

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg 2026Plus – Mobilität für Augsburg und Region

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



Stadt
Augsburg



Landkreis
Augsburg



Landkreis
Aichach-Friedberg



Landkreis
Dillingen a.d.Donau

Inhalt

Abbildungsverzeichnis.....	5
Tabellenverzeichnis.....	8
Abkürzungsverzeichnis	10
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	19
1.6.1 Landesentwicklungsprogramm Bayern.....	20
1.6.2 Regionalplan.....	24
1.6.3 Flächennutzungs- und Bauleitplanung	25
1.6.4 Masterpläne.....	28
1.7 Beteiligungsverfahren	35
1.7.1 Verkehrsunternehmen im AVV	36
1.7.2 Politische Gremien und Aufgabenträger	37
1.7.3 Behindertenbeirat und Interessensverbände	38
1.7.4 Gemeinden und Städte.....	39
1.7.5 Nachbarlandkreise	39
1.7.6 Bürgerbeteiligung	40
1.8 Anhörungsverfahren	44
2 Rahmendaten	45
2.1 Verkehrsmodell Stadt Augsburg	45
2.2 Verkehrsmodell AVV-Landkreise	46
2.3 Einwohnerzahlen.....	48
2.4 Berufspendler	52
3 Aktuelles ÖPNV-Angebot.....	59
3.1 Schiene (SPNV).....	59
3.2 Straßenbahn Stadt Augsburg	62
3.3 Stadtbusverkehr Augsburg	66
3.4 AVV-Regionalbusverkehr	69
3.5 Abend- und Nachtverkehr	70
3.6 Flexible Bedienformen	72

3.6.1	AktiVVo	72
3.6.2	swaxi	76
3.6.3	Anrufsammeltaxi (AST) und Rufbus.....	77
3.6.4	Sharing-Angebote	79
3.7	Freigestellter Schülerverkehr	80
3.8	Verknüpfungspunkte innerhalb des öffentlichen Verkehrs	81
3.8.1	Methodik	81
3.8.2	Verknüpfungspunkte der Stadt Augsburg.....	82
3.8.3	Verknüpfungspunkte in der Region (Landkreise im AVV-Gebiet).....	83
3.9	Verknüpfungspunkte öffentlicher Verkehr – motorisierter Individualverkehr (P+R-Angebot)	85
3.10	Tarifsystem.....	87
4	Statusbericht zum Nahverkehrsplan 2015plus	88
4.1	Umsetzung der Maßnahmen im SPNV	93
4.2	Umsetzung in der Stadt Augsburg	93
4.3	Umsetzung in den Landkreisen.....	94
4.3.1	Umgesetzte Maßnahmen	94
4.3.2	Maßnahmen ohne vollständige Umsetzung mit Fortbestand	97
4.3.3	Maßnahmen ohne vollständige Umsetzung ohne Fortbestand	98
5	ÖPNV-Nachfrage und Potenziale.....	101
5.1	ÖPNV-Nachfrage und Potenziale in der Stadt Augsburg	102
5.2	ÖPNV-Nachfrage und Potenziale in den AVV-Landkreisen.....	104
6	Prognosen und Auswirkungen auf den ÖPNV	109
6.1	Bevölkerungsentwicklung	109
6.2	Beschäftigte	113
6.2.1	Beschäftigtenzahlen	113
6.2.2	Entwicklung wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkte mit Auswirkungen auf den ÖPNV	114
6.3	Entwicklung der Schülerzahlen	116
7	Anforderungsprofil	118
7.1	Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV	119
7.2	Bedienstandards Stadtverkehr Augsburg	120
7.2.1	Erschließung Stadtverkehr Augsburg	120
7.2.2	Erreichbarkeit in der Stadt Augsburg	122
7.2.2.1	Reisezeit Stadtverkehr Augsburg	122
7.2.2.2	Maximale Umsteigevorgänge im Stadtverkehr Augsburg	122
7.2.2.3	Mindestbedienhäufigkeit im Stadtverkehr Augsburg	122

7.2.3	Bedienungsqualität Stadtverkehr Augsburg.....	123
7.3	Bedienungsstandards der Region (ohne Stadt Augsburg)	126
7.3.1	Erschließung im Regionalverkehr	126
7.3.2	Erreichbarkeit in der Region.....	127
7.3.2.1	Beförderungszeiten im Regionalverkehr	127
7.3.2.2	Maximale Umsteigevorgänge im Regionalverkehr	128
7.3.2.3	Mindestbedienhäufigkeiten im Regionalverkehr	129
7.3.3	Bedienungsqualität im Regionalverkehr	130
8	Angebotsanalyse	134
8.1	Erschließung	135
8.1.1	Erschließung in der Stadt Augsburg.....	135
8.1.2	Erschließung in der Region	137
8.2	Erreichbarkeit	139
8.3	Umsteigehäufigkeiten	141
8.3.1	Umsteigehäufigkeiten in der Stadt Augsburg.....	142
8.3.2	Umsteigehäufigkeiten in der Region	142
8.4	Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit.....	143
8.4.1	Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit in der Stadt	146
8.4.2	Bedienungszeiten und Fahrtenhäufigkeit in der Region	146
8.5	Bedienungsqualität.....	150
8.6	Bewertung des Status quo	151
9	Leitziele für den ÖPNV.....	153
9.1	Leitbild Mobilitätswende / Leitziele	154
9.2	Raumtypen und differenzierte Bedienstandards.....	156
9.3	Umsetzungsstrategie	159
9.4	Skalierbarkeit und Etappierung.....	161
10	Maßnahmenkonzeption	162
10.1	Hierarchisierung des Liniennetzes.....	163
10.1.1	Hierarchisierung in der Stadt Augsburg	164
10.1.2	Hierarchisierung in der Region	164
10.2	Maßnahmen für die Stadt Augsburg	166
10.2.1	Methodisches Vorgehen	166
10.2.2	Linien-ÖPNV im Stadtverkehr.....	170
10.2.3	Flexible Bedienformen im Stadtverkehr.....	185
10.3	Maßnahmen für die Landkreise	186
10.3.1	Methodisches Vorgehen	186
10.3.2	Linien-ÖPNV im Regionalverkehr	190
10.3.3	Flexible Bedienformen im Regionalverkehr.....	196

10.4	Maßnahmen für die Straßenbahn	200
10.4.1	Aus dem NVP 2015plus übernommene Netzerweiterungen	200
10.4.2	Zusätzliche Netzerweiterungen	202
10.5	Maßnahmen im Abend- und Nachtverkehr	202
10.6	Umwelt und Klimaschutz.....	204
11	Zielnetz	206
11.1	Zielnetz der Straßenbahn der Stadt Augsburg	206
11.2	Zielnetz im Busverkehr	209
11.2.1	Busverkehr im Stadtgebiet.....	209
11.2.2	Regionalbus und flexible Bedienformen	211
11.3	Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs im Zielnetz	212
11.3.1	Verknüpfungspunkte der Stadt Augsburg im Zielnetz.....	212
11.3.2	Verknüpfungspunkte in der Region (Landkreise im AVV-Gebiet) im Zielnetz 214	
12	SPNV Regio-Schienen-Takt	216
12.1	Bilanzierung Ausführungsnetz 2015plus	217
12.2	Offene Planungen der BEG.....	219
12.3	Weitere Anforderungen des Verbundraumes AVV	219
13	Barrierefreiheit	221
13.1	Übersicht Mobilitätseinschränkungen und Definition Barrierefreiheit.....	221
13.2	Anforderungen an die Barrierefreiheit	222
13.2.1	Barrierefreiheit von Fahrzeugen	226
13.2.2	Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit.....	226
13.3	Bilanzierung des Status Quo	227
13.3.1	Status Quo Haltestellen	227
13.3.2	Status Quo Fahrzeuge	230
13.4	Priorisierung zur Herstellung der Barrierefreiheit	231
14	Ausblick	235
	Literaturverzeichnis	238
15	Anlagen.....	240

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	23
Abbildung 4: Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung nach Teilräumen und Reisezweck ...	41
Abbildung 5: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Wohnort.....	42
Abbildung 6: Reiseweiten-Verteilung nach Raumtyp im ÖV	43
Abbildung 7: Einwohnerverteilung in der Stadt Augsburg	49
Abbildung 8: Einwohnerverteilung AVV-Landkreise gemäß Zensus 2022.....	50
Abbildung 9: Wanderungssalden im Verbundgebiet des AVV im Zeitraum 2019-2021	51
Abbildung 10: Bevölkerung nach Altersgruppen im Verbundgebiet des AVV.....	52
Abbildung 11: Struktur der Pendlerströme im AVV-Gebiet	53
Abbildung 12: Zielorte der Gemeinde-Auspendler im AVV-Gebiet	54
Abbildung 13: Pendlerstrukturen der Stadt Augsburg	54
Abbildung 14: Pendlerstrukturen in den Speckgürtel-Gemeinden im AVV-Gebiet	55
Abbildung 15: Pendlerstrukturen außerhalb des Agglomerationsraums im AVV-Gebiet	55
Abbildung 16: Pendlerverflechtungen der Auspendler im AVV-Gebiet und der Umgebung (Darstellung ab 40 Pendelnden)	58
Abbildung 17: Pendlerverflechtungen der Einpendler im AVV-Gebiet und Umgebung (Darstellung ab 40 Pendelnden)	58
Abbildung 18: Übersichtskarte des SPNV-Netzes im AVV-Gebiet.....	62
Abbildung 19: Streckennetz der Straßenbahnlinien in Augsburg im Bestand	64
Abbildung 20: Stadtbusnetz im Bestand	69
Abbildung 21: Regionalbusnetz im Bestand	70
Abbildung 22: Nachtbusnetz im gesamten AVV-Gebiet.....	72
Abbildung 23: Entwicklung der Fahrgast- und Fahrzeugfahrtenzahlen im Jahr 2024 im AktiVVo-Gebiet.....	74
Abbildung 24: Bediengebiete des AktiVVo.....	75
Abbildung 25: Bediengebiet des swaxi in Augsburg.....	77
Abbildung 26: Verknüpfungspunkte der Stadt Augsburg im Bestand	83
Abbildung 27: Verknüpfungspunkte in der Region im Bestand	85
Abbildung 28: Fahrgastnachfrage im Stadtverkehr	102
Abbildung 29: Einwohnerdichte AVV (2018)	104
Abbildung 30: Arbeitsplatzdichte AVV (2018)	105
Abbildung 31: Verteilung und Dichte der Points of Interest im AVV-Gebiet für die Region und die Stadt Augsburg (Heat Map).....	106
Abbildung 32: Identifikation der Hauptverkehrsziele (Top-15-Ziele).....	106
Abbildung 33: Reisezeitvergleich ÖV/MIV: St. Ulrich - Dom, Stadt Augsburg	107
Abbildung 34: Reisezeitvergleich ÖV/MIV: Wertingen	108
Abbildung 35: Einwohnerdichte pro bewohnte Fläche in der Stadt Augsburg	112

Abbildung 36: Schulstandorte im AVV-Gebiet	116
Abbildung 37: Zentrenkonzept der Stadt Augsburg	121
Abbildung 38: Mindestbedienstandard der Straßenbahnachsen	122
Abbildung 39: Einzugsradien aus der Leitlinie zur Erstellung von NVPs in Bayern	127
Abbildung 40: Genz- und Richtwerte – Erreichbarkeit übergeordneter Orte	128
Abbildung 41: Maximale Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge nach der Leitlinie für NVPs	129
Abbildung 42: Mindestbedienstandard im Regionalverkehr	130
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)	136
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)	138
Abbildung 45: Erreichbarkeit des Augsburger Stadtzentrums (Reisezeit)	139
Abbildung 46: Regionale Erreichbarkeit des Augsburger Hauptbahnhofes durch den ÖPNV	140
Abbildung 47: Entwicklung des ÖPNV-Angebots der Nachfrage und der Einwohnerzahlen im AVV-Gebiet 2012 bis 2019	141
Abbildung 48: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (werktags)	144
Abbildung 49: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot am Abend (werktags)	144
Abbildung 50: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (samstags)	145
Abbildung 51: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (sonn- und feiertags)	146
Abbildung 52: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (werktags 6-19 Uhr)	147
Abbildung 53: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet am Abend (werktags 19-23 Uhr)	148
Abbildung 54: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (samstags 6-19 Uhr)	149
Abbildung 55: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (sonn- und feiertags 6-19 Uhr)	149
Abbildung 56: Arbeitspakete zur Erstellung des NVP	163
Abbildung 57: Leitziele der Mobilitätswende	163
Abbildung 58: Linienhierarchisierung in der Region	165
Abbildung 59: Festlegung von Untersuchungskorridoren	167
Abbildung 60: Entwicklung der Linienvarianten und deren Prüfung anhand von Prüfkriterien mithilfe des VISUM-Verkehrsmodells	168
Abbildung 61: Untersuchungskorridore (Cluster) der Stadt Augsburg	169
Abbildung 62: Cluster Ost Maßnahmenprüfung mit Kernmaßnahme	173
Abbildung 63: Erschließungslücken im Cluster Ost (Bus: 400 m, Straßenbahn: 500 m; Karte zeigt die Erschließung im Bestand)	174
Abbildung 64: Cluster Süd Maßnahmenprüfung mit Kernmaßnahme	178

Abbildung 65: Erschließungslücken im Cluster Süd (Bus: 400 m, Straßenbahn: 500 m; Karte zeigt die Erschließung im Bestand)	179
Abbildung 66: Cluster West Maßnahmenprüfung mit empfohlenen Kernmaßnahmen.....	183
Abbildung 67: Erschließungslücken im Cluster West (Bus: 400 m, Straßenbahn: 500 m; Karte zeigt die Erschließung im Bestand).....	184
Abbildung 68: Achsenkonzept im Regionalbus AVV – Prüfkriterien	187
Abbildung 69: Erwartungswerte für die mittlere Besetzung der Fahrzeuge.....	189
Abbildung 70: Achsenkonzept im Regionalbus AVV	189
Abbildung 71: Achsenkonzept im Landkreis Augsburg	191
Abbildung 72: Achsenkonzept im Landkreis Aichach-Friedberg	192
Abbildung 73: Achsenkonzept im Landkreis Dillingen a.d.Donau (Altlandkreis Wertingen).....	194
Abbildung 74: Geplante On-Demand-Gebiete (AktiVVo) in der Region	196
Abbildung 75: Geschätzte Anzahl Fahrzeuge je Gebiet im Basisszenario	199
Abbildung 76: Geschätzte Anzahl Fahrzeuge je Gebiet im Aufwuchsszenario	199
Abbildung 77: Veränderung des Mobilitätsverhaltens am Wochenende	202
Abbildung 78: Zielnetz der Straßenbahn.....	208
Abbildung 79: Zielnetz der Stadt Augsburg ohne Priorisierung der Maßnahmen	210
Abbildung 80: Zielnetz Regionalbusverkehr (ohne nachfrageorientierte Linien) mit On-Demand-Gebieten	211
Abbildung 81: Verknüpfungspunkte in der Stadt (Zielnetz).....	213
Abbildung 82: Verknüpfungspunkte in der Region (Zielnetz)	215
Abbildung 83: Barrierefreiheit an bestehenden Haltesteigen im AVV-Gebiet gesamt im Bestand	229
Abbildung 84: Barrierefreiheit an bestehenden Haltestellen im AVV-Gebiet (ausgenommen Stadt Augsburg und Dillingen) im Zielnetz.....	230
Abbildung 85: Kriterien zur Prioritätenbildung beim Haltestellenausbau	231
Abbildung 86: Steige pro Stufe.....	234

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stufen der Zentralen Orte.....	21
Tabelle 2: Anzahl der Beschäftigten 2019 und 2024	27
Tabelle 3: Verkehrsmittelwahl nach Raumtyp.....	43
Tabelle 4: Einwohnerzahlen im AVV-Gebiet	48
Tabelle 5: Einwohnerentwicklung im Verbundgebiet des AVV	50
Tabelle 6: Pendlerverflechtungen im Agglomerationsraum Augsburg.....	57
Tabelle 7: Aktuelles SPNV-Angebot	60
Tabelle 8: Straßenbahnlinien und -funktionen.....	63
Tabelle 9: Mindest-Bedienungshäufigkeit der Straßenbahn.....	65
Tabelle 10: Takt der Straßenbahn nach Verkehrstag und Tageszeit.....	65
Tabelle 11: Busse in der Stadt Augsburg.....	66
Tabelle 12: Nachtbuslinien der Stadt Augsburg.....	71
Tabelle 13: Nachtbuslinien im Regionalverkehr des AVV	71
Tabelle 14: Übersicht der AST-Linien im AVV-Gebiet, Stand 2024	78
Tabelle 15: Methodisches Vorgehen zur Bewertung der Verknüpfungspunkte.....	81
Tabelle 16: Kategorisierung der Verknüpfungspunkte.....	82
Tabelle 17: Übersicht P&R-Anlagen in der Stadt Augsburg	86
Tabelle 18: P&R-Anlagen im AVV-Gebiet.....	86
Tabelle 19: Umsetzungsanalyse der Maßnahmen des NVP 2015plus; Rbu = Rufbus	88
Tabelle 20: Umgesetzte Maßnahmen des NVP 2015plus in der Stadt Augsburg..	93
Tabelle 21: Nicht umgesetzte Maßnahmen des NVP 2015plus in der Stadt Augsburg	93
Tabelle 22: Umgesetzte Maßnahmen des NVP 2015plus im Landkreis Augsburg	94
Tabelle 23: Umgesetzte Maßnahmen des NVP 2015plus im Landkreis Aichach-Friedberg.....	95
Tabelle 24: Maßnahmen des NVP 2015plus mit Fortbestand im Landkreis Augsburg	97
Tabelle 25: Maßnahmen des NVP 2015plus mit Fortbestand im Landkreis Dillingen a.d.Donau	97
Tabelle 26: Maßnahmen des NVP 2015plus mit Fortbestand im Landkreis Aichach-Friedberg.....	97
Tabelle 27: Maßnahmen des NVP 2015plus mit Fortbestand für alle Landkreise.	98
Tabelle 28: Maßnahmen des NVP 2015plus ohne Fortbestand im Landkreis Augsburg.....	98
Tabelle 29: Maßnahmen des NVP 2015plus ohne Fortbestand im Landkreis Aichach-Friedberg	99
Tabelle 30: Maßnahmen des NVP 2015plus ohne Fortbestand im Landkreis Dillingen a.d.Donau	99
Tabelle 31: Prognostizierte Einwohnerentwicklung für das Verbundgebiet des AVV	110
Tabelle 32: Einwohnerzahlen und -dichte pro Stadtteil in der Stadt Augsburg ..	111

Tabelle 33: Bevölkerungsstruktur im Speckgürtel von Augsburg.....	113
Tabelle 34: Bevölkerungsstruktur im ländlichen Raum des AVV-Gebietes	113
Tabelle 35: Einzugsbereich (Luftlinienentfernung) zur nächsten ÖPNV-Haltestelle	121
Tabelle 36: Haltestellenausstattung im AVV-Gebiet.....	133
Tabelle 37: Leitbild der Mobilitätswende.....	155
Tabelle 38: Mobilitätswende im AVV-Gebiet.....	157
Tabelle 39: Modal Split Abschätzung	187
Tabelle 40: Anzahl von Wegen und daraus abgeleitete Besetzung des Fahrzeuges in den Landkreisen	188
Tabelle 41: Merkmale AktivVo	197
Tabelle 42: Minimale Bedienzeiten.....	198
Tabelle 43: Maximale Bedienzeiten.....	198
Tabelle 44: Schätzung der Kosten je On-Demand-Gebiet.....	200
Tabelle 45: Aus dem NVP 2015plus übernommene Netzerweiterungen – ehem. Ausführungsnetz	200
Tabelle 46: Aus dem NVP 2015 übernommene Netzerweiterungen – ehem. Zielnetz	201
Tabelle 47: Zusätzliche Netzerweiterungen.....	202
Tabelle 48: Nachtbusverkehre der Stadt Augsburg.....	203
Tabelle 49: Nachtbusverkehre des AVV in der Region.....	203
Tabelle 50: In das Zielnetz übernommene Maßnahmen des Ausführungsnetzes	207
Tabelle 51: In das Zielnetz übernommene Maßnahmen des Zielnetzes	207
Tabelle 52: Erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2006-2011.....	217
Tabelle 53: Barrierefreiheit an bestehenden Haltesteigen im Straßenbahnnetz.....	227
Tabelle : Barrierefreiheit an bestehenden Haltesteigen im Busnetz.....	228
Tabelle 55: Übersetzung des Kriteriums Ein-/Aussteiger in Anzahl Einwohner im Einzugsbereich	233
Tabelle 56: Stufen der Priorisierung	233

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
BEMU	Battery Electric Multiple Units
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CVD	Clean Vehicle Directive
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EBA	Eisenbahn- Bundesamt
GVG	Gersthofen Verkehrsgesellschaft
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	integraler Taktfahrplan
KSG	Klimaschutzgesetz
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LKW	Lastkraftwagen
MDA	Mobilitätsdrehscheibe Augsburg
MIV	motorisierter Individualverkehr
MTBA	Augsburger Mobilitäts- und Tiefbauamt
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	öffentliche Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVGesetz	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 Verkehrsverlagerungszielen 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 gemeinsame 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 Mobilitätswende, 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 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 Fahrgastzählsysteme 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.¹

Bereits am 20.09.2021 unterstützten 115 deutsche Städte, Landkreise und Verkehrsverbünde dieses Ziel in einem **gemeinsamen Positionspapier**², 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 wie die Reduktion von **Lärmbelastung** und gesundheitsschädlichem **Schadstoffausstoß** erreicht. 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

¹ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2022)

² Landeshauptstadt München & Verbundlandkreise im MVV (2021)

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 **Studentakte** 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.

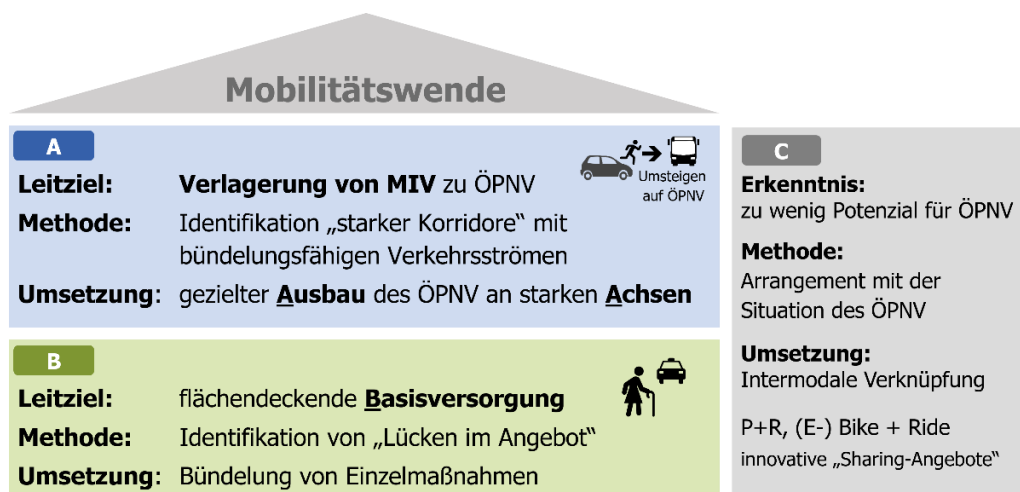


Abbildung 1: Handlungsebenen und Leitziele auf dem Weg zur Mobilitätswende

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). Dies bedeutet, dass zunächst eine Bestandsaufnahme des ÖPNV-Netzes 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 4). 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 7). 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 21. Juni 2023
 - Definition der zu untersuchenden Planfälle
- Ausarbeitung der Planfälle / Maßnahmenkonzeption:
 - Ausarbeitung bis August 2025
 - Diskussion in Arbeitskreisen und in der Projektgruppe
 - Vorstellung in der Sitzung des Steuerungskreises am 23.06.2025
- Berichtsentwurf und Anhörungsverfahren:
 - Erarbeitung des Berichtsentwurfs
 - Durchführung des Anhörungsverfahrens (23.07.2025 bis 30.09.2025)
- Beschluss und Inkrafttreten:
 - Beschlussfassung in den Kreistagen und im Stadtrat (im November und Dezember 2025)
 - Inkrafttreten am 01. Januar 2026

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 2025)
- 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 (1998)
- 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-Verkehrsmodell 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)³. 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 Daseinsversorgung** und der Ausgestaltung des **ÖPNV als vollwertige Alternative zum MIV** gestellt. Dabei besteht jedoch keineswegs Entscheidungsfreiheit im Sinne einer willkürlichen Handlungsalternative, sondern es ist „in Abhängigkeit der Raumstruktur unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel jeweils ein Optimum zu finden“. Der dazu erforderliche Abwägungsprozess im Rahmen der vorgegebenen Randbedingungen wird in Art. 4 Abs. 1 skizziert. Dieser besagt, dass „den Erfordernissen der jeweiligen Verdichtungsräume und ländlichen Räume mit abgestuften Bedienungskonzepten Rechnung getragen werden“ soll. Art. 5 Abs. 1 ergänzt hierzu den Aspekt des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit indem dort festgelegt wird, dass „die Bedienung unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und die Erfordernisse des

³ vgl. Art. 13 BayÖPNVG: in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl. S. 336, BayRS 922-1-B), zuletzt geändert durch § 17 des Gesetzes vom 23. Dezember 2024

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)⁴ 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 Vorschriften⁵ 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** (Saubere-Fahrzeuge-BeschG), das in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161, der sogenannten **Clean Vehicles Directive** (kurz CVD) am 02.08.2021 in Kraft trat⁶. 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 Gebraucht- 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.

⁴ gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

⁵ im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

⁶ vgl. Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz), Umsetzung der Clean Vehicles Directive (EU) 2019/1161

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 das Landesentwicklungsprogramm (2023) 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 Regionalplan heben zudem die Notwendigkeit der **Sicherstellung einer flächendeckenden Erschließung** hervor, um insbesondere die ÖPNV-Verbindungen in ländlichen Räumen mittelfristig zu stärken. Gemäß regionalem Klimaschutzkonzept kann dieses Ziel durch die Verzahnung des ÖPNV mit alternativen Bedienformen verfolgt werden, welche die Hürde der letzten Meile überbrücken soll.

Des Weiteren bestehen im AVV-Gebiet auf kommunaler Ebene vielfältige Bestrebungen, den ÖPNV weiter auszubauen bzw. zu optimieren. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass auf kommunaler Ebene verschiedene Konzepte ausgearbeitet wurden, in welchen dem ÖPNV eine wichtige Bedeutung beigemessen wird. Im Folgenden werden die verschiedenen Konzepte, die sich auf kommunaler Ebene mit dem Thema ÖPNV beschäftigen, skizziert.

Für die Stadt Augsburg liegt bereits eine Vielzahl an Konzepten bzw. Plänen vor, die sich mit umweltfreundlicher Mobilität bzw. ÖPNV beschäftigen. Diese stehen in ihrer Gesamtheit im Zeichen des politisch gesetzten Klimaschutzziels, den **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**⁷ konkretisiert die Handlungsfelder im Bereich Mobilität. Als „relevanten Aspekt“ für das „**Räumliche Leitbild**“⁸ im Bereich Mobilität wird dazu der „stadtweite Ausbau der smarten, multimodalen und umweltfreundlichen Mobilität mit Mobilitätsknoten insbesondere in den Stadtteil- und Quartierszentren und der Infrastruktur für alle Verkehrsträger einschl. des regionalen Schienenpersonennahverkehrs“ formuliert.

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

⁷ Stadt Augsburg (2020)

⁸ Stadt Augsburg (2022)

um Augsburg wird im konsequenten Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gesehen. Neben festen Taktzeiten und höheren Taktfrequenzen und durchgebundenen 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“ angesehen⁹ durch die Schaffung zentraler Umsteigeknoten. Das Stadtentwicklungskonzept sieht eine Konkretisierung dieser Themen mittels einer Fortschreibung/Neuaufstellung des städtischen Gesamtverkehrsplans vor. Diese erfolgt aktuell mit dem Augsburger Mobilitätsplan (zum Zeitpunkt der NVP-Fertigstellung noch in Bearbeitung, vgl. Kapitel 1.6.4).

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

1.6.1 Landesentwicklungsprogramm Bayern

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) der Bayerischen Staatsregierung, mit dem Stand 01.06.2023¹⁰, 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 großer 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.

⁹ vgl. Stadt Augsburg (2020), S. 23

¹⁰ Bayerische Staatsregierung (2023)

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 mit dem Ziel entwickelt werden, den Ansprüchen zu genügen. Weiterhin soll der ÖPNV barrierefrei gestaltet und die verschiedenen Verkehrsmittel enger verknüpft werden.

Zentrale Orte sind solche, die eine überörtliche Versorgungsfunktion übernehmen. Das 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 Defini- onsmerkmale	Zumutbare Erreichbarkeit (ÖPNV)
Grundzen- tren	Grundversorgung	Wird in Regio- nalplänen festge- legt	Flächendeckende Versorgung; 30 Minuten
Mittelzentren	Gehobener Bedarf		45 Minuten
Oberzentren	Spezialisierte hö- herer Bedarf		90 Minuten
Regionalzen- tren	Von überregionaler Bedeutung	Mehr als 100.000 Einwohner	-
Metropolen	Von landes- und bundesweiter Be- deutung	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 zählen 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 das 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 Verkehrser-schließung und Flächenbedienung mit dem ÖPNV, wodurch die Mobilitätsbedürfnisse gesichert werden können durch zeitlich flexible und bedarfsgerechte Bedien-formen. In Verdichtungsräumen ist das Ziel das gesteigerte Verkehrsaufkommen umwelt- und gesundheitsverträglich zu gestalten. Daher soll der ÖPNV-Anteil, neben den weiteren Verkehrsmitteln des sog. Umweltverbundes (nichtmotorisierter Verkehr, Carsharing), gesteigert werden. Bei Siedlungs- und Flächenentwicklungen soll des Weiteren der ÖPNV berücksichtigt werden, so sollen kompakte Siedlungen entstehen, bestehende Potenzialflächen genutzt und die ÖPNV-Anbindung berücksichtig 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 Verdichtungs-raums 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, Kühlenthal, Mittelneufnach, Oberottmarshausen, Scherstetten und Welden
- Landkreis Aichach-Friedberg: Baar (Schwaben), 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.

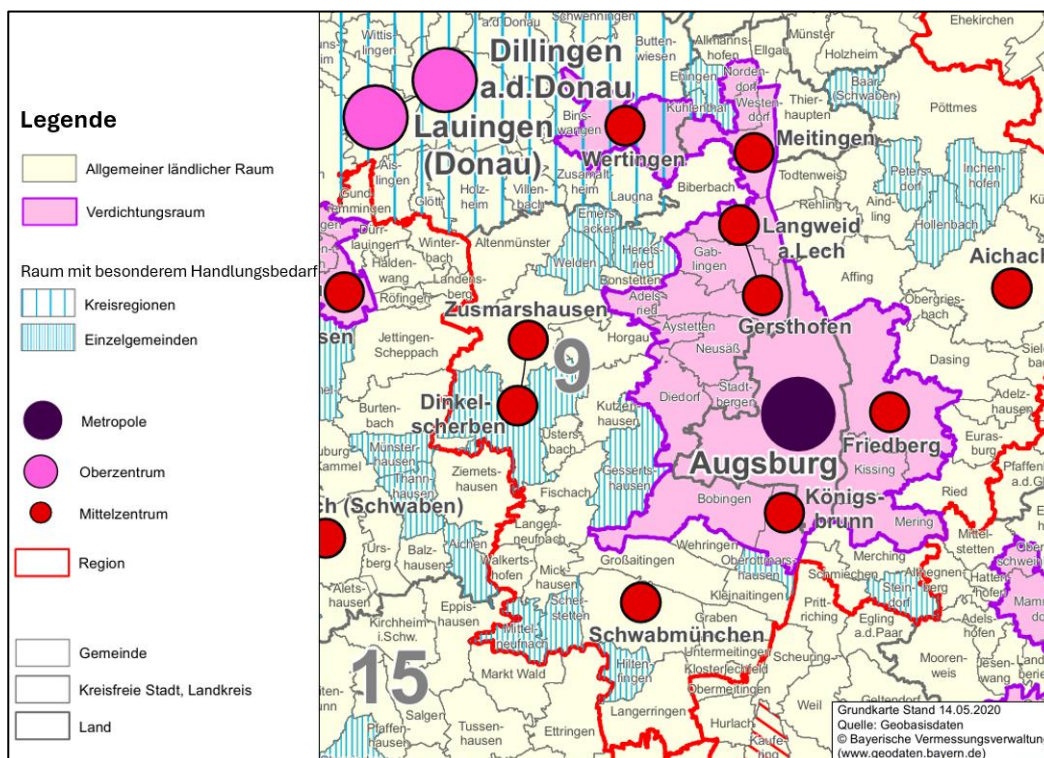


Abbildung 3: Ausschnitt aus der Strukturkarte

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 aktualisiert¹¹. 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.“¹²
- (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 – Dinkelscherbenausgebaut 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.“

¹¹ Regionaler Planungsverband Augsburg (2007)

¹² Regionaler Planungsverband Augsburg (2024)

Es gilt, den ÖPNV als Alternative zum MIV zu etablieren, um Zentren mit Zentren sowie dem Verdichtungsraum zu verbinden. Durch einen höheren Anteil an ÖPNV finden Verbesserungen in der Stadt Augsburg statt, insbesondere in Bezug auf Lärm- und Luftbelastung. Mögliche Attraktivierungsmaßnahmen sind dabei u. a. die Einrichtung von ÖPNV-Sonderspuren in zentralen Orten oder die Schaffung von Umsteigepunkten wie Park+Ride-Anlagen (P+R), um den Umstieg auf den ÖPNV entlang radial auf die Kernstadt Augsburg zuführende ÖPNV-Achsen 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-Schiementaktes. 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 Flächennutzungs- und Bauleitplanung

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) nur für öffentliche Planungsträger verbindlich ist, für private Parteien jedoch keine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit besitzt. Er stellt für das gesamte Stadtgebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung in den Grundzügen dar. Im Gegensatz dazu stellt der Bebauungsplan (BP) nach § 30 Abs. 1 BauGB für jedermann ein rechtsverbindliches Dokument dar. Er bezieht sich nur auf Teile des Stadtgebietes, muss aber nach § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden. 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 lediglich nach § 30 Abs. 3 BauGB sowie den § 34 und § 35 BauGB zulässig, was als einfacher Bebauungsplan bezeichnet wird.

Der Zusammenhang zwischen Nahverkehrsplan und Flächennutzungsplan (vorbereitender 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 der Bebauungsplan (verbindliche Bauleitplanung), 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 einen Bebauungsplan aufgenommen werden bzw. ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Größere Infrastrukturprojekte (u. a. öffentliche Straßen, Straßenbahntrassen, öffentliche Parkplätze) sind zudem auch im Flächennutzungsplan aufzunehmen. Erst durch die Aufnahme in den Bebauungsplan 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. 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.

In umgekehrter Richtung spielt der Nahverkehrsplan als fachlicher Beitrag für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans eine große Rolle. Die wesentlichen Ziele und Maßnahmen des Nahverkehrsplans (z. B. neue Straßenbahntrassen und Busachsen, geplante Mobilitätsknoten), soweit sie einen räumlichen Bezug haben, werden in die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans aufgenommen.

Der Flächennutzungsplan für die Stadt Augsburg¹³ ist auf 1995 datiert, wobei fortlaufend Anpassungen vorgenommen wurden (zuletzt im April 2025). Vorbereitungen für eine Neuaufstellung sind aktuell in Arbeit.

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

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 Projekt der Stadt Augsburg. Hier entsteht auf einer Fläche von ca. 66 Hektar mit ca. 28 Hektar

¹³ Stadt Augsburg (1995)

Sonderbauflächen für Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen 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 Bahnhofsteilpunkt 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), da das momentane Angebot aus Sicht der Unternehmen bzw. potenzieller Interessenten insb. im zweiten Bauabschnitt sowie in den südwestlichen Teilbereichen unzureichend ist.

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

1.6.4 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.¹⁴ 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 und innovative Formen des ÖPNV getestet werden.
- **Organisation**
Die aktuell komplexen Strukturen mit diversen Akteuren und Zuständigkeiten erschwert die Zusammenarbeit, diese sollen daher leistungsfähiger aufgestellt werden.

¹⁴ vgl. Bayerisches Staatsministerium (2022)

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

Augsburger Mobilitätsplan (AMP)

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“¹⁵, 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 AMP 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)

¹⁵ European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2019)

- Direktverbindungen zwischen regionalen PoI („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 und diese bewertet werden.

Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Stadt Augsburg

Im Stadtentwicklungskonzept der Stadt Augsburg¹⁶ 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 Augsburg¹⁷ 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

Die im Auftrag der Stadt Augsburg erstellte Studie „Klimaschutzkonzept 2030“¹⁸ ist eine wichtige fachliche Grundlage für den Klimaschutz in Augsburg und leitet zur Erfüllung des Ziels Klimaneutralität bis 2040 die Notwendigkeit einer Reduktion des MIV-Anteils von 50 Prozent maßgeblich. Beim Themenbereich Mobilität werden

¹⁶ vgl. Stadt Augsburg (2020)

¹⁷ Stadt Augsburg (2018)

¹⁸ Stadt Augsburg (2021)

dafür zwei Strategien erarbeitet und bewertet. 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 Augsburg¹⁹ 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-Friedberg²⁰ 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

¹⁹ Stadt Augsburg (2024)

²⁰ Green City Energy (2011)

- Alternative Antriebsmittel für öffentliche Fahrzeuge
- Nachfrage im ÖPNV/Umweltverbund steigern
 - Regionales Mobilitätsmanagement

Mobilitätskonzept Landkreis Augsburg

Das Mobilitätskonzept des Landkreises Augsburg²¹, 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 selben 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.

²¹ Landkreis Augsburg (2022)

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“²² 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 Schnellbuskreuze 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-Friedberg²³ 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 Elektromobilitätskonzepte²⁴ 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.

²² Finsinger (2021)

²³ Landkreis Aichach-Friedberg (2020)

²⁴ Gemeinde Gundelfingen (2020) und Stadt Wertingen (2019)

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, Gutachter*innen	8
Ausschusssitzungen	Politische Vertreter*innen der zuständigen Ausschüsse, Aufgabenträger, SWA, AVV, Gutachter*innen	3
Abstimmung mit politischen Vertretern*innen	Lkr. Dillingen a.d.Donau, Lkr. Augsburg, Stadt Augsburg, AVV, Gutachter*innen	2 zzgl. weiterer Termine im Rahmen der Vergabeverfahren der Verkehrsverträge mit Ausrichtung auf den NVP
Bürgermeisterdienstbesprechungen	Lkr. Dillingen a.d.Donau bzw. Lkr. Aichach-Friedberg, AVV, Gutachter*innen	2
Kernteam	(RvS), Aufgabenträger, AVV, Gutachter*innen	24
Aufgabenträger	Jeweiliger Aufgabenträger, AVV, Gutachter*innen	10
Weitere Aufgabenträger innerhalb des AVV	Stadt Gersthofen, Stadt Neuß, Lkr. Augsburg, AVV, Gutachter*innen	4
Arbeitsgruppe Stadtverkehr und	WiFö, MTBA, SWA, AVV,	46

Mobilitätsplan (bis Ende 2022 in zwei Arbeitsgruppen aufgeteilt)	Gutachter*innen NVP, vereinzelt Gutachter*innen AMP und Teilnahme Stadtplanungsamt	
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-Schienen-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 bzw. aus stadtklimatischen Gründen alternativ im südöstlichen Bahnpark
- Definition der Aufgabenträger und Straßenbaulastträger zur verträglichen 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 und Aufgabenträger

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 9) 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 jeweils mehrere Einzeltermine, in denen vorgeschlagene Maßnahmen vorgestellt, diskutiert und ergänzt wurden.

Schließlich konnten die Ergebnisse der Maßnahmenuntersuchung mit der 8. Sitzung des Steuerungskreises am 23.06.2025 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 waren schließlich an der Veranstaltung vertreten: swa Fahrgastbeirat, ProBahn, Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen, KUMAS Umweltnetzwerk, RealWest, Handwerkskammer für Schwaben, IHK Schwaben, Universität Augsburg, Universitätsklinikum Augsburg, Stadtjugendring Augsburg, Begegnungsland Lech-Wertach, Wirtschaftsförderung der Stadt Augsburg, Behindertenbeiräte und Behindertenbeauftragte, Seniorenbeirat.

Der Termin gliederte sich in einen informativen 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-/Um- bzw. 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: 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 Nachbараufgabenträger 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 Augsburger Stadtkern wird von 84 % der Befragten unter den drei am häufigsten genutzten Verkehrsmitteln auf dem Weg zur Arbeit mindestens ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes genannt (Stadttrand und stadtnahe Gemeinden: 74 %, Region: 66 %).

(2) ÖPNV-Nutzungshäufigkeit nach Fahrtzweck

Aus der Befragung geht die Tendenz hervor, dass Arbeitswege im städtischen Raum deutlich regelmäßiger (Bezugsgröße: Nutzung mindestens einmal pro Woche) mit dem ÖPNV zurückgelegt werden als in ländlichen Gebieten des AVV. Anders verhält es sich mit den Fahrten zu Bildungseinrichtungen. Der Anteil regelmäßiger ÖPNV-Fahrten ist unabhängig von der Raumstruktur insgesamt stabil, jedoch nutzen Kinder und Jugendliche im ländlichen Raum deutlich häufiger täglich den ÖPNV (vgl. Abbildung 4).

Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung nach Teilräumen und Reisezweck

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

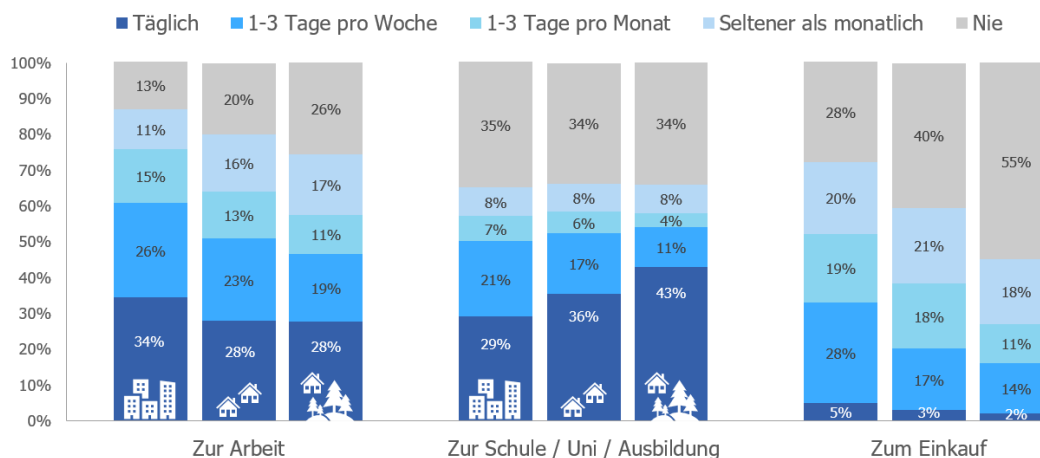


Abbildung 4: Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung nach Teilräumen und Reisezweck

(3) Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahl

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

(4) Bewertung verschiedener Qualitätsmerkmale des ÖPNV

- **Fahrtenangebot:** Starke Unzufriedenheit herrscht bei vielen Befragten aus ländlich strukturierten Bereichen des Verbundraumes in Bezug auf das ÖPNV-Fahrtenangebot im Wohnort am Abend und am Wochenende (vgl. 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

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

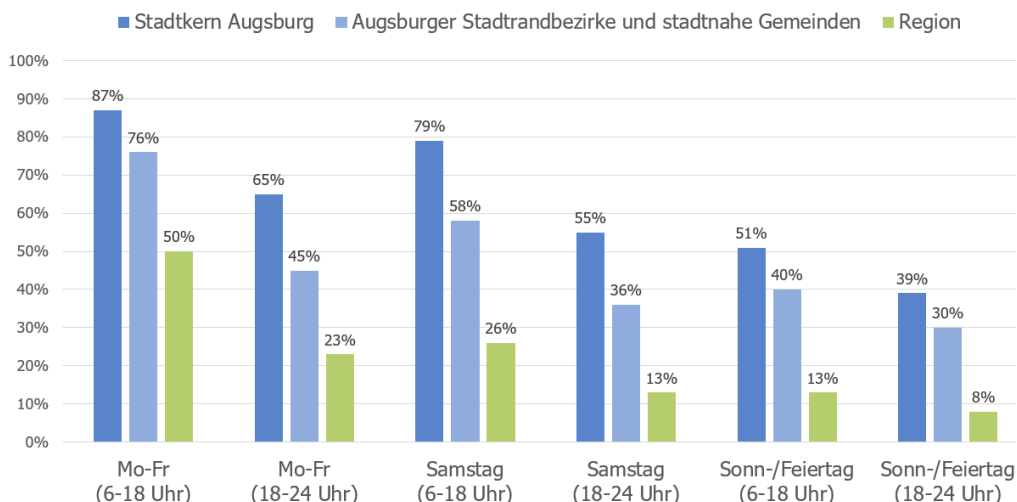


Abbildung 5: Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Wohnort

- **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.

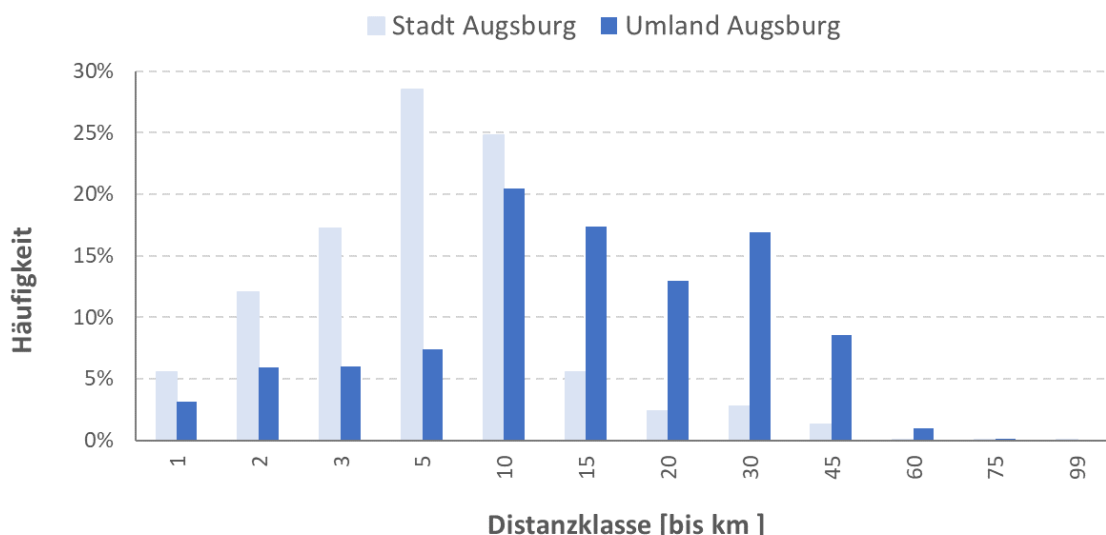


Abbildung 6: Reiseweiten-Verteilung nach Raumtyp im ÖV

1.8 Anhörungsverfahren

Das formale Anhörungsverfahren ist vom 25.07.2025 bis 30.09.2025 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)
- Stadt Augsburg
- Verschiedenen Ämter und Sachgebiete der Aufgabenträger
- Nachbareaufgabenträger
- Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)
- Behindertenvertreter*innen, -beauftragte oder -beiräte der vier Aufgabenträger
- Industrie- und Handelskammer (IHK)
- Interessensvertretungen, Fahrgast- und Planungsverbände: Regionaler Planungsverband, Mobilitätsbeirat der Stadt Augsburg, AVV-Fahrgastbeirat, Fahrgastbeirat der swa, VCD Kreisverband Augsburg e.V., ProBahn e.V. (Regionalgruppe Augsburg und Aichach) und ANA e.V. (Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg e.V.)
- Im AVV-Gebiet tätige Verkehrsunternehmen inkl. SPNV und Partner
- Universität Augsburg
- Nachbarverbünde des AVV

Die eingegangenen Stellungnahmen sind in Anlage 16 aufgelistet und zusammengefasst. Änderungen des NVP im Vergleich zu den im Rahmen des Anhörungsverfahrens ausgesandten Entwurf sind in Anlage 17 aufgeführt.

2 Rahmendaten

- Das PTV-Visum-Verkehrsmodell 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 Verkehrsmodell 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 Verkehrsmodell 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 weiterhin einer hohen Dynamik in der Siedlungsentwicklung unterliegt. 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. 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 sehr industriell geprägt. In den Stadtteilen Bärenkeller, Firnhauerau und Hammerschiede prägen dagegen Einfamilienhäuser das Stadtbild. 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 ein charakteristisches Merkmal der Region darstellt.

Für Analysen und Bewertungen im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr wurde das PTV-Visum-Verkehrsmodell 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 Verkehrsmodell AVV-Landkreise

Landkreis Augsburg:

Der Landkreis Augsburg umschließt die Stadt Augsburg von drei Seiten: im Westen, Süden und Norden, 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 Einwohnern 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 Osten 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 Kreisstadt Aichach (ca. 22.000) und die Stadt Friedberg (ca. 30.000) 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 dem Markt Mering und der Gemeinde 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 aufgrund fehlender Daten für die AVV-Regionalbusverkehre nicht in hinreichendem Maße kalibriert werden. Zur Bewertung von Maßnahmenvorschlägen, die sich einzig auf den Regionalverkehr in den Landkreisen des AVV beziehen, findet das Verkehrsmodell 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 AVV²⁵. 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:

²⁵ Bayerisches Landesamt für Statistik (2023)

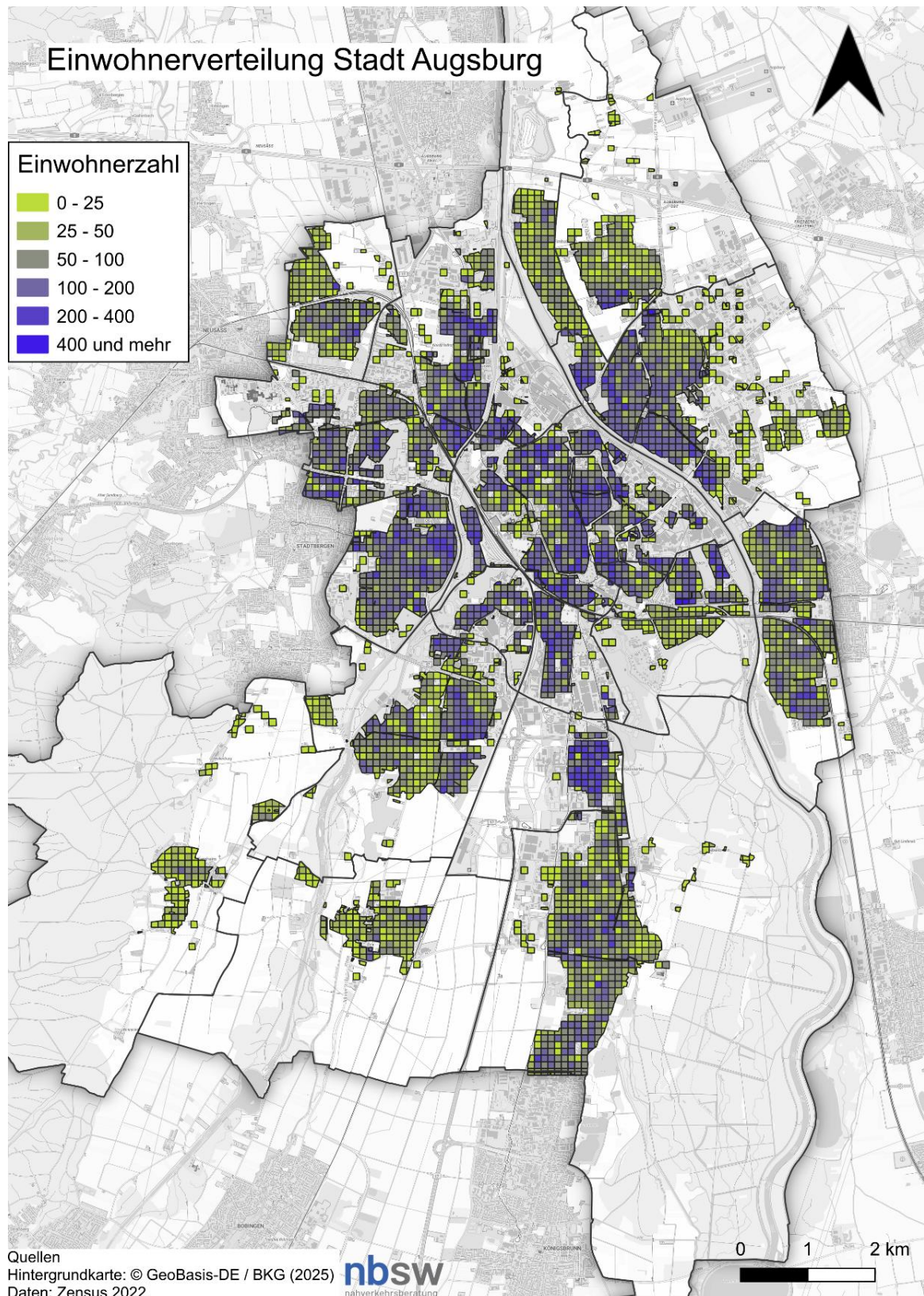


Abbildung 7: Einwohnerverteilung in der Stadt Augsburg

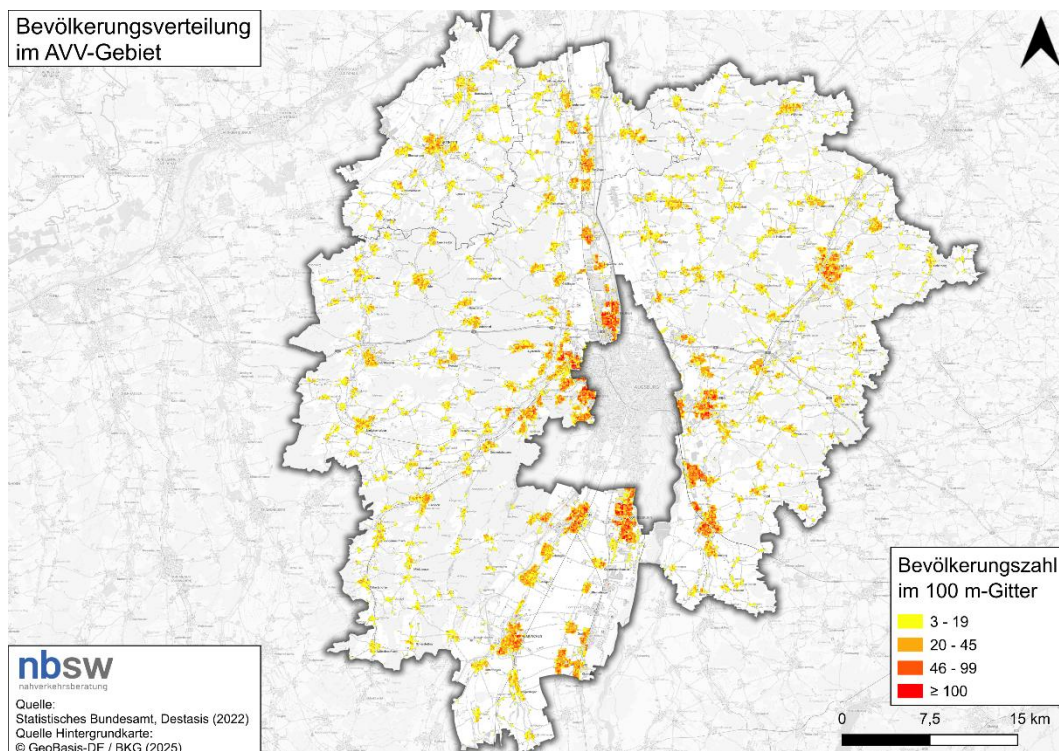


Abbildung 8: Einwohnerverteilung AVV-Landkreise gemäß Zensus 2022

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	31.12.2011	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).

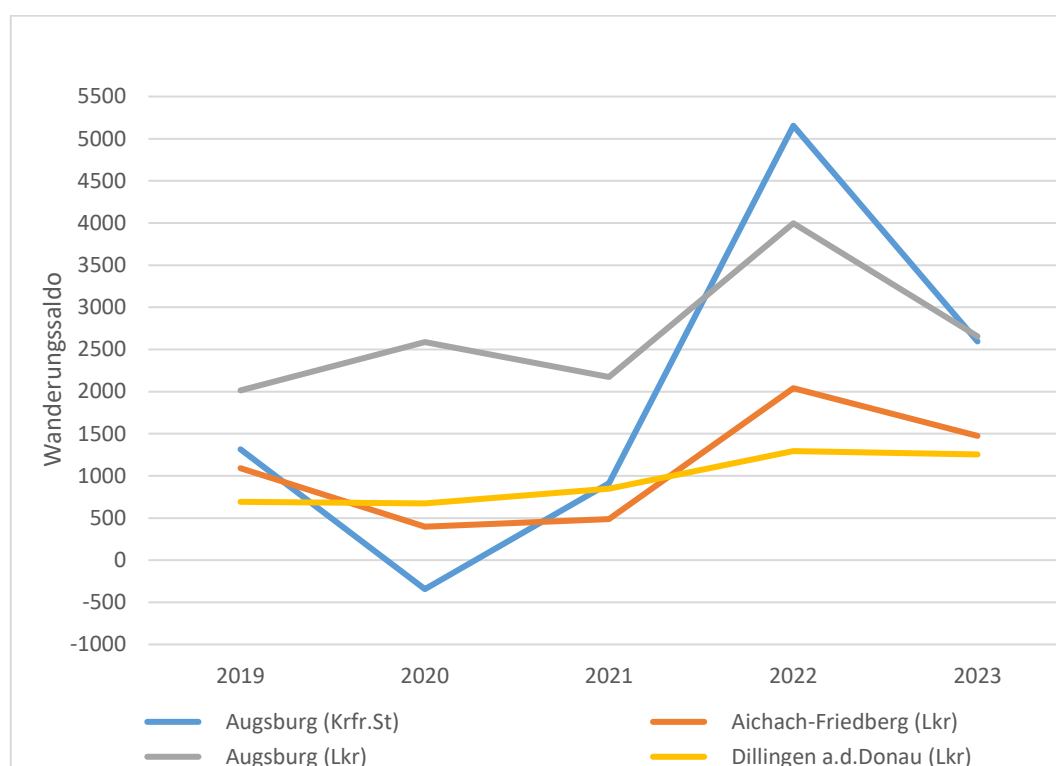


Abbildung 9: Wanderungssalden im Verbundgebiet des AVV im Zeitraum 2019-2021

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).

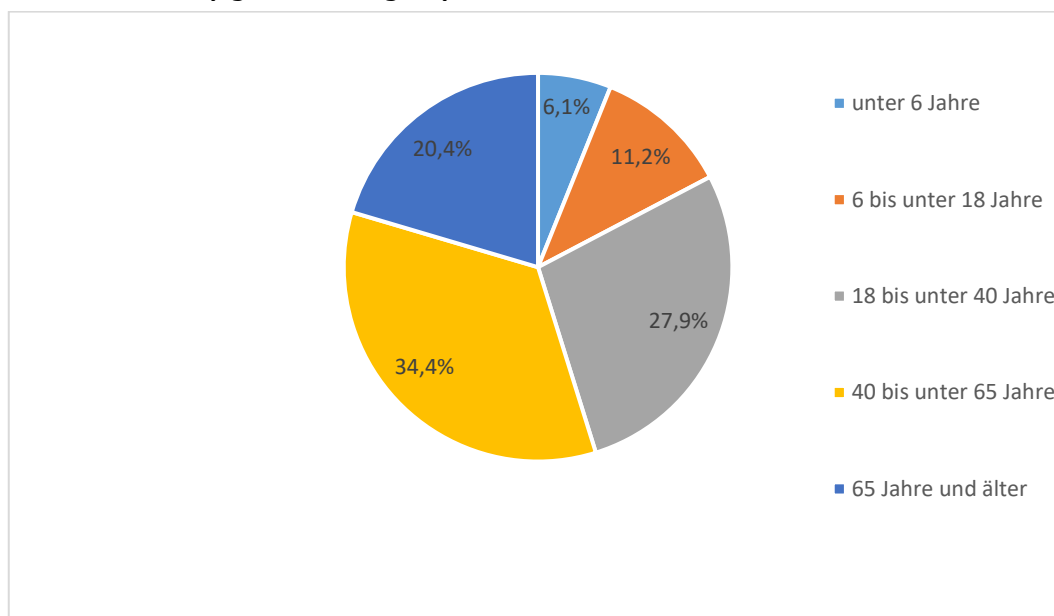


Abbildung 10: Bevölkerung nach Altersgruppen im Verbundgebiet des AVV

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.“²⁶

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.

²⁶ Statistisches Bundesamt (2024)

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).

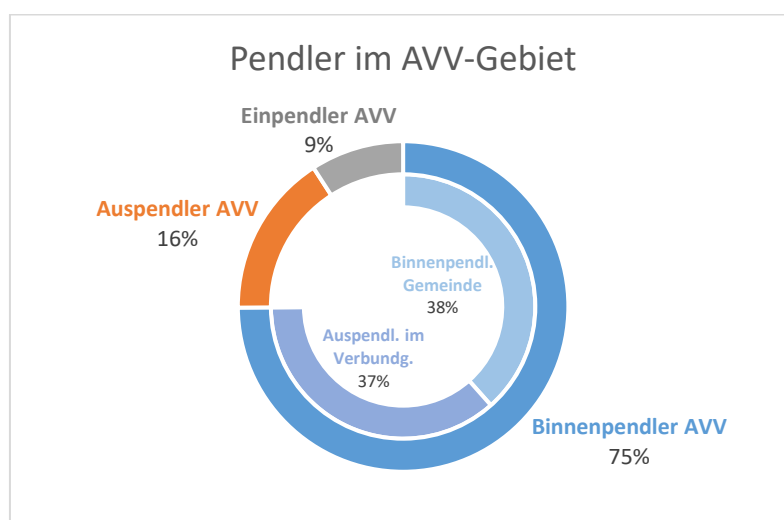


Abbildung 11: Struktur der Pendlerströme im AVV-Gebiet

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).

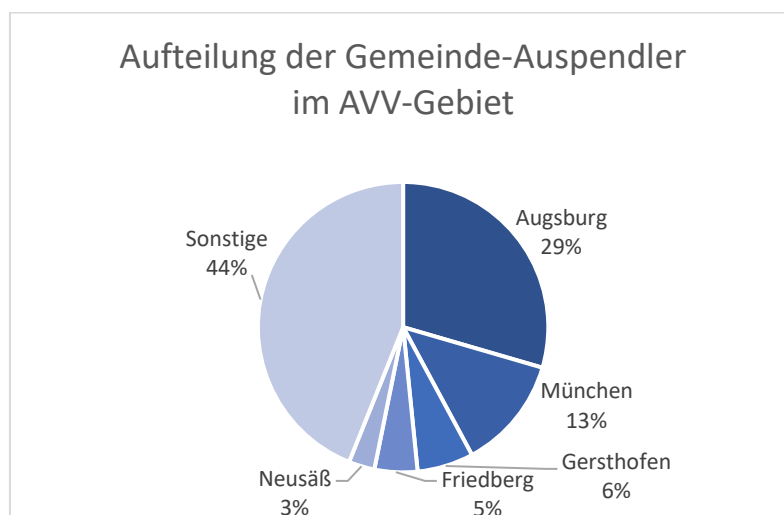


Abbildung 12: Zielorte der Gemeinde-Auspendler im AVV-Gebiet

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).

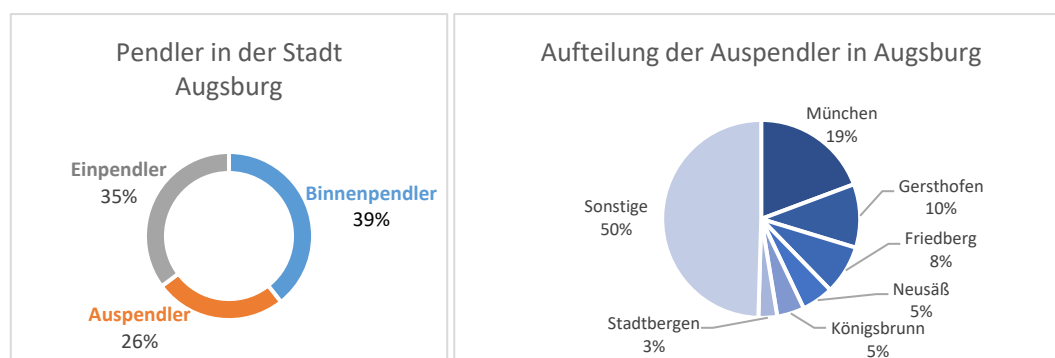


Abbildung 13: Pendlerstrukturen der Stadt Augsburg

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 („Auspendler 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-Auspendler 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).

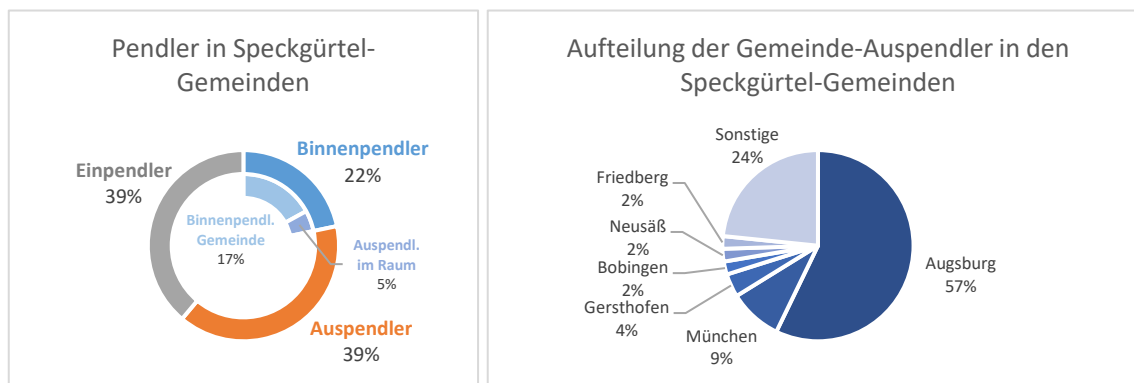


Abbildung 14: Pendlerstrukturen in den Speckgürtel-Gemeinden im AVV-Gebiet

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-Auspendler, 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-Auspendler 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, Friedberg und Aichach als Ziel bestehen. Die relative Mehrheit der Gemeinde-Auspendler (42 Prozent) fahren jedoch die vielen sonstigen Ziele an (vgl. Abbildung 15).

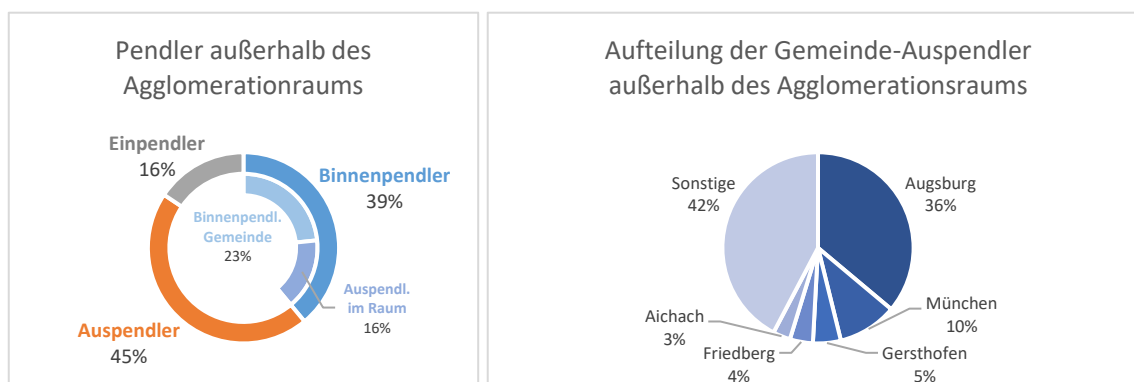


Abbildung 15: Pendlerstrukturen außerhalb des Agglomerationsraums im AVV-Gebiet

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	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.

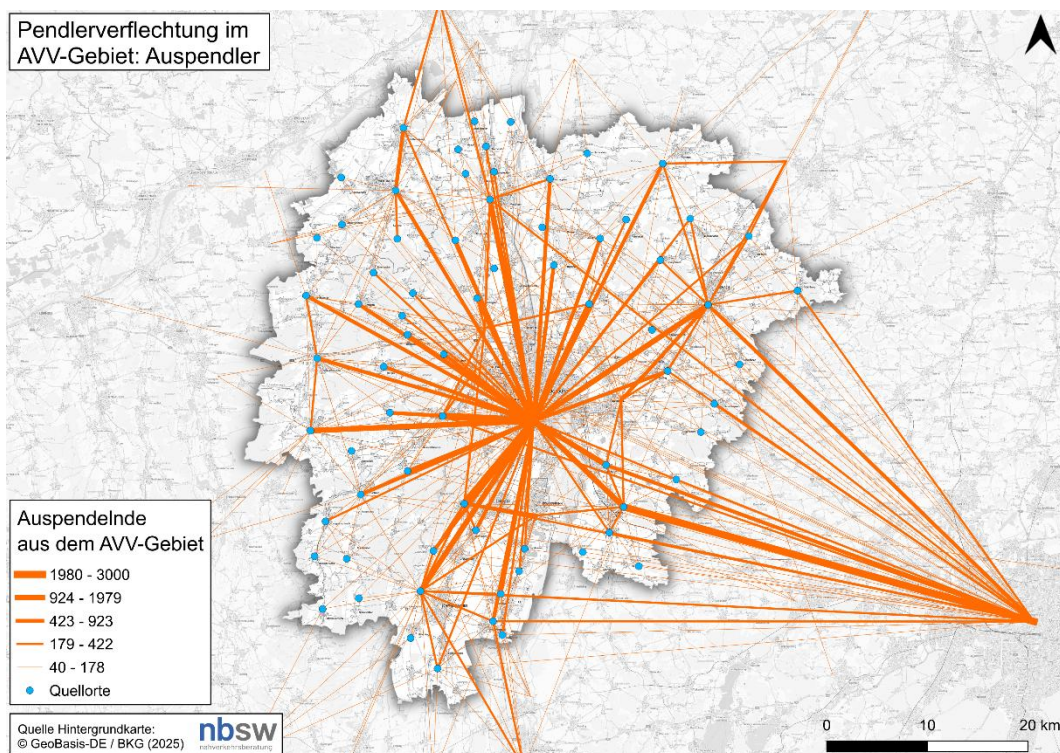


Abbildung 16: Pendlerverflechtungen der Auspendler im AVV-Gebiet und der Umgebung (Darstellung ab 40 Pendelnden)

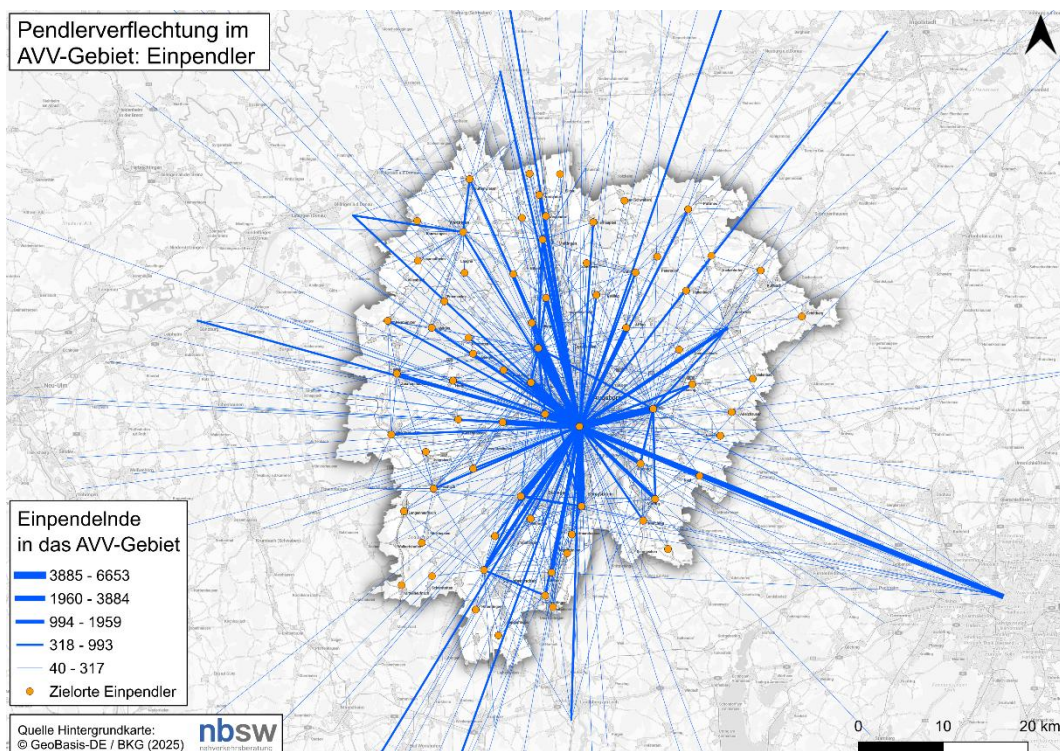


Abbildung 17: Pendlerverflechtungen der Einpendler im AVV-Gebiet und Umgebung (Darstellung ab 40 Pendelnden)

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 und teilweise 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 (gem. Betrauung) 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 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 Abfahrtanzahl 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 Bahnhalte 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 GmbH (ehemals Go-Ahead) und BRB (Bayrische Regiobahn 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 – Mering
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

Linie	Streckenverlauf im AVV-Gebiet	Grundtakt
		(– Schwabm.)
RE 79	Augsburg Hbf – Bobingen – Schwabmünchen – Buchloe	120 min
RE 80 + RE 89	M.-Pasing – Mering – Mering-St Afra – Kissing – Augsburg-Hochzoll – Augsburg Haunstetter Straße – Augsburg Hbf – Augsburg-Oberhausen – Meitingen – Nordendorf – Mertingen – Donauwörth* – Otting-Weilheim – Treuchtlingen/*Wörnitzstein	120 min
RB 83	Gessertshausen – Diedorf – Westheim – Neusäß – Augsburg-Oberhausen – Augsburg Hbf	HVZ-Verstärker
RB 86	M.-Pasing – (Mammendorf – Haspelmoor – Altheim – 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 – Altheim – 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 15- 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).

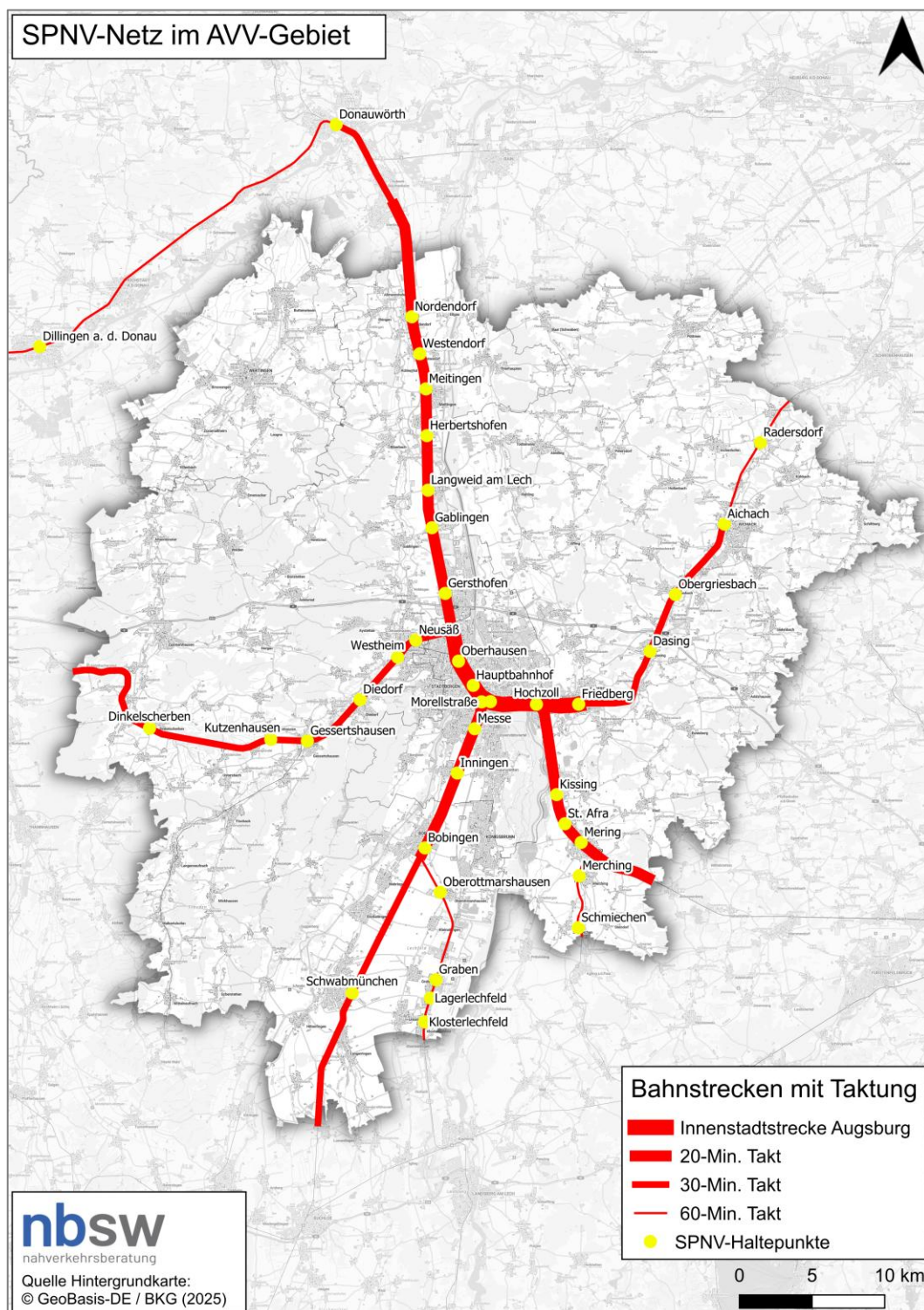


Abbildung 18: Übersichtskarte des SPNV-Netzes im AVV-Gebiet

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

Li- nie	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 dem 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.

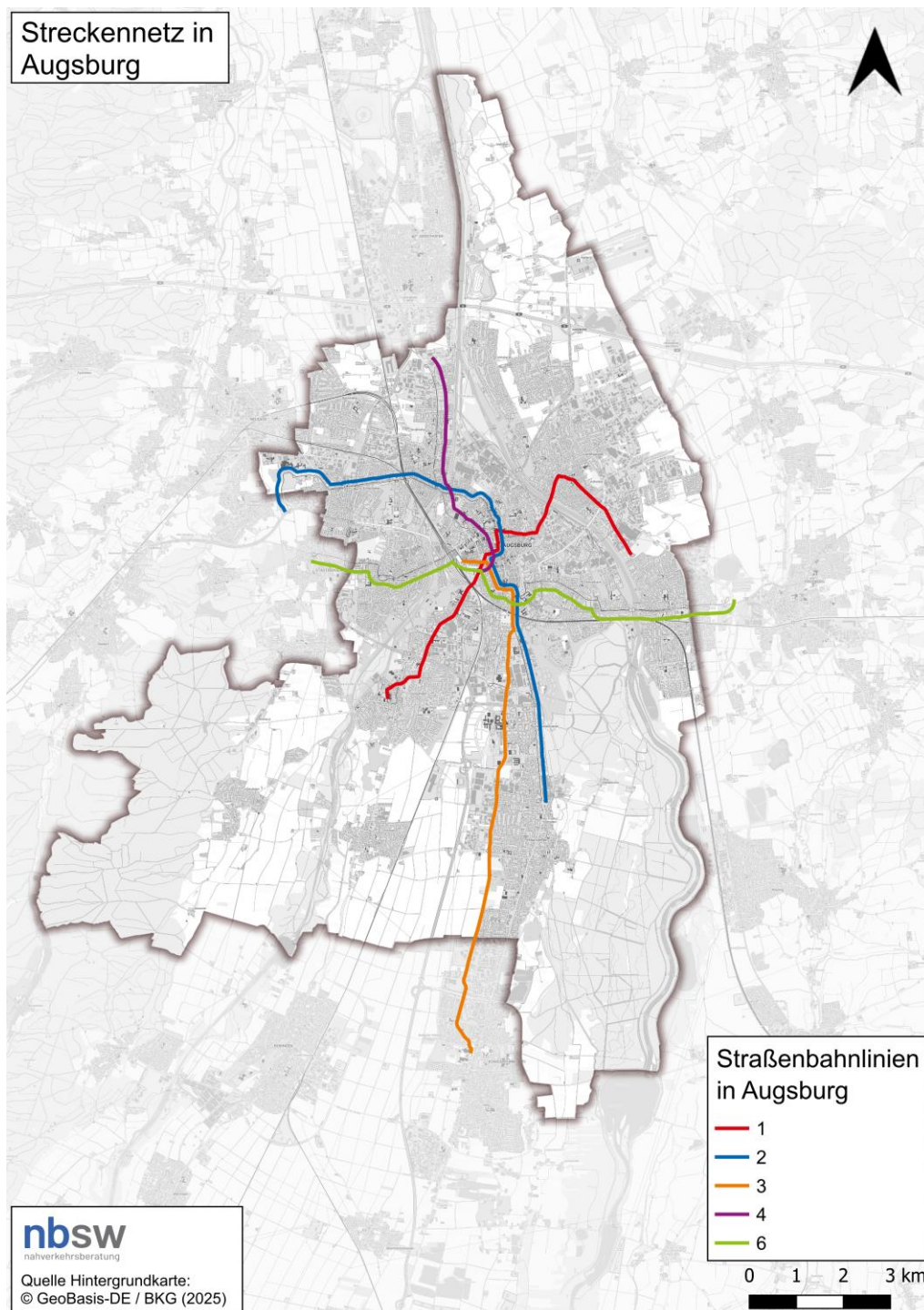


Abbildung 19: Streckennetz der Straßenbahnlinien in Augsburg im Bestand

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

Tabelle 9: Mindest-Bedienungshäufigkeit der Straßenbahn

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 ausdünnen.

Quelle: NVP 2015plus, S. 64

Der NVP 2015plus verweist für eine weitere Spezifizierung der ausreichenden Verkehrsbedien auf den Betrauungsakt. Dieser sieht die folgende ausreichende Verkehrsbedien 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 (hier sind zudem die AST-Verkehre gezeigt, die nachfolgend in Kapitel 3.6.3 dargestellt werden). 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

Li-nien-num-mer	Relation	Verbindungsfunk-tion (Anbindung an ...)	Erschlie-Bungsfunktion	Takt-muster (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 - Hammer-schmiede - Lechhausen Schlöble - Hauptbahnhof	Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen, Jakobertor), Verbindungsfunktion zum Königsplatz und Hbf	Wohngebiete Firnhaberau, Hammer-schmiede, 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

Li-nien-num-mer	Relation	Verbindungsfunk-tion (Anbindung an ...)	Erschlie-Bungsfunktion	Takt-muster (in Min.)
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-Gym- nasium), Straßen- bahnlinie 1 (Neuer Ostfriedhof) über Li- nien 29 und 31	Hochzoll Süd	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
31	Lechhausen Neuer Ostfr. - Rudolf-Diesel- Gymnasium	Straßenbahnlinie 6 (Rudolf-Diesel-Gym- nasium), Straßen- bahnlinie 1 (Lech- hausen, Neuer Ost- friedhof)	Hochzoll Nord	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
32	Uniklinik BKH - HBF - Königs- platz - Zoo/Bot. Garten	Straßenbahnlinie 2 (Uniklinikum BKH), Verbindungsfunktion zum Königsplatz und Hbf, Straßenbahnli- nien 2, 3, 6 Rotes Tor	Anbindung Uni- klinikum, Er- schließung In- nenstadt	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
33	Jakobertor - Schwaben Cen- ter	Straßenbahnlinie 1 (Jakobertor), Stra- ßenbahnlinie 6 (Schwaben Center)	Wohngebiet Textilviertel	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
35	Bergstraße - Ro- tes Tor - Pilger- hausstraße - Bä- renwirt - Oberh. Bf/Helmut-Hal- ler-Platz - Pfer- see Süd	Tangentialverbin- dung zwischen den Straßenbahnlinien 4 (Bärenwirt), 6 (Pfer- see), 1 (Göggingen), sowie zur City-Gale- rie, zum Roten Tor und Oberhausen Bahnhof	Wohngebiete Pfersee, Ober- hausen, Hoch- feld, Göggingen, Altstadt	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
36	Textilmuseum - Herrenbach - Schwaben Cen- ter	Straßenbahnlinie 6 (Textilmuseum und Schwaben Center), Straßenbahnlinie 1 (Jakobertor) über Li- nie 33	Wohngebiet Textilviertel	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
37	St. Anton Sied- lung -	Straßenbahnlinie 1	Wohngebiete St- Anton-Siedlung,	HVZ: 20 NVZ: 30

Li-nien-num-mer	Relation	Verbindungsfunk-tion (Anbindung an ...)	Erschlie-Bungsfunktion	Takt-muster (in Min.)
	Schleiermacher- straße	(Schleiermacher- straße)	Lechhausen	
38	Inningen - Gög- gingen - Berg- heim	Straßenbahnlinie 1 (Göggingen Rat- haus)	Erschließung von Bergheim, Neubergheim, Göggingen und Inningen	HVZ: 30 SVZ: 60
41	Bergstraße - Messezentrum - Hochfeld - Kö- nigsplatz	Straßenbahnlinie 3 (Bukowina-Institut PCI), Straßenbahnli- nie 1 (Göggingen), Verbindungsfunktion zum Königsplatz und Hbf	Wohngebiete Göggingen, Hochfeld	HVZ: 15 NVZ: 20 SVZ: 30
42	Pfersee - Berg- straße - Maria Stern	Straßenbahnlinie 3 (Pfersee), Straßen- bahnlinie 1 (Maria Stern) Anbindung an Kö- nigsplatz	Pfersee, Göggin- gen Nord	HVZ: 30
43	Diakonissenhaus - Königsplatz - Seniorenzent- rum Servatius	Anbindung an Hauptbahnhof und Königsplatz	Wohngebiete In- nenstadt, An- tonsviertel, An- bindung Senio- renzentrum Ser- vatus	60
44	Hammer- schmiede - Ste- phingerberg - Königsplatz	Anbindung an Kö- nigsplatz	Wohngebiete Hammer- schmiede, Lech- hausen-West, Innenstadt	HVZ: 15 NVZ: 20
48	Berliner Allee - Lechhausen In- dustriegebiet - Medienzentrum	Straßenbahnlinie 1 (Berliner Allee)	Wohnge- biete/Industrie- gebiete Lech- hausen	HVZ: 15 NVZ: 30 SVZ: 60

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

Quelle: Takt gemäß ÖPNV-Gesamtbericht der Stadt Augsburg; hier werden auch die Zeiten für die Verkehrszeiten je Linie definiert

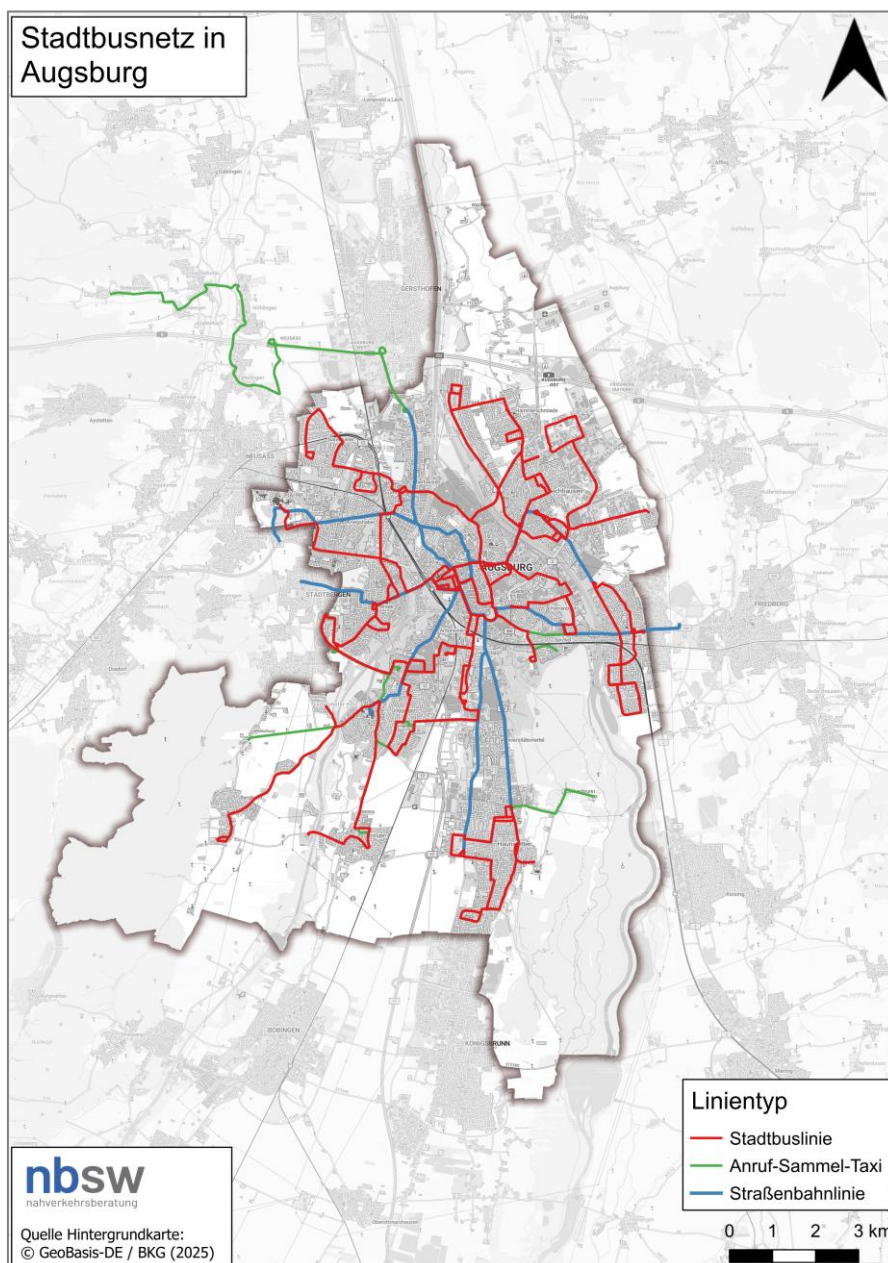


Abbildung 20: Stadtbusnetz im Bestand

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, Bedienhäufigkeit und -zeiträumen sowie resultierende Veränderungen im Zielnetz im Vergleich zum Bestand, sind in den Liniensteckbriefen in Anlage 12 enthalten.

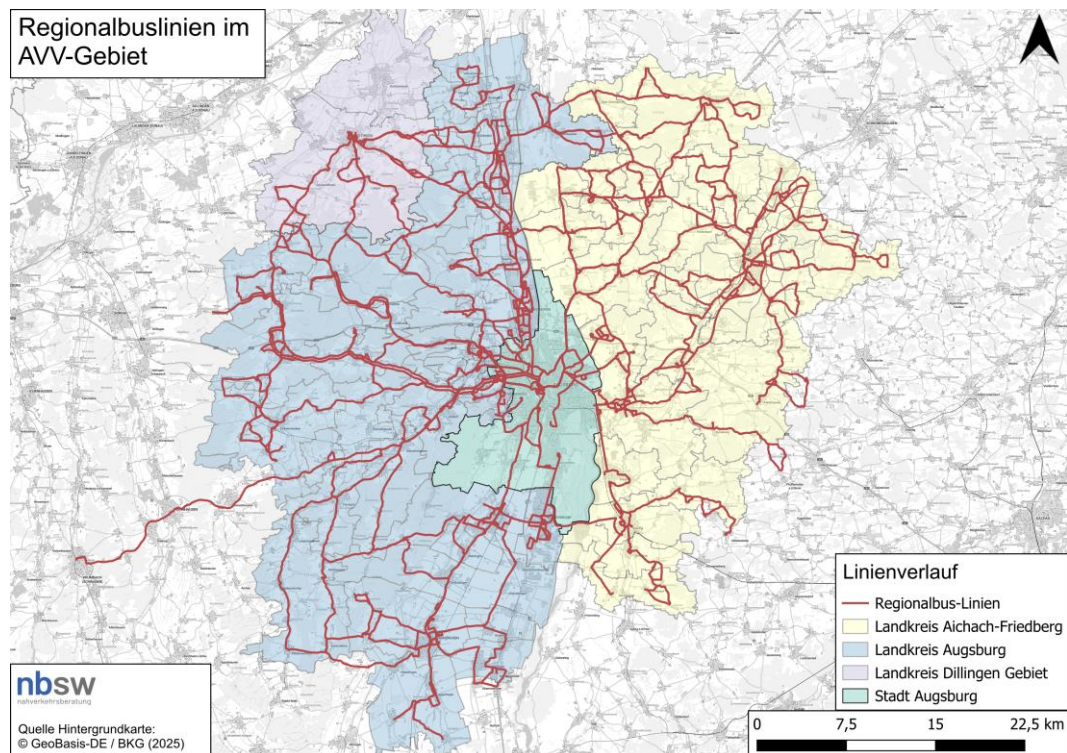


Abbildung 21: Regionalbusnetz im Bestand

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 Betrauung 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 Betriebschluss der Straßenbahnen und Busse ein Verkehrsangebot zu nutzen. Im Stadtgebiet Augsburg verkehren insbesondere die Linien 90, 91, 92, 93 und 94 und werden von den Stadtwerken Augsburg (swa) betrieben. Die jeweiligen Linienvverläufe können aus Tabelle 12 und Tabelle 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 Schölle – Hammerschmiede – Firnhaberau – Königsplatz – Hochzoll Süd
94	Friedberg Rothenbergstr. – Herrenbach – Königsplatz – Haunstetten

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

Tabelle 13: Nachtbuslinien im Regionalverkehr des AVV

Liniennummer	Streckenverlauf
95	Augsburg, Staatstheater – Oberhausen Nord P+R – Gersthofen (– Langweid – Biberbach)
291	Augsburg, Schleiermacherstraße – Stätzing – 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.

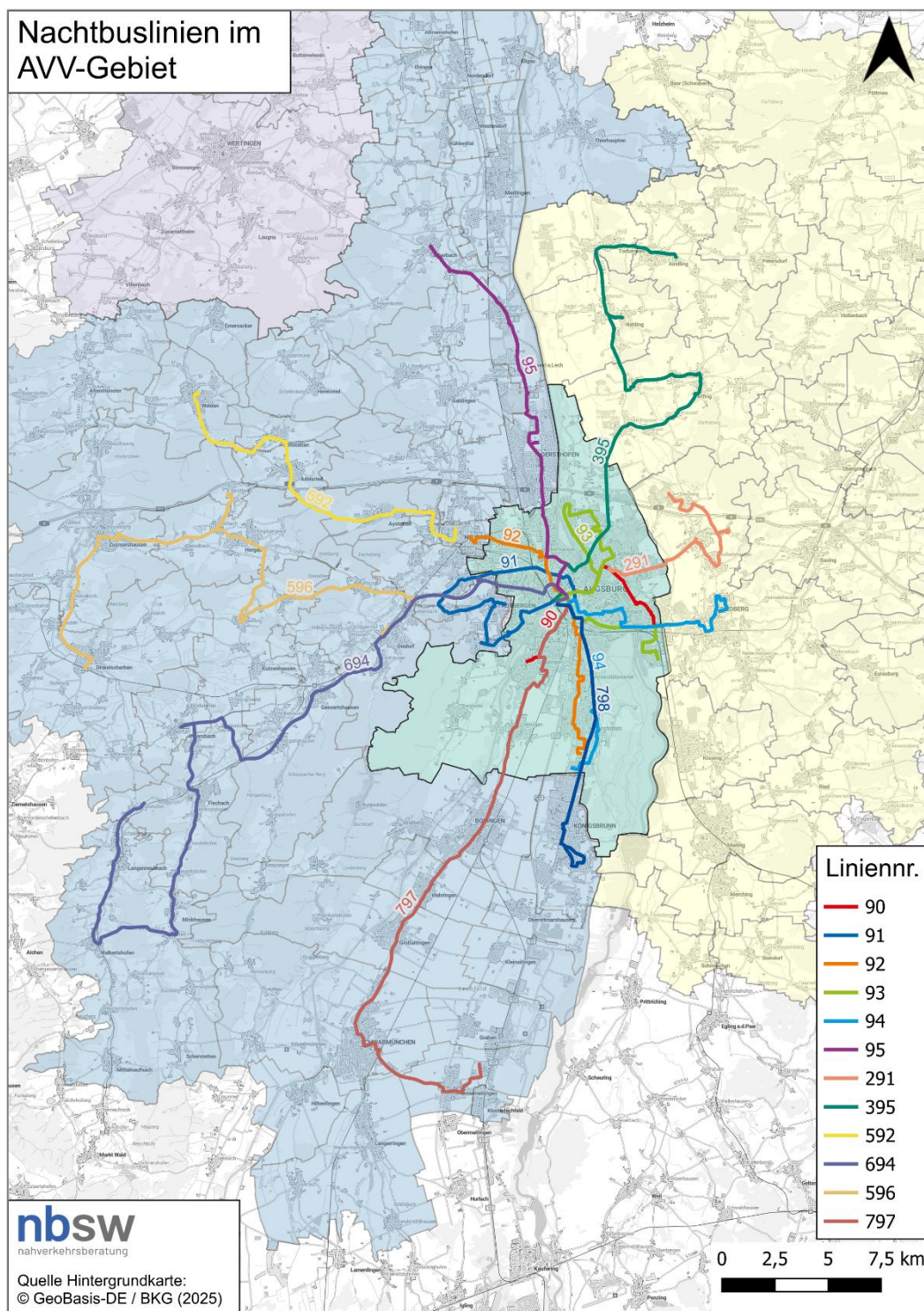


Abbildung 22: Nachtbusnetz im gesamten AVV-Gebiet

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 Flächenbedienung im ländlichen Raum. Der Service wird

durch (barrierefreie) Kleinbusse bereitgestellt, die auf Abruf und ohne feste Linieneinführung 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 Bedienggebiete auf die Regionen Bobingen-Königsbrunn und Schwabmünchen (und Langerringen) ausgeweitet.

Der Dienst bündelt die Fahrtwünsche mehrerer Personen mit ähnlicher Route, um die Fahrwege 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).

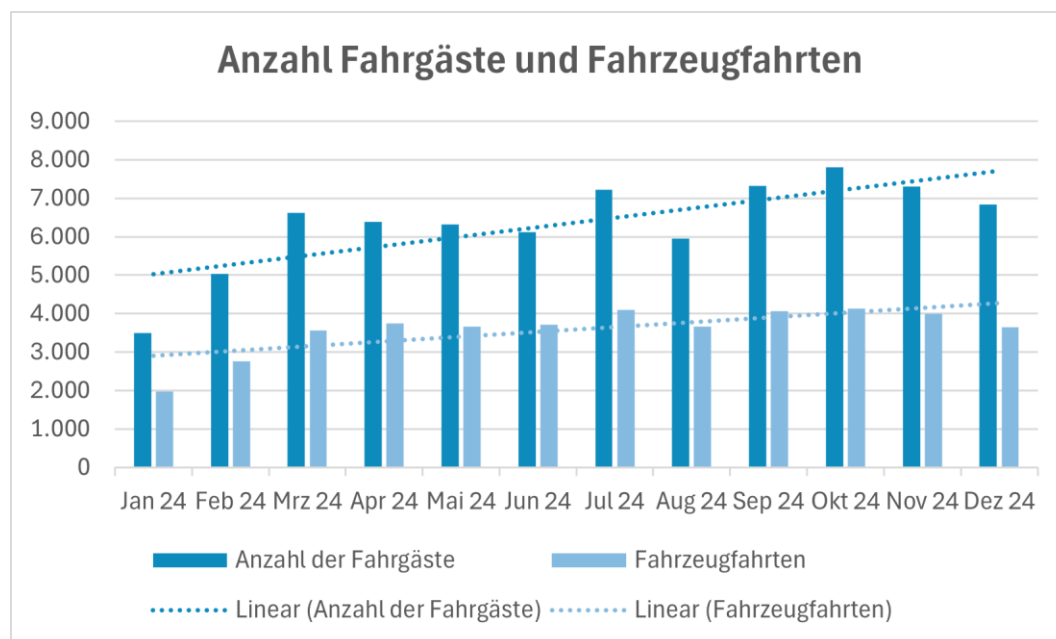


Abbildung 23: Entwicklung der Fahrgast- und Fahrzeugfahrtenzahlen im Jahr 2024 im AktiVVo-Gebiet

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.

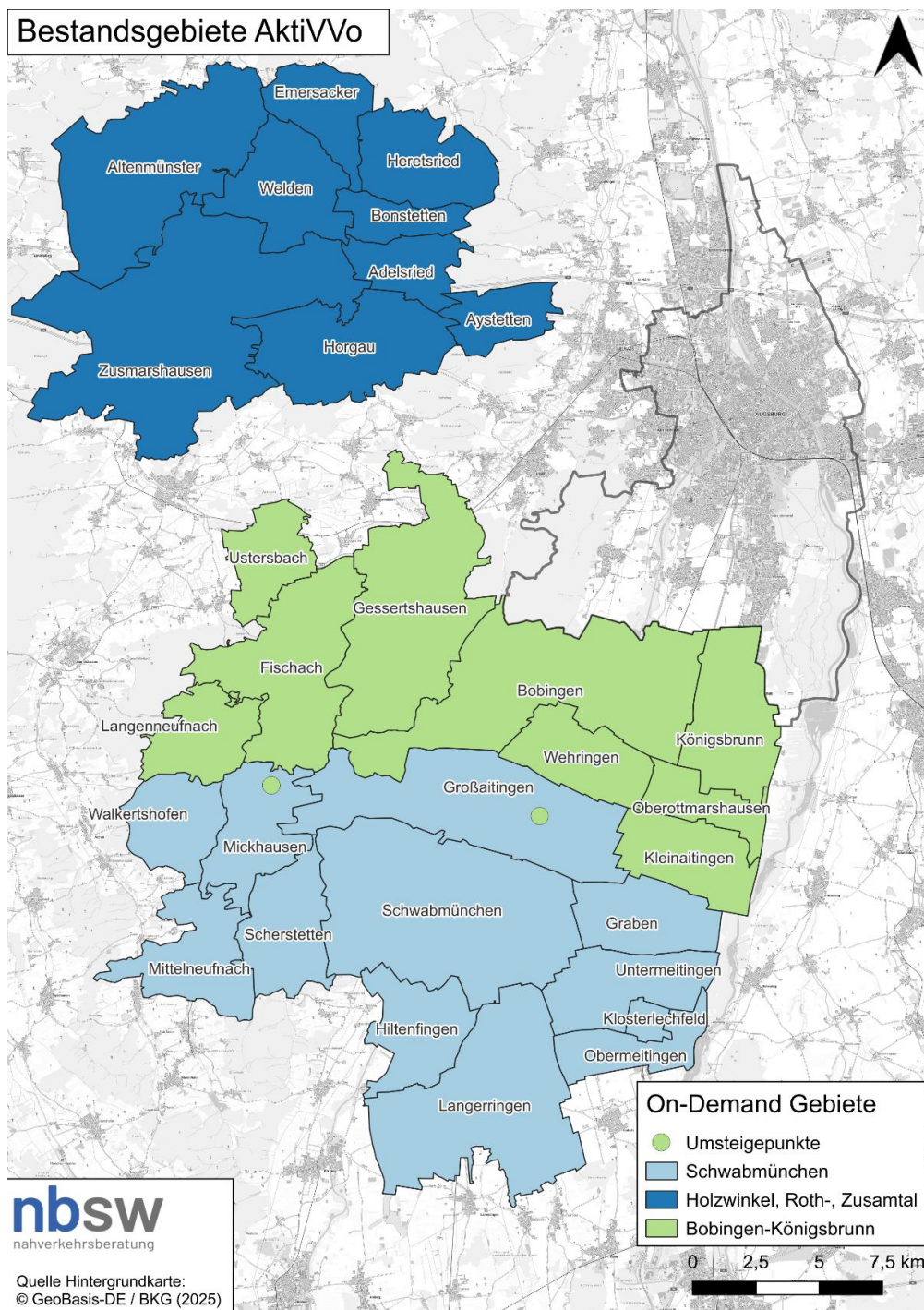


Abbildung 24: Bediengebiete des AktiVVo

3.6.2 swaxi

Das swaxi ist das flächenhafte On-Demand-Angebot in der Stadt Augsburg und ist Teil des ÖPNVs (genehmigt nach § 42 i.Vm. 2 Abs. 6 des PBefg). Es ergänzt das bestehende Bus- und Straßenbahnangebot sowohl räumlich als auch zeitlich. 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 und ergänzt damit den ÖPNV insbesondere in den Abend- und Nachtstunden. Das On-Demand-System funktioniert über das sog. Ridepooling bzw. Ridesharing, d. h. Fahrgäste mit ähnlichem Ziel teilen sich die Fahrt. Die Zu- bzw. Ausstiege erfolgen an virtuellen Haltestellen, die dicht angelegt sind, um Zugangswege zu verkürzen. Zudem ermöglicht das On-Demand-Angebot Querverbindungen. 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 (Stand 2025). 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.

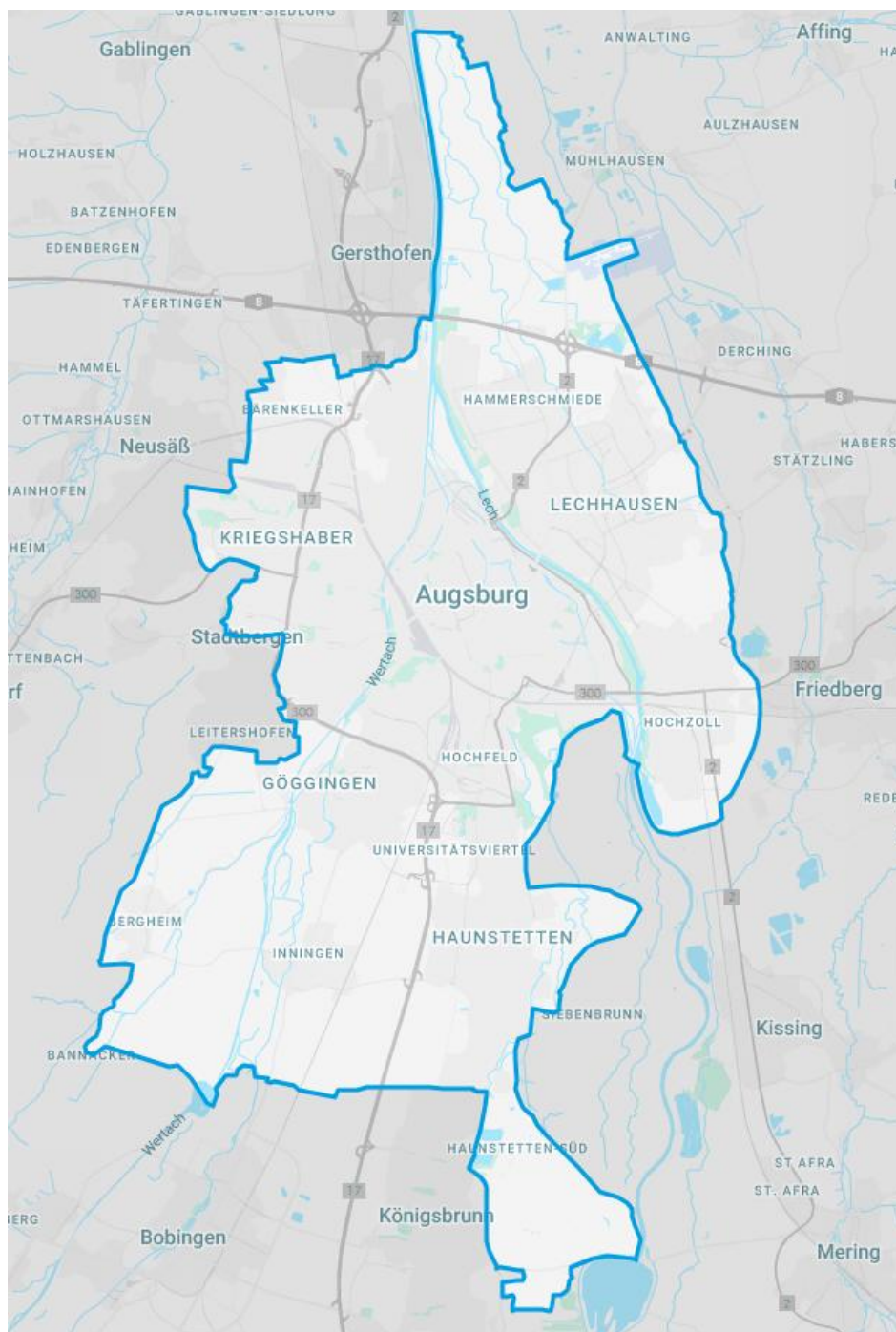


Abbildung 25: Bediengebiet des swaxi in Augsburg

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. AST-Linien der swa (in ihrer Funktion ALT-Linien) verkehren nach § 42 PBefG und dienen nur die veröffentlichten Haltestellen an.

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 – Täferlingen – 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
210	Friedberg – Wulfertshausen – Stätzling – Haberskirch – Derching
222	Griesbeckerzell – Edenried – Zahling – Obergriesbach – Sulzbach – Aichach
226	Affing – Hollenbach – Motzenhofen – Oberbernbach – Aichach
227	Aichach / Aindling / Todtenweis / Rehling

AST-Linie	Streckenverlauf
230	Aichach / Inchenhofen / Gundelsdorf / Handzell / Pöttmes / Ebenried / Osterzhausen / 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 / Schlipsheim
513	Neusäß / Westheim / Hainhofen / Schlipsheim
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

Die Angebote sind kein Bestandteil des ÖPNV, aber sie gelten zunehmend als ergänzende Mobilitätsformen.

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 gestalten²⁷. 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 können²⁸. Ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug kann bis zu mehr als 10 private Pkw ersetzen. Daher entlastet Carsharing öffentliche Verkehrsflächen. Freefloating Carsharing 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 Rufbussystemen²⁹. 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-Töddenried, Aindling, Baar, Dasing, Friedberg, Kühbach, Merching, Mering, Pöttmes, Rehling, Schiltberg, Schrobenuhausen, 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 die Entscheidung zur Integration ist einerseits der offensichtliche Mehrwert für Fahrgäste sowie andererseits die absehbare Wirtschaftlichkeit einer

²⁷ Göddeke, et al. (2022)

²⁸ Umweltbundesamt (2024)

²⁹ Perschl & Posch (2015)

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 innerhalb des öffentlichen Verkehrs

Verknüpfungspunkte innerhalb des öffentlichen Verkehrs 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 auf Basis des gestutzten Mittelwerts der vorhandenen Daten gebildet, 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 mit hoher Priorität zu betrachten. Die Haltestellen werden durch mehrere Verkehrsmittelarten verknüpft, die Fahrtenzahl der Verkehrsmittel ist in Summe hoch und sie weisen viele Umsteigevorgänge auf.

Weiterhin 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.

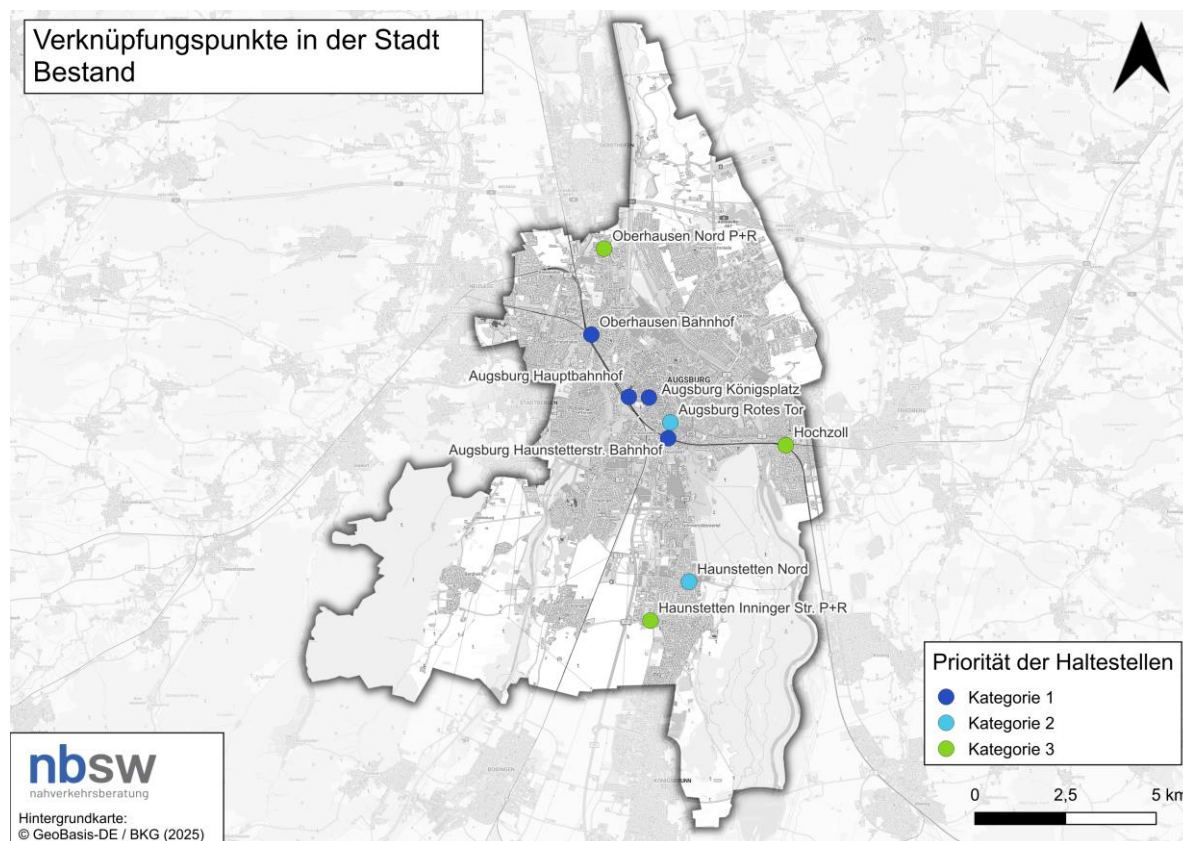


Abbildung 26: Verknüpfungspunkte der Stadt Augsburg im Bestand

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

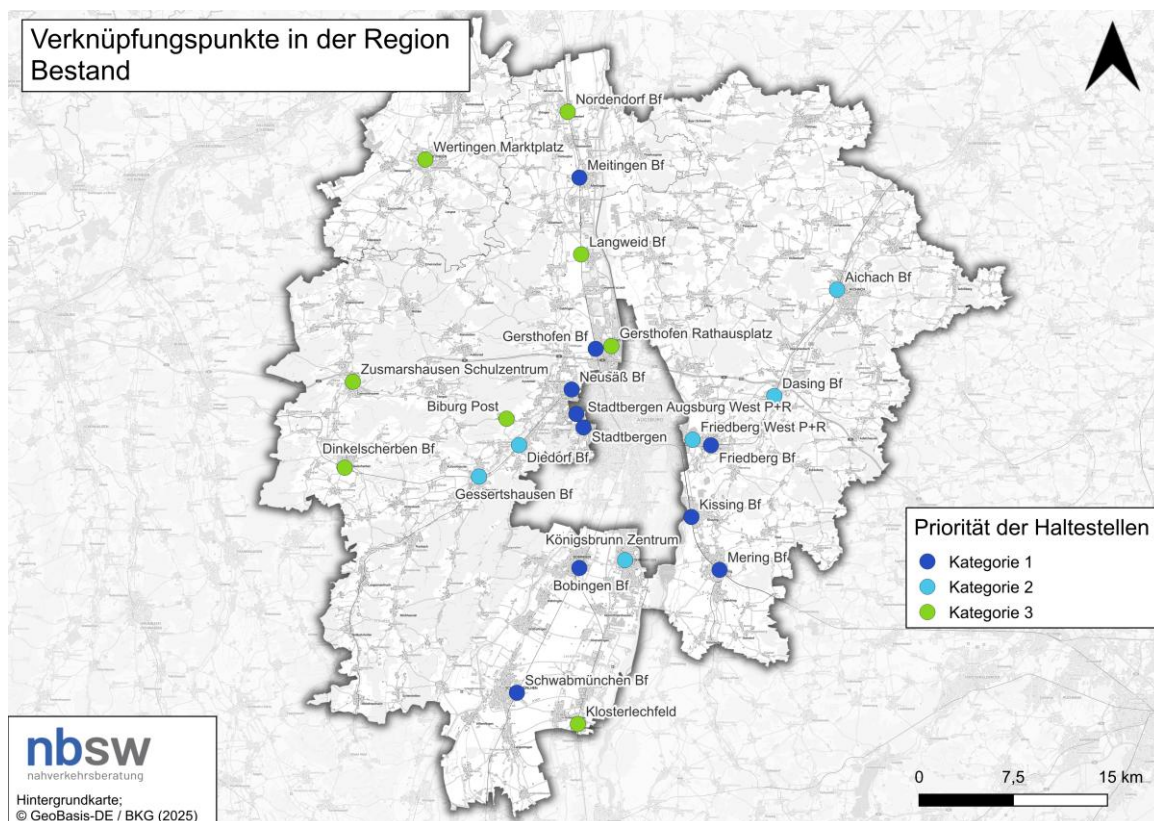


Abbildung 27: Verknüpfungspunkte in der Region im Bestand

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, Busverkehr bzw. SPNV bieten. An diesen Standorten kann das Fahrzeug kostenfrei abgestellt werden. Eine Übersicht dieser Anlagen, einschließlich der angebundenen ÖPNV-Verbindungen und der Anzahl der verfügbaren Parkplätze, ist in Tabelle 17 dargestellt. Zudem wird derzeit im Rahmen der Smart City ein System entwickelt, welches den Belegungsgrad der Park+Ride-Plätze erfassen und darstellen kann.

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 Park-plätze
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 Hammer-schmiede	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, di-verse Regionalbuslinien	165
P+R Hochzoll	SPNV	-

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
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

Name P+R-Anlage	Verknüpfte ÖPNV-Angebot
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 Tarifsysteem

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, Stadtbuss) 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 Augsburg-Aystetten-Welden-Reutern	500/501	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 Verkehrsverbünde des Verkehrsverbunds 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 Landkreis Augsburg	südlicher	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 Verkehrsverbunds Zusam. Evtl. Anbindung durch AktivVo Neusäß.

Kategorie	Linie	Maßnahme	Status 2022
	723	Bobingen Gewerbegebiet	ab Dezember 2021 Bedienung durch die AVV-Regionalbuslinie 782 (Schnellbus Bobingen - Königsbrunn)
		Horgauergreut	umgesetzt
	neu	Gersthofen Stiftersiedlung	umgesetzt (Linie 55 GVG)
Fehlende Rückfahrten vom Zentrum in den Wohnort zwischen 16.00 und 19.00 Uhr	420	Achsheim	Keine Umsetzung durch Linie 420, aber ab 2026 durch AktiVVo Westliche Wälder 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

	Kategorie	Linie	Maßnahme	Status 2022
				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 existiert auf Linie 404.
		400 406	Buttenwiesen – Wertingen – Meitingen	Eine Verbindung besteht auf den Linien 404 bzw. 400 und 405.
		401	Binswangen – Wertingen – Landweid – (Augsburg)	nicht umgesetzt
		402	Binswangen – Höchstädt/Dillingen	
		nn	Buttenwiesen – Blindheim – Höchstädt	außerhalb AVV; ggf. Prüfung im Zuge Integration DLG in AVV
		505 520	Zusamalthem – 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 Zusamalthem	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

Kategorie	Linie	Maßnahme	Status 2022
			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 – Aretsrried – Gessertshausen (Bf.)	nicht umgesetzt
		Münster – Mickhausen – Waldberg – Straßberg – Bobingen (Bf.)	Rufbus 710: eingestellt seit 01.01.2019 aufgrund geringer Nachfrage
		Königsbrunn – Ötz – Thierhaupten – Meitingen Bf. / Unterbaar – Oberbaar – Neukirchen – Thierhaupten – Meitingen Bf.	nicht umgesetzt ; nach Probetrieb (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 – Hofhegnenberg – 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 Betrauung: 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

	Kategorie	Linie	Maßnahme	Status 2022
				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 Bedienung	33 36	ÖPNV-Anbindung des Textilviertels	umgesetzt ; Erschließungsqualität angesichts laufender Stadtentwicklungsprozesse (OBI, Leuchtwerk-Areal, Stadtbau) prüfen.
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 Kapitel 12.1 erläutert 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	Straßenbahn Augsburg: Prüfung der Taktung auf Anpassung des Abendverkehrs an die Ladenöffnungszeiten aktuelle Vorgabe gemäß Betrauung: 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
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, Stadtbau) prüfen.) muss angepasst werden.

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

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
			Maßnahme wurde dementsprechend nicht umgesetzt

4.3 Umsetzung in den Landkreisen

4.3.1 Umgesetzte Maßnahmen

Im Folgenden werden die in den verschiedenen Landkreisen umgesetzten Maßnahmen (vgl. Tabelle 22 und Tabelle 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 Linienvverlauf Ost-West-Querachse südlicher Landkreis Augsburg umgesetzt ; Einstellung des Rufbusses Mickhausen/Münster - Bobingen zum Dezember 2018 wegen sehr geringer 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 Stifter-siedlung	umgesetzt (Linie 55 GVG), Gersthofen Stifiersiedlung
	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.

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
			Schultage: 4 Fahrten nachmittags (Döpskofen – 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-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 204	Aichach „Am Plattenberg“; umgesetzt Gewerbegebiet Aichach IGK IKG wird von der AVV-Linie 204 angefahren.

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

4.3.2 Maßnahmen ohne vollständige Umsetzung mit Fortbestand

Folgende Maßnahmen, in den nachfolgenden Tabellen (vgl. Tabelle 24, Tabelle 25, Tabelle 26 und Tabelle 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.
	Fehlende Rückfahrten zwischen 16.00 und 19.00 Uhr	Rbu	Grünenbaindt; Die Erweiterung des AktiVVo Holzwinkel Roth-Zusamthal 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 nachfolgenden Tabellen (vgl. Tabelle 28, Tabelle 29 und Tabelle 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.

Mickhausen – Fischach – Aretsried – Gessertshausen (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 – Hofhegnenberg – 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)
		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.

Planfall	Kategorie	Linie	Beschreibung
		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	Be- 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

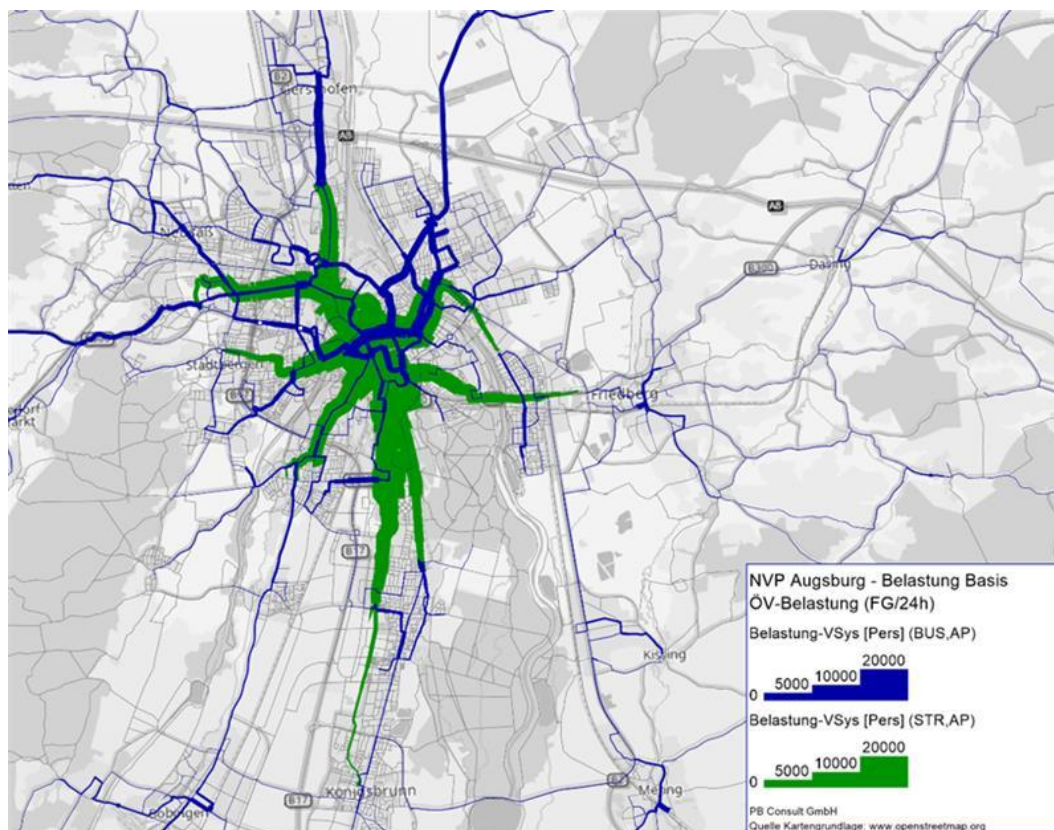


Abbildung 28: Fahrgastnachfrage im Stadtverkehr

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 – Hammerschmiede. 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 Inninger Straße (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 West (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.

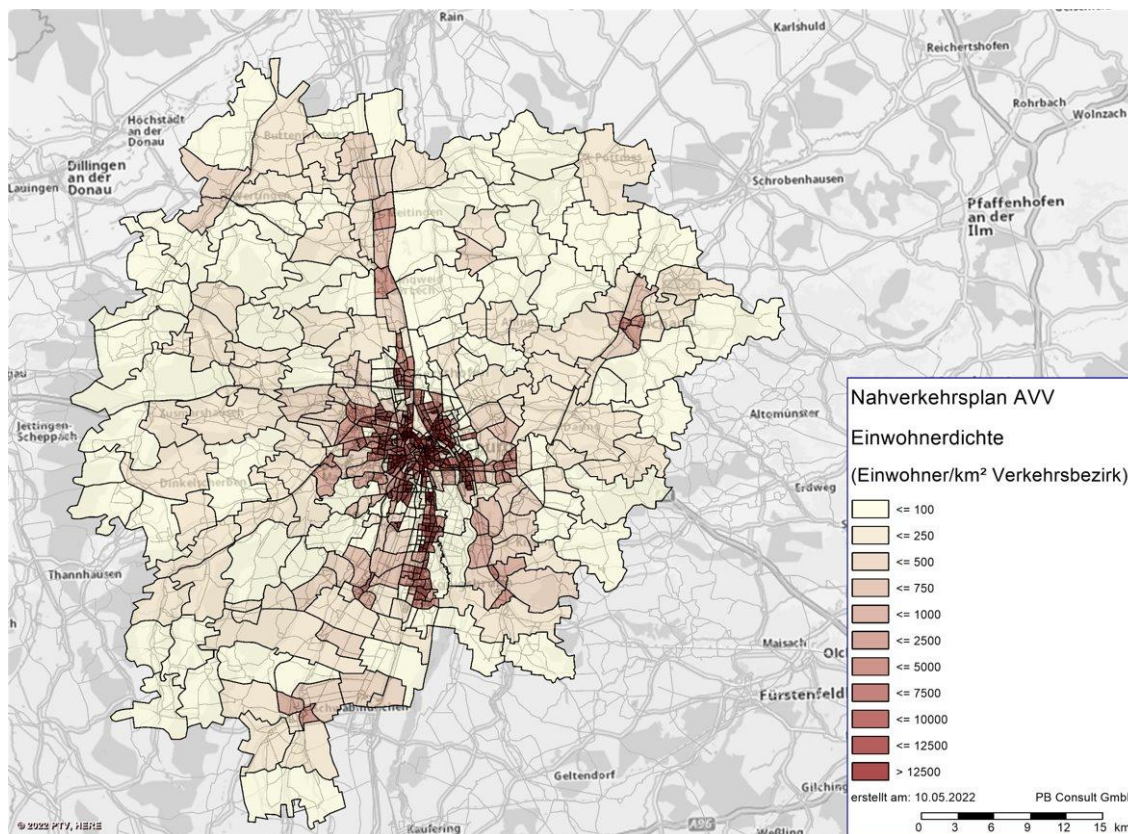


Abbildung 29: Einwohnerdichte AVV (2018)

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.

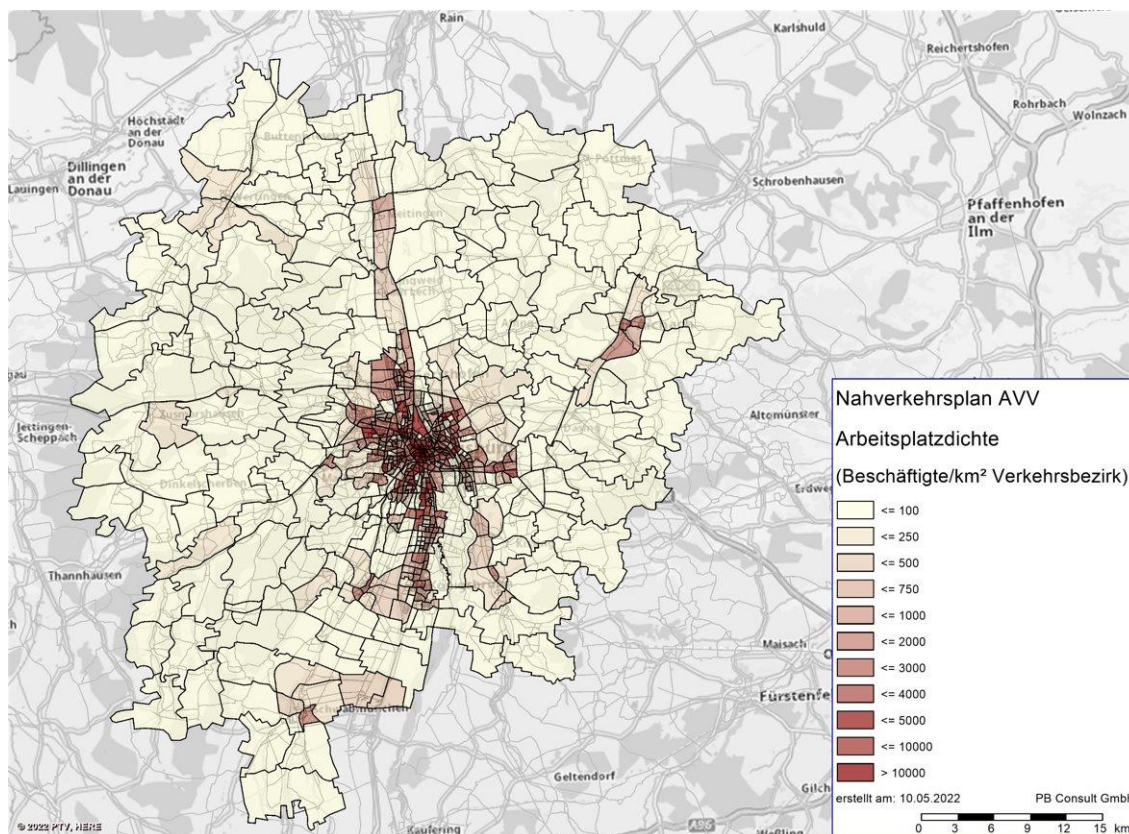


Abbildung 30: Arbeitsplatzdichte AVV (2018)

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.

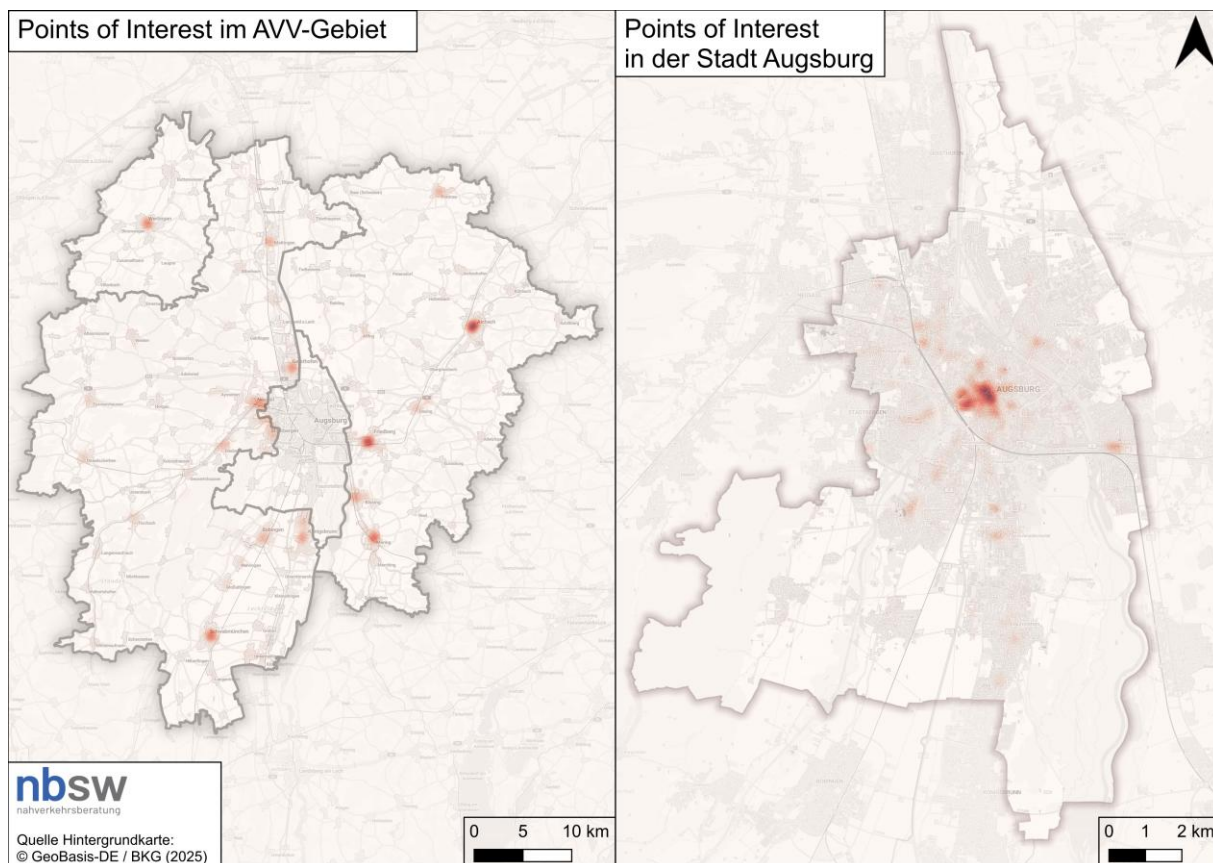


Abbildung 31: Verteilung und Dichte der Points of Interest im AVV-Gebiet für die Region und die Stadt Augsburg (Heat Map)

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

**Innenstadtbereich
Königsplatz & Hbf**

Gesamtverkehrsaufkommen gemäßzeitigem 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.

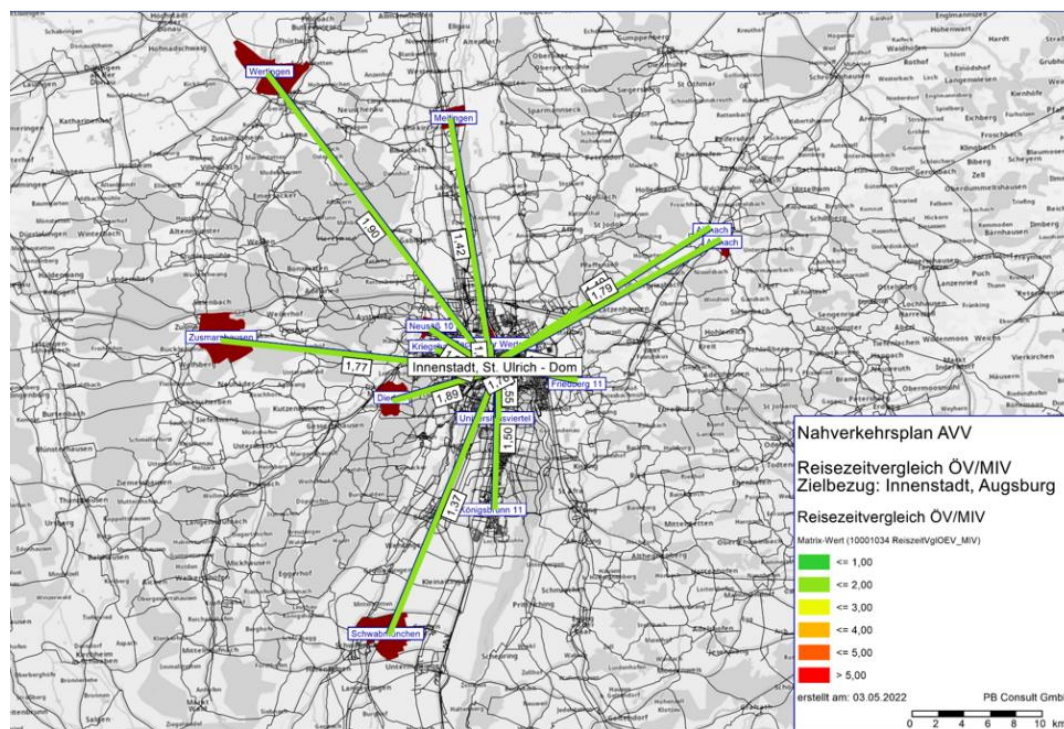


Abbildung 33: Reisezeitvergleich ÖV/MIV: St. Ulrich - Dom, Stadt Augsburg

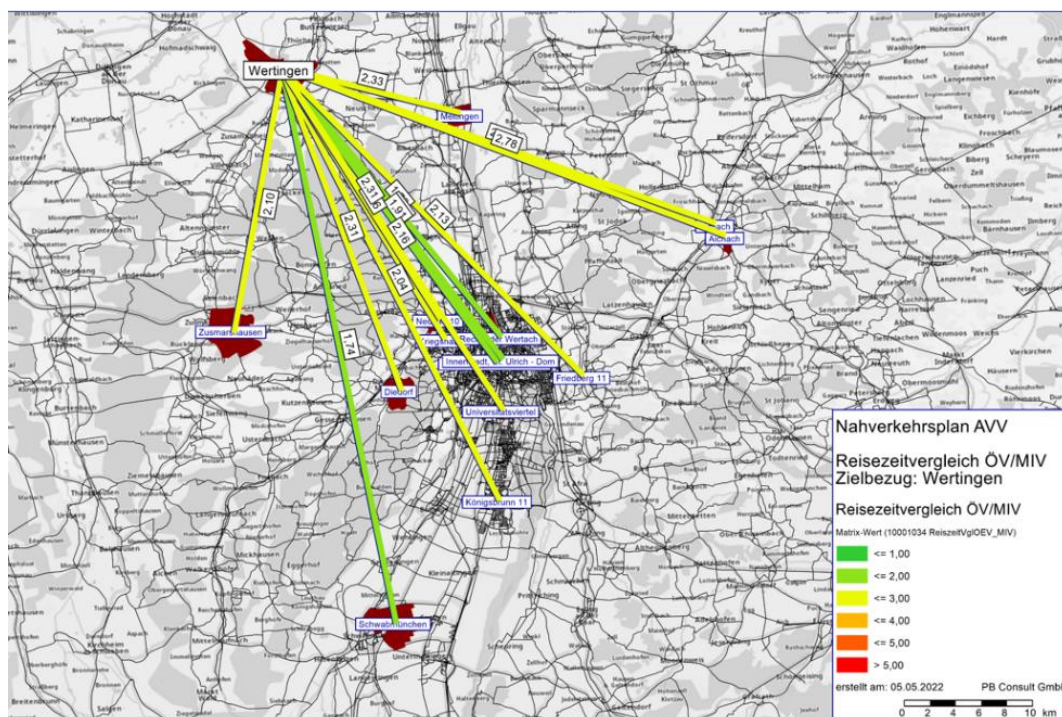


Abbildung 34: Reisezeitvergleich ÖV/MIV: Wertingen

Das Zielnetz des Nahverkehrsplans und seiner Maßnahmen ist davon geleitet, insbesondere starke Potenziale für den ÖPNV durch eine Attraktivierung des Angebotes zu gewinnen, indem aufkommensstarke 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 zu erwartenden sozio-demographischen 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-Angebots 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 Spannbreite 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
Antonsviertel	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).

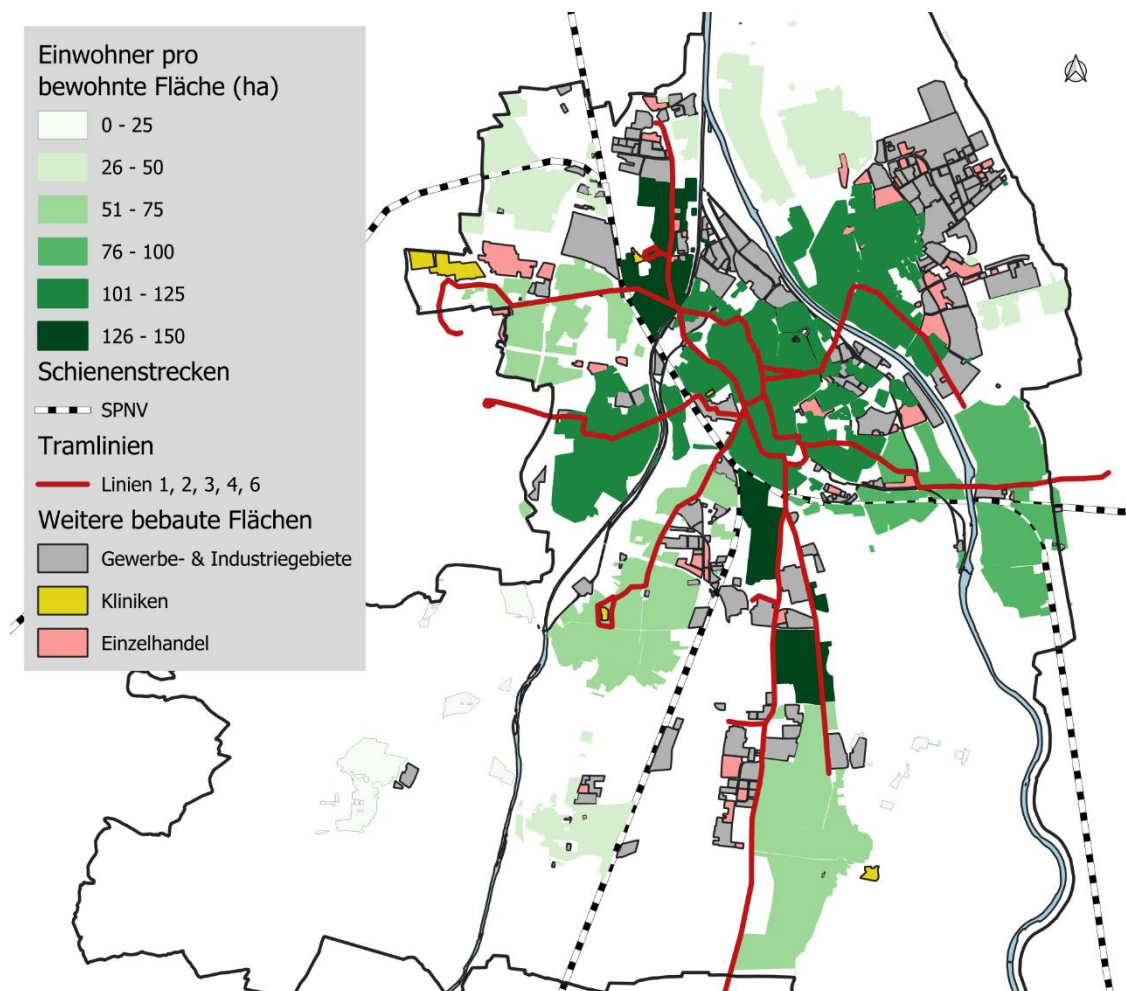


Abbildung 35: Einwohnerdichte pro bewohnte Fläche in der Stadt Augsburg

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. Tabelle 33 und Tabelle 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 stehen 261.600 Einwohner*innen einem Arbeitsplatzangebot von 83.321 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gegenüber (Stand: 31.12.2023). Die Arbeitsplatzschwerpunkte des Landkreises Augsburg liegen in der Stadt Gersthofen (17.487), gefolgt von den Städten Königsbrunn (7.197), Neusäß (7.146) und Schwabmünchen (5.818).

In der Stadt Augsburg arbeiten 149.952 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte bei einer Einwohnerzahl von 298.972.

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 Schöfflerbach, 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.

Im Landkreis Aichach-Friedberg stehen 136.30 Einwohnern 39.068 Beschäftigte gegenüber, während der Landkreis Dillingen a.d.Donau 98.474 Einwohner mit 34.912 aufweist (Stand: 31.12.2023). Die meisten Arbeitsplätze weisen dabei die jeweiligen Kreisstädte selbst auf: Friedberg (13.472), Aichach (8.526) sowie Dillingen (11.989); die weiteren Arbeitsplätze sozialversicherungspflichtig Beschäftigter verteilen sich auf die Städte und Gemeinden der jeweiligen Gebietskörperschaften.

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 seit ca. 10 Jahren ein gewerbliches Großprojekt in der Umsetzung. Der Innovationspark soll für die Stadt Augsburg einen der zentralen Gewerbeparks bilden und beherbergt aktuell bereits etwa 2.400 Beschäftigte am Standort. Diese Zahl wird weiter zunehmen auf 10.000-17.000 Beschäftigte im Vollausbau des Forschungs- und Entwicklungsstandorts.

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 Gesamtbeschäftigtenzahl) 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:

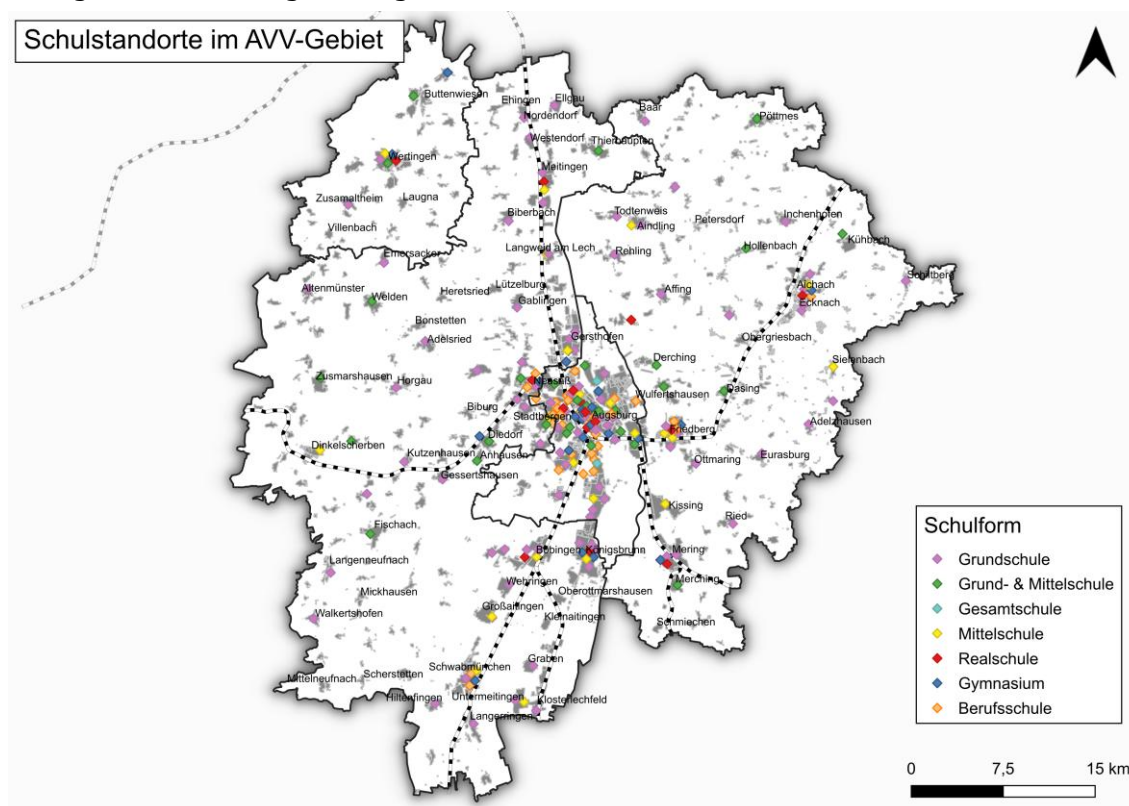


Abbildung 36: Schulstandorte im AVV-Gebiet

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. Eine Unterrichtszeitenstaffelung der allgemeinbildenden Schulen im Stadtgebiet könnte die Schulbedarfsplanung im ÖPNV betrieblich und wirtschaftlich optimieren.

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 **Nahverkehrsplan 2015plus**.
- Es werden folgende **Mindestvorgaben für den Stadtverkehr Augsburg**, basierend auf dem Nahverkehrsplan 2015plus 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. Diese berücksichtigen insbesondere die Einwohnerzahl eines Ortes und dessen Funktion nach dem Zentrale-Orte-Modell. 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 Fahrtenzahlen 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 Haltellen- 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, welche sich auch in weiteren bereits beschlossenen oder in Aufstellung befindlichen regionalen oder lokalen Planwerken niederschlagen (vgl. Kapitel 1.6). 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 sind 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 angemessenen 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“ stattfinden.³⁰

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 einen 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 und den weiteren benötigten Ressourcen wie Fahrpersonal, Fahrzeuge, etc. eine nutzenbasierte Auswahl von Maßnahmen vorgenommen werden kann.

Besondere Regelungen für Neubaugebiete:

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

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 Haltestellen des ÖPNV festzulegen, wird für den Stadtverkehr in Augsburg, in Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, die maximale Länge der Fußwege folgendermaßen

³⁰ vgl. Bayerisches Staatsministerium (2022)

7.2.2 Erreichbarkeit in der Stadt Augsburg

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

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.³¹

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.³²

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. Bei der Umsetzung sind die förderrechtlichen Vorgaben aus dem Projekt Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg (MDA) zu beachten.

Mindest-Bedienstandard der Straßenbahnachsen			
	Montag - Freitag*		
Bedienzeiten	SVZ 5 bis 6 Uhr	HVZ 6 bis 19 Uhr	SVZ 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

³¹ Übernahme des Standards aus dem NVP 2015plus

³² Übernahme des Standards aus dem NVP 2015plus

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

- 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 ($\triangleq$ Bushaltestelle mit mehr als 100 Einsteigern pro Tag) [NVP 2015]
- Optische und akustische dynamische Echtzeitinformation an allen Straßenbahn- und wichtigen Bushaltestellen ($\triangleq$ 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 Straßenbahn- und Bushaltestellen nach DIN EN 18030 [NVP 2015]
- Sukzessiver barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen dort, wo die Haltestellen auf Dauer Bestand haben (Vollzug des PBefG; Umsetzung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten) [NVP 2015]
- 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 Verordnung (EU) 2019/2144
- Die Busflotte soll ein maximales durchschnittliches Alter von höchstens 12 Jahren haben. Das durchschnittliche Alter beträgt derzeit 9 Jahre.
- Die Straßenbahnflotte soll ein maximales durchschnittliches Alter von höchstens 25 Jahren haben. Das durchschnittliche Alter beträgt derzeit 20 Jahre.
- 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 mit dem Ziel der Einhaltung des gültigen Fahrplans unter Einhaltung der Anforderungen der Anschlussicherung und Förderung des Verkehrsflusses mit folgenden Elementen [NVP 2015]:
 - Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch Fahrzeuge
 - Betreiben einer eigenen, rechnergestützten Betriebsleitstelle mit systemübergreifender Verknüpfung (Regionalbus/SPNV) als ITCS
 - Jederzeitige Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Disponenten in der Betriebsleitstelle (Sprechfunk)

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

- Deutsche Sprachkenntnisse
- Kenntnisse für Tarif- und Fahrplanauskünfte
- Ortskenntnis (wichtige Einrichtungen und touristische Ziele)
- Ordentliches und einheitliches Erscheinungsbild

- Kundenfreundliches, serviceorientiertes Verhalten

Service, Kommunikation und Beschwerdemanagement [NVP 2015]

- Service & Kommunikation über verschiedene Kommunikationswege:
 - Stationärer Service: Kundencenter, Beschwerdemanagement, Fundbüro, Erstattungsverfahren
 - Servicetelefon mit vereinheitlichter Servicenummer
 - Umfangreiches Angebot im Internet (incl. App)
 - Kommunikation im Fahrzeug, zum Beispiel erteilt Fahrpersonal einfache Auskünfte
- Institutionalisiertes Beschwerdemanagement:
 - Gewährleistung eines einfachen Zugangs unter anderem durch eindeutige Nennung von Ansprechpartnern, Erreichbarkeit während eines akzeptablen Zeitraumes
 - Bearbeitung innerhalb einer festgesetzten Frist von zwei Wochen
- 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 nicht durch Displays gegeben)
- Vertrieb:
 - Verbundeinheitlicher, flächendeckender Vertrieb, so dass Kunden der einfache Erwerb der Tickets möglich ist
 - Vorverkaufsstellen mit Beratungsfunktion
 - Vertriebliche Flexibilität durch Vertriebstechnik und Vertriebswege
 - Vereinheitlichung eines Sockelangebotes für den Vertrieb in Fahrzeugen
 - Bargeldloser Zahlungsverkehr
 - Vereinheitlichung der Gestaltung und der Benutzerführung an Fahrausweisautomaten
 - Vereinheitlichung des Konzepts zur Gestaltung und Ausstattung der Verkaufsstellen (Wiedererkennungseffekt)
 - Fahrausweiskontrollen zur Einnahmensicherung

Sicherheit [NVP 2015]

- Das Sicherheitskonzept soll aus Komponenten der aktiven elektronischen und der persönlichen Überwachung sowie dem Aspekt der subjektiven Sicherheit bestehen
- Ausreichende Beleuchtung der Haltestellenbereiche
- Meidung optisch abgetrennter Aufenthaltsräume, Herstellung von Transparenz
- Gute Ein- / Ausstiegsmöglichkeiten

- Kontaktmöglichkeiten zum Fahrpersonal

Umweltstandards [NVP 2015]

- Lärm: Bei Neufahrzeugen max. 77 dB (A) bei einer Motorleistung >150 kw (bzw. max. 75 dB A) bei einer Motorleistung <150 kw)
- Lärmarme Reifen, 71 dB(A) beziehungsweise an Antriebsreifen 75 dB(A)
- Straßenbahnen (Rasengleis, Schienenschleifen, Schallabsorber, Unterschottermatten zur Körperschalldämmung, soweit baulich und technisch machbar und sinnvoll)
- Fahrerschulung zu energieeffizienter Fahrweise
- Ein betriebliches Umweltmanagement (EMAS II oder DIN EN 14001) ist zu führen

Qualitätsmanagement [NVP 2015]

- Ein Qualitätsmanagement in Anlehnung an die DIN EN 13816 ist zu betreiben und soll die folgenden Punkte abdecken:
 - Kundenanalyse: regelmäßige CSS-Analysen, Durchführung von kontinuierlichen Testkundenanalysen
 - Untersuchung des Verkehrsunternehmens über Prozesskennzahlen
 - Festlegung von Qualitätsniveaus
 - Aktionsplan bei festgestellten Mängeln zur Optimierung der Zielerreichung

7.3 Bedienungsstandards der Region (ohne Stadt Augsburg)

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 Gebiete mit hoher Nutzungsdichte Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	400	600	300	600
	500	800	400	600
	800	1200	600	1000
Unter-/Kleinzentrum zentraler Bereich übriges Gebiet	500	800	400	600
	800	1200	600	1000
Verkehrsachsen	800	1200	600	1000
sonstige Räume zentraler Bereich ländlicher Raum	600	1000	400	800
	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 vorhanden Raumstruktur und dem Potenzial.

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. Dort in mindestens 80% Anschluss an Unter-, Mittel-, und/oder Oberzentrum. Der Anschluss ist dann gegeben, wenn Weiterfahrt innerhalb von 15 Minuten möglich ist.	Bei mehr als 3-5 Straßenkm Entfernung vom Zentrum der Gemeinde: Anbindung der Teilflächen durch den ÖPNV in maximal 30 Min. Reisezeit. Dort in mindestens 100% Anschluss an Unter-, Mittel-, und/oder Oberzentrum. Der Anschluss ist dann gegeben, wenn Weiterfahrt innerhalb von 10 Minuten möglich ist
Zentrale Orte	ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an • Unterzentrum in 50 Min • Mittel-/Oberzentrum in 90 Min. Die Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind.	ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an • Unterzentrum in 40 Min. • Mittel-/Oberzentrum in 60 Min.

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

Weitere 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 differenziertes 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 Verbundgebiet 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 nahegelegenste Haltestelle im Ziel- bzw. Umsteigegebiet gelangen.

- Mindestbedienzeiten des ÖPNV in der Region (ohne Stadt Augsburg):
 - 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 (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 Regionalbuslinien.

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	-	-	-	-	-	-							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

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.

Die Qualitätsstandards für den Regionalverkehr basieren auf den

Qualitätsstandards des NVP 2015plus sowie den aktuell vom AVV in den Vorabbe-
kanntmachungen zu wettbewerblichen Vergabeverfahren um Öffentliche Dienst-
leistungsaufträge für Verkehrsleistungen um Linienbündel eingeführte Regelun-
gen.

Der Verkehrsverbund wird daher weiterhin laufend verbundweite Standards defi-
nieren, weiterentwickeln, aktualisieren und auf deren einheitliche Umsetzung hin-
wirken. Dies betrifft sowohl betriebliche und technische Abläufe als auch Anforde-
rungen an die Fahrgastinformation sowie die Nutzungsbedingungen.

Im Bereich Vertrieb und Kundenbetreuung wird der Verbund ebenfalls verbund-
weite Vorgaben formulieren. Ziel bleibt der weitere Ausbau eines durchgängigen,
kundenfreundlichen und digital unterstützten Vertriebssystems sowie die kontinu-
ierliche Weiterentwicklung eines einheitlichen Service- und Kommunikationskon-
zepts für alle Fahrgäste im Verbundgebiet. Dabei werden auch zukünftige Anfor-
derungen, wie etwa neue digitale Vertriebskanäle oder integrierte Mobilitätsange-
bote, berücksichtigt.

Auf Basis der bisherigen Nahverkehrspläne wurden bereits umfassende Qualitäts-
anforderungen eingeführt und zu großen Teilen erfolgreich umgesetzt. Ziel ist es,
für alle Verkehrsangebote im Verbundgebiet verbindliche und verlässliche Quali-
tätsstandards 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 Kennzeich-
nung. Im AVV-Gebiet wird auf ein vergleichbares Leistungsniveau gezielt, im Hin-
blick 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 einheitli-
chen Internetauftritts incl. elektronischer Fahrplanauskunft und Handy-
fahrplanauskunft
- 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)

Haltestellen

- Haltestellenmasten und -schilder gem. AVV-Standards
- Aktuelle Aushangfahrpläne gemäß AVV-Designvorgaben und integrierten
Informationsstandards des AVV
- Fahrplanaushang gem. AVV-Design-Vorgaben (Stadtgebiet swa-Design)
- Dynamische Echtzeit-Information (gem. Haltestellenklassifizierung)

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
- Busneubeschaffungen unter Einhaltung des SaubFahrzeugBeschG
- Barrierefreiheit (Vollniederflur-Fahrzeug oder Low-Entry-Ausführung)
- Sollte aufgrund der Bauweise keine Niederflrigkeit 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 aufsitgender 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 Fahrgastzählsysteme (AFZS) zur Ein- und Aussteigerzählung
- Anti-Blockier-System (ABS)
- Anti-Schlupf-Regelung
- Türsicherung durch Einklemmschutz mit Reversiereinrichtung und Wegfahrsperre
- 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 einstiegseitig)
- 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

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 im AVV-Gebiet

Anzahl Einsteiger	Ausstattungsmerkmale
Ab 500	• Optische und akustische Echtzeit-Information • Sitzgelegenheit und Wetterschutz • Abfallbehälter
100 bis 500	• Sitzgelegenheit und Wetterschutz • Abfallbehälter
Kleiner 100	• 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. Der Regionalbusverkehr sollte sich dabei an die Abfahrts- und Ankunftszeiten des städtischen Verkehrs orientieren.

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) im Falle der Regionalbusse über eine Anbindung an das AVV-ITCS erforderlich.

Für eine vollständige Integration der On-Demand-Verkehre ist die Einbindung dieser Fahrtangebote in die (elektronische) Fahrplanauskunft erwünscht.

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 **Liniennetzoptimierung** und Ausmerzung **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 Umsteigeerfordernis 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

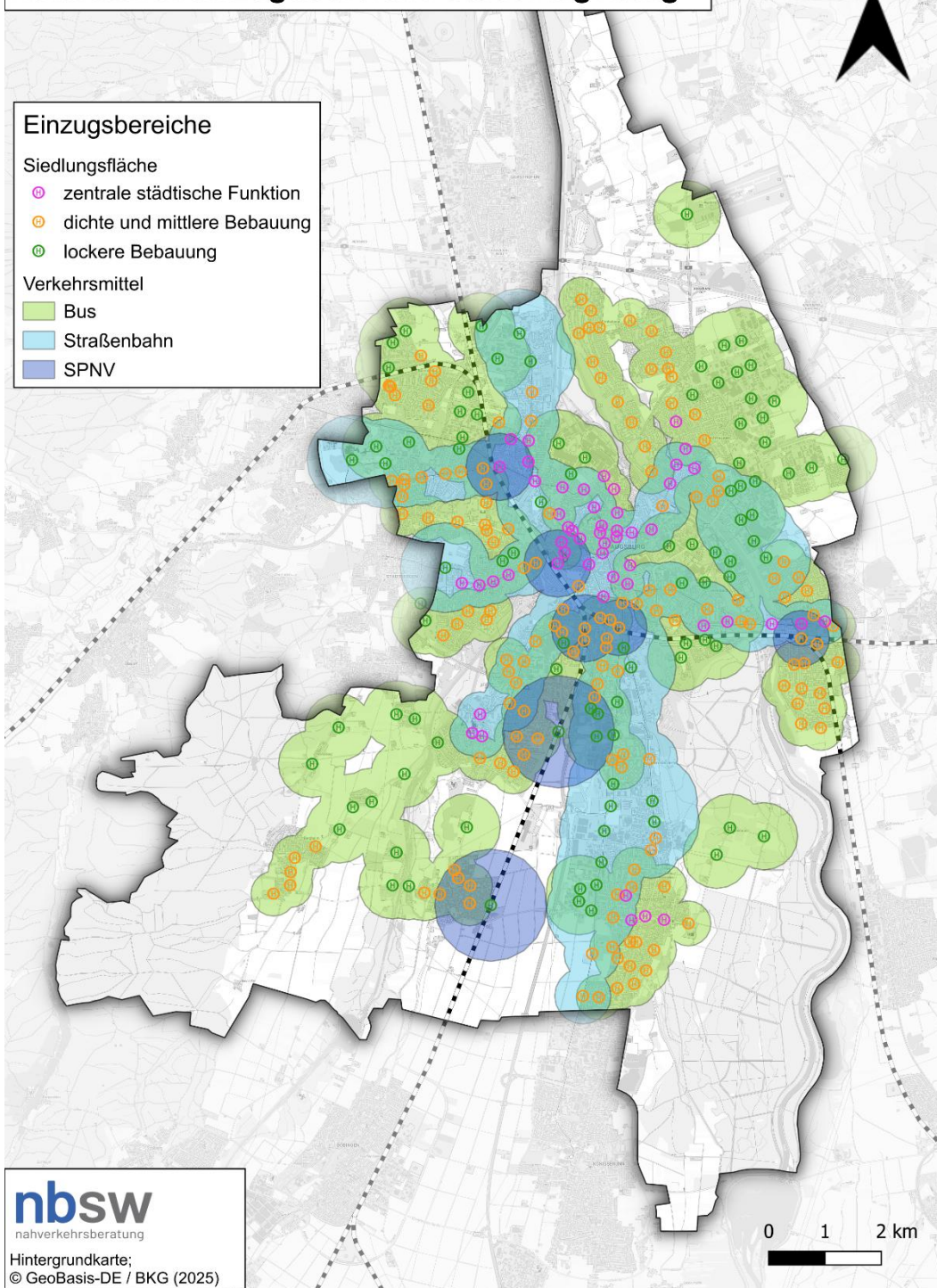


Abbildung 43: Haltestelleneinzugsbereiche in der Stadt Augsburg nach Verkehrsmitteln und Siedlungsfläche (mit folgenden Radien: zentrale städtische Funktion: 300 m, dichte und mittlere Bebauung: 400 m, lockere Bebauung: 600 m; Hinweis: Darstellung von AST-Haltestellen unter Verkehrsmittel Bus)

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 Straßenbahnhaltstellen.

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 Meringerzell 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

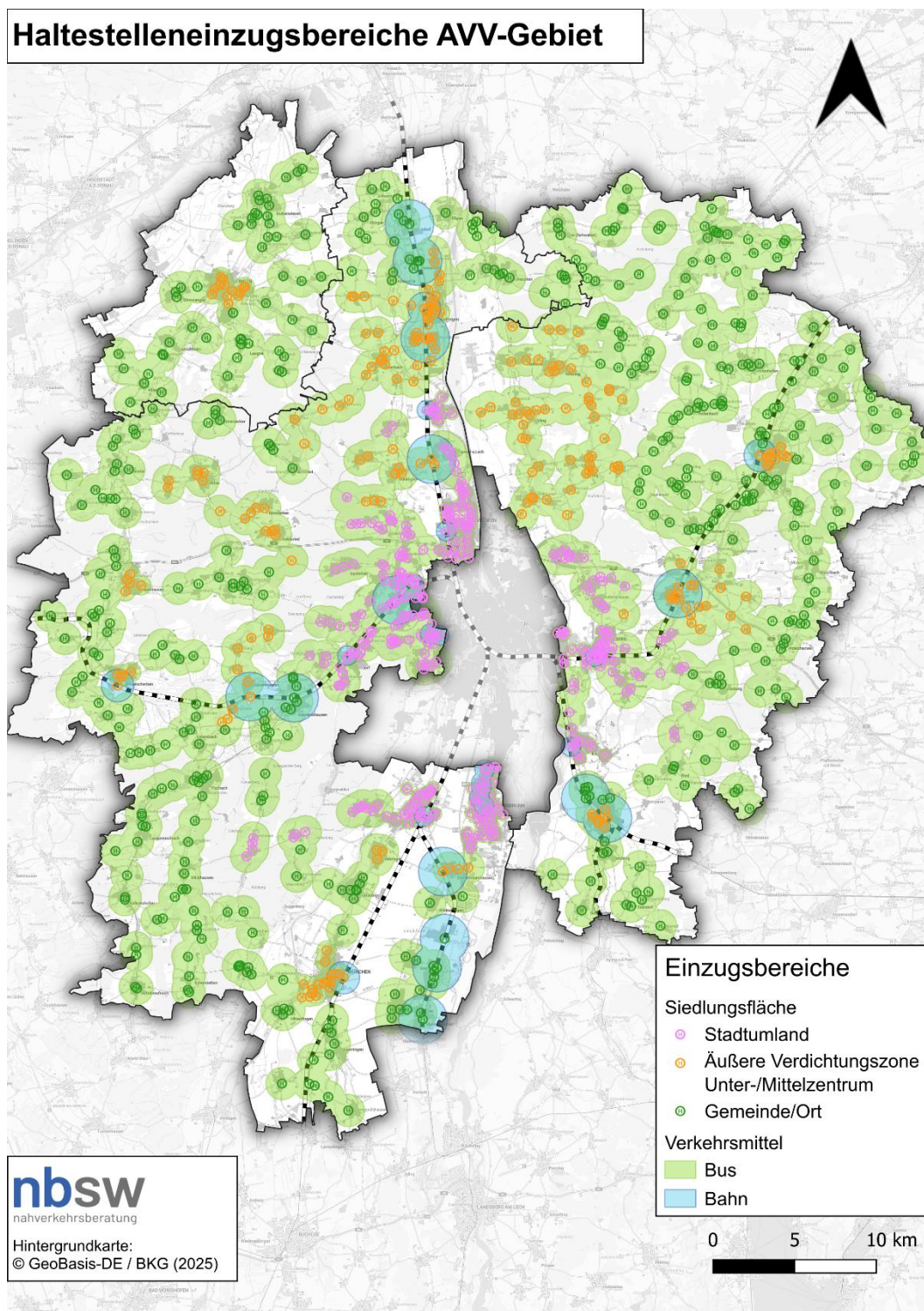


Abbildung 44: Haltestelleneinzugsbereiche im AVV-Gebiet in der Region nach Verkehrsmitteln und Siedlungsfläche (mit folgenden Radien: Stadtumland: 400 m, äußere Verdichtungszone Unter-/Mittelzentrum: 600 m, Gemeinde/Ort: 1.000 m)

8.2 Erreichbarkeit

Für die Erreichbarkeitsanalyse stellt der Nahverkehrsplan innerhalb der Stadt Augsburg auf die Reisezeit bis zum Königsplatz als zentrale Innenstadtthaltestelle 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.

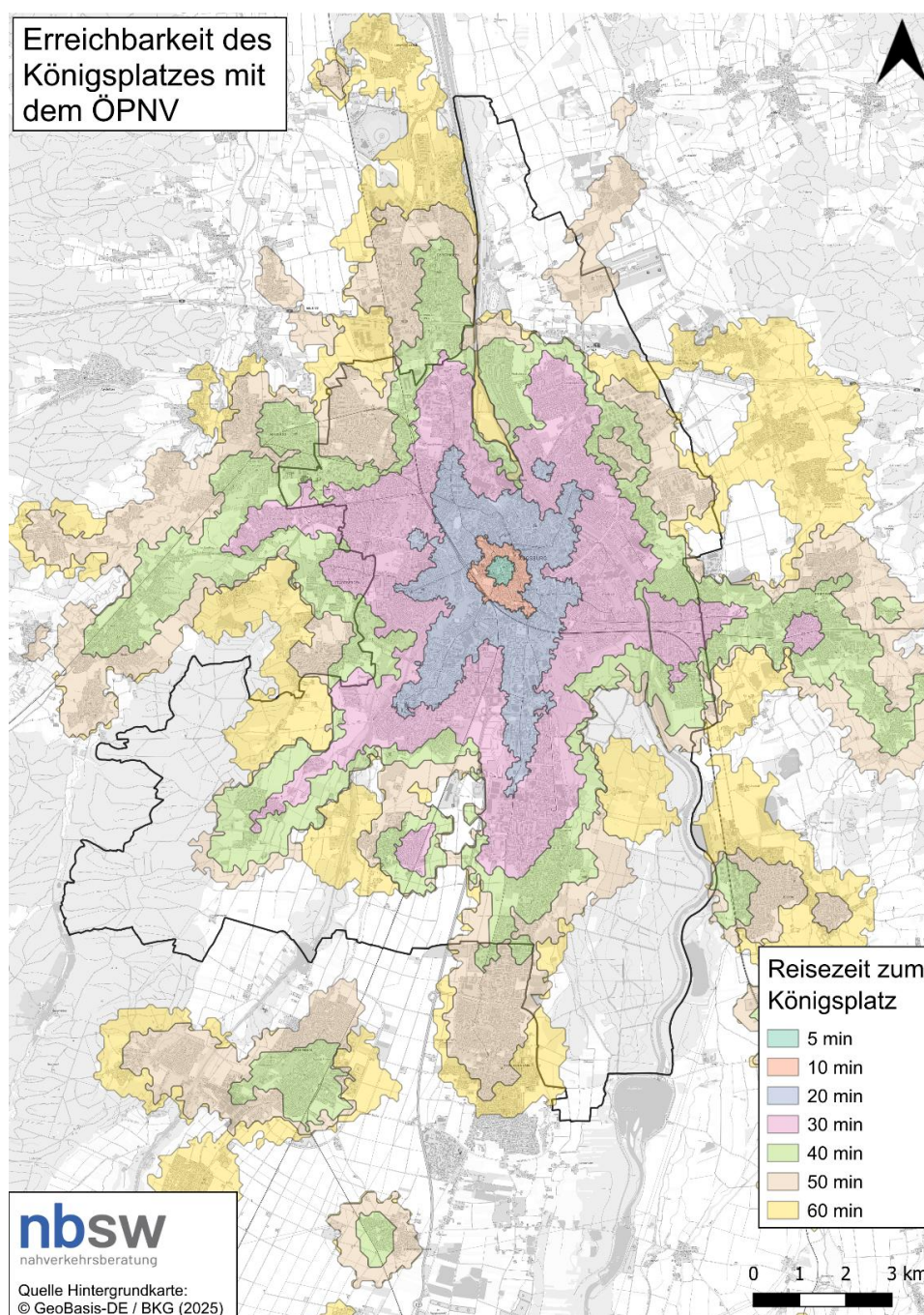


Abbildung 45: Erreichbarkeit des Augsburger Stadtzentrums (Reisezeit)

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.

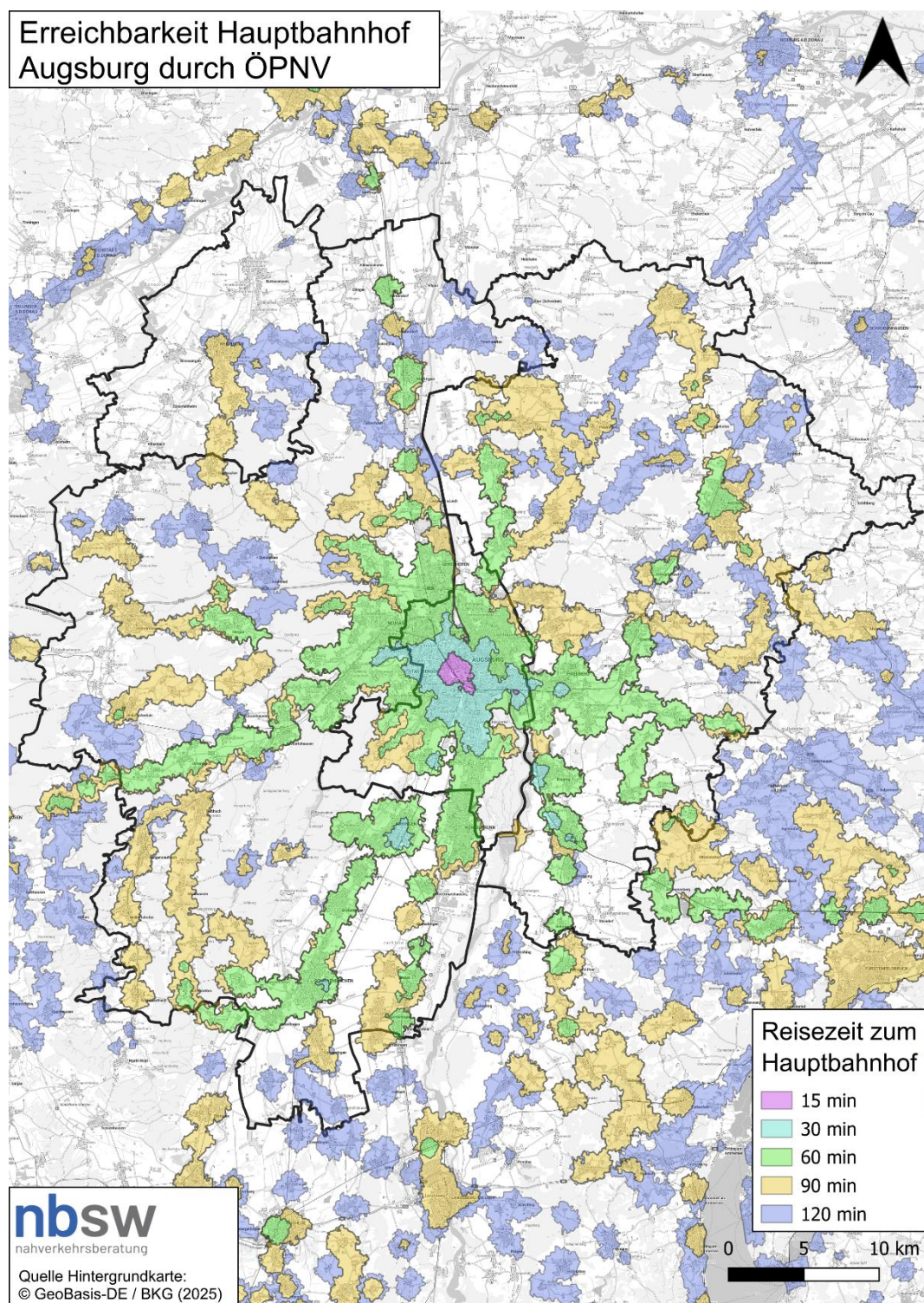


Abbildung 46: Regionale Erreichbarkeit des Augsburger Hauptbahnhofes durch den ÖPNV

Der **Landkreis Aichach-Friedberg** profitiert in hohem Maße vom SPNV. Besonders hervorzuheben ist die Schienenverbindung nach Aichach und Friedberg. 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.

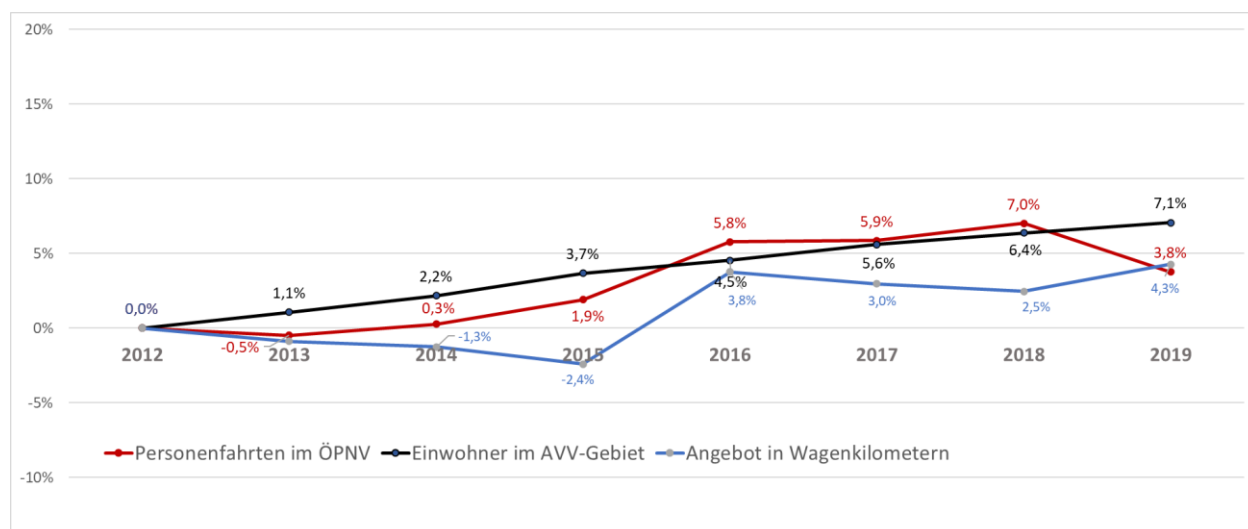


Abbildung 47: Entwicklung des ÖPNV-Angebots der Nachfrage und der Einwohnerzahlen im AVV-Gebiet 2012 bis 2019

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.

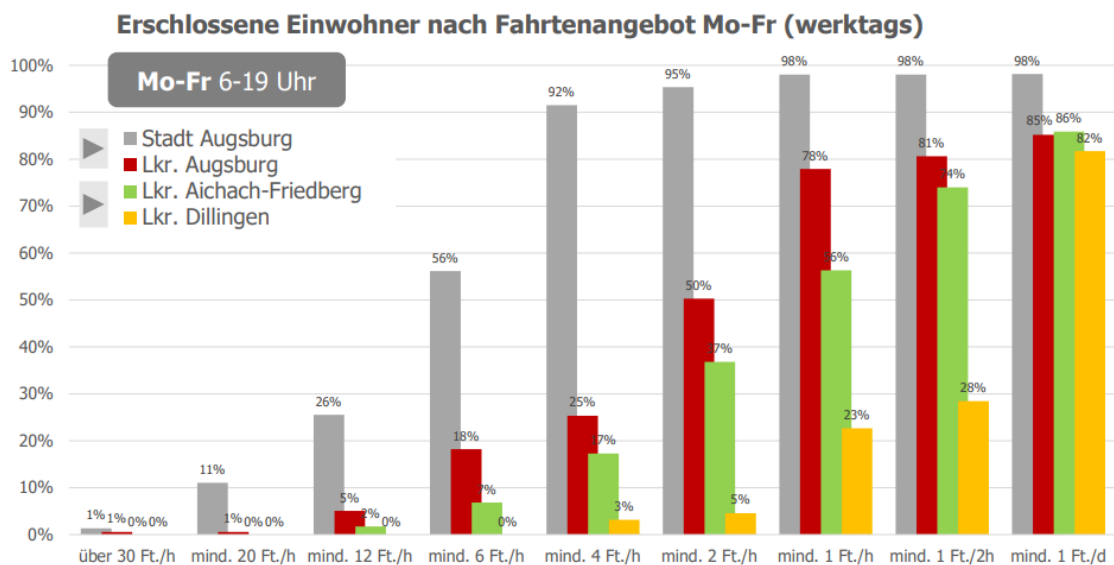


Abbildung 48: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (werktags)

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.

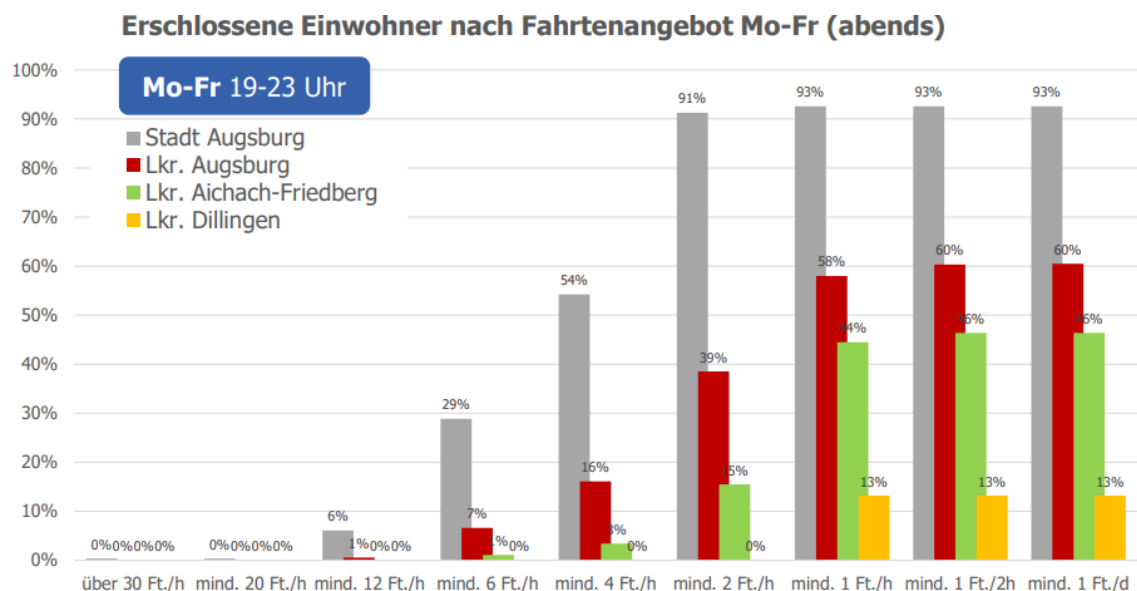


Abbildung 49: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot am Abend (werktags)

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.

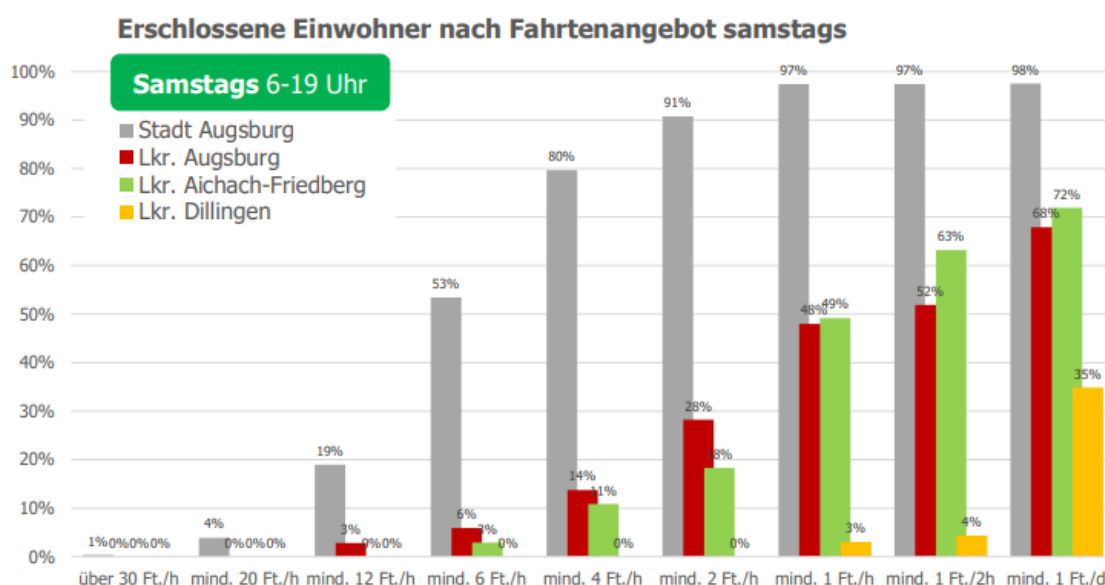


Abbildung 50: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (samstags)

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.

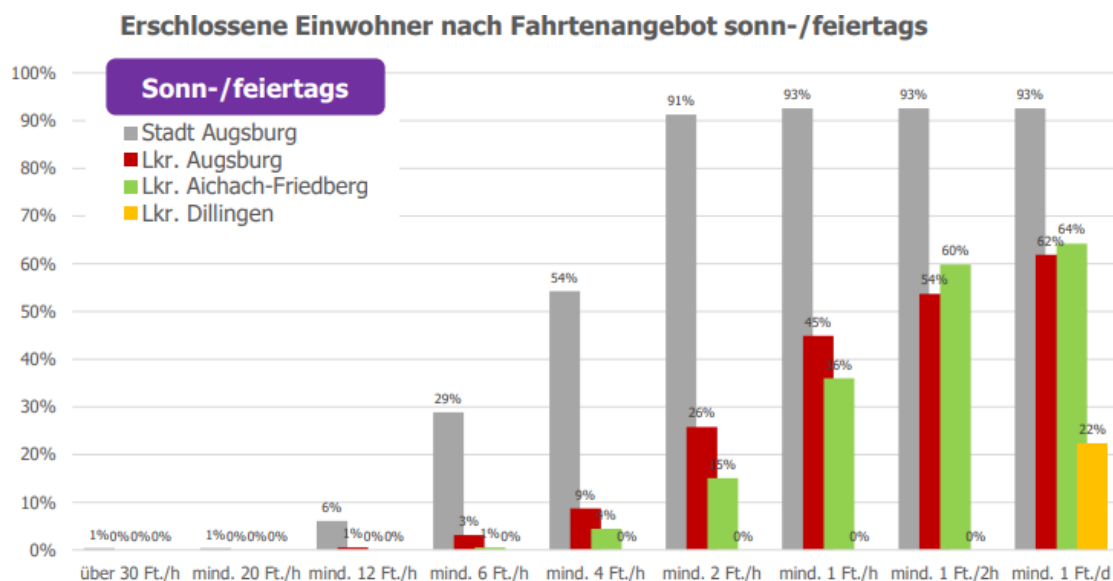


Abbildung 51: Erschlossene Einwohner nach Fahrtenangebot (sonn- und feiertags)

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 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 Bedienungsstandard 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.

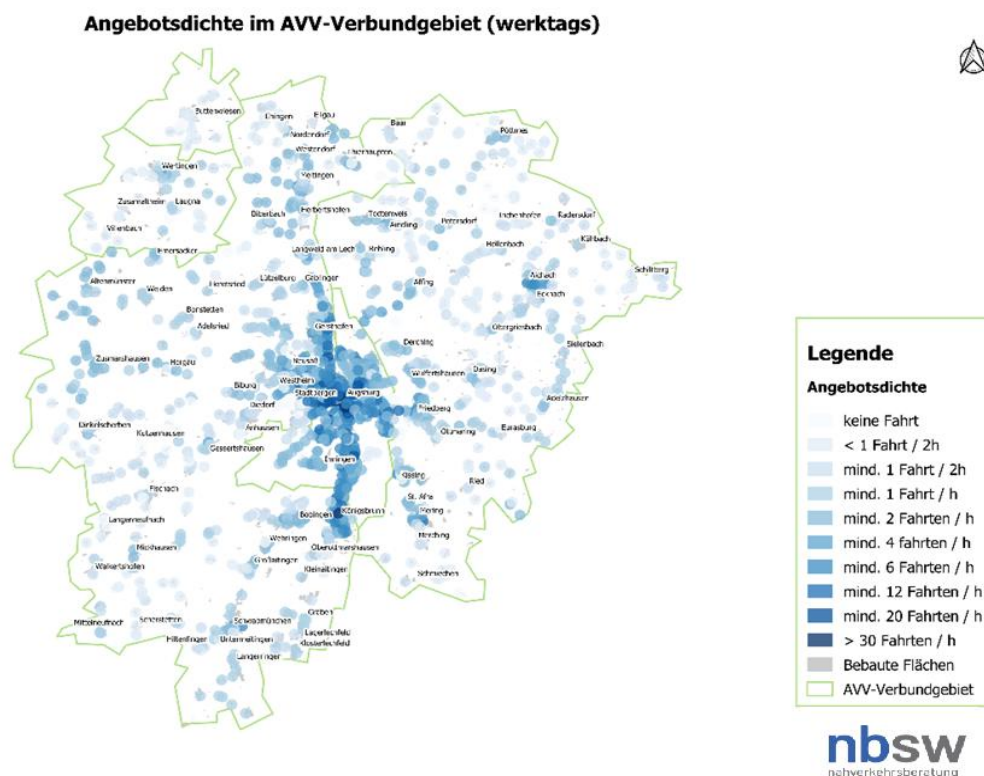


Abbildung 52: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (werktags 6-19 Uhr)

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.

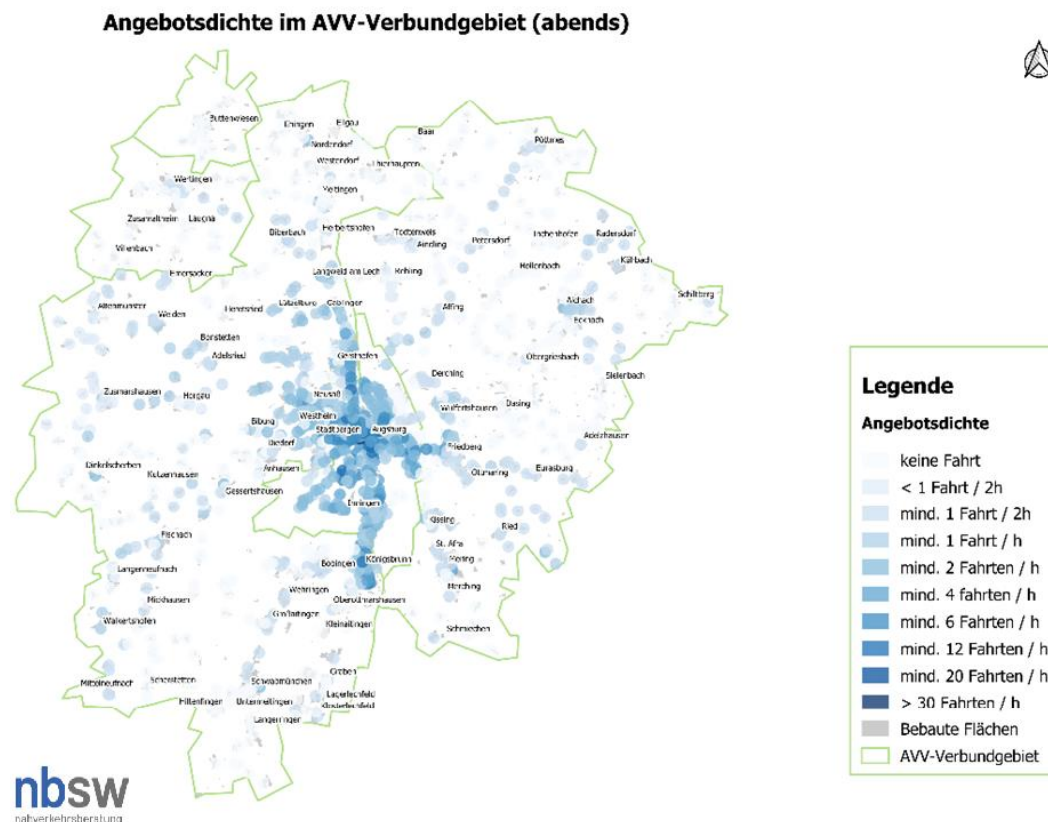


Abbildung 53: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet am Abend (werktags 19-23 Uhr)

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 Abbildung 54 und Abbildung 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)

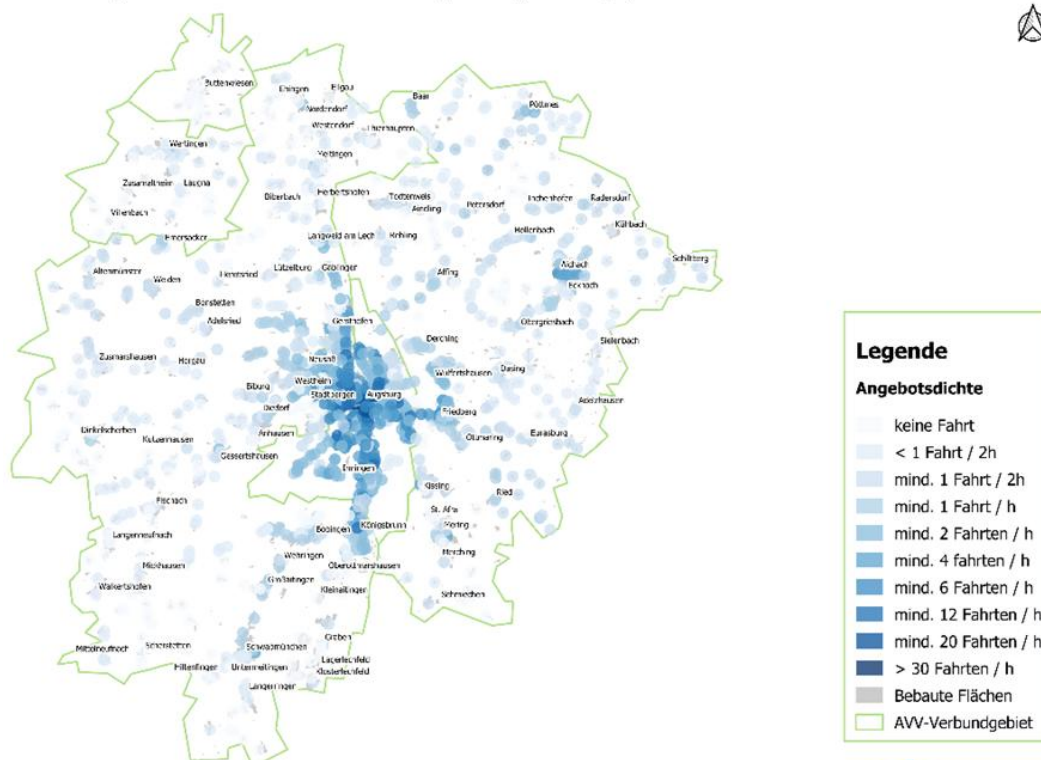


Abbildung 54: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (samstags 6-19 Uhr)

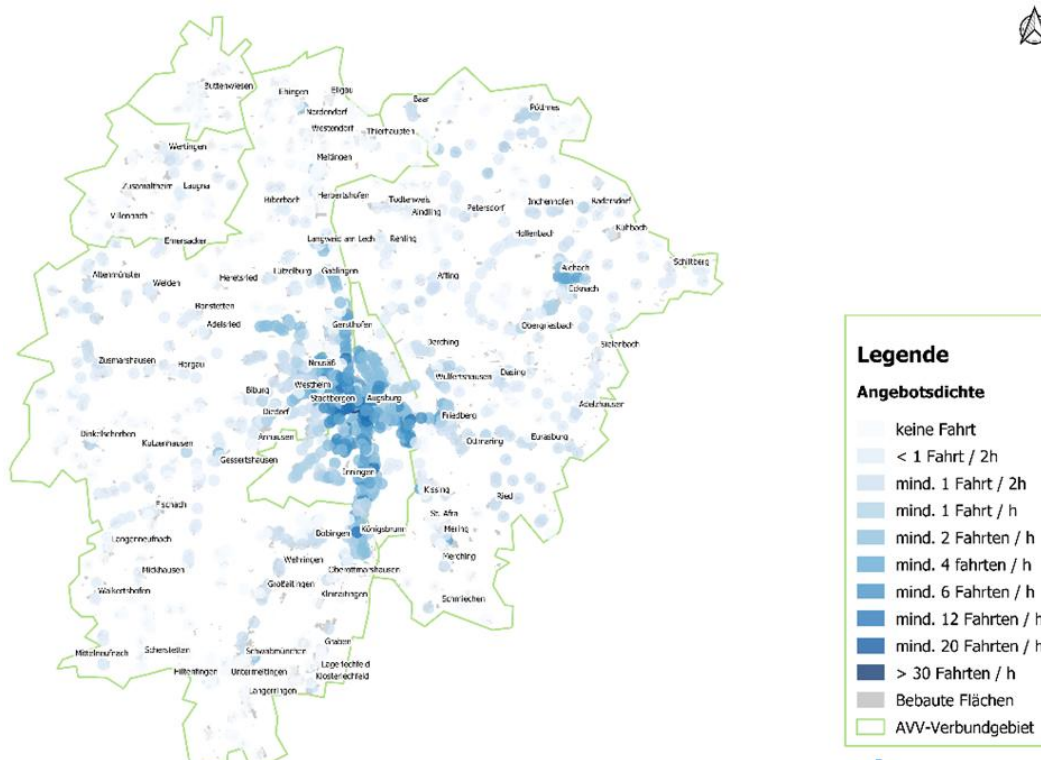


Abbildung 55: Angebotsdichte im AVV-Verbundgebiet (sonn- und feiertags 6-19 Uhr)

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 Haltestellen 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 Haltestellen 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 Fahrtdauer 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 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 Verkehrsverbünde 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 (siehe Tabelle 37). Maßgeblich verfolgt werden dazu, in Abhängigkeit vom betroffenen Raumtyp (siehe Tabelle 38), und den mit Maßnahmen erreichbaren Verkehrsströmen die drei folgenden grundlegenden Ziele:

Tabelle 37: Leitbild der Mobilitätswende

Leitziele Mobilitätswende

Leitziel A	Möglichst hohe Verlagerung von MIV auf ÖPNV , um die Belastung mit Klimagasen aus dem Verkehrssektor zu reduzieren ³³ (Zielbeitrag für Klimaschutz).
Leitziel B	Herstellung einer flächendeckenden Mindestversorgung mit ÖPNV-Angeboten, um auch ohne PKW eine möglichst umfassende Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu gewährleisten (Verbesserung der Erschließungswirkung).
Leitziel C	Verbesserung der Möglichkeiten zur intermodalen Verknüpfung des ÖPNV, um dessen Erreichbarkeit zu erhöhen (Verbesserung der Erschließungswirkung).

Bei **Leitziel A** geht es darum, „**starke Potenziale**“ mit bündelungsfähigen und damit auf den ÖPNV verlagerungsfähigen Verkehren zu identifizieren und den ÖPNV dort gezielt auszubauen und attraktiver zu gestalten. Durch den gezielten **Angebotsausbau** in potenzialstarken Bereichen oder längs potenzialstarker Korridore („**starke Achsen**“) soll auf diesen Verbindungen den 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

³³ Damit werden auch weitere wichtige ökologische und stadtgestalterische Ziele erreicht, vgl. die beiden letzten Absätze des vorangehenden Kapitels.

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 tabellari-schen 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 38: Mobilitätswende im AVV-Gebiet

Mobilitätswende im AVV-Gebiet				
Raumtyp	Leit- ziel (prioritär)	Mindest-Bedienstandard		Mo-Fr tags- über
		zeitlich mind.	räumlich	
Agglomerations- kern (hochverdichteter, großstädtischer Raum)	A	A++	alle 7,5 Min. ³⁾	Insbes. entlang von Straßenbah- nachsen
		A+	viertelstünd- lich	flächendeckend
Agglomerations- raum (= Agglomerations- kern + Agglomerati- onsrand)	A	A+	viertelstünd- lich	Verbindung der Kernstädte ¹⁾ im Agglomerationsrand mit der Metropole Augsburg
		A+	viertelstünd- lich	starke Achsen im Tangentialver- kehr (ggfls. stadt- grenzenübergrei- fend)
Agglomerations- rand (verdichteter Raum, in bzw. angrenzend an Großstadt)	A	A	halbstündlich	flächendeckend
Region (ländlicher Raum)	A	A	halbstündlich (bzw. im SPNV Regio-Schie- nentakt)	auf SPNV-Ach- sen und besonders starken Busach- sen
		A-	stündlich mit HVZ-Verdich- tung	auf starken Busachsen
	B	B	stündlich	flächendeckend (Linienverkehr und/oder Bedarfsver- kehr ²⁾)
vereinzelt bei allen Raumtypen (insbes. im ländlichen Raum)	C	--	intermo- dale Ver- knüpfung (P+R u. Bike+Ride etc.)	Verbindungen, mit zu geringem Nach- fragepotenzial 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 Grundbedienung 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, sofern kein Grund für mögliche Abweichungen von dieser Vorgabe besteht.

Erläuterungen zum Verständnis der Tabelle 38 „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 Bedienhäufigkeit, 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 Fahrtanlässe zu begrenzen.

Dies geschieht einerseits durch die Verknüpfung mit dem PKW-Verkehr bspw. durch **Park+Ride**-Plätze an Verknüpfungsstationen mit attraktivem ÖPNV-Angebot, insbesondere aber auch durch gut mit dem ÖPNV erreichbare **Carsharing**-

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

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 stichpunkthaft skizziert wird:

Umsetzungsstrategie Gesamttraum:

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

Umsetzungsstrategie Agglomerationsraum:

- Es erfolgt eine **Überprüfung des Angebotes auf den starken Achsen** zwischen den Kernstädten im Agglomerationsrand und dem Agglomerationskern hinsichtlich Taktung, Reisegeschwindigkeit und Verknüpfungsqualität, aus der gegebenenfalls gezielte **Verbesserungsmaßnahmen** abgeleitet werden.
- Anhand der Nachfragewirkung ist zu klären, wo **Linienbrechungen** auf Schienenverkehrsmittel sinnvoll sind und wo dies im Sinne eines attraktiven Gesamtverkehrsangebotes nicht der Fall und ein Parallelbetrieb unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsangebote sinnvoll ist. Dabei erfolgt auch eine Klärung, ob

und welche Erschließungsfunktionen auf dem Stadtgebiet von **ein- und ausbrechenden Linien aus dem Umland** übernommen werden können und sollen.

- Es erfolgt eine Berücksichtigung und Überprüfung bereits eingeleiteter bzw. angedachter Maßnahmen zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes. Mögliche über das Ausführungs- und Zielnetz des NVP 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. Potenziale hierzu bestehen
 - insbesondere im Zulauf auf den Agglomerationskern
 - ... oder zu SPNV-Achsen
 - ... oder im Zulauf zu Mittelzentren
- Die aus der Region im Agglomerationsraum zusammenlaufenden starken Bus-Achsen werden so aufeinander abgestimmt, dass sich im Agglomerationsraum die Angebote auf den dort gebotenen Bedienstandard verdichten und das bislang weniger gut vom ÖPNV erschlossene Bereiche in den Randgebieten (insbesondere Gewerbegebiet) nicht nur aus der Region, sondern auch aus dem großstädtischen Raum deutlich besser erreichbar werden.

9.4 Skalierbarkeit und Etappierung

Der Nahverkehrsplan beachtet einerseits grundsätzlich das Fahrgast-Verdopplungsziel im ÖPNV, andererseits wird aber deutlich darauf hingewiesen, dass dazu die entsprechenden rechtlichen und insbesondere finanziellen Grundlagen von Bund und Land bereitgestellt werden 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 und später erst ausgedehnt werden. Entsprechendes gilt für das Hochfahren in der Wochenendbedienung.

10 Maßnahmenkonzeption

- Ausgehend von den **Leitziele 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 für sowohl den Stadt- als auch teilweise den Regionalverkehr entwickelt. Innerhalb eines städtischen Clusters werden bestimmte **Kernmaßnahmen** hervorgehoben, die einen größeren Beitrag zur Erreichung der vereinbarten Ziele leisten als andere und das **Zielnetz** darstellen.
- In den **Landkreisen** wurde ein **Effizienzansatz** mit der iterativen Anwendung von Prüfkriterien angewendet. Daraus entwickeln sich 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 **vereinheitlichten 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)

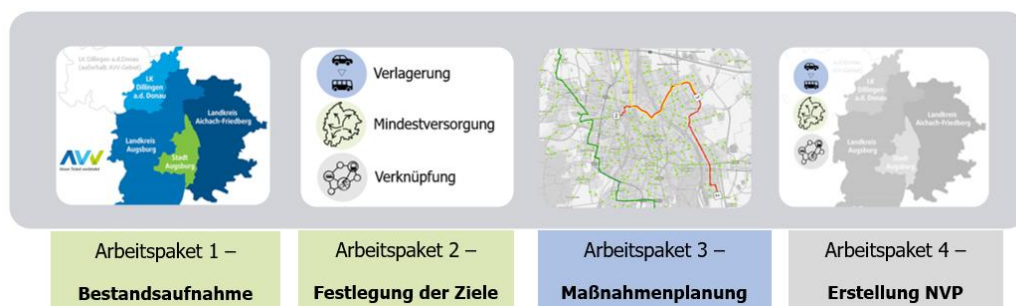


Abbildung 56: Arbeitspakete zur Erstellung des NVP

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).

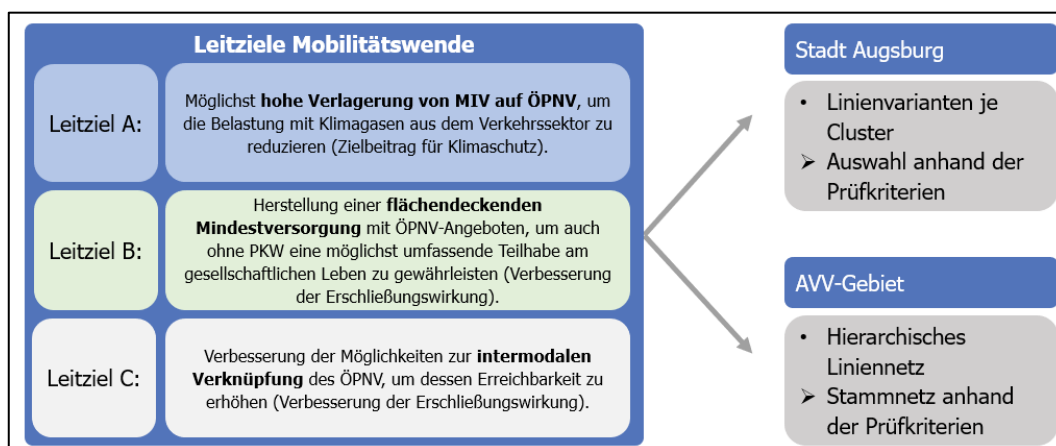


Abbildung 57: Leitziele der Mobilitätswende

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 Leitziele 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 neben dem SPNV das Rückgrat des städtischen ÖPNV. Sie verbinden 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 heutigen 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-Schiene-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

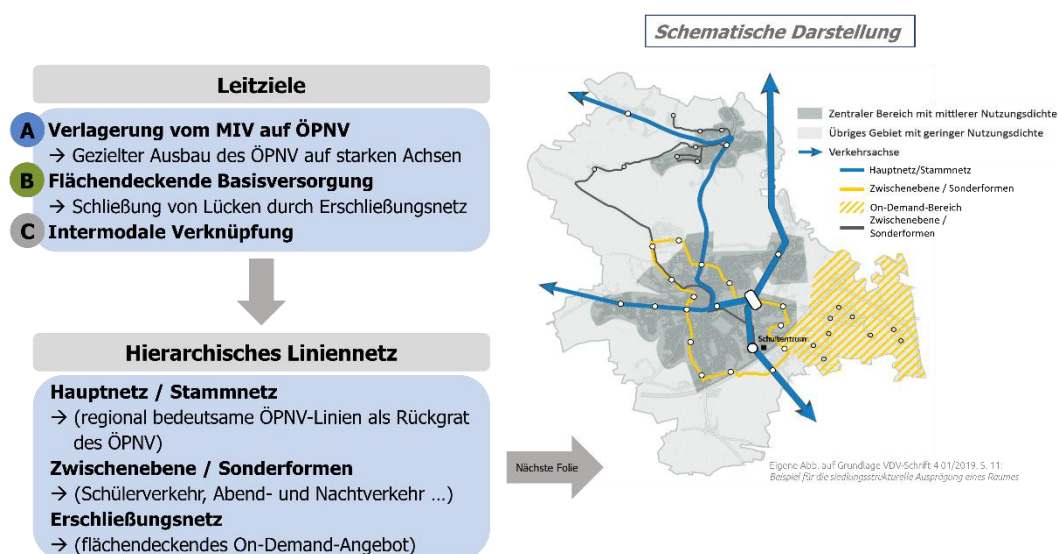


Abbildung 58: Linienhierarchisierung in der Region

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 erkennbaren 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 (nachfrageorientierte Linie). Insbesondere in eher ländlich geprägten

Gebieten zählen hierzu die Schülerverkehre 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. Der Stadtverkehr Gersthofen mit ausbrechenden Linien nach Langweid und Neusäß wird im Status Quo im Rahmen einer Direktvergabe durch den Aufgabenträger Stadt Gersthofen durch die Gersthofer Verkehrsgesellschaft mbH (GVG) durchgeführt.

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. Der On-Demand-Verkehr im Stadtgebiet wird im letzten Unterkapitel vorgestellt. Alle Maßnahmenempfehlungen stehen unter Vorbehalt einer nochmaligen konzeptionellen, infrastrukturellen, betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Prüfung, welche zu Anpassungen im Hinblick auf die Umsetzung der Maßnahmen führen kann. Der NVP liefert damit noch keine fertige Grundlage zur unmittelbaren Umsetzung, dient jedoch als Rahmenplan.

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.

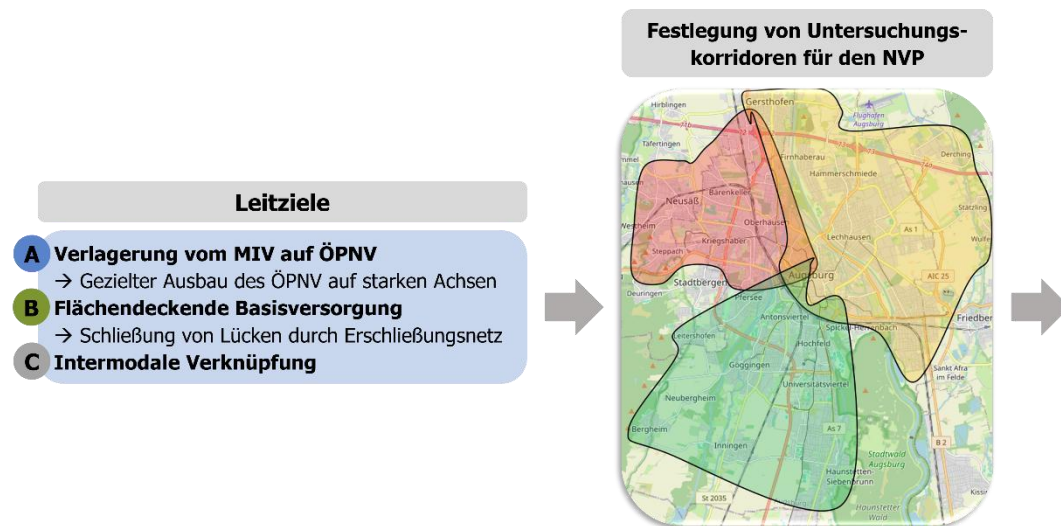


Abbildung 59: Festlegung von Untersuchungskorridoren

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.

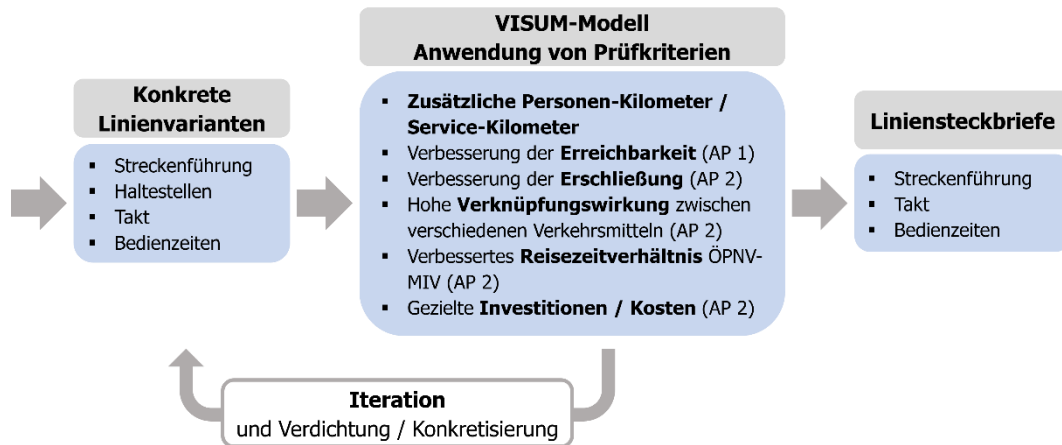


Abbildung 60: Entwicklung der Linienvarianten und deren Prüfung anhand von Prüfkriterien mithilfe des VISUM-Verkehrsmodells

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 Fahrtlänge 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, sodass 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

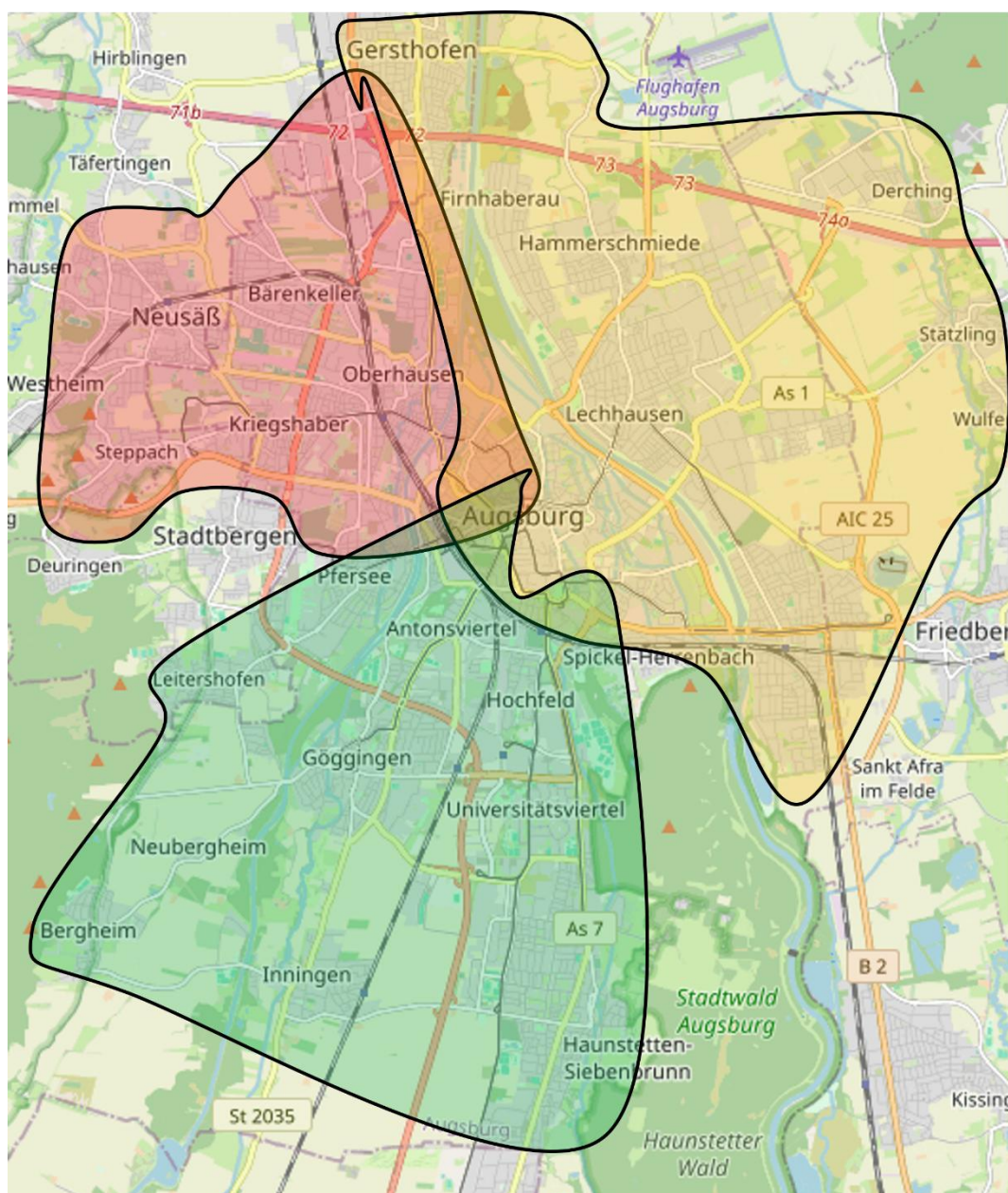


Abbildung 61: Untersuchungskorridore (Cluster) der Stadt Augsburg

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 identifizieren, da sie einen deutlich größeren Beitrag zur Erreichung der vereinbarten Ziele leisten als andere. Des Weiteren gibt es Einzelmaßnahmen, 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 die Kostenermittlung des konkreten Angebots sind ausdrücklich nicht Teil der Maßnahmenkonzeption des Nahverkehrsplans und müssen dem Nahverkehrsplan nachgelagert erarbeitet werden. Gleiches gilt für eine detaillierte Untersuchung der Machbarkeit und des Aufwands für infrastrukturelle Aus- und Umbaumaßnahmen (v.a. Haltestellen sowie Fahrbeziehungen/Signalisierung/ÖV-Priorisierung an Knotenpunkten), welche für eine Umsetzung der Maßnahmen erforderlich sind.

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, Schleiermacherstraße)
- 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 Medienzentrums) 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 (orangene Linie) wiederzufinden. Mit der Einführung dieser sollten die L29, L30 und L31 überplant werden. Aufgrund der möglichen Verknüpfung mit der Straßenbahnlinie 6 an der Haltestelle „Textilmuseum“ wird zudem auf die grüne Linie in ihrer Gänze (siehe letzter Prüflauf) verwiesen, hier ist eine betriebliche Prüfung erforderlich.
- Verlagerung der über die B2 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 (neu einzurichten stadtauswärts), Albrecht-Dürer-Straße, Haindl, Senkelbach). Zwingende Voraussetzung für die Verlagerung der Regionalbusachse ist die Schaffung neuer Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Regional- und Stadtverkehr. Dazu zählen sowohl infrastrukturelle Maßnahmen sowie auch die Bereitstellung der erforderlichen Linienverkehrsangebote. Neben der Einrichtung des Verknüpfungspunktes am P+R Hammerschmiede zählen dazu die Verknüpfungsmöglichkeiten mit der Linie 22 an der Kreuzung Hans-Böckler-Str./Schillstr. und mit der Linie 35 an den Haltestellen MAN bzw. Haindl. 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.

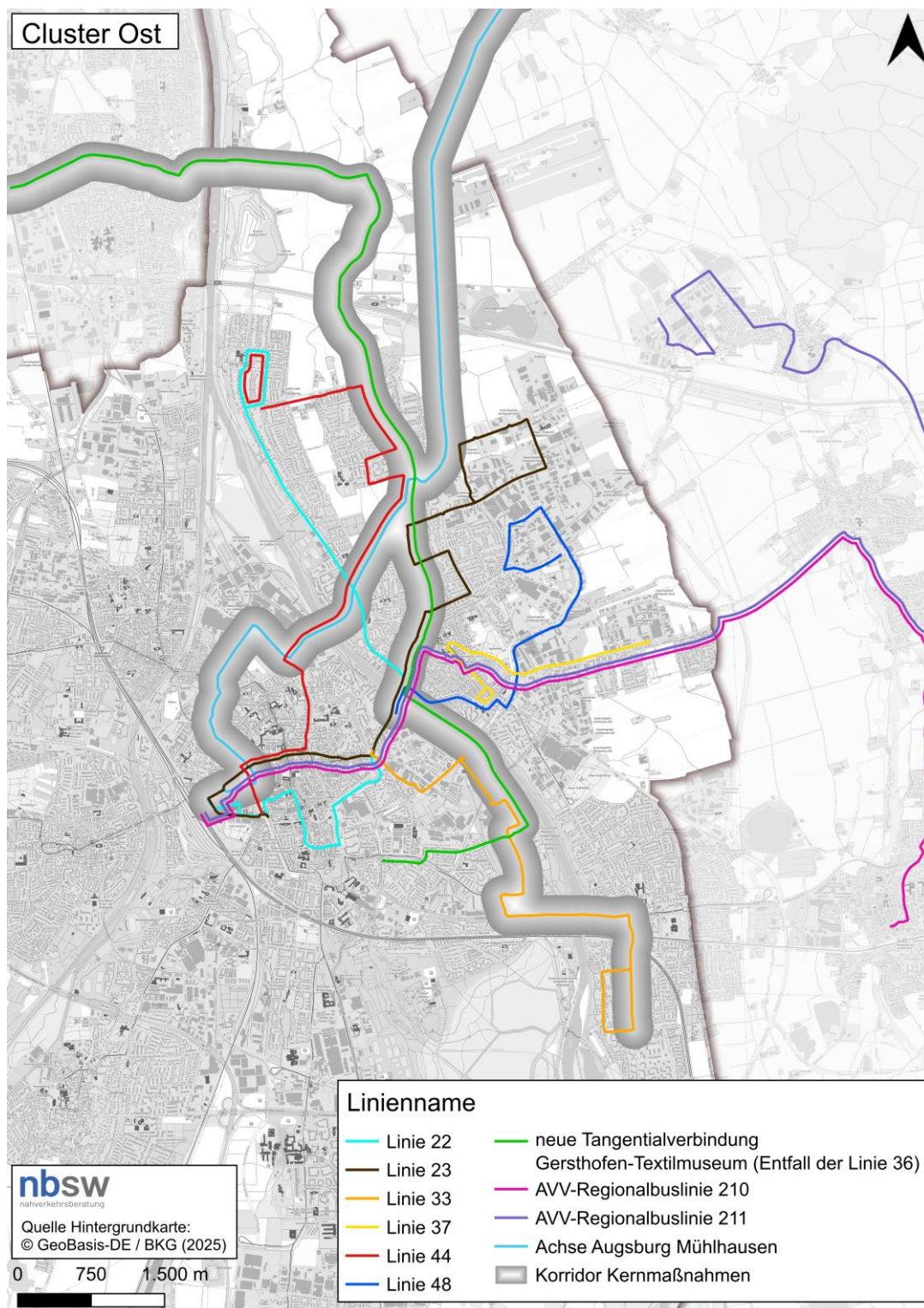


Abbildung 62: Cluster Ost Maßnahmenprüfung mit Kernmaßnahme

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.

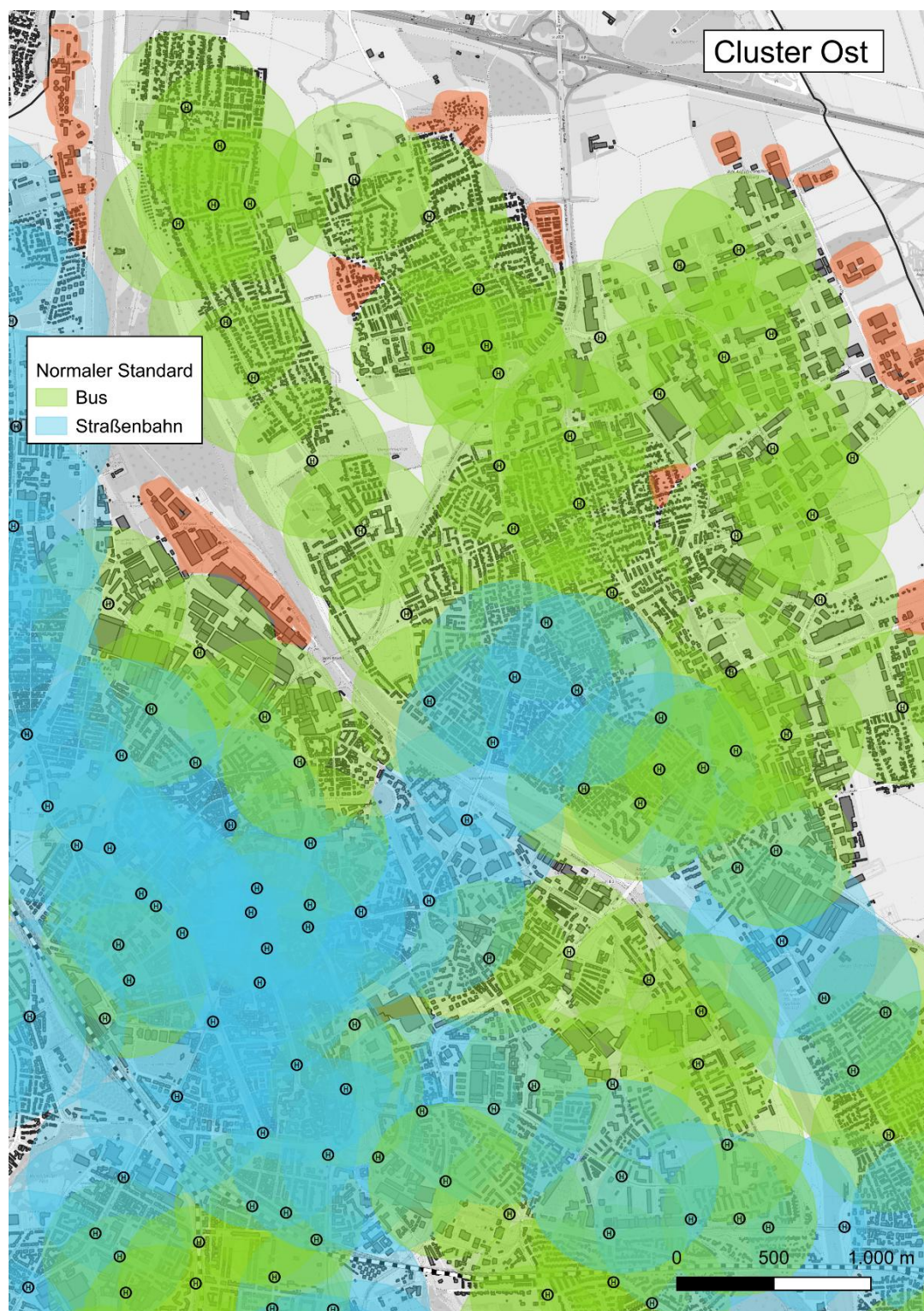


Abbildung 63: Erschließungslücken im Cluster Ost (Bus: 400 m, Straßenbahn: 500 m; Karte zeigt die Erschließung im Bestand)

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 L41 in mehreren Varianten:
 - Aufspaltung der Linie im Westabschnitt und Flügelung mit den Linienästen „Pfersee“ und „Bergstraße – Rosenaustraße“
 - Neukonzeption der L41 als Kombination aus L41 und L42 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 L24 und L25 zur Neuordnung der Linien in Haunstetten mit der Streckenführung: Klinikum Süd – Haunstetten Nord – Inninger Str. P+R mit den Varianten:
 - Durchbindung von L24 und L25 (Haunstetten Süd – Inninger Str. P+R – Haunstetten Nord – Klinikum Süd)
 - L24 mit Streckenführung „Klinikum Süd – Haunstetten Nord – Inninger Str. P+R“ und L25 übernimmt Tangentenfunktion durch die neue Streckenführung „Haunstetten Süd – Inninger Str. P+R – Inningen“
 - L24 mit der Streckenführung „Haunstetten Süd – Haunstetten Nord – Inninger Str. P+R“ und L25 übernimmt Tangentenfunktion durch die neue Streckenführung „Klinikum Süd – Inninger Str. P+R – Inningen“
- Neue Tangentialverbindung „Inningen – Haunstetten“ durch L25 (als Variante der Linienneuordnung in Haunstetten)
- Verlängerung der L35 im Bereich Pfersee zur Anbindung des Sheridan-Geländes
- Erweiterte Anbindung von Bergheim durch Varianten der L38:
 - Unveränderte Linien und Taktführung
 - Weiterführung in Göggingen über Rathaus bis Bergstraße und Schwabenweg
- Nachrichtlich: Neue Regionalbushaltestelle in Haunstetten „Kreuzung Königsbrunner Str./Brahmstraße“ als Verknüpfung zwischen L24/L25 und Regionalbuslinien L810

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:

- 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 im letzten Prüfdurchlauf folgende Maßnahmen, die in Abbildung 64 dargestellt sind, geprüft:

- Rote L41 (T15), welche die L42 ersetzt: Attraktivierung der Querverbindung Pfersee – Göggingen durch Anpassungen der L41 und L42: Königsplatz - Pfersee via Messe und Göggingen. Die Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Gabelsbergerstraße Höhe Hanns-Rupp-Weg wird zudem durch die geänderte Linienführung in Göggingen empfohlen.
- 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): 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 wird die folgende Kernmaßnahme empfohlen:

- Tangentialverbindung Göggingen – Universität (Umsetzung durch rote L41). Der konkrete Linienverlauf kann nach grundlegender Prüfung noch angepasst werden, dies beinhaltet auch eine mögliche Verlängerung nach Pfersee.

Alle weiteren geprüften neuen oder geänderten Linienverläufe gem. der Liniensteckbriefe sind Bestandteil der Gesamtbetrachtung des Clusters Ost, 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.

Insbesondere die Verlängerung der türkisen Linie 25 zur Querverbindung Haunstetten (Inninger Straße P+R) sowie die Erschließung des Innovationsparkes 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. Bei einer Umsetzung der geänderten Linienführung der Linie 38 ist zudem auf eine hinreichende Verknüpfung mit der Straßenbahnlinie 1 zu achten.

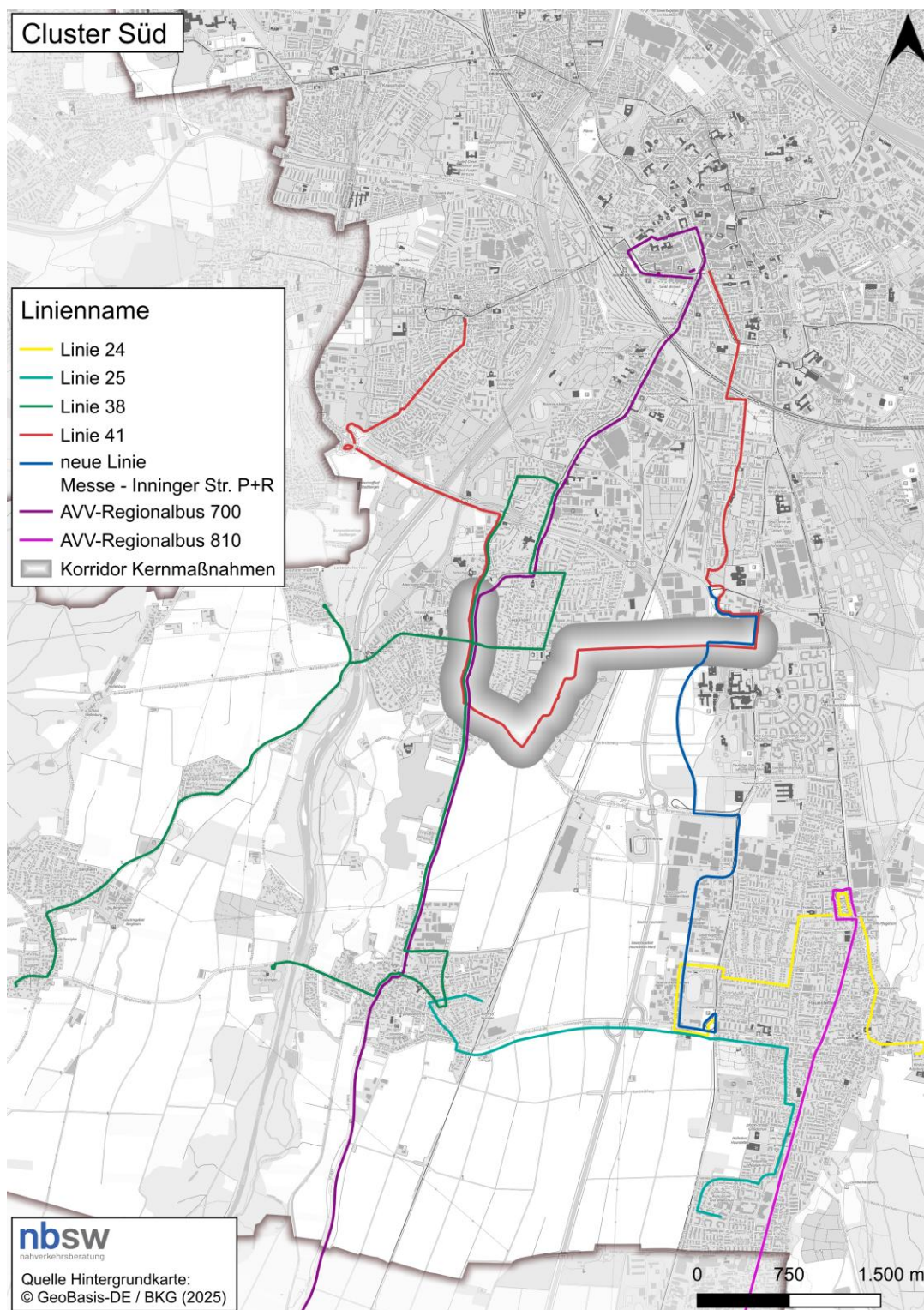


Abbildung 64: Cluster Süd Maßnahmenprüfung mit Kernmaßnahme

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.

Die Einzugsbereiche der Haltestellen „General-Cramer-Weg“ und „Halle 116“ auf dem Sheridan-Gelände sind berücksichtigt, obwohl in der Clusterbetrachtung die Haltestellen zugunsten einer schnellen Linienführung der neuen roten Linie (alt 41/42) nicht bedient werden. Im Rahmen der Umsetzungsplanung ist zu prüfen, ob eine Bedienung der Haltestellen „General-Cramer-Weg“ und „Halle 116“ zugunsten einer Fahrzeioptimierung eingestellt wird. Grundsätzlich stellt jedoch die Bedienung des Sheridan-Geländes bzw. die Anpassung der Bestandslinien keine Kernmaßnahme dar.

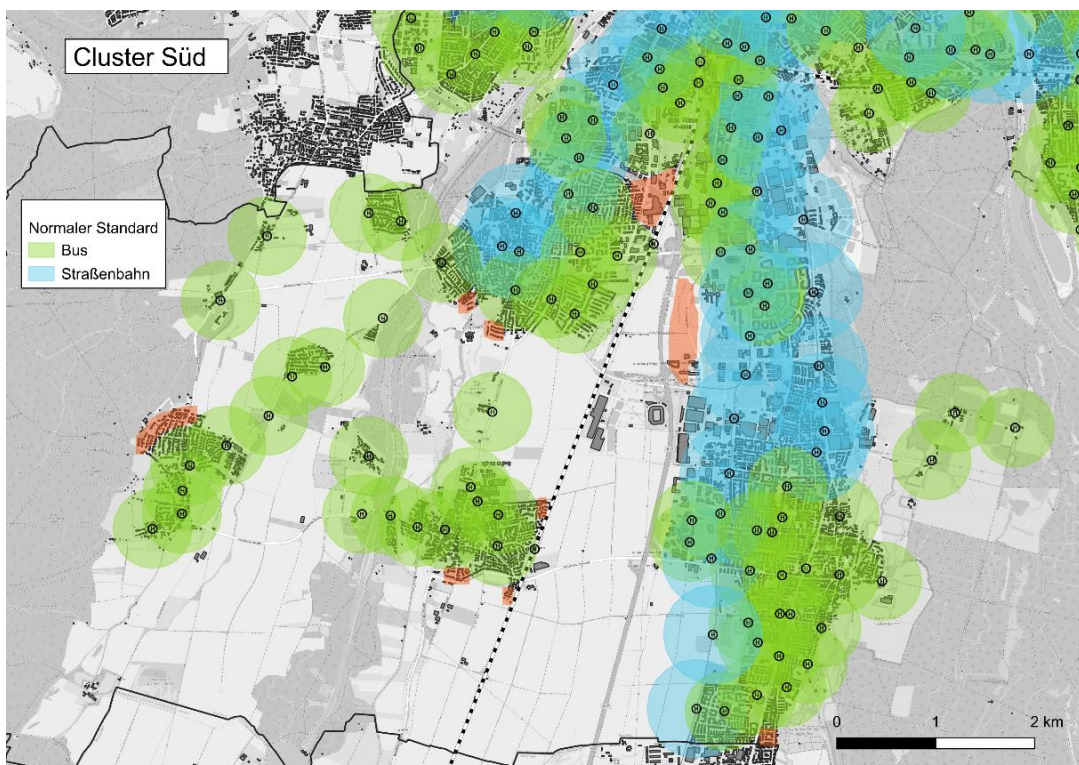


Abbildung 65: Erschließungslücken im Cluster Süd (Bus: 400 m, Straßenbahn: 500 m; Karte zeigt die Erschließung im Bestand)

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 Medizincampus 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 500 (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 506 (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 Königsplatz

- 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. Eine Bedienung der Haltestellen „Markgrafenstraße“ und „Gieseckstraße“ durch die Regionalbusachsen ist erforderlich (Entfall bei der Linie 32 in der geänderten Streckenführung). Von einer Bedienung aller Haltestellen der Linie 32 entlang der Bürgermeister-Ackermann-Straße wird abgeraten zugunsten des Reisezeitvorteils Anbindung UKA – Hbf und zur Vermeidung einer reinen Parallelbedienung.
- Grüne L500: Stichfahrt zwischen Stenglinstraße und Uniklinikum
- Blaue L506: Führung über Augsburg West P+R – Haltestelle Medizincampus - Stenglinstraße
- Grüne L500 und blaue L506: Einrichtung drei neuer Haltestellen im Verlauf der geänderten Streckenführung über Bürgermeister-Ackermann-Straße mit folgender Priorität:
 - 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.

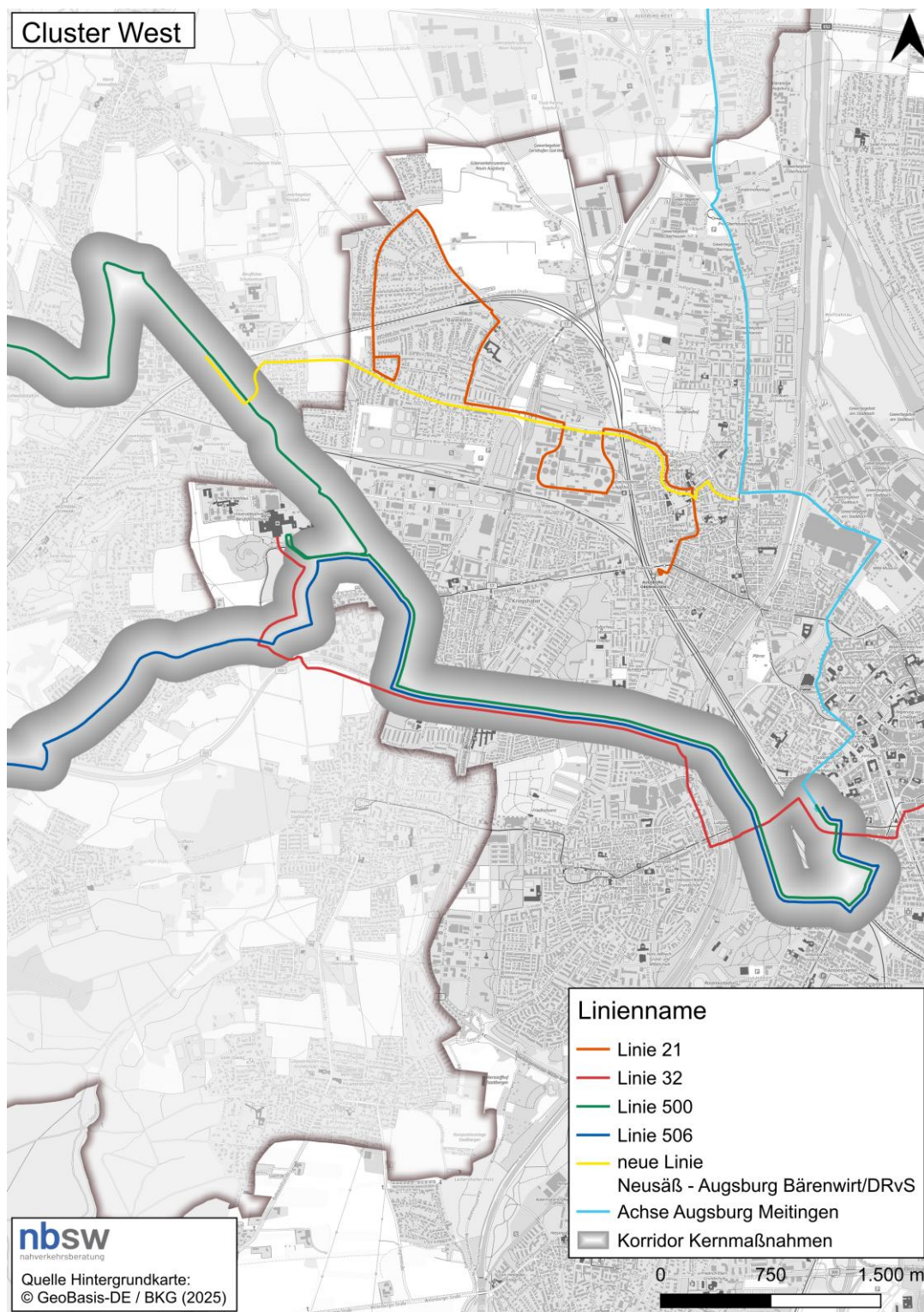


Abbildung 66: Cluster West Maßnahmenprüfung mit empfohlenen Kernmaßnahmen

Die Haltestellenerschließung in der Stadt Augsburg im Ist-Zustand besteht mit vereinzelten 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.

Im Weiteren ist die Bedienung von Haltestellen entlang der Bürgermeister-Ackermann-Straße im Sinne einer schnellen Verbindung Uniklinik – Hauptbahnhof zu prüfen. Die auf der Stadtbuslinie 32 entfallenden Haltestellen sind zukünftig vom Regionalbus zu bedienen.

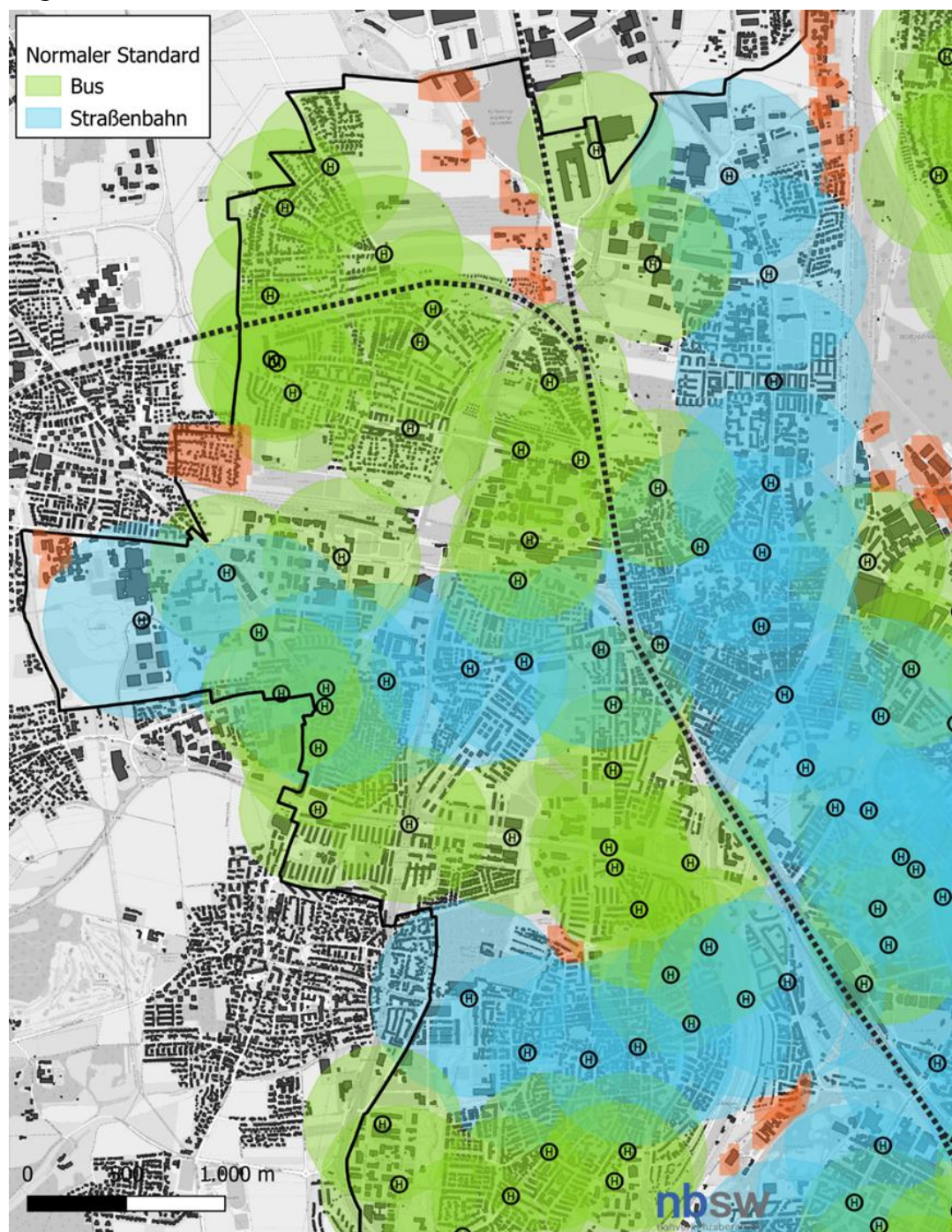


Abbildung 67: Erschließungslücken im Cluster West (Bus: 400 m, Straßenbahn: 500 m; Karte zeigt die Erschließung im Bestand)

Gesamtübersicht

Für die zuvor genannten und abgebildeten Kernmaßnahmen liegt eine konkrete Umsetzungsempfehlung vor. Diese Maßnahmen definieren das angestrebte Zielnetz (vgl. nachfolgendes Kapitel). Weitere im Rahmen der Untersuchungen geprüfte und dargestellte Linienweganpassungen bzw. Maßnahmen unterliegen einer nachgelagerten betrieblichen Prüfung.

Damit die Kernmaßnahmen ihre Erschließungs- und Verknüpfungsfunktion vollständig erfüllen können, ist die Umsetzung folgender infrastruktureller Maßnahmen erforderlich. Hierzu zählen insbesondere die Einrichtung bzw. Anpassung der Haltestellen:

- Hbf (West) mit höchster Priorität für Linien 500 und 506 (vgl. Cluster West) aufgrund der geänderten Streckenführung
- Schlettererstraße (im nördlichen Abschnitt der Rosenaustraße Höhe Schlettererstraße) mit hoher Priorität für Linien 500 und 506 (vgl. Cluster West) aufgrund der geänderten Streckenführung
- Schießstättenstraße (in der Rosenaustraße Höhe Schießstättenstraße) mit nachgelagerter Priorität für Linien 500 und 506 (vgl. Cluster West) aufgrund der geänderten Streckenführung
- Hammerschmiede P+R (stadtauswärts) aufgrund der Linienwegsführung der Regionalbusachse Augsburg – Mühldorf (vgl. Cluster Ost) und Prüfung weiterer ggf. erforderlicher Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalbusverkehr
- Neue Haltestelle Nähe Kreuzungsbereich Gersthofer Str./Neuburger Str. zur Erschließung dieses Gebiets durch die neue grüne Linie und ggf. Prüfung zur Einrichtung weiterer Haltestellen (vgl. Cluster Ost)
- Haltestelle(n) entlang der Berlinger Allee aufgrund der neuen grünen Linie (vgl. Cluster Ost)

Im Rahmen der Umsetzungsplanung wird eine Prüfung der ggf. weiteren erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen empfohlen.

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 einen Ridesharing-Dienst, wie bspw. 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. Darüber hinaus können Bedienggebiete identifiziert werden, in denen in Zeiten geringer Nachfrage flexible Bedienformen im Linien- oder Linienbedarfsverkehr eingesetzt werden können. Dies kann als Sektor- oder Flächenbedienung erfolgen. Für Einzelmaßnahmen ist ein abgestimmtes Maßnahmenkonzept zu entwickeln. Dieses Konzept soll insbesondere die Auswirkungen auf die Fahrgäste sowie eine betriebliche und betriebswirtschaftliche Prüfung umfassen.

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 konzipiert und die folgenden Prüfkriterien als Leitplanken für die planerische Festlegung von Linien und Linienvarianten herangezogen:

- 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).

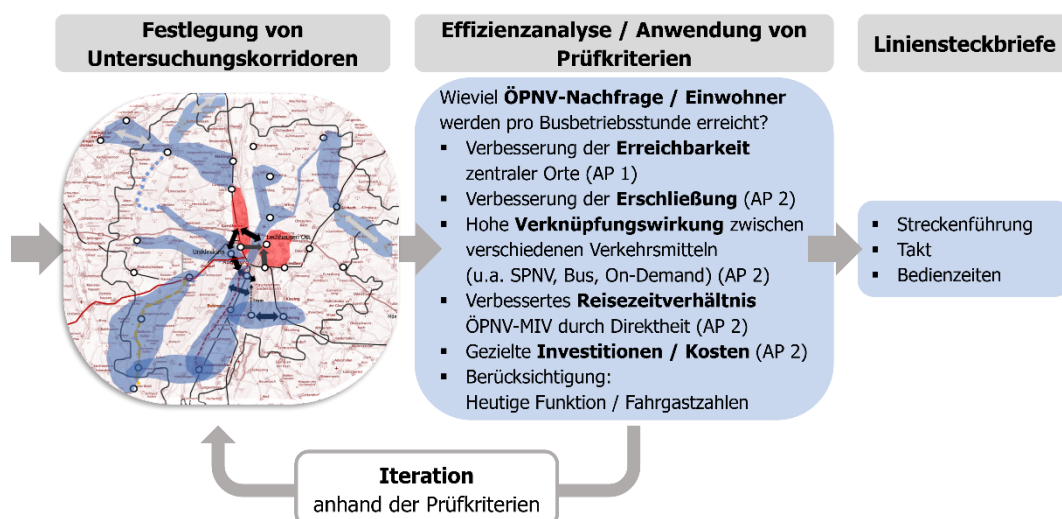


Abbildung 68: Achsenkonzept im Regionalbus AVV – Prüfkriterien

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 39).

Tabelle 39: Modal Split Abschätzung

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

Quelle: AVV (2020) Zahlen für das Berichtsjahr 2019/2020; MID2017; 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 40).

Tabelle 40: Anzahl von Wegen und daraus abgeleitete Besetzung des Fahrzeuges in den Landkreisen

	Landkreise AVV
Wege pro Ew. und Tag (MID 2017 ohne rbW)	2,9
Wege pro 1.000 Ew. am Tag	2.900
davon per ÖPNV	123
davon Ausbildung („Schüler“)	43
davon Sonstige	80
Mittlere Wegedauer im ÖPNV (MID 2017)	0,56 h
Betriebsstunden pro Tag	16 h
ÖPNV-Fahrten pro Stunde und 1.000 Ew.	7,7
ohne Ausbildung („Schüler“)	5,0
Mittlere Besetzung des Fahrzeuges (P)	4,3
ohne „Schüler“	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 Nachfrage-tälern 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:

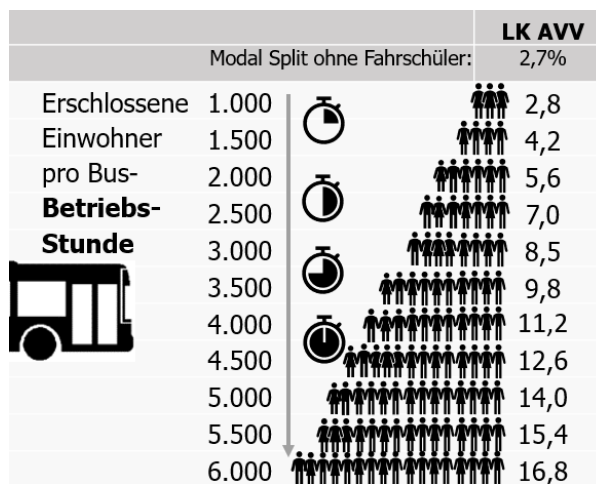


Abbildung 69: Erwartungswerte für die mittlere Besetzung der Fahrzeuge

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 Achsenkonzept des Regionalbusverkehrs im AVV-Gebiet dar.

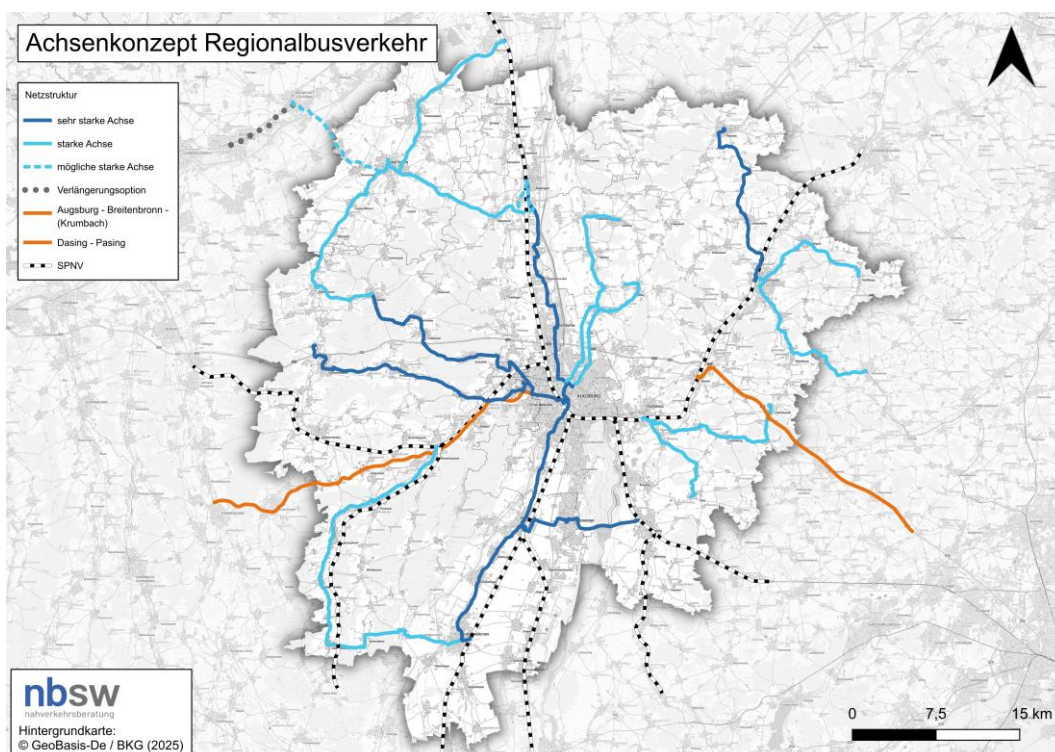


Abbildung 70: Achsenkonzept im Regionalbus AVV

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)

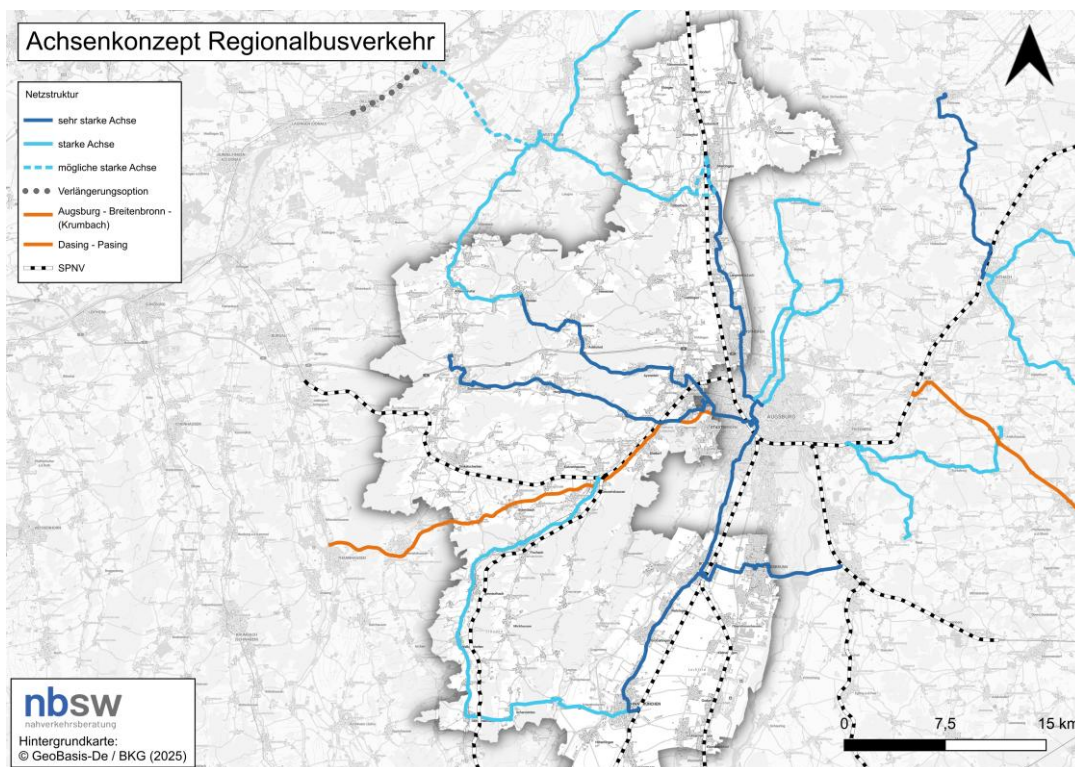


Abbildung 71: Achsenkonzept im Landkreis Augsburg

Die Achse „Augsburg – Neusäß – Aystetten – Welden“ benötigt eine Fahrzeit von ca. 40-50 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 ca. 40-50 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 ca. 30-45 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 ca. 50-60 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 „Augsburg – Mühlhausen – Aindling“ benötigt ca. 35-50 Minuten Fahrzeit, die Achse „Augsburg – Mühlhausen – Affing“ benötigt ca. 30-45 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 verkehrsreichen 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 ca. 30-35 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 ca. 25-30 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 ca. 20-25 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 ca. 25-30 Minuten Fahrzeit und erschließt knapp 9.000 Einwohner*innen. Sie erfüllt damit die Voraussetzungen einer starken Achse.

Die Achse „Friedberg – Ried“ benötigt ca. 20-25 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. Dies 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 Beitritts des Landkreises Dillingen a.d.Donau zum AVV)
- „Welden – Wertingen“ (starke Achse, teilweise im Landkreis Augsburg)

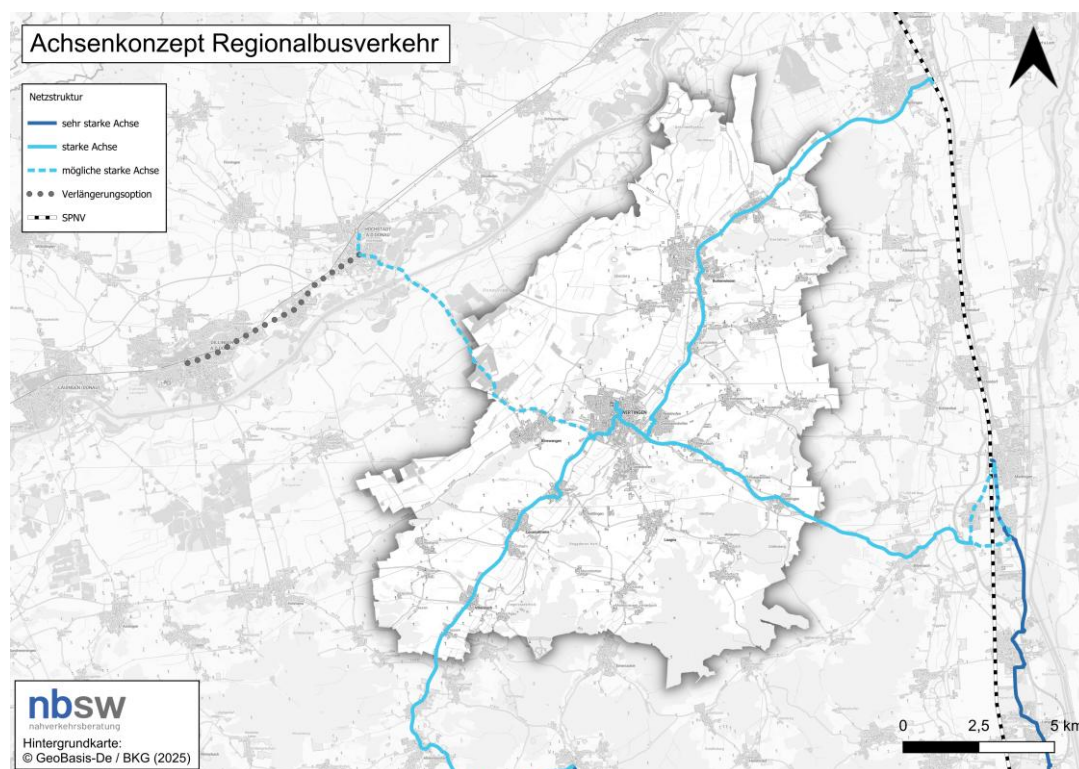


Abbildung 73: Achsenkonzept im Landkreis Dillingen a.d.Donau (Altlandkreis Wertingen)

Die Achse „Wertingen – Meitingen“ benötigt ca. 30-35 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 ca. 30-35 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 ca. 30-35 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 ca. 30-35 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.

Maßnahmen in der Zwischenebene

Linien-ÖPNV-Angebote, die der Zwischenebene angehören, sind im Weiteren als nachfrageorientierter Linienverkehr bezeichnet und unterliegen einer gesonderten Umsetzungsplanung. Diese Planung dient der konkreten Bedarfsermittlung und beinhaltet zugleich eine Überprüfung der Auslastung aller bestehenden Linienangebote dieser Hierarchieebene. Auf Grundlage der Ergebnisse wird anschließend über die weitere Vorgehensweise zur Neuplanung oder Anpassung des Verkehrsangebots entschieden.

Den Schülerverkehr wird in dieser Hierarchieebene eine zentrale Rolle zugeordnet, da sie das Mindestangebot der nachfrageorientierten Linien darstellen. Zudem sollen weitere bestehende Fahrten nicht ohne vorherige Einzelfallprüfung entfallen. Im Gegenteil sollen Bestandslinien gezielt durch zusätzliche Fahrten außerhalb der Schulbeginn- und -endzeiten sowie an Wochenenden ergänzt werden, um weitere Bedarfe unterschiedlicher Nutzergruppen (etwa von Pendlerinnen und Pendlern, Auszubildenden, Personen mit medizinischem Versorgungsbedarf oder den Bedürfnissen einzelner Gemeinden) abzudecken.

Der vorliegende NVP definiert den strategischen Rahmen für diese Umsetzungsplanung. Die konkrete Planung und Ausgestaltung der einzelnen Linien der Zwischenebene erfolgt jedoch nachgelagert und außerhalb des vorliegenden NVP.

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.

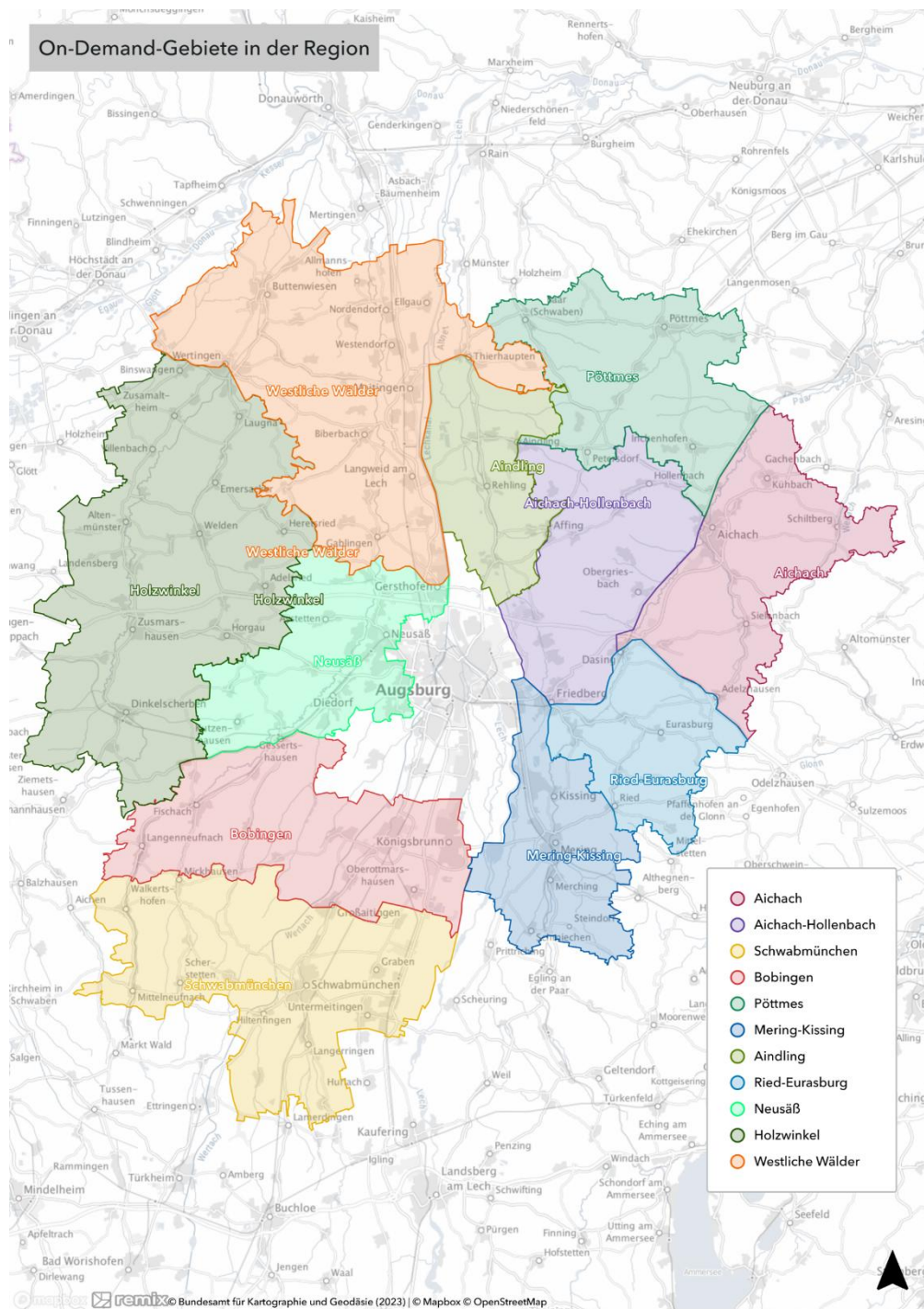


Abbildung 74: Geplante On-Demand-Gebiete (AktiVVo) in der Region

Das Angebot enthält zukünftig die, in Tabelle 41 zu entnehmenden, Merkmale:

Tabelle 41: 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 42). 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 43). 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 42: 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 43: 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 Ergänzungs- 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).

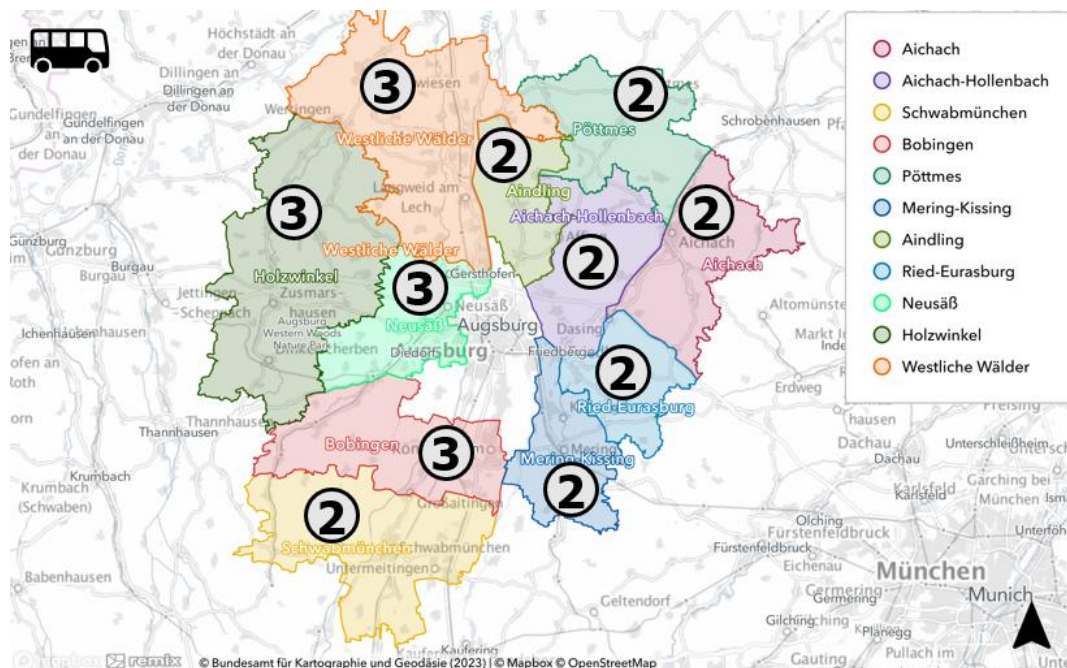


Abbildung 75: Geschätzte Anzahl Fahrzeuge je Gebiet im Basisszenario

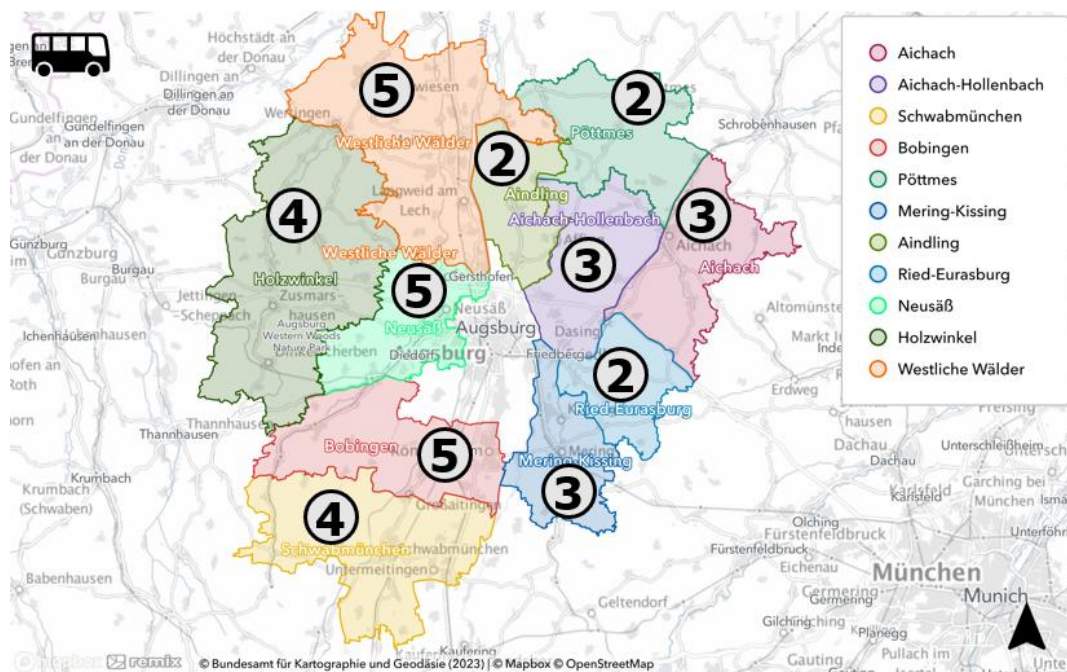


Abbildung 76: Geschätzte Anzahl Fahrzeuge je Gebiet im Aufwuchsszenario

Basierend auf der Anzahl an Fahrzeugen wurden die Kosten je Gebiet berechnet (siehe Tabelle 44). Die Kalkulation bezieht sich auf das Jahr 2025 und stellt wie die Anzahl an Fahrzeugen eine Schätzung dar.

Tabelle 44: 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. Die Neubewertung der städtischen Straßenbahnmaßnahmen ist zudem im Augsburger Mobilitätsplan vorgesehen.

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 45) werden übernommen:

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

Nr.	Linie	Maßnahme	Umsetzungsstand
1	-	Unterirdische Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof	Im Bau, voraussichtliche Fertigstellung 2026/27

Nr.	Linie	Maßnahme	Umsetzungsstand
2	Linie 5	Streckenneubau 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 ■ Grundsätzlich ist eine Linienführung durch die Zugspitzstr. bis Hochzoll Bf vorgesehen ■ Als Variante wird eine Überquerung des Lechs auf Höhe der Reichenberger Straße, 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 46) werden übernommen:

Tabelle 46: Aus dem NVP 2015 übernommene Netzerweiterungen – ehem. Zielnetz

Nr.	Linie	Maßnahme	Umsetzungsstand
6	Linie 4 Süd	Hauptbahnhof über Rosenausstraße 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 47). Dabei handelt es sich um Stadt-Umland-Verbindungen:

Tabelle 47: 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 Wegeanzahl 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).

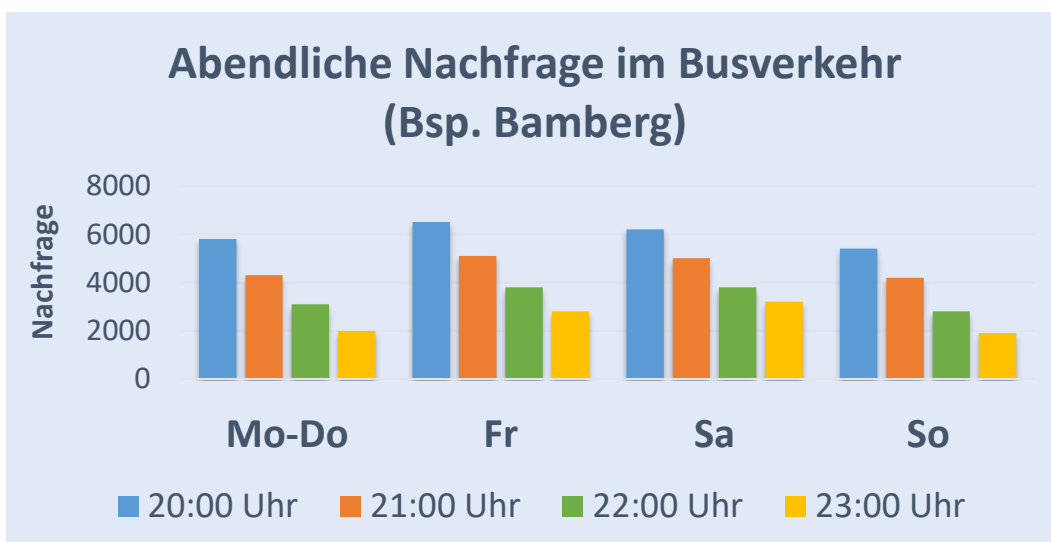


Abbildung 77: Veränderung des Mobilitätsverhaltens am Wochenende

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 48) und der AVV (siehe Tabelle 49) in der Region tragen diesem besonderen Anforderungsprofil bereits gegenwärtig Rechnung, indem jeweils ein eigenes Nachtbusnetz angeboten wird.

Tabelle 48: 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 49: Nachtbusverkehre des AVV in der Region

Linie	Streckenverlauf
95	Augsburg, Staatstheater - Oberhausen Nord P+R - Gersthofen - (Langweid - Biberbach)
291	Augsburg, Schleiermacherstraße - Stätzing - 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 2. 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. Die **Umsetzung des Achsenkonzepts** erfolgt **stufenweise**, abhängig von den jeweiligen **Verkehrsverträgen**. Das Verkehrsangebot des Zielnetzes soll künftig den Prinzipien des **Integralen Taktfahrplans** folgen. Nicht dargestellt werden die nachfrageorientierten Linien, da sie in der konkreten Ausgestaltung Bestandteil der Umsetzungsplanung sind.
- **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 (vgl. 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 50 ersichtlich:

Tabelle 50: 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: - Grundsätzlich ist eine Linienführung durch die Zugspitzstraße bis Hochzoll <u>Bf</u> 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 <u>Bf</u> 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 51 ersichtlich:

Tabelle 51: 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

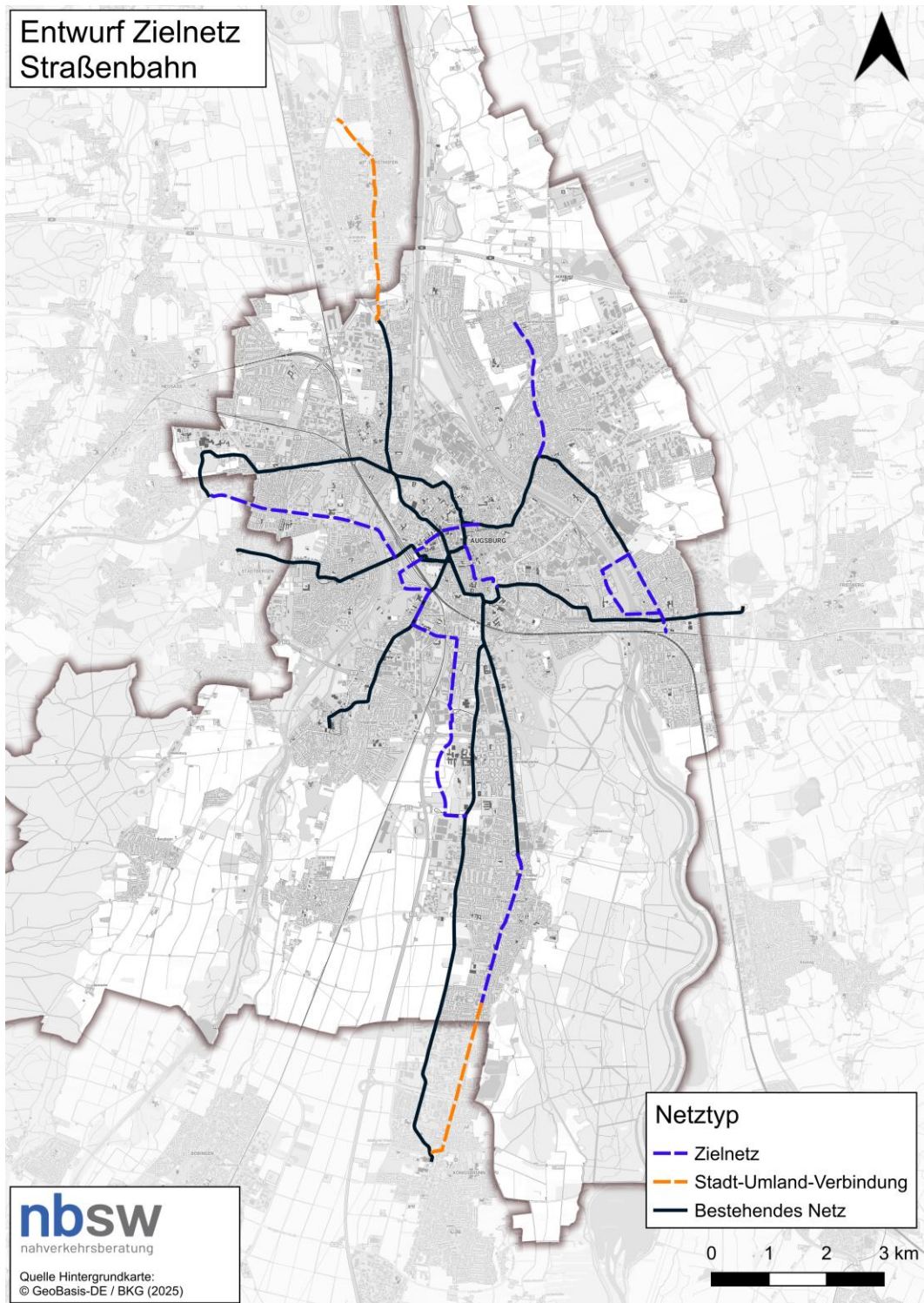


Abbildung 78: Zielnetz der Straßenbahn

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

Zudem ist eine Neubewertung der städtischen Straßenbahnmaßnahmen im Augsburger Mobilitätsplan vorgesehen.

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 Busverkehr im Stadtgebiet

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 Zielnetz aus der Umsetzung der Kernmaßnahmen wie in Abbildung 79 ergibt.

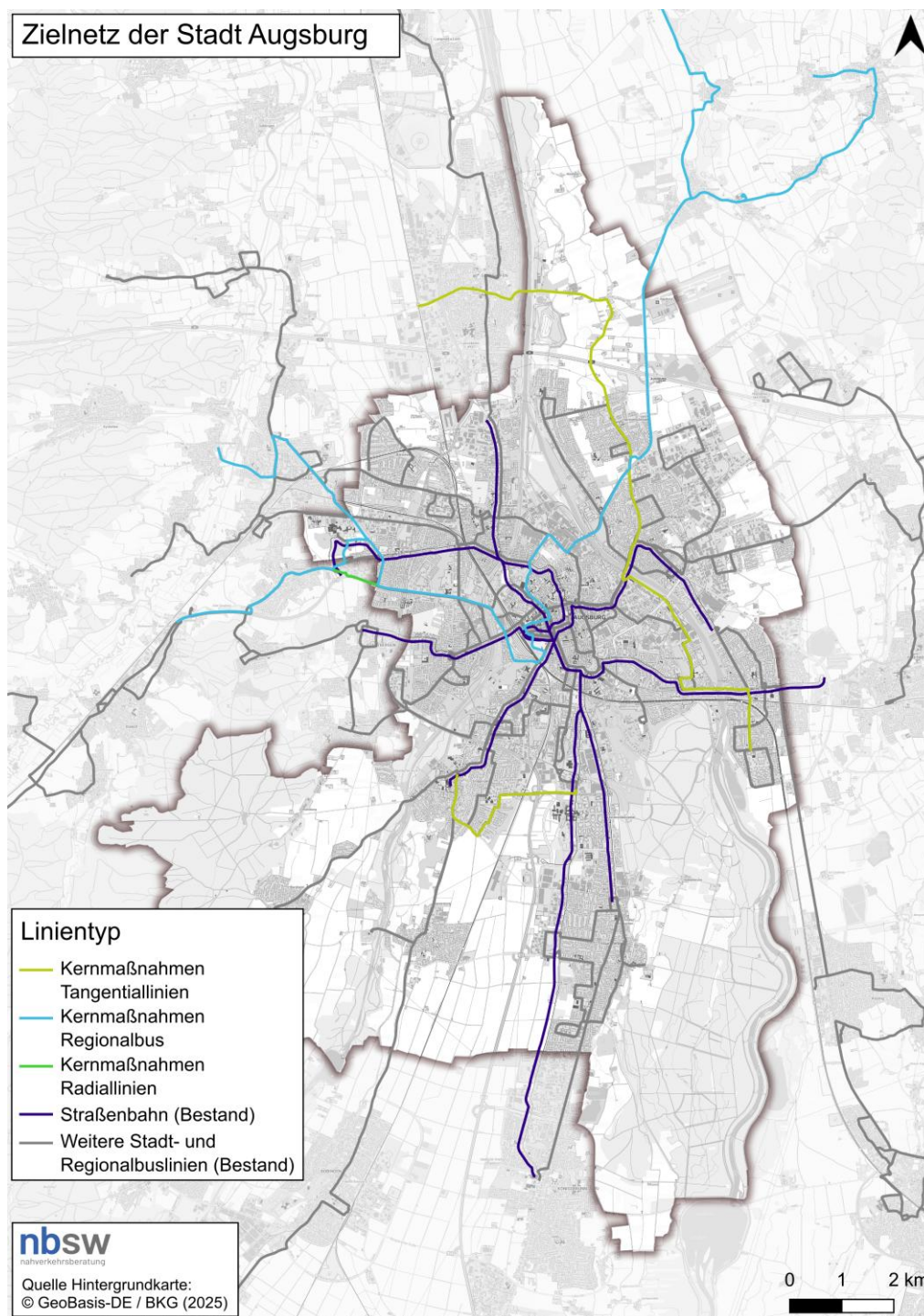


Abbildung 79: Zielnetz der Stadt Augsburg ohne Priorisierung der Maßnahmen

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 bis 31 sind nicht Bestandteil einer Clusterbetrachtung und erfordern mit Einführung der Kernmaßnahmen nach betrieblicher Prüfung eine Überplanung.

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 bedeutsamen 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

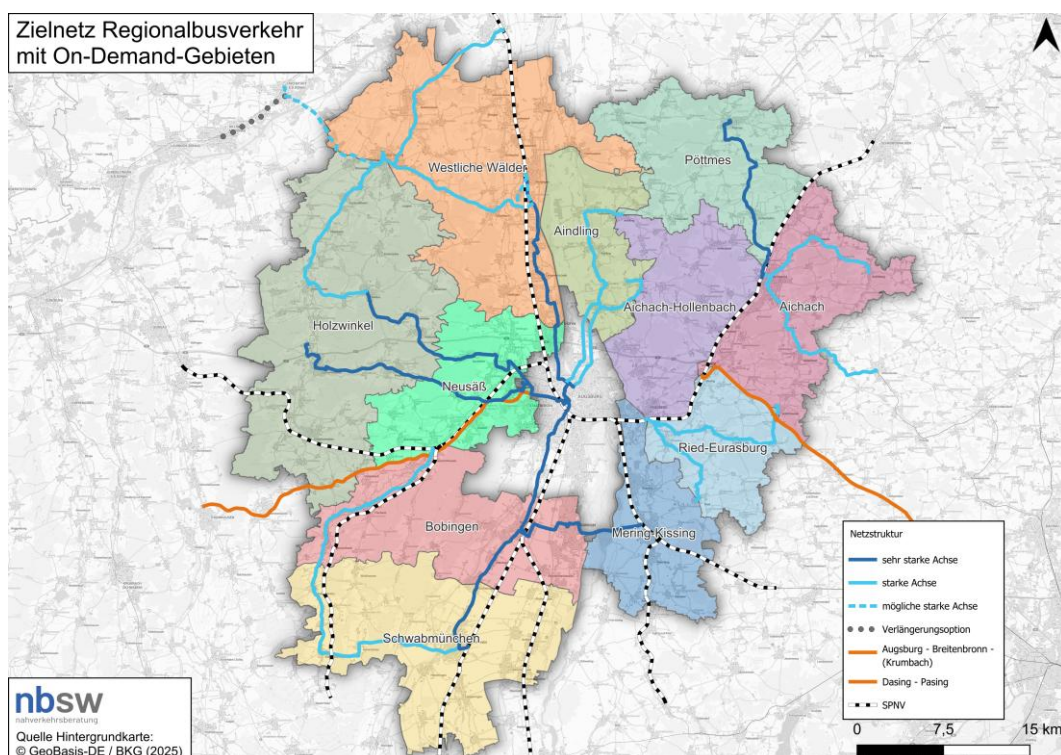


Abbildung 80: Zielnetz Regionalbusverkehr (ohne nachfrageorientierte Linien) mit On-Demand-Gebieten

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 Zielnetz wurden weitere Verknüpfungspunkte anhand der Planungen für das Zielnetz und der prognostizierten Relevanz als Verknüpfungspunkt ermittelt und anschließend kategorisiert. Die Verknüpfungspunkte machen keine Vorgaben hinsichtlich einer Anschlusssicherung.

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 Schlöble
- Pfersee
- Staatstheater
- P+R Hammerschmiede
- Hammerschmiede
- Messe
- Haunstetten Nord
- Bärenwirt
- Bergstraße
- Bukowina-Institut/PCI
- Neuer Ostfriedhof
- Schwabencenter
- Textilmuseum
- Haunstetten Inninger Str.
- Albrecht-Dürer-Straße (in Kombination mit Kolbergstraße)
- Morellstraße
- Schleiermacherstraße
- Inningen Bf

Die Karte in Abbildung 81 stellt die kategorisierten Verknüpfungspunkte im Zielnetz der Stadt Augsburg dar.

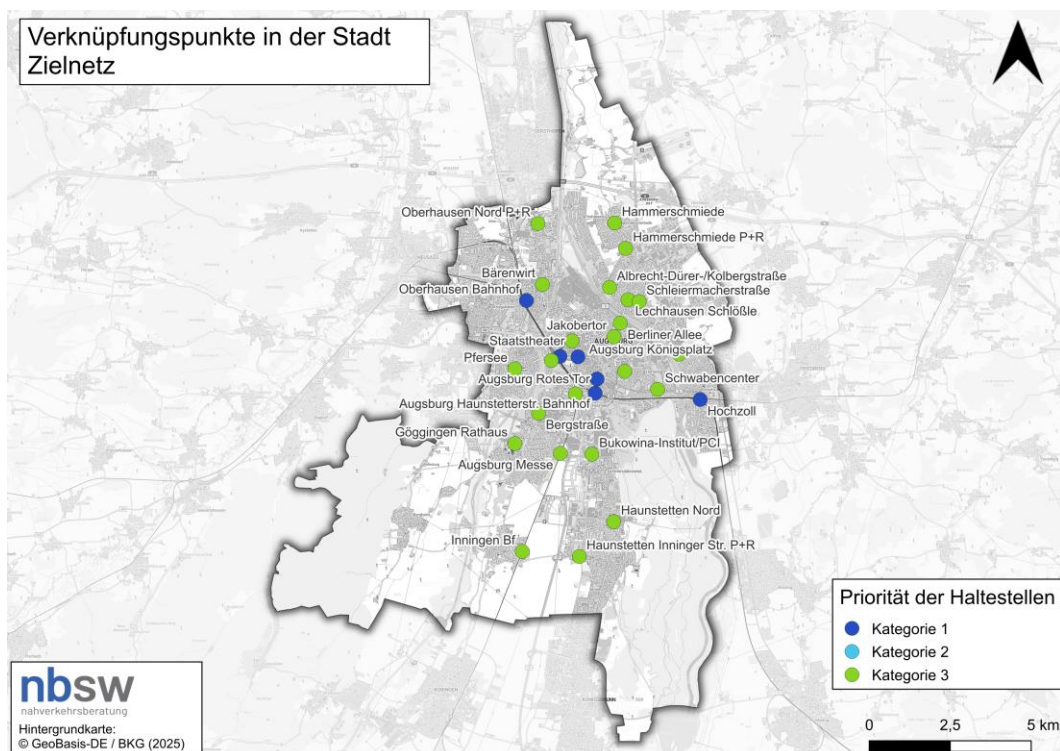


Abbildung 81: Verknüpfungspunkte in der Stadt (Zielnetz)

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

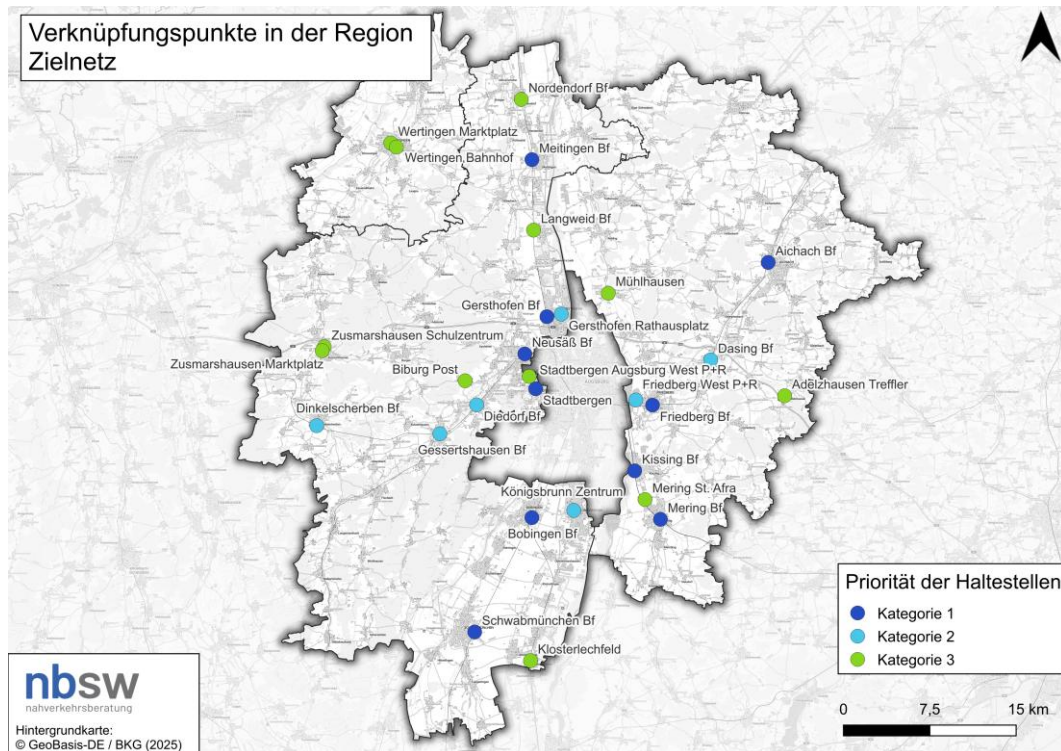


Abbildung 82: Verknüpfungspunkte in der Region (Zielnetz)

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 sowie einzelnen Gemeinden werden darüber hinaus **10 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 (vgl. Tabelle 52) zeigen Maßnahmen des SPNV aus dem NVP 2006-2011, die erfolgreich umgesetzt wurden.

Tabelle 52: Erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2006-2011

Linie (Stand: NVP 2006- 2011)	Linie aktuell	Streckenverlauf	Stre- ckenab- schnitt	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 NVZ SVZ	15 Min 30 Min 60 Min	-	Einrichtung eines neuen Bahnhaltepunkts in Mering St. Afra
			Mering – Merching-Schmiechen	60 Min (Verdichtung in HVZ)		-	
R2	BRB RB13	Radersdorf – Aichach – Obergriesbach – Dasing – Friedberg – Hochzoll – Haunstetter Straße – Hauptbahnhof	Friedberg – Augsburg Hauptbahnhof	ganztäglich	15 Min	Stündliche Durchbindung nach Ingolstadt	Keine Einrichtung des Bahnhaltes Paar; Aufnahme in Ausführungsnetz SPNV
			Aichach – Hauptbahnhof	Mo-Fr	30 Min	Augsburg Hochzell: 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 – Herbertshofen – 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-Minuten-Takt angeboten werden; ab Meitingen drei Züge Pro Stunde von/nach Augsburg
				NVZ	30 Min Regionalzug	Stündlich eine Fahrt nach München	
				SVZ	60 Min RB	-	
					120 Min RE-Express	-	
R6	RE9, RB86	Dinkelscherben – Kutzenhausen – Gessertshausen – Diedorf – Westheim – Neusäß – Oberhausen – Hauptbahnhof	Dinkelscherben – Augsburg	HVZ NVZ SVZ	30 Min 30 Min 60 Min	-	Keine Planung zusätzlicher Haltepunkte, meiste Züge aus Dinkelscherben: Anbindung nach München
			Gessertshausen – Augsburg	HVZ	30 Min, daraus resultiert		

Linie (Stand: NVP 2006- 2011)	Linie aktuell	Streckenverlauf	Streckenab- schnitt	Ver- kehrs- zeit	Takt	Umsteige- möglich- keiten	zusätzliche Informationen
R7	RB77, RE79, RB69, RE71, RE73	Schwabmünchen – Bobingen – Inningen – Messe – Morellstraße – Hauptbahnhof	Schwabmünchen – Augsburg	HVZ NVZ SVZ	15 Min Takt zw. Gesert- hausen- Augsburg mind. 20 Min 30 Min 60 Min (Verdich- tung ab Bobingen durch mehrere Linien)	-	
			Bobingen – Augsburg	HVZ	15 Min (Ergän- zung durch RE-Fahr- ten aus Allgäu)		
				NVZ	20 Min		
R8	RB69	Klosterlechfeld – Lagerlechfeld Graben (Lechfeld) Gewerbepark) – Oberottmarshausen – Bobingen – Inningen – Messe – Morellstraße – Hauptbahnhof	Klosterlechfeld – Augsburg Hauptbahnhof	ganztäglich HVZ	60 Min 30 Min durch Verdich- terfahr- ten	-	Einrichtung des neuen Haltepunkt Graben in 10/2012

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

Im SPNV ist perspektivisch eine Umstellung der dieselbetriebenen Leistungen auf batterieelektrische Triebzüge (BEMU) vorgesehen. 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 befindet sich bereits im Planfeststellungsverfahren. Grundsätzlich wird das Ziel verfolgt, den Abschnitt Gessertshausen – Langenneufnach zu elektrifizieren. Der Betriebsaufnahmezeitpunkt ist derzeit noch unbekannt.
- **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:** Zur Verbesserung der Anschlusssituation in Ingolstadt soll die Taktung zwischen Aichach und Ingolstadt

verdichtet werden.

- **Wünsche & Anliegen von Einzelkommunen:**
 - **Reaktivierung bzw. Errichtung von Bahnhöfen:**
 - Die Gemeinde Großaitingen verfolgt seit Jahren die Reaktivierung des Bahnhofpunkts auf ihrem Gemeindegebiet.
 - Die Gemeinde Langerringen setzt sich für die Errichtung eines neuen Haltepunkts im nördlichen Gemeindegebiet ein.
 - Die Stadt Friedberg setzt sich für einen Bahnhof Paar ein.
 - **Ausweitung des bestehenden Angebots:**
 - Die Gemeinde Schmiechen setzt sich für eine Erweiterung der Verbindung Augsburg – Egling um Spätfahrten an allen Wochentagen ein.
 - Die Gemeinde Mering begehrt eine Optimierung der Fahrplanelage zwischen Mering und Augsburg auf einen gleichmäßigen 15-Minuten-Takt tagsüber und fordert einen Halbstundentakt zwischen München und Mering (bzw. Augsburg) zwischen 21:00 und 23:30 Uhr.
 - Die Gemeinde Langweid a. Lech fordert Halte am Bahnhof Langweid a. Lech im 30-Minuten-Takt und allgemeine Optimierung der Taktung im SPNV.

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 %** und im **Stadtbusnetz** **46 %** aller Haltestellen **vollständig 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 **stets einen sicheren Zustieg** und alle swa-Fahrzeuge haben akustische und optische Fahrgastinformationssysteme. Im **Regionalverkehr** werden **alle Fahrten planmäßig barrierefrei** mit überwiegend niederflurigen bzw. Low-Entry-Fahrzeugen angeboten. 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 à sichtbar:** kontrastreich, erkennbare Größe visueller Informationen, ausreichende Beleuchtungsstärke, blendfrei beleuchtet, sichtbare Rückmeldung
- **Akustisch à hörbar:** akustisch wahrnehmbar inkl. akustischer Rückmeldung
- **Haptisch à 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) unter Berücksichtigung ausreichender Bewegungsräume in Bezug auf die Planung und Anordnung von Ausstattungselementen

SPNV

Die oben gemachten Aussagen sind auch auf Bahnhofshaltepunkte in ihrer Funktion als Umsteigepunkte zwischen SPNV und dem restlichen ÖPNV zu übertragen. Da an einzelnen Bahnhofshaltepunkten 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 Ausbaukategorien 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:

Ausbaukategorie 1:

- Haltestellenschild
- Kassler Sonderbord mit Bordsteinhöhe 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

Ausbaukategorie 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

Ausbaukategorie 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

Die Definition der Barrierefreiheit für den Stadtbuss 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. Folgende Ausstattungselemente bzw. Ausbaustandards werden 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

Für die Haltestellen der Straßenbahn ist es mindestens der derzeitige Ausstattungs- und Funktionsstandards hinsichtlich der Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Für Haltesteige, die nur durch den Regionalbus bedient werden, gelten die aufgeführten Standards des vorherigen Abschnitts zu den Regionalbussen.

13.2.1 Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Die Anforderungen an Kraftomnibusse sowie Straßenbahnen im Hinblick auf die Herstellung der Barrierefreiheit werden ebenfalls durch gesetzliche Vorgaben (BO-Kraft und BOStrab) und Verbändeempfehlungen (z. B. VDV) geprägt:

- Niederflertechnik, Vorhandensein mindestens einer Einstiegshilfe (Rampe),
- ausreichende Multifunktionsfläche für Rollstuhlnutzer*innen (auch Nutzer*innen von Rollatoren, Personen mit Kinderwagen oder Gepäck etc.),
- kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnen (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 Linienvverlauf 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 gänzlich für die Straßenbahnhaltestellen vom Unterbau bis zur Ausstattung zuständig. Für Bushaltestellen ist das MTBA für die Herrichtung der eigentlichen Haltestelle und die swa für die Ausstattung zuständig.

Im Straßenbahnnetz der swa befinden sich 206 Bahnsteige, die im regelmäßigen Fahrgastbetrieb angedient 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 angedient werden	206	(100 %)

Im Busnetz der Stadt Augsburg werden weitere 424 Haltestellensteige (Hinweis: ohne die großen Umsteigepunkte Hauptbahnhof, Königsplatz und Moritzplatz) 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	
Bus-Haltestellesteige in der Stadt Augsburg	424
Davon barrierefrei ausgebaut*	196 (46 %)
Nicht barrierefrei ausgebaut	228 (54 %)

Quelle: MTBA Stadt Augsburg, Juli 2025

In den Landkreisen des AVV

Für die Bestandsanalyse zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen in den Landkreisen des AVV-Verbundgebietes 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 Haltesteige 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, welche den Status Quo hinsichtlich der Ausstattung der Haltesteige beschreiben:

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-Gebietes 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.

Von den 2.203 Haltestellen im übrigen 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 taktilen 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.

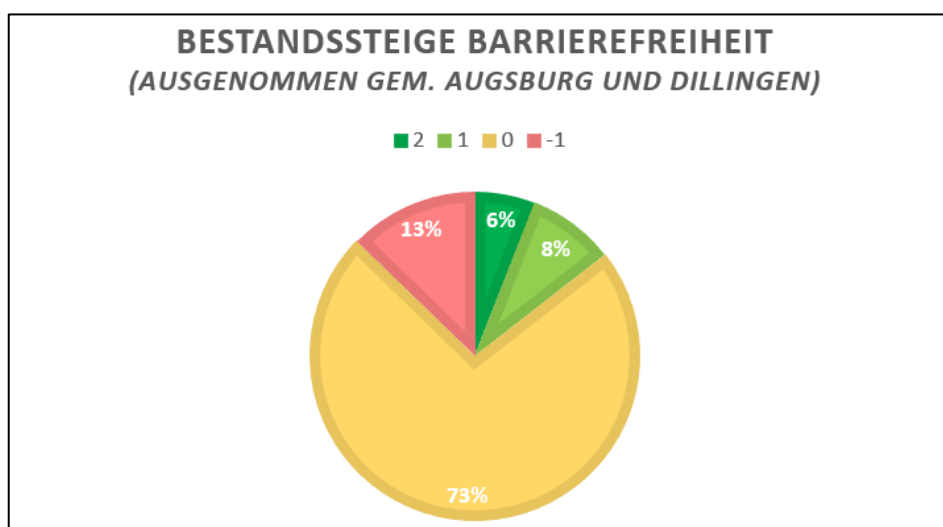


Abbildung 83: Barrierefreiheit an bestehenden Haltesteigen im AVV-Gebiet gesamt im Bestand

Ein vertakteter Linienbetrieb soll künftig nur im definierten Zielnetz angeboten werden. Alle anderen Haltestellen werden durch On Demand-Angebote bedient, so dass 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 %).

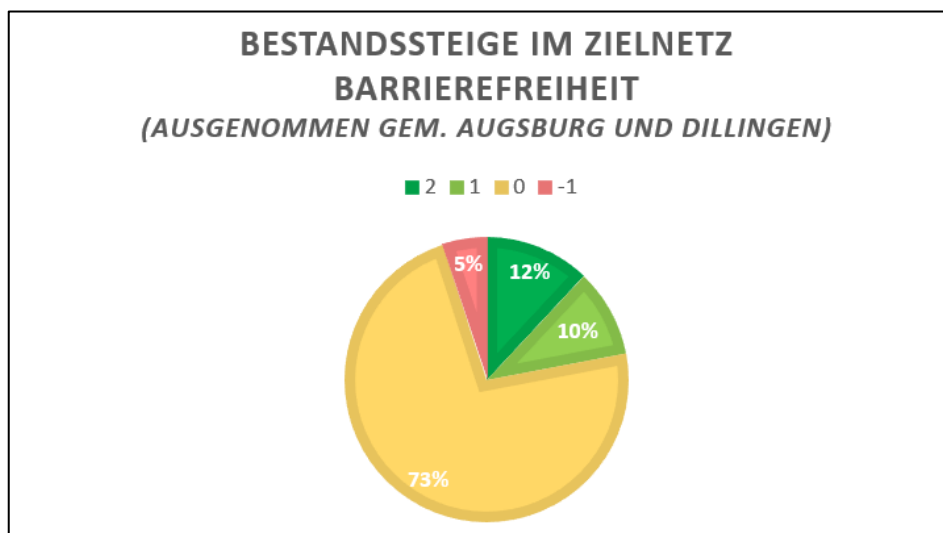


Abbildung 84: Barrierefreiheit an bestehenden Haltestellen im AVV-Gebiet (ausgenommen Stadt Augsburg und Dillingen) im Zielnetz

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 100 % der Fahrzeuge niederflurig, die vollständige fahrzeugseitige Barrierefreiheit ist erreicht.

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

Im Regionalverkehr wird das Fahrplanangebot durch eine Vielzahl von Verkehrsunternehmen erbracht. Gemäß Auskunft des AVV handelt es sich bei allen im Verbundgebiet eingesetzten Bussen mindestens um Low-Entry-Fahrzeuge, meist sogar Niederflurfahrzeuge. Seit 2016 sind die meisten Fahrzeuge mit einem 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 Haltestellen barrierefrei hergestellt bzw. ausgebaut werden. 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 flächen-deckender 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). Die Priorisierung der Haltestellen bezieht sich auf die Regionalbus-haltestellen. Ein Ausbau der Stadtbuss- und Tramhaltestellen wird gemäß den gesetzlichen Vorgaben durchgeführt.

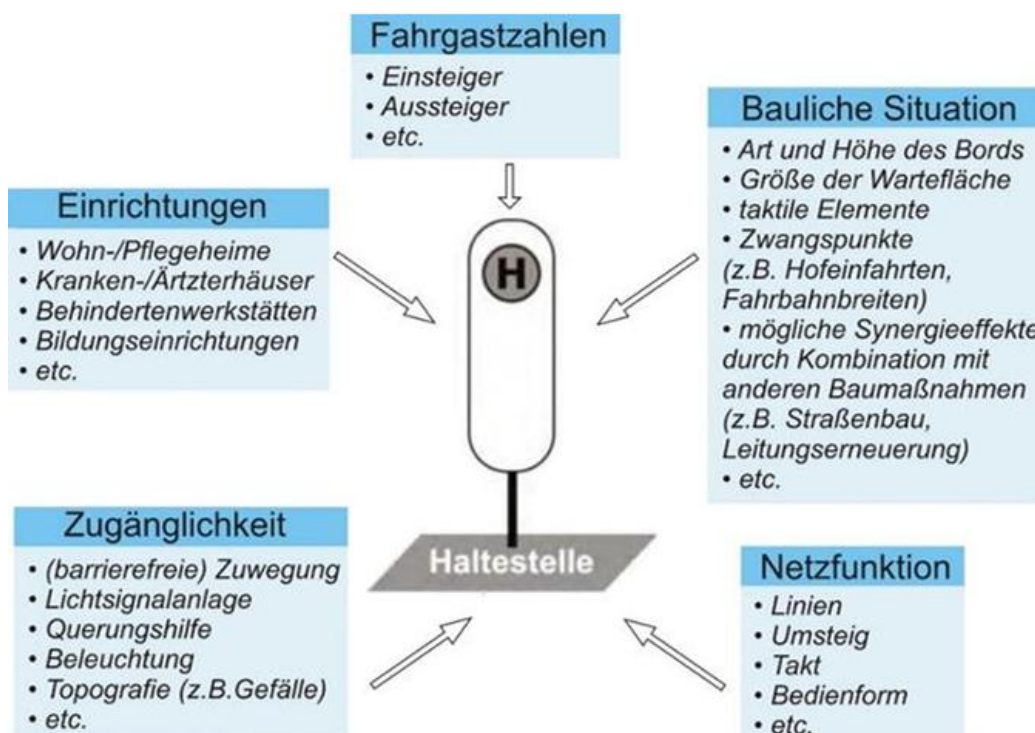


Abbildung 85: Kriterien zur Prioritätenbildung beim Haltestellenausbau

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 Prioritäten unterschieden:

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)

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 nach den o. g. Prioritäten und Kriterien.

Bei allen weiteren Haltestellen (Priorität 3 und Priorität 4), 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 auszustatten, um für weitere Gruppen mit Mobilitätseinschränkungen die Barrierefreiheit an diesen Haltestellen zu verbessern (z. B. mittels Einstiegsfeld).

Die vom AVV definierten Haltestellenkategorien (vgl. Kapitel 13.2) 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

Ausbaukategorie der Haltestelle	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 (vgl. Kapitel 13.3.1) werden für die Priorisierung des barrierefreien Ausbaus in der Summe 13 Stufen definiert.

Die Stufen der Priorisierung ergeben sich dann wie in Tabelle 56, wobei Stufe 1 die höchste Priorität darstellt.

Tabelle 56: Stufen der Priorisierung

Stufe	Ausbaukategorie (definiert den Zielausbaustand)	Klasse (Anzahl der ausgebauten Merkmale der Barrierefreiheit im Status Quo)
1	1	0
2		1
3		2
4	2	0
5		1
6		2
7	3	0
8		1
9		2
10	4	0
11		1
12		2
13	Nicht befestigter Steig bzw. Steig anderer Art (Tram, Ruf- oder Nachtbus)	-

Wie oben beschrieben ist bei Haltesteigen der Ausbaukategorie 1 (Stufen 1 bis 3) mit höchster Priorität, der Ausbaukategorie 2 (Stufen 4 bis 5) mit mittlerer Priorität, der Ausbaukategorie 3 (Stufen 7 bis 9) und der Ausbaukategorie 4 (Stufen 10 bis

12) sowie der Ausnahmen (Stufe 13) mit nachrangiger Priorität die vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Bei Haltestellen in Ausbaukategorie 4 handelt es 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 und daher nachrangig ist. Grundlegend ist dabei die Ausstattung im Status Quo (Klasse) für den vollständigen Ausbau zu beachten: Mit höchster Priorität sollte der Ausbau der Haltesteige ohne Elemente der Barrierefreiheit erfolgen in ihrer jeweiligen Ausbaukategorie. Darauf folgend solcher mit bereits zwei Elementen und nachrangig solcher mit bereits zwei Elementen der Barrierefreiheit. Dabei ist jeweils der Zielausbaustand welcher sich unterscheidet zu beachten (sog. Ausbaukategorie).

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.

Die Zuordnung der Anzahl der Haltestellen zur jeweiligen Stufe und daraus folgende Priorität kann Abbildung 86 entnommen werden.

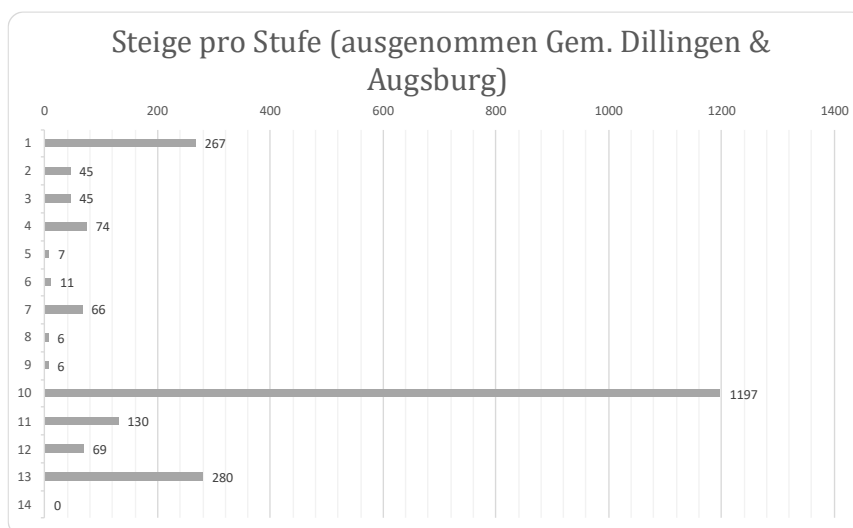


Abbildung 86: Steige pro Stufe

Die Zuordnung der konkreten Haltestellen bzw. -steige in den Landkreisen des AVV zu den verschiedenen Stufen kann der Anlage 13 entnommen werden. 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 Bayern³⁴ 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.

Der NVP setzt wesentliche Meilensteine für die mittelfristige Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs im AVV-Gebiet. Er bildet den strategischen Rahmen für ein verlässliches Grundangebot und konzentriert sich zugleich auf die gezielte Verbesserung der Verkehrsleistungen entlang zentraler Hauptachsen. Damit wird eine flächendeckende, attraktive Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) geschaffen, die einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele und zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung leistet.

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

³⁴ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2022)

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 Gesamtzielerreichung 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 Bedienqualität 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.

Eine quantitative Ausweisung von CO₂-Einsparungen erfolgt jedoch im Rahmen dieses NVP nicht. Eine belastbare Berechnung für die gesamte Region ist erst im Zuge der konkreten Umsetzungsplanung oder auf Basis bereits realisierter und evaluierter Maßnahmen möglich, da erst zu diesem Zeitpunkt eine hinreichende Konkretisierung relevanter Einflussfaktoren wie Antriebstechnologien, Taktstrukturen oder Bedienzeiten vorliegt. So sind bspw. sowohl in der Stadt Augsburg als auch in den umliegenden Landkreisen die Vorgaben zur Umsetzung der CVD bzw. des SaubFahrzeugBeschG und die Auswirkungen des zweiten Referenzzeitraums ab Beginn 2026 noch nicht abschließend definiert. Dadurch können sich während

der Laufzeit des Nahverkehrsplans unterschiedliche Anteile emissionsarmer und -freier Fahrzeuge an der Gesamtverkehrsleistung ergeben. Die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen erfolgt zudem schrittweise – im Stadtgebiet nach festgelegten Prioritäten und im Regionalbusverkehr entsprechend den Laufzeiten bestehender Verkehrsverträge.

Literaturverzeichnis

- AUGSBURGER VERKEHRS- UND TARIFVERBUND GMBH (2020): Verbundbericht 2019/2020.
- BAYERISCHE STAATSGEBILDUNG (2023): Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP).
- BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK (2023): Einwohnerzahlen am 30.09.2023.
- BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WOHNEN, BAU UND VERKEHR (2022): ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR DIGITALES UND VERKEHR: Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – Saub-FahrzeugBeschG). Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge. Online verfügbar unter: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive.html>, abgerufen am 3. September 2025.
- EUROPEAN PLATFORM ON SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANS (2019): Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. (Hrsg.: Rupprecht Consult), zweite Ausgabe.
- FINSINGER, M. (2021): Verkehr 4.0 für den Ballungsraum Augsburg – Ein zukunftsweisendes Verkehrskonzept, Schnell – effizient – gerecht – klimafreundlich. Online verfügbar unter: https://www.verkehr4x0.de/wp-content/uploads/2021/07/Verkehr4x0_V1x72.pdf, abgerufen am 03. September 2025.
- GEMEINDE GUNDELFINGEN (2020): Elektromobilitätskonzept für die Gemeinde Gundelfingen.
- GERSTHOFER VERKEHRSGESELLSCHAFT mbH (o.J.): Fahrplan. Online verfügbar unter: <https://gersthofer-verkehrsgesellschaft.de/index.php?n=Fahrplan.Fahrplan>, abgerufen am 27. Oktober 2025.
- 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 (9), S. 861-873.
- GREEN CITY ENERGY (2011): Regionales Klimaschutzkonzept Wirtschaftsraum Augsburg- Landkreis Aichach-Friedberg/Stadt Augsburg/Landkreis Augsburg.
- LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN & VERBUNDLANDKREISE IM MVV (2021): Städte, Landkreise und Verkehrsverbünde begrüßen das Ziel der Verdoppelung des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Straße bis 2030! [Positionspapier].
- LANDKREIS AICHACH-FRIEDBERG (2020): Seniorenpolitisches Gesamtkonzept – Landkreis Aichach-Friedberg.
- LANDKREIS AUGSBURG (2022): Mobilitätskonzept Landkreis Augsburg.
- 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.
- REGIONALER PLANUNGSVERBAND AUGSBURG (2007): Regionalplan der Region Augsburg (9).
- REGIONALER PLANUNGSVERBAND AUGSBURG (2024): Regionalplan der Region Augsburg (9). Vierte Änderung.
- STADT AUGSBURG (1995): Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FP), rechtswirksam seit 09.04.2021, zuletzt geändert am 23.04.2024.
- STADT AUGSBURG (2018): Masterplan nachhaltige und emotionsfreie Mobilität Augsburg – Augsburger Agenda für Mobilität. (Hrsg.: Referat für Umwelt,

Nachhaltigkeit und Migration).

STADT AUGSBURG (2020): Stadtentwicklungskonzept Augsburg (STEK). – Grundlagen, Programm, Umsetzung. (Hrsg.: Stadtplanungsamt Augsburg), vom Augsburger Stadtrat beschlossen am 12.12.2019.

STADT AUGSBURG (2021): Klimaschutz 2030: Studie für ein Augsburger Klimaschutzprogramm. (Hrsg.: Umweltamt).

STADT AUGSBURG (2022): Räumliches Leitbild zum Stadtentwicklungskonzept Augsburg – Programmatischer Kompass für die Entwicklung der Stadt. (Hrsg.: Stadtplanungsamt Augsburg), vom Augsburger Stadtrat am 28.10.2021 beschlossen als Ergänzung zum Stadtentwicklungskonzept in der Fassung vom 12.12.2019.

STADT AUGSBURG (2024): Klimaschutzbericht 2024 - CO₂ -Bilanz nach Klimaschutz-Planer, CO₂-Budget, Startbilanz der Stadtverwaltung Augsburg. (Hrsg.: Referat 2 für Nachhaltigkeit, Umwelt, Klima und Gesundheit).

STADT WERTINGEN (2019): Elektromobilitätskonzept.

STATISTISCHES BUNDESAMT (2024): Pendlerrechnung der Länder. Online verfügbar unter: <https://www.statistikportal.de/de/veroeffentlichungen/pendlerrechnung>, abgerufen am 25. September 2025.

UMWELTBUNDESAMT (2024): Car-Sharing. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing>, abgerufen am 3. September 2025.

15 Anlagen

Anlage 1: Gewerbeflächenpotenziale der Stadt Augsburg (Stand 2022)	241
Anlage 2: Wohnbauflächenpotenziale der Stadt Augsburg (Stand 2022)	242
Anlage 3: Infrastrukturplanungen im Landkreis Augsburg	244
Anlage 4: Haltestellenplanungen im Landkreis Augsburg	246
Anlage 5: Infrastrukturplanungen im Landkreis Aichach-Friedberg	248
Anlage 6: Haltestellenplanungen im Landkreis Aichach-Friedberg	248
Anlage 7: Infrastrukturplanungen im Landkreis Dillingen an der Donau	249
Anlage 8: ÖPNV-Schwachstellen in den AVV-Gemeinden	250
Anlage 9: Schienennetzplan (AVV, Stand 12/2024)	258
Anlage 10: Hohe Umsteigehäufigkeiten in der AVV-Region (Landkreisgebiete) ..	259
Anlage 11: Darstellung der Regionalbusachsen des Zielnetzes der AVV-Region ..	261
Anlage 12: Liniensteckbriefe	269
Anlage 13: Auflistung der Haltesteige in den Landkreisen des AVV nach Stufen der Barrierefreiheit	416
Anlage 14: Top 10 Pendler	489
Anlage 15: Ergebnisse der jeweiligen Vorzugsvariante aus dem VISUM- Verkehrsmodell	496
Anlage 16: Stellungnahmen und Einzelanregungen	497
Anlage 17: Übersicht der geänderten Textpassagen	521

Anlage 1: Gewerbeflächenpotenziale der Stadt Augsburg (Stand 2022)

Art	Name	Stadtteil	Größe (in ha)
laut FNP	Augsburg Umweltpark	Hammerschmiede/Lechhausen	33,8
	Augsburg Innovations- park	Universitätsviertel	19,3
	Güterverkehrszentrum Region Augsburg	Bärenkeller	17,2
	Ehemalige Fujitsu Flä- chen	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	10 – 28
	Ulstettstraße	Hammerschmied	23
	Hochzoll Süd-Ost	Hochzoll	6,9
	Südliches Bahnbetriebs- gelände	Hochfeld	6
	Ehemaliges Gaswerk	Oberhausen	5

Anlage 2: Wohnbauflächenpotenziale der Stadt Augsburg (Stand 2022)

... reali- sierbar	Planungs- stand	Name	Stadtteil	Wohnein- heiten
Kurzfristig	Sofort reali- sierbar bzw. im Bau	Reese-Kaserne, Teilflä- che	Kriegshaber	650
		Nördlich Bgm.-Acker- mannstraße, Dehner	Kriegshaber	500
		Südliche Stenglinstraße	Kriegshaber	490
		Sheridan-Kaserne, Teil- fläche Nestackerweg	Pfersee	400
		Mittlere Ladehöfe, Teil- fläche	Innenstadt	400
		Westlich der Wernhü- terstraße	Lechhausen	360
		Friedrich-Ebert-Sied- lung, Teilfläche	Göggingen	315
		Westlich der Königs- brunner Straße	Haunstetten	265
		Chr.-Diering-Str. / Eber- lestraße, Teilfläche	Pfersee	200
		Südlich der Flachs- straße, IGEWO	Haunstetten	135
	In Aufstellung	Ahorner, -Äußere Ufer- straße	Oberhausen	650
		Holzbach-/Stadtjäger- straße	Innenstadt	
		Nördlich der Reichen- bachstraße	Innenstadt	585
		Waldstraße/Döllgast- straße	Göggingen	180
		Südlich der Max-Hem- pel-Straße, Lederle	Innenstadt	150
		Südlich der Tunnel- straße, NCR	Kriegshaber	100
		Südlich der Dr. Schmelzing Straße	Hammerschmiede	100
	In Planung	Wilhelm-Hauß-Straße, Schwabencenter	Herrenbach	300
		Westlich des alten Ost- friedhofes	Lechhausen	300
		Imhofstraße, Wittelsba- cher Park	Antonsviertel	170
		Dieselstraße, Brunnhu- ber	Oberhausen	150
		Schillstraße, WBG	Lechhausen	120

... realisierbar	Planungsstand	Name	Stadtteil	Wohneinheiten
		Östlich des Siedlerweges	Firnhaberau	120
		Nördlich Holzweg, Wohanka	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	Haunstetten	2000
		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 Lebensmittel-vollsortimenter und Drogeriemarkt		unbekannt
Altenmünster	Ausweisung Wohnneubau-gebiet	Zusamzell	Fertigstellung Q1 2025
	Neubau Ärzte-, Geschäfts- und Wohnhaus	Ortsmitte Altenmünster	Fertigstellung Q4 2027
	Errichtung Geh- und Radweg	Hennhofen-Zusamzell	Fertigstellung Q4 2026
	Schaffung von sozialem Wohnraum	Ortsmitte Altenmünster	Unbekannt
	Bau eines Jugend- und Mehrgenerationenplatz	Ortsmitte Altenmünster	Fertigstellung Q3 2025
Diedorf	Errichtung Bildungseinrichtung Gymnasium		unbekannt
Dinkelscherben	Erweiterung Gewerbegebiet (Erweiterung AVV-Linie 507 von Au bis Dinkelscherben Bahnhof)	Dinkelscherben Ost	unbekannt
Fischach	Reaktivierung Staudenbahn		Inbetriebnahme geplant 2027/28
	<i>Im Zuge Staudenbahn:</i> Neubau P+R-Anlage, Umgestaltung Bahnhofsumfeld am „alten“ Bahnhof	Fischach	unbekannt
	Umgestaltung Ortsmitte (Neubau Rathaus und Bürgerhaus)	Fischach	unbekannt
	Errichtung Mediz. Versorgungszentrum		unbekannt
	Errichtung Wohngruppe für Behinderte		unbekannt
	Errichtung Lebensmittel-vollsortimenter (inkl. Parkplätze)	Augsburger Straße	Fertigstellung 2024
	<i>Im Zuge Staudenbahn:</i> Neugestaltung verlegter Hp Wollmetshofen	Wollmetshofen	unbekannt
Gablingen	Umbau Straße (Aufweitung Kurvenradius)	Georgenstraße, Lützelburg	ungekannt
	Neubau Bike+Ride-Anlage	Bahnhof Gablingen	Fertigstellung 2022
	Errichtung Lebensmittel-vollsortimenter		2023/2024

Gemeinde	Infrastrukturmaßnahme	Standort	Planungsstand
	Seniorenanlage	Grünholderstraße/Batzenhofer Straße	unbekannt
	Errichtung Gesundheitszentrum und Dorfgemeinschaftshaus	Ortszentrum	Fertigstellung 2027
	Ausweisung Bauland		unbekannt
Gersthofen	Mobilitätskonzept		
Hiltensfingen	Ortsumfahrung	Schwabmünchen-Ettringen	Fertigstellung 2035
Klosterlechfeld	Verkehrsumgestaltung	Ortsmitte, Kreisstraße 19	unbekannt
	Barrierefreier Ausbau Bahnhof	Klosterlechfeld	2023
Langenneufnach	Reaktivierung Staudenbahn		Inbetriebnahme geplant 2027/28
	<i>Im Zuge Staudenbahn:</i> Neugestaltung Bahnhofsumfeld + P+R-Anlage am alten Bahnhof & neuen Hp		unbekannt
	Errichtung Supermarkt	Ortsmitte	unbekannt
Langerringen	Entwicklung städtebauliche Ziele und Maßnahmen	Ortszentrum	unbekannt
Meitingen	Mobilitätsdrehscheibe (Barrierefreiheit, Erweiterung Park+Ride-Plätze, Umgestaltung Bahnhofsumfeld, Mobilitätsstation, digitales Stellwerk)	Bahnhof Meitingen	Barrierefreie Unterführung: 2022
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/Ärztehaus mit Café	Hauptstraße	unbekannt

Gemeinde	Infrastrukturmaßnahme	Standort	Planungsstand
Schwabmünchen	Osttangente		unbekannt
	Erweiterung Verkehrsberuhigung Inenstadt Wohnbaugebiet	Luitpoldstraße, Bahnhofstraße	unbekannt
		Südwesten	Baubeginn Ende 2022
Stadtbergen	Ausbau Radwegenetz		unbekannt
	Straßenausbauplanungen (Schaffung von Schnellbushaltestellen)	Auffahrten B17 Nestackerweg, Augsburger 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
	Willmatshofen, Willmannstraße	Haltestelle zwischen den Hst Willmatshofen und Fischach Marktplatz auf Höhe Willmannstraße	Besteht baulich, Betriebsaufnahme unbekannt
	Fischach-Nord	Am neuen Hp Fischach-Nord, wenn Staudenbahn reaktiviert wird	unbekannt
Gablingen	Grünholderstraße	In Abhängigkeit des Umbaus Ortszentrum	unbekannt

	Wertinger Straße (Holzhausen)	Ergänzung Überdachung	unbekannt
	Lützelburg, Forsthaus und Achsheimer Straße	Barrierefreier Umbau	2023
	Bahnhof Gablingen	Barrierefreier Ausbau, beidseitige Erschließung	Baubeginn 2027
	Behelfshaltepunkt Am Rollfeld	Ausstattung mit Wetterschutz	umgesetzt
Gersthofen	Römertor (Ri. Augsburg)	Neuerrichtung	unbekannt
	Rathausplatz, Strasser, Bahnhof	Erneuerung	unbekannt
Gessertshausen	Im Ortsteil Weiherhof am Kunstdepot		unbekannt
Langenneufnach	Bahnhof	Am Bahnhof, wenn Staudenbahn reaktiviert wird	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 Lebensmittel-vollsortimenter	Mühlweg	Fertiggestellt, in Betrieb
Dasing	Rückbau ehemaliger Bundesstraße im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes der Ortskerngestaltung	Friedberger/Aichacher Straße	Vorplanungen seit 2023
	Errichtung Freizeitpark	Gelände der bisherigen Western City	unbekannt
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	Ausbau läuft, Fertigstellung Ende 2025/Anfang 2026
Wertingen	Nördliche Entlastungsstraße	Donauwörther Straße, Industrie- straße, Bauerngasse, Eisenbachstraße	Fertigstellung 2028
Zusamaltheim	Ausbau ST 2027		Planungen begonnen, Fertigstellung 2027

Anlage 8: ÖPNV-Schwachstellen in den AVV-Gemeinden

Land-kreis	Gemeinde	Schwachstellen Linienetz	Angebotslücken Fahrplan
AIC-FDB	Aindling	Schülerverkehr zur und von der Mittelschule am Lechrain Aindling und Grundschule am Lechrain Aindling mit Außenstelle Todtenweis: 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 Fahrzeit für die Schüler mit sich. 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 Fahrzeit von ca. einer Stunde für eine Wegstrecke von ca. 10 Minuten mit sich bringt. 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,	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. 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. L305: Die Fahrt nach Affing ist aufgrund der zwei notwendigen Umstiege sehr umständlich und dementsprechend lang. 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. 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

Land- kreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
		Stotzard, Gaulzhofen und Hausen könnten ab 12:43 Uhr am Marktplatz abfahren, müssten jedoch in Rehling umsteigen und sind dann ca. eine Stunde nach Schulschluss am Zielort. 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. 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.	müssten die Schüler umsteigen und teilweise lange Wartezeiten auf sich nehmen. Deshalb sind die Fahrtzeiten bei den meisten Linien nicht zumutbar. Vor allem die Anbindung nach Gebenhofen und Haunswies sind problematisch, da hier neben dem Umstieg in Mühlhausen noch der Umstieg in Affing-Iglbach notwendig ist. Verbesserungsvorschläge: Eingliederung des freigestellten Schülerverkehrs des Schulverbandes Aindling in das Linienangebot des AVV.
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	Anbindung an die Gemeinde Aindling (Schulverbund) Anbindung an die Stadt Friedberg (FOS, BOS) Trotz der überschaubaren Entfernungen ergeben	-

Land- kreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
		sich überlange Fahrzeiten, die eine Benutzung des ÖPNV nicht attraktiv machen.	
AIC-FDB	Schiltberg	L242 u. 243 wurden aufgrund von Corona angeboten. Bitte das Angebot beibehalten, da die Busse ansonsten sehr überfüllt sind.	-
AIC-FDB	Schmiechen		Bedienungshäufigkeit der Buslinie Unterbergen – Mering ist mit 7 Fahrtenpaaren unzureichend, inbs. im Spät- und Wochenendverkehr.
AIC-FDB	Steindorf	Keine Anbindung des Ortes 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	Als Gemeinde am Rand des AVV-Gebiets fehlt es an Verbundgrenzen überschreitenden ÖPNV-Verbindungen: Zum Landkreis Günzburg sowie nach Dillingen a.d. Donau über Fultenbach-Ellersbach-Holzheim besteht keinerlei ÖPNV.	<i>Keine Angabe</i>

Land- kreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
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, Eisenrechtshofen 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.
A	Fischach	Schlechte Verbindungen in die Ortsteile Itzlishofen und Todtenschläule.	Die Buslinie 704 bietet abends schlechte Anbindungen. An Sonn- und Feiertagen bestehen keinerlei Verbindungen.
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

Land- kreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
A	Kloster- lechfeld	-	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	Langen- neufnach	-	Lücken bestehen in der Mittagszeit und am Wochenende. Insb. die Buslinie 704 bietet abends schlechte Anbindungen und an Sonn- und Feiertagen keinerlei Verbindungen. Vormittags ist eine Anbindung der Stauden aus Ri. Augsburg bzw. Diedorf nur mit 20-30 min Wartezeit in Gessertshausen oder über Schwabmünchen möglich, was für ÖPNV-Nutzende unattraktiv ist.
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	Die Anzahl der Ganztageangebote 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 Langenreichen. Diese sind unmittelbar an den ÖPNV gebunden. Die Verbindungen nach Donauwörth sind für die Meitinger ebenfalls von großer Bedeutung. Die Firma Airbus Helicopters

Land- kreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
		Nachmittagsanbindungen ebenfalls als sehr schwach einzustufen. Daher nutzen Pendler in den Ortsteilen verstärkt das Auto. 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). Angebotsausbau insbesondere: L400, L406/413, L402	spielt in unserer Region als Arbeitgeber eine große Rolle. Die Schulen FOS/BOS, Wirtschaftsschule und Realschule Heilig Kreuz werden von Meitingen Bürgern als Bildungsstätte gerne gewählt. Das Gymnasium Gersthofen wird durch die L410 angefahren. Daneben werden die FOS/BOS Neusäß und die Augsburg Schulen häufiger gewählt. Anbindungen von Ehingen/Allmannshofen/Thierhaupten nach Meitingen sind zu den Zeiten ab 9 Uhr schwach. Dies bereitet immer wieder Probleme.
A	Neusäß	Bessere Anbindung der beiden Bahnhöfe Neusäß und Westheim (Mobilitätsdrehscheibe).	Stadtbus – Bessere Verknüpfung der einzelnen Stadtteile. Einsatz kleinerer Busse und Anbindung an einzelne Wohnquartiere für ältere Bevölkerung
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.	-

Landkreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz	Angebotslücken Fahrplan
A	Oberottmarshausen	von der Bahn stellen keinen Linienverkehr dar, mit dem man sich im nördlichsten Teil des Landkreises ausschließlich im ÖPNV bewegen kann. 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-/Giromagnystraße 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	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)

Land- kreis	Gemeinde	Schwachstellen Liniennetz Verknüpfung/Anbindung an den weiterführenden außerörtlichen regulären Buslinienverkehr sowie die Straßenbahn bietet.	Angebotslücken Fahrplan
A	Usters- bach	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	Walkerts- hofen	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	Zusmars- hausen	Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV. Verbesserung der Busverbindung zum St.-Thomas-Gymnasium Wettenhausen. Einsatz eines Direktbusses ohne Umsteigen. Schnelle Busverbindungen über die ausgebaute Bundesautobahn A 8.	-
DLG	Butten- wiesen	Anbindung Neuweiler und Wortelstetten. Bessere Anbindung nach Mertingen zur Bahn notwendig. Bessere Anbindung zur Kreisstadt Dillingen	s. Schwachstellen im Liniennetz

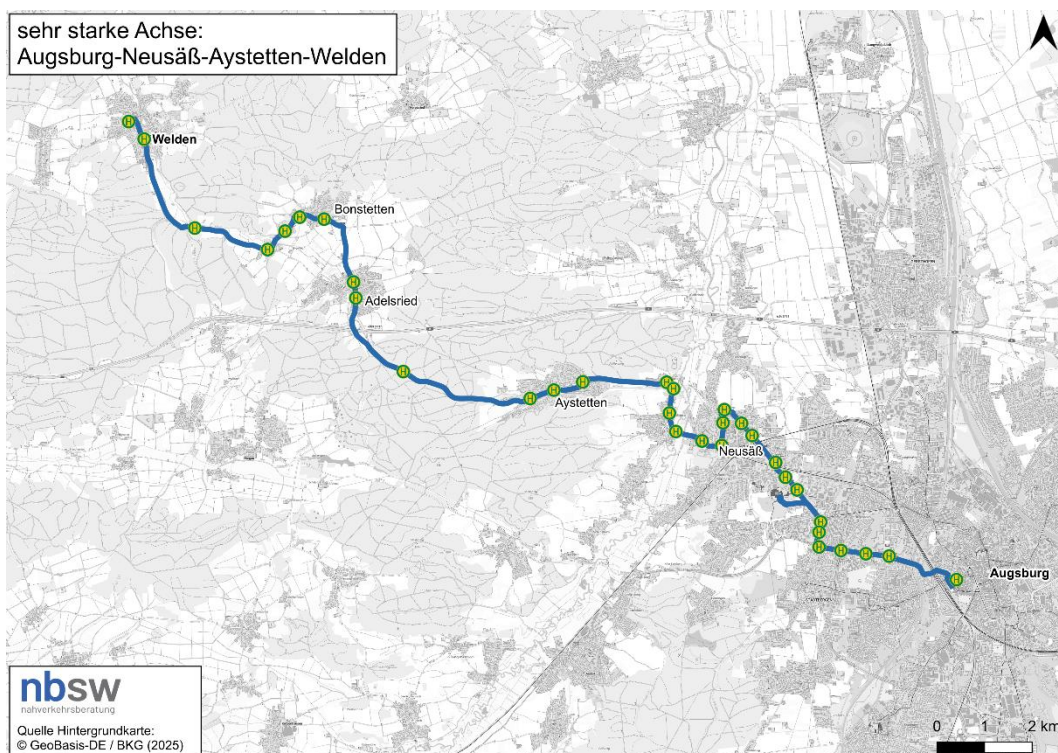
Anlage 10: Hohe Umsteigehäufigkeiten in der AVV-Region (Landkreisgebiete)

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 Willprechtszell	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

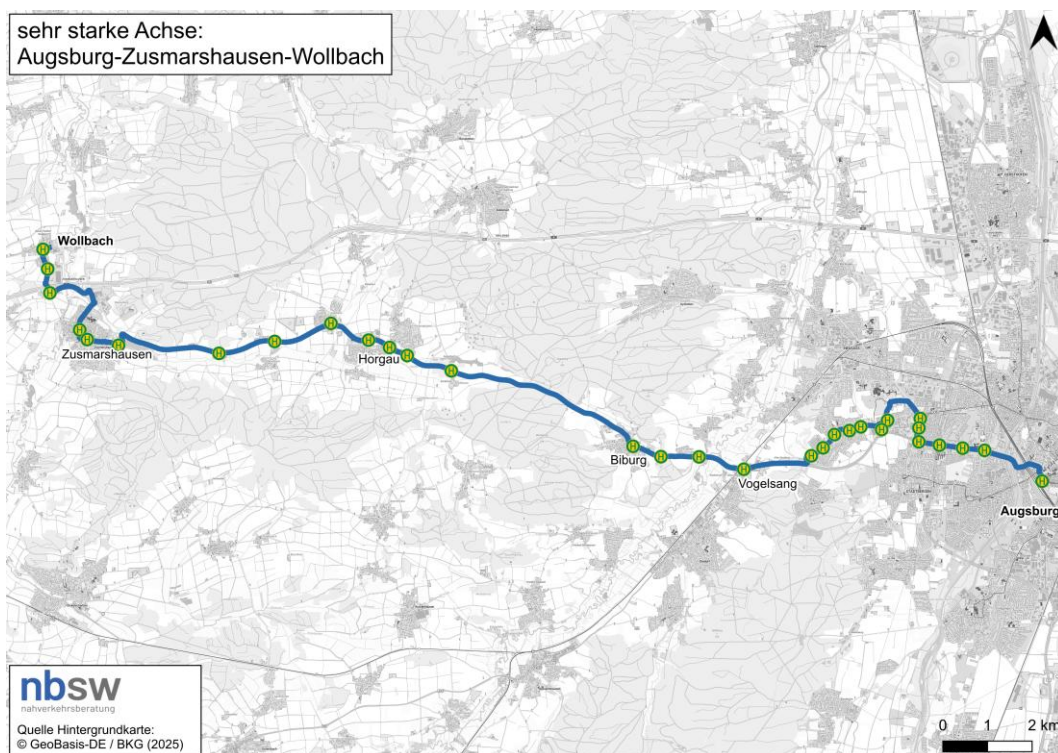
Landkreis	Starthaltestelle	Zielhaltestelle	Umstiege
Augsburg	Herbertshofen Schlosserei Streit	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Hözlarn	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Königsbrunn Edelweißring	Hauptbahnhof/Königsplatz	3
Augsburg	Königsbrunn Heinkelstr.	Hauptbahnhof/Königsplatz	2
Augsburg	Königsbrunn 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: Darstellung der Regionalbusachsen des Zielnetzes der AVV-Region

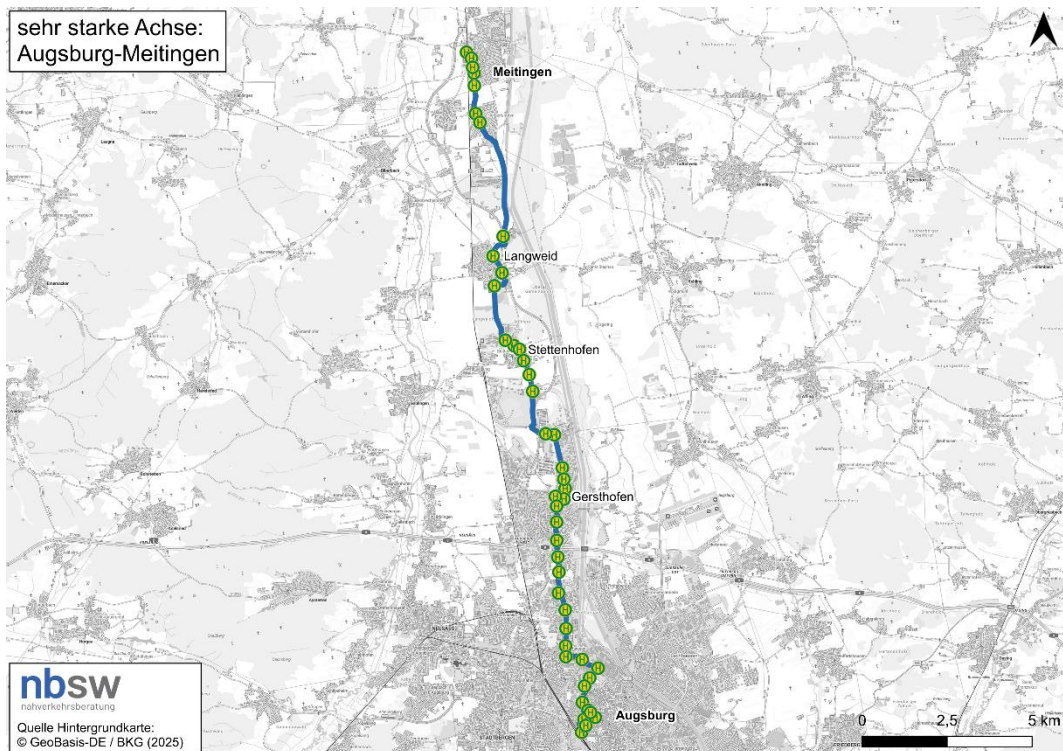
„Augsburg – Neusäß – Aystetten – Welden“ (sehr starke Achse):



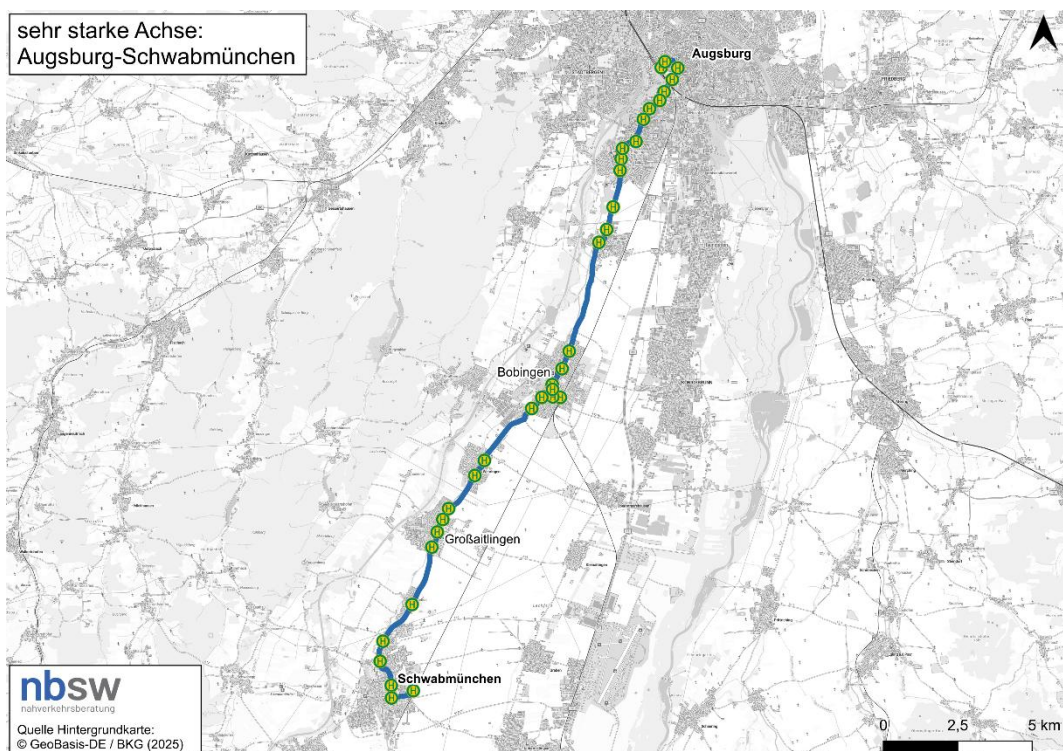
„Augsburg – Zusmarshausen – Wollbach“ (sehr starke Achse):



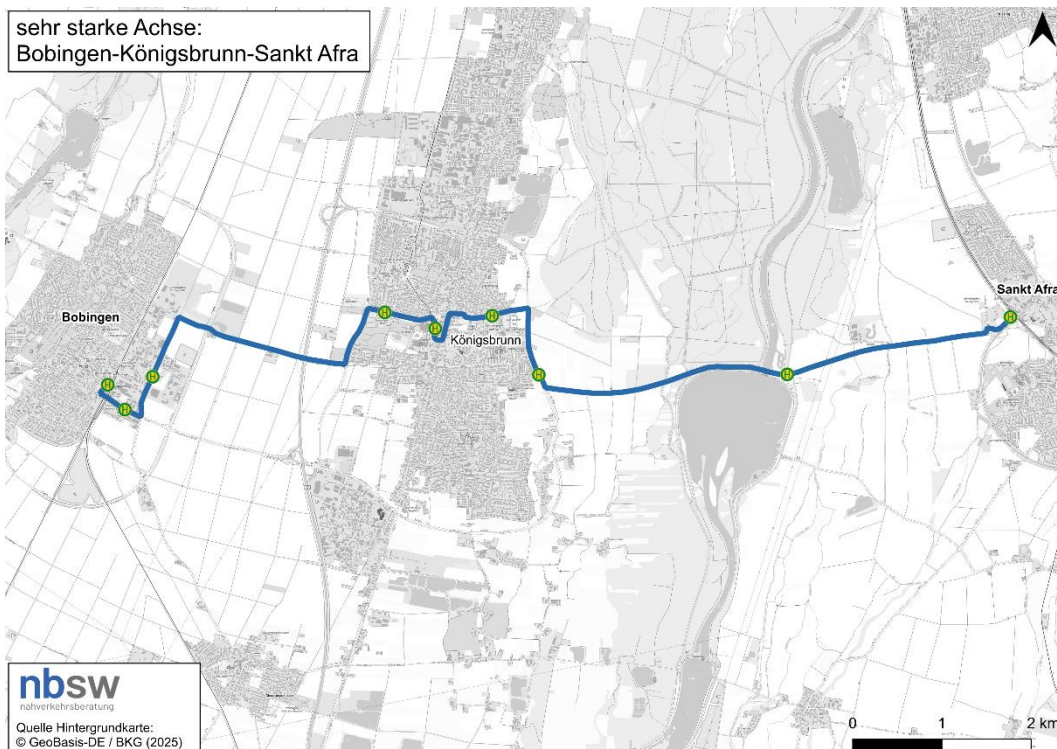
„Augsburg – Meitingen“ (sehr starke Achse):



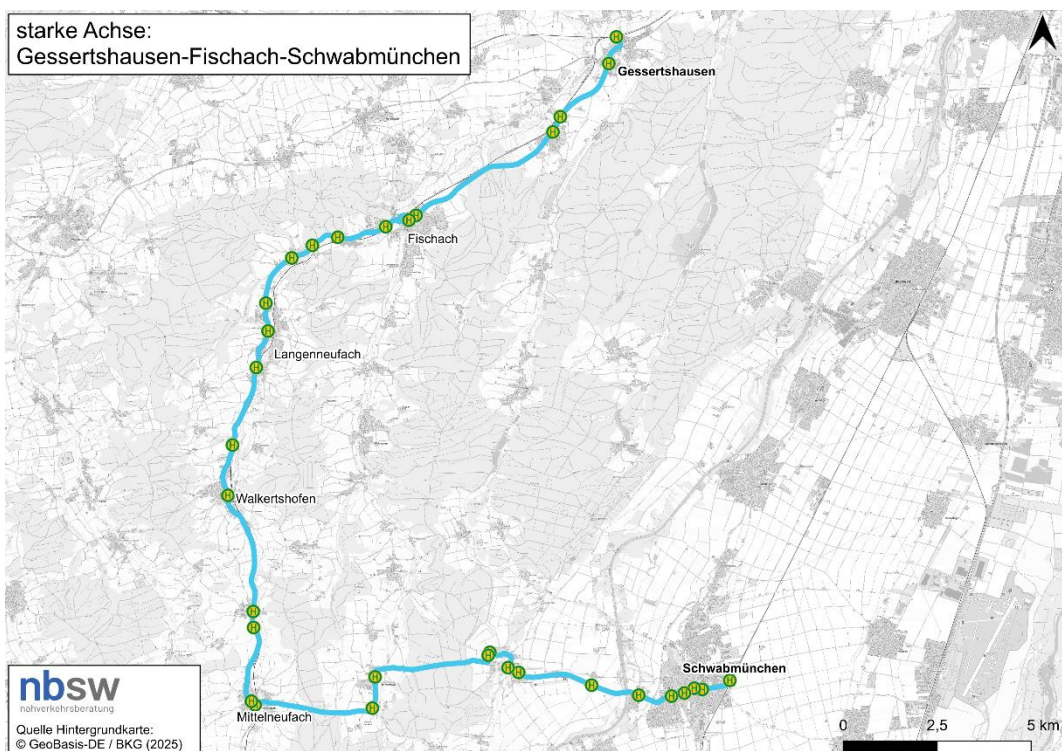
„Augsburg – Schwabmünchen“ (sehr starke Achse):



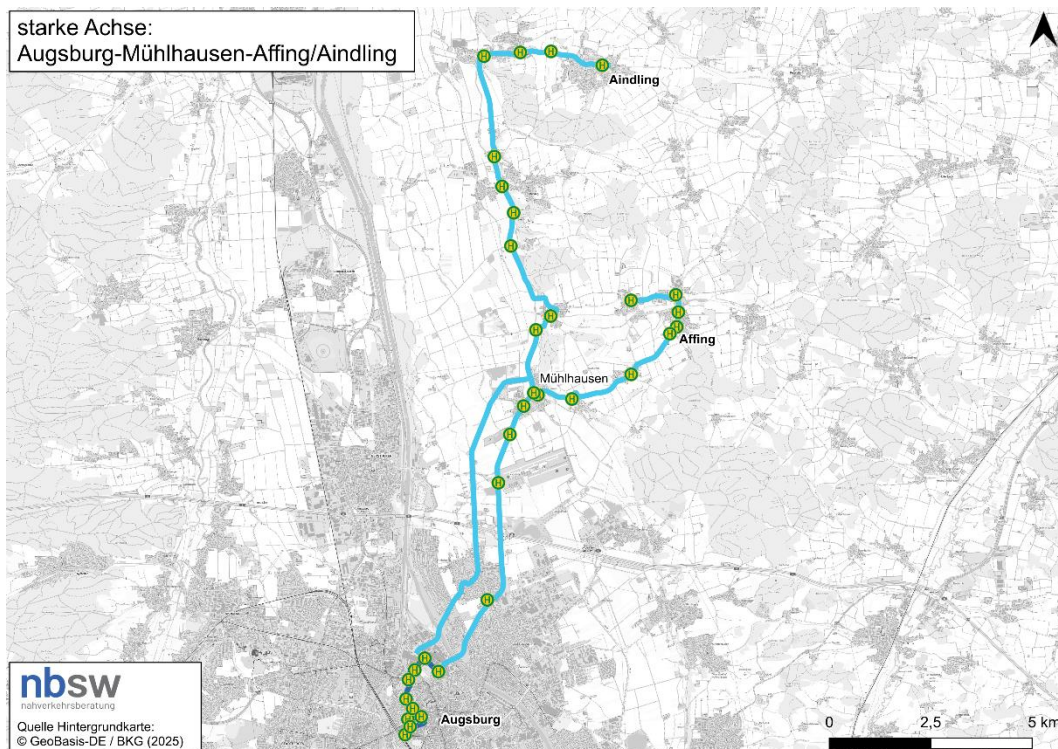
„Bobingen- Königsbrunn – St. Afra“ (sehr starke Achse):



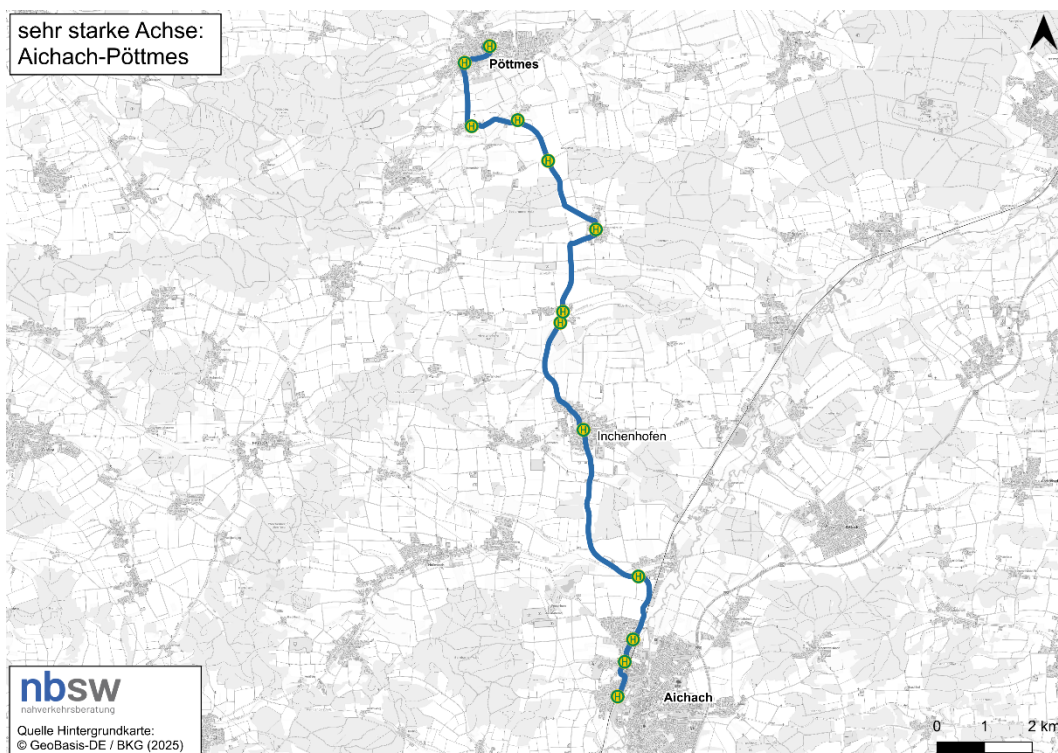
„Gessertshausen – Fischach – Schwabmünchen“ (starke Achse):



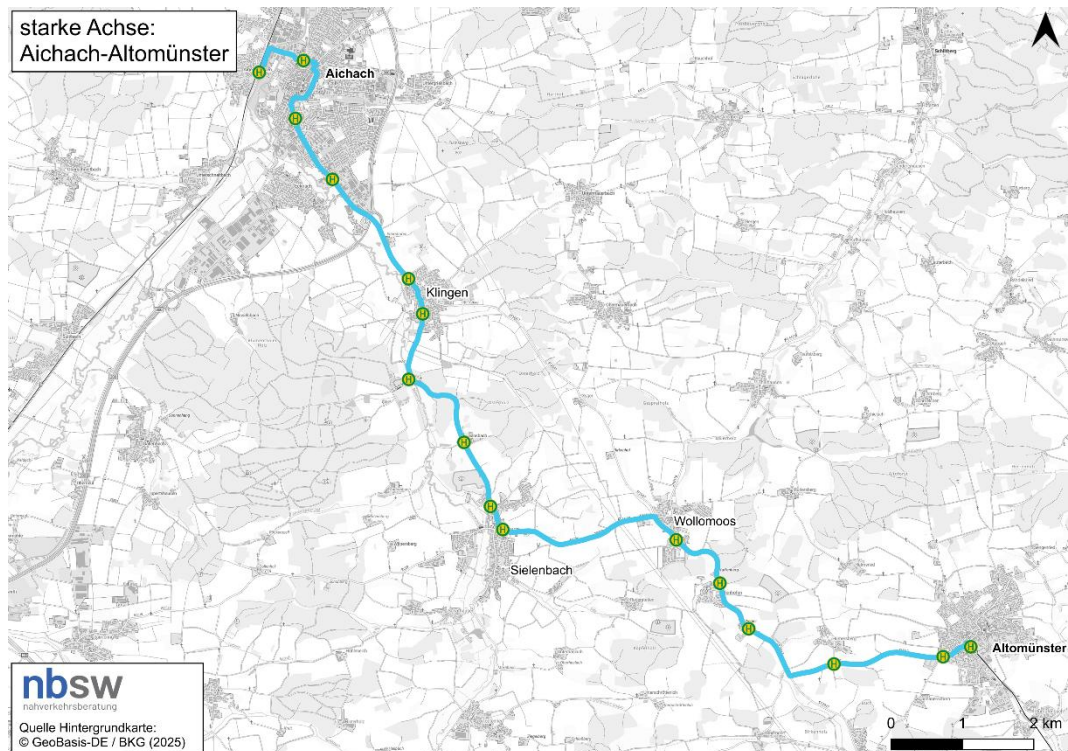
„Augsburg – Mühldhausen – Affing“ (starke Achse) und „Augsburg – Mühldhausen – Aindling“ (starke Achse) (Darstellung als Doppelachse):



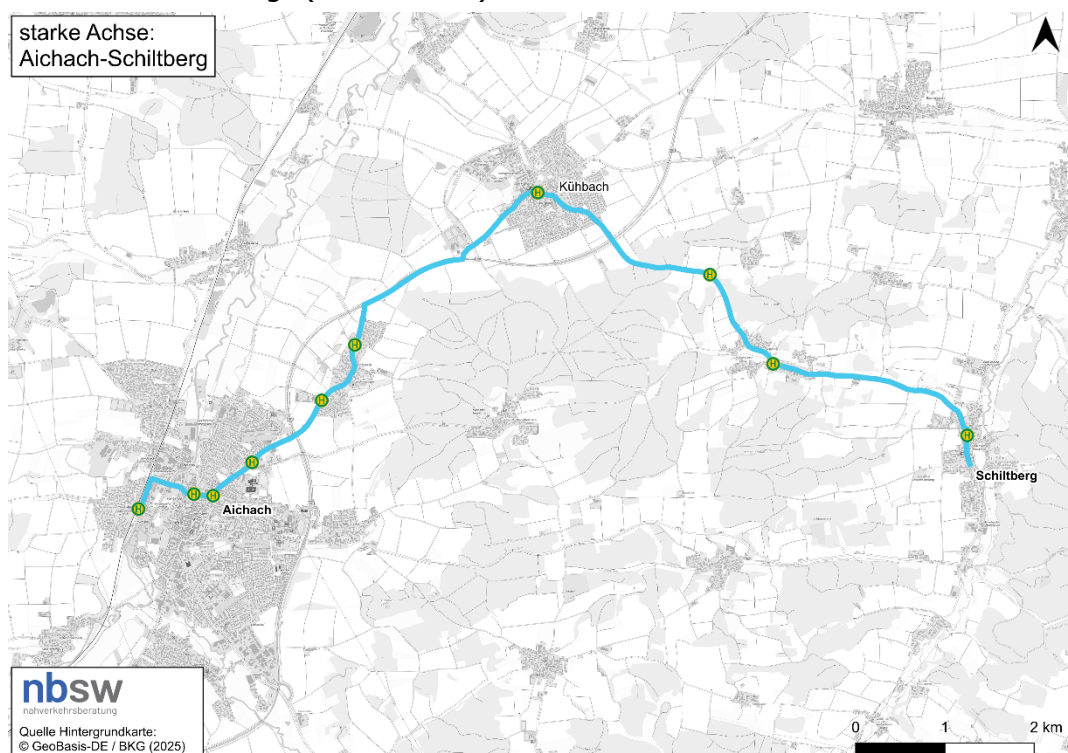
„Aichach – Pöttmes“ (sehr starke Achse):



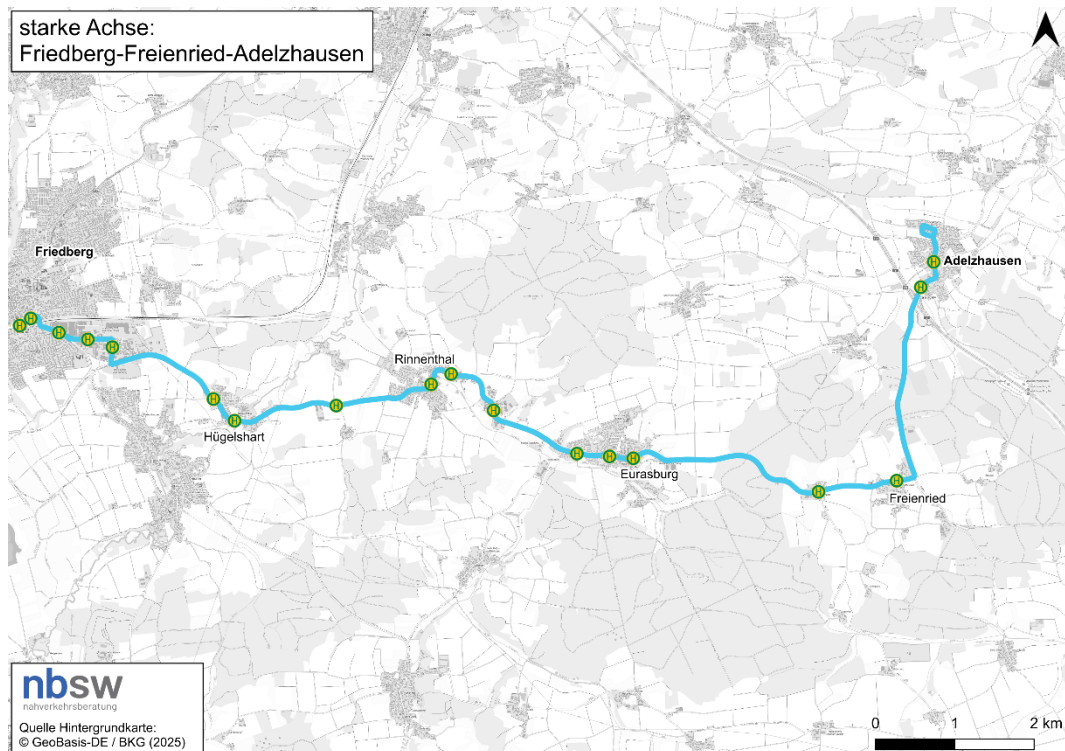
„Aichach – Altomünster“ (starke Achse):



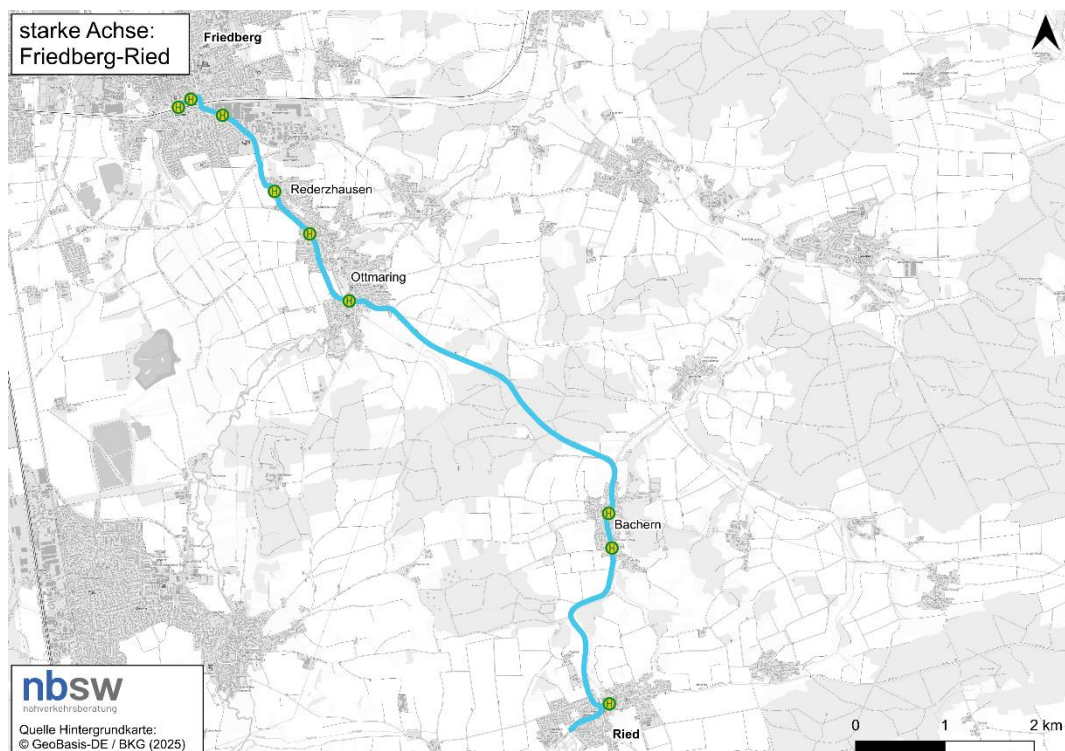
„Aichach – Schiltberg“ (starke Achse):



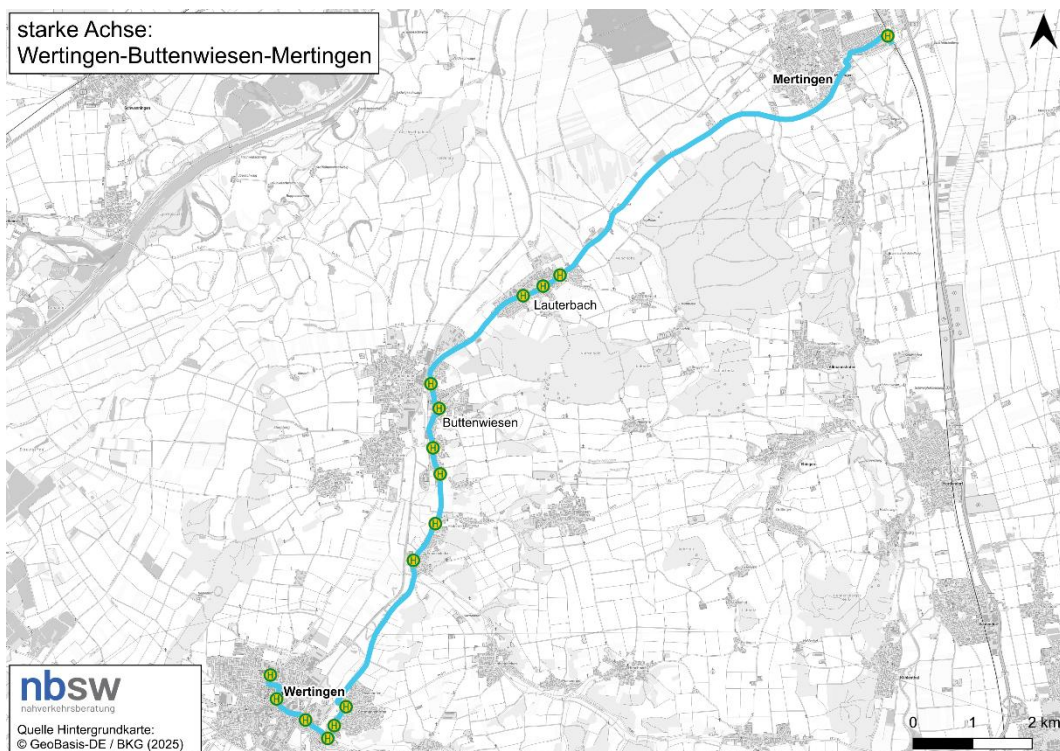
„Friedberg – Freienried – Adelzhausen“ (starke Achse):



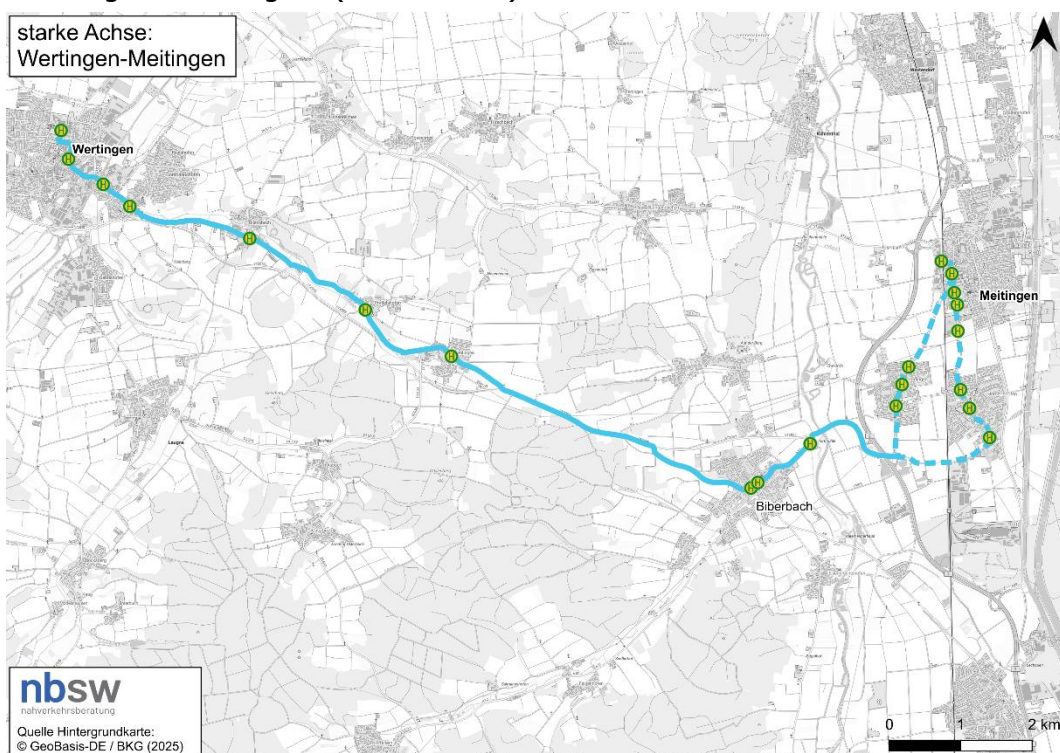
„Friedberg – Ried“ (starke Achse):



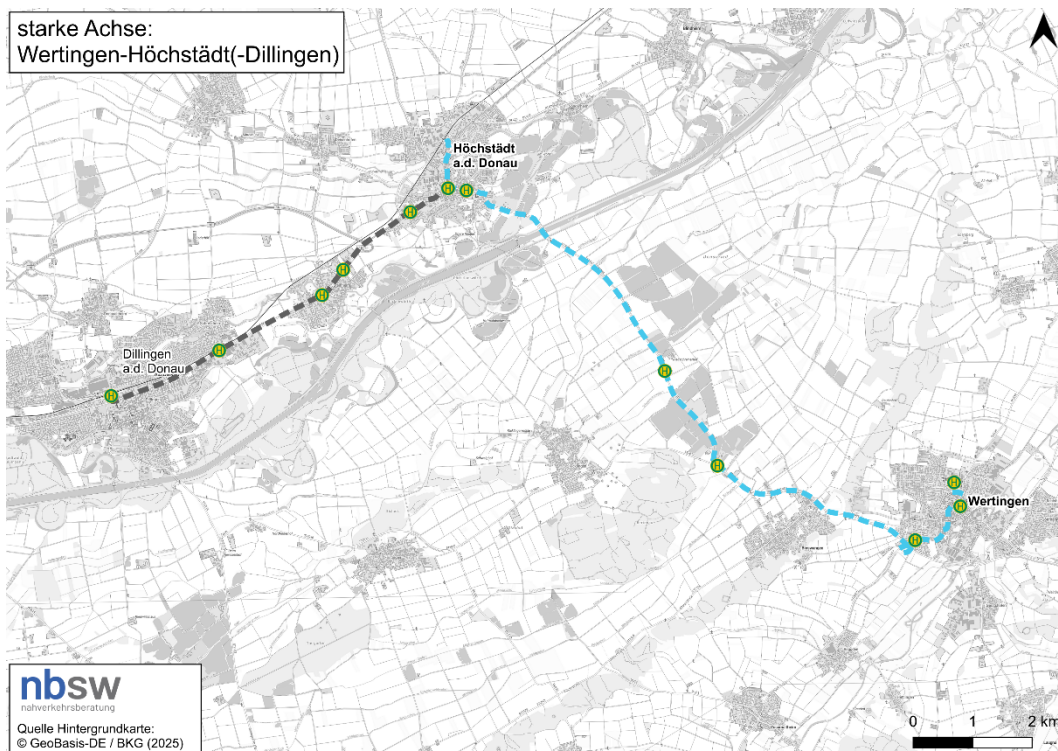
„Wertingen – Buttenwiesen – Mertingen“ (starke Achse):



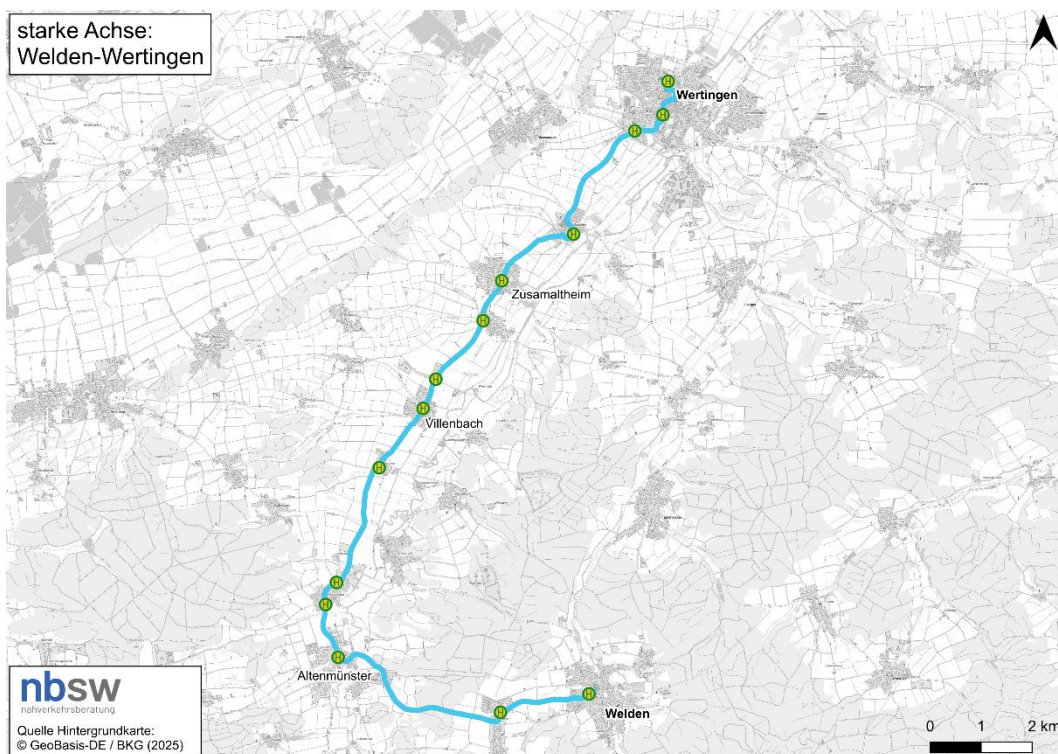
„Wertingen – Meitingen“ (starke Achse):



„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:

Das in Kapitel 10.2 und 11 dargestellte Zielnetz umfasst nur die Kernmaßnahmen. Die nachfolgend weiteren aufgeführten Maßnahmen entsprechen dem letzten Prüflauf im Verkehrsmodell des betreffenden Clusters, obliegen jedoch noch einer nachgelagerten betrieblichen Prüfung.

Die Angabe der Linientaktung bezieht sich auf die Taktung in der Hauptverkehrszeit (HVZ, 6-19 Uhr) gem. Kapitel 7.2.2.3. Die konkreten Zeiten der HVZ können jedoch je nach Stadtbuslinie variieren und können dem ÖPNV-Gesamtbericht der Stadt Augsburg entnommen werden

Die Zuordnung GVG-Linie erfolgte gemäß den Angaben auf der Website der GVG.³⁵

* 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.

³⁵ Gersthofer Verkehrsgesellschaft (o.J.).

21 Bärenkeller Süd – Bärenwirt

- Funktion

 - Erschließungslinie
 - Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Bärenwirt)
 - Erschließung Wohngebiet Bärenkeller, Industriegebiet Holzweg
- Linienführung

 - **Bärenkeller Süd** – Falkenweg – (Gaswerk –) Josefinum – **Bärenwirt/DRvS**
- Vernetzung mit anderen Linien

 - 27, 35

Bedienhäufigkeit

L 21	Mo-Fr
HVZ	T15

- Zielnetz***

 - Erschließungslinie
 - Anbindung an Oberhausen Bf.
 - Erschließung Wohngebiet Bärenkeller, Industriegebiet Holzweg
- **Bärenkeller Süd** – Falkenweg – (Gaswerk –) Josefinum – **Oberhausen Bf./Helmut-Haller-Platz**
 - SPNV Oberhausen Bf
 - 27, 35, Gelbe Linie

L 21	Mo-Fr
HVZ	T15

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster West geprüft und ist nicht Bestandteil des Zielnetzes. Eine weitere Betrachtung und Prüfung ist nicht ausgeschlossen.

22

Firnhaberau – Berliner Allee – Königsplatz – Hbf

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Verbindungslinie
- Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Jakobertor)
- Erschließung Wohngebiete Firnhaberau, Lechhausen West, Innenstadt

Unverändert

Linienführung

- **Firnhaberau – Albrecht-Dürer-Straße – Berliner Allee – Margaret – Königsplatz – Hauptbahnhof**

Unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf
- 23, 32, 33, 35, 41, 44, 48

- SPNV Augsburg Hbf
- Umsteigepunkt Königsplatz
- 22, 23, 32, 33, 41, 44, 48, Grüne Linie

Bedienhäufigkeit

Unverändert

L 22	Mo-Fr
HVZ	T15

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Ost geprüft und ist nicht Bestandteil des Zielnetzes. Eine weitere Betrachtung und Prüfung ist nicht ausgeschlossen.

23

Firnhaberau – Hammerschmiede – Hbf

Bestand

- Verbindungslinie
- Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen, Jakobertor)
- Erschließung Wohngebiete Firnhaberau, Hammerschmiede, Lechhausen, Innenstadt

- **Firnhaberau – Hammerschmiede – Linke Brandstr. – Berliner Allee – Staatstheater – Hauptbahnhof**

- SPNV Augsburg Hbf
- 22, 33, 35, 41, 43, 44, 48

L 23	Mo-Fr
HVZ	T15

Zielnetz*

- Erschließungslinie (Lechhausen) + Verbindungslinie (Innenstadt)
- Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen, Jakobertor)
- Erschließung Wohn- & Industriegebiete Lechhausen und Innenstadt
- **Umweltzentrum – Medienzentrum – Kurt-Schumacher-Str. – Linke Brandstr. – Berliner Allee – Staatstheater – Hauptbahnhof – Königsplatz**
- SPNV Augsburg Hbf

L 23	Mo-Fr
HVZ	T15

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Ost geprüft und ist nicht Bestandteil des Zielnetzes. Eine weitere Betrachtung und Prüfung ist nicht ausgeschlossen.

24

Haunstetten Süd – Haunstetten Nord

Bestand

- Erschließungslinie
- Anbindung an Straßenbahnlinie 2 (Haunstetten Nord)
- Anbindung Klinikum Süd
- Erschließung Wohngebiete Haunstetten

Funktion

Linienführung

- **Haunstetten Süd** – Georg-Käb-Platz – **Haunstetten Nord**

Vernetzung mit anderen Linien

- 25

Bedienhäufigkeit

L 24	Mo-Fr
HVZ	T15

Zielnetz*

- Erschließungslinie
- Anbindung an Straßenbahnlinie 2 (Haunstetten Nord) und Straßenbahnlinie 3 (Inninger Straße P+R, Hofackerstr.)
- Anbindung Klinikum Süd
- Erschließung Wohngebiete Haunstetten Nord
- **Klinikum Süd** – Georg-Käb-Platz – **Haunstetten Nord** – Hofackerstr. – **Inninger Straße P+R**
- 25

L 24	Mo-Fr
HVZ	T15

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Süd geprüft und ist nicht Bestandteil des Zielnetzes. Eine weitere Betrachtung und Prüfung ist nicht ausgeschlossen.

25

Haunstetten Nord – Inninger Straße P+R – Haunstetten Süd

Bestand

- Erschließungslinie
- Anbindung an Straßenbahnlinie 2 (Haunstetten Nord) und Straßenbahnlinie 3 (Inninger Straße P+R, Hofackerstr.)
- Erschließung Wohngebiete Haunstetten

- **Haunstetten Nord – Offenbach Karree – Inninger Straße P+R – Hofackerstr. – Haunstetten Süd**

- 24

L 25	Mo-Fr
HVZ	T15

Zielnetz*

- Verbindungslinie und Erschließungslinie
- Anbindung an Inningen Bf. (ggf. mit nachgelagerter Priorität, abh. von Entwicklung Haunstetten Südwest)
- Anbindung an Straßenbahnlinie 3 (Inninger Straße P+R)
- Erschließung Wohngebiete Haunstetten Süd
- **Inningen Bahnhof – Inningen Ost – Inninger Straße P+R – Offenbach Karree – Haunstetten Süd**
- SPNV Inningen Bf
- 24, Blaue Linie, 810

Abschnitt Inningen – Inninger Straße P+R:

L 25	Mo-Fr
HVZ	T60

Abschnitt Inninger Straße P+R – Haunstetten Süd:

L 25	Mo-Fr
HVZ	T30

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Süd geprüft und ist nicht Bestandteil des Zielnetzes. Eine weitere Betrachtung und Prüfung ist nicht ausgeschlossen.

27 (GVG) Oberhausen Nord P+R – Rettenbergen

Bestand

- Verbindungslinie
- Anbindung an Neusäß Bf. und an Straßenbahnlinie 4 (Oberhausen Nord P+R)
- Erschließung Bärenkeller, Neusäß, Täferlingen, Hirblingen, Batzenhofen, Edenbergen, Rettenbergen
- **Oberhausen Nord P+R** – Falkenweg – **Neusäß Bf.** – Schmutterpark – Hirblingen Mitte – **Rettenbergen West**
- SPNV Neusäß
- 21, 35, 56

Zielnetz

Unverändert

Funktion

Linienführung

Unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Neusäß
- 21, 35, 56, Gelbe Linie

Bedienhäufigkeit

Unverändert

L 27	Mo-Fr
HVZ	ca. T30/60

29

Lechhausen Neuer Ostfr. – Hochzoll Mitte – Hochzoll Kuhsee

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Erschließungslinie
- Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Neuer Ostfr.) und Straßenbahnlinie 6 (Hochzoll Mitte)

Unverändert

Linienführung

- Erschließung Wohngebiete Hochzoll
- **Lechhausen Neuer Ostfriedhof – Hochzoll Mitte** – Hochzoll Bahnhof – Zwölf-Apostel-Platz – **Hochzoll Kuhsee**

Unverändert, Überplanung im Rahmen der Einführung der Grünen Linie

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Hochzoll Bf
- 30, 31

- SPNV Hochzoll Bf
- 21, 30, 31, 33, Gelbe Linie

Bedienhäufigkeit

Unverändert

L 29	Mo-Fr
HVZ	T15

Diese Maßnahme wurde nicht im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Ost geprüft, steht aber bei Umsetzung der Kernmaßnahmen aus Cluster Ost unter Vorbehalt einer weiteren Prüfung.

30

Rudolf-Diesel-Gymnasium – Hochzoll Süd

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Erschließungslinie
- Anbindung an Straßenbahnlinie 6 (Rudolf-Diesel-Gymnasium)
- Erschließung Hochzoll Süd
- **Rudolf-Diesel-Gymnasium – Zwölf-Apostel-Platz – Hochzoll Süd**
- 29, 31

Unverändert

Linienführung

Ggf. Überplanung/Anpassung im Rahmen der Einführung der Grünen Linie

Vernetzung mit anderen Linien

- 29, 31, 33, Gelbe Linie,

Bedienhäufigkeit

Unverändert

L 30	Mo-Fr
HVZ	T15

Diese Maßnahme wurde nicht im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Ost geprüft, steht aber bei Umsetzung der Kernmaßnahmen aus Cluster Ost unter Vorbehalt einer weiteren Prüfung

31

Lechhausen Neuer Ostfr. – Rudolf-Diesel-Gymnasium

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Erschließungslinie
- Anbindung an Straßenbahnlinie 6 (Rudolf-Diesel-Gymnasium) und Straßenbahnlinie 1 (Neuer Ostfr.)
- Erschließung Hochzoll Nord

Unverändert

Linienführung

- **Lechhausen Neuer Ostfr. – Rudolf-Diesel-Gymnasium**

Ggf. Überplanung/ Anpassung im Rahmen der Einführung der Grünen Linie

Vernetzung mit anderen Linien

- 29, 30

- 29, 30, 31, 33, Gelbe Linie

Bedienhäufigkeit

Unverändert

L 31	Mo-Fr
HVZ	T15

Strecke

2,16 km

2,16 km

Diese Maßnahme wurde nicht im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Ost geprüft, steht aber bei Umsetzung der Kernmaßnahmen aus Cluster Ost unter Vorbehalt einer weiteren Prüfung.

32

Uniklinik BKH – Hbf – Königsplatz – Zoo/Bot. Garten

Funktion

Bestand

- Verbindungslinie (Anbindung Königsplatz & Hbf)
- Anbindung an Straßenbahnlinie 2 (Klinikum BKH)
- Anbindung Uniklinikum
- Erschließung Innenstadt

Linienführung

- **Uniklinik BKH** – Neusässer Straße – Reinöhlstr. – Luitpoldbrücke – **Hauptbahnhof – Königsplatz** – Margaret – Hochschule Augsburg – **Zoo/Bot. Garten**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf, 22, 23, 41, 43, 44

Bedienhäufigkeit

L 32	Mo-Fr
HVZ	T15

Zielnetz*

- Verbindungslinie (Anbindung Königsplatz & Hbf)
- Anbindung an Straßenbahnlinie 2 (Klinikum BKH, Augsburg West P+R)
- Anbindung Uniklinikum
- Erschließung Innenstadt
- Änderung Linienweg L32 erst möglich, wenn Regionalbusse Bedienung der Haltestellen übernehmen
- **Uniklinik BKH** – Augsburg West P+R – Reinöhlstr. – Luitpoldbrücke – **Hauptbahnhof – Königsplatz** – Margaret – Hochschule Augsburg – **Zoo/Bot. Garten**
- SPNV Augsburg Hbf
- Umsteigepunkt Königsplatz
- 21, 22, 32, 33, 35, 41, 43, 44, 48, Gelbe Linie

L 32	Mo-Fr
HVZ	T15

Diese Kernmaßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster West geprüft und ist nicht Bestandteil des Zielnetzes. Eine weitere Betrachtung und Prüfung ist nicht ausgeschlossen.

33

Jakobertor – Schwaben Center

Bestand

Funktion

- Erschließungslinie
- Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Jakobertor) und Straßenbahnlinie 6 (Schwaben Center)
- Erschließung Wohngebiet Textilviertel

Linienführung

- **Jakobertor** – Reichenberger Straße – **Schwaben Center**

Vernetzung mit anderen Linien

- 22, 23, 36

Bedienhäufigkeit

L 33	Mo-Fr
HVZ	T15

Zielnetz*

- Erschließungslinie, Verbindungslinie (Textilviertel – Hochzoll)
- Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Jakobertor) und Straßenbahnlinie 6 (Schwaben Center, Hochzoll Mitte)
- Erschließung Wohngebiete Textilviertel & Hochzoll Süd
- **Jakobertor** – Osram – **Schwaben Center** – **Hochzoll Mitte** – Hochzoll Bahnhof – **Zwölf-Apostel-Platz**
- 22, 23, 33, 48, Grüne Linie

L 33	Mo-Fr
HVZ	Betriebliche Prüfung, ob T15 oder T30

Diese Kernaßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Ost geprüft und ist nicht Bestandteil des Zielnetzes. Eine weitere Betrachtung und Prüfung ist nicht ausgeschlossen.

35 Bergstraße – Rotes Tor – Pilgerhausstraße – Bärenwirt – Oberh. Bf/Helmut-Haller-Platz – Pfersee Süd

	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	• 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, ggf. Erweiterung Erschließung Sheridan -Gelände</i>				
<u>Linienführung</u>	• 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>	• SPNV Oberhausen Bf • 21, 22, 23, 27, 41, 42, 43, 44	• SPNV Oberhausen Bf • 21, 22, 23, 27, 38, 41, 42, 43, 44				
<u>Bedienhäufigkeit</u>		<i>Unverändert</i>				
	<table><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	
L 35	Mo-Fr					
HVZ	T15					

Diese Maßnahme wurde nicht im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster West geprüft, steht aber unter Vorbehalt einer weiteren Prüfung.

36

Textilmuseum – Herrenbach – Schwaben Center

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Erschließungslinie
- Anbindung an Straßenbahnlinie 6 (Textilmuseum & Schwaben Center)

Ersatz durch modifizierte L33 bzw. Grüne Linie

Linienführung

- Erschließung Wohngebiet Textilviertel
- **Textilmuseum** – Reichenberger Str. – **Schwaben Center**

-

Vernetzung mit anderen Linien

- **33**

-

Bedienhäufigkeit

-

L 36	Mo-Fr
HVZ	T15

Strecke

2,73 km

-

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster West geprüft und ist nicht Bestandteil des Zielnetzes. Eine weitere Betrachtung und Prüfung ist nicht ausgeschlossen.

37

St.-Anton-Siedlung – Schleiermacherstraße

	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	• Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Schleiermacherstraße) • Erschließung Wohngebiete St.-Anton-Siedlung, Lechhausen	<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	• St.-Anton-Siedlung – Donaustraße – Schleiermacherstraße	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	• 48	• 48				
<u>Bedienhäufigkeit</u>		<i>Unverändert</i>				
	<table><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	
L 37	Mo-Fr					
HVZ	T10/15/20					

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Ost geprüft und ist nicht Bestandteil des Zielnetzes. Eine weitere Betrachtung und Prüfung ist nicht ausgeschlossen.

38 Innungen – Göggingen – Bergheim

- Funktion

 - Erschließungslinie
 - Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Göggingen Rathaus)
 - Verbindung + Erschließung von Bergheim, Neubergheim, Göggingen, Innungen
- Linienführung

 - **Inningen West** – Innungen Waage – Innungen Ost – **Göggingen Rathaus** – Am Bühl – **Bergheim**

- Vernetzung mit anderen Linien

 - -

Bedienhäufigkeit

L 38	Mo-Fr
HVZ	T30

- Zielnetz***

 - Erschließungslinie (Göggingen)
 - Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Göggingen Rathaus, Bergstraße)
 - Verbindung + Erschließung von Bergheim, Neubergheim, Göggingen, Innungen
 - **Inningen West** – Innungen Waage – Innungen Ost – **Göggingen Rathaus** – Gabelsbergerstr. – **Bergstraße** – Maria Stern – Klausenberg – Schwabenweg – Welfenstr. – Radaustraße – Am Bühl – **Bergheim**
 - 41

L 38	Mo-Fr
HVZ	T30

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Süd geprüft und ist nicht Bestandteil des Zielnetzes. Eine weitere Betrachtung und Prüfung ist nicht ausgeschlossen.

41

Bergstraße – Messezentrum – Hochfeld – Königsplatz

Funktion

Bestand

- Verbindungslinie
- Radialverbindung zum Königsplatz
- Anbindung an Straßenbahnlinie 3 (Bukowina-Institut PCI), Straßenbahnlinie 1 (Maria Stern) und Königsplatz
- Erschließung Wohngebiete Göggingen, Hochfeld

Zielnetz*

- 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
- **Pfersee** – Pfersee Süd – **Göggingen Rathaus** – Mühlstr. Gustav-Stresemann-Str. – Messe – **Messezentrum** – Prinz-Karl-Viertel – Th.-Heuss-Platz/IHK – **Königsplatz**
- 22, 23, 32, 35, 38, 41, 42, 43, 44

Linienführung

- **Bergstraße** – Maria Stern – Gustav-Stresemann-Str. – Messe – **Messezentrum** – Prinz-Karl-Viertel – Th.-Heuss-Platz/IHK – **Königsplatz**

Vernetzung mit anderen Linien

- 22, 23, 32, 35, 42, 43, 44

Bedienhäufigkeit

L 41	Mo-Fr
HVZ	T15

L 41	Mo-Fr
HVZ	T15

Die Linie beinhaltet eine Kernmaßnahme (Relation Göggingen – Universität) und wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Süd geprüft und steht unter Vorbehalt einer weiteren Prüfung.

42

Pfersee – Bergstraße – Maria Stern

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Erschließungslinie
- Tangentialverbindung Pfersee – Maria Stern
- Anbindung an Straßenbahnlinie 6 (Pfersee) und Straßenbahnlinie 1 (Maria Stern)
- Erschließung Wohngebiete Pfersee, Göggingen Nord

Ersatz durch L41 und ggf. L35

Linienführung

- **Pfersee** – Pfersee Süd – **Bergstraße – Maria Stern**

-

Vernetzung mit anderen Linien

- 35, 41

-

Bedienhäufigkeit

-

L 42	Mo-Fr
HVZ	T30

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Süd geprüft und ist nicht Bestandteil des Zielnetzes. Eine weitere Betrachtung und Prüfung ist nicht ausgeschlossen.

43

Diakonissenhaus – Königsplatz – Seniorenzentrum Servatius

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Erschließungslinie
- Erschließung Wohngebiete in der Innenstadt, Antonsviertel

Unverändert

Linienführung

- Anbindung Seniorenzentrum Servatius
- **Diakonissenhaus** – Hauptbahnhof – **Königsplatz** – Th.-Heuss-Platz/IHK – Prinz-Karl-Viertel – **Seniorenzentrum Servatius**

Unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf
- 22, 23, 32, 35, 41, 43, 44

- SPNV Augsburg Hbf
- 22, 23, 32, 35, 41, 43, 44

Bedienhäufigkeit

Unverändert

L 43	Mo-Fr
NVZ	T60

44

Hammerschmiede – Stephingerberg – Königsplatz

Funktion

Bestand

- Erschließungslinie mit verbindender Funktion
- Erschließung Wohngebiete Hammerschmiede, Innenstadt

Linienführung

- **Hammerschmiede** – Albrecht-Dürer-Str. – **Stephingerberg** – Staatstheater – **Königsplatz**

Vernetzung mit anderen Linien

- 22, 23, 32, 35, 41, 43

Bedienhäufigkeit

L 44	Mo-Fr
HVZ	T15

Zielnetz*

- Erschließungslinie mit verbindender Funktion
- Erschließung Wohngebiete Firnhaberau, Hammerschmiede, Innenstadt

- **Firnhaberau – Hammerschmiede** – Albrecht-Dürer-Str. – **Stephingerberg** – Staatstheater – **Königsplatz**

- 22, 23, 32, 35, 41, 43, 44, Grüne Linie

L 44	Mo-Fr
HVZ	T15

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Ost geprüft unter steht unter Vorbehalt einer weiteren Prüfung.

48

Berliner Allee – Lechhausen Industriegebiet – Medienzentrum

Funktion

Bestand

- Erschließungslinie
- Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Berliner Allee)
- Erschließung Wohn- & Industriegebiete Lechhausen
- **Berliner Allee – Schackstr. – Lechhausen Industriegebiet – Medienzentrum**
- 22, 23, 37

Zielnetz*

- Erschließungslinie
- Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Berliner Allee)
- Erschließung Wohn- & Industriegebiete Lechhausen
- **Berliner Allee – Schackstr. – Lechhausen Industriegebiet – Mühlmahdweg**
- 22, 23, 37, Grüne Linie

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 48	Mo-Fr
HVZ	T15

L 48	Mo-Fr
HVZ	T30

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Ost geprüft unter steht unter Vorbehalt einer weiteren Prüfung.

51 (GVG)		Oberhausen Nord – Gersthofen Stiftersiedlung – Langweid					
	Bestand	Zielnetz					
<u>Funktion</u>	• 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)	Unverändert					
<u>Linienführung</u>	• Oberhausen Nord P+R – Ghf. Mitte – Ghf. Stiftersiedlung – Stettenhofen – Langweid Waage	Unverändert					
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	• 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59	• 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie					
<u>Bedienhäufigkeit</u>		Unverändert					
	<table><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		
L 51	Mo-Fr						
HVZ	T15/30						

52 (GVG)		Oberhausen Nord – Gersthofen Kirchplatz – Gersthofen Ballonstartplatz					
	Bestand		Zielnetz				
<u>Funktion</u>	• Verbindungslinie, Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Oberhausen Nord P+R) • Verbindung von Oberhausen und Gersthofen • Erschließung Siedlungsgebiete in Gersthofen • Oberhausen Nord – Gersthofen Mitte – Ghf. Kirchplatz – Ghf. Ballonstartplatz		<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>			<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	• 51, 54, 55, 56, 57, 58, 59		• 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie				
<u>Bedienhäufigkeit</u>			<i>Unverändert</i>				
	<table><tr><td>L 52</td><td>Mo-Fr</td></tr><tr><td>HVZ</td><td>T15/30</td></tr></table>	L 52	Mo-Fr	HVZ	T15/30		
L 52	Mo-Fr						
HVZ	T15/30						

54 (GVG)		Oberhausen Nord – Ghf. West – Ghf. Stiftersiedlung – Langweid					
	Bestand	Zielnetz					
<u>Funktion</u>	• 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)	Unverändert					
<u>Linienführung</u>	• Oberhausen Nord P+R – Ghf. Mitte – Ghf. Kirchplatz ((– Ghf. Ballonstartplatz) – Ghf. Stiftersiedlung (– Langweid Waage))	Unverändert					
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	• 51, 52, 55, 56, 57, 58, 59	• 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie					
<u>Bedienhäufigkeit</u>		Unverändert					
	<table><tr><td>L 54</td><td>Mo-Fr</td></tr><tr><td>NVZ</td><td>T30</td></tr></table>	L 54	Mo-Fr	NVZ	T30		
L 54	Mo-Fr						
NVZ	T30						

55 (GVG)		Gersthofen Bf. – Gersthofen Ballonstartplatz – Gersthofen Stiftersiedlung					
	Bestand	Zielnetz					
<u>Funktion</u>	• Erschließungslinie • Anbindung an Gersthofen Bf. • Erschließung verschiedener Siedlungs- und Gewerbegebiete in Gersthofen	<i>Unverändert</i>					
<u>Linienführung</u>	• Gersthofen Bf. (– Ghf. Dieselstraße) – Ghf. Mitte (– Ghf. Bekenntniskirche) – Ghf. Ballonstartplatz – Ghf. Stiftersiedlung/Ghf. Dieselstraße	<i>Unverändert</i>					
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	• SPNV Gersthofen Bf, 51, 52, 54, 56, 57, 58, 59	• SPNV Gersthofen Bf, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie					
<u>Bedienhäufigkeit</u>		<i>Unverändert</i>					
	<table><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		
L 55	Mo-Fr						
HVZ	ca. T15/30/45/60/90						

56 (GVG)		Gersthofen/Oberhausen Nord – Rettenbergen					
	Bestand	Zielnetz					
<u>Funktion</u>	• 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	Unverändert					
<u>Linienführung</u>	• (Oberhausen Nord P+R –) Ghf. Mitte – (Ghf. Dieselstraße –) Ghf. Bahnhof – Hirblingen Mitte – Batzenhofen Friedhof/Rettenbergen West	Unverändert					
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	• SPNV Gersthofen Bf, 27, 51, 52, 54, 55, 57, 58, 59	• SPNV Gersthofen Bf, 27, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie					
<u>Bedienhäufigkeit</u>		Unverändert					
	<table><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		
L 56	Mo-Fr						
HVZ	T60/90/120						

57 (GVG)		Oberhausen Nord – Ikea – Ghf. Industriegebiet – Oberhausen Nord					
	Bestand	Zielnetz					
<u>Funktion</u>	• Erschließungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 4 (Oberhausen Nord P+R) und Gersthofen Bf. • Erschließung von Siedlungs- und Gewerbegebieten in Gersthofen	Unverändert					
<u>Linienführung</u>	• Oberhausen Nord P+R – Ghf. Ikea – Ghf. Schmid Logistik – Ghf. Bahnhof – Ghf. Dieselstraße – Ghf. Impuls AG – Ghf. Stadtbauhof (– Ghf. Mitte – Oberhausen Nord P+R)	Unverändert					
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	• SPNV Gersthofen Bf, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59	• SPNV Gersthofen Bf, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie					
<u>Bedienhäufigkeit</u>		Unverändert					
	<table><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		
L 57	Mo-Fr						
HVZ	T10/15/20/30						

58 (GVG)	Oberhausen Nord – IKEA					
	Bestand	Zielnetz				
<u>Funktion</u>	• 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>	• Oberhausen Nord – Gersthofen IKEA (– Gersthofen Bahnhof)	<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	• SPNV Gersthofen Bf, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59	• 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie				
<u>Bedienhäufigkeit</u>		<i>Unverändert</i>				
	<table><tr><td>L 58</td><td>Mo-Fr</td></tr><tr><td></td><td>T20</td></tr></table>	L 58	Mo-Fr		T20	
L 58	Mo-Fr					
	T20					

59 (GVG)		Oberhausen Nord – GVZ					
	Bestand		Zielnetz				
<u>Funktion</u>	• Erschließungslinie • Anschluss an Straßenbahnlinie 4 (Oberhausen Nord P+R) • Erschließung Gewerbe- und Industriegebiet Augsburg-Gersthofen-Neusäß		<i>Unverändert</i>				
<u>Linienführung</u>	• Oberhausen Nord P+R/Ghf. IKEA (– Ghf. Bahnhof) – GVZ Frankfurter Straße Nord		<i>Unverändert</i>				
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	• 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59		• 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, Grüne Linie				
<u>Bedienhäufigkeit</u>			<i>Unverändert</i>				
	<table><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		
L 59	Mo-Fr						
HVZ	T10/20/60						

Grüne Linie Textilmuseum – Hammerschmiede – Gersthofen

	Bestand	Zielnetz								
<u>Funktion</u>	-	• Tangentialverbindung, Verbindungslinie • Anbindung an Straßenbahnlinie 1 (Lechhausen, Berliner Allee) und Straßenbahnlinie 6 (Textilmuseum) • Anbindung an Gersthofen Bahnhof • Erschließung Wohngebiete Textilviertel, Lechhausen, Hammerschmiede, Gersthofen Zentrum • Textilmuseum – Osram – Berliner Allee – Hammerschmiede – <i>Sieben Häusle</i> – Gersthofen Mitte – Gersthofen Bahnhof • SPNV Gersthofen Bf • 22, 23, 33, 44, 48, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59								
<u>Linienführung</u>	-									
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	-									
<u>Bedienhäufigkeit</u>	-	Abschnitt Gersthofen – Hammerschmiede: <table><tr><td>Grüne Linie</td><td>Mo-Fr</td></tr><tr><td>HVZ</td><td>T30</td></tr></table> Abschnitt Hammerschmiede – Textilmuseum: <table><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									

Diese Kernmaßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Ost geprüft unter steht unter Vorbehalt einer weiteren Prüfung.

Blaue Linie Messe – Innovationspark – Inninger Straße P+R

Bestand

<u>Funktion</u>	-
<u>Linienführung</u>	-
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	-
<u>Bedienhäufigkeit</u>	-

Zielnetz

- Erschließungslinie
- Anbindung an Straßenbahnlinie 3 (Bukowina-Institut/PCI & Inninger Straße P+R)
- Erschließung Innovationspark, Gewerbegebiet Haunstetten
- **Messezentrum** – Messe Süd – **For-schungsallee** – Bischofsackerweg – *Unterer Talweg* – **Inninger Straße P+R**
- 24, 25, 41

Blaue Linie	Mo-Fr
HVZ	T30

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Süd geprüft und ist nicht Bestandteil des Zielnetzes. Eine weitere Betrachtung und Prüfung ist nicht ausgeschlossen.

Gelbe Linie Neusäß – Augsburg Bärenkeller/DRvS

Bestand

Funktion -

Linienführung -

Vernetzung mit anderen Linien -

Bedienhäufigkeit -

Zielnetz

- Verbindungslinie
- Anbindung an Neusäß Bf. und an Straßenbahnlinie 4 (Bärenwirt/DRvS)
- Erschließung Neusäß, Bärenkeller
- **Neusäß Bahnhof** – Am Eulenhurst – Auerstr. – Josefinum – **Augsburg Bärenkeller/DRvS**
- SPNV Neusäß Bf
- 21, 27, 35

Gelbe Linie	Mo-Fr
HVZ	T60

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster West geprüft und ist nicht Bestandteil des Zielnetzes. Eine weitere Betrachtung und Prüfung ist nicht ausgeschlossen.

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.

Die Angabe der Linientaktung im Zielnetz bezieht sich lediglich auf die Taktung in der Hauptverkehrszeit (HVZ, 5-9 Uhr und 15-19 Uhr) gem. Kapitel 7.3.2.3.

100

Königsbrunn – Mering

Bestand

Funktion

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie

Linienführung

- **Königsbrunn – Mering**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV ab Mering nach München
- Königsbrunn Zentrum: 782, 810, 820, 830, 840

Bedienhäufigkeit

L 100		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Mering	S	24 (0)	-	-
	F	24 (0)		
Ri. Königsbrunn	S	22 (0)	-	-
	F	22 (0)		

Strecke

16,3 km

Zielnetz

- **Sehr starke Achse**
Streckenabschnitt: Königsbrunn – Mering – Sankt Afra
- Bildet die sehr starke Achse (Bobingen – Königsbrunn – Sankt Afra) zusammen mit Linie 782
- Gleichbleibend (neuer Halt Mering, Sankt Afra ersetzt Mering Bahnhof)
- Zusätzlich: als sehr starke Achse SPNV-Anbindung ab Bobingen Bahnhof

L 100	Mo-Fr
HVZ	T30

sehr starke Achse Bobingen – Königsbrunn – Sankt Afra: 13,3 km

102 Mering - Kissing - Hochzoll

- Funktion

- Anschluss Straßenbahn, SPNV und Regionalbus
 - Verbindungs-/Durchmesserlinie
 - Integrierter Schulverkehr
- Linienführung

- **Mering** – St. Afra – Altkissing – Neukissing/**Kissing Bf** – **Augsburg Hochzoll**
- Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Kissing Bahnhof, Mering Bahnhof, 104, 106, 108

Bedienhäufigkeit

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)		

Strecke 16,6 km

- Zielnetz**
- **nachfrageorientierte Linie**
 - Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung

- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 102	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

- Teil der Umsetzungsplanung

103 Mering - Kissing - Friedberg

Bestand

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr
- **Mering** – St. Afra – Altkissing – Neukissing/Kissing Bf – **Friedberg**
- SPNV Halt Kissing, Mering, 202, 213

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 103		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Friedberg	S	9 (1)	-	-
	F	9 (1)		
Ri. Mering	S	4 (8)	-	-
	F	4 (8)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 103	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke 19,6 km

- Teil der Umsetzungsplanung

104 Mering - Ried - Mittelstetten

Bestand

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr
- **Mittelstetten** – Glon – Baindlkirch – Tegernbach – Sirchenried – Ried – Hörmannsberg – **Mering**
- SPNV Halt Mering, 102, 103

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

18,2 km

- Teil der Umsetzungsplanung

106 Steindorf - Hofheggenberg - Merching - Mering

- Funktion

- Anschluss SPNV und Regionalbus
 - Verbindungs-/Durchmesserlinie
 - Schulverkehr
- Linienführung

- **Steindorf** – Hofheggenberg – Hausen – Steinach – Merching – **Mering**
- Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Halt Mering, 102, 103
- Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
 - Teil der Umsetzungsplanung
 - Teil der Umsetzungsplanung

Bedienhäufigkeit

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	be- darfs- gerecht

- Strecke

16,4 km
- Teil der Umsetzungsplanung

108 Schmiechen - Unterbergen - Mering

Bestand

Funktion

- Anschluss SPNV
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Pendlerverkehr

Linienführung

- **Schmiechen** – Unterbergen – **Mering**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Halt Mering

Bedienhäufigkeit

L 108		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Mering	S	1 (0)	-	-
	F	1 (0)		
Ri. Schmiechen	S	1 (0)	-	-
	F	1 (0)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**

- Teil der Umsetzungsplanung

- Teil der Umsetzungsplanung

L 108	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

8,6 km

- Teil der Umsetzungsplanung

200

Friedberg West P+R - Friedberg Bf - Friedberg Ost

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Stadtverkehr Friedberg
- Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- **Friedberg West P+R** – Friedberg Bahnhof – Friedberg Grundschule Süd – **Friedberg Ost**

- **Stadtverkehr Friedberg**

Linienführung

- unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- Straßenbahn Friedberg West P+R
- SPNV Friedberg Bahnhof
- 261, 262

- Starke Achse Friedberg-Ried
- Starke Achse Friedberg-Freienried-Adelzhausen
- 261, 262

Bedienhäufigkeit

- 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)		

Strecke

7,3 km

7,3 km

201

Friedberg West P+R - Friedberg Bf - Friedberg Stadthalle - Friedberg West P+R

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Stadtverkehr Friedberg
- Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus

- **Stadtverkehr Friedberg**

Linienführung

- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- **Friedberg West P+R** – Friedberg Bf – Friedberg Pater-Franz-Reinisch-Str. – Friedberg Stadthalle – Friedberg Bf – **Friedberg West P+R**

- unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- Straßenbahn Friedberg West P+R
- SPNV Friedberg Bahnhof
- 202, 205, 261, 262

- Starke Achse Friedberg-Ried
- Starke Achse Friedberg-Freienried-Adelshausen
- 261, 262

Bedienhäufigkeit

L 201		Mo-Fr	Sa	So
-	S	29 (0)	16	14
	F	29 (0)	(0)	(0)

- unverändert

Strecke

7,5 km

7,5 km

202

Friedberg West P+R - Friedberg Ost - Stätzling - Derching

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Stadtverkehr Friedberg
- Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Direktanbindung

- **Stadtverkehr Friedberg**

Linienführung

- **Friedberg West P+R** – Friedberg Am Holzgarten – Friedberg Bf – Friedberg Ost – Wulfertshausen – Stätzling – **Derching**

- unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- Straßenbahn Friedberg West P+R,
- SPNV Friedberg Bahnhof
- 201, 261, 262

- Starke Achse Friedberg-Ried
- Starke Achse Friedberg-Freienried-Adelzhau-
sen
- 200, 201, 261, 262

Bedienhäufig- keit

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)		

- unverändert

Strecke

20,3 km

20,3 km

203

Friedberg - Dasing - Adelzhausen - Hohenzell - Schloßberg

Bestand

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr
- **Friedberg** – Dasing – Wessiszell – Tattenhausen – Zieglbach – Burgadelzhausen – Adelzhausen – **Irschenhofen** – Hohenzell – Kiemertshofen – **Schloßberg**
- SPNV Friedberg Bf und Dasing Bf
- 204, 205, 206, 209, 250, X732 (MVV)

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

36,1 km

- Teil der Umsetzungsplanung

204

Friedberg - Dasing - Heretshausen - Sielenbach - Klingen

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr

- **nachfrageorientierte Linie**

Linienführung

- **Friedberg** – Dasing – Laimering – Rieden – Heretshausen – Tödtenried – Sielenbach – **Klingen**

- unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Friedberg Bf und Dasing
- 203, 205, 206, 244, 250, 704 (MVV), X732 (MVV)

- unverändert

Bedienhäufigkeit

L 204		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Klingen	S	1 (10)	-	-
	F	1 (5)		
Ri. Friedberg	S	1 (6)	-	-
	F	1 (4)		

- unverändert

Strecke

25,9 km

25,9 km

205 Friedberg - Dasing - Obergriesbach - Aichach

Bestand

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr
- **Friedberg** – Wiffertshausen – Paar – Hartshausen – **Dasing** – Taiting – Obergriesbach – Sulzbach – Unterschneitbach – **Aichach**
- SPNV Friedberg Bf, Dasing Bf, Aichach Bf
- 201, 203, 204, 206, 221, 222, 226, 227, 228, 230, 240, 241, 242, 243, 244, 250, 704 (MVV), X732 (MVV)

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

24,4 km

- Teil der Umsetzungsplanung

206

Friedberg - Dasing - Gallenbach - Aichach

Bestand

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr
- **Friedberg** – Wiffertshausen – Paar – Hartshausen – **Dasing** – Gallenbach – Ecknach – **Aichach**
- SPNV Friedberg Bf, Dasing Bf, Aichach Bf
- 203, 204, 205, 221, 222, 226, 227, 228, 230, 240, 241, 242, 243, 244, 250, 704 (MVV), X732 (MVV)

L 206		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Aichach	S	0 (5)	-	-
	F	0 (5)		
Ri. Friedberg	S	2 (3)	-	-
	F	1 (4)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 206	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

Strecke

24,7 km

- Teil der Umsetzungsplanung

207

Friedberg - Eurasburg - Unterumbach

Bestand

Funktion

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr/Pendlerverkehr

Linienführung

- **Friedberg** – Hügelshart – Rinnenthal – Rehrosbach – **Eurasburg** – Hergertswiesen – Freienried – **Unterumbach**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Friedberg Bf
- 208

Bedienhäufigkeit

L 207		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Unterumbach	S	7 (2)	-	-
	F	6 (2)		
Ri. Friedberg	S	10 (5)	-	-
	F	9 (3)		

Strecke

19,3 km

Zielnetz

- **Starke Achse**
Streckenabschnitt: Friedberg - Freienried
- **nachfrageorientierte Linie**
Streckenabschnitt: Freienried - Unterumbach
- Teil der starken Achse (Friedberg-Freienried-Adelzhausen)
- Achse Friedberg-Ried

L 207	Mo-Fr
HVZ	Starke Achse: T60
	nachfrageorientierte Linie: bedarfsgerecht

starke Achse Friedberg-Freienried-Adelzhausen:
16,1 km

nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungsplanung

208

Friedberg - Ried - Asbach

Bestand

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Direktanbindung

Funktion

Linienführung

- **Friedberg** – Rederzhausen – Ottmaring – Rohrbach – **Bachern** – **Ried** – Zillenberg – Sirchenried – Baindlkirch – Eismannsberg – Holzburg – **Asbach**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Friedberg Bf
- 207

Bedienhäufigkeit

L 208		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Asbach	S	0 (25)	-	-
	F	0 (23)		
Ri. Friedberg	S	3 (21)	-	-
	F	2 (19)		

Strecke

32,6 km

Zielnetz

- **Starke Achse**
Streckenabschnitt: Friedberg - Ried
- **nachfrageorientierte Linie**
Streckenabschnitt: Ried - Asbach
- Bildet die starke Achse (Friedberg-Ried)
- Friedberg-Freienried-Adelzhausen

L 208	Mo-Fr
HVZ	Starke Achse: T60 nachfrageorientierte Linie: bedarfs-gerecht

starke Achse (Friedberg-Ried): 10,5 km

nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungs-planung

209 Friedberg - Dasing - Aichach

Bestand

- Funktion
- Anschluss SPNV und Regionalbus
 - Verbindungs-/Durchmesserlinie
 - Schulverkehr
- Linienführung
- **Friedberg** – Dasing – **Aichach**

- Vernetzung mit anderen Linien
- SPNV Friedberg Bf
 - 103, 213, 230

Bedienhäufigkeit

L 209		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Aichach	S	1 (2)	-	-
	F	-	-	-
Ri. Friedberg	S	1 (2)	-	-
	F	-	-	-

Strecke 20,6 km

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 209	Mo-Fr
HVZ	be- darfs- gerecht

- Teil der Umsetzungsplanung

210 Augsburg - Stätzling - Friedberg

Bestand

- Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Direktanbindung

Funktion

Linienführung

- **Augsburg** – St. Anton – Stätzling – Wulfertshausen – **Friedberg**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf, Friedberg Bf
- Straßenbahn Augsburg, Schleiermacherstraße
- 211

Bedienhäufigkeit

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)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung; Beibehaltung der Taktung im Bestand zur Aufrechterhaltung der Funktion im Stadtgebiet
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung
- 211

L 210	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

14,3 km

- Teil der Umsetzungsplanung

211 Augsburg - Stätzling - Derching

Funktion

- Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus

Linienführung

- **Augsburg** – St. Anton – Stätzling – Wulfertshausen – Haberskirch – **Derching**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf
- Straßenbahn Augsburg, Schleiermacherstraße
- 210

Bedienhäufigkeit

L 211		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Derching	S	20 (0)	20	16
	F	19 (0)	(0)	(0)
Ri. Augsburg	S	18 (1)	19	15
	F	18 (0)	(0)	(0)

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung; Beibehaltung der Taktung im Bestand zur Aufrechterhaltung der Funktion im Stadtgebiet
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung
- 210

L 211	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

20,1 km

- Teil der Umsetzungsplanung

212

Augsburg - Derching

Bestand

Funktion

- Anschluss SPNV
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Direktanbindung Gewerbegebiet Derching
- **Augsburg – Derching**

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf

Bedienhäufigkeit

L 212		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Derching	S	2 (0)	-	-
	F	2 (0)		
Ri. Augsburg	S	2 (0)	-	-
	F	2 (0)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 212	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

13,3 km

- Teil der Umsetzungsplanung

213

Friedberg - Derching - Mühlhausen - Aulzhausen

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Anschluss Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr

- **nachfrageorientierte Linie**

Linienführung

- **Friedberg** – Wulfertshausen – Stätzling – Haberskirch – **Derching** – Bergen – Mühlhausen – Anwalting – Gebenhofen – Affing – **Aulzhausen**

- Teil der Umsetzungsplanung

Vernetzung mit anderen Linien

- 103, 209, 221, 225, 301, 302, 303

- Teil der Umsetzungsplanung

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

22,9 km

- Teil der Umsetzungsplanung

221 Affing - Oberschneitbach - Aichach

Bestand

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr
- **Affing** – Haunswies – Griesbeckerzell – Hiesling – Oberschneitbach – Unterschneitbach – **Aichach**
- SPNV Aichach Bf
- 205, 206, 213, 222, 225, 226, 227, 228, 230, 240, 241, 242, 243, 244, 250, 301, 302, 303, 704 (MVV)

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

18,2 km

- Teil der Umsetzungsplanung

222 Edenried - Obergriesbach - Aichach

- Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien
- Bestand**

 - Anschluss SPNV
 - Verbindungs-/Durchmesserlinie
 - **Edenried** – Zahling – Obergriesbach – Sulzbach – Tränkmühle – **Aichach**
 - SPNV Aichach Bf, Obergriesbach Bf
 - 205, 206, 221, 226, 227, 228, 230, 240, 241, 242, 243, 244, 250, 704 (MVV)

Bedienhäufigkeit

L 222		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Aichach	S	5 (1)	-	-
	F	3 (1)		
Ri. Edenried	S	2 (0)	-	-
	F	1 (0)		

Strecke 18,2 km

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**

- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 222	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

- Teil der Umsetzungsplanung

225

Augsburg - Mühldhausen - Affing - Inchenhofen - Mainbach

Funktion

Bestand

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr

Linienführung

- **Augsburg** – Mühldhausen – Aulzhausen – Affing – Haunswies – Igenhausen – Schönbach – Hollenbach – Motzenhofen – **Inchenhofen** – Sainbach – **Mainbach**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf
- 213, 221, 225, 230, 301, 302, 303, 305

Bedienhäufigkeit

L 225		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Mainbach	S	2 (7)	-	-
	F	2 (4)		
Ri. Augsburg	S	3 (10)	-	-
	F	3 (1)		

Zielnetz

- **Starke Achse**
Streckenabschnitt: Augsburg-Affing
- **nachfrageorientierte Linie**
Streckenabschnitt: Affing - Mainbach
- Bildet zusammen mit den Linien 301, 302 und 303 die starke Achse Augsburg - Mühldhausen -Affing/Aindling
- Achse Augsburg-Aindling
- Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach
- Achse Augsburg-Schwabmünchen
- Achse Augsburg-Meitingen

L 225	Mo-Fr
HVZ	Starke Achse: T60
	nachfrageorientierte Linie: bedarfsgerecht

Strecke

37,0 km

starke Achse Augsburg - Mühldhausen - Affing:
17,7 km

nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungsplanung

226 Affing - Hollenbach - Aichach

Bestand

Funktion

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr

Linienführung

- **Affing** – Haunswies – Igenhausen – Schönbach – Hollenbach – Motzenhofen – Oberbernbach – **Aichach**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Aichach Bf
- 205, 206, 221, 222, 227, 228, 230, 240, 241, 242, 244, 250, 303, 704 (MVV)

Bedienhäufigkeit

L 226		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Aichach	S	3 (2)	-	-
	F	2 (0)		
Ri. Affing	S	5 (2)	-	-
	F	2 (0)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**

- Teil der Umsetzungsplanung

- Teil der Umsetzungsplanung

L 226	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

23,4 km

- Teil der Umsetzungsplanung

227 Rehling - Aindling - Motzenhofen - Aichach

Bestand

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr
- **Rehling** – Oberach – Unterach – Sand – Todtenweis – Aindling – Appertshausen – Petersdorf – Alsmoos – Mainbach – Motzenhofen – Oberbernbach – **Aichach**
- SPNV Aichach Bf
- 205, 206, 221, 222, 226, 228, 230, 240, 241, 242, 243, 244, 250, 704 (MVV)

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

30,6 km

- Teil der Umsetzungsplanung

228

Gaulzhofen - Edenhausen - Stuben - Petersdorf - Aichach

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr

- **nachfrageorientierte Linie**

Linienführung

- **Gaulzhofen** – Stotzard – Hausen / **Edenhausen** – Pichl – Eisingersdorf / **Stuben** – Ebenried – Osterzhausen – Axtbrunn – Willprechtzell – Schönleiten – Hohenried / – **Petersdorf** – Alsmoos – Mainbach – Motzenhofen – Oberbernbach – **Aichach**

- Teil der Umsetzungsplanung

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Aichach Bf
- 205, 206, 221, 222, 226, 227, 230, 240, 241, 242, 243, 244, 250, 302, 704 (MVV)

- Teil der Umsetzungsplanung

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

28,0 km

- Teil der Umsetzungsplanung

229

Gundelsdorf - Oberbachern - Inchenhofen

Bestand

- Anschluss Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr
- **Gundelsdorf** – Ingstetten – **Oberbachern** – Unterbachern – Ainertshofen – Ried – Sainbach – **Inchenhofen**
- 230

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 229		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Inchenhofen	S	1 (0)	-	-
	F	-		
Ri. Gundelsdorf	S	2 (0)	-	-
	F	-		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 229	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

15,1 km

- Teil der Umsetzungsplanung

230

Pöttmes - Aichach

Bestand

Funktion

- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Direktanbindung

Linienführung

- **Pöttmes** – Schnellmannskreuth – Unterbachern – Inchenhofen – Oberbernbach – **Aichach**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Aichach Bf
- 205, 206, 209, 221, 222, 225, 226, 227, 228, 229, 240, 241, 242, 243, 244, 250, 301, 323, 410, 704 (MVV)

Bedienhäufigkeit

L 230		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Aichach	S	12 (2)	-	-
	F	10 (0)		
Ri. Pöttmes	S	11 (2)	-	-
	F	8 (0)		

Zielnetz

• **Sehr starke Achse**

Streckenabschnitt: Aichach - Pöttmes

- Bildet die sehr starke Achse Aichach - Pöttmes

- Achse Aichach-Altomünster
- Achse Aichach-Schiltberg

L 230	Mo-Fr
HVZ	T30

Strecke

23,2 km

18,2 km

240

Unterbernbach - Aichach

Bestand

- Anschluss SPNV
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr
- **Unterbernbach** – Radersdorf – Paar – Großhausen – Walchshofen – Oberbernbach – **Aichach**
- SPNV Aichach Bf
- 205, 206, 221, 222, 226, 227, 228, 230, 241, 242, 243, 244, 250, 704 (MVV)

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

15,5 km

- Teil der Umsetzungsplanung

241 Unternbernbach - Kühbach - Aichach

Bestand

- Anschluss SPNV
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr/Pendlerverkehr

Funktion

Linienführung

- **Unternbernbach** – Radersdorf – Paar – Haslangkreit – Stockensau – Winden – **Kühbach** – Unterwittelsbach – **Aichach**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Aichach Bf
- 205, 206, 221, 222, 226, 227, 228, 230, 240, 242, 243, 244, 250, 704 (MVV)

Bedienhäufigkeit

L 241		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Aichach	S	2 (2)	-	-
	F	1 (2)		
Ri. Unternbernbach	S	4 (4)	-	-
	F	4 (3)		

Zielnetz

- **starke Achse**
Streckenabschnitt: Aichach - Kühbach
- **nachfrageorientierte Linie**
Streckenabschnitt: Kühbach - Unternbernbach
- Bildet zusammen mit Linie 242 die starke Achse Aichach - Schiltberg
- Aichach-Altomünster
- Aichach-Pöttmes

L 241	Mo-Fr
HVZ	Starke Achse: T60
	nachfrageorientierte Linie: bedarfsgerecht

Strecke

29,2 km

starke Achse Aichach – Schiltberg: 12,8 km
nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungsplanung

242 Metzenried - Schiltberg - Kühbach - Aichach

Bestand

- Anschluss SPNV
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr/Pendlerverkehr
- **Metzenried** – Wundersdorf – Ruppertszell – **Schiltberg** – Rapperzell – **Kühbach** – Unterwittelsbach – **Aichach**
(Einzelne Fahrten über Unterschönbach – Oberschönbach)
- SPNV Aichach Bf
- 205, 206, 221, 222, 226, 227, 228, 230, 240, 241, 243, 244, 250, 704 (MVV)

Zielnetz

- **starke Achse**
Streckenabschnitt: Aichach - Schiltberg
- **nachfrageorientierte Linie**
Streckenabschnitt: Schiltberg - Metzenried
- Bildet zusammen mit Linie 241 die starke Achse Aichach - Schiltberg

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

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
HVZ	Starke Achse: T60
	nachfrageorientierte Linie: bedarfsgerecht

Strecke

35,3 km

starke Achse Aichach – Schiltberg: 12,8 km
nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungsplanung

243 Schiltberg - Oberwittelsbach - Aichach

Bestand

Funktion

- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr

Linienführung

- **Schiltberg** – Höfarten – Allenberg – Oberwittelsbach – Untergriesbach – **Aichach**

Vernetzung mit anderen Linien

- 205, 206, 221, 222, 226, 227, 228, 230, 241, 242, 244, 250, 704 (MVV)

Bedienhäufigkeit

L 243		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Aichach	S	1 (1)	-	-
	F	-		
Ri. Schiltberg	S	1 (1)	-	-
	F	-		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**

- Teil der Umsetzungsplanung

- Teil der Umsetzungsplanung

L 243	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

11,9 km

- Teil der Umsetzungsplanung

244 **Xyger - Untergriesbach - Aichach**

Bestand

- Anschluss SPNV
- Verbindungs-/Durchmesserlinie
- Schulverkehr

Funktion

Linienführung

- **Xyger** – Obermauerbach – Untermauerbach – Untergriesbach – **Aichach**
(Einzelne Fahrten über Klingen)

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Aichach Bf
- 204, 205, 206, 221, 222, 226, 227, 228, 230, 240, 241, 242, 243, 250, 704 (MVV)

Bedienhäufigkeit

L 244		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Aichach	S	0 (3)	-	-
	F	0 (1)		
Ri. Xyger	S	0 (1)	-	-
	F	0 (1)		

Zielnetz

- **Starke Achse**
Streckenabschnitt: Aichach - Klingen
- **nachfrageorientierte Linie**
Streckenabschnitt: Klingen - Xyger
- Bildet zusammen mit Linie 250 die starke Achse Aichach - Altomünster
- Aichach-Pöttmes
- Aichach-Schiltach
- 704 (MVV)

L 244	Mo-Fr
HVZ	Starke Achse: T60
	nachfrageorientierte Linie: bedarfsgerecht

Strecke 13,1 km

starke Achse Aichach – Altomünster: 17,3 km
nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungsplanung

250 Adelzhausen - Sielenbach - Klingen - Aichach

Funktion	Bestand • Anschluss SPNV und Regionalbus • Verbindungs-/Durchmesserlinie • Schulverkehr/Pendlerverkehr	Zielnetz • Starke Achse Streckenabschnitt: Aichach - Sielenbach • nachfrageorientierte Linie Streckenabschnitt: Sielenbach - Adelzhausen																								
Linienführung	• Adelzhausen – Hohenzell – Kiemertshofen – Tödtenried – Sielenbach – Klingen – Aichach	• Bildet zusammen mit Linie 244 die starke Achse Aichach - Altomünster																								
Vernetzung mit anderen Linien	• SPNV Aichach Bf • 203, 204, 205, 206, 221, 222, 226, 227, 228, 230, 240, 241, 242, 244, 704 (MVV), X732 (MVV)	• Achse Aichach-Pöttmes • Achse Aichach-Schiltach • 704 (MVV)																								
Bedienhäufigkeit	<table><tr><td>L 250</td><td></td><td>Mo-Fr</td><td>Sa</td><td>So</td></tr><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></table>	L 250		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Aichach	S	2 (8)	-	-	F	1 (7)	Ri. Adelzhausen	S	0 (8)	-	-	F	0 (7)	<table><tr><td>L 250</td><td>Mo-Fr</td></tr><tr><td rowspan="2">HVZ</td><td>Starke Achse: T60</td></tr><tr><td>nachfrageorientierte Linie: bedarfs-gerecht</td></tr></table>	L 250	Mo-Fr	HVZ	Starke Achse: T60	nachfrageorientierte Linie: bedarfs-gerecht
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																									
HVZ	Starke Achse: T60																									
	nachfrageorientierte Linie: bedarfs-gerecht																									
Strecke	27,2 km	starke Achse Aichach – Altomünster: 17,3 km nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungs-planung																								

261 Friedberg West P+R - Augsburg Schleiermacherstraße

	Bestand	Zielnetz																			
<u>Funktion</u>	- Stadtverkehr Friedberg - Anschluss Straßenbahn und Regionalbus - Verbindungs-/Durchmesserlinie	Stadtverkehr Friedberg																			
<u>Linienführung</u>	Friedberg West P+R - Augsburg Schleiermacherstraße	unverändert																			
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	- SPNV Friedberg West P+R und Augsburg, Schleiermacherstraße 200, 211	unverändert																			
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table><tr><th>L 261</th><th></th><th>Mo-Fr</th><th>Sa</th><th>So</th></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><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></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)	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

Funktion

- Stadtverkehr Friedberg
- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Verbindungs-/Durchmesserlinie

- **Stadtverkehr Friedberg**

Linienführung

- **Friedberg West P+R** - Friedberg West Thomas-Mann-Str. - **Friedberg West P+R**

- unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Friedberg West P+R
- 200, 201

- unverändert

Bedienhäufigkeit

L 262		Mo-Fr	Sa	So
-	S	12 (0)	-	-
	F	12 (0)		

- unverändert

Strecke

4,5 km

4,5 km

301 Augsburg - Mühldhausen - Affing - Pöttmes

- Funktion

 - Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
 - Anschluss SPNV und Regionalbus
- Linienführung

 - **Augsburg** – Mühldhausen – Aulzhausen – **Affing** – Petersdorf – Alsmoos – Gebersdorf – Gundelsdorf – **Pöttmes**
- Vernetzung mit anderen Linien

 - SPNV Augsburg Hbf
 - 225, 230, 302, 303, 323

Bedienhäufigkeit

L 301		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Pöttmes	S	11 (11)	-	-
	F	10 (12)		
Ri. Augsburg	S	12 (8)	-	-
	F	12 (7)		

Strecke 37,0 km

- Zielnetz

 - **Starke Achse**
Streckenabschnitt: Augsburg - Affing
 - **nachfrageorientierte Linie**
Streckenabschnitt: Affing - Pöttmes
 - Bildet zusammen mit den Linien 225, 302 und 303 die starke Achse Augsburg - Mühldhausen -Affing
 - Achse Augsburg-Mühldhausen-Aindling
 - Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach
 - Achse Augsburg-Schwabmünchen
 - Achse Augsburg-Meitingen

L 301	Mo-Fr
HVZ	Starke Achse: T60
	nachfrageorientierte Linie: bedarfs-gerecht

starke Achse Augsburg - Mühldhausen - Affing:
17,7 km
nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungs-planung

Die Kernmaßnahmen im Stadtgebiet Augsburg wurden im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Ost geprüft und stehen unter Vorbehalt einer weiteren Prüfung.

302 Augsburg - Mühldhausen - Affing - Ebenried

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss Regionalbus

Funktion

Linienführung

- **Augsburg** – Mühldhausen – Aulzhausen – **Affing** – Petersdorf – Hohenried – Willprechtzell – Axtbrunn – Osterzhausen – **Ebenried** (– Stuben)
- 225, 301

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 302		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Ebenried	S	4 (7)	-	-
	F	4 (7)		
Ri. Augsburg	S	5 (4)	-	-
	F	5 (3)		

Zielnetz

- **Starke Achse**
Streckenabschnitt: Augsburg - Affing
- **nachfrageorientierte Linie**
Streckenabschnitt: Affing - Ebenried
- Bildet zusammen mit den Linien 225, 301 und 303 die starke Achse Augsburg - Mühldhausen - Affing
- Achse Augsburg-Mühldhausen-Aindling
- Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach
- Achse Augsburg-Schwabmünchen
- Achse Augsburg-Meitingen

L 302	Mo-Fr
HVZ	Starke Achse: T60
	nachfrageorientierte Linie: bedarfsgerecht

Strecke

33,4 km

starke Achse Augsburg - Mühldhausen - Affing:
17,7 km

nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungsplanung

Die Kernmaßnahmen im Stadtgebiet Augsburg wurden im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Ost geprüft und stehen unter Vorbehalt einer weiteren Prüfung.

303

Augsburg - Mühldorf - Affing - Gebenhofen

Funktion

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss Regionalbus

Linienführung

- **Augsburg – Mühldorf – Aulhausen – Affing – Gebenhofen**

Vernetzung mit anderen Linien

- 225, 301

Bedienhäufigkeit

L 303		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Gebenhofen	S	9 (3)	-	-
	F	9 (3)		
Ri. Augsburg	S	9 (3)	-	-
	F	9 (3)		

Zielnetz

- **Starke Achse**
Streckenabschnitt: Augsburg - Affing
- **nachfrageorientierte Linie**
Streckenabschnitt: Affing - Gebenhofen
- Bildet zusammen mit den Linien 225, 301 und 302 die starke Achse Augsburg - Mühldorf - Affing
- Achse Augsburg-Mühldorf-Aindling
- Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach
- Achse Augsburg-Schwabmünchen
- Achse Augsburg-Meitingen

L 303	Mo-Fr
HVZ	Starke Achse: T60
	nachfrageorientierte Linie: bedarfsgerecht

Strecke

16,6 km

starke Achse Augsburg - Mühldorf - Affing:
17,7 km

nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungsplanung

Die Kernmaßnahmen im Stadtgebiet Augsburg wurden im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster Ost geprüft und stehen unter Vorbehalt einer weiteren Prüfung.

305 Augsburg - Mühldhausen - Aindling

Bestand

Funktion

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus

Linienführung

- **Augsburg** – Mühldhausen – Anwalting – Oberach – Rehling – Sand – Todtenweis – **Aindling**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf
- 306, 315, 316

Bedienhäufigkeit

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)		

Strecke

30,9 km

Zielnetz

• **Starke Achse**

Streckenabschnitt: Augsburg - Aindling

- Bildet zusammen mit Linie 314 die starke Achse Augsburg-Mühldhausen-Aindling
- Orte der Linie abseits der starken Achse: Nachfrageorientierte Linie und Teil der Umsetzungsplanung
- Achse Augsburg-Mühldhausen-Affing
- Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach
- Achse Augsburg-Schwabmünchen
- Achse Augsburg-Meitingen

L 305	Mo-Fr
HVZ	T60

starke Achse Augsburg-Mühldhausen-Aindling:
24,1 km

306

Augsburg (Oberhausen Nord P+R) - Gersthofen - Langweid - Aindling

Funktion

Bestand

- Schulverkehr
- Anschluss Straßenbahn und Regionalbus

Linienführung

- **Oberhausen Nord P+R – Gersthofen –**
Langweid – St. Stephan – Oberach – Rehling
– Sand – Todtenweis – **Aindling**

Vernetzung mit
anderen Linien

- Straßenbahn Augsburg Oberhausen Nord
P+R
- 305, 314, 315, 316

Bedienhäufig-
keit

L 306		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Aindling	S	1 (3)	-	-
	F	3 (0)		
Ri. Oberhausen	S	5 (1)	-	-
	F	4 (0)		

Zielnetz

- **Sehr starke Achse**
Streckenabschnitt: Augsburg - Langweid
- **nachfrageorientierte Linie**
- Streckenabschnitt: Langweid- Aindling
- Bildet zusammen mit den Linien 410 und 420
die sehr starke Achse Augsburg - Meitingen
- Achse Wertingen-Meitingen
- Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing
- Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing
- Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach
- Achse Augsburg-Schwabmünchen

L 306	Mo-Fr
HVZ	Sehr starke Achse: T30
	nachfrageorientierte Linie: bedarfs- gerecht

Strecke

26,4 km

starke Achse Augsburg-Mühlhausen-Aindling:
24,1 km

nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungs-
planung

314 Aindling - Rehling - St. Stephan / Mühlhausen

- Funktion

 - Schulverkehr
 - Anschluss Regionalbus
- Linienführung

 - Aindling** – Todtenweis – Sand – Oberach – **Rehling** – Au – **St. Stephan** (– Mühlhausen)
- Vernetzung mit anderen Linien

 - 306

Bedienhäufigkeit

L 314		Mo-Fr	Sa	So
Ri. St. Stephan / Mühlhausen	S	1 (3)	-	-
	F	-		
Ri. Aindling	S	1 (0)	-	-
	F	-		

Strecke 15,1 km

- Zielnetz**

 - Starke Achse**
Streckenabschnitt: Aindling - Mühlhausen
 - nachfrageorientierte Linie**
Streckenabschnitt: Rehling – St. Stephan
 - Bildet zusammen mit Linie 305 die starke Achse Augsburg-Mühlhausen-Aindling
 - Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing
 - Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach
 - Achse Augsburg-Schwabmünchen
 - Achse Augsburg-Meitingen

L 314	Mo-Fr
HVZ	Starke Achse: T60
	nachfrageorientierte Linie: bedarfsgerecht

starke Achse Augsburg-Mühlhausen-Aindling:
24,1 km
nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungsplanung

315

Aindling - Edenhausen

Bestand

Funktion

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss Regionalbus

Linienführung

- **Aindling** – Binnenbach – Eisingersdorf – Pichl – **Edenhausen** (– Bach)

Vernetzung mit anderen Linien

- 305, 306

Bedienhäufigkeit

L 315		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Edenhausen	S	11 (9)	-	-
	F	9 (6)		
Ri. Aindling	S	7 (0)	-	-
	F	7 (0)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 315	Mo-Fr
HVZ	bedarfsgerecht

Strecke

14,9 km

- Teil der Umsetzungsplanung

316 Oberach - Rehling - Aindling

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss Regionalbus
- **Oberach** – Rehling – Gaulzhofen – Stotzard – Hausen – Arnhofen – **Aindling**
- 305, 306

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 316		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Aindling	S	10 (0)	-	-
	F	7 (0)		
Ri. Oberach	S	10 (0)	-	-
	F	9 (0)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 316	Mo-Fr
HVZ	bedarfsgerecht

Strecke

18,8 km

- Teil der Umsetzungsplanung

317

Aindling - Gaulzhofen

Bestand

- Ergänzung zu Linie 305 an Samstagen
- Anschluss Regionalbus
- **Aindling** – Binnenbach – Hausen – Stotzard – **Gaulzhofen**
- 305

Zielnetz

- unverändert
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 317		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Gaulzhofen	S	-	6	-
	F	-		
Ri. Aindling	S	-	6	-
	F	-		

L 317	Mo-Fr
HVZ	unverändert

Strecke

1,4 km

- Teil der Umsetzungsplanung

320 Pöttmes - Ebenried - Petersdorf - Indersdorf

Bestand

- Schulverkehr
- **Pöttmes** – Stuben – Ebenried – Osterzhau-
sen – Axtbrunn – Willprechtszell – Schönlei-
ten – Hohenried – Petersdorf – Alsmoos –
Gebersdorf – Indersdorf
- -

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufig- keit

L 320		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Indersdorf	S	0 (3)	-	-
	F	-		
Ri. Pöttmes	S	3 (0)	-	-
	F	-		

L 320	Mo-Fr
HVZ	bedarfsgerecht

Strecke

22,9 km

- Teil der Umsetzungsplanung

323

Pöttmes - Grimolzhausen

Bestand

Funktion

- Schulverkehr
- Anschluss Regionalbus
- **Pöttmes – Grimolzhausen**

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

- 230, 301

Bedienhäufigkeit

L 323		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Grimolzhausen	S	1 (1)	-	-
	F	-		
Ri. Pöttmes	S	1 (1)	-	-
	F	-		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 323	Mo-Fr
HVZ	bedarfsgerecht

Strecke

6,5 km

- Teil der Umsetzungsplanung

400

Meitingen - Wertingen

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus

Funktion

Linienführung

- **Meitingen** – Langenreichen – Possenried – Hohenreichen – Reatshofen – Gottmannshofen – **Wertingen**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Meitingen Bf
- 410, 9101

Bedienhäufigkeit

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)		

Zielnetz

• **Starke Achse**

Streckenabschnitt: Wertingen - Meitingen

- Bildet die starke Achse Wertingen-Meitingen

- Achse Augsburg-Meitingen
- Achse Wertingen-Buttenwiesen-Mertingen
- Achse Welden-Wertingen
- Achse Wertingen-Höchstädt-Dillingen

L 400	Mo-Fr
HVZ	T60

Strecke

18,9 km

starke Achse Wertingen-Meitingen: 21,5 km

401

Augsburg - Gersthofen - Langweid - Wertingen

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus

- **nachfrageorientierte Linie**

Linienführung

- **Augsburg** – Gersthofen – Stettenhofen – Langweid/Foret – **Langweid** – Zollsiedlung – Eisenbrechtshofen – Biberbach – Markt – Rieblingen – Prettelshofen – Bliensbach – Gottmannshofen – **Wertingen**

- Teil der Umsetzungsplanung

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf und Langweid Bf
- 402, 403, 410, 520, 9101

- Teil der Umsetzungsplanung

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

39,1 km

- Teil der Umsetzungsplanung

402

Meitingen - Wertingen

Bestand

- Schullinie
- Anschluss SPNV und Regionalbus
- **Meitingen** – Herbertshofen – Erlingen – Zollsiedlung – Eisenbrechtshofen – Biberbach – Markt – Rieblingen – Prettelshofen – Bliensbach – Gottmannshofen – **Wertingen**
- SPNV Meitingen Bf
- 401, 403, 9101

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

25,0 km

- Teil der Umsetzungsplanung

403

Wertingen - Laugna - Heretsried - Buttenwiesen - Wertingen

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss Regionalbus

- **nachfrageorientierte Linie**

Linienführung

- **Wertingen** – Geratshofen – Laugna – Asbach – Osterbuch – Affaltern – Heretsried – Lauterbrunn – Affaltern – Feigenhofen – Albertshofen – **Biberbach**

- Teil der Umsetzungsplanung

Vernetzung mit anderen Linien

- 401, 502, 9101

- Teil der Umsetzungsplanung

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

23,0 km

- Teil der Umsetzungsplanung

404

Nordendorf – Ehingen - Buttenwiesen - Oberthürheim - Wertingen

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Schullinie Anschluss SPNV und Regionalbus

- **nachfrageorientierte Linie**

Linienführung

- (Ellgau -) **Nordendorf** – Allmannshofen – Ehingen – Wortelstetten – Hinterried – Vorderried – Buttenwiesen – Pfaffenhofen – Unterthürheim – Oberthürheim – **Wertingen**

- Teil der Umsetzungsplanung

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Nordendorf Bf
- 404, 405, 412, 413, 9101

- Teil der Umsetzungsplanung

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

29,0 km

- Teil der Umsetzungsplanung

405

Mertingen - Buttenwiesen - Wertingen

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus

Funktion

Linienführung

- **Mertingen** – Lauterbach – Buttenwiesen – Vorderried – Hinterried – Frauenstetten – Gottmannshofen – **Wertingen**
- SPNV Mertingen Bf
- 404, 520, 9101

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 405		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Wertingen	S	9 (1)	-	-
	F	8 (0)		
Ri. Mertingen	S	8 (1)	-	-
	F	7 (0)		

Zielnetz

- **Starke Achse**
Streckenabschnitt: Wertingen - Mertingen
- Bildet die starke Achse Wertingen - Mertingen
- Achse Wertingen-Mertingen
- Achse Wertingen-Höchstädt-Dillingen
- Achse Welden-Wertingen

L 405	Mo-Fr
HVZ	T60

Strecke

22,1 km

starke Achse Wertingen – Mertingen: 19,2 km

406 Meitingen - Kühlenbach - Wertingen

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr

Funktion

Linienführung

- **Meitingen** – Westendorf – Kühlenthal – Wertingen – Hirschbach – Possenried – Hohenreichen – Reatshofen – **Wertingen**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Meitingen Bf
- 410, 9101

Bedienhäufigkeit

L 406		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Wertingen	S	3 (1)	-	-
	F	3 (1)		
Ri. Meitingen	S	6 (1)	-	-
	F	4 (1)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**

- Teil der Umsetzungsplanung

- Teil der Umsetzungsplanung

L 406	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

21,2 km

- Teil der Umsetzungsplanung

410

Augsburg (Oberhausen Nord P+R) - Langweid - Meitingen - Thierhaupten - Pöttmes

Funktion

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus

Linienführung

- **Oberhausen Nord P+R** – Gersthofen – Stettenhofen – Langweid/Foret – Langweid – Herbertshofen – **Meitingen** – Thierhaupten – Neukirchen – Heimpersdorf – Baar – Wiesenbach – Echsheim – **Reicherstein** (– Pöttmes)

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Meitingen Bf
- Straßenbahn Augsburg Oberhausen Nord P+R
- 230, 400, 401, 411, 413, 420

Bedienhäufigkeit

L 410		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Pöttmes	S	4 (25)	-	-
	F	4 (11)		
Ri. Oberhausen	S	4 (27)	-	-
	F	3 (16)		

Zielnetz

- **Sehr starke Achse**
- Streckenabschnitt: Augsburg - Meitingen
- **nachfrageorientierte Linie**
- Streckenabschnitt: Meitingen - Pöttmes
- Bildet zusammen mit den Linien 306 und 420 die sehr starke Achse Augsburg - Meitingen

- Achse Wertingen-Meitingen
- Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach
- Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing
- Achse Augsburg-Mühlhausen-Aindling

L 410	Mo-Fr
HVZ	Sehr starke Achse: T30
	nachfrageorientierte Linie: bedarfsgerecht

Strecke

54,4 km

sehr starke Achse Augsburg – Meitingen: 23,9 km
nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungsplanung

411 Ortsverkehr Thierhaupten

Bestand

- Funktion
- Schulverkehr
 - Anschluss Regionalbus
- Linienführung
- Ortsverkehr **Thierhaupten**
- Vernetzung mit anderen Linien
- 410

Bedienhäufigkeit

L 411		Mo-Fr	Sa	So
-	S	5 (2)	-	-
	F	-		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 411	Mo-Fr
HVZ	bedarfsgerecht

Strecke 20,2 km

- Teil der Umsetzungsplanung

412 Nordendorf - Ehingen - Allmannshofen

Bestand

Funktion

- Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus

Linienführung

- **Nordendorf** – Blankenburg – Ortlingen – Ehingen – Holzen – **Allmannshofen**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Nordendorf Bf
- 404

Bedienhäufigkeit

L 412		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Allmannshofen	S	3 (0)	-	-
	F	3 (0)		
Ri. Nordendorf	S	3 (1)	-	-
	F	3 (1)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**

- Teil der Umsetzungsplanung

- Teil der Umsetzungsplanung

L 412	Mo-Fr
HVZ	bedarfsgerecht

Strecke

9,9 km

- Teil der Umsetzungsplanung

413 Meitingen - Ostendorf - Nordendorf

Bestand

- Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus
- **Meitingen** – Waltershofen – Ostendorf – Ellgau – **Nordendorf**
- SPNV Meitingen Bf, Nordendorf Bf
- 404, 410

L 413		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Nordendorf	S	3 (0)	-	-
	F	3 (0)		
Ri. Meitingen	S	4 (2)	-	-
	F	4 (0)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 413	Mo-Fr
HVZ	bedarfsgerecht

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

Strecke

10,3 km

- Teil der Umsetzungsplanung

420 Augsburg - Gablingen - Achsheim - Langweid

- Funktion

 - Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
 - Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus
- Linienführung

 - **Augsburg** – Gersthofen – Gablingen Bf – Gablingen Siedlung – Gablingen – Lützelburg – **Achsheim** – Langweid (- Meitingen)
- Vernetzung mit anderen Linien

 - SPNV Augsburg Hbf, Gablingen Bf
 - Straßenbahn Oberhausen Nord P+R
 - 410, 501

Bedienhäufigkeit

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)		

Strecke 36,0 km

- Zielnetz**

 - **Sehr starke Achse**
Streckenabschnitt: Augsburg - Gersthofen
 - **nachfrageorientierte Linie**
Streckenabschnitt: Gersthofen - Langweid
- Bildet zusammen mit den Linien 306 und 410 die sehr starke Achse Augsburg - Meitingen
- Achse Wertingen-Meitingen
 - Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing
 - Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing
 - Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach
 - Achse Augsburg-Schwabmünchen

L 420	Mo-Fr
HVZ	Sehr starke Achse: T30
	nachfrageorientierte Linie: bedarfsgerecht

sehr starke Achse Augsburg – Meitingen: 23,9 km
nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungsplanung

459 (GVG) Gersthofen - Gablingen - Lützelburg

Bestand

- Schullinie
- **Gersthofen** – Gablingen Kaserne – Stettenhofen – Gablingen – **Lützelburg**
- -

Zielnetz

- unverändert
- unverändert
- Sehr starke Achse Augsburg-Meitingen
- unverändert

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 459		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Lützelburg	S	1 (0)	-	-
	F	-	-	-
Ri. Gersthofen	S	-	-	-
	F	-	-	-

Strecke

14,4 km

14,4 km

500

Augsburg - Neusäß - Aystetten - Welden - Wertingen

Bestand (gemäß aktueller VAB)

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus

Zielnetz

- **Sehr starke Achse**
Streckenabschnitt: Augsburg - Welden
- **Starke Achse**
Streckenabschnitt: Welden - Wertingen
- Bildet zusammen mit Linie 501 die sehr starke Achse Augsburg - Welden
- Bildet die starke Achse Welden - Wertingen
- Achse Augsburg-Schwabmünchen
- Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing/Aindling
- Achse Augsburg-Meitingen
- Achse Welden-Wertingen
- Achse Augsburg-Welden

Funktion

Linienführung

- **Augsburg** – Neusäß – Lohwald – Ottmarshausen – Hammel – **Aystetten**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf, Oberhausen Bf
- 512

Bedienhäufigkeit

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
HVZ	Sehr starke Achse: T30
	Starke Achse: T60

Strecke

21,1 km

sehr starke Achse Augsburg – Welden: 22,9 km
starke Achse Welden – Wertingen: 21,0 km

Die Kernmaßnahmen im Stadtgebiet Augsburg wurden im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster West geprüft und stehen unter Vorbehalt einer weiteren Prüfung.

501

Augsburg – Welden

Bestand

- Linie entfällt gemäß aktueller VAB

Funktion

Linienführung

- **Augsburg** – Neusäß – (Ottmarshausen –) Hammel – Aystetten – Adelsried – Bonstetten – Kruichen – **Welden** (– Reutern – Hegnenbach – Zusamzell – Emersacker)

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf, Oberhausen Bf
- 420, 502, 504, 521

Bedienhäufigkeit

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)		

Zielnetz

- **Sehr starke Achse**

Streckenabschnitt: Augsburg - Welden

- Bildet zusammen mit Linie 500 die sehr starke Achse Augsburg - Welden

- In die sehr starke Achse Augsburg – Welden integriert

L 501	Mo-Fr
HVZ	T30

Strecke

43,7 km

sehr starke Achse Augsburg – Welden: 22,9 km

502

Augsburg - Heretsried - Emersacker - Wertingen

Funktion

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss Regionalbus

Linienführung

- **Augsburg** – Täfertingen – Hirblingen – Batzenhofen – Holzhausen – Peterhof – Heretsried – Lauterbrunn – **Emersacker** – Models-
hausen – Bocksberg – Laugna – Geratshofen
– **Wertingen**

Vernetzung mit anderen Linien

- 403, 501, 520, 9101

Bedienhäufigkeit

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)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**

- Teil der Umsetzungsplanung

- Teil der Umsetzungsplanung

L 502	Mo-Fr
HVZ	be- darfs- gerecht

Strecke

38,9 km

- Teil der Umsetzungsplanung

503 Augsburg - Neusäß - Schlipsheim

Bestand

Funktion

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus

Linienführung

- **Augsburg** – Neusäß – Westheim – Hainhofen – **Schlipsheim**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Westheim Bf
- 512

Bedienhäufigkeit

L 503		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Schlipsheim	S	12 (0)	-	-
	F	12 (0)		
Ri. Augsburg	S	14 (0)	-	-
	F	14 (0)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 503	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

16,5 km

- Teil der Umsetzungsplanung

504 Neusäß - Aystetten - Horgau - Streitheim

- Funktion

- Schulverkehr
 - Anschluss Regionalbus
- Linienführung

- Neusäß** – Hammel – Aystetten – Horgauer- greuth – Horgau – Auerbach – **Streitheim**
- Vernetzung mit anderen Linien

- 500, 501, 506

Bedienhäufig-
keit

L 504		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Streitheim	S	2 (0)	-	-
	F	-		
Ri. Neusäß	S	1 (1)	-	-
	F	-		

Strecke 16,9 km

- Zielnetz**
- nachfrageorientierte Linie**
 - Teil der Umsetzungsplanung
 - Teil der Umsetzungsplanung

L 504	Mo-Fr
HVZ	be- darfs- gerecht

- Teil der Umsetzungsplanung

505

Augsburg - Zusmarshausen - Altenmünster - Wertingen

Funktion

- Verbindungslinie (Schnellbus)
- Anschluss Regionalbus

Linienführung

- **Augsburg – Zusmarshausen** – Friedensdorf – Wollbach – Wörleschwang – Unterschöneberg – Violau – Neumünster – Baiershofen – Eppishofen – **Altenmünster** – Hennhofen – Zusamzell – Hausen – Hegnenbach – Rischgau – Villenbach – Wengen – Riedsend – Sontheim – Zusamaltheim – Roggden – **Wertingen**

Vernetzung mit anderen Linien

- 506, 506e, 520

Bedienhäufigkeit

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)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**

- Teil der Umsetzungsplanung

- Teil der Umsetzungsplanung

L 505	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

61,8 km

- Teil der Umsetzungsplanung

506

Augsburg - Horgau - Zusmarshausen - Baiershofen

Funktion

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus

Linienführung

- **Augsburg** – Steppach – Biburg – **Horgau** – Auerbach – **Zusmarshausen**/Gabelbach – Steinekirch – Wollbach – Wörleschwang – Unterschöneberg – Neumünster – **Baiershofen**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf, Oberhausen Bf
- Straßenbahn Augsburg West P+R
- 504, 505, 506e, 507, 510, 520, 600, 601, 612, 641

Bedienhäufigkeit

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)		

Zielnetz

- **Sehr starke Achse**
Streckenabschnitt: Augsburg - Wollbach
- **nachfrageorientierte Linie**
Streckenabschnitt: Wollbach - Baiershofen
- Bildet zusammen mit Linie 506e die sehr starke Achse Augsburg – Zusmarshausen - Wollbach
- Achse Augsburg-Welden
- Achse Augsburg-Schwabmünchen
- Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing/Aindling
- Achse Augsburg-Meitingen

L 506	Mo-Fr
HVZ	Sehr starke Achse: T30
	nachfrageorientierte Linie: bedarfsgerecht

Strecke

55,7 km

sehr starke Achse Augsburg – Zusmarshausen – Wollbach: 28,2 km
nachfrageorientierte Linie: Teil der Umsetzungsplanung

Die Kernmaßnahmen im Stadtgebiet Augsburg wurden im Rahmen des letzten Prüflaufs im Verkehrsmodell für das Cluster West geprüft und stehen unter Vorbehalt einer weiteren Prüfung.

506e Augsburg (Uniklinik) - Horgau - Zusmarshausen

	Bestand	Zielnetz																							
<u>Funktion</u>	• Verbindungslinie • Anbindung UKA in den westlichen Landkreis Augsburg • Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus	• Sehr starke Achse Streckenabschnitt: Augsburg - Wollbach																							
<u>Linienführung</u>	• Augsburg Uniklinik/BKH – Steppach – Biburg – Horgau – Auerbach – Zusmarshausen	• Bildet zusammen mit Linie 506 die sehr starke Achse Augsburg – Zusmarshausen - Wollbach																							
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	• SPNV Augsburg Hbf • Straßenbahn Augsburg, Uniklinik, Augsburg West P+R • 506, 601, 641	• Achse Augsburg-Welden • Achse Augsburg-Schwabmünchen • Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing/Aindling • Achse Augsburg-Meitingen																							
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table><tr><td>L 506e</td><td></td><td>Mo-Fr</td><td>Sa</td><td>So</td></tr><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></table>	L 506e		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Zusmarshausen	S	13 (0)	-	-	F	13 (0)	Ri. Augsburg	S	12 (0)	-	-	F	12 (0)	<table><tr><td>L 506e</td><td>Mo-Fr</td></tr><tr><td>HVZ</td><td>T30</td></tr></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

- Funktion

- Verbindungslinie mit Schulverkehr
 - Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus
- Linienführung

- **Augsburg** – Steppach – Biburg – Rommelsried – Agawang – Schempach – Häder – Lindach – Au - **Dinkelscherben**
- Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf, Oberhausen Bf, Dinkelscherben Bf
 - Straßenbahn Augsburg West P+R
 - 506, 506e, 510
- Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
 - Teil der Umsetzungsplanung
 - Teil der Umsetzungsplanung

Bedienhäufigkeit

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

- Strecke

28,7 km
- Teil der Umsetzungsplanung

509

Diedorf - Biburg - Zusmarshausen - Wörleschwang

Bestand

- Schulverkehr
- Anschluss SPNV
- **Diedorf** - Biburg - Horgau - Zusmarshausen - **Wörleschwang**
- SPNV Diedorf Bf

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

29,4 km

- Teil der Umsetzungsplanung

510 Neusäß - Schlipsheim - Biburg

Bestand

- Schulverkehr
- Anschluss Regionalbus
- **Neusäß** – Westheim – Hainhofen – **Schlipsheim** – **Biburg**
- 506, 507

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 510		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Biburg	S	5 (2)	-	-
	F	-		
Ri. Neusäß	S	1 (6)	-	-
	F	-		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 510	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

9,2 km

- Teil der Umsetzungsplanung

511 Täferlingen - Neusäß - Diedorf

Bestand

- Schulverkehr

Funktion

Linienführung

- (Hammel –) **Täferlingen** – Neusäß – **Steppach** – Vogelsang – Lettenbach – Diedorf

Vernetzung mit anderen Linien

- -

Bedienhäufigkeit

L 511		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Diedorf	S	3 (2)	-	-
	F	-		
Ri. Täferlingen	S	2 (4)	-	-
	F	-		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**

- Teil der Umsetzungsplanung

- Teil der Umsetzungsplanung

L 511	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

12,1 km

- Teil der Umsetzungsplanung

512

Gersthofen - Hirblingen - Neusäß - Stadtbergen

Funktion

Bestand

- Verbindungslinie mit Schulverkehr
- Anschluss SPNV; Straßenbahn und Regionalbus
- **Gersthofen** – Hirblingen – Täferlingen – Neusäß – **Steppach** (/ **Stadtbergen** – Leifershofen)
- SPNV Gersthofen Bf, Neusäß Bf
- Straßenbahn Augsburg West P+R, Uniklinik Stadtbergen
- 500, 503, 641

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

24,0 km

- Teil der Umsetzungsplanung

520

Wertingen- Altenmünster – Baiershofen - Zusmarshausen

Funktion

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss Regionalbus

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**

Linienführung

- **Wertingen** – Roggden – Zusamaltheim – Sontheim – Riedsend – Wengen – Villenbach – Rischgau – Hegnenbach – Hausen – Zusamzell – Hennhofen – **Altenmünster** – Eppishofen – Baiershofen – Neumünster – Violau – Unterschöneberg – Wörleschwang – Wollbach – Friedensdorf – **Zusmarshausen** (– Steinekirk – Gabelbach)

- Teil der Umsetzungsplanung

Vernetzung mit anderen Linien

- 4001, 505, 506, 506e, 611, 9101

- Teil der Umsetzungsplanung

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

46,2 km

- Teil der Umsetzungsplanung

521

Reutern - Welden – Emersachker – Laugna – Wertingen

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Schulverkehr
- Anschluss Regionalbus

- **nachfrageorientierte Linie**

Linienführung

- Reutern – **Welden** – Emersacker – Laugna – **Wertingen**

- Teil der Umsetzungsplanung

Vernetzung mit anderen Linien

- 501, 9101

- Teil der Umsetzungsplanung

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

26,3 km

- Teil der Umsetzungsplanung

600

Augsburg - Gessertshausen - Ustersbach - Krumbach

Funktion

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus

Linienführung

- **Augsburg** – Steppach – Diedorf – **Gessertshausen** – Wollishausen B 300 – Maingründel B 300 – Reitenbuch B 300 – **Ustersbach** – Ried – Breitenbronn – Holzara / Thannhausen – Krumbach

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf, Gessertshausen Bf
- Straßenbahn Augsburg Hbf
- 506, 601, 704, 707, 720

Bedienhäufigkeit

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)		

Zielnetz

- **Eigenwirtschaftliche Linie**

- unverändert

- Achse Augsburg-Zusmarshausen-Wollbach
- Achse Augsburg-Schwabmünchen
- Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing/Aindling
- Achse Augsburg-Meitingen

L 600	Mo-Fr
HVZ	unverändert

Strecke

28,6 km

28,6 km

601

Augsburg - Diedorf - Gessertshausen

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus
- **Augsburg** – Steppach – Lettenbach – Diedorf – **Anhausen** – Oggenhof (– Gessertshausen)
- Augsburg Hbf, Diedorf Bf, Gessertshausen Bf
- 506, 506e, 600, 601, 641

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

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)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Streckenführung ist Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 601	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

22,6 km

- Teil der Umsetzungsplanung

610

Dinkelscherben - Anried

Funktion

Bestand

- Schul-/Pendlerverkehr
- Anschluss SPNV
- **Dinkelscherben** – Oberschöneberg – Saulach – Ettelried – **Anried**
- SPNV Dinkelscherben Bf

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 610		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Anried	S	1 (0)	-	-
	F	1 (0)		
Ri. Dinkelscherben	S	3 (1)	-	-
	F	3 (0)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 610	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

10,6 km

- Teil der Umsetzungsplanung

611

Dinkelscherben - Anried

Bestand

- Schul-/Pendlerverkehr
- Anschluss SPNV
- **Dinkelscherben** – (Anried – Ettelried – Engertshofen –) Fleinhausen – Steinekirch – Gabelbach/Gabelbachergreut
- SPNV Dinkelscherben Bf

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 611		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Gabelbach	S	3 (2)	-	-
	F	1 (1)		
Ri. Dinkelscherben	S	0 (2)	-	-
	F	0 (1)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 611	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

21,2 km

- Teil der Umsetzungsplanung

612 Dinkelscherben - Zusmarshausen

- Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit
- Schul-/Pendlerverkehr
 - Anschluss SPNV und Regionalbus
 - Zusmarshausen** – Steinekirch – **Dinkelscherben**
 - SPNV Dinkelscherben Bf
 - 506

L 612		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Zusmarshausen	S	4 (4)	-	-
	F	1 (1)		
Ri. Dinkelscherben	S	2 (5)	-	-
	F	1 (0)		

- Zielnetz
- nachfrageorientierte Linie
 - Teil der Umsetzungsplanung
 - Teil der Umsetzungsplanung

L 612	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

- Strecke

21,3 km
- Teil der Umsetzungsplanung

640

Leitershofen - Stadtbergen - Neusäß

Bestand

- Schulverkehr
- **Leitershofen** – Stadtbergen – Deuringen – Steppach – **Neusäß**
- -

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 640		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Neusäß	S	1 (3)	-	-
	F	-		
Ri. Leitershofen	S	4 (4)	-	-
	F	4 (4)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 640	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

18,6 km

- Teil der Umsetzungsplanung

641 Augsburg (Pfersee) - Stadtbergen - Deuringen - Augsburg (West P+R)

- Funktion
 - Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
 - Anschluss Straßenbahn und Regionalbus

Linienführung
 - **Pfersee** – Leitershofen – Stadtbergen – Deuringen – Steppach – **Augsburg West P+R**

Vernetzung mit anderen Linien
 - Straßenbahn Augsburg Pfersee, Augsburg West P+R
 - 506, 506e

Zielnetz
 - **nachfrageorientierte Linie**
 - Teil der Umsetzungsplanung
 - Teil der Umsetzungsplanung

Bedienhäufigkeit

L 641		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Augsburg West P+R	S	12 (20)	0	0
	F	12 (18)	(31)	(13)
Ri. Augsburg (Pfersee)	S	13 (21)	0	0
	F	13 (19)	(31)	(13)

L 641	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

- Strecke

12,6 km
- Teil der Umsetzungsplanung

650

Leitershofen - Stadtbergen - Diedorf

Bestand

- Schulverkehr
- **Leitershofen** – Stadtbergen – Deuringen – **Diedorf**
- -

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 650		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Diedorf	S	1 (0)	-	-
	F	-		
Ri. Leitershofen	S	3 (0)	-	-
	F	-		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 650	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

12,3 km

- Teil der Umsetzungsplanung

700

Augsburg - Bobingen - Schwabmünchen

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus

Zielnetz

- **Sehr starke Achse**
Streckenabschnitt: Augsburg - Schwabmünchen

Funktion

Linienführung

- **Augsburg** – Göggingen – Inningen – Bobingen – Wehringen – Großaitingen – Mittelstetten – **Schwabmünchen**

- Bildet die sehr starke Achse Augsburg – Schwabmünchen

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Augsburg Hbf, Bobingen Bf, Schwabmünchen Bf
- Straßenbahn Göggingen, Rathaus und Augsburg, Königsplatz
- 701, 704, 706, 707, 711, 712, 720, 722, 723, 782

- Achse Gessertshausen-Fischach-Schwabmünchen
- Achse Bobingen-Königsbrunn-Sankt Afra
- Achse Augsburg-Mühlhausen-Affing/Aindling
- Achse Augsburg-Meitingen
- Achse Augsburg-Welden(-Wertingen)

Bedienhäufigkeit

L 700		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Schwabmünchen	S	32 (23)	0	0
	F	30 (19)	(19)	(15)
Ri. Augsburg	S	29 (26)	0	0
	F	28 (19)	(18)	(15)

L 700	Mo-Fr
HVZ	T30

Strecke

34,5 km

sehr starke Achse Augsburg – Schwabmünchen:
27,3 km

701 Schwabmünchen - Langerringen

Bestand

Funktion

- Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus

Linienführung

- **Schwabmünchen** – Langerringen – Westerringen – **Gennach / Schwabmühlhausen**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Schwabmünchen Bf
- 700

Bedienhäufigkeit

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)		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 701	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

20,9 km

- Teil der Umsetzungsplanung

702 Schwabmünchen - Gennach

Bestand

- Schulverkehr
- **Schwabmünchen** - Langerringen - Westerringen - **Gennach**
- -

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 702		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Gennach	S	2 (0)	-	-
	F	-	-	-
Ri. Schwabmünchen	S	2 (0)	-	-
	F	-	-	-

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 702	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

9,9 km

- Teil der Umsetzungsplanung

704

Schwabmünchen - Mittelneufnach - Fischach - Gessertshausen

Funktion

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus

Linienführung

- **Schwabmünchen** - Langenneufnach - Fischach - **Gessertshausen**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Schwabmünchen Bf, Gessertshausen Bf
- 600, 700

Bedienhäufigkeit

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)		

Zielnetz

- **Starke Achse**
Streckenabschnitt: Gessertshausen - Schwabmünchen
- Bildet die starke Achse Gessertshausen – Fischach – Schwabmünchen
- Bei Inbetriebnahme der Staudenbahn muss die Linienführung überprüft werden
- Achse Augsburg-Schwabmünchen
- Bei Inbetriebnahme der Staudenbahn ist mit dieser zu verknüpfen

L 704	Mo-Fr
HVZ	T60

Strecke

41,8 km

starke Achse Gessertshausen – Fischach – Schwabmünchen: 40,3 km

706 Schwabmünchen - Birkach/Klimmach

- Funktion**
 - Schulverkehr
 - Anschluss Regionalbus

Zielnetz
 - nachfrageorientierte Linie**
- Linienführung**
 - Schwabmünchen** (-Schwabegg) - Klimmach - **Birkach**

- Teil der Umsetzungsplanung
- Vernetzung mit anderen Linien**
 - 700

- Teil der Umsetzungsplanung

Bedienhäufigkeit

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

- Strecke**
15,8 km

- Teil der Umsetzungsplanung

707

Schwabmünchen - Mickhausen - Gessertshausen

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung

Funktion

Linienführung

- **Schwabmünchen** - Scherstetten - Fischach - **Gessertshausen**

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Schwabmünchen Bf, Gessertshausen Bf
- 600, 700

- Teil der Umsetzungsplanung
- Bei Inbetriebnahme der Staudenbahn muss die Linienführung überprüft werden
- Teil der Umsetzungsplanung
- Bei Inbetriebnahme der Staudenbahn ist mit dieser zu verknüpfen

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

38,8 km

- Teil der Umsetzungsplanung

711

Bobingen - Graben - Schwabmünchen

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung

Funktion

Linienführung

- **Schwabmünchen** - Kleinaitingen - Oberottmarshausen - **Bobingen**

- Teil der Umsetzungsplanung

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Bobingen Bf, Schwabmünchen Bf
- 700, 712, 782

- Teil der Umsetzungsplanung

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

18,9 km

- Teil der Umsetzungsplanung

712

Schwabmünchen - Untermeitingen - Klosterlechfeld - Graben

Funktion

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung

Linienführung

- **Schwabmünchen - Untermeitingen – Klosterlechfeld - Graben**

- Streckenführung ist Teil der Umsetzungsplanung

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Schwabmünchen Bf und Klosterlechfeld Bf
- 700, 711
- Teil der Umsetzungsplanung

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

22,4 km

- Teil der Umsetzungsplanung

720

Gessertshausen - Waldberg - Schwabmünchen

Bestand

- Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus
- **Schwabmünchen - Großaitingen - Gessertshausen**
- SPNV Gessertshausen Bf, Schwabmünchen Bf
- 600, 700

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

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

Strecke

31,2 km

- Teil der Umsetzungsplanung

722

Bobingen - Straßberg - Mickhausen - Münster

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV und Regionalbus
- Bobingen – **Straßberg** – Reinhartshausen – Waldberg/Kreuzanger – Mickhausen – **Münster**
- SPNV Bobingen Bf
- 700, 723, 782

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung
- Streckenführung ist Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 722		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Münster	S	6 (41)	15	14
	F	6 (42)	(0)	(0)
Ri. Bobingen	S	3 (46)	15	14
	F	3 (46)	(0)	(0)

L 722	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

22,6 km

- Teil der Umsetzungsplanung

723 Stadtverkehr Bobingen

- Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien
- Bestand**

 - Stadtbus Bobingen
 - Anschluss SPNV und Regionalbus
 - **Bobingen** Ost - Bahnhof - Point - Krankenhaus
 - SPNV Bobingen Bf
 - 700, 722, 782

Bedienhäufigkeit

L 723		Mo-Fr	Sa	So
-	S	21 (1)	-	-
	F	17 (1)		

Strecke 8,1 km

- Zielnetz**
- **nachfrageorientierte Linie**
 - Taktangebot ist Teil der Umsetzungsplanung
 - Teil der Umsetzungsplanung
 - Teil der Umsetzungsplanung

L 723	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

- Teil der Umsetzungsplanung

725

Stadtverkehr Bobingen

Bestand

- Schulverkehr
- **Siedlungsschule Bobingen** - Siedlung - Point - Nord - Venusberg
- -

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 725		Mo-Fr	Sa	So
-	S	4 (0)	-	-
	F	-		

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

L 725	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

10,4 km

- Teil der Umsetzungsplanung

739 Königsbrunn - Augsburg (Maria Stern)

Bestand

- Schullinie
- Anschluss Straßenbahn
- **Augsburg** – Göggingen – Haunstetten West P+R – **Königsbrunn**
- Straßenbahn Königsbrunn Zentrum, Haunstetten Inninger Straße P+R

Zielnetz

- **nachfrageorientierte Linie**
- Teil der Umsetzungsplanung
- Teil der Umsetzungsplanung

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 739		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Königsbrunn	S	4 (0)	-	-
	F	-		
Ri. Augsburg	S	3 (2)	-	-
	F	-		

L 739	Mo-Fr
HVZ	bedarfs-gerecht

Strecke

15,9 km

- Teil der Umsetzungsplanung

782

Königsbrunn - Bobingen

Funktion

Bestand

- Verbindungslinie inkl. Schulverkehr
- Anschluss SPNV, Straßenbahn und Regionalbus
- **Königsbrunn Zentrum – Bobingen**

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

- SPNV Bobingen Bf
- Straßenbahn Königsbrunn, Zentrum
- 100, 700, 711, 722, 723, 810, 820, 830, 840

Bedienhäufigkeit

L 782		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Bobingen	S	26 (0)	12	12
	F	23 (0)	(0)	(0)
Ri. Königsbrunn	S	26 (1)	12	12
	F	25 (0)	(0)	(0)

Zielnetz

- **Sehr starke Achse**
Streckenabschnitt: Bobingen - Königsbrunn
- Bildet zusammen mit Linie 100 die sehr starke Achse Bobingen – Königsbrunn – Sankt Afra
- Zusätzlich: als sehr starke Achse SPNV-Anbindung ab Mering, St. Afra
- Achse Augsburg-Schwabmünchen

L 782	Mo-Fr
HVZ	T30

Strecke

8,8 km

13,3 km

820

Stadtbus Königsbrunn (Zentrum - Karwendelstraße - Zentrum)

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Stadtverkehr Königsbrunn
- Anschluss Straßenbahn und Regionalbus
- Königsbrunn Zentrum - Marktplatz - Karwendelstraße - Zentrum

- **Stadtverkehr Königsbrunn**

Linienführung

- unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- Straßenbahn Königsbrunn Zentrum
- 100, 782, 810, 830, 840

- unverändert

Bedienhäufigkeit

- unverändert

L 820		Mo-Fr	Sa	So
-	S	38 (0)	31 (0)	34 (0)
	F	38 (0)		

Strecke

3,5 km

3,5 km

830 **Stadtbus Königsbrunn (Zentrum - Eichenplatz)**

	Bestand	Zielnetz																							
<u>Funktion</u>	- Stadtverkehr Königsbrunn - Anschluss Straßenbahn und Regionalbus	Stadtverkehr Königsbrunn																							
<u>Linienführung</u>	Königsbrunn, Zentrum - Egerländerstraße - Karwendelstraße - Eichenplatz (und zurück)	unverändert																							
<u>Vernetzung mit anderen Linien</u>	- Straßenbahn Königsbrunn Zentrum 100, 782, 810 (in direkter Durchbindung), 820, 840	unverändert																							
<u>Bedienhäufigkeit</u>	<table><tr><th>L 830</th><th></th><th>Mo-Fr</th><th>Sa</th><th>So</th></tr><tr><td rowspan="2">Ri. Königsbrunn Eichenplatz</td><td>S</td><td>45 (0)</td><td>31 (0)</td><td>34 (0)</td></tr><tr><td>F</td><td>42 (0)</td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">Ri. Königsbrunn Zentrum</td><td>S</td><td>46 (0)</td><td>31 (0)</td><td>33 (0)</td></tr><tr><td>F</td><td>43 (0)</td><td></td><td></td></tr></table>	L 830		Mo-Fr	Sa	So	Ri. Königsbrunn Eichenplatz	S	45 (0)	31 (0)	34 (0)	F	42 (0)			Ri. Königsbrunn Zentrum	S	46 (0)	31 (0)	33 (0)	F	43 (0)			unverändert
L 830		Mo-Fr	Sa	So																					
Ri. Königsbrunn Eichenplatz	S	45 (0)	31 (0)	34 (0)																					
	F	42 (0)																							
Ri. Königsbrunn Zentrum	S	46 (0)	31 (0)	33 (0)																					
	F	43 (0)																							
<u>Strecke</u>	2,5 km	2,5 km																							

840

Stadtbuss Königsbrunn (Zentrum - Gewerbegebiet Süd)

Bestand

- Stadtverkehr Königsbrunn
- Anschluss Straßenbahn und Regionalbus
- Königsbrunn, Zentrum – Königsbrunn, Gewerbegebiet Süd (und zurück)
- Straßenbahn Königsbrunn Zentrum
- 100, 782, 810, 820, 830

Zielnetz

- **Stadtverkehr Königsbrunn**

Funktion

Linienführung

Vernetzung mit anderen Linien

Bedienhäufigkeit

L 840		Mo-Fr	Sa	So
Ri. Königsbrunn	S	51 (0)	31	34
Gewerbegeb. Süd	F	51 (0)	(0)	(0)
Ri. Königsbrunn	S	4 (48)	25	2
Zentrum	F	4 (48)	(8)	(31)

- unverändert

- unverändert

- unverändert

Strecke

6,9 km

6,9 km

90

Nachtbus Augsburg - Inningen

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Nachtbuslinie

- unverändert

Linienführung

- **Rudolf-Diesel-Gymnasium** – Lechhausen – Königsplatz – Göggingen – Bergheim – **Inningen**

unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- 91, 92, 93, 94, 291, 797, 798

unverändert

Bedienhäufigkeit

unverändert

L 90	Sa/So und Feiertag
Nachts (gesamt)	8 Fahrten

Die Nachtbuslinie fährt nicht am Karsamstag und am 1. Weihnachtsfeiertag

91

Nachtbus Steppach/Stadtbergen

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Nachtbuslinie

- unverändert

Linienführung

- **Steppach** – Kriegshaber – Königsplatz – Pfersee – Leitershofen – **Stadtbergen** – Deuringen – **Steppach**

unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- 90, 91, 92, 93, 94, 95, 395, 596, 694, 797, 798

unverändert

Bedienhäufigkeit

unverändert

L 91	Sa/So und Feiertag
Nachts (gesamt)	8 Fahrten

Die Nachtbuslinie fährt nicht am Karsamstag und am 1. Weihnachtsfeiertag

92

Nachtbus Neusäß - Haunstetten

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Nachtbuslinie

- unverändert

Linienführung

- **Neusäß** – Bärenkeller – Oberhausen – Königsplatz – Universitätsviertel – **Haunstetten**

unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- 90, 91, 93, 94, 95, 592, 596, 694, 797, 798

unverändert

Bedienhäufigkeit

unverändert

L 92	Sa/So und Feiertag
Nachts (gesamt)	8 Fahrten

Die Nachtbuslinie fährt nicht am Karsamstag und am 1. Weihnachtsfeiertag

93

Nachtbus Lechhausen - Hochzoll

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Nachtbuslinie

- unverändert

Linienführung

- **Lechhausen Schlöble** – Hammerschmiede
– Firnhaberau – Königsplatz – **Hochzoll Süd**

unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- 90, 91, 92, 94, 395, 596, 694, 797, 798

unverändert

Bedienhäufig- keit

unverändert

L 93	Sa/So und Feiertag
Nachts (Ge- samt)	9 Fahrten

Die Nachtbuslinie fährt nicht am Karsamstag und
am 1. Weihnachtsfeiertag

94

Nachtbus Friedberg - Haunstetten

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Nachtbuslinie

- unverändert

Linienführung

- **Friedberg** – Herrenbach – Königsplatz
– **Haunstetten**

unverändert

Vernetzung mit
anderen Linien

- 90, 91, 92, 93, 797, 798

unverändert

Bedienhäufig-
keit

unverändert

L 94	Sa/So und Feiertag
Nachts (Ge- samt)	8 Fahrten

Die Nachtbuslinie fährt nicht am Karsamstag und
am 1. Weihnachtsfeiertag

95 (GVG) **Nachtbus Augsburg Staatstheater - Augsburg Nord - Gersthofen**

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Nachtbuslinie

- unverändert

Linienführung

- **Staatstheater** – Oberhausen Nord P+R – Gersthofen (– Langweid - Biberbach)

unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- 91, 92, 395, 596, 694

unverändert

Bedienhäufigkeit

unverändert

L 95	Sams- tag/Sonn- tag
Nachts (Ge- samt)	2 Fahrten

Die Nachtbuslinie fährt in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag, Ostermontag und 1. Mai; nicht am 1. Weihnachtsfeiertag und Silvester

291 **Nachtbus Augsburg - Derching**

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Nachtbuslinie

- unverändert

Linienführung

- **Augsburg, Schleiermacherstraße** - Stätzing - Wulfertshausen - Haberskirch - **Derching**

unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- 90

unverändert

Bedienhäufigkeit

unverändert

L 291	Sams- tag/Sonn- tag
Nachts (Ge- samt)	6 Fahrten

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und Neujahr; nicht Kar-
samstag, Weihnachtsfeiertage, in der Nacht von
2. Weihnachtsfeiertag auf den 27.12. und nicht
am 02.01.

Strecke

14,4 km

14,4 km

395 **Nachtbus Augsburg - Mühlhausen - Oberach - Rehling - Aindling**

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Nachtbuslinie

- unverändert

Linienführung

- Augsburg, Hauptbahnhof** - Mühlhausen - Affing - Rehling - **Aindling**

unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- 91, 92, 93, 95, 596, 694, 797, 798

unverändert

Bedienhäufigkeit

unverändert

L 395	Sams- tag/Sonn- tag
Nachts (Ge- samt)	6 Fahrten

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und Neujahr; nicht Kar-samstag, Weihnachtsfeiertage, in der Nacht von 2. Weihnachtsfeiertag auf den 27.12. und nicht am 02.01.

Strecke

32,2 km

32,2 km

592 **Nachtbus Neusäß - Bonstetten - Welden**

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Nachtbuslinie

- unverändert

Linienführung

- **Neusäß** – Aystetten – Adelsried – Bonstetten – **Welden**

unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- 92

unverändert

Bedienhäufigkeit

unverändert

L 592	Sams- tag/Sonn- tag
Nachts (Ge- samt)	4 Fahrten

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und Neujahr; nicht am 1. Weihnachtsfeiertag und Karsamstag

Strecke

18,8 km

18,8 km

596

Nachtbus Zusmarshausen

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Nachtbuslinie

- unverändert

Linienführung

- **Augsburg** – Diedorf – Agawang – Horgau - Zusmarshausen – **Dinkelscherben**

unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- 92, 93, 95, 395, 694, 797, 798

unverändert

Bedienhäufigkeit

unverändert

	Sams- tag/Sonn- tag
L 596	
Nachts (Ge- samt)	2 Fahrten

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und Neujahr; nicht am 1. Weihnachtsfeiertag und Karsamstag

Strecke

49,0 km

49,0 km

694

Nachtbus Augsburg - Langenneufnach

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Nachtbuslinie

- unverändert

Linienführung

- **Augsburg** - Anhausen - Gessertshausen - Ustersbach - Fischach - **Langenneufnach**

unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- 91, 92, 93, 95, 395, 596, 797, 798

unverändert

Bedienhäufigkeit

unverändert

L 694	Sams- tag/Sonn- tag
Nachts (Ge- samt)	6 Fahrten

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und Neujahr; nicht Kar-
samstag, Weihnachtsfeiertage, in der Nacht von
2. Weihnachtsfeiertag auf den 27.12. und nicht
am 02.01.

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

unverändert

L 797	Sams- tag/Sonn- tag
Nachts (Ge- samt)	6 Fahrten

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und Neujahr; nicht Kar-
samstag, Weihnachtsfeiertage, in der Nacht von
2. Weihnachtsfeiertag auf den 27.12. und nicht
am 02.01.

Strecke

34,5 km

34,5 km

798 Nachtbus Augsburg - Königsbrunn

Bestand

Zielnetz

Funktion

- Nachtbuslinie

- unverändert

Linienführung

- **Augsburg** - Haunstetten Nord - **Königsbrunn Eichenplatz**

unverändert

Vernetzung mit anderen Linien

- 90, 91, 92, 93, 94, 395, 596, 694, 797

unverändert

Bedienhäufigkeit

unverändert

L 798	Samstag/Sonntag
Nachts (Gesamt)	6 Fahrten

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag und Neujahr; nicht Kar Samstag, Weihnachtsfeiertage, in der Nacht von 2. Weihnachtsfeiertag auf den 27.12. und nicht am 02.01.

Strecke

14,7 km

14,7 km

Anlage 13: Auflistung der Haltesteige in den Landkreisen des AVV nach Stufen der Barrierefreiheit

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 1			
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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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/Mittelstetten
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
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rederzhausen, Hachingerring	e - Ri Friedberg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Münchner Straße	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), Marktplatz	A - alle Richtungen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Rederzhausen, Pallottiweg	e - Ri Friedberg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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 Stadtmitte
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 / Inchenhofen
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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Neusäß	Augsburg (Land)	Vogelsang (b Augsbg), Vogel-sang	e - Ri AugsburGasthofbf
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), Stein-halde	a - Richtung Welden
Bonstetten	Augsburg (Land)	Bonstetten (Schwab), Stein-halde	b - Richtung Augsburg
Diedorf	Augsburg (Land)	Biburg b Augsburg, Karl-Hübsch-Haus	a - Richtung Augsburg
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Am Sport-platz	A - Ri Langweid Waage
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Am Sport-platz	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
Langenneuf-nach	Augsburg (Land)	Langenneufnach, Post	a - Richtung Mittelneufnach
Langenneuf-nach	Augsburg (Land)	Langenneufnach, Post	b - Richtung Gessertshausen
Gesserts-hausen	Augsburg (Land)	Dietkirch, Dietkirch	a - Richtung Augsburg
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), Fernseh-turm	a - Richtung Welden
Bonstetten	Augsburg (Land)	Bonstetten (Schwab), Fernseh-turm	b - Richtung Augsburg
Horgau	Augsburg (Land)	Horgau, Ost	a - Richtung Zusmarshausen
Horgau	Augsburg (Land)	Horgau, Ost	b - Richtung Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
Altenmünster	Augsburg (Land)	Altenmünster/Schwab, Mitte (A)	A - Ri Zusmarshausen
Altenmünster	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
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Gessertshausen, Oberschönenfelder 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), Marktplatz	A - Ri Wertingen/Meitingen
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Marktplatz	E - Ri Langweid
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Gutenbergstraße	a - Ri Aystetten
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Gutenbergstraße	e - Ri Augsburg
Biberbach	Augsburg (Land)	Biberbach (Schwab), Raiffeisenstraße	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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
Wehringen	Augsburg (Land)	Wehringen, Süd	B - Steig B - Ri Bobingen und Augsburg
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
Wehringen	Augsburg (Land)	Wehringen, Rathaus	B - Steig B - Ri Bobingen und Augsburg
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
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), Marktplatz (A)	a - Richtung Langenneufnach
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Marktplatz (A)	b - Richtung Gessertshausen
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Marktplatz (B)	a - Richtung Mickhausen
Fischach	Augsburg (Land)	Fischach (Schwab), Marktplatz (B)	b - Richtung Gessertshausen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Welden	Augsburg (Land)	Welden (Schwab), Burckhartstraße	a - Richtung Reutern
Welden	Augsburg (Land)	Welden (Schwab), Burckhartstraße	b - Richtung Augsburg/Wertingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Herbertshofen (Lech), Schlosserei Streit	A - Ri Meitingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Herbertshofen (Lech), Schlosserei Streit	E - Ri Langweid/Gersthofen
Großaitingen	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), Bahnhof Lagerlechfeld	4 - Bus 2
Graben	Augsburg (Land)	Lagerlechfeld (nördl), Bahnhof Lagerlechfeld	3 - Bus 1
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Strickerweg	A - Steig B Ri Wertachau
Schwabmünchen	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
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Unterer Wirt	A - Steig A - Ri Schwabmünchen
Großaitingen	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), Abzweigung Bahnhof	A - Ri Meitingen
Meitingen	Augsburg (Land)	Herbertshofen (Lech), Abzweigung Bahnhof	E - Ri Langweid/Gersthofen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsbg.), West	a - Ri Deuringen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsbg.), 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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsbg.), Nord	a - Ri Deuringen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsbg.), Nord	e - Ri Augsburg West P+R
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsbg.), Am Katharinenberg	a - Ri Deuringen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsbg.), 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□
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsbg.), Mitte	a - Ri Deuringen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsbg.), 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 Augsbg.), Ost	a - Ri Deuringen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsbg.), 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
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 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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Waage	E - Ri Gersthofen
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Titania	b - Ri Aystetten
Gesserts- hausen	Augsburg (Land)	Gessertshausen, Oberschö- nenfelder 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, Bahn- hof	A - Bus A
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Schloßpark	A - Ri Meitingen Bahnhof
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Stettenhofen, Stettenhofen	A - Richtung Langweid
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Stettenhofen, Stettenhofen	E - Richtung Augsburg
Schwab- münchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Kranken- haus	A - Ri Schwabmünchen Bahnhof
Schwab- münchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Kranken- haus	B - Ri Hiltenfingen / Schwabegg
Stadtber- gen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Augsburg West P+R	A - Bus auswärts 600 ff
Stadtber- gen	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			
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Martinstraße	(beidseitig)
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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Zentrum	H - Steig H
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Zentrum	I - Steig I
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Zentrum	K - Steig K
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Zentrum	A - Steig A
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Zentrum	B - Steig B
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, 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, Schmutterbrücke	a - Ri Neusäß
Neusäß	Augsburg (Land)	Ottmarshausen/Schwab, Schmutterbrücke	b - Ri Aystetten

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 4			
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	Rinnenthal, Schule	e - Ri Friedberg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
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, Cranzahler Str.	A - Steig A Ri Königsbrunn Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Cranzahler Str.	E - Steig E - Ri Mering
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Osram	B - Steig B - Ri Bobingen und Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Diedorf	Augsburg (Land)	Kreppen (Schwab), Kreppen	c - Richtung Schlipsheim/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
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 Augsbg), Mitte	b - Ri Augsburg
Horgau	Augsburg (Land)	Auerbach (Kr Augsbg), 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, Augsburger Straße	A - Richtung Langweid

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Augsburger Straße	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 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			
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Brackenhof Lindl	A - Ri Laimering
Aichach	Aichach-Friedberg	Unterwittelsbach, Rasthaus	A - Ri Kühbach
Aichach	Aichach-Friedberg	Unterwittelsbach, 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 Augsbg), 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 7			
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Immendorf b Pöttmes, Immen- dorf	a - Ri Pöttmes
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Immendorf b Pöttmes, Immen- dorf	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/Peters- dorf
Aindling	Aichach-Friedberg	Hausen (Aindling), Hausen	E - Ri Stotzard
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Schnellmannskreuth, Schnell- mannskreuth	a - Ri Pöttmes
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Schnellmannskreuth, Schnell- mannskreuth	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), Blument- hal	A - Wendeschleife - alle Richtungen
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
Dinkelscher- ben	Augsburg (Land)	Holzara, Holzara	A - Ri Krumbach
Schwabmün- chen	Augsburg (Land)	Schwabmünchen, Hirschwang	B - Ri Schwabmünchen
Horgau	Augsburg (Land)	Herpfenried, Herpfenried	a - Richtung Zusmarshausen
Horgau	Augsburg (Land)	Herpfenried, Herpfenried	b - Richtung Horgau

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Horgau	Augsburg (Land)	Schäfsstoß, Schäfsstoß	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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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 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, Stiftersiedlung	A - Bergstraße Ri Langweid
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Stiftersiedlung	C - Wende
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Stiftersiedlung	D - Bergstraße Ri. Augsburg Nord

Ge-meinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 9			
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 10			
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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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-Mann-Straße	A - Steig A - Ri Mering
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Hermann-Löns-Straße	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), Wiffertshauser Str.	a - Ri Wiffertshausen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Wiffertshauser Str.	e - Ri Friedberg Zentrum
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Inchenhofen, Sainbacher Straße	A - Ri Sainbach
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Inchenhofen, Sainbacher Straße	E - Ri Inchenhofen
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Inchenhofen, Schule	a - Ri Inchenhofen
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Wessiszeller Straße	a - Ri Dasing Bf
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Wessiszeller Straße	e - Ri Friedberg
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Grüntenstraße	a - Ri Taiting
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Grüntenstraße	e - Ri Friedberg
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Rettenberger Straße	A - Ri Taiting
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Rettenberger Straße	E - Ri Friedberg
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Schule	a - alle Richtungen
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Sparkasse	a - Li 209 Ri Aichach zum Ausstieg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Mühlstraße	E - Steig E - Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Tancherichweg	A - Steig A - Ri Siebenbrünnelstraße
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Industriegebiet	B - Steig B Ri Augsburg
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Industriestraße	E - Ri Derching Mühlstraße
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Abzw. Stätzling	A - Steig A - Ri Augsburg/Derching
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Alte Bergstraße	B - Steig B Ri Augsburg
Aichach	Aichach-Friedberg	Ecknach, Hauptstraße 24/29	a - Ri Ecknach Kirche
Aichach	Aichach-Friedberg	Ecknach, Hauptstraße 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, Kirchstraße	A - Ri Steindorf
Merching	Aichach-Friedberg	Merching, Kirchstraße	E - Ri Mering Bahnhof
Merching	Aichach-Friedberg	Merching, Steinacher Straße 4	A - Ri Steindorf
Merching	Aichach-Friedberg	Merching, Mandichostraße 14	A - Ri Steindorf
Merching	Aichach-Friedberg	Merching, Mandichostraße 14	E - Ri Mering Bahnhof
Rehling	Aichach-Friedberg	Oberach (Schwab), Kobeswiesen	E - Richtung Augsburg
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberbernbach, Sportplatz	A - Ri Aichach
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 Baindlkirch Ried b.	a - Steig A - Ri Mittelstetten
Aichach	Aichach-Friedberg	Griesbeckerzell, Lorenzstr. 10	B - Li 221 Ri Aichach

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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 Baindlkirch 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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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), Afrastr. LEW	A - Steig A - Ri Mering
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Afrastr. 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
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Gebersdorf (Petersd), Sonnenstraße	A - Ri Pöttmes
Pöttmes	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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Steindorf	Aichach-Friedberg	Hausen (b Hofhegnenberg), Hausen	A - Ri Steindorf
Steindorf	Aichach-Friedberg	Hausen (b Hofhegnenberg), Hausen	E - Ri Mering
Steindorf	Aichach-Friedberg	Hofhegnenberg, Ort	A - Ri Steindorf
Steindorf	Aichach-Friedberg	Hofhegnenberg, 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 Mai-baum	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 Kügler	A - Steig A Ri Aichach
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Petersdorf (b AIC), Gasthof Kügler	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
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/Adelzhau-sen
Sielenbach	Aichach-Friedberg	Schafhausen b Augsb., Schafhausen	E - Ri Dasing / Adelzhause
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Schiltberg, Haus-Nr.62	A - Ri Schiltberg Post
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Schiltberg, Haus-Nr.62	E - Ri Aichach
Adelzhause	Aichach-Friedberg	Adelzhause, Gewerbegebiet	A - Ri Aichach
Adelzhause	Aichach-Friedberg	Adelzhause, Gewerbegebiet	E - Ri Dasing

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Aichach	Aichach-Friedberg	Sulzbach (Aichach), Siedlung	a - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Sulzbach (Aichach), Siedlung	e - Ri Dasing
Aichach	Aichach-Friedberg	Sulzbach (Aichach), Verenastr.	a - Ri Aichach
Kühbach	Aichach-Friedberg	Unterbernbach, Unterbernbach	A - Ausstieg
Dasing	Aichach-Friedberg	Wessiszell, Siedlung	A - Ri Adelzhausen
Dasing	Aichach-Friedberg	Wessiszell, Siedlung	E - Ri Dasing
Dasing	Aichach-Friedberg	Wessiszell, Ort	A - Ri Adelzhausen
Dasing	Aichach-Friedberg	Wessiszell, 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), Arn-hofen	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
Todtenweis	Aichach-Friedberg	Bach (Todtenweis), Bach	E - Ri Aindling
Aindling	Aichach-Friedberg	Binnenbach, Binnenbach	A - Richtung Bach
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Burgadelzhausen, Burgadelzhausen	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 Endhaltestelle
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, Mühlstraße (Ost)	A - Steig A - Ri Derching Endhaltestelle

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Friedberg	Aichach-Friedberg	Derching, WTB (Ost)	A - Steig A - Ri Derching Endhaltestelle
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Ebenried (b Aichach), Ebenried	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.), Edenhausen	A - Richtung Bach
Aindling	Aichach-Friedberg	Edenhausen (Aindl.), Edenhausen	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), Eismannsberg	a - Ri Asbach
Aichach	Aichach-Friedberg	Gallenbach (Schwab), Gallenbach	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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Baar	Aichach-Friedberg	Heimpersdorf (Kr Aichach), Ort	A -
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Heretshausen, Heretshausen	A - Ri Töddenried
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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Lechfeldstraße	A - Steig A - Ri Mering
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Meringer Straße Süd	A - Steig A - Ri Mering
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Meringer Straße 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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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 Wessiszell
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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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	Zillenbergl, Zillenbergl	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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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, Biberbacher Straße	A - Ri Achsheim
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Biberbacher Straße	E - Ri Augsburg
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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, Reinhartshofer Straße	A - Ri Mickhausen
Großaitingen	Augsburg (Land)	Großaitingen, Reinhartshofer Straße	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 Augsbg, Ahornstraße	A - Steig A Ri Eichenplatz
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Ahornstraße	B - Steig B
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Marktplatz	A - Steig A - Ri Kö Eichenplatz
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Marktplatz	E - Steig E - Ri Kö Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Rosenstraße	A - Steig A - Ri Kö Eichenplatz
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Gartenstraße	A - Ri Königsbrunn Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Gartenstraße	B - Ri Westen
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Fuggerstraße	A - Steig A - Ri Königsbrunn Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Pfalzstraße	A - Steig A Ri Marktplatz
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Pfalzstraße	B - Steig B Ri Karwendelstraße
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Gartenstraße West	A - Ri Königsbrunn Zentrum

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, 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 Augsbg, Enzianstraße	A - Steig A - Ri Bobingen und Lechfeld
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Enzianstraße	B - Steig B - Ri Königsbrunn Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, St. Johanneskirche	A - Steig A - Ri Eichenpl./Bobbingen/Lechfeld
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, St. Johanneskirche	B - Steig B - Ri Königsbrunn Zentrum
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Heiðestraße	A - Steig A - Ri Königsbrunn Eichenplatz
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Heiðestraße	B - Steig B - Ri Augsburg/Mering
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Heiðestraße	C - Steig C - Ri Grundschule
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Römerallee	A - Ri Köbr. Gartenstr. West
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Römerallee	B - Ri Landsberger Straße
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Lilienstraße	A - Steig A - Ri Eichenplatz
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Nordendstraße	A - Steig A - Ri Königsbrunn
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Nordendstraße	E - Steig E - Ri Haunstetten
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Robert-Koch-Straße	A - Steig A - Ri Kö Marktplatz
Königsbrunn		Königsbrunn b Augsbg,	B - Steig A - Ri Kö Marktplatz

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
	Augsburg (Land)	Robert-Koch-Straße	
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Achsheimer Straße	A - Ri Langweid Waage
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Schulstraße	A - Ri Langweid Waage
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Schulstraße	E - Ri Gersthofen
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Bahnhofstraße	E - Ri Gersthofen
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Römerstraße	A - Ri Langweid Waage
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Römerstraße	E - Ri Gersthofen
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Deubach (Gessertsh.), Süd	a - Richtung Gessertshausen
Gessertshausen	Augsburg (Land)	Deubach (Gessertsh.), Süd	b - Richtung Deubach Kirche/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), Pestalozzistraße	a - Ri Lettenbach
Diedorf	Augsburg (Land)	Diedorf (Schwab), Lindenstraße	b - Ri Gessertshausen
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, SGL CARBON	E - Ri Meitingen Bf / Augsburg
Meitingen	Augsburg (Land)	Meitingen, Donauwörther Straße	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-Stifter-Straße	a - Richtung Westheim/Biburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Adalbert-Stifter-Straße	b - Richtung Neusäß, Bahnhof
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Eichenwaldschule	a - alle Richtungen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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, Westheimer Straße	a - Richtung Schlippsheim
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Westheimer Straße	Dr.-frankb - 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
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 Schlippsheim
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Hilttenfingen	Augsburg (Land)	Hilttenfingen, Kirche	A - Steig A - Ri Mittelneufnach und Gennach
Hilttenfingen	Augsburg (Land)	Hilttenfingen, 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.-Frank-Straße	a - alle Richtungen
Kleinaitingen	Augsburg (Land)	Kleinaitingen, Kleinaitingen	A - Steig A - Ri Bobingen + Königsbrunn
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), Kappenbergstraße	a - Ri Stadtbergen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Kappenbergstraße	e - Ri Leitersh.
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Leitershofer Straße	a - Ri Leitershofen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Leitershofer Straße	b - Ri Stadtbergen

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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), Deuringer Straße	a - Ri Deuringen
Stadtbergen	Augsburg (Land)	Stadtbergen (Schwab), Deuringer Straße	e - Ri Stadtbergen
Neusäß	Augsburg (Land)	Steppach (b Augsbg.), Schule	a - alle Richtungen
Neusäß	Augsburg (Land)	Vogelsang (b Augsbg), 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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Langerringen	Augsburg (Land)	Langerringen, Abzw. Hiltenfin-ger Straße	A - Steig A - Ri Schwabmühlhau-sen 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, Achsheimer Straße	A - Ri Achsheim
Gablingen	Augsburg (Land)	Lützelburg, Achsheimer Straße	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
Nordendorf	Augsburg (Land)	Nordendorf, Firma Speer	A - Ri Wertingen
Nordendorf	Augsburg (Land)	Nordendorf, Firma Speer	E - Ri Nordendorf Bahnhof
Oberottmars-hausen	Augsburg (Land)	Oberottmarshausen, Kirche	A - Steig A - Ri Graben + Schwabmünchen
Oberottmars-hausen	Augsburg (Land)	Oberottmarshausen, Kirche	B - Steig B - Ri Bobingen + Kö-nigsbrunn
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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)	Täferlingen, Nord	a - Ri Neusäß
Neusäß	Augsburg (Land)	Täferlingen, Nord	b - Ri Hirblingen
Neusäß	Augsburg (Land)	Täferlingen, Mitte	a - Ri Hirblingen
Neusäß	Augsburg (Land)	Täferlingen, Mitte	b - Ri Oberhausen Nord P+R
Neusäß	Augsburg (Land)	Täferlingen, Süd	a - Ri Oberhausen Nord P+R
Neusäß	Augsburg (Land)	Täferlingen, Süd	b - Ri Hirblingen
Neusäß	Augsburg (Land)	Täferlingen, Pestalozzistraße	a - Ri Hirblingen
Neusäß	Augsburg (Land)	Täferlingen, Pestalozzistraße	b - Ri Neusäß
Neusäß	Augsburg (Land)	Täferlingen, Schule	a - alle Richtungen
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Abzweigung Ötz	A - Ri Unterbaar
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Herzog-Tassilo-Straße	A - Ri Unterbaar
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Herzog-Tassilo-Straße	E - Ri Meitingen
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Neukirchener Straße	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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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), Meitinger Straße	A - Ri Wertingen
Westendorf	Augsburg (Land)	Westendorf (Schwab), Meitinger Straße	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 Schlipshaus
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 Schlipshaus
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Winterstraße	a - Richtung Diedorf
Neusäß	Augsburg (Land)	Westheim, Winterstraße	b - Richtung Augsburg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Diedorf	Augsburg (Land)	Willishausen, Willishausen	a - Richtung Gessertshausen
Diedorf	Augsburg (Land)	Willishausen, Willishausen	b - Richtung Diedorf
Fischach	Augsburg (Land)	Willmatshofen, Willmats-hofen	a - Richtung Mickhausen
Fischach	Augsburg (Land)	Willmatshofen, Willmats-hofen	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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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. Augsbg), Mühle	A - Ri Wertingen
Ehingen	Augsburg (Land)	Ehingen (Kr. Augsbg), Mühle	E - Ri Nordendorf
Ehingen	Augsburg (Land)	Ehingen (Kr. Augsbg), Mühle	F - Li 412 Ri Allmannshofen
Ehingen	Augsburg (Land)	Ehingen (Kr. Augsbg), Ort	E - Ri Nordendorf
Ehingen	Augsburg (Land)	Ehingen (Kr. Augsbg), Ort	B - Ri Wertingen
Ehingen	Augsburg (Land)	Ehingen (Kr. Augsbg), 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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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, 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/Baiers-hofen
Altenmünster	Augsburg (Land)	Neumünster (Schwab), Neumünster	A - Ri Zusmarshausen/Altenmünster
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Bobingen	Augsburg (Land)	Reinhartshausen, Fuggerstr.	B - Steig B - Ri Bobingen
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, 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)	Schlipsheim, Bergstraße	a - Richtung Biburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Schlipsheim, Bergstraße	b - Richtung Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Schlipsheim, Mitte	a - Ri Biburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Schlipsheim, 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 Schlipsheim
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)

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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, Herdmäherweg	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 - Braun-Straße Ri. Augsburg Nord
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Schmid Logistik	A - Ri Gersthofen Bf
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Schmid Logistik	E - Ri IKEA
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Senefelderstr.	A - Ri Gersth. Gutenbergstraße
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Thyssenstraße West	A - Ri Gersth. Senefelderstraße
Dinkelscherben	Augsburg (Land)	Grünenbaindt, 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
Hiltensfingen	Augsburg (Land)	Hiltensfingen, Kellerwirtschaft	A - Steig A - Ri Schwabmünchen
Hiltensfingen	Augsburg (Land)	Hiltensfingen, Kellerwirtschaft	B - Steig B - Ri Hiltensfingen
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 Augsbg, Dornierstraße	A - Steig A
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Hunnenstraße	E - Steig E - Ri Augsburg/Haunstetten
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Lechfeldgraben	A - Ri Königsbrunn Zentrum
Schwabmünchen	Augsburg (Land)	Klimmach, Klimmach	A - Ri Schwabmünchen / Mickhausen
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, GVZ Frankfurter Straße Nord	A - Ri IKEA
Scherstetten	Augsburg (Land)	Konradshofen, Ort	A - Ri Schwabmünchen
Scherstetten	Augsburg (Land)	Konradshofen, Ort	B - Ri Münster
Scherstetten	Augsburg (Land)	Konradshofen, Birkacher Straße	A - Ri Schwabmünchen
Scherstetten	Augsburg (Land)	Konradshofen, Birkacher Straße	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 Frankfurter Straße 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
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-Hahn-Straße	A - Ri Gersthofen/Oberh. Nord P+R
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Otto-Hahn-Straße	E - Ri IKEA
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Rehlinger Straße	A - Richtung Aindling

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, GVZ Regensburger Straße	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 Döpschhofen
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
Großaitingen	Augsburg (Land)	Reinhartshofen, Reinhartshofen	B - Ri Mickhausen / Reinhartshausen
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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-Bosch-Straße	A - Richt. Gasthoff. Bf.
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Robert-Bosch-Straße	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)	Streithelm/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 Augsbg, Wiedemannstraße	A - Steig A - Ri Königsbrunn
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Untermeitingen, Mittelschule	A - Schulbus
Untermeitingen	Augsburg (Land)	Untermeitingen, Discothek PM	A - Steig A Ri Lagerlechfeld
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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, Römerstr.	(beidseitig)
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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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 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, Schiltberger Straße	E - Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Igenhausen, Firma Kienmoser	A - Richtung Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Igenhausen, Firma Kienmoser	E - Richtung Affing

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
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 Baindlkirch
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Augsburger Straße	a - Ri Aichach Zentrum
Aichach	Aichach-Friedberg	Aichach, Augsburger 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), Bozener Straße	a - Ri Friedberg Ost
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Bozener Straße	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), Völser Straße	a - Ri Friedberg Ost
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Völser Straße	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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
Graben	Augsburg (Land)	Graben (Lechfeld), Ost	A - Steig A - Busschleife vor Schule
Thierhaupten	Augsburg (Land)	Thierhaupten, Neukirchner Straße	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, Schlöble	a - Richtung Rommelsried

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Diedorf	Augsburg (Land)	Biburg b Augsburg, Schlöble	b - Richtung Augsburg
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Am Ballonstartplatz	A - Ri Röntgenstr. Süd / Langweid
Königsbrunn	Augsburg (Land)	Königsbrunn b Augsbg, Eichenplatz	A - Steig A - Ri Königsbrunn Zentrum
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Achsheimer Straße	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

Ge- meinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 12			
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
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Igenhausen, Kirche	E - Ri Affing
Dasing	Aichach-Friedberg	Laimering, Laimering	A - Ri Töddenried
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

Ge- meinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Aichach	Aichach-Friedberg	Hiesling, Hiesling	A - Ri Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Hiesling, Hiesling	E - Ri Affing
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Höfarten, Allenberger Straße	A - Ri Schiltberg
Schiltberg	Aichach-Friedberg	Höfarten, Allenberger Straße	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), Luitpoldstraße	A - Steig A - Ri Rederzhausen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Pater-Franz-Reinisch-Straße	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), Afastr.	A - Steig A - Ri Friedberg Luitpoldstraße
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Afastr.	E - Steig E - Ri Friedberg West P+R
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

Ge- meinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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)
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

Ge- meinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Gablingen	Augsburg (Land)	Gablingen, Bahnhof	2 - Bus 2

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Stufe 13			
Adelzhau- sen	Aichach- Friedberg	Adelzhausen, Dollinger	A - Ri Schloßberg
Friedberg	Aichach- Friedberg	Friedberg (Bay), Münchner Straße	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, Ziegeleis- traße	A - Ri Aichach
Friedberg	Aichach- Friedberg	Rinnenthal, Schule	a - Ri Freienried
Inchenh- ofen	Aichach- Friedberg	Inchenhofen, Abzw. Schönau	A - Ri Inchenhofen
Inchenh- ofen	Aichach- Friedberg	Inchenhofen, Abzw. Schönau	E - Ri Gundelsdorf / Pöttmes
Aichach	Aichach- Friedberg	Gansbach (Aichach), Gans- bach	A - Ri Klingen
Aichach	Aichach- Friedberg	Gansbach (Aichach), Gans- bach	E - Ri Dasing/Adelzhausen
Rehling	Aichach- Friedberg	Au (Gde Rehling), Au	E - Richtung Augsburg
Affing	Aichach- Friedberg	Mühlhausen (Affing), Lud- wigshof	A - Richtung Pöttmes
Friedberg	Aichach- Friedberg	Rinnenthal, Abzw. Gagers	a - Ri Freienried
Friedberg	Aichach- Friedberg	Rinnenthal, Abzw. Gagers	e - Ri Friedberg
Affing	Aichach- Friedberg	Anwalting, Ort	A - Lechfeldstr.
Adelzhau- sen	Aichach- Friedberg	Adelzhausen, Siedlung	E - Ri Dasing
Eurasburg	Aichach- Friedberg	Eurasburg, Schule	a - alle Richtungen
Friedberg	Aichach- Friedberg	Friedberg (Bay), Kranken- haus	A -
Aichach	Aichach- Friedberg	Aichach, Peter-und-Paul- Straße	e - Ri Karl-Schiller-Str
Friedberg	Aichach- Friedberg	Friedberg (Bay), Feichtma- yrstraße	a - Ri Wiffertshausen
Adelzhau- sen	Aichach- Friedberg	Adelzhausen, Gewerbege- biet	B - Ri Schloßberg

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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., Unterbachern	A - Ri Inchenhofen
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Unterbachern/Inchen., Unterbachern	E - Ri Gundelsdorf
Schmiechen	Aichach-Friedberg	Stadtbergen (Schwab), Ulmer Landstraße	E - Steig E - Ri Mering
Aichach	Aichach-Friedberg	Walchshofen, Kirche	E - Ri Aichach
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Joseph-Baur-Straße	A - Steig A Ri Au.-Lechhausen
Friedberg	Aichach-Friedberg	Friedberg (Bay), Joseph-Baur-Straße	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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
Steindorf	Aichach-Friedberg	Hofheggenberg, Ziegelei	A - Seig 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), Knottenried	A - Ri Aichach
Hollenbach	Aichach-Friedberg	Motzenhofen, Am Steigfeld	a - Ri Inchenhofen / Hollenbach
Steindorf	Aichach-Friedberg	Steindorf (Paar), Abzw. Eresried	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), Varenastr.	e - Ri Dasing

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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, Appertshausen	A - Steig A Ri Aichach
Aindling	Aichach-Friedberg	Arnhofen (Aindling), Arnhofen	A - Richtung Aindling
Ried	Aichach-Friedberg	Asbach (Ried Kr. AIC), Gemeinde 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
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Burgadelzhausen, Burgadelzhausen	A - Ri Adelzhausen
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Acht 300	A - alle Richtungen
Dasing	Aichach-Friedberg	Dasing, Vorderheimat	e - Ri Friedberg
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 Baindlkirch
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
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Haunsried, Abzweigung	A - Ri Töddenried
Adelzhausen	Aichach-Friedberg	Haunsried, Abzweigung	E - Ri Dasing

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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), Inders- dorf	A - Steig A Ri Aichach
Inchenh- ofen	Aichach-Friedberg	Ingstetten (Schwab), Ingstetten	A - Ri Inchenhofen
Inchenh- ofen	Aichach-Friedberg	Ingstetten (Schwab), Ingstetten	E - Ri Gundelsdorf
Adelzhau- sen	Aichach-Friedberg	Irschenhofen, Irschenhofen	A - Ri Schloßberg
Kissing	Aichach-Friedberg	Kissing, Gut Lindenau	E - Steig E - Ri Friedberg/Augsburg
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Kühnhausen (Schwab), West	A - Ri Pöttmes
Adelzhau- sen	Aichach-Friedberg	Landmannsdorf, Land- mannsdorf	A - alle Richtungen
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Mandlach, Mandlach	A - Ri Pöttmes
Pöttmes	Aichach-Friedberg	Mandlach, Mandlach	E - Ri Augsburg
Kühbach	Aichach-Friedberg	Mangelsdorf (Schwab), Mangelsdorf	A - Ri Unterschönbach
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 (Schwab), Perlmühle	A - Ri Unterbaar
Baar	Aichach-Friedberg	Oberbaar (Schwab), Perlmühle	E - Ri Aichach
Inchenh- ofen	Aichach-Friedberg	Oberbachern (Inchenh- ofen), Oberbachern	A - Ri Inchenhofen
Inchenh- ofen	Aichach-Friedberg	Oberbachern (Inchenh- ofen), Oberbachern	E - Ri Gundelsdorf
Aichach	Aichach-Friedberg	Obermauerbach, Obermau- erbach	E - Ri Untermauerbach / Aichach
Aichach	Aichach-Friedberg	Oberschneitbach, Haus-Nr. 7	E - Ri Affing
Kühbach	Aichach-Friedberg	Oberschönbach/Schwab, Oberschönbach	A - Ri Unterschönbach

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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 Griebel	A - Ri Motzenhofen
Inchenhofen	Aichach-Friedberg	Sainbach, Gasthof Griebel	E - Ri Inchenhofen
Petersdorf	Aichach-Friedberg	Schönleiten (Kr AIC), Riedweg	A - Steig A Ri Axtbrunn
Sielenbach	Aichach-Friedberg	Sielenbach, Schöfbeck	E - Ri Dasing/Adelzhausen
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
Adelzhause	Aichach-Friedberg	Weinsbach (Adelzhs.), Weinsbach	E - Ri Dasing
Adelzhause	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
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), Lehnernsberg	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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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, Nürnberger Straße/GVZ	A - Ri Augsburg
Neusäß	Augsburg (Land)	Neusäß, Nürnberger Straße/GVZ	B - Ri Hirblingen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Peterhof	A - Ri Heretsried/Wertingen
Gersthofen	Augsburg (Land)	Gersthofen, Peterhof	B - Ri Augsburg
Langweid am Lech	Augsburg (Land)	Langweid am Lech, Rehlinger Straße	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
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. Augsbg), 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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
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
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

Gemeinde	Landkreis	Haltestelle	Haltesteig
Gesserts- hausen	Augsburg (Land)	Weiherhof (Schwab), Wei- herhof	a - Richtung Döpshofen
Gesserts- hausen	Augsburg (Land)	Weiherhof (Schwab), Wei- herhof	b - Richtung Gessertshausen
Langerrin- gen	Augsburg (Land)	Westerringen, Baumschule	A - Steig A - Ri Schwabmühlhausen
Langerrin- gen	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-	Gesamtergebnis
Gebiet		
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	2.964	1,9%
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. Prüf- fall Bären- keller)	Süd (incl. Prüf- fall Haunstet- ten)	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-/Fuß- wege	-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 = Linienbeförderungsfälle; ÖV-Wege = Öffentliche-Verkehrsmittel-Wege; MIV-Wege = Motorisierter-Individualverkehr-Wege

Anlage 16: Stellungnahmen und Einzelanregungen

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
Stadt Augsburg	Stadt Augsburg, Mobilitäts- und Tiefbauamt (MTBA)	26.08.2025	Verknüpfung: Verständnisfrage zur Methodik der Kategorisierung der Verknüpfungspunkte
	Stadt Augsburg, Wirtschaftsförderung, MTBA und Stadtplanungsamt	26.09.2025	NVP-Bericht Textform: Redaktionelle Hinweise, Anregungen und Verständnisfragen
	Stadt Augsburg, Wirtschaftsförderung und MTBA	29.09.2025	Projektverlauf: Begrüßung der im Rahmen der Erstellung des NVP stattgefundenen diversen Abstimmungen mit Beanstandung der zeitlichen Aspekte
			Bewertung des aktuellen ÖPNV-Angebotes: Bitte um eine detaillierte Betrachtung der Defizite und städtebaulichen Entwicklungen
			Maßnahmen Busverkehr Stadt: 1. Bitte um Erwähnung der neuen Haltestellenbedarfe 2. Bitte um systematische Bewertung bzw. Priorisierung der Maßnahmen 3. Hinweis zur Relevanz einer konzeptionellen, infrastrukturellen, betrieblichen und wirtschaftlichen Prüfung vor Maßnahmenumsetzung 4. Hinweis, dass Einzelergebnisse vorliegen und von der Stadt Augsburg weiterverwendet werden können 5. Bitte um Erwähnung der Bedeutung und Voraussetzung von Verknüpfungen für Maßnahmen des Clusters Ost 6. Bitte um Aufnahme der Linie 41 als Kernmaßnahme im Cluster Süd 7. Hinweise zur Umsetzungsplanung der Kernmaßnahmen in Cluster West 8. Hinweis zu den Regionalbuslinie 210 und 211
			Zielnetz Busverkehr Stadt: Hinweis, dass die Darstellung nicht zustimmungsfähig ist und Bitte um Anpassung durch Reduzierung auf Kernmaßnahmen
			Verknüpfung: Bitte um Anpassung der Verknüpfungspunkte im Zielnetz
			Barrierefreiheit: 1. Bitte um Ergänzung von Anforderungen an die Haltestellen des Regionalbusses im Stadtgebiet und der Straßenbahn 2. Redaktionelle Hinweise 3. Verständnisfrage zur Priorisierung der Haltestellen
			Liniensteckbriefe: 1. Bitte um Anpassung durch alleinige Darstellung von Kernmaßnahmen als Zielnetz

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
			Anregungen für künftige Fortschreibungen: 1. Hinweis, dass das seit 2015 nicht mehr aktualisierte Einzelhandelskonzept, woraus Bedienstandards abgeleitet wurden, nicht die tatsächlichen Verteilung der zentralen städtischen Funktionen abbildet (methodische Schwäche des NVP) 2. Bitte um Aussagen zur Weiterentwicklung des SPNV als Auftrag an den Freistaat Bayern bzw. die BEG 3. Bitte um Ergänzung von mittel- und langfristigen Zielen 4. Bitte um Betrachtung der Verknüpfungspunkte in intermodalen Mobilitätsketten 5. Bitte um eine Klassifizierung und Ausweisung von neuen P+R-Plätzen 6. Bitte um Aufnahme von weiteren Qualitätsstandards zur Einheitlichkeit des Erscheinungsbild des AVV und der swa und Internationalität
	Stadt Augsburg, Standortberatung der Wirtschaftsförderung		Maßnahmen: 1. Begrüßung der Verlängerung des Straßenbahnnetzes 2. Hinweis zur Priorität des Clusters Ost aufgrund des Gewerbegebietes Augsburg Ost und Begrüßung der geplanten Maßnahmen 3. Hinweis zur Umsetzungsplanung der Linien 23 und 48 ÖPNV-Anbindung: 1. Hinweis zur Bedeutung der Anbindung des Innovationsparks und der Achse Hauptbahnhof - Uniklinik 2. Bitte um eine gutachterliche Betrachtung des Gewerbegebietes Airpark Anforderungen an den ÖPNV (Bedienstandards): Hinweis zur Problematik der Taktausdünnung der Straßenbahn ab 19 Uhr für Gewerbetreibende und deren Mitarbeitende
	Stadt Augsburg, Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen (AGNF)		Allgemein: 1. Hinweis, dass keine konkrete Stellungnahme abgegeben werden kann aufgrund der unkonkreten Pläne 2. Hinweis, dass eine Ausweitung der ÖPNV-Infrastruktur mit potenziellen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist Artenschutz: Hinweis, dass Maßnahmen geschützte Arten betreffen können, wodurch eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erforderlich ist und Ablehnungen im Einzelfall möglich sind Baumschutz: 1. Hinweis, dass Maßnahmen Eingriffe in geschützten Baumbestand darstellen können und eine Einhaltung der einschlägigen DIN erforderlich ist und Bitte um frühzeitige Abstimmungen 2. Hinweis, dass bei barrierefreiem Ausbau von Haltestellen neue Baumpflanzungen vorzusehen sind

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
	Stadt Augsburg, Welterbe-Büro		Leitziele: Begrüßung der Leitziele und des geplanten ÖPNV-Ausbaus
			Maßnahmen: 1. Hinweis auf nicht ausreichende Berücksichtigung der Handlungsstrategien für das UNESCO-Welterbe (STEK) 2. Hinweis auf die Notwendigkeit, bei der Maßnahmenumsetzung die Verträglichkeit mit den Welterbe-Objekten zu prüfen unter Beteiligung des Welterbe-Büros und Erläuterung dieser Problematik anhand von Beispielen
	Stadt Augsburg, Stadtplanungsamt		Verknüpfung: Hinweise zur (Nicht-)Eignung der Parkplätze Sportanlage Süd und am Plärrer als P+R-Anlage
			Maßnahmen Busverkehr: 1. Hinweis zur Bedeutsamkeit und hohen Nachfrage des Gaswerk-Areals und Umfelds und Begrüßung der verbesserten Verbindung mit dem SPNV 2. Hinweis auf Entwicklungen entlang der Achse Reichenberger Str. - Berliner Allee und Begrüßung der verbesserten Erreichbarkeit des östlichen Textilviertels 3. Begrüßung der verbesserten Regionalbusanbindung am Hauptbahnhof West und Ost und Hinweise zur Planung
			ÖPNV-Anbindung: 1. Bitte um Prüfung eines Angebotes im Bereich WWK-Areal und Gewerbegebiet Karl-Bösch-Str. 2. Bitte zur Prüfung einer clusterübergreifenden Tangentialverbindung Uniklinik - Medizin Campus und Universität (Mutterhaus)
			Straßenbahn Zielnetz: 1. Hinweis auf fehlende Darstellung der Verlängerung nach Neusäß im Zielnetz 2. Bitte um Aufnahme der Verlängerung von aktuell geplantem Endpunkt in Hammerschmiede bis zur Autobahn (Gewerbegebiet Augsburg Ost)
			Verknüpfung: Bitte um Aufnahme weiterer Verknüpfungspunkte im Zielnetz
			Liniensteckbriefe: Hinweise zum geplanten Linienverlauf der Linien 21 (aus Sicht des Stadtplanungsamtes ist ein regulärer Haltestellenbetrieb am geplanten Endpunkt Oberhausen Bahnhof nicht möglich) und 24 (Hinweise auf zukünftige Planungen, die auch die Lage und Anordnung der bisherigen Haltestellen in der Hofackerstraße verändern können)

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
Landkreis Aichach-Friedberg	Landkreis Aichach-Friedberg, Sachgebiet 13 für Senioren, Pflege und Menschen mit Behinderung	16.09.2025	Barrierefreiheit: 1. Zeitschiene zur barrierefreien Ertüchtigung von Haltestellen, da im Zielnetz 78 % nicht barrierefrei ausgebaut 2. Anregung zur regelmäßigen Qualitätssicherung (z.B. Wartung der Ausstattung) 3. Begrüßung des Leitziels einer Verbesserung der Erschließungswirkung und der Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV 4. Hinweis auf die Berücksichtigung der Vorschriften der DIN 18040 Teile 1 und 3 bei allen Maßnahmen
			Anforderungen an den ÖPNV (Haltestellenausbau): Hinweis auf Defizite, Befürwortung der Priorisierung mit Bitte um Ergänzung einer zeitlichen Umsetzung, Anregung zu qualitätssichernden Maßnahmen
			Maßnahmen flexible Bedienformen: Begrüßung des On-Demand-Konzepts aufgrund der Relevanz für beeinträchtigte Nutzer*innen: 1. Anliegen zu nutzerorientierter einfacher und barrierefreier Buchung 2. Telefonisch erreichbare Servicestelle für nicht internetaffine Nutzer*innen
			SPNV: Anliegen zur hohen Priorität der barrierefreien Ertüchtigung der SPNV-Halte
			1. Hinweis auf die Relevanz der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere für ältere Menschen (-> demographischer Wandel) 2. Anregung, Schulungen des Personals im Umgang mit beeinträchtigten Nutzer*innen verpflichtend anbieten
	Landkreis Aichach-Friedberg, Sachgebiet 15 für Mobilität, ÖPNV	19.09.2025	Redaktionelle Hinweise
		25.09.2025	Redaktionelle Hinweise
		17.10.2025	Redaktionelle Hinweise
	Gemeinde Affing	24.07.2025	Redaktioneller Hinweis
		09.10.2025	Anliegen zu betrieblichen Themen Anliegen zu Infrastrukturplanung
	Verwaltungsgemeinschaft Aindling (Gemeinden Aindling, Petersdorf und Todtenweis)	30.09.2025	Anliegen zur Anpassung und Optimierung der Schülerverkehre
	Verwaltungsgemeinschaft Dasing (Gemeinden Adelzhausen, Dasing, Eurasburg, Obergriesbach und Sielenbach)	26.08.2025	Hinweise und Ergänzungen zu geplanten Infrastrukturmaßnahmen in den Gemeinden Adelzhausen und Dasing
	Stadt Friedberg	29.07.2025	Bitte um Fristverlängerung bis 02.10.

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
		29.09.2025	Allgemein: Hinweis, dass der NVP nicht dem Gedanken einer Mobilitätswende und Umdenken entspricht und Bitte um Nachbesserung
			SPNV: 1. Anliegen zur Sicherheit für den 15-Minuten-Takt auf der Paartalbahn 2. Bitte um Ausblick auf einen Bahnhof Paar
			Maßnahmen Busverkehr Region: 1. Anliegen zur Verbesserung der Anbindung und Erschließung von Friedberg durch Verkürzung der Fahrzeiten der Friedberger Stadtbusse, Optimierung der Linienwege, direkte Anbindungen und neue zusätzliche Haltestellen 2. Anliegen zur Sicherheit der AST-Angebote der Linien 103, 208 und 210 3. Anliegen zum Erhalt der Linien-Kombination 210, 7211 als starke Achse und nicht als Schulbuslinie (siehe Liniensteckbrief) 4. Anliegen zu dichteren Takten 5. Bitte um Prüfung eines neuen Konzepts für die derzeit kaum genutzte Linie 262 6. Bitte um Ergänzung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 6
			Hinweis auf in der Stellungnahme aufgeführte fehlende Anbindungen
	Markt Inchenhofen	29.07.2025	Bitte um Fristverlängerung
		15.09.2025	Kenntnisnahme
			Maßnahmen Busverkehr Region: grundsätzliche Begrüßung der höheren Taktung der Regionalbusachsen
	Markt Mering	08.10.2025	Maßnahmen flexible Bedienformen: Begrüßung der Versorgung durch On-Demand-Angebote und Bitte um Prüfung der Prognose und um Information zur Kostenaufteilung und zeitlichen Umsetzung
			Erläuterung der Rolle, Entwicklung, infrastrukturellen Voraussetzungen und ÖPNV-Bedarfe des Marktes
			Hierarchisches Liniennetz: grundsätzliche Begrüßung mit Bitte zur Konkretisierung der Angebotskategorie "Zwischenebene/Sonderformen" und Anliegen einer Berücksichtigung von weiteren wichtigen Bedienungsaufgaben neben dem Schulverkehr von sog. Schullinien
			Bitte um Prüfung des Wohngebietes "Am Oberfeld" in der Kategorie "Verbindung entfernter Ortsteile zum Ortszentrum"
			Liniensteckbriefe: Bitte um Ergänzung der Buslinie Landsberg-Mering (MVV-Linie 897/AVV-Linie 108) zur Anbindung des Ortsteils Unterbergen an Mering sowie Anliegen zum Ausbau des Angebots zwischen Unterbergen und Mering

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
Land kr			Maßnahmen Busverkehr Region: Anliegen zur Prüfung einer Verlängerung der starken Achse Bobingen-Königsbrunn- Sankt Afra in das Meringer Zentrum
			Maßnahmen flexible Bedienformen: grundsätzliche Begrüßung, Bitte um Prüfung eines in Frage kommenden Unternehmens (Machbarkeit) und Hinweis auf die Problematik des Anschlussverlustes
			SPNV: Bitte um Aufnahme von Anforderungen an die SPNV-Entwicklung in den NVP zur Vertretung der Interessen der Region gegenüber der BEG und Planungen
			Anforderungen an den ÖPNV (Qualitätsstandards): Anregung zur Aufnahme von ÖPNV-Qualitätsmerkmalen in den Bereichen Fahrgastinformation, Anschlussicherung und subjektive Sicherheit an Haltestellen
	Gemeinde Schmiechen	08.09.2025	Erläuterung der Rolle, Entwicklung, ÖPNV-Bedarfe und der aktuellen Erschließung durch den ÖPNV in der Gemeinde
			Hierarchisches Liniennetz: Grundsätzliche Begrüßung mit Bitte zur Konkretisierung der Angebotskategorie "Zwischenebene/Sonderformen" und der "Umsetzungsplanung"
			Liniensteckbriefe: Bitte um Ergänzung der Buslinie Landsberg-Mering (MVV-Linie 897/AVV-Linie 108) zur Anbindung des Ortsteils Unterbergen an Mering sowie Anliegen zum Ausbau des Angebots zwischen Unterbergen und Mering
			Maßnahmen flexible Bedienformen: grundsätzliche Begrüßung, Bitte um Prüfung eines in Frage kommenden Unternehmens (Machbarkeit) und Hinweis auf die Problematik des Anschlussverlustes
			SPNV: 1. Bitte um Aufnahme von Anforderungen an die SPNV-Entwicklung in den NVP zur Vertretung der Interessen der Region gegenüber der BEG und Planungen 2. Hinweis auf unzureichende und Anliegen zu verlässlicher Fahrgastinformation am Bahnhof Schmiechen
	Gemeinde Altenmünster	24.07.2025	Bitte um Fristverlängerung bis 15.09.2025

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
		20.08.2025	Liniensteckbriefe: 1. Anliegen zur Berücksichtigung der folgenden Aspekte in der Umsetzungsplanung: keinerlei Einschränkung im Fahrplanangebot durch die Umwandlung der Linie 520 in eine Schullinie und Berücksichtigung einer bisweilen starken Auslastung der Busse 2. Ablehnung der Umwandlung der Linie 505 in eine Schullinie aufgrund der Relevanz für Auszubildende und der Befürchtung von nicht mehr angefahrenen Ortschaften 3. Begrüßung der Verlängerung der Linie 500 als starke Achse von Welden nach Wertingen mit dem Anliegen zur Linienführung über Altenmünster und Hennhofen als zwingenden Bestandteil der Zielnetzplanung
			Maßnahmen flexible Bedienformen: 1. Begrüßung des Ausbaus der On-Demand-Gebiete mit dem Anliegen der Verwendung der im NVP dargestellten minimalen Bedienzeiten sowie Samstags von 8-20 Uhr 2. Bitte um Prüfung der Prognose der On-Demand-Angebote
			Bitte um Aufnahme der in der Stellungnahme aufgelisteten Infrastrukturplanungen
			Hinweis zu den ÖPNV-Schwachstellen: keine Anbindung zum Landkreis Günzburg, ÖPNV-Angebot im Landkreis Dillingen a.d.Donau hauptsächlich entlang der Achse Altenmünster - Villenbach - Zusamaltheim - Wertingen (keine Anbindung über Fultenbach - Ellerbach - Holzheim in Richtung Dillingen a.d.Donau)
			Redaktioneller Hinweis
	Stadt Bobingen	13.10.2025	Projektverlauf: Frage zum Zeitpunkt des Anhörungsverfahrens mit Hinblick auf einen möglichen Beitritt des AVV zum MVV
			SPNV: Begrüßung Ausbau und Vertaktung sowie Hinweis auf Notwendigkeit des barrierefreien Ausbaus der Bahnhöfe inkl. Zuwegung, der Elektrifizierung der Strecke Bobingen-Buchloe Anregung zur Verbesserung des Taktes Augsburg - Bobingen und Reduzierung Busverkehr auf Zubringerverkehr
			Maßnahmen Busverkehr Region: Begrüßung Achse Bobingen - Königsbrunn - Sankt Afra mit Hinweis auf Reisezeit nach München und Anliegen zu verbessertem Takt
			ÖPNV-Angebot: Hinweis auf Problematik des innerstädtischen Busverkehrs, insbesondere Linie 723 in den Morgenstunden zu Schulbeginn, welche in Abstimmung mit dem AVV ist
			Einwohnerentwicklung: Hinweis auf Wachstum, keine Zustimmung der gleichbleibenden Einwohnerzahlen

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
	Markt Diedorf	04.09.2025	ÖPNV-Angebot: Anliegen zur Busanbindung zwischen dem Ortsteil Biburg und Diedorf
	Markt Fischach & Gemeinde Langenneufnach	24.09.2025	Projektverlauf: Frage zum Zeitpunkt des Anhörungsverfahrens mit Hinblick auf einen möglichen Beitritt des AVV zum MVV
			Frage zu Gebieten mit besonderem Handlungsbedarf
			Redaktionelle Hinweise und Anregungen
			Frage zur Befragung der AVV-Verkehrsunternehmen
			Maßnahmen flexible Bedienformen: Anliegen zur Anpassung der Bedienegebiete
			Hinweise, Anregungen und Anpassungserfordernissen zu geplanten Infrastrukturmaßnahmen, Haltestellenplanungen und ÖPNV-Schwachstellen
			ÖPNV-Angebot: 1. Anliegen zur besseren Anbindung von Augsburg/Neusäß/Diedorf in die Stauden 2. Anliegen zur Überplanung der Linie 704 in Abstimmung auf den SPNV und Anpassung Liniensteckbriefe 3. Anliegen zur Änderung der Linienführung der Linie 707
	Gemeinde Gablingen	29.09.2025	Begrüßung der Fortschreibung und geplanter Verbesserungen im Zielnetz und Beschreibung der Bedeutung, Rolle und ÖPNV-Bedarfe der Gemeinde
			SPNV: Hinweise und Anliegen zum Bahnhof Gablingen und Bitte um Aufnahme als Verknüpfungspunkt
			Hinweise zu Infrastrukturplanungen
			Bevölkerungsentwicklung: Widerspruch zum dargestellten Trend der sinkenden Einwohnerzahlen aufgrund von Ausweisungen von neuen Baugebieten
			ÖPNV-Angebot: 1. Begrüßung der Stärkung der Linie 420 und Anliegen zu 30-Minuten-Takt auf gesamtem Linienverlauf 2. Anliegen zur Taktverdichtung zum SPNV-Knoten Gablingen 3. Anliegen zur besseren Abstimmung der Linie 420 mit dem SPNV (Anschlusssicherung) 4. Anregung zur Überplanung der Linie 459 und zu einer Schnellverbindung ohne alle Zwischenhalte in Gersthofen
			Schülerverkehr: Anregungen und Anliegen
			Maßnahmen flexible Bedienformen: Anliegen zur Erweiterung des On-Demand-Angebots in Ri. Uniklinikum und zur Verbesserung des Schülerverkehrs
	Stadt Gersthofen	30.09.2025	Bitte um Hervorhebung eines gemeinsamen NVP

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
			Anforderungen an den ÖPNV (Bedienstandards, Qualitätsstandards): 1. Bitte um Ergänzung einer Passage zum Stadtverkehr Gersthofen 2. Anliegen zu einer Verbesserung des Angebotes der Straßenbahn (Linie 4) 3. Hinweis zu Qualitätsstandards
			ÖPNV-Angebot: 1. Begrüßung der neuen "grünen Linie" 2. Hinweis auf fehlende Nachvollziehbarkeit der Anpassung der Linie 306, 410 und 420 aufgrund des entstehenden Parallelverkehrs zu den GVG-Linien und der Straßenbahnlinie 4 und Anregung zur Anpassung
			Verknüpfung: Hinweis zu dem Verknüpfungspunkt Oberhausen Nord
			Redaktionelle Hinweise
	Verwaltungsgemeinschaft Großaitingen (Gemeinden Großaitingen, Kleinaitingen und Oberottmarshausen)	04.08.2025	Bitte um Fristverlängerung bis 02.10.2025
		25.08.2025	Großaitingen: 1. Zurückweisung der Ablehnung des im Rahmen des NVP von der Gemeinde Großaitingen eingereichten Antrages zur Reaktivierung des Bahnhalts Großaitingen auf der Strecke Augsburg - Buchloe durch die BEG (Antwortschreiben der BEG vom 23.01.2023) aufgrund einer unzureichenden Begründung (Gemeinderatssitzung vom 14.02.2023) 2. Anliegen zur Optimierung des Schulbusverkehrs durch die Einbindung des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere in den Ortsteilen Hardt und Reinhartshofen, unter Einsparung von Kosten für den Schulbusverkehr
			Oberottmarshausen: 1. Anliegen zur Einführung eines aktiv seniorengerechten Angebotes 2. Anliegen zur Wiederherstellung der Verbindung nach Königsbrunn, insbesondere um den Schulweg zu erleichtern 3. Anliegen zur direkten Anbindung des Gymnasiums Königsbrunn zu moderaten Zeiten 4. Anliegen zur (stärkeren) Berücksichtigung des Schienenverkehrs 5. Anliegen zur Verbesserung der Verbindung zwischen den Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft 6. Anliegen zur Einführung von Echtzeit-Haltestellen
			Kleinaitingen: Anliegen zu Busverbindung zwischen Großaitingen und Kleinaitingen, unter Einsparung von Kosten für den Schulbusverkehr

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
	Gemeinde Horgau	16.09.2025	Anforderungen an den ÖPNV (Bedienstandards): Darstellung anhand der Linie 506 im Ist- und Sollzustand und Hervorhebung von Anliegen zur Takterhöhung bzw. Verstärkerfahrten, betrieblichen Wünschen und Einschätzung, dass der On-Demand-Verkehr nicht ausreicht
			SPNV: Anliegen zur Bekenntnis zu einem Bahnhof Vogelsang
	Gemeinde Langerringen	29.09.2025	Pünktlichkeit: Hinweis, dass eine Reduzierung des Tempos zur Verkehrssicherheit sorgt und nicht als Behinderung des ÖPNV gewertet werden sollte
			Schulverkehr: Hinweis, dass die Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV mit dem Aufbau des On-Demand-verkehrs eine Verbesserung ist und Anliegen zum bedarfsgerechten Ausbau von Kapazitäten
			Landkreisübergreifender ÖPNV: Hinweis, dass der NVP landkreisübergreifende Fahrtwünsche unzureichend berücksichtigt und Bitte um Abstimmung von Angeboten mit Nachbaraufgabenträgern zur Verbesserung des ÖPNV
			SPNV: Hinweis über Kenntnisnahme einer Nicht-Weiterverfolgung eines Bahnhalts in Langerringen, obgleich dies eine Verbesserung darstellen würde und Bitte die Errichtung eines weiteren Bahnhalts zu ergänzen
	Gemeinde Langweid am Lech	22.09.2025	ÖPNV-Anbindung: Anliegen zur besseren Anbindung des Gemeindeteils Achsheim an den Hauptort mit direkter Anbindung an den Bahnhof Langweid a. Lech
			SPNV: Anliegen zur besseren Taktung im Bahnverkehr (30-Minuten-Takt am Bahnhof Langweid a. Lech)
	Stadt Neusäß	28.07.2025	Bitte um Fristverlängerung bis 30.09.2025
		30.09.2025	SPNV: Begrüßung der vorgesehenen Korridorstudie für weitere Bahnhaltepunkte und Aussprechung zur Einrichtung eines möglichen Bahnhaltepunktes in Vogelsang
			Verknüpfung: Bitte um Aufnahme des Bahnhofs Westheim und der Haltestelle Neusäß und Hinweis zum Handlungsbedarf hinsichtlich Barrierefreiheit und Ausstattung

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
			Straßenbahn Zielnetz: Begrüßung der Aufnahme des Verlangens der Weiterführung der Straßenbahn in das Stadtgebiet Neusäß und Favorisierung der Weiterführung der Straßenbahnlinie 5 in Richtung Westheimer Straße
			Maßnahmen Busverkehr Region und Stadt: 1. Begrüßung der Einrichtung der neuen "gelben Linie" 2. Anliegen zur Umsetzungsplanung
			Maßnahmen flexible Bedienformen: 1. Begrüßung der Einrichtung von On-Demand-Verkehren ab Dezember 2026 und des gewählten Bedienegebietes 2. Hinweis zur Umsetzungsplanung und Bitte um Schaffung von Umstiegsmöglichkeiten zum swaxi der Stadt Augsburg
	Gemeinde Nordendorf	29.09.2025	Begrüßung der Fortschreibung des NVP und der darin formulierten Zielsetzung zur Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum und Beschreibung der Gemeinde
			Maßnahmen flexible Bedienformen: Begrüßung On-Demand-Konzept und geplante Umsetzung ab dem Jahr 2026
			Anforderungen an den ÖPNV (Bedienstandards): Bitte um Erweiterung des grundlegenden Fahrangebotes an Samstagen, Sonntagen sowie am Abend
			Verknüpfung: Hinweis auf zentrale Rolle des Bahnhofs Nordendorf und Anregung einer Verstärkung der Zubringerfunktion von Bus- und Bedarfsverkehren unter Berücksichtigung der verlässlichen Erreichbarkeit (Anschlussicherung)
			Betriebliches (Haltestellen): Bitte um Prüfung eines zusätzlichen Haltepunkts im südlichen Bereich Nordendorfs für die Linie 404
	Stadt Schwabmünchen	26.08.2025	Maßnahmen Busverkehr Region: 1. Frage zur Definition der Regionalbusachsen 2. Anregung, einer Erläuterung des Begriff "Umsetzungsplanung" zu ergänzen 3. Redaktioneller Hinweis
		18.09.2025	SPNV: Forderung eines verlässlichen 20-Minuten-Taktes im SPNV sowie eine saubere Vertaktung mit dem Nah- und Fernverkehrs am Hauptbahnhof Augsburg sollte

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
			ÖPNV-Anbindung: 1. Begrüßung der geplanten Verbesserung der Anbindung des Klinikums 2. Begrüßung der Einrichtung neuer Tangentialverbindungen mit Verknüpfung zu Regionalbusachsen und Bahnhöfen 3. Bitte um Prüfung und Beachtung von in der Stellungnahme dargelegten Vorschlägen zu Durchbindungen und relevanten Umsteigebeziehungen in der Planung der Regionalbusachsen 4. Bitte um Prüfung einer starken Achse als Verbindung der Lechfeldgemeinden mit dem Mittelzentrum Schwabmünchen aufgrund der Einschätzung, dass der On-Demand-Verkehr nicht ausreicht, ggf. durch eine Verlängerung der starken Achse von Gessertshausen zum Bahnhof Klosterlechfeld, auch zur Verbesserung der Verbindung zum Schulstandort bedeutenden Mittelzentrum Landsberg am Lech
			Maßnahmen flexible Bedienformen: Begrüßung des On-Demand-Konzepts für den dünn besiedelten Bereich westlich Schwabmünchens
			Nachtbus: Begrüßung der Fortführung des Nachtbusse 797 als direkte Verbindung in die Innenstadt Augsburg und zur Diskothek PM
			Tarif: Bitte um Ergänzung eines Apells für die Erhaltung des Deutschlandtickets in seiner jetzigen Qualität zur Erleichterung verbundübergreifender Mobilität
			Anforderungen an den ÖPNV (Haltestellenausbau): 1. Hinweis, dass der nachvollziehbare Ausbau von Haltestellen (Barrierefreiheit und Ausstattung) aufgrund der Kosten im Sinne des Konnexitätsprinzips durch eine über das bisherige Maß hinausgehende Förderung erfolgen soll, Begrüßung insbesondere des Ausbaus dynamischer Fahrgastinformationssysteme und Hinweis, dass der Verknüpfungspunkt Bahnhof Schwabmünchen schwerpunktmäßig aufgrund seiner Bedeutung ausgebaut werden sollte 2. Hinweise zum Ausbaustand, geplanten Ausbau, wünschenswerten Haltestellen und redaktionelle Hinweise zu einzelnen Haltestellen
	Verwaltungsgemeinschaft Stauden (Gemeinden Langenneufnach, Mickhausen, Mittelneufnach, Scherstetten, Walkertshofen)	18.09.2025	Maßnahmen flexible Bedienformen: Hinweis auf Problematik durch Zugehörigkeit zu verschiedenen AktiVVo-Bediengengebieten der Verwaltungsgemeinschaft und Anliegen zur Anpassung der Bediengengebiete

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
	Verwaltungsgemeinschaft Welden (Gemeinden Bonstetten, Emersacker, Heretsried und Markt Welden)	01.10.2025	Bitte um Fristverlängerung
	Markt Welden	28.07.2025	1. Zustimmung 2. Redaktioneller Hinweis
	Gemeinde Westendorf	29.09.2025	Begrüßung der Fortschreibung des NVP und der darin formulierten Zielsetzung zur Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum
			ÖPNV-Anbindung: 1. Anliegen zur Weiterführung der sehr starken Achse Augsburg - Meitingen nach Westendorf 2. Hinweis zur Sorge über die Linienführung der Achse von Meitingen über Biberbach nach Wertingen und Anliegen zum Ausbau der Linie 406 als Alternative zum Individualverkehr und einer verstärkten Busfrequenz über den Schulverkehr hinausgehend, auch zur Anbindung an umliegende Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Nordendorf und dem Nachbarlandkreis Dillingen a.d.Donau Maßnahmen flexible Bedienformen: Bitte um frühzeitige Integration in das AktiVVo-Konzept unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Pendler*innen, älteren Personen in Ri. Meitingen
	Markt Zusmarshausen	30.09.2025	ÖPNV-Anbindung: 1. Anliegen zur Erweiterung der Nachtbuslinie 596 um Bedarfshaltestellen 2. Anliegen zur besseren Anbindung des Bahnhofes Freihalden durch die Aufnahme in das Verbundgebiet des AVV-Raumes 3. Hinweise auf ÖPNV-Schwachstellen und Anliegen zur Verbesserung
			Aktuelles On-Demand-Angebot: Hinweis zur Funktion und Verbesserungen in der AktiVVo-App
Landkreis Dillingen a.d.Donau	Gemeinde Buttenwiesen	06.10.2025	Nachtbus: Erläuterung des Anliegens zur Nachtbuslinie 596
			Kennntnisnahme der Fortschreibung des NVP
	Verwaltungsgemeinschaft Wertingen (Gemeinden Binswangen, Laugna, Vilsenbach, Wertingen, Zusaltheim)	25.09.2025	Hinweise und Anpassungserfordernissen zu geplanten Infrastrukturmaßnahmen

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
Nachbaraufgabenträger	Landkreis Dachau	01.10.2025	Landkreisübergreifender ÖPNV: Bitte um Hervorhebung der Verflechtungen zwischen dem AVV- und MVV-Raum, insbesondere die landesbedeutsamen Buslinien Hinweis zu betrieblichen Aspekten
	Landkreis Donau-Ries	31.07.2025	1. Begrüßung der Beibehaltung der Achse Mertingen - Wertingen (AVV-Regionalbuslinie 405) 2. Redaktioneller Hinweis
	Landkreis Fürstentum	03.09.2025	1. Frage zur schriftlichen Befragung der Nachbarlandkreise 2. Anliegen zur Optimierung des ÖPNV für landkreisübergreifende Fahrtwünsche: Bitte um Prüfung und Berücksichtigung, ggf. durch gemeinsame Abstimmung, von Regionalbus-Angeboten, On-Demand-Angebot und Planung von Mobilitätsstationen
	Landkreis Günzburg	15.09.2025	1. Hinweis zur Schließung von Tarifrücken zwischen Verbünden im SPNV 2. Begrüßung der Position der Linie 600 aufgrund der Relevanz für die südliche Region des Landkreises und Hinweis, dass Lösungsmöglichkeiten zur dargestellten Schwachstelle primär mit dem Betreiber der Linie zu klären sind
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)	29.09.2025	Liniensteckbriefe: Bitte um Ergänzung eines Hinweises zum Busverkehr zwischen Gessertshausen und Langenneufnach als Übergangslösung zur Inbetriebnahme des Nordabschnittes der Staudenbahn
			Anforderungen an den ÖPNV (Bedienstandards): Anregung zur Vorsehung von mit dem Regio-Schienen-Takt (15-Minuten-Takt) kompatiblen Takten unter Ausschluss von inkompatiblen Takungen
			Verknüpfung: 1. Bitte um Überarbeitung der SPNV-Verknüpfungspunkte (Kapitel 3.8) 2. Bitte um Ergänzung der Abstimmung von Straßenbahnangeboten mit dem SPNV
			Potenzialbetrachtung: Bitte um Ergänzung von weiteren Potenzialen der Verknüpfung zum SPNV
			Anforderungen an den ÖPNV (Bedienstandards, Erreichbarkeit): 1. Bitte um Verwendung einheitlicher Haltestelleneinzugsbereiche für den SPNV 2. Hinweis zu ungenutzten Potenzialen in den Nachtstunden durch die Mindest-Beienzeiten 3. Bitte um Aufnahme des Hauptbahnhofs in der Betrachtung der Umsteigehäufigkeiten
			Straßenbahn Zielnetz: 1. Begrüßung der Verlängerung der Straßenbahnlinie nach Hochzoll Bahnhof und Hinweisen zur Darstellung 2. Bitte um Prüfung einer alternativen Straßenbahnführung zwischen den Linienästen Göggingen und Innovationspark

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
			SPNV: 1. Bitte um Ergänzung zur perspektivischen Umstellung auf batterieelektrische Triebzüge 2. Bitte um Überarbeitung der Begründung der geplanten Taktverdichtung Aichach-Ingolstadt
			Maßnahmen Busverkehre Region: Hinweis zum Konzept der landesbedeutsamen Buslinien des Freistaats Bayern und Anregung diese Linien im NVP aufzunehmen und die korrespondierende Darstellung entsprechend zu prüfen
			Redaktionelle Hinweise
staatliche Stellen	Regierung von Schwaben	30.09.2025	Hinweise und Anliegen zur Definition der flexiblen Bedienformen im Regionalverkehr
			Redaktionelle Hinweise
Verkehrsunternehmen	Bayerische Regiobahn (BRB)	19.09.2025	Redaktionelle Hinweise
			Anregung zur Aufnahme einer Erläuterung zur Ausdehnung des AVV-Gebietes bzw. Verbundintegration des Landkreises Dillingen a.d. Donau, Donau-Ries
	Stadtwerke Augsburg (swa)	18.08.2025	Anregung, eine Übersicht zu Wünschen und Eingaben aus Politik und Öffentlichkeit (eingegangen im Rahmen des NVP) in den NVP aufzunehmen
			Fragen zu Ergebnissen der Prüfdurchläufe aus dem VISUM-Verkehrsmodell im Cluster Süd (Stadt Augsburg) und daraus folgende (Nicht-) Darstellung als empfohlene Maßnahme
			Bitte um Erläuterung zur Berechnung der Besetzung der Fahrzeuge im Effizienzansatz
			Liniensteckbriefe: 1. Anregung, die Strecken-km in den Liniensteckbriefen (Stadtbus) aufgrund ihrer Fehlerhaftigkeit und fehlenden Aussagekraft entfallen zu lassen 2. Bitte um Darstellung der Linienverläufe (Stadtbus) in den Liniensteckbriefen sowie Beschreibung der Linienwege im Stadtgebiet anhand von Haltestellen
			Bitte um Darstellung des Beitrages der Maßnahmen zur Gesamtzielerreichung
			Frage zum geplanten Zeitpunkt der Veröffentlichung der Nachlieferungen zum Anhörungsverfahren
		11.09.2025	Antwort bzw. Rückfragen zu der durch nbsw und AVV versandten Antwort auf das ursprüngliche Schreiben der swa vom 18.08.2025

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
		25.09.2025	Anforderungen an den ÖPNV (Qualitätsstandards): 1. Bitte um eindeutige Differenzierung der Qualitätsstandards für städtischen ÖPNV und ÖPNV der Landkreise 2. Bitte um Entfernung bzw. Abstimmung mit den swa der verbundweiten Qualitätsstandards 3. Bitte um Herabstufung der Qualitätsstandards auf die Auflistung aus dem NVP 2015plus 4. Redaktioneller Hinweis Maßnahmen Busverkehr Stadt: 1. Negative Bewertung des allgemeinen Verfahrens und der Abstimmungen sowie der Ausarbeitungen der Gutachter 2. Die aus der Bewertung des aktuellen ÖPNV-Angebotes zu schlussfolgernden Maßnahmen (mit Fokus auf städtebauliche Aspekte und die Prüfung von Tangentialverbindungen) entsprechen nicht den dargelegten Maßnahmen 3. Bitte um eine übersichtlichere, kürzere Darstellung der Ergebnisse der Maßnahmenkonzeption 4. Hinweis, dass das hierarchische Liniennetz in der Stadt Augsburg nicht nachvollziehbar ist und nicht dem AMP entspricht, zudem ist die Bedeutung für die Planung unklar 5. Hinweis, dass der NVP kein belastbares Planungsinstrument darstellt, da er bezüglich der Notwendigkeit einer Maßnahmenumsetzung keine Aussagen trifft (Maßnahmen unter Vorbehalt einer betrieblichen und wirtschaftlichen Prüfung) und somit nicht den Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern entspricht 6. Bitte um Ergänzung der Abhängigkeit der Maßnahmenumsetzung von diversen Ressourcen (nicht nur finanziellen) 7. Hinweis, dass in der UAG der Konsens zu keiner definitiven Empfehlung der geprüften Maßnahmen vereinbart wurde 8. Bitte um Ergänzung einer nachvollziehbaren Priorisierung der Maßnahmen 9. Bitte um Ergänzung wesentlicher Rahmenbedingungen für die Maßnahmenumsetzung sowie der Auswirkung der Maßnahmen auf die Haltestelleninfrastruktur 10. Bitte um Ergänzung bzw. Überarbeitung der mit der Maßnahmenumsetzung verbundenen Risiken und Auswirkungen auf die Zugänglichkeit des ÖPNV-Systems 11. Bitte um Ergänzung der Ergebnisse der Prüfdurchläufe aus dem VISUM-Verkehrsmodell für jede einzelne Maßnahme 12. Anregung in Cluster Süd die Ost-West-Relation Universität-Göggingen als Kernmaßnahme aufzunehmen 13. Bitte um Ergänzung eines Verweises auf dem AMP für die Maßnahmen der Straßenbahn 14. Bitte um eine Bewertung der Maßnahmen hinsichtlich der beschriebenen Standards zu Reisezeit und max. Umstiegen 15. redaktionelle Hinweise Zielnetz Straßenbahn, Busverkehr Stadt: 1. Bitte um Anpassung der Darstellung des Zielnetzes der

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
			Straßenbahn 2. Bitte um Anpassung der Darstellung des Zielnetzes im Busverkehr der Stadt Augsburg 3. Redaktionelle Hinweise
			Verknüpfung: 1. Hinweis, dass die Vollständigkeit der Darstellung der Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs im Zielnetz der Stadt Augsburg nicht bestätigt werden kann und keine fachliche Abstimmung erfolgte 2. Bitte um Darlegung der Grundlagen zur Ermittlung der Verknüpfungspunkte und deren Bedeutung für die Planung
			Barrierefreiheit: 1. Bitte um Ergänzung von Anforderungen an die Barrierefreiheit für die Straßenbahnen 2. Bitte um Erhöhung des maximalen Durchschnittsalter der Busse und Straßenbahnen 3. Bitte um eindeutige Differenzierung zwischen städtischen ÖPNV und ÖPNV der Landkreise 4. Redaktionelle Hinweise
			Bitte um Darstellung des Beitrages der Maßnahmen zur Gesamtzieelerreichung
			Liniensteckbriefe: 1. Bitte um Ergänzung einer Erläuterung der Bedeutung der Liniensteckbriefe sowie der Verkehrszeiten 2. Bitte um Ergänzung von Linienverkehrsplänen, notwendigen Kenngrößen zur Priorisierung der Maßnahmen und Cluster, in welchem die Linien überprüft wurde 3. Hinweis auf fehlerhafte Angaben der Strecken-km 4. Redaktionelle Hinweise
			Weiteres: 1. Bitte um Ergänzung einer geplanten Entzerrung der Schulanfangszeiten 2. Bitte um Ergänzung einer Analyse der Studierendenzahlen in Kapitel 6 3. Hinweis, dass Eingänge aus Politik und Öffentlichkeit nicht explizit im NVP benannt bzw. geprüft werden (obgleich auf den NVP verwiesen wurde) und dieser Auftrag somit als nicht bearbeitet gilt 4. redaktionelle Hinweise
	Stadtwerke Königsbrunn	30.09.2025	Allgemein: 1. Bitte künftige Anhörungsverfahren nicht in einen größtenteils sitzungsfreien Zeitraum der politischen Gremien zu legen (Sommerpause) 2. Hinweis, dass im Vorfeld keine Zählergebnisse bekannt gegeben wurden zur Beschäftigung mit der Weiterführung bestehender Linien 3. Hinweis auf negative Rückmeldungen zu Pünktlichkeit,

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
			Anschlussicherung, Fahrtenangebot und Kosten aus diversen Nutzergruppen
			4. Anliegen zur Finanzierung des ÖPNV durch den Bund oder die Länder und Hinweis zur Herausforderung der Finanzierung
			5. Anliegen zum Überdenken von Grenzen im ÖPNV-Angebot
			6. Bitte um Ergänzung der offenen Datumsangaben und Hinweis
			Leitziele: Bitte um Präzisierung der vorgesehen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele
			Aktuelles ÖPNV-Angebot: Bitte um Aufnahme von Linien, welche hauptsächlich in einem Stadtgebiet verkehren
			Anforderungen an den ÖPNV (Bedienstandards, Qualitätsstandards): 1. Hinweis, dass der bisher vorhandene Status Quo innerhalb des Stadtgebiets Königsbrunn als ein beizubehaltendes Minimum definiert wird 2. Bitte um jährliche Mitteilung der AFZS-Daten 3. Redaktioneller Hinweis
			ÖPNV-Angebot: 1. Anliegen zur attraktiveren Anbindung (in Ri. Innenstadt) des südlichen Stadtbereichs Königsbrunn gem. Standard zur Erreichbarkeit
			Barrierefreiheit: 1. Hinweis, dass eine vollständige Barrierefreiheit nur finanziert werden kann, wenn die Haltepunkte dauerhaft im NVP beinhaltet sind und bedient werden
			Tarif: 1. Hinweis, dass eine überregionale Vereinheitlichung der Tarifzonen positiv gesehen wird, sofern die Preise attraktiver werden bzw. bei Weiterführung des Deutschland-Tickets das vorhandene Fahrtenangebot zu priorisieren wäre
Interessensvertretungen	IHK Schwaben	25.09.2025	Straßenbahn Zielnetz: 1. Bitte um Aufnahme der Linie 2 (Königsbrunn Zentrum) 2. Anliegen der Führung der Linie 3 bis in das Gewerbe- und Industriegebiet Süd
			Maßnahmen: Hinweis auf die Relevanz eines Tangentialnetzes
		09.10.2025	Redaktionelle Hinweise
			Bitte um Fristverlängerung bis 09.10.25
			Erläuterung zu Rahmenbedingungen
			Leitziele: 1. Begrüßung der Leitziele 2. Hinweise und Anregungen zur besseren Definition von Leitziel B und Leitziel C
			Anregung zum Aufgreifen von autonomen Verkehrsangeboten

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
			Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen: Hinweise auf Verbesserungspotenziale und Wünsche zur Umsetzungsplanung bzw. Prüfung von Möglichkeiten
			Zielnetz Straßenbahn: Forderung an die Stadt und den AVV zur Bekennung zur Linie 5 und der Verlängerung der Linie 1
			Maßnahmen flexible Bedienformen: Bitte um Wirtschaftlichkeitsprüfung
			Anliegen zur Synchronisierung von Angeboten, Stadt-Umland-Verbindung und gezielten Umsetzung von Entwicklungspotenzialen
	Fahrgastbeirat der Stadtwerke Augsburg (swa)	24.09.2025	Leitziele: Bitte um Aufnahme der Barrierefreiheit und Stadt-Umland-Verknüpfung als Leitziele
			Angebotsanalyse: Bitte um Ergänzung einer Analyse der Entwicklung des Modal Split
			Anforderungsprofil (Erreichbarkeit, Qualitätsstandards, Bedienzeiten): 1. Bitte um Ergänzung von wettbewerbsfähigen Reisezeiten, Effizienz, Berücksichtigung von Fußwegen von/zu Haltestellen 2. Anregung zu Qualitätsstandards: kostenlosem WLAN in allen Fahrzeugen, Anschlussicherung 3. Bitte um Verlängerung der Bedienung auf starken Achsen bis 24 Uhr im 60-Minuten-Takt, anstelle von On-Demand-Verkehren
			Maßnahmen: 1. Anliegen zur Beachtung des Bedarfs neben der Basisversorgung 2. Bitte um Ergänzung von infrastrukturellen Maßnahmen 3. Hinweise, Anregungen und Anliegen zu den Maßnahmen in den Clustern der Stadt (Linienführung, Umstiege, Takt) 4. Anliegen zur besseren Anbindung von Friedberg, dem Innovationszentrum in Haunstetten und der Uniklinik
			Verknüpfung: 1. Anliegen zur Berücksichtigung der Verknüpfung mit dem SPNV 2. Verständnisfrage zur Methodik und Kategorisierung der Verknüpfungspunkte und Kritik zu den Ergebnissen 3. Bitte um Aufnahme eines Hinweises zu P&R-Plätzen
			Zielnetz Straßenbahn: 1. Redaktioneller Hinweis zur Darstellung 2. Hinweise zur Verlängerung der Linie 1
			Maßnahmen flexible Bedienformen: Hinweis, dass das swaxi den klassischen ÖPNV ergänzt, nicht ersetzt
		26.09.2025	Beschreibung der bestehenden Situation des ÖPNV und wichtige Aspekte für die Weiterentwicklung

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
	Fahrgastbeirat des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbundes (AVV)		Gemeinsamer NVP: 1. Hinweis auf eine starke Abgrenzung der Stadt Augsburg zu den Landkreisen, spürbar durch an Stadtgrenzen endende Stadtbusse und nicht in den AVV integrierten Stadthaltestellen, dass die Attraktivität der Stadt Augsburg auch von der Unterstützung und Einstellung der umliegenden Regionen und deren Bürger*innen abhängt 2. Hinweis auf die Einschränkungen im ÖPNV durch die Spaltung des Landkreises Dillingen a.d.Donau in zwei Verbundgebiete und Anliegen zur Integration des gesamten Landkreises bzw. der Städte Dillingen und Höchstädt in den AVV Allgemein: 1. Hinweis, dass eine Vision und Orientierung an modernen ÖPNV-Systemen fehlt 2. Hinweis, dass keine Mobilitätswende möglich ist, sofern Maßnahmen nur eine leichte Verbesserung darstellen, was mit der schwierigen Finanzierungslage gerechtfertigt wird Maßnahmen: 1. Bitte um Ergänzung einer Definition der verschiedenen Linienetz-Ebenen und Achsen 2. Hinweis auf Widerspruch des Mindest-Bedienstandards für den Agglomerationsrand (hier: Stadt Stadtbergen) und der Ausweisung einer Schullinie (Linie 641) mit unklarer Bedienung in den Liniensteckbriefen und Bitte um Anpassung und Erläuterung 3. Bitte um Prüfung einer Verlängerung nach Augsburg Göggingen der Linie 512 mit festem Fahrplankontakt und einheitlichem Linienweg 4. Anliegen zur besseren Anbindung und Erschließung von Friedberg 5. Anliegen zur "mehrfach diskutierten" Optimierung der Linie 262 6. Verständnisfrage zur Einstufung der Linien 210 und 211 zur Schulbuslinie in den Liniensteckbriefen und Hinweis, dass das Linienpaar eine starke Achse ist 7. Bitte um Berücksichtigung des Umbaus des Bahnhofs Friedberg in der Linienoptimierung 8. Hinweis auf nicht berücksichtigte Verlängerung der Linie 6 nach Friedberg 9. Zurückweisung der Einstufung der Linie 400 als Schullinie und der Begründung der flächendeckenden Versorgung durch On-Demand-Angebote, Hinweis auf eine gemeinsame Betrachtung der Linie 400 und 402 und bitte um Prüfung dieser als starke Achse

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
			Anforderungen an den ÖPNV (Bedienstandards): 1. Hinweis, dass Mindestbedienzeiten und -standards einen Rückschritt darstellen und nicht dem innovativen, flexiblen, bedarfsgerechten ÖPNV gerecht werden 2. Hinweis, dass in den Abend- und Nachtzeiten keine Verbesserung, teilweise eher ein Rückschritt, erkennbar ist 3. Bitte um Verlängerung der Bedienung auf starken Achsen bis 24 Uhr, anstelle von On-Demand-Verkehren 4. Darstellung der Mindestbedienhäufigkeit im Regionalverkehr anhand der Linie 506 im Ist- und Sollzustand und Hervorhebung von Anliegen zur Takterhöhung bzw. Verstärkerfahrten, betrieblichen Wünschen und Einschätzung, dass der On-Demand-Verkehr nicht ausreicht
			Verknüpfung: 1. Anregung zur Aufnahme eines integrierten Taktfahrplans bzw. Einbindung übergreifender Anschlüsse (Nah- und Fernverkehr) 2. Hinweis auf eine zuverlässige Anschlussicherung (auch in der Umsetzung) für Zug, Bus, Straßenbahn und On-Demand-Angebote, insbesondere zwischen Stadt- und Regionalverkehr
			Maßnahmen flexible Bedienformen: Bitte um Prüfung einer Haustür-Bedienung im AktivVo in den Abendstunden, aufgrund des Wegfalls durch AST-Linien
			SPNV: Zurückweisung der Zurückstellung der Wendegleisanlage in Oberhausen
	Mobilitätsbeirat der Stadt Augsburg (Einzelanregungen)	17.08.2025	Bitte um Darstellung des Beitrages zur Erreichung der Klimaschutzziele
		21.08.2025	1. Unterstützung der Ziele des NVP: Leitziele der Mobilitätswende, Qualitätssteigerung des ÖPNV, Berücksichtigung von Ausbildungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten 2. Erläuterung der Bedeutung des ÖPNV für das Handwerk 3. Anliegen zu einem attraktiven ÖPNV-Angebot durch dichte Takte, Fahrplanzuverlässigkeit, Anbindung von ländlichem Raum und Gewerbegebieten, bezahlbarer Tarifstruktur, Barrierefreiheit und Erreichbarkeit sowie verlässlicher Information und Kommunikation 4. Anregung zur Einbindung der Wirtschaft in Planungsprozesse, Pilotprojekte für betriebliche Mobilität, Verknüpfung von ÖPNV und Individualverkehr, Sicherstellung der Erreichbarkeit von Betrieben auch zu Randzeiten und in eigener Sache zur Verbesserung der Erreichbarkeit der HWK Schwaben

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
	Behindertenbeirat der Stadt Augsburg	25.08.2025	Barrierefreiheit der Haltestellenausstattung: 1. Bei Ausbau der Haltestellenborde muss eine Höhe von 18 cm eingehalten werden, 2. Das Blindenleitsystem muss aus taktilen Elementen im Bereich der ersten Tür bestehen (Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Kontraststreifen) 3. An den Haltestellen sollte eine digitale Anzeigetafel (visuell, kontrastreich) sowie eine Text-to-Speech-Anlage (akustisch) angebracht werden, 4. Für die Haltestellen ab Kategorie 3 muss eine Prioritätenliste erstellt werden, die mit den Behindertenbeauftragten abzustimmen ist. 5. Bedarfs-, Ersatz- und Nachtbushaltestellen müssen barrierefrei ausgebaut werden. 6. Haltestellen, die länger als 3 Monate Bestand haben, sind barrierefrei auszubauen. Barrierefreiheit und allgemeine Ausstattung der Fahrzeuge 1. Neu angeschaffte Fahrzeuge müssen nach dem Vorbild der swa-Busse barrierefrei ausgestaltet werden. 2. Lautsprecher sind im Fahrzeug so anzubringen, dass die Durchsagen gut zu verstehen sind. 3. Im Fahrzeug sollte eine stufenlose Durchgängigkeit möglich sein. 4. Gelbe (bevorzugt) oder silberne Haltestangen in Fahrzeugen, um PRM-Kontrastwert zu erreichen 5. Haltewunschknopf ist an der vordersten Stange anzubringen. 6. Aufstellflächen sollten für E-Scooter tauglich sein 7. Innenraum von Fahrzeugen sollte vollständig klimatisiert sein
		25.09.2025	Einzelanregung (Barrierefreiheit): Bitte um Aufhebung des Passus hinsichtlich der Ausnahmen von der Barrierefreiheit
	Landkreis Augsburg, Behindertenbeauftragte	25.09.2025	Hinweis auf die Berücksichtigung der Vorschriften der DIN 18040 Teile 1 und 3 sowie DIN 32984:2023-04 bei allen Maßnahmen und Bitte um Ergänzung eines zeitlichen Rahmens zum barrierefreien Ausbau
			Fahrzeugausstattung: Anliegen zur barrierefreien Ausstattung der Schulbusse und On-Demand-Fahrzeuge und zur akustischen Wahrnehmung der E-Fahrzeuge
			Haltestellen(-ausstattung): Anliegen zur barrierefreien Gestaltung der Zuwegungen und Bitte um Ergänzung von Informationen über die geplante Umrüstung von Fahrkartenautomaten

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
			Information & Kommunikation: 1. Anliegen zur barrierefreien Gestaltung von Kundenentern 2. Anliegen zur einheitlichen, leicht verständlichen, barrierefreien Bereitstellung von Fahrgastinformationen mit Integration in Apps und digitale Plattformen unter Berücksichtigung der barrierefreien Nutzung 3. Anliegen zu einer regelmäßigen verpflichtenden Schulung des Personals zur Sensibilisierung des Personals im Umgang mit Menschen mit Behinderung
			ÖPNV-Angebot: 1. Anliegen, gemäß Seniorenpolitisches Gesamtkonzept des Landkreises Augsburg aus dem Jahr 2020, zur Verbesserung der Verbindungen (mehr Verbindungen, insbesondere abends und am Wochenende, insbesondere zwischen den Haupt- und Nebenorten und landkreisübergreifend) 2. Hinweis zur Relevanz der On-Demand-Angebote für ältere Menschen und Anliegen zur Sicherstellung einer barrierefreien Nutzung und Buchung des Angebotes
			Projektverlauf: Bitte um Beteiligung von Betroffenen, Behindertenbeiräten, Interessensverbänden etc. in Planungsprozessen und bei der Umsetzung neuer Maßnahmen
	Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg e.V. (ANA e.V.)	30.09.2025	Allgemein: 1. Hinweis zur Nichteignung des Entwurfs als NVP aufgrund der aufgestellten Anforderung und Nicht-Entsprechung von gesetzlich vorgeschriebenen Voraussetzungen 2. Kritik zum Beteiligungsprozess
			Leitziele: Hinweis zum Nicht-Vorhandensein von relevanten Fahrgastzuwächsen
			Maßnahmen: 1. Hinweis, dass die Maßnahmen die Ineffizienz des bisherigen Busverkehrs fortsetzen 2. Hinweis zur Problematik der Finanzierung und fehlenden Angaben diesbezüglich 3. Hinweis auf entstehende Parallelverkehre durch die Regionalbusachsen 4. Hinweis auf fehlende Berücksichtigung von betrieblichen Aspekten bei den Regionalbusachsen
			Maßnahmen Busverkehr Stadt und Region: 1. Hinweis, dass das Stadtbusangebot Königsbrunn überdimensioniert und unbezahlbar ist und Anregung zur Verbesserung 2. Hinweis zur fehlenden Überarbeitung des Busnetzes in Haunstetten und Inningen durch die Eröffnung der Tram nach Königsbrunn 3. Hinweis auf Unattraktivität der Linie 21 durch die

Träger öffentl. Belange	Rückmeldender Träger öffentlicher Belange	Datum	Inhalt
			Linienführung über Gaswerk und Anregung zur Überplanung 4. Anregungen zur Überplanung der Linien 20, 21, 22, 32, 33, 35, 38, 31, 44
			Straßenbahn: 1. Hinweis auf fehlende Zielvorgaben für den Netzausbau und Nicht-Berücksichtigung der neuen Situation am Hauptbahnhof 2. Anregungen zum Netzausbau und -optimierung 3. Hinweis auf Störungen im Betrieb 4. Anliegen zum Beibehalten des 5-Minuten-Taktes 5. Redaktioneller Hinweis
	VCD Kreisverband Augsburg e.V.	30.09.2025	Projektverlauf: Anliegen zur transparenten Dokumentation von Entscheidungsgrundlagen und einer klaren Planfolge mit ernsthafter Beteiligung
			Leitziele: 1. Hinweis, dass Leitziel A nicht erfüllt wird durch die Maßnahmen unter Erläuterung einer Berechnung der Reduktion von Emissionen 2. Hinweis, dass Aussagen zu Leitziel C sehr allgemein bleiben und nicht in konkrete überprüfbare Maßnahmen überführt werden 3. Anliegen zu verbindlichen, messbaren Zielen
			Straßenbahn: 1. Anliegen zum 5-Minuten-Takt als Bedienstandard 2. Anregungen zum Netzausbau und -optimierung
			SPNV: 1. Bitte zur Ergänzung einer Priorisierung von neuen/reaktivierten Haltepunkten inkl. Zubringerkonzepten 2. Anliegen zu verbindlichen Abstimmungen mit der BEG/Landesbus
			Maßnahmen: 1. Hinweis, dass Regionalbusachsen Parallelverkehre zur Straßenbahn produzieren und Bitte zur Aufnahme des Grundsatzes "Ergänzung statt Parallelverkehr" 2. Anliegen zur Wirkungspriorisierung (Kosten-Nutzen-Analyse) und priorisierte Mittelverwendung für die Straßenbahn 3. Anregungen zur Überplanung der Regionalbusachsen und Schaffung von SPNV-Knoten 4. Anregungen zur Überplanung der Stadtbuslinien und Schaffung von SPNV-Knoten
			Maßnahmen flexible Bedienformen: Anliegen zu gezielten, kostentransparenten flexiblen Bedienformen nicht als Ersatz langer Direktbusse

Anlage 17: Übersicht der geänderten Textpassagen

Kapitel	Anpassung	Grund
allgemein	Formatierung und Zitation	allg. Überarbeitung
	redaktionelle Anpassungen	Stellungnahmen: Landkreis Donau-Ries (31.07.2025), Landkreis Aichach-Friedberg, Sachgebiet 15 für Mobilität, ÖPNV (19.09.2025 und 17.10.2025), BRB (19.09.2025), Fahrgastbeirat der swa (24.09.2025), swa (25.09.2025), Stadt Augsburg (26.09.2025), BEG 829.09.2025), Regierung von Schwaben (30.09.2025), Stadt Gersthofen (30.09.2025)
Titelseite	Anpassung Titel und Gestaltung Titelseite	bisher Arbeitstitel, allg. Überarbeitung
1.3	Ergänzung Datumsangaben	fehlend
1.7	Anpassung Anzahl der Sitzungen und Ergänzung Datumsangabe	fehlend bzw. inkorrekt
1.7.5	redaktionelle Anpassung	Stellungnahme Landkreis Donau-Ries
1.8	Ergänzung Datumsangaben und Anpassung Aufzählung angehörte Institutionen	fehlend bzw. inkorrekt
2.2	redaktionelle Anpassung	Eingabe Landkreis Aichach-Friedberg, Sachgebiet 15 für Mobilität, ÖPNV (19.09.2025)
3.1	Anpassung Abbildung 18	Stellungnahme BRB (19.09.2025)
3.8.2	Überarbeitung Kategorisierung Haltestelle "Rotes Tor"	inkorrekt
3.8.3	Ergänzung Haltestelle "Stadtbergen Augsburg West P+R" in Kategorisierung	fehlend
4	Anpassung der Umsetzungsanalyse	Stellungnahme Gemeinde Langweid a. Lech (25.09.2025)
4.1	Ergänzung Verweis auf Kapitel 12.1	Stellungnahme BRB (19.09.2025)
6.2.1	Ergänzung fehlende Inhalte	Stellungnahme Landkreis Aichach-Friedberg, Sachgebiet 15 für Mobilität, ÖPNV (17.10.2025)
6.3	Anpassung Abbildung 36	Stellungnahme Gemeinde Altenmünster (20.08.2025)
7.2.2.3	Ergänzung Hinweis zu förderrechtlichen Vorgaben	Stellungnahme Regierung von Schwaben (30.09.2025)

Kapitel	Anpassung	Grund
7.3.3	Neustrukturierung: Einarbeitung ehemaliges Kapitel 7.4 in Kapitel 7.3.3	Stellungnahme swa (25.09.2025)
7.2.3	Übernahme der Qualitätsstandards aus NVP 2015Plus	Stellungnahme swa (25.09.2025)
8.2	redaktionelle Anpassung	Stellungnahme BRB (19.09.2025)
10.1.2	Ergänzung Hinweis zu GVG	Stellungnahme Stadt Gersthofen (30.09.2025)
	Anpassung Erläuterung zur "Zwischenebene/Sonderformen"	Stellungnahmen: Gemeinde Altenmünster (20.08.2025), Stadt Schwabmünchen (18.09.2025), Gemeinde Schmiechen (08.09.2025), Markt Mering (08.10.2025), Fahrgastbeirat des AVV (26.09.2025), Gemeinde Westendorf (29.08.2025)
10.2.2	Ergänzung Erläuterungen zu Cluster Ost	Stellungnahme Stadt Augsburg (29.09.2025)
	Identifizierung einer Kernmaßnahme in Cluster Süd	Stellungnahmen: swa (25.09.2025), Stadt Augsburg (29.09.2025)
	Ergänzung eines Fazits der Maßnahmen in der Stadt Augsburg inkl. Auflistung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen	Stellungnahmen: swa (25.09.2025), Stadt Augsburg (29.09.2025)
10.2.3	Ergänzung der Möglichkeit von weiteren flexiblen Bedienformen im Stadtverkehr	Stellungnahme der swa (25.09.2025)
10.3.1	redaktionelle Anpassungen	Stellungnahme der swa (11.09.2025)
10.3.2	redaktionelle Überarbeitung der Beschreibung der Achsen	Überarbeitung
10.3.3	Ergänzung einer Erläuterung zu Maßnahmen in der "Zwischenebene" ("nachfrageorientierter Linienverkehr")	Stellungnahmen: Gemeinde Altenmünster (20.08.2025), Stadt Schwabmünchen (18.09.2025), Gemeinde Schmiechen (08.09.2025), Markt Mering (08.10.2025) Fahrgastbeirat des AVV (26.09.2025), Gemeinde Westendorf (29.08.2025)
11.1	Anpassung Abbildung 79 (Zielnetz der Straßenbahn)	Stellungnahmen: Stadt Augsburg (Datum), swa (25.09.2025), ANA (30.09.2025)
11.2.1	Anpassung Abbildung 80 (Zielnetz der Stadt Augsburg)	Stellungnahmen: Stadt Augsburg (Datum), swa (25.09.2025)

Kapitel	Anpassung	Grund
11.3.1	Ergänzung von weiteren Verknüpfungspunkten	Stellungnahmen: Stadt Augsburg (29.09.2025), BEG (29.09.2025)
12.2	Ergänzung Hinweis auf Dekarbonisierung	Stellungnahme BEG (29.09.2025)
12.3	Ergänzung von SPNV-Forderungen der Kommunen	Stellungnahmen: VG Großaitingen (25.08.2025), Gemeinde Langerringen (29.09.2025), Gemeinde Schmiechen (08.09.2025), Markt Mering (08.10.2025), Gemeinde Langweid am Lech (25.09.2025), Stadt Friedberg (29.09.2025)
13	Ergänzung von Anforderungen an die Straßenbahn und eindeutige Differenzierung zwischen Stadt und Region	Stellungnahmen: swa (25.09.2025), Stadt Augsburg (29.09.2025)
13.4	Anpassung zum besseren Verständnis und Anpassung der Priorisierung	Stellungnahmen: swa (25.09.2025), Stadt Augsburg (29.09.2025), Stadt Gersthofen (30.09.2025)
14	Ergänzung einer Erläuterung zu Gesamtzieelerreichung	Stellungnahmen: Mobilitätsbeirat Stadt Augsburg (17.08.2025), swa (25.09.2025), VDC (30.09.2025)
Anlagen		
Anlage 4:	Ergänzung von Haltstellenmaßnahmen	Stellungnahmen: Gemeinde Gablingen (29.09.2025), Markt Fischach (24.09.2025), Gemeinde Langenneufnach (24.09.2025)
Anlage 5: Infrastrukturplanungen im Landkreis Aichach-Friedberg	Ergänzung von Infrastrukturmaßnahmen	Stellungnahmen: VG Dasing (26.08.2025), Gemeinde Altenmünster (20.08.2025), VG Wertingen (25.09.2025), Gemeinde Gablingen (29.09.2025), Markt Fischach (24.09.2025), Gemeinde Langenneufnach (24.09.2025)
Anlage 8: ÖPNV-Schwachstellen in den AVV-Gemeinden	redaktionelle Anpassung	Stellungnahme Markt Welden (28.07.2025)
	Ergänzung von ÖPNV-Schwachstellen	Stellungnahmen: Gemeinde Altenmünster (20.08.2025), Gemeinde Schmiechen (08.09.2025), Markt Fischach (24.09.2025), Gemeinde Langenneufnach (24.09.2025)

Kapitel	Anpassung	Grund
Anlage 11: Darstellung der Regionalbusachsen des Zielnetzes der AVV-Region	Formatierung	Stellungnahme Gemeinde Affing (24.07.2025)
Anlage 12: Liniensteckbriefe	Liniensteckbriefe Stadt: Ergänzung von Erläuterungen und Entfernung der Strecken-Angaben	Stellungnahmen: swa (25.09.2025), Stadt Augsburg (29.09.2025)
	Ergänzung Hinweise auf Clusterprüfung	Stellungnahme Stadt Augsburg (29.09.2025)
	Liniensteckbriefe Region: Änderung des Begriffs "Schullinie" zu "nachfrageorientierte Linie"	Stellungnahmen: Gemeinde Altenmünster (20.08.2025), Stadt Schwabmünchen (18.09.2025), Gemeinde Schmiechen (08.09.2025), Markt Mering (08.10.2025), Fahrgastbeirat des AVV (26.09.2025), Gemeinde Westendorf (29.09.2025)
	redaktionelle Überarbeitung der Angaben in den Liniensteckbriefen	Stellungnahmen: Landkreis Aichach-Friedberg, Sachgebiet 15 für Mobilität, ÖPNV (19.09.2025), Fahrgastbeirat des AVV (26.09.2025), Stadt Friedberg (29.09.2025), BEG (29.09.2025), Landkreis Dachau (01.10.2025), Stadt Gersthofen (29.09.2025)
Anlage 13: Auflistung der Haltesteige in den Landkreisen des AVV nach Stufen der Barrierefreiheit	Anpassung der Haltestellen(-bezeichnungen)	Stellungnahmen: Stadt Schwabmünchen (18.09.2025), Landkreis Aichach-Friedberg, Sachgebiet 15 für Mobilität, ÖPNV (25.09.2025)
Anlage 16: Stellungnahmen und Einzelanregungen zum NVP, Anlage 17: Übersicht der geänderten Textpassagen im NVP	Ergänzung	Dokumentation aller Stellungnahmen des Anhörungsverfahrens und daraus resultierender Anpassungen