern
Adelsried	Augsburg (Land)	Adelsried (Kr Augsb), Dillinger Straße	A - Richtung Emersacker
Adelsried	Augsburg (Land)	Adelsried (Kr Augsb), Dillinger Straße	B - Richtung Augsburg
Adelsried	Augsburg (Land)	Adelsried (Kr Augsb), Waage	A - Richtung Emersacker
Adelsried	Augsburg (Land)	Adelsried (Kr Augsb), Waage	B - Richtung Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
AltenMünster	Augsburg (Land)	Altenmünster/Schwab, Süd	A - Ri Zusmarshausen
AltenMünster	Augsburg (Land)	Altenmünster/Schwab, Süd	B - Ri Wertingen
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Kirche	A - Ri Wertingen
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Kirche	E - Ri Langweid
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Fuggerstraße	A - Ri Markt / Wertingen
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Fuggerstraße	E - Ri Meitingen / Langweid
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Hirtenstraße	B - Ri Bobingen Schnitterstr./Hotel Schempp
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Kiga Point	A - Ri Bobingen Landshuter Allee
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Landr. Dr.Frey-Platz	A - Ri Bobingen Landshuter Allee
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Landshuter Allee	A - alle Richtungen
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Schwabenstraße	A - Ri Königsbrunn
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Siedlung, Am Berg	A - Steig A - Ri Bobingen Bf
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Siedlung, Am Berg	B - Steig B - Richtung Waldberg
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Siedlung, Kirche	A - Steig A - Ri Bobingen
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Siedlung, Kirche	B - Steig B - Ri Straßberg und Wehringen
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Unterfeldstraße	A - Ri Bobingen Bahnhof
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Waldlager	A - Steig A - Ri Reichsadler und Wehringen
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Waldlager	B - Steig B - Ri Bobingen Siedlung Kirche
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Rosenheimer Allee	A - Ri Bobingen Landshuter Allee
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Schnitterstraße	A - Ri Bobingen Bahnhof
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Stadthalle/Bad	A - Steig A - Ri Straßberg
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Stadthalle/Bad	B - Steig B - Ri Bobingen Bf
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Schule	a - alle Richtungen
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Biberbacherstraße	A - Ri Achsheim
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Biberbacherstraße	E - Ri Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Grünholderstraße	A - Ri Lützelburg
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Grünholderstraße	E - Ri Gersthofen
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Hauptstraße	A - Ri Lützelburg
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Hauptstraße	E - Ri Gersthofen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Händelstraße	a - Ri Oberhausen Nord P+R
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Händelstraße	b - Ri Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Rathausplatz	b - Ri Bahnhof Gersthofen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Rathausplatz	a - Ri Oberhausen Nord P+R
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Schulzentrum	a - Ri Bahnhof Gersthofen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Schulzentrum	e - Ri Oberhausen Nord P+R
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Dieselstraße	A - Richtung Augsburg Nord
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Dieselstraße	E - Richtung Bahnhof
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Thyssenstraße Ost	A - Ri Gersth. Stadtbauhof/Hery-Park
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Thyssenstraße Ost	E - Ri Gersth. Brucknerstraße
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Kindergarten	A - Ri Mickhausen
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Kindergarten	B - Ri Bobingen
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Reinhartshoferstraße	A - Ri Mickhausen
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Reinhartshoferstraße	B - Ri Bobingen
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, West	A - Ri Mickhausen
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, West	B - Ri Bobingen
Horgau	Augsburg (Land)	Horgau, Grundschule	a - Richtung Auerbach/Streitheim
Horgau	Augsburg (Land)	Horgau, Grundschule	b - Richtung Biburg/Neusäß
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Ahornstraße	A - Steig A Ri Eichenplatz
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Ahornstraße	B - Steig B
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Marktplatz	A - Steig A - Ri Kö Eichenplatz

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Marktplatz	E - Steig E - Ri Kö Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Rosenstraße	A - Steig A - Ri Kö Eichenplatz
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Gartenstraße	A - Ri Königsbrunn Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Gartenstraße	B - Ri Westen
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Fuggerstraße	A - Steig A - Ri Königsbrunn Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Pfalzstraße	A - Steig A Ri Marktplatz
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Pfalzstraße	B - Steig B Ri Karwendelstraße
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Gartenstraße West	A - Ri Königsbrunn Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Gartenstraße West	B - Ri Westen
Diedorf	Augsburg (Land)	Anhausen b Augsburg, Heckenberg	b - Richtung Diedorf
Diedorf	Augsburg (Land)	Anhausen b Augsburg, Heckenberg	a - Richtung Gessertshausen
Diedorf	Augsburg (Land)	Anhausen b Augsburg, Mitte	a - Richtung Gessertshausen
Diedorf	Augsburg (Land)	Anhausen b Augsburg, Mitte	b - Richtung Diedorf
Diedorf	Augsburg (Land)	Anhausen b Augsburg, Schule	a - alle Richtungen
Diedorf	Augsburg (Land)	Anhausen b Augsburg, Austraße	a -
Diedorf	Augsburg (Land)	Anhausen b Augsburg, Austraße	b -
Gersthofen	Augsburg (Land)	Batzenhofen, Friedhof	C - Ri. Augsburg L. 27
Gersthofen	Augsburg (Land)	Batzenhofen, Batzenhofen	A - Ri Edenbergen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Batzenhofen, Batzenhofen	E - Ri Hirblingen/Augsburg
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Enziestraße	A - Steig A - Ri Bobingen und Lechfeld
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Enziestraße	B - Steig B - Ri Königsbrunn Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Gasthaus Stern	A - Steig A - Ri Eichenpl./Bobbingen/Lechfeld
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Gasthaus Stern	B - Steig B - Ri Königsbrunn Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Heiðestraße	A - Steig A - Ri Königsbrunn Eichenplatz
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Heiðestraße	B - Steig B - Ri Augsburg/Mering

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Hei- destraße	C - Steig C - Ri Grundschule
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Röme- rallee	A - Ri Köbr. Gartenstr. West
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Röme- rallee	B - Ri Landsberger straÙe
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Lilien- straße	A - Steig A - Ri Eichenplatz
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Nor- dendstraße	A - Steig A - Ri Königsbrunn
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Nor- dendstraße	E - Steig E - Ri Haunstetten
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Ro- bert-Koch-straße	A - Steig A - Ri Kö Marktplatz
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Ro- bert-Koch-straße	B - Steig A - Ri Kö Marktplatz
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Achshei- mer straÙe	A - Ri Langweid Waage
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Schul- straße	A - Ri Langweid Waage
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Schul- straße	E - Ri Gersthofen
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Bahnhof- straße	E - Ri Gersthofen
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Römer- straße	A - Ri Langweid Waage
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Römer- straße	E - Ri Gersthofen
Gesserts- hausen	Augsburg (Land)	Deubach (Gessertsh.), Süd	a - Richtung Gessertshausen
Gesserts- hausen	Augsburg (Land)	Deubach (Gessertsh.), Süd	b - Richtung Deubach Kir- che/Rommelsried
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Deuringen, Beim Ziegelstadel	a - Ri Deuringen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Deuringen, Beim Ziegelstadel	b - Ri Stadtbergen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Deuringen, Kirche	a - Ri Stadtbergen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Deuringen, Mitte	B -
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Deuringen, Trettachstraße	a - Ri Stadtbergen
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Kohlstatt	a - Richtung Gessertshausen
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Kohlstatt	b - Richtung Augsburg
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Pestaloz- zistraÙe	a - Ri Lettenbach
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Linden- straße	b - Ri Gessertshausen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Lindenstraße	a - Ri Lettenbach
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Seniorenzentrum	a - Ri Gessertshausen
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Seniorenzentrum	e - Ri Lettenbach
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Dinkelscherben, Marktstraße	a - Richtung Zusmarshausen
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Dinkelscherben, Marktstraße	b - Richtung Dinkelscherben Ortsmitte
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Dinkelscherben, Altenheim	a - Richtung Dinkelscherben Ortsmitte
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Dinkelscherben, Ortsmitte	a - Richtung Dinkelscherben Bahnhof
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Dinkelscherben, Ortsmitte	b - Richtung Zusmarshausen
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Dinkelscherben, Schulzentrum	a - Richtung Dinkelscherben Bahnhof
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Dinkelscherben, Schulzentrum	b - Richtung Biburg/Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Edenbergen, West	E - Ri Batzenhofen/Augsburg
Ellgau	Augsburg (Land)	Ellgau, Raiffeisenbank	A - alle Richtungen
Emersacker	Augsburg (Land)	Emersacker, Lauterbrunner Straße	A - Ri Augsburg
Emersacker	Augsburg (Land)	Emersacker, Lauterbrunner Straße	B - Ri Wertingen
Emersacker	Augsburg (Land)	Emersacker, Ortsmitte	A - Ri Wertingen
Emersacker	Augsburg (Land)	Emersacker, Ortsmitte	B - Ri Welden/Lauterbrunn
Emersacker	Augsburg (Land)	Emersacker, Sägewerk	B - Ri Wertingen/Lauterbrunn
Emersacker	Augsburg (Land)	Emersacker, Sportplatzstraße	A - Ri Welden
Emersacker	Augsburg (Land)	Emersacker, Sportplatzstraße	B - Ri Wertingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Nordfeld-Siedlung	A - Ri Waltershofen / Thierhaupten
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Nordfeld-Siedlung	E - Ri Meitingen Bf / Augsburg
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Schulpark	A - Ri Thierhaupten / Waltershofen
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Schulpark	E - Ri Meitingen Bf / Augsburg
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Rathaus	A - Ri Meitingen Bahnhof
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, SGL CARBON	A - Ri Waltershofen / Thierhaupten

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, SGL CARBON	E - Ri Meitingen Bf / Augsburg
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Donauwörtherstraße	E - Ri Meitingen Zentrum
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Friedhof	E - Ri Meitingen Zentrum
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Triebweg	E - Ri Meitingen Zentrum
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Adalbert-Stifterstraße	a - Richtung Westheim/Biburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Adalbert-Stifterstraße	b - Richtung Neusäß, Bahnhof
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Eichenwaldschule	a - alle Richtungen
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Portnerstraße	a - Ri Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Portnerstraße	b - Ri Täferlingen
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Schulzentrum	A - 500, 501 Ri Aystetten
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Schulzentrum	B - 503, 510, 511 Ri Diedorf
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Schulzentrum	C - 502, 504, 512
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Schulzentrum	D - 640 Ri Leitershofen
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Schulzentrum	E - 500, 501, 502 Ri Augsburg
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Gabelbach, Bahnhof	
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Siegfriedstraße	a - Richtung Neusäß Schulzentrum
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Deuterstraße	a - Richtung Schlippsheim
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Deuterstraße	b - Richtung Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Dieboldstraße	a -
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Dieboldstraße	e -
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Westheimerstraße	a - Richtung Schlippsheim
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Westheimerstraße	b - Richtung Augsburg
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Dompfaffstr.	A - Steig A - Ri Hiltenfingen + Mittelneufn.
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Dompfaffstr.	B - B - Ri Schwabmünchen Bahnhof
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Friedhof	A - Steig A - Ri Schwabmünchen Bahnhof

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Friedhof	B - Steig B - Ri Fuggerstr. + Altes Rathaus
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Taubentalstraße	A - Steig A - Ri Langerringen
Neusäß	Augsburg (Land)	Hainhofen, Hainhofen	a - Richtung Schlipshheim
Neusäß	Augsburg (Land)	Hainhofen, Hainhofen	b - Richtung Augsburg
Diedorf	Augsburg (Land)	Hausen (Diedorf), Gemeinde Diedorf	a - alle Richtungen
Hiltenfingen	Augsburg (Land)	Hiltenfingen, Siedlung	A - Steig A - Ri Mittelneufnach
Hiltenfingen	Augsburg (Land)	Hiltenfingen, Siedlung	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Hiltenfingen	Augsburg (Land)	Hiltenfingen, Kirche	A - Steig A - Ri Mittelneufnach und Gennach
Hiltenfingen	Augsburg (Land)	Hiltenfingen, Kirche	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Hirblingen, Mitte	A - Ri Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Hirblingen, Mitte	B - Ri Batzenhofen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Hirblingen, Nord	A - Ri Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Hirblingen, Nord	B - Ri Batzenhofen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Hirblingen, Ost	a - Ri Oberhausen Nord P+R
Gersthofen	Augsburg (Land)	Hirblingen, Ost	b - Ri Batzenhofen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Hirblingen, Süd	b - Ri Batzenhofen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Hirblingen, Süd	a - Ri Täferlingen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Taubentalstraße	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Am Leiterle	a - Ri Stadtbergen
Horgau	Augsburg (Land)	Horgauergreut, Horgauergreut	a - Richtung Horgau Gasthof Platzer/Auerbach
Horgau	Augsburg (Land)	Horgauergreut, Horgauergreut	b - Richtung Horgau Bahnhof
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Am Leiterle	b - Ri Neusäß
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Daimlerstraße	a - alle Richtungen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Dr.-Frankstraße	a - alle Richtungen
Kleinaitingen	Augsburg (Land)	Kleinaitingen, Kleinaitingen	A - Steig A - Ri Bobingen + Königsbrunn

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Kleinaitingen	Augsburg (Land)	Kleinaitingen, Kleinaitingen	B - Steig B - Ri Graben
Klosterlechfeld	Augsburg (Land)	Klosterlechfeld, Kirche	A - Steig A - Ri Schwabmünchen
Klosterlechfeld	Augsburg (Land)	Klosterlechfeld, Kirche	B - Steig B - Ri Lagerlechfeld + Bobingen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Kappbergstraße	a - Ri Stadtbergen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Kappbergstraße	e - Ri Leitersh.
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Leitershoferstraße	a - Ri Leitershofen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Leitershoferstraße	b - Ri Stadtbergen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Rathaus C	a - Ri Leitershofen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Schule	a - alle Richtungen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Stadtbergen	B - Hagenmähderstr. Ri Neusäß
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Stadtbergen	C - L 640 Ri R
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Deuringerstraße	a - Ri Deuringen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Deuringerstraße	e - Ri Stadtbergen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsb.), Schule	a - alle Richtungen
Neusäß	Augsburg (Land)	Vogelsang (b Augsb.), Dachsweg	a - Ri Diedorf
Wehringen	Augsburg (Land)	Wehringen, West	A - Steig A - Ri Großaitingen und Bobingen
Wehringen	Augsburg (Land)	Wehringen, West	B - Steig B - Ri Straßberg
Welden	Augsburg (Land)	Welden (Schwab), Rathaus	A - alle Richtungen
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Lagerlechfeld (Südl), Siedlung	A - Steig A - Ri Klosterlechfeld
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Lagerlechfeld (Südl), Siedlung	B - Steig B - Ri Lagerlechfeld Bf + Graben
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Lagerlechfeld (Südl), Süd	A - Steig A - Ri Klosterlechfeld
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Lagerlechfeld (Südl), Süd	B - Steig B - Ri Lagerlechfeld Bf + Graben
Graben	Augsburg (Land)	Graben, Fuggerlinde	A - Steig A - Ri Lagerlechfeld + Schwabm.
Graben	Augsburg (Land)	Graben, Fuggerlinde	B - Steig B - Bobingen + Oberottmarhausen
Graben	Augsburg (Land)	Lagerlechfeld (nördl), Bahnhofstraße	A - Steig A Ri Lagerlechfeld Süd

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Graben	Augsburg (Land)	Lagerlechfeld (nördl), Bahnhofstraße	B - Steig B Ri Graben
Graben	Augsburg (Land)	Lagerlechfeld (nördl), Blumenstraße	A - Steig A - Ri Graben + Bobingen
Graben	Augsburg (Land)	Lagerlechfeld (nördl), Blumenstraße	B - Steig B - Ri Lagerlechfeld Süd
Langerringen	Augsburg (Land)	Langerringen, Kirche	A - Steig A - Ri Schwabmühlhausen u. Gennach
Langerringen	Augsburg (Land)	Langerringen, Kirche	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Langerringen	Augsburg (Land)	Langerringen, Maier	A - Steig A - Ri Gennach
Langerringen	Augsburg (Land)	Langerringen, Maier	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Langerringen	Augsburg (Land)	Langerringen, Abzw. Hiltenfinger Straße	A - Steig A - Ri Schwabmühlhausen u. Gennach
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Leitershofen, Brunnenplatz	a - alle Richtungen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Leitershofen, Elmer-Fryar-Ring	a - Ri Stadtbergen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Leitershofen, Elmer-Fryar-Ring	e - Ri Augsburg Pfersee
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Leitershofen, Grundschule	a - Ri Leitershofen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Leitershofen, Grundschule	b - Ri Stadtbergen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Leitershofen, Kreuz	a - Ri Stadtbergen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Leitershofen, Kreuz	e - Ri Augsburg Pfersee
Diedorf	Augsburg (Land)	Lettenbach, Dieselstraße	a - Ri Diedorf
Diedorf	Augsburg (Land)	Lettenbach, Dieselstraße	b - Ri Vogelsang
Diedorf	Augsburg (Land)	Lettenbach, Rehwinkel	a - Ri Diedorf
Diedorf	Augsburg (Land)	Lettenbach, Rehwinkel	b - Ri Vogelsang
Gablingen	Augsburg (Land)	Lützelburg, Achsheimerstraße	A - Ri Achsheim
Gablingen	Augsburg (Land)	Lützelburg, Achsheimerstraße	E - Ri Gablingen
Gablingen	Augsburg (Land)	Lützelburg, Forsthaus	A - Ri Achsheim
Gablingen	Augsburg (Land)	Lützelburg, Forsthaus	E - Ri Gablingen
Nordendorf	Augsburg (Land)	Nordendorf, Raiffeisenbank	A - Ri Wertingen
Nordendorf	Augsburg (Land)	Nordendorf, Raiffeisenbank	E - Ri Nordendorf Bahnhof

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Nordendorf	Augsburg (Land)	Nordendorf, Firma Speer	A - Ri Wertingen
Nordendorf	Augsburg (Land)	Nordendorf, Firma Speer	E - Ri Nordendorf Bahnhof
Oberottmarshausen	Augsburg (Land)	Oberottmarshausen, Kirche	A - Steig A - Ri Graben + Schwabmünchen
Oberottmarshausen	Augsburg (Land)	Oberottmarshausen, Kirche	B - Steig B - Ri Bobingen + Königsbrunn
Diedorf	Augsburg (Land)	Oggenhof, Oggenhof (A)	a - Richtung Hausen
Meitingen	Augsburg (Land)	Ostendorf (Schwab), Nord	A - Ri Nordendorf
Meitingen	Augsburg (Land)	Ostendorf (Schwab), Nord	E - Ri Meitingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Ostendorf (Schwab), Süd	A - Ri Nordendorf
Meitingen	Augsburg (Land)	Ostendorf (Schwab), Süd	E - Ri Meitingen
Bobingen	Augsburg (Land)	Straßberg b Bobingen, Gasthof Reichsadler	A - Steig A - Wendeschleife
Bobingen	Augsburg (Land)	Straßberg b Bobingen, Schule	A - Ri Bobingen
Bobingen	Augsburg (Land)	Straßberg b Bobingen, Schule	B - Ri Waldberg
Bobingen	Augsburg (Land)	Straßberg b Bobingen, Sommerhausberg	A - Ri Waldberg
Bobingen	Augsburg (Land)	Straßberg b Bobingen, Sommerhausberg	B - Ri Bobingen
Bobingen	Augsburg (Land)	Straßberg b Bobingen, Am Eichenkobel	A - Ri Waldberg
Bobingen	Augsburg (Land)	Straßberg b Bobingen, Am Eichenkobel	B - Ri Bobingen
Neusäß	Augsburg (Land)	Täfertingen, Nord	a - Ri Neusäß
Neusäß	Augsburg (Land)	Täfertingen, Nord	b - Ri Hirblingen
Neusäß	Augsburg (Land)	Täfertingen, Mitte	a - Ri Hirblingen
Neusäß	Augsburg (Land)	Täfertingen, Mitte	b - Ri Oberhausen Nord P+R
Neusäß	Augsburg (Land)	Täfertingen, Süd	a - Ri Oberhausen Nord P+R
Neusäß	Augsburg (Land)	Täfertingen, Süd	b - Ri Hirblingen
Neusäß	Augsburg (Land)	Täfertingen, Pestalozzistraße	a - Ri Hirblingen
Neusäß	Augsburg (Land)	Täfertingen, Pestalozzistraße	b - Ri Neusäß
Neusäß	Augsburg (Land)	Täfertingen, Schule	a - alle Richtungen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Abzweigung Ötz	A - Ri Unterbaar
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Herzog-Tassilostraße	A - Ri Unterbaar
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Herzog-Tassilostraße	E - Ri Meitingen
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Neukirchenerstraße	E - Ri Meitingen
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Schule	A - alle Richtungen
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Marktplatz	A - Ri Unterbaar/Neukirchen/Todtenweis
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Marktplatz	E - Ri Meitingen
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Untermeitingen, Maibaum	A - Steig A - Südl. Bussteig Ri Schwabmü.
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Untermeitingen, Maibaum	B - Steig B - nördl. Bussteig Ri Obermeit.
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Untermeitingen, Welsersstraße	A - Steig A - Ri Schwabmünchen
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Untermeitingen, Welsersstraße	B - Steig B - Ri Obermeitingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Waltershofen (Meit.), Ort	A - Ri Nordendorf
Meitingen	Augsburg (Land)	Waltershofen (Meit.), Ort	E - Ri Meitingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Waltershofen (Meit.), Süd	A - Ri Nordendorf
Meitingen	Augsburg (Land)	Waltershofen (Meit.), Süd	E - Ri Meitingen
Westendorf	Augsburg (Land)	Westendorf (Schwab), Meitingerstraße	A - Ri Wertingen
Westendorf	Augsburg (Land)	Westendorf (Schwab), Meitingerstraße	E - Ri Meitingen
Westendorf	Augsburg (Land)	Westendorf (Schwab), Rathaus	A - Richtung Meitingen
Westendorf	Augsburg (Land)	Westendorf (Schwab), Rathaus	B - Richtung Kühltal
Langerringen	Augsburg (Land)	Westerringen, Bahnhof	A - Steig A - Ri Schwabmühlhausen
Langerringen	Augsburg (Land)	Westerringen, Bahnhof	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Langerringen	Augsburg (Land)	Westerringen, Ort	A - Steig A - Ri Schwabmühlhausen
Langerringen	Augsburg (Land)	Westerringen, Ort	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Langerringen	Augsburg (Land)	Westerringen, Ort	B - Steig D - Ri Gennach
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Abzw. Bahnhof	a - Richtung Schlipshheim

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Abzw. Bahnhof	b - Richtung Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Schule	a - Alle Richtungen
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Seniorenheim	a - Richtung Diedorf
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Seniorenheim	b - Richtung Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Raiffeisenbank	a - Richtung Schlipshausen
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Winterstraße	a - Richtung Diedorf
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Winterstraße	b - Richtung Augsburg
Diedorf	Augsburg (Land)	Willishausen, Willishausen	a - Richtung Gessertshausen
Diedorf	Augsburg (Land)	Willishausen, Willishausen	b - Richtung Diedorf
Fischach	Augsburg (Land)	Willmatshofen, Willmatshofen	a - Richtung Mickhausen
Fischach	Augsburg (Land)	Willmatshofen, Willmatshofen	b - Richtung Gessertshausen
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Schulzentrum	A - Ri Augsburg
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Schulzentrum	B - Ri Wertingen
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Schulzentrum	C - Linie 612
Altenmünster	Augsburg (Land)	Eppishofen, Eppishofen	A - alle Richtungen
Altenmünster	Augsburg (Land)	Zusamzell, Abzweigung Hennhofen	A - Richtung Zusmarshausen
Altenmünster	Augsburg (Land)	Zusamzell, Abzweigung Hennhofen	B - Richtung Wertingen
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Achsheim, Bauernstraße	A - Ri Langweid
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Achsheim, Bauernstraße	E - Ri Lützelburg
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Achsheim, Dorfplatz	A - Ri Langweid
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Achsheim, Dorfplatz	E - Ri Lützelburg
Kutzenhausen	Augsburg (Land)	Agawang, Agawang Kirche	a - Richtung Dinkelscherben
Kutzenhausen	Augsburg (Land)	Agawang, Agawang Kirche	b - Richtung Augsburg
Altenmünster	Augsburg (Land)	Zusamzell, Kirche	A - Ri Welden/Altenmünster
Biberbach	Augsburg (Land)	Albertshofen (Kr A), Albertshofen	A - Ri Biberbach

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Biberbach	Augsburg (Land)	Albertshofen (Kr A), Albertshofen	E - Ri Heretsried/Wertingen
Allmannshofen	Augsburg (Land)	Allmannshofen, Ort	A - Ri Wertingen/Ehingen
Allmannshofen	Augsburg (Land)	Allmannshofen, Ort	E - Ri Nordendorf Bahnhof
Allmannshofen	Augsburg (Land)	Allmannshofen, Siedlung	A - Ri Wertingen/Allmannshofen
Allmannshofen	Augsburg (Land)	Allmannshofen, Siedlung	E - Ri Nordendorf Bahnhof
Fischach	Augsburg (Land)	Aretsried, Ort	a - Richtung Fischach
Fischach	Augsburg (Land)	Aretsried, Ort	b - Richtung Gessertshausen
Nordendorf	Augsburg (Land)	Blankenburg (Kr A), Blankenburg	A - Ri Ortlfingen
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Deubach (Gessertsh.), Willishauser Straße	a - Richtung Gessertshausen
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Deubach (Gessertsh.), Willishauser Straße	b - Richtung Willishausen
Ehingen	Augsburg (Land)	Ehingen (Kr. Augsburg), Mühle	A - Ri Wertingen
Ehingen	Augsburg (Land)	Ehingen (Kr. Augsburg), Mühle	E - Ri Nordendorf
Ehingen	Augsburg (Land)	Ehingen (Kr. Augsburg), Mühle	F - Li 412 Ri Allmannshofen
Ehingen	Augsburg (Land)	Ehingen (Kr. Augsburg), Ort	E - Ri Nordendorf
Ehingen	Augsburg (Land)	Ehingen (Kr. Augsburg), Ort	B - Ri Wertingen
Ehingen	Augsburg (Land)	Ehingen (Kr. Augsburg), Ort	B1 - Li 412 Ri Ortlfingen
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Ettelried, Ettelried	b - Richtung Engertshofen
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Ettelried, Ettelried	a - Richtung Saulach
AltenMünster	Augsburg (Land)	Zusamzell, Kirche	B - Ri Wertingen
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Gabelbach, Bahnhofstraße	a - Richtung Gabelbachergreut
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Gabelbach, Bahnhofstraße	b - Richtung Zusmarshausen
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Gabelbach, Kirche	A - Ri Gabelbachergreut
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Gabelbach, Kirche	B - Ri Zusmarshausen
Langerringen	Augsburg (Land)	Gennach, Gennach	A - Steig A - Wendefläche
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Röntgenstraße Süd	A - Ri Stettenhofen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Röntgenstraße Süd	E - Ri Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, HeryPark	A - Ri Gersth. Thyssenstr./Impuls
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, HeryPark	E - Ri Gersthofen Bahnhof
Heretsried	Augsburg (Land)	Heretsried, Staatsstraße	C - Ri. Affaltern L 403 R
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Schlesierstraße	E - Ri Gersth. Zentrum
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Stifterplatz	E - Ri Gersth. Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Karwendelstraße	A - Steig A - Ri König-Otto-Schule
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Karwendelstraße	B - Steig B - Ri Marktplatz
Bobingen	Augsburg (Land)	Kreuzanger b Waldbg., Bgm.-Barth-Str.	A - Steig A - Ri Gessertshausen
Kühlenthal	Augsburg (Land)	Kühlenthal, Am Kaag	A - Ri Langenreichen
Kühlenthal	Augsburg (Land)	Kühlenthal, Am Kaag	E - Ri Meitingen
Kühlenthal	Augsburg (Land)	Kühlenthal, Dorfplatz	A - Ri Wertingen
Kühlenthal	Augsburg (Land)	Kühlenthal, Dorfplatz	E - Ri Meitingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Langenreichen, Kirchplatz	E - Ri Meitingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Langenreichen, Hausnummer 19	A - Ri Wertingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Langenreichen, Hausnummer 19	E - Ri Meitingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Langenreichen, Hausnummer 52	A - Ri Wertingen
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Gasthaus Neuhaus	A - Steig A - Ri Bobingen und Lechfeld
Mickhausen	Augsburg (Land)	Mickhausen, Gasthaus Lutz	A - Ri Münster / Schwabmünchen
Mickhausen	Augsburg (Land)	Mickhausen, Gasthaus Lutz	B - Ri Gessertshausen
Mickhausen	Augsburg (Land)	Mickhausen, Nord A	A - Ri Münster
Mickhausen	Augsburg (Land)	Mickhausen, Nord A	B - Ri Waldberg/Bobingen
Ustersbach	Augsburg (Land)	Mödishofen, Ort	A - alle Richtungen
AltenMünster	Augsburg (Land)	Neumünster (Schwab), Neumünster	B - Ri Landensberg/Baiershofen
AltenMünster	Augsburg (Land)	Neumünster (Schwab), Neumünster	A - Ri Zusmarshausen/Altenmünster

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Oberschöneberg, Oberschöneberg	a - Richtung Saulach
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Oberschöneberg, Oberschöneberg	b - Richtung Reischenau
Ehingen	Augsburg (Land)	Ortlfingen, Ort	E - Ri Nordendorf
Bobingen	Augsburg (Land)	Reinhartshausen, Hattenbergstr.	A - Steig A - Ri Waldberg
Bobingen	Augsburg (Land)	Reinhartshausen, Hattenbergstr.	B - Steig B - Ri Bobingen
Bobingen	Augsburg (Land)	Reinhartshausen, Waldberger Str.	B - Steig B - Ri Bobingen
Bobingen	Augsburg (Land)	Reinhartshausen, Fuggerstr.	A - Steig A - Ri Waldberg
Bobingen	Augsburg (Land)	Reinhartshausen, Fuggerstr.	B - Steig B - Ri Bobingen
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsb, Gasthaus Neuhaus	B - Steig B - Ri Königsbrunn Zentrum
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Via Claudia	E - Ri Meitingen Zentrum
Kutzenhausen	Augsburg (Land)	Rommelsried, Rommelsried	a - Richtung Horgau
Kutzenhausen	Augsburg (Land)	Rommelsried, Rommelsried	b - Richtung Biburg/Augsburg
Welden	Augsburg (Land)	Reutern b Augsburg, Kirche	A - Ausstieg
Welden	Augsburg (Land)	Reutern b Augsburg, Kirche	B - Einstieg Richtung Augsburg/Welden
Neusäß	Augsburg (Land)	Schlipshheim, Bergstraße	a - Richtung Biburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Schlipshheim, Bergstraße	b - Richtung Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Schlipshheim, Mitte	a - Ri Biburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Schlipshheim, Mitte	e - Kapellenstr. Ri Augsburg
Langerringen	Augsburg (Land)	Schwabmühlhausen, Schwabmühlhausen	A - Steig A - Wendefläche bei WSA
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Steinekirch/Zusmars., Mitte	A - Ri Dinkelscherben
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Steinekirch/Zusmars., Mitte	B - Ri Zusmarshausen
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Steinekirch/Zusmars., Am Sand	a - Richtung Zusmarshausen
Bobingen	Augsburg (Land)	Waldberg (b Augsb.), Mitte	A - Steig A - Ri Mickhausen, Bobinger Str.
Bobingen	Augsburg (Land)	Waldberg (b Augsb.), Mitte	F - Steig F - Ri Bobingen, Hst Bobinger Str.
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Sebastian-Kneipp-Straße	a - Richtung Schlipshheim

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Sebastian-Kneipp-Straße	b - Richtung Augsburg
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Wollishausen, Ort	a - Richtung Münster
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Wollishausen, Ort	b - Richtung Gessertshausen
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Wörleschwang, Kirche	A - Ri Zusmarshausen
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Wörleschwang, Kirche	B - Ri Altenmünster/Wertingen
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Zollsiedlung	A - Ri Biberbach (St 2033)
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Zollsiedlung	B - Ri Langweid (St 2033)
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Zollsiedlung	C - Ri Meitingen (Erlinger Weg)
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Zollsiedlung	D - Ri Biberbach (Erlinger Weg)
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Hans-Sachs-Straße	A - Ri Bobingen Bf
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Hans-Sachs-Straße	B - Ri Königsbrunn
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, IWB Hauptpforte	b - Steig b
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, IWB Hauptpforte	e - Ri Bobingen Zentrum
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, IWB Tor West A	A - Ri Straßberg
Biberbach	Augsburg (Land)	Affaltern, Affaltern	E - Ri Heretsried
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Altenbach (Thierhpt), Altenbach	E - Ri Thierhaupten/Meitingen
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Anried, Raiffeisenbank	a - Richtung Dinkelscherben
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Anried, Raiffeisenbank	b - Richtung Ettelried
Fischach	Augsburg (Land)	Aretsried, B 300	a - Richtung Ustersbach
Fischach	Augsburg (Land)	Aretsried, B 300	b - Richtung Augsburg
AltenMünster	Augsburg (Land)	Baiershofen (Schwab), Baiershofen	A - Ri Neumünster
AltenMünster	Augsburg (Land)	Baiershofen (Schwab), Baiershofen	B - Ri Altenmünster
Kutzenhausen	Augsburg (Land)	Buch (Kr Augsburg), Buch	b - Richtung Agawang
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Schule	a - nur Schulseite
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Döpshofen, Ortsmitte	a - Richtung Waldberg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Döpshofen, Ortsmitte	b - Richtung Gessertshausen
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Döpshofen, Weidestraße	a - A
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Döpshofen, Weidestraße	b - B
Biberbach	Augsburg (Land)	Eisenbrechtshofen, Eisenbrechtshofen	A - Ri Biberbach
Biberbach	Augsburg (Land)	Eisenbrechtshofen, Eisenbrechtshofen	E - Ri Langweid
Biberbach	Augsburg (Land)	Feigenhofen, Feigenhofen	A - alle Richtungen
Kühlenthal	Augsburg (Land)	Fertingen, Fertingen	A - Ri Wertingen
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Fleinhausen, Ort	a - Richtung Anried
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Fleinhausen, Ort	b - Richtung Fleinhausen Staatsstraße
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Fleinhausen, Staatsstraße	a - Richtung Dinkelscherben
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Fleinhausen, Staatsstraße	b - Richtung Zusmarshausen
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Gabelbach, Zeltplatz	a - Richtung Steinekirch
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Gabelbachergreut, Gabelbachergreut	b - Angerstraße
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Gabelbachergreut, Gabelbachergreut	e - Ri Gabelbach
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Krankenhaus	A - Ri Bobingen Zentrum
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Singoldschulen	A - Steig A - Wendeschleife
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Singoldschulen	B - Steig B - Wendeschleife
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, Singoldschulen	C - Steig B - Wendeschleife vorne
Meitingen	Augsburg (Land)	Erlingen, Herdmählerweg	A - Ri Meitingen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Alfred-Eckert-Weg	A - Ri Stettenhofen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Alfred-Eckert-Weg	E - Ri Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, ISA	B - Ziegelei Südseite Ri. Augsburg Nord
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, ISA	C - Braunstraße Ri. Augsburg Nord
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Schmid Logistik	A - Ri Gersthofen Bf
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Schmid Logistik	E - Ri IKEA

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Stadtbauhof	A - Ri Gablingen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Stadtbauhof	E - Ri Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Gutenbergstraße	A - Ri Gersth. Impuls AG
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Mercedesring	A - Ri Bahnhof
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Röntgenstraße Nord	A - Ri Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Röntgenstraße Nord	E - Ri Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Senefelderstr.	A - Ri Gersth. Gutenbergstraße
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Thyssenstraße West	A - Ri Gersth. Senefelderstraße
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Grünenbaidnt, Kirche	a - Richtung Gabelbachergreut
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Häder, Ort	a - Richtung Au Gemeinde Dinkelscherben
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Häder, Ort	b - Richtung Augsburg
Großaitingen	Augsburg (Land)	Hardt (Schwab), Hardt	A - Ri Großaitingen
AltenMünster	Augsburg (Land)	Hegnenbach, Hegnenbach	a - Richtung Hausen
AltenMünster	Augsburg (Land)	Hegnenbach, Hegnenbach	b - Richtung Zusamzell
Hiltentfingen	Augsburg (Land)	Hiltentfingen, Kellerwirtschaft	A - Steig A - Ri Schwabmünchen
Hiltentfingen	Augsburg (Land)	Hiltentfingen, Kellerwirtschaft	B - Steig B - Ri Hiltentfingen
Horgau	Augsburg (Land)	Horgau, Waldcafe	a - Richtung Horgau
Gablingen	Augsburg (Land)	Holzhausen (Gabl.), Siedlung	A - Ri Heretsried/Wertingen
Gablingen	Augsburg (Land)	Holzhausen (Gabl.), Waldheim	A - Ri Heretsried/Wertingen
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Hözlarn, Hözlarn	A - Ri Neukirchen
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Hözlarn, Hözlarn	E - Ri Thierhaupten
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Dornierstraße	A - Steig A
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Hunnenstraße	E - Steig E - Ri Augsburg/Haunstetten
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Lechfeldgraben	A - Ri Königsbrunn Zentrum
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Klimmach, Klimmach	A - Ri Schwabmünchen / Mickhausen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Klimmach, Klimmach	B - Ri Schwabmünchen / Mickhausen
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Lechfeldgraben	B - Ri Bobingen
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Heinkelstraße	B - Steig B - Ri Bobingen
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Lilienthalstraße	A - Steig A
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Briefzentrum	A - Ri Gersthofen Bf
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Briefzentrum	E - Ri IKEA
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, GVZ Frankfurterstraße Nord	A - Ri IKEA
Scherstetten	Augsburg (Land)	Konradshofen, Ort	A - Ri Schwabmünchen
Scherstetten	Augsburg (Land)	Konradshofen, Ort	B - Ri Münster
Scherstetten	Augsburg (Land)	Konradshofen, Birkacherstraße	A - Ri Schwabmünchen
Scherstetten	Augsburg (Land)	Konradshofen, Birkacherstraße	B - Ri Münster
Bobingen	Augsburg (Land)	Kreuzanger b Waldbg., Nord	A - Steig A - Ri Gessertshausen
Bobingen	Augsburg (Land)	Kreuzanger b Waldbg., Nord	B - Steig B - Ri Waldberg
Langerringen	Augsburg (Land)	Langerringen, Mosterei	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, GVZ Frankfurterstraße Süd	A - Ri IKEA
Heretsried	Augsburg (Land)	Lauterbrunn (Kr A), Kirche	A - Ri Augsburg
Heretsried	Augsburg (Land)	Lauterbrunn (Kr A), Kirche	B - Ri Wertingen
Heretsried	Augsburg (Land)	Lauterbrunn (Kr A), Nord	A - Ri Wertingen/Heretsried
Heretsried	Augsburg (Land)	Lauterbrunn (Kr A), Molkerei	A - Ri Wertingen
Heretsried	Augsburg (Land)	Lauterbrunn (Kr A), Molkerei	E - Ri Heretsried
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Leuthau, Gasthaus Leuthau	A - Steig A - Ri Schwabmünchen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Leuthau, Gasthaus Leuthau	B - Steig B - Ri Leuthau
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Leuthau, Leuthau	B - Ri Mickhausen
Biberbach	Augsburg (Land)	Markt, Ort	A - Ri Wertingen
Biberbach	Augsburg (Land)	Markt, Ort	E - Ri Biberbach / Meitingen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Biberbach	Augsburg (Land)	Markt, Wendeplatz	A - alle Richtungen
Mickhausen	Augsburg (Land)	Mickhausen, Nord B	A - Ri Fischach / Gessertshausen
Mickhausen	Augsburg (Land)	Mickhausen, Nord B	B - Ri Münster/Schwabmünchen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Otto-Hahnstraße	A - Ri Gersthofen/Oberh. Nord P+R
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Otto-Hahnstraße	E - Ri IKEA
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Rehlingerstraße	A - Richtung Aindling
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, GVZ Regensburgerstraße	A - Ri IKEA
Heretsried	Augsburg (Land)	Monburg, Monburg	E - Ri Heretsried
Mickhausen	Augsburg (Land)	Münster (Schwabmchn), Feuerwehrhaus	A - Ri Mickhausen
Mickhausen	Augsburg (Land)	Münster (Schwabmchn), Feuerwehrhaus	B - Ri Walkertshofen/Schwabmünchen
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Neukirchen b Thierhaupten, Kirche	A - Li 411 zum Ausstieg
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Neukirchen b Thierhaupten, Ort	A - Ri Unterbaar
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Neukirchen b Thierhaupten, Ort	E - Ri Thierhaupten
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Neukirchen b Thierhaupten, Raiffeisenbank	A - Ri Unterbaar
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Neukirchen b Thierhaupten, Raiffeisenbank	E - Ri Thierhaupten
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Oberschönenfeld, Oberschönenfeld	a - Richtung Döpshofen
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Oberschönenfeld, Oberschönenfeld	b - Richtung Gessertshausen
Diedorf	Augsburg (Land)	Oggenhof, Oggenhof (B)	b - Richtung Gessertshausen
Ehingen	Augsburg (Land)	Ortlfingen, Hausnummer 39	A - Ri Ehingen
Ehingen	Augsburg (Land)	Ortlfingen, Hausnummer 39	E - Ri Nordendorf
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Ötz (Kr Augsburg), Ötz	E - Ri Thierhaupten/Meitingen
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Ottmarshausen, Mühlbachstrasse	A - Ri Altenbach/Th. Königsbrunn
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Ötz (Kr Augsburg), Funk	E - Ri Thierhaupten/Meitingen
Bobingen	Augsburg (Land)	Bobingen, IWB Tor West B	B - Ri Bobingen Zentrum
Großaitingen	Augsburg (Land)	Reinhartshofen, Reinhartshofen	A - Ri Großaitingen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Großaitingen	Augsburg (Land)	Reinhartshofen, Reinhartshofen	B - Ri Mickhausen / Reinhartshofen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Rettenbergen, Adlerweg	A - Ri Rettenbergen West
Gersthofen	Augsburg (Land)	Rettenbergen, Adlerweg	E - Ri Batzenhofen/Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Rettenbergen, Mitte	A - Ri Rettenbergen West
Gersthofen	Augsburg (Land)	Rettenbergen, Mitte	E - Ri Batzenhofen/Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Rettenbergen, Ost	A - Ri Rettenbergen West
Gersthofen	Augsburg (Land)	Rettenbergen, West	A - Wendeschleife
Biberbach	Augsburg (Land)	Salmannshofen, Salmannshofen	E - Ri Biberbach
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Saulach (Schwab), Saulach	a - Richtung Oberschöneberg
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Saulach (Schwab), Saulach	b - Richtung Ettelried
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Böhmerwaldstraße	A - Ri Gersth. Schlesierstraße
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, IKEA	A - Ri Gersthofen/Oberh. Nord P+R
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, IKEA	E - Ri GVZ/Stuttgarter Str.
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Robert-Boschstraße	A - Richt. Gasthoff. Bf.
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Robert-Boschstraße	E - Richt. IKEA
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Gnadental Abzw.	A - Ri Mickhausen
Fischach	Augsburg (Land)	Siebertshofen (Kr A), Siebertshofen	A - Ri Mickhausen/Schwabmünchen
Fischach	Augsburg (Land)	Siebertshofen (Kr A), Siebertshofen	B - Ri Fischach/Gessertshausen
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Streitheim/Zusmarsh., Ort	a - alle Richtungen
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Königsbrunn bei Thierhaupten	A - Ri Thierhaupten/Unterbaar
Fischach	Augsburg (Land)	Tronetshofen, Tronetshofen	a - Richtung Mickhausen
Fischach	Augsburg (Land)	Tronetshofen, Tronetshofen	b - Richtung Gessertshausen
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsburg, Wiedemannstraße	A - Steig A - Ri Königsbrunn
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Untermeitingen, Mittelschule	A - Schulbus
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Untermeitingen, Discothek PM	A - Steig A Ri Lagerlechfeld

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Untermeitingen, Discothek PM	B - Steig B Ri Untermeitingen
Kutzenhausen	Augsburg (Land)	Unternefsried, Unternefsried	a - Richtung Augsburg
Kutzenhausen	Augsburg (Land)	Unternefsried, Unternefsried	b - Richtung Dinkelscherben
AltenMünster	Augsburg (Land)	Unterschöneberg, Siedlung	B - Ri Neumünster
AltenMünster	Augsburg (Land)	Unterschöneberg, Staatsstraße	A - Ri Zusmarshausen
AltenMünster	Augsburg (Land)	Unterschöneberg, Staatsstraße	B - Ri Wertingen
AltenMünster	Augsburg (Land)	Unterschöneberg, Ortsmitte	A - Ri Neumünster
AltenMünster	Augsburg (Land)	Unterschöneberg, Ortsmitte	B - Ri Zusmarshausen
AltenMünster	Augsburg (Land)	Violau, Violau	A - alle Richtungen
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Wiedemannstraße	E - Steig E - Ri Haunstetten
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Edelweißring	A - Steig A - Ri Kö Eichenplatz
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Europaplatz	A - Steig A - Ri Bobingen
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Europaplatz	B - Steig B - Ri Königsbrunn Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Festplatz	A - Steig A
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Weiden b Thierhaupten, Weiden	A - Ri Hölzlarn
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Weiden b Thierhaupten, Weiden	E - Ri Thierhaupten
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Mittelstetten SMü, Kirche	A - Steig A - Ri Bobingen und Augsburg
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Mittelstetten SMü, Kirche	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Mittelstetten SMü, Nord	A - Ri Groaitingen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Mittelstetten SMü, Nord	B - Ri Schwabmünchen Bf
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Gewerbegebiet Nord	A - Ri Großaitingen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Gewerbegebiet Nord	B - Ri Schwabmünchen Bf
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Schulzentrum	A - Steig A - Lage im Schulzentrum
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Schulzentrum	B - Steig B - Lage im Schulzentrum
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Schulzentrum	C - Steig C - Lage im Schulzentrum

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Schulzentrum	D - Lage im Schulzentrum
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Schulzentrum	E - Lage im Schulzentrum
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Schulzentrum	F - Lage im Schulzentrum
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Schulzentrum	G - Lage im Schulzentrum
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Schulzentrum	K - Steig - Bedarfsverkehre, Kleinbusse
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Wittelsbacherstr.	B - B Richtung Gewerbegebiet Süd
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Breitlehenstraße Mitte	A - Richtung Töpferstraße
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Breitlehenstraße Mitte	B - B Richtung Bahnhof
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Benzstraße	a - alle Richtungen
Wehringen	Augsburg (Land)	Wehringen, Am Auwald	A - Steig A - Ri Straßberg
Wehringen	Augsburg (Land)	Wehringen, Am Auwald	B - Steig B - Ri Wehringen
Aystetten	Augsburg (Land)	Aystetten, Abzweigung Horgau	A - Richtung Emersacker
Aystetten	Augsburg (Land)	Aystetten, Abzweigung Horgau	B - Richtung Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 13			
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Adelzhausen, Dollinger	A - Ri Schloßberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Münchnerstraße	E - Steig E - Ri Friedberg Bahnhof
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rederzhausen, Pallottiweg	A -
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Schrobenhausener Str.	A - Ri Kühbach
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberbernbach, Ziegeleistraße	A - Ri Aichach
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rinntenthal, Schule	a - Ri Freienried
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Inchenhofen, Abzw. Schönau	A - Ri Inchenhofen
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Inchenhofen, Abzw. Schönau	E - Ri Gundelsdorf / Pöttmes
Aichach	Aichach-Friedberg	Gansbach (Aichach), Gansbach	A - Ri Klingen
Aichach	Aichach-Friedberg	Gansbach (Aichach), Gansbach	E - Ri Dasing/Adelzhausen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Rehling	Aichach-Friedberg	Au (Gde Rehling), Au	E - Richtung Augsburg
Affing	Aichach-Friedberg	Mühlhausen (Affing), Ludwigshof	A - Richtung Pöttmes
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rinntenthal, Abzw. Gagers	a - Ri Freienried
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rinntenthal, Abzw. Gagers	e - Ri Friedberg
Affing	Aichach-Friedberg	Anwalting, Ort	A - Lechfeldstr.
Adelzhau- sen	Aichach-Friedberg	Adelzhau- sen, Siedlung	E - Ri Dasing
Eurasburg	Aichach-Friedberg	Eurasburg, Schule	a - alle Richtungen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Krankenhaus	A -
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Peter-und-Paul- Straße	e - Ri Karl-Schiller-Str
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Feichtmayr- straße	a - Ri Wiffertshausen
Adelzhau- sen	Aichach-Friedberg	Adelzhau- sen, Gewerbegebiet	B - Ri Schloßberg
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Firma Bayern-Fass	a - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Firma Bayern-Fass	e - Ri Dasing
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Industriestraße Süd	a - Ri Aichach Zentrum
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Industriestraße Süd	e - Ri Karl-Schiller-Str
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Karl-Schiller-Straße	a - Ri Aichach Zentrum
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Karl-Schiller-Straße	e - Li 206+222 zum Ausstieg
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Ludwig-Erhard- Straße	e - Ri Karl-Schiller-Str u. Aic. Zentrum
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Tränkmühle	e - Ri Sulzbach
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Paul-Lenz- Straße	E - Steig E Ri Friedberg West P+R
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Pöttmes, Au Gde Pöttmes Ort	A - Ri Grimolzhausen
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Unterbachern/Inchen., Unter- bachern	A - Ri Inchenhofen
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Unterbachern/Inchen., Unter- bachern	E - Ri Gundelsdorf
Schmiechen	Aichach-Friedberg	Stadtbergen (Schwab), Ulmer Landstraße	E - Steig E - Ri Mering
Aichach	Aichach-Friedberg	Walchshofen, Kirche	E - Ri Aichach

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Joseph-Baurstraße	A - Steig A Ri Au.-Lechhausen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Joseph-Baurstraße	E - Steig E Ri Friedberg West P+R
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Sebastian-Mayr-straße	E - Steig E Ri Friedberg West P+R
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Krankenhaus	a - AST - alle Richtungen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Siedlung Lindenau Nr.5	A - Steig A - Ri Mering
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Siedlung Lindenau Nr.5	E - Steig E - Ri Friedberg Mitte
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Immendorf b Pöttmes, Abzw West	a - Ri Immendorf
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Immendorf b Pöttmes, Abzw West	e - Ri Schnellmannskreuth
Merching	Aichach-Friedberg	Merching, Mandichosee	A - Ri Königsbrunn
Aichach	Aichach-Friedberg	Griesbeckerzell, Burgstraße	A - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Griesbeckerzell, Burgstraße	E - Ri Affing
Friedberg	Aichach-Friedberg	Haberskirch, Abzw. Stätzling	B - Steig B Ri Derching
Friedberg	Aichach-Friedberg	Haberskirch, Abzw. Stätzling	E - Steig E Ri Wulfertshausen
Baar	Aichach-Friedberg	Oberbaar (Schwab), Sägewerk	E - Ri Oberbaar
Obergriesbach	Aichach-Friedberg	Obergriesbach/Schwab, Am Kreuz	e - Ri Dasing
Obergriesbach	Aichach-Friedberg	Obergriesbach/Schwab, Am Weiher	a - Ri Aichach
Sielenbach	Aichach-Friedberg	Sielenbach, Kirche	E - Ri Dasing/Adelzhausen
Aichach	Aichach-Friedberg	Untergriesbach/Schw., Untergriesbach	E - Ri Aichach
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Alsmoos, Amselstraße	A - Steig A Ri Aichach
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, St. Franziskus Hs.-Nr.8	a - Ri Dasing
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, St. Franziskus Hs.-Nr.8	e - Ri Friedberg
Aichach	Aichach-Friedberg	Griesbeckerzell, Hofgarten	A - alle Richtungen
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Gundelsdorf (b AIC), Gundelsdorf	A - Ri Pöttmes/Inchenhofen
Affing	Aichach-Friedberg	Haunswies, Bachwirt	E - Ri Affing
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Höfarten, Schiltberger straße	A - Ri Schiltberg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Steindorf	Aichach-Friedberg	Hofheggenberg, Ziegelei	A - Steig A Ri Steindorf
Steindorf	Aichach-Friedberg	Hofheggenberg, Ziegelei	B - Steig B Ri Steindorf nur zum Ausstieg
Steindorf	Aichach-Friedberg	Hofheggenberg, Ziegelei	E - Steig E Ri Mering
Adelzhau- sen	Aichach-Friedberg	Irschenhofen, Abzw.	A - Ri Tödtenried
Adelzhau- sen	Aichach-Friedberg	Irschenhofen, Abzw.	E - Ri Dasing
Aichach	Aichach-Friedberg	Knottenried (Schwab), Knot- tenried	A - Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Motzenhofen, Am Steigfeld	a - Ri Inchenhofen / Hollenbach
Steindorf	Aichach-Friedberg	Steindorf (Paar), Abzw. Eres- ried	E - Ri Mering
Aichach	Aichach-Friedberg	Sulzbach (Aichach), Kirche	a - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Sulzbach (Aichach), Kirche	e - Ri Dasing
Aichach	Aichach-Friedberg	Sulzbach (Aichach), Ve- renastr.	e - Ri Dasing
Kühbach	Aichach-Friedberg	Unterbernbach, Unterbernbach	E - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Unterschneitbach, Kirche	A - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Unterschneitbach, Kirche	E - Ri Dasing
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Ainertshofen, Ainertshofen	E - Ri Gundelsdorf/Ried
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Allenberg, Allenberg	E - Ri Aichach
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Appertshausen, Appertshau- sen	A - Steig A Ri Aichach
Aindling	Aichach-Friedberg	Arnhofen (Aindling), Arn- hofen	A - Richtung Aindling
Ried	Aichach-Friedberg	Asbach (Ried Kr. AIC), Ge- meinde Ried	e - Ri Bachern
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Axtbrunn, Axtbrunn	A - Steig A Ri Ebenried
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Axtbrunn, Axtbrunn	E - Steig E Ri Schönleiten
Aindling	Aichach-Friedberg	Binnenbach, Binnenbach	E - Richtung Aichach/Aindling
Adelzhau- sen	Aichach-Friedberg	Burgadelzhausen, Burgadelz- hausen	A - Ri Adelzhausen
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Acht 300	A - alle Richtungen
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Vorderheimat	e - Ri Friedberg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Ebenried (b Aichach), Ebenried	E - Ri Osterzhausen
Aichach	Aichach-Friedberg	Edenried, Abzweigung	E - Ri Affing
Aichach	Aichach-Friedberg	Edenried, Gasthof Dallinger	a - Ri Edenried Siedlung
Ried	Aichach-Friedberg	Eismannsberg (Schwab), Eismannsberg	e - Ri Baidlkirch
Steindorf	Aichach-Friedberg	Eresried, Eresried	A - Ausstieg
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Grimolzhausen, Grimolzhausen	A - Ri Schrobenhausen
Kühbach	Aichach-Friedberg	Großhausen, Großhausen	A - Ri Unterbernbach
Kühbach	Aichach-Friedberg	Großhausen, Großhausen	E - Ri Aichach
Kühbach	Aichach-Friedberg	Haslangkreit, Haslangkreit	A - alle Richtungen
Adelzhau- sen	Aichach-Friedberg	Haunsried, Abzweigung	A - Ri Tödtenried
Adelzhau- sen	Aichach-Friedberg	Haunsried, Abzweigung	E - Ri Dasing
Baar	Aichach-Friedberg	Heimpersdorf (Kr Aichach), Abzweigung	A - Ri Unterbaar
Baar	Aichach-Friedberg	Heimpersdorf (Kr Aichach), Abzweigung	E - Ri Thierhaupten
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Hollenbach (b Aich.), Wein- berg	A - Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Hollenbach (b Aich.), Wein- berg	E - Ri Affing
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Indersdorf (b AIC), Indersdorf	A - Steig A Ri Aichach
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Ingstetten (Schwab), Ingstet- ten	A - Ri Inchenhofen
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Ingstetten (Schwab), Ingstet- ten	E - Ri Gundelsdorf
Adelzhau- sen	Aichach-Friedberg	Irschenhofen, Irschenhofen	A - Ri Schloßberg
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Gut Lindenau	E - Steig E - Ri Friedberg/Augs- burg
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Kühnhausen (Schwab), West	A - Ri Pöttmes
Adelzhau- sen	Aichach-Friedberg	Landmannsdorf, Landmanns- dorf	A - alle Richtungen
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Mandlach, Mandlach	A - Ri Pöttmes
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Mandlach, Mandlach	E - Ri Augsburg
Kühbach	Aichach-Friedberg	Mangelsdorf (Schwab), Man- gelsdorf	A - Ri Unterschönbach

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Kühbach	Aichach-Friedberg	Mangelsdorf (Schwab), Mangelsdorf	E - Ri Aichach
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Metzenried, Metzenried	E - Ri Aichach
Sielenbach	Aichach-Friedberg	Morabach, Morabach	A - Ri Klingen
Sielenbach	Aichach-Friedberg	Morabach, Morabach	E - Ri Dasing/Adelzhausen
Baar	Aichach-Friedberg	Oberbaar (Schwaben), Perlmühle	A - Ri Unterbaar
Baar	Aichach-Friedberg	Oberbaar (Schwaben), Perlmühle	E - Ri Aichach
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Oberbachern (Inchenhofen), Oberbachern	A - Ri Inchenhofen
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Oberbachern (Inchenhofen), Oberbachern	E - Ri Gundelsdorf
Aichach	Aichach-Friedberg	Obermauerbach, Obermauerbach	E - Ri Untermauerbach / Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberschneitbach, Haus-Nr. 7	E - Ri Affing
Kühbach	Aichach-Friedberg	Oberschönbach/Schwab, Oberschönbach	A - Ri Unterschönbach
Kühbach	Aichach-Friedberg	Oberschönbach/Schwab, Oberschönbach	E - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberwittelsbach, Oberwittelsbach	A - Ri Schiltberg
Dasing	Aichach-Friedberg	Oberzell (Dasing), Oberzell	E - Ri Friedberg
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Osterzhausen, Abzweigung Osterzhausen	A - Ri Pöttmes/Unterbaar
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Osterzhausen, Abzweigung Osterzhausen	E - Ri Thierhaupten/Meitingen
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Ried (Gde Inchenhofen), Ried	A - alle Richtungen
Dasing	Aichach-Friedberg	Rieden (Dasing), Rieden	A - Ri Tödtenried
Rehling	Aichach-Friedberg	Rohrbach (Gde Rehling), Rohrbach	A - Richtung Aindling
Rehling	Aichach-Friedberg	Steindorf (Paar), Abzw. Eresried	E - Richtung Oberach
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Ruppertszell, Ruppertszell	A - Ri Metzenried
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Sainbach, Gasthof Griegl	A - Ri Motzenhofen
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Sainbach, Gasthof Griegl	E - Ri Inchenhofen
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Schönleiten (Kr AIC), Riedweg	A - Steig A Ri Axtbrunn
Sielenbach	Aichach-Friedberg	Sielenbach, Schöfbeck	E - Ri Dasing/Adelzhausen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, St. Franziskus	E - Ri Dasing
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, St. Franziskus Abzw.	a - Ri Dasing
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, St. Franziskus Abzw.	e - Ri Friedberg
Rehling	Aichach-Friedberg	St.Stephan, Schmidberger	A - Richtung Aindling
Steindorf	Aichach-Friedberg	Steindorf (Paar), Schmiede	A - Steig A Ri Mering
Kühbach	Aichach-Friedberg	Stockensau, Stockensau	A - Ri Unterbernbach
Kühbach	Aichach-Friedberg	Stockensau, Stockensau	E - Ri Aichach
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Stuben (Schwab), Stuben	A - Ri Pöttmes
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Stuben (Schwab), Stuben	E - Ri Ebenried
Dasing	Aichach-Friedberg	Tattenhausen/Dasing, Tattenhausen	E - Ri Dasing
Kühbach	Aichach-Friedberg	Unterschönbach/Schw., Unterschönbach	A - Ausstieg
Kühbach	Aichach-Friedberg	Unterschönbach/Schw., Unterschönbach	E - Ri Aichach
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Wagesenberg, Wagesenberg	E - Ri Augsburg
Aindling	Aichach-Friedberg	Weichenberg (Schwab), Weichenberg	B - Omnipart Hast Schleife Christoph
Aindling	Aichach-Friedberg	Weichenberg (Schwab), Weichenberg	E - Ri Augsburg
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Weinsbach (Adelzhs.), Weinsbach	E - Ri Dasing
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Weinsbach (Adelzhs.), Weinsbach	A - Ri Adelzhausen
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Wiesenbach (Pöttmes), Am Weiher	A - Ri Echsheim
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Wiesenbach (Pöttmes), Am Weiher	E - Ri Unterbaar
Obergriesbach	Aichach-Friedberg	Zahling (Schwab), Ziegelstadel	a - Ri Edenried
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Hollenbach (b Aich.) Ortsmitte	A - Ri Aichach
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Wollbach, Gewerbegebiet	B - Ri Altenmünster
Mittelneufnach	Augsburg (Land)	Mittelneufnach, Abzw. Bahnhof	B - Steig B - Ri Gessertshausen
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Freibad	A - Ri Meitingen
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Holzara, Holzara	B - Ri Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Hirschwang	A - Ri Schwabegg
Walkertshofen	Augsburg (Land)	Gumpenweiler/Schwab, Bahnhof	a - Richtung Mittelneufnach
Walkertshofen	Augsburg (Land)	Gumpenweiler/Schwab, Bahnhof	b - Richtung Gessertshausen
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Lehnertsberg	a - Richtung Langenneufnach
Horgau	Augsburg (Land)	Schäfstoß, Schäfstoß	b - Richtung Augsburg
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Am Rollfeld	A - Ri Gablingen
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Am Rollfeld	E - Ri Augsburg
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Evangelische Kirche	E - Ri Meitingen Zentrum
Meitingen	Augsburg (Land)	Herbertshofen (Lech), Gewerbegebiet	A - Ri Meitingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Herbertshofen (Lech), Gewerbegebiet	E - Ri Langweid/Gerstshofen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabegg, Abzw. Leuthau	A - Ri Schwabmünchen
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabegg, Abzw. Leuthau	B - Ri Leuthau
Meitingen	Augsburg (Land)	Erlingen, Herdmähderweg	E - Ri Biberbach
Horgau	Augsburg (Land)	Horgau, Waldcafe	b - Richtung Aystetten
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Lerchenfeldstraße	A - Ri Langenreichen
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Lerchenfeldstraße	E - Ri Meitingen
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Nürnbergerstraße/GVZ	A - Ri Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Nürnbergerstraße/GVZ	B - Ri Hirblingen
Gerstshofen	Augsburg (Land)	Gerstshofen, Peterhof	A - Ri Heretsried/Wertingen
Gerstshofen	Augsburg (Land)	Gerstshofen, Peterhof	B - Ri Augsburg
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Rehlingerstraße	E - Richtung Augsburg
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Reichenmühle	A - Ri Langenreichen
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Reichenmühle	E - Ri Meitingen
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Kleinried	a - Richtung Gabelbach
Zusmarshausen	Augsburg (Land)	Zusmarshausen, Kleinried	b - Richtung Zusmarshausen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Gnadental Abzw.	B - Ri Bobingen
Allmannshofen	Augsburg (Land)	Allmannshofen, Kloster Holzen	A - Ri Wertingen/Ehingen
Allmannshofen	Augsburg (Land)	Allmannshofen, Kloster Holzen	E - Ri Allmannshofen/Nordendorf Bf
Emersacker	Augsburg (Land)	Emersacker, Sägewerk	A - Ri Welden
Meitingen	Augsburg (Land)	Waltershofen (Meit.), Süd	W - Wende Waltershofen
Nordendorf	Augsburg (Land)	Blankenburg (Kr A), Blankenburg	E - Ri Nordendorf
Ehingen	Augsburg (Land)	Ehingen (Kr. Augsburg), Ort	C -
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Engertshofen, Engertshofen	b - Richtung Anried
Bobingen	Augsburg (Land)	Kreuzanger b Waldbg., Bgm.-Barth-Str.	B - Steig B - Ri Waldberg
Ehingen	Augsburg (Land)	Ortlfingen, Ort	A - Ri Ehingen
Bobingen	Augsburg (Land)	Reinhartshausen, Waldberger Str.	A - Steig A - Ri Waldberg
Allmannshofen	Augsburg (Land)	Allmannshofen, Schwaighof	A - Ri Wertingen
Allmannshofen	Augsburg (Land)	Allmannshofen, Schwaighof	E - Ri Nordendorf Bahnhof
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Altenbach (Thierhpt), Altenbach	A - Ri Th. Königsbrunn/Unterbaar
Kutzenhausen	Augsburg (Land)	Buch (Kr Augsburg), Buch	a - Richtung Schempach
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Dinkelscherben, Reischenau	a - Richtung Oberschöneberg
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Dinkelscherben, Stadel	a - Richtung Reischenau
Langerringen	Augsburg (Land)	Falkenberg (Langerr), Falkenberg	A - Steig A - Ri Schwabmühlhausen
Langerringen	Augsburg (Land)	Falkenberg (Langerr), Falkenberg	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Biberbach	Augsburg (Land)	Feigenhofen, Siedlerhof	A - Ri Biberbach
Biberbach	Augsburg (Land)	Feigenhofen, Siedlerhof	E - Ri Heretsried/Wertingen
Kühlenthal	Augsburg (Land)	Fertingen, Fertingen	E - Ri Meitingen
Großaitingen	Augsburg (Land)	Hardt (Schwab), Hardt	B - Ri Mickhausen / Reinhartshausen
Gablingen	Augsburg (Land)	Holzhausen (Gabl.), Siedlung	B - Ri Augsburg
Gablingen	Augsburg (Land)	Holzhausen (Gabl.), Waldheim	B - Ri Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Leuthau, Leuthau	A - Ri Schwabmünchen
Gablingen	Augsburg (Land)	Lützelburg, Aussiedlerhöfe	A - Ri Achsheim
Gablingen	Augsburg (Land)	Lützelburg, Aussiedlerhöfe	E - Ri Lützelburg
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Ötz (Kr Augsburg), Ackermann	A - Ri Altenbach/Th. Königsbrunn
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Ötz (Kr Augsburg), Süd	A - Ri Altenbach/Th. Königsbrunn
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Ötz (Kr Augsburg), Süd	E - Ri Thierhaupten/Meitingen
Biberbach	Augsburg (Land)	Salmannshofen, Salmannshofen	A - Ri Heretsried/Wertingen
Langerringen	Augsburg (Land)	Schwabaich, Schwabaich	A - Steig A - Ri Schwabmühlhausen
Langerringen	Augsburg (Land)	Schwabaich, Schwabaich	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Königsbrunn bei Thierhaupten	E - Ri Altenbach
AltenMünster	Augsburg (Land)	Unterschöneberg, Siedlung	A - Ri Zusmarshausen
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Weiherhof (Schwab), Weiherhof	a - Richtung Döpshofen
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Weiherhof (Schwab), Weiherhof	b - Richtung Gessertshausen
Langerringen	Augsburg (Land)	Westerringen, Baumschule	A - Steig A - Ri Schwabmühlhausen
Langerringen	Augsburg (Land)	Westerringen, Baumschule	B - Steig B - Ri Schwabmünchen
Welden	Augsburg (Land)	Ehgatten, Ehgatten	A - Ri Adelsried
Welden	Augsburg (Land)	Ehgatten, Ehgatten	B - Ri Welden

Anlage 14: Top 10 Pendler

Top 10 Auspendler-Gemeinden

Auspendler-Gemeinden AVV-Gebiet	Gesamtergebnis	
Augsburg	62.723	29,5%
München, Landeshauptstadt	26.837	12,6%
Gersthofen, St	13.324	6,3%
Friedberg, St	10.162	4,8%
Neusäß, St	6.145	2,9%
Königsbrunn, St	5.589	2,6%
Aichach, St	4.538	2,1%
Bobingen, St	3.804	1,8%
Schwabmünchen, St	3.412	1,6%
Stadtbergen, St	3.320	1,6%
Gesamtergebnis	212574	
Auspendler-Gemeinden LK Augsburg	Gesamtergebnis	
Augsburg	44483	47,3%
München, Landeshauptstadt	6516	6,9%
Gersthofen, St	4831	5,1%
Schwabmünchen, St	2679	2,8%
Neusäß, St	2386	2,5%
Bobingen, St	2261	2,4%
Königsbrunn, St	2057	2,2%
Friedberg, St	1896	2,0%
Meitingen, M	1724	1,8%
Landsberg am Lech, GKSt	1623	1,7%

Sonstige	23655	25,1%
Gesamtergebnis	94111	
Auspendler-Gemeinden LK Aichach-Friedberg	Gesamtergebnis	
Augsburg	10970	29,8%
München, Landeshauptstadt	6478	17,6%
Friedberg, St	3010	8,2%
Aichach, St	2951	8,0%
Schrobenhausen, St	1125	3,1%
Gersthofen, St	1058	2,9%
Dasing	716	1,9%
Mering, M	707	1,9%
Kissing	557	1,5%
Königsbrunn, St	513	1,4%
Sonstige	8680	23,6%
Gesamtergebnis	36765	
Auspendler-Gemeinden LK Dillingen	Gesamtergebnis	
Augsburg	1413	20,5%
Wertingen, St	1136	16,5%
Dillingen a.d.Donau, GKSt	829	12,0%
Donauwörth, GKSt	568	8,2%
Buttenwiesen	437	6,3%
Gersthofen, St	301	4,4%
Meitingen, M	282	4,1%
Höchstädt a.d.Donau, St	213	3,1%
München, Landeshauptstadt	189	2,7%
Mertingen	174	2,5%
Sonstige	1352	19,6%
Gesamtergebnis	6894	

Auspendler-Gemeinden Stadt Augsburg	Gesamtergebnis	
München, Landeshauptstadt	12360	19,3%
Gersthofen, St	6653	10,4%
Friedberg, St	5137	8,0%
Neusäß, St	3335	5,2%
Königsbrunn, St	2858	4,5%
Stadtbergen, St	1959	3,1%
Graben	1523	2,4%
Bobingen, St	1386	2,2%
Donauwörth, GKSt	1175	1,8%
Meitingen, M	993	1,6%
Sonstige	26639	41,6%
Gesamtergebnis	64018	
Summe von Auspendelnden Speckgürtel-Gemeinden	Gesamtergebnis	
Augsburg	24669	57,2%
München, Landeshauptstadt	3893	9,0%
Gersthofen, St	1701	3,9%
Bobingen, St	949	2,2%
Neusäß, St	928	2,2%
Friedberg, St	919	2,1%
Stadtbergen, St	592	1,4%
Aichach, St	573	1,3%
Königsbrunn, St	472	1,1%
Meitingen, M	434	1,0%
Sonstige	8021	18,6%
Gesamtergebnis	43151	
Summe von Auspendelnden außerhalb Agglomeration	Gesamtergebnis	
Augsburg	38054	36,1%
München, Landeshauptstadt	10584	10,0%

Gersthofen, St	4970	4,7%
Friedberg, St	4106	3,9%
Aichach, St	3110	3,0%
Schwabmünchen, St	2366	2,2%
Königsbrunn, St	2259	2,1%
Wertingen, St	1977	1,9%
Neusäß, St	1882	1,8%
Meitingen, M	1852	1,8%
Sonstige	34245	32,5%
Gesamtergebnis	105405	

Top 10 Einpendler-Gemeinden:

Quellgemeinden der Einpendler AVV-Gebiet	Gesamtergebnis	
Augsburg	32.537	18,0%
Königsbrunn, St	8.504	4,7%
Neusäß, St	7.232	4,0%
Friedberg, St	7.219	4,0%
Gersthofen, St	6.906	3,8%
Stadtbergen, St	5.357	3,0%
Bobingen, St	5.329	2,9%
München, Landeshauptstadt	3.788	2,1%
Aichach, St	3.507	1,9%
Diedorf, M	3.386	1,9%
Gesamtergebnis	180733	
Quellgemeinden der Einpendler LK Augsburg	Gesamtergebnis	

Augsburg	24322	37,5%
Königsbrunn, St	2369	3,7%
Bobingen, St	2113	3,3%
Neusäß, St	1769	2,7%
Gersthofen, St	1551	2,4%
Schwabmünchen, St	1520	2,3%
Stadtbergen, St	1243	1,9%
Langweid a.Lech	1238	1,9%
Meitingen, M	1199	1,9%
Diedorf, M	1066	1,6%
Sonstige	26393	40,7%
Gesamtergebnis	64783	
Quellgemeinden der Einpendler LK Aichach-Friedberg	Gesamtergebnis	
Augsburg	7885	35,2%
Aichach, St	1642	7,3%
Kissing	901	4,0%
Mering, M	873	3,9%
Friedberg, St	859	3,8%
Königsbrunn, St	653	2,9%
München, Landeshauptstadt	634	2,8%
Dasing	559	2,5%
Gersthofen, St	477	2,1%
Affing	367	1,6%
Sonstige	7523	33,6%
Gesamtergebnis	22373	
Quellgemeinden der Einpendler LK Dillingen	Gesamtergebnis	
Buttenwiesen	536	10,8%
Wertingen, St	437	8,8%
Dillingen a.d.Donau, GKSt	416	8,4%

Augsburg	330	6,6%
Höchstädt a.d.Donau, St	273	5,5%
Laugna	236	4,8%
Meitingen, M	200	4,0%
Binswangen	195	3,9%
Zusamaltheim	180	3,6%
Villenbach	154	3,1%
Sonstige	2007	40,4%
Gesamtergebnis	4964	
Quellgemeinden der Einpendler Stadt Augsburg	Gesamtergebnis	
Königsbrunn, St	5469	6,2%
Friedberg, St	5356	6,0%
Neusäß, St	5145	5,8%
Gersthofen, St	4815	5,4%
Stadtbergen, St	3884	4,4%
Bobingen, St	3000	3,4%
München, Landeshauptstadt	2420	2,7%
Diedorf, M	2232	2,5%
Kissing	1812	2,0%
Meitingen, M	1699	1,9%
Sonstige	52781	59,6%
Gesamtergebnis	88613	
Quellgemeinden der Einpendler Speckgürtel-Gemeinden	Gesamtergebnis	
Augsburg	19942	46,7%
Neusäß, St	1159	2,7%
Bobingen, St	1059	2,5%
Königsbrunn, St	926	2,2%
Gersthofen, St	917	2,1%
Langweid a.Lech	914	2,1%

Stadtbergen, St	893	2,1%
Aichach, St	836	2,0%
Kissing	745	1,7%
Friedberg, St	717	1,7%
Sonstige	14558	34,1%
Gesamtergebnis	42666	
Quellgemeinden der Einpendler außerhalb Agglomeration	Gesamtergebnis	
Augsburg	12595	25,5%
Königsbrunn, St	2109	4,3%
Bobingen, St	1270	2,6%
Schwabmünchen, St	1222	2,5%
Gersthofen, St	1174	2,4%
Aichach, St	1164	2,4%
Friedberg, St	1146	2,3%
Meitingen, M	973	2,0%
Neusäß, St	928	1,9%
Untermeitingen	824	1,7%
Sonstige	26049	52,7%
Gesamtergebnis	49454	

Top 10 Binnenpendler-Gemeinden:

Binnenpendler-Gemeinden AVV-Gebiet	Gesamtergebnis	
Augsburg	99.099	63,5%
Aichach, St	5.358	3,4%
Friedberg, St	4.980	3,2%
Königsbrunn, St	4.035	2,6%
Gersthofen, St	3.871	2,5%
Schwabmünchen, St		1,9%

	2.964	
Bobingen, St	2.704	1,7%
Neusäß, St	2.413	1,5%
Wertingen, St	2.091	1,3%
Meitingen, M	2.038	1,3%
Gesamtergebnis	156171	

Anlage 15: **Ergebnisse der jeweiligen Vorzugsvariante aus dem VISUM-Verkehrsmodell**

Finale Varianten der Cluster		West (incl. Prüffall Bärenkeller)	Süd (incl. Prüffall Haunstetten)	Ost
Differenz zum Be- zugsfall	Personen-km	14.488	5.265	13.104
	Service-km	1.984	417	1.408
Koeff. $\Delta Pkm/\Delta Skm$		7,30	12,63	9,31
Differenz zum Be- zugsfall	LBF	1.875	2.475	3.825
		0,3%	0,4%	0,7%
	ÖV-Wege	1.750	1.275	2.875
	MIV-Wege	-475	-350	-1.025
	Rad-/Fußwege	-875	-575	-1.375

Hinweise: alle Angaben pro Tag; Bezugsfall = Prognosehorizont des Jahres 2030 mit 609.405 Linien-Beförderungsfällen; Koeff. $\Delta Pkm/\Delta Skm$ = Koeffizient aus der Division der zusätzlichen Personen-Kilometer durch die zusätzlichen Service-Kilometer; LBF = Linien-beförderungsfälle; ÖV-Wege = Öffentliche-Verkehrsmittel-Wege; MIV-Wege = Motori-sierter-Individualverkehr-Wege