



Nahverkehrsplan 2006 – 2011

der Stadt Augsburg
und der Landkreise
Augsburg und Aichach-Friedberg

Impressum

Herausgeber

Augsburger Verkehrsverbund GmbH AVV
Prinzregentenstraße 2
86150 Augsburg

Stadt Augsburg
Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Bahnhofstraße 18 1/3
86150 Augsburg

Gestaltung, Redaktion, Produktion

concret Werbeagentur GmbH, Augsburg
www.concret-wa.de

Fotos

Stadt Augsburg (1), Landkreis Augsburg (1),
Landkreis Aichach-Friedberg (1),
Wolfgang B. Kleiner/concret Werbeagentur (14)

Pläne, Schaudiagramme, Zeichnungen

Augsburger Verkehrsverbund GmbH AVV,
concret Werbeagentur GmbH, Augsburg,
ottmann und poeltl oHG, Augsburg (S. 25),
Spiekermann GmbH Beratende Ingenieure,
Düsseldorf

Augsburg, 2007

Inhalt

Vorwort	4
1. Anlass und Aufgabenstellung	6
Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr	8
Aufstellung der kommunalen Nahverkehrsplanung	10
Beteiligungsverfahren	11
2. Ausgangslage	12
Nahverkehrsraum	14
Einwohner	15
Beschäftigte	16
Schüler und Studenten	17
Nachfrage	17
Angebot	17
3. Ziele und Maßnahmen	20
RegioSchienenTakt	22
Straßenbahn	24
Stadtbus	26
Regionalbus	27
Wirkungen	30
Qualität	31
4. Ausblick	34

Vorwort

Mobilität und damit der Verkehr ist der Lebensnerv unserer Gesellschaft und Wirtschaft. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine tragende Säule unseres Verkehrssystems und ein wesentlicher Garant für die Aufrechterhaltung der von Bevölkerung und Wirtschaft benötigten und geforderten Mobilität. Busse und Bahnen sind aus unserem Alltag nicht wegzudenken.

Trotz des hohen Motorisierungsgrades – im Durchschnitt besitzt in der Region Augsburg in etwa jeder Haushalt einen Pkw – verfügt bei Weitem nicht jeder und schon gar nicht jederzeit über ein Auto beziehungsweise kann sein Ziel zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen. Viele Menschen sind bei der Ausübung ihrer täglichen Unternehmungen wie Arbeit, Schule oder Ausbildung, Einkaufen oder Freizeit zwingend auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen.

In den Städten und Ballungsräumen kann schon aus Platzgründen nicht auf den ÖPNV als flächensparsames Massentransportmittel verzichtet werden. Eine halbvolle Straßenbahn entspricht einer rund zwei Kilometer langen Schlange fahrender Pkw und benötigt keinen Parkplatz. Im Nahverkehrsraum Augsburg werden täglich 300.000 Fahrten mit dem ÖPNV unternommen, davon knapp 245.000 innerhalb der Stadt Augsburg oder über die Stadtgrenze hinweg. Ohne leistungsfähigen ÖPNV wären Straßen und Parkmöglichkeiten völlig überlastet und die Stadt Augsburg und das dortige Stadtzentrum kaum noch erreichbar.

Aus Sicht des Umwelt- und Klimaschutz ist und bleibt der Verkehr trotz erkennbarer Fortschritte in den letzten Jahren hinsichtlich Verbrauch und Abgasemissionen eines der großen Sorgenkinder. Dies zeigt sich nicht zuletzt bei den Problemen CO₂-Ausstoß und Klimawandel, der Bekämpfung der Feinstaubbelastung und der Luftreinhalteplanung. Busse und Bahnen weisen im Vergleich zum Pkw erheblich geringere Luftschadstoff- und Lärmemissionen auf. Nur ein leistungsfähiger, attraktiver öffentlicher Personennahverkehr kann seine Aufgabe im Gesamtverkehrssystem erfüllen. Verkehrswünsche enden weder an Gemeindegrenzen noch beschränken sie sich auf einzelne Verkehrsmittel.

Die Grundlagen einer integrierten Verkehrsbedienung in der gesamten Region Augsburg für einen „ÖPNV aus einem Guss“ haben die Stadt Augsburg, die benachbarten Landkreise Augsburg und Aichach-Friedberg und der Landkreis Dillingen a. d. Donau mit der Gründung der Augsburger Verkehrsverbund GmbH (AVV) im Jahr 1985 geschaffen. Für sämtliche damals unabhängig agierende Regionalbuslinien wurde ein einheitliches Linien- und Fahrplankonzept entwickelt und auf den Regionalbahnverkehr abgestimmt. Mittlerweile gelten für alle Bahnen und Busse in der Stadt Augsburg und in der Region ein gemeinsamer Tarif und ein Fahrplan.

Als schnelles, zuverlässiges, umweltfreundliches und vom Fahrgast besonders akzeptiertes Verkehrsmittel soll die Schiene – in der Region die Regionalbahn und die Straßenbahn in der Stadt – als Rückgrat der Verkehrsbedienung die Erschließung der Hauptsiedlungsachsen übernehmen.

In der Region weist das Leistungsangebot auf den sechs sternförmig auf das Stadtgebiet zulaufenden Regionalbahnstrecken trotz Einführung des Allgäu-Schwaben-Taktes und des Bayern-Taktes erhebliche Defizite hinsichtlich Dichte und Vertaktung auf und wird den Anforderungen an einen leistungsfähigen Nahverkehr im drittgrößten Verdichtungsraum Bayerns nur in Ansätzen gerecht. Beim Regionalbusnetz gilt es, die flächendeckende Erschließung des ländlichen Raumes zu sichern und auf den Hauptachsen den Taktverkehr weiter auszubauen. Im Stadtgebiet Augsburg sind trotz der Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen der vergangenen Jahre noch nicht alle Siedlungsschwerpunkte von der Straßenbahn erschlossen. Die Verknüpfung der beiden Schienenverkehrssysteme Regionalbahn und Straßenbahn ist insbesondere am Hauptumsteigepunkt Hauptbahnhof Augsburg völlig unzureichend.

Im Juli 2003 hat das für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern zuständige bayerische Wirtschaftsministerium nach intensiver planerischer

und politischer Vorarbeit zugesagt, in der Region Augsburg ein S-Bahn-ähnliches Regionalbahnangebot, den RegioSchienenTakt (RST), einzuführen. In diesem Zusammenhang ergibt sich zum einen die zwingende Notwendigkeit, den Straßenbahn- und Busverkehr in Stadt und Umland konsequent auf das künftige Regionalbahnsystem auszurichten, zum anderen die Chance, für den Nahverkehr in der Region insgesamt eine neue Qualität zu erreichen.

Die für den Bus- und Straßenbahnverkehr im Nahverkehrsraum Augsburg zuständigen Gebietskörperschaften, die Stadt Augsburg und die Landkreise Augsburg und Aichach-Friedberg, haben deshalb gemeinsam und in enger Abstimmung mit dem Freistaat Bayern als SPNV-Aufgabenträger den Nahverkehrsplan 2006 – 2011 für die Stadt und die Region aufgestellt.



Dr. Paul Wengert
Oberbürgermeister
Stadt Augsburg



Dr. Karl Vogele
Landrat
Landkreis Augsburg



Christian Knauer
Landrat
Landkreis Aichach-Friedberg

2 - 9

501



1. Anlass und Aufgabenstellung



Anlass und Aufgabenstellung

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Nahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) ist der ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll 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. In den großen Verdichtungsräumen soll das verkehrliche Grundangebot durch die S-, U- oder Stadtbahnen gebildet werden (Art. 2 BayÖPNVG). Vor allem in Innenstädten soll

nicht motorisierten Verkehrs verbessert werden. Erklärtes Ziel ist es, einen größtmöglichen Anteil des Verkehrszuwachses auf den ÖPNV zu verlagern. Das Grundangebot des ÖPNV soll dabei durch Schienenverkehrsmittel gewährleistet werden, der Ausbau des Schienennetzes für den Nahverkehr ist möglichst fortzusetzen.

Zur Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander und mit dem Individualverkehr kommt dem Ausbau der Schnittstellen besondere Bedeutung zu. Die Belange von Menschen mit Behinderung, älteren Menschen und von Menschen mit Kindern sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen im ÖPNV möglichst zu berücksichtigen.

Der Luftreinhalteplan der Bayerischen Staatsregierung für die Stadt Augsburg fordert zur Verbesserung der lufthygienischen Situation in Augsburg eine weitere Stärkung des ÖPNV-Angebotes. In stark belasteten Korridoren soll dies insbesondere durch eine Ausweitung des SPNV und durch den weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes geschehen. Busse sollten in diesen Bereichen möglichst nur als Zubringer eingesetzt werden. Generell ist ein Einsatz besonders schadstoffarmer Busse gewünscht.



Der öffentliche Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll eine nach Möglichkeit gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen.

dem ÖPNV bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden (Art. 3 BayÖPNVG).

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern 2003 sollen die Verkehrswege und Verkehrsmittel die für die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse notwendige Mobilität und Kommunikation umweltschonend gewährleisten. Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen und des

Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr

Schienenpersonennahverkehr

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist nach Art. 15 BayÖPNVG seit 1996 der Freistaat Bayern. Zuständig ist das Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT). Wahrgenommen wird die Aufgabe von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), die im Auftrag und nach den Vorgaben des zuständigen Staatsministeriums den regionalen Bahnverkehr und den S-Bahn-Verkehr in ganz Bayern konzipiert, diese Planungen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen

Anlass und Aufgabenstellung

abstimmt und die Verkehrsleistungen bestellt und finanziert. Die Planungen des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (Busse und Straßenbahnen) und des Schienenpersonennahverkehrs sind aufeinander abzustimmen (Art. 18 BayÖPNVG).

Busse und Straßenbahnen

Mit dem Gesetz über den öffentlichen Nahverkehr in Bayern wurden 1996 Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (Busse und Straßenbahnen) zur Aufgabe der kreisfreien Städte und Landkreise. Nach Art. 13 des Gesetzes haben die kreisfreien Städte und Landkreise als Aufgabenträger auf ihrem Gebiet und – sofern ein regionaler Nahverkehrsraum abgegrenzt ist – für diesen Nahverkehrsraum Planungen zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs durchzuführen. Für die vorhandenen Verkehrsunternehmen ist dabei eine angemessene Mitwirkung sicherzustellen. Bei der Nahverkehrsplanung sind insbesondere

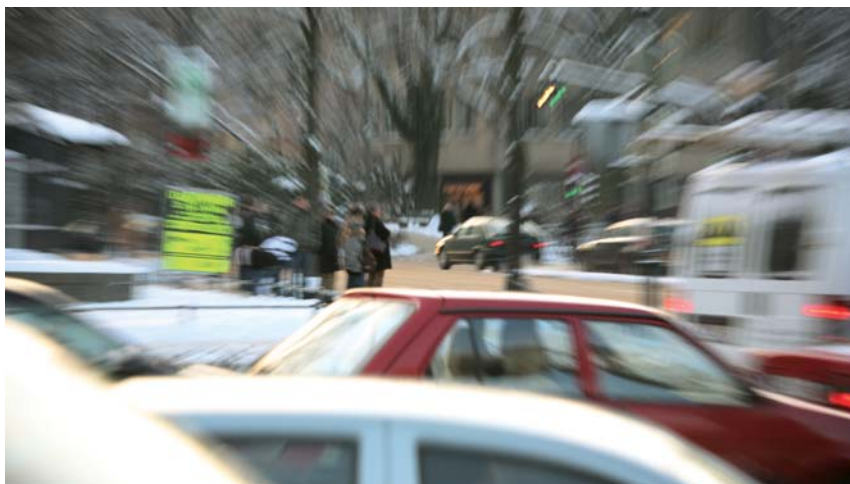
- die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen zu erfassen
- das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße zu prognostizieren
- Zielvorstellungen über das künftig anzustrebende Verkehrsaufkommen auf Schiene und Straße zu entwickeln
- planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.

Der aufzustellende Nahverkehrsplan enthält Ziele und Konzeptionen des allgemeinen ÖPNV und muss mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung, der



Um die Verbesserung der luft-hygienischen Situation im Zentrum Augsburgs zu erreichen, fordert der Luftreinhalteplan der Staatsregierung die Stärkung des ÖPNV.

Eine nur halbvolle Straßenbahn erspart auf der Straße eine rund zwei Kilometer lange, durchschnittlich besetzte Pkw-Schlange.



Der Nahverkehrsplan



Der Freistaat Bayern baut mit dem Projekt RegioSchienenTakt die Regionalbahn zu einem modernen Schienenverkehr aus.

Voraussetzung für die Einführung des RegioSchienenTakts ist die Abstimmung des städtischen ÖPNV-Angebots mit dem Busverkehr in der Region.



Landes- und Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen. Des Weiteren ist die Planung im erforderlichen Umfang mit anderen Planungs- und Aufgabenträgern abzustimmen, regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls fortzuschreiben.

Aufstellung der kommunalen Nahverkehrsplanung

Der Nahverkehrsplan 2006 – 2011 wurde in den Gremien der Aufgabenträger Stadt Augsburg und Landkreis Augsburg und Aichach-Friedberg mehrfach beraten und endgültig Mitte des Jahres 2006 beschlossen. Er enthält die gemeinsamen Zielvorstellungen und Maßnahmen für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Raum Augsburg. Für den in den Nahverkehrsraum Augsburg einbezogenen Altlandkreis Wertingen als Teilgebiet des Landkreises Dillingen a. d. Donau gilt unverändert der Regionale Nahverkehrsplan aus dem Jahr 1999, da der Landkreis Dillingen a. d. Donau dem Nahverkehrsplan nicht zugestimmt hat.

Gutachterlich betreut und begleitet wurde die Planung durch das Ing.-Büro Spiekermann GmbH, Düsseldorf.

Beteiligungsverfahren

Den vorhandenen Verkehrsunternehmen wurde in einem mehrstufigen Beteiligungsverfahren, in zwei Anhörungsverfahren sowie in mehreren Gesprächsrunden – teils unter Beteiligung des Wirtschaftsministeriums, der Regierung von Schwaben und der BEG – gemäß den gesetzlichen Vorgaben eine umfassende Mitwirkung ermöglicht. Ebenso wurden die Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte gemäß den gesetzlichen Vorgaben sowohl bei der Erstellung des Planungsnetzes als auch zum Ausführungsnetz angehört.

Zusätzlich zu diesen gesetzlich vorgeschriebenen Mitwirkungs- und Beteiligungsverfahren wurden alle Gemeinden im Nahverkehrsraum ebenfalls in einem zweistufigen Verfahren angehört. Die Wünsche und Kritikpunkte konnten darüber hinaus in den Landkreisen im Rahmen von Bürgermeisterbesprechungen und in mehreren Gemeinderatssitzungen eingehend erörtert werden. In der Stadt Augsburg wurde die Öffentlichkeit in einem Fachkolloquium und durch eine öffentliche Veranstaltung frühzeitig informiert und beteiligt.



Der Nahverkehrsplan wurde mit Verkehrsunternehmen, Behindertenbeauftragten und Gemeinden diskutiert.

SIEMENS

EINSTIEG für Barzahler





848

2. Ausgangslage

Ausgangslage

Nahverkehrsraum

Der Nahverkehrsraum Augsburg besteht aus der Stadt Augsburg, dem Landkreis Augsburg, dem Landkreis Aichach-Friedberg sowie den Gemeinden

Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach, Wertingen und Zusamaltheim des Landkreises Dillingen a. d. Donau. Ziel für diesen Nahverkehrsraum ist es, in allen Teilen die angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten.

Der Nahverkehrsraum Augsburg und seine Zusammensetzung.



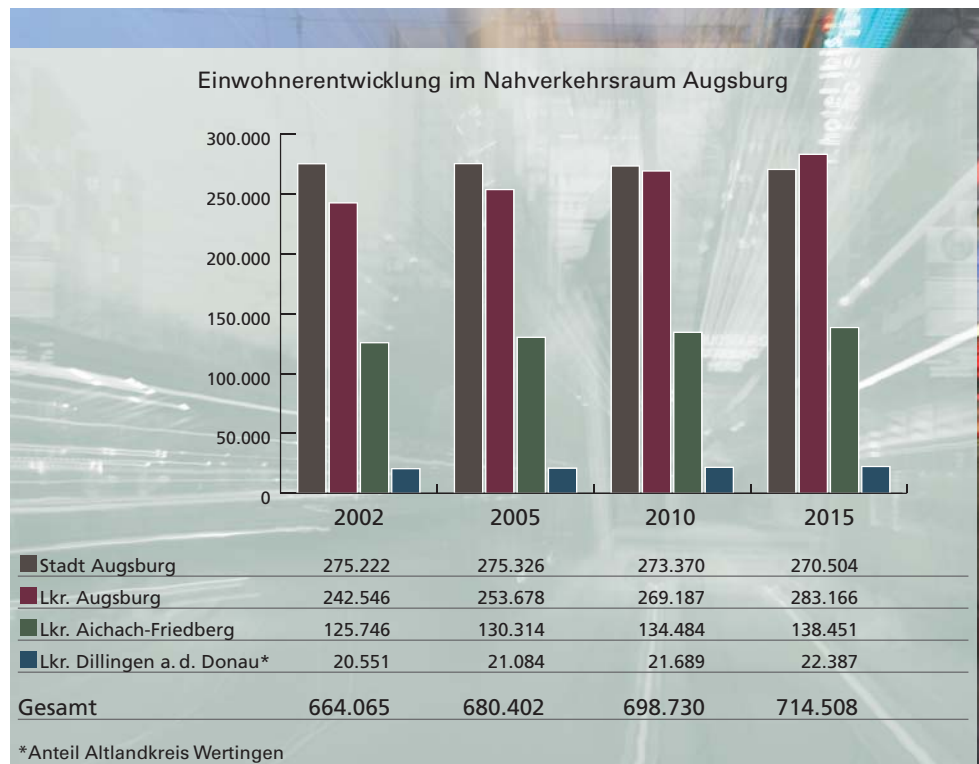
Einwohner

Im Nahverkehrsraum leben rund 664.000 Menschen.

Bis zum Jahr 2010 wird ein Wachstum um 9,5 %, bis zum Jahr 2015 sogar um 14,2 % prognostiziert.

Wachsen werden vor allem die Einwohnerzahlen im Umland. Dies wird auch zu einer Zunahme des Verkehrs in die Stadt Augsburg führen.

Bis zum Jahr 2015 wird eine weitere Zunahme der Bevölkerung im Nahverkehrsraum Augsburg prognostiziert. Dies wird zu einer Zunahme des Verkehrs führen.



Der Nahverkehrsplan

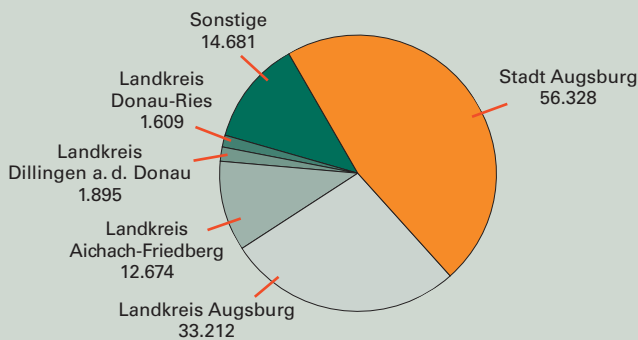
Beschäftigte

Für den Verbundraum ist das Oberzentrum Augsburg als Arbeitsplatzstandort bestimmend. Ein Großteil der Bahn- und Buslinien ist zentrisch auf Augsburg ausgerichtet.

Weitere bedeutende Arbeitsstandorte mit 7.000 oder mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind:

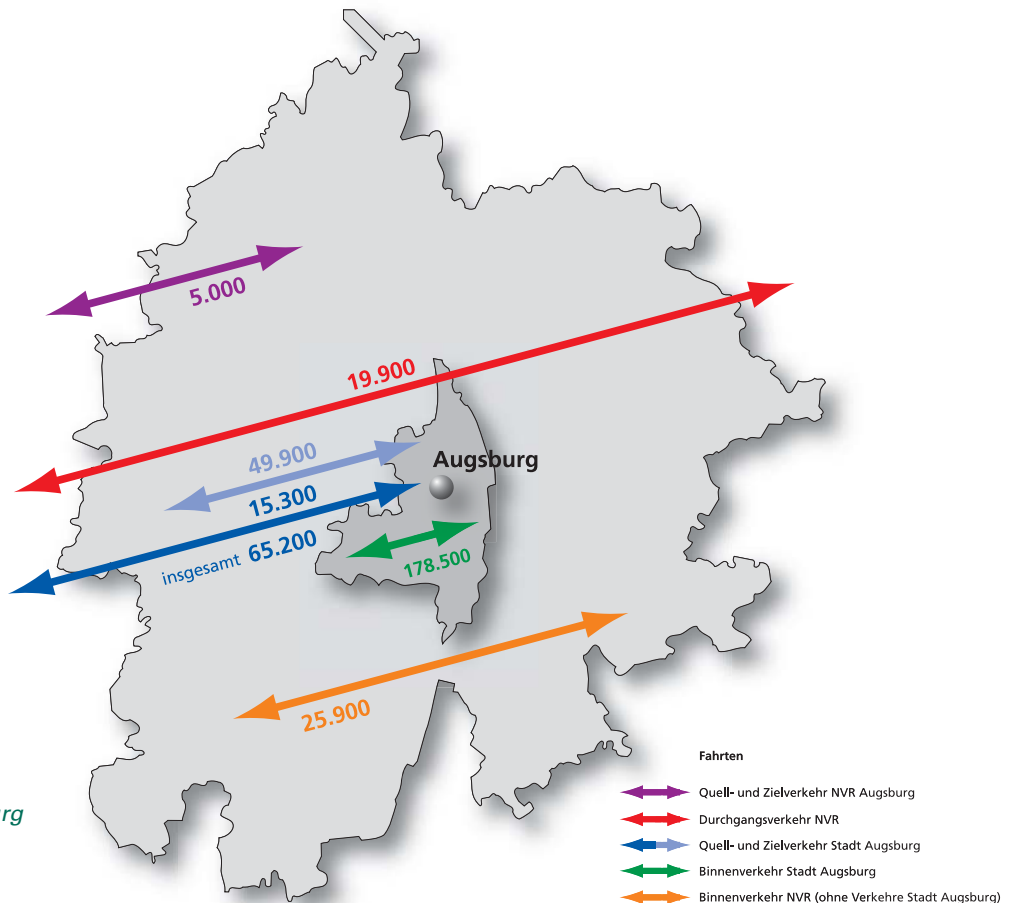
- Aichach
- Friedberg
- Gersthofen
- Neusäß
- Königsbrunn

Wohnorte der in Augsburg Beschäftigten in 2005



Zielsetzung ist die attraktive Erschließung der Arbeitsstandorte, aber auch die Steigerung des Arbeitsplatzangebots an den Achsen des ÖPNV.

Über die Hälfte der in Augsburg Beschäftigten hat ihren Wohnsitz außerhalb des Stadtgebietes.



Im Nahverkehrsraum Augsburg wurden 2004 rund 300.000 Fahrten pro Tag ausgeführt.

Schüler und Studenten

Vor allem Schüler, aber auch Studenten machen einen hohen – auf einigen Linien den höchsten – Anteil der im ÖPNV beförderten Fahrgäste aus. Bedeutende Schulstandorte sind neben der Stadt Augsburg die Städte Aichach, Friedberg, Königsbrunn, Neusäß und Wertingen. Ziel ist es, die gute Erreichbarkeit der Schulstandorte weiterhin zu gewährleisten und zu verbessern.

Nachfrage

Rund 300.000 Fahrten täglich werden im Nahverkehrsraum mit dem ÖPNV unternommen. In der Stadt Augsburg haben Bus und Bahn einen Anteil von 31,5 % am gesamten motorisierten Verkehr. Im Stadt-Umland-Verkehr beträgt der Anteil der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel noch 13,1 %.

Eines der wichtigsten Ziele ist es, möglichst große Anteile des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern und damit den Anteil des umweltfreundlichen Verkehrs zu steigern.

	Schüler	Berufsschüler	Studenten	Gesamt
Stadt Augsburg	27.761	12.027	14.860	54.648
Landkreis Augsburg	25.545	907	–	26.452
Landkreis Aichach-Friedberg	13.366	1.023	–	14.389
Landkreis Dillingen a. d. Donau*	3.732	–	–	3.732
Landkreis Donau-Ries*	4.722	2.217	–	6.939
Gesamt	75.126	16.174	14.860	106.160

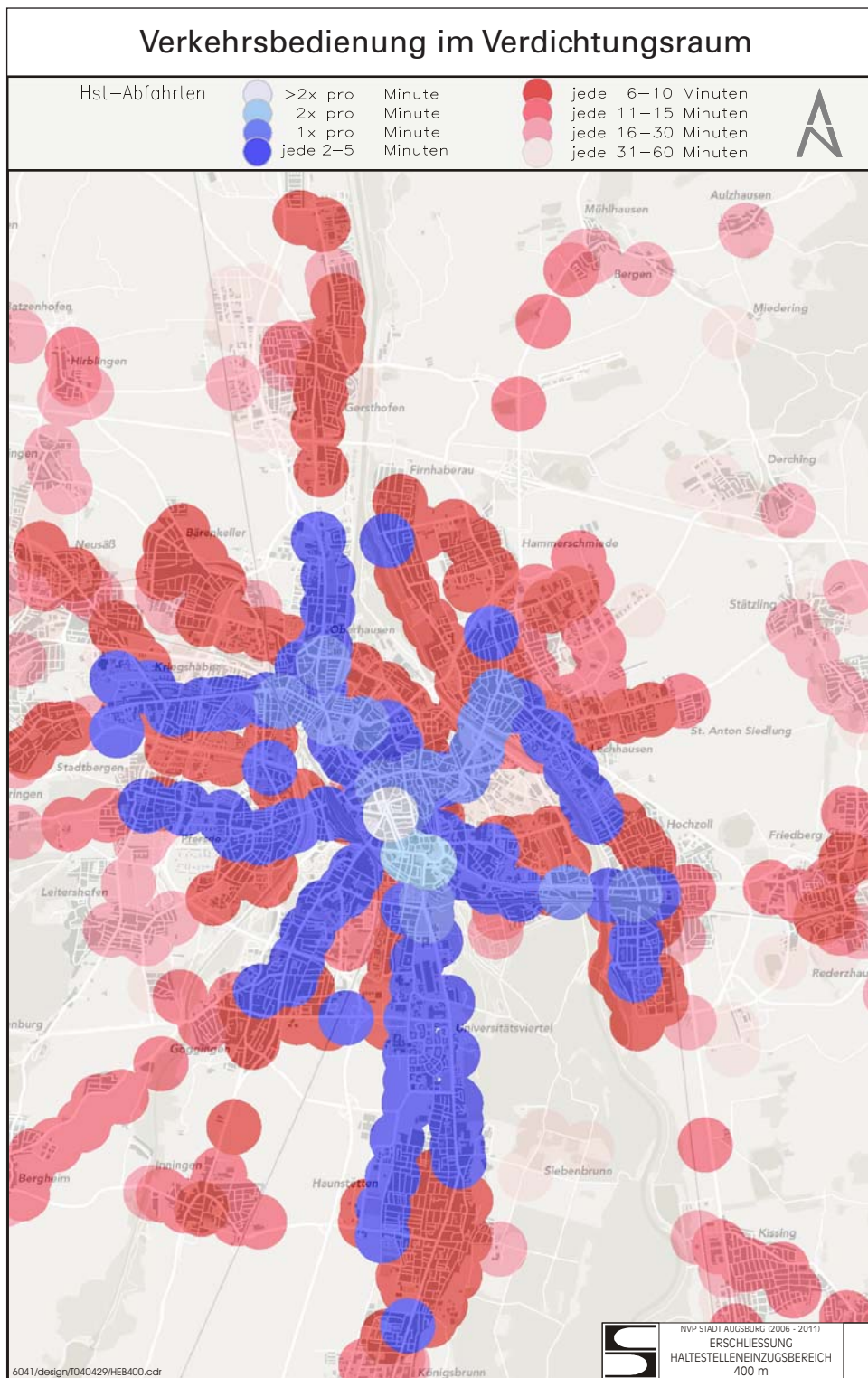
*nur Schulen innerhalb Verbundraum
Quelle: Stat. Jahrbuch der Stadt Augsburg 2002, Statistische Berichte des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung 2002

Angebot

Das Verkehrsangebot im Nahverkehrsraum Augsburg besteht aus den Verkehrssystemen Schiene, Straßenbahn/Stadtbuss und Regionalbus. Schiene und Regionalbus bedienen die Region und die Verflechtungen in das Oberzentrum Augsburg. In der Stadt Augsburg decken die städtischen Verkehrsmittel Straßenbahn und Stadtbuss die innerstädtischen Verbindungen ab. Im Stadt-Umland-Bereich und in der Stadt Augsburg überlappen sich regionale und städtische Verkehrssysteme. Durch das dichte Haltestellennetz werden nahezu alle Gebiete erschlossen. Das Fahrplanangebot gewährleistet, je nach Siedlungsdichte, eine ausreichende Verkehrsbedienung. Die Augsburger Innenstadt kann von fast allen Augsburgern innerhalb von 45 Minuten mit einmaligem Umsteigen erreicht werden. Die meisten Landkreisbewohner benötigen höchstens eine Stunde in die Augsburger City oder ins nächste Mittelzentrum.

Der Nahverkehrsplan

Das dichte Haltestellennetz und eine dichte Taktfolge gewährleisten ein attraktives ÖPNV-Angebot.



Schiene

Grundgerüst des ÖPNV in der Region sind sechs Regionalbahnlinien mit einer Linienlänge von 177 Kilometern und einer werktäglichen Betriebsleistung von ca. 12.000 Zugkilometern pro Werktag. Auf allen Linien wird mindestens ein Zug pro Stunde angeboten. In der Hauptverkehrszeit ist das Angebot – abhängig von der Nachfrage – verdichtet. Die Regionalbahn kann ihre Rückgratfunktion bisher aber nur eingeschränkt erfüllen. Auf den nachfragestarken Achsen fehlt insbesondere ein dichtes und merkbares Angebot (Taktverkehr) mit regelmäßigen Halten und Durchmesserlinien.

Straßenbahn und Stadtbus

Im Stadtgebiet Augsburg trägt der Straßenbahnverkehr die Grundlast des ÖPNV. Das Straßenbahnnetz mit vier Linien weist eine Länge von 38,5 Kilometern auf. Die Straßenbahnen der Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH erbringen pro Tag eine Leistung von etwa 29.000 Fahrzeugkilometern.

Das Fahrtenangebot umfasst von Montag bis Freitag tagsüber einen 5-Minuten-Takt. Abends und am Wochenende wird der Takt auf zehn bzw. 15 Minuten ausgedünnt. Über die Grenzen der Stadt Augsburg hinaus binden die Linien 2 und 3 die Stadt Stadtbergen an. Trotz der Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen der vergangenen Jahre sind noch nicht alle Siedlungsschwerpunkte von der Straßenbahn erschlossen. Das städtische Busnetz umfasst 21 Buslinien. Davon fahren drei Linien ganz oder teilweise als Anrufsammeltaxi (AST). Auf den Busverbindungen von Hochzoll, Firnhaberau/Hammerschmiede und Kriegshaber in die Innenstadt ist die Auslastung der Fahrzeuge sehr hoch. Am Wochenende werden in den Nachtstunden insgesamt sechs Nachtbuslinien eingesetzt.

Regionalbus

Insgesamt werden im Regionalbusverkehr bei einer Linienlänge von 2.220 Kilometern auf 101 Linien an einem Normalwerktag (Schultag) Betriebsleistungen im Umfang von ca. 33.000 Nutz-Wagenkilometern gefahren. Im Stadtbusverkehr der Stadtwerke Gersthofen werden bei einer Linienlänge von 87 Kilometern insgesamt 2.800 Nutz-Wagenkilometer pro Werktag angeboten. Auf den Hauptachsen von Mering/Kissing, Affing, Rehling/Aindling, Gersthofen/Langweid, Neusäß/Aystetten, Zusmarshausen, Stadtbergen, Bobingen/Schwabmünchen, Königsbrunn wird ein dichter, teilweise auch vertakteter Regionalbusverkehr gefahren. Auf den übrigen Regionalbuslinien ist das Angebot nachfrageorientiert. 41 Linien fahren in das Stadtgebiet Augsburg, davon 36 bis zum Augsburger Hauptbahnhof. Innerhalb der Stadt Augsburg verkehren diese Regionalbuslinien zum Großteil mit dem städtischen Nahverkehr auf den gleichen Trassen. In Zeiten und Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage wird der Regionalbusverkehr durch Anrufsammeltaxi (AST) und Rufbus ergänzt.

Schnittstellen

Schienerverkehr und Regionalbuslinien bzw. Straßenbahnlinien sind an wichtigen Umsteigehaltestellen miteinander verknüpft. In der Region ist durch den Umstieg vom Bus auf das schnellere Schienenverkehrsmittel die Fahrzeit ins Oberzentrum deutlich kürzer. In der Stadt Augsburg erfüllen die Schnittstellen vom Zug zur Straßenbahn die Funktion einer schnellen Verteilung der Fahrgäste aus der Region auf die innerstädtischen Zielgebiete. Während mit dem Ausbau der P&R-Anlagen einschließlich der Bushaltestellen an vielen Regionalbahnhöfen die Umsteigewege verkürzt und attraktiver gestaltet werden konnten, sind die Wege beim Umstieg auf die Straßenbahn am Hauptbahnhof, am Oberhauser Bahnhof und in Hochzoll zu lang, nicht wettergeschützt oder mit der Querung verkehrsreicher Straßen verbunden.





3. Ziele und Maßnahmen

Ziele und Maßnahmen

Der Nahverkehrsplan verfolgt die Grundkonzeption, die Teilnetze des Regionalbahnverkehrs, der Straßenbahn und des Busses zu verbessern und so aufeinander abzustimmen, dass ein arbeitsteilig organisiertes Gesamtnetz entsteht, in dem die Verkehrsträger Schiene, Straßenbahn und Bus ihre spezifischen Bedienungsaufgaben übernehmen. Für den Fahrgast entsteht so ein attraktives und für die Betreiber bzw. deren Finanzierungsträger ein möglichst wirtschaftliches Angebot.

Dies wird erreicht durch:

- Ausbau der Regionalbahn zum RegioSchienenTakt Augsburg, einem dicht vertakteten S-Bahn-ähnlichen Verkehr
- Ausbau der Straßenbahn auf allen wichtigen innerstädtischen Achsen
- Vertaktung von Regionalbuslinien an den regionalen Achsen
- Erschließung der Fläche durch den Bus
- Verknüpfung von Straßenbahn und Bus mit dem Schienenverkehr
- Abbau der Parallelbedienung des Busses mit der Schiene durch Brechung von Buslinien an Bahnhöfen und Haltestellen des Regional- und Straßenbahnverkehrs.

RegioSchienenTakt

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet im großen Verdichtungsraum Augsburg das Rückgrat des ÖPNV, auf das der Omnibuslinienverkehr ausgerichtet wird. Der Freistaat wird den Schienenverkehr in den nächsten Jahren massiv ausbauen.

Mit dem Konzept des RegioSchienenTakts wird im Raum Augsburg die Regionalbahn ab 2008 stufenweise zu einem Verkehrssystem ausgebaut werden, das S-Bahn-Standards aufweist.

Taktverkehr

In der Hauptverkehrszeit fahren die Züge im Umland im 15-Minuten-Takt, sonst alle 30 oder 60 Minuten. Voraussichtlich bis 2011 werden verdichtete Taktverkehre nach Bobingen, Mering und Friedberg eingerichtet.

Durchbindung

Die Linien enden in der Regel nicht mehr am Augsburger Hauptbahnhof, sondern werden zu Durchmesserlinien verknüpft. In der Stadt Augsburg entsteht durch die Bündelung mehrerer Linien zwischen Hochzoll, Hauptbahnhof und Oberhausen eine „Stammstrecke“ mit einem 7,5-Minuten-Takt.

Neue Halte

Durch neue Haltepunkte sollen die an der Schiene liegenden Gebiete besser erschlossen werden. Im Fortschreibungszeitraum sind dies die Haltepunkte Mering, St. Afra und Paar.

Der Nahverkehrsplan

Straßenbahn

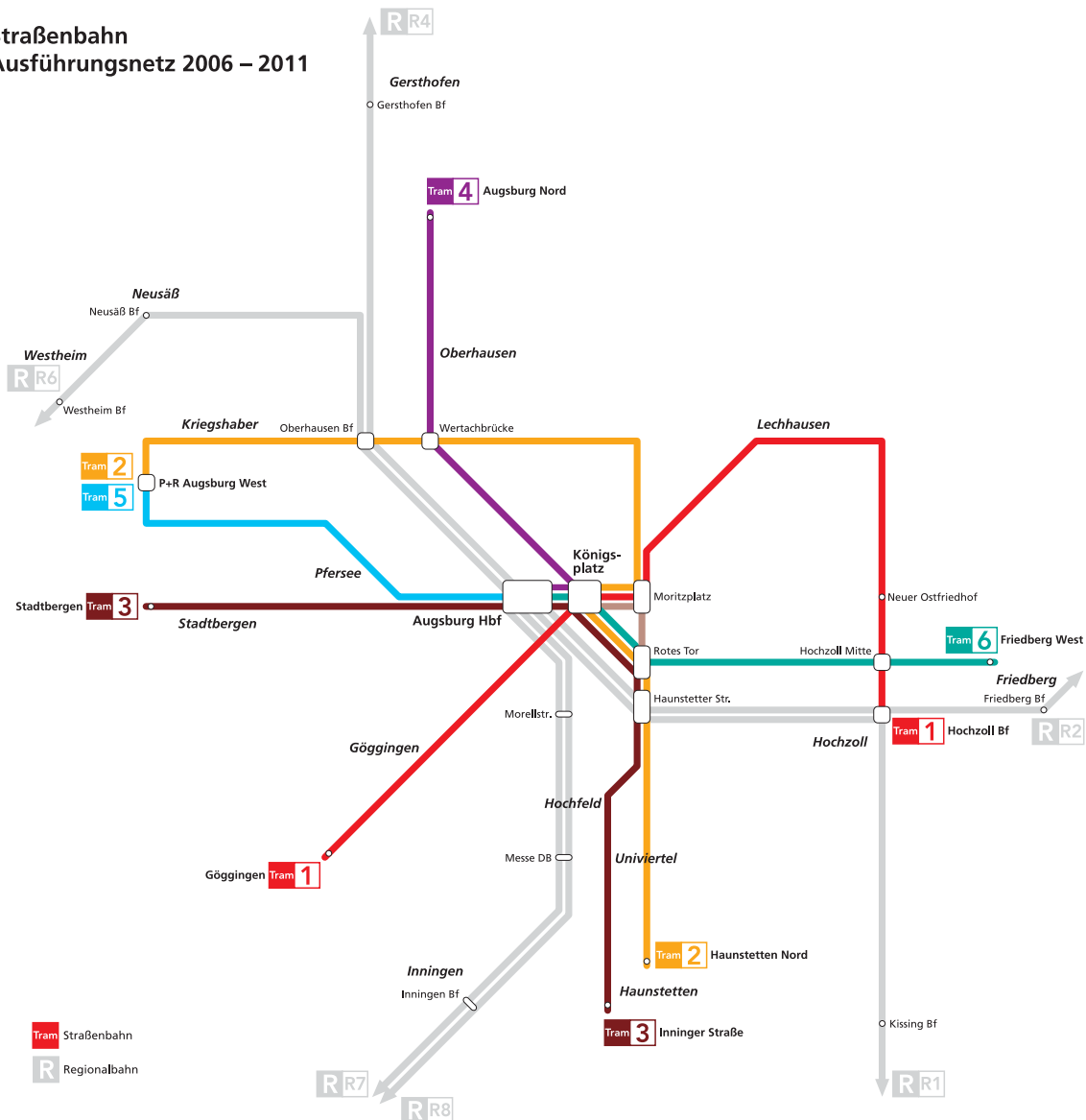
Das Rückgrat des ÖPNV in der Stadt Augsburg bildet die Straßenbahn. Ihre Aufgabe ist die Erschließung der verdichtet besiedelten Korridore, sie verbindet die Stadtteile miteinander und mit dem Augsburger Stadtzentrum. Außerdem ist die Straßenbahn Zubringer zum RegioSchienenTakt. Werktags verkehrt die Straßenbahn tagsüber im 5-Minuten-Takt.

Die Straßenbahnlinien werden mit dem RegioSchienenTakt verknüpft.

Mobilitätsdrehscheibe

Mit dem Projekt Mobilitätsdrehscheibe wird das Augsburger Straßenbahnnetz in wichtigen Siedlungskorridoren ergänzt und optimal mit dem Schienenpersonenfern- und -nahverkehr verknüpft. Zu den Projektbestandteilen der Mobilitätsdrehscheibe zählen der Ausbau des Augsburger Hauptbahnhofs zu einem modernen Umsteigeknoten, der Ausbau des Königsplatzes, der Neubau der Straßenbahnlinie 5/6 sowie die Verlängerung der Linie 1. Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf über 200 Mio. Euro, Bund und Land haben hohe Zuschüsse in Aussicht gestellt.

Straßenbahn
Ausführungsnetz 2006 – 2011



Aufwändigstes Teilprojekt ist der Umbau des Hauptbahnhofs zu einem modernen Verkehrsdrehkreuz. Die Straßenbahnen unterqueren den Hauptbahnhof in einem neuen Tunnel unterhalb der Mittelpassage und erhalten hier eine zentrale Haltestelle. Von der modernisierten Mittelpassage als Verteilerebene aus sollen die neue Straßenbahnhaltestelle und die vorhandenen oberirdischen Bahnsteige des Schienenah- und des Schienenfernverkehrs über Treppen sowie barrierefrei und bequem über Aufzüge und Rolltreppen zu erreichen sein. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude und die Bahnsteiganlagen der Deutschen Bahn AG werden ebenfalls modernisiert und um einen Bahnsteig für den RegioSchienenTakt erweitert. Darüber hinaus erhält die neue Straßenbahnhaltestelle und damit der gesamte Hauptbahnhof einen neuen westlichen Zugang vom Sebastian-Buchegger-Platz.

Der Königsplatz als zentraler innerstädtischer Verkehrsknoten und Umsteigepunkt hat schon heute die Grenzen seiner Kapazität erreicht. In den nächsten Jahren wird die Belastung der Verkehrsanlage weiter anwachsen. Um einen zuverlässigen und pünktlichen Betriebsablauf und die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten, wird die Anlage leistungsfähig ausgebaut.

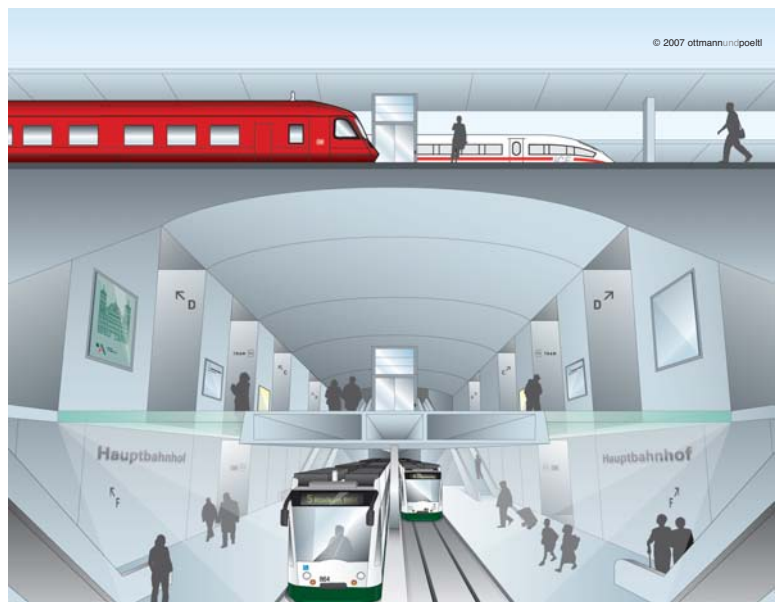
Mit dem Bau der Linie 5/6 entsteht eine neue Straßenbahnachse von der bestehenden Park&Ride-Anlage West in Stadtbergen (Landkreis Augsburg) quer durch Augsburg bis zum neuen P&R-Platz an der Lechhauser Straße in Friedberg (Landkreis Aichach-Friedberg). Die neue Trasse erschließt aufkommensstarke Siedlungsachsen und Konversionsflächen und führt im Zentrum durch den neuen Bahnhofstunnel. Hier ist die Straßenbahnlinie direkt mit der darüberliegenden Fern- und Regionalbahn verknüpft. Durch die Verlängerung der Linie 1 in Hochzoll bis zum Hochzoller Bahnhof wird auch im Westen des Stadtgebietes eine direkte Verbindung des Straßenbahnnetzes mit der Regionalbahn geschaffen.

Weitere Infrastrukturmaßnahmen

Der Bahnhof Oberhausen und die Haltestelle Haunstetten-Nord werden niederflurgerecht und barrierefrei ausgebaut sowie mit Leitsystemen und modernen Informations- und Sicherheitssystemen versehen. Damit wird der Komfort für die Fahrgäste von Bus und Bahn verbessert und das Umsteigen zwischen den Bussen und Bahnen erleichtert.

Das heutige Betriebsgleis in der Maximilianstraße zum Straßenbahnbetriebshof soll im Zuge des Umbaus der Maximilianstraße für den Linienverkehr ausgebaut werden. Die Planungen für ein entsprechendes Linienkonzept hängen vom Ausbau des Straßenbahnnetzes innerhalb des Fortschreibungszeitraums des Nahverkehrsplans 2006 – 2011 ab.

Am Augsburger Hauptbahnhof entsteht ein modernes Drehkreuz für die optimale Verbindung aller Schienenverkehre.



Stadtbus

Der Stadtbus erschließt die Siedlungsgebiete und ist Zubringer zur Straßenbahn. Er erfüllt darüber hinaus eine Verbindungsfunktion zum Stadtzentrum und zu Stadtteilzentren. Das Busangebot bleibt abgesehen von folgenden Änderungen erhalten:

Linie 23/26 und 31: Königsplatz – Hochzoll-Süd

Mit der Realisierung der Straßenbahnlinie 6 entfällt der Hochzoller Ast der Linie 23 und die Linie 26. Die Linie 31 wird nach Hochzoll-Süd verlängert, übernimmt dort die Erschließungsaufgabe der Linien 23 und 26 in gleicher Qualität und bindet an der Friedberger Straße an die Straßenbahnlinie 6 an.

Linie 33: Proviantbachquartier – Jakobertor – Königsplatz

Die neue Linie 33 bedient wie im Bestand den Ring zwischen Proviantbachquartier und Jakobertor und führt weiter über den Königsplatz zum Hauptbahnhof. Die Linie verkehrt im 30-Minuten-Takt. Für die Verbindung Anna-Hintermayr-Stift – Königsplatz wird eine alternative Bedienungsform (Anrufsammeltaxi, Rufbus o.Ä.) vorgesehen.

Linie 35: Bergstraße – Bärenwirt – Bergstraße über Thelottviertel

Die Linie 35 umrundet heute die Innenstadt in einem beinahe geschlossenen Ring von Pfersee über Kriegshaber, Oberhausen, MAN, Stadtgraben, östliche Innenstadt, Hochfeld bis nach Göggingen und zurück. Sie schafft Tangenten um die Innenstadt und verbindet die Straßenbahnlinien 2, 4 und 1 im Norden sowie die Linien 3/4 und 1 im Süden. Mit der Neukonzeption entsteht eine vollständig geschlossene Ringverbindung: Ab Göggingen führt die neue Route über die Bergstraße und die Stadionstraße zum Thelottviertel und über die Luitpoldbrücke zur Augsburger Straße. Ab dort verkehrt die Linie 35 auf der bisherigen Route. Auf diese Weise werden das bisher nicht bediente Thelottviertel und der Bereich südlich des Hauptbahnhofs bedient. Entlang der Stadionstraße werden Wohn-

gebiete und Freizeiteinrichtungen erschlossen, die bisher relativ weite Wege zur Linie 1 haben.

Linie 36: Textilmuseum – Spickel – Friedberger Straße – Königsplatz

Eine Wegeföhrung nach Westen Richtung Innenstadt ist hier nicht mehr nötig, diese wird durch die Linie 6 erfolgen. Die Linie bedient im 15-Minuten-Takt die Reichenberger Straße, Herrenbach, Friedberger Straße, St. Margaret, Maximilianstraße, Moritzplatz, Königsplatz, fährt ohne Wendezeit weiter als Linie 41 (s. u.) über Prinz-Karl-Viertel und Messe zur Bergstraße und über die B17 sowie Pfersee-Süd nach Pfersee. Dort wird sie an die Straßenbahnlinie 3 angebunden.

Linie 37: Schleiermacherstraße – St.-Anton-Siedlung

Die Bedienung der St.-Anton-Siedlung erfolgt durch die Regionalbuslinien 210 und 211. Die Linie 37 wird auf den Bedarf für die Andienung der Schackschule reduziert.

Linie 41: Königsplatz – Messezentrum – Maria Stern – Pfersee

Die Linie 41 wird über ihren bisherigen Endhaltepunkt Maria Stern hinaus nach Pfersee (Linie 3) verlängert und übernimmt in Pfersee-Süd die Erschließungsfunktion der Linie 35. Dadurch wird eine neue Direktverbindung zwischen Göggingen und Pfersee geschaffen.

Regionalbus

Der Regionalbus erschließt die Siedlungsgebiete in der Region und ist Zubringer zur Schiene sowie zur Tram. Wo kein leistungsfähiger Schienenverkehr vorhanden ist, fahren Regionalbusse auch direkt in die Stadt Augsburg.

Im Regionalen Nahverkehrsplan wird die vorhandene Erschließung des ländlichen Raums mit dem ÖPNV weiterhin gewährleistet. Wegen der geringen Nachfrage ist ein dichtes Fahrtenangebot oder ein Taktverkehr wirtschaftlich nicht überall vertretbar. Die Bedienungshäufigkeit orientiert sich deshalb an Mindestbedienungsstandards. Bei besonders geringer Nachfrage soll zudem der Linienbusverkehr durch Anrufsammeltaxis oder Rufbusse ergänzt oder ersetzt werden.

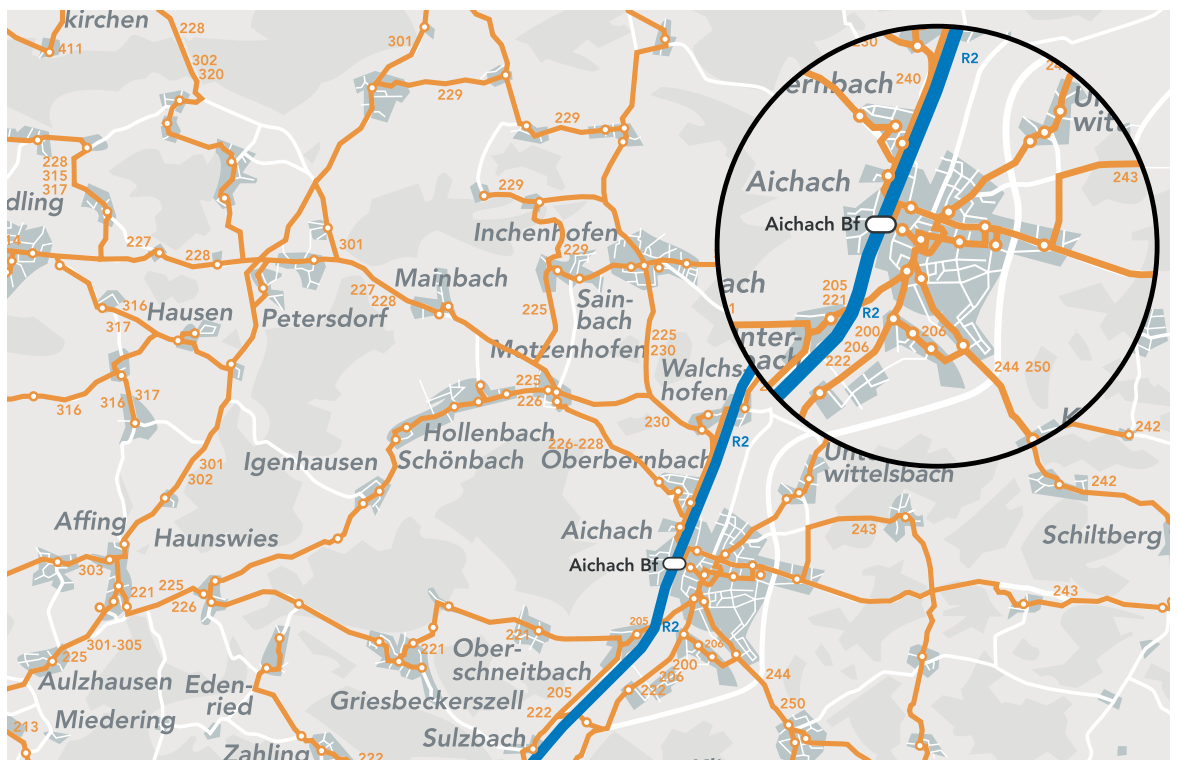
Auf den Hauptachsen mit starker Nachfrage wird der Taktverkehr weiter ausgebaut. In der Region stellen die Regionalbuslinien die Verbindung zu den Mittel-

und Unterzentren her. Dort bestehen auch Umsteigemöglichkeiten auf die Schiene oder auf weiterführende Buslinien in das Oberzentrum. Regionalbuslinien werden, wo immer dies sinnvoll und im Sinne der Kundenfreundlichkeit vertretbar ist, am Stadtrand auf die Tram gebrochen, um unwirtschaftliche Parallelfahrten von Tram und Bus zu vermeiden.

Raum Mering/Kissing

Im Raum Mering/Kissing werden die Buslinien wie bisher zum Mittelzentrum Mering geführt. Am Bahnhof Mering besteht Anschluss an die Züge nach Augsburg und München. Das Angebot soll durch Anrufsammeltaxis ergänzt werden. Die Linie 102 zwischen Mering und Kissing bedient künftig den Kissinger Bahnhof und fährt – abgestimmt auf die

Der Regionalbus erschließt Siedlungsgebiete in der Region und ist Zubringer zur Schiene.



Der Nahverkehrsplan



Wo leistungsfähiger Schienenverkehr fehlt, befördern Regionalbusse direkt in die Stadt.

Züge des RST – in der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt, sonst im 30-Minuten-Takt. Im Abschnitt Kissing – Augsburg – Hochzoll wird das Angebot nachfragegerecht gestaltet. Die Linie endet in Augsburg-Hochzoll an der Straßenbahnlinie 6.

Raum Aichach/Friedberg

Im Raum Aichach werden Buslinien und Anrufsammeltaxis wie bisher sternförmig zum Mittelzentrum Aichach geführt. Am Bahnhof Aichach besteht Anschluss zu den Zügen nach Augsburg. Im Raum Friedberg bedienen die Buslinien aus dem Einzugsbereich den Bahnhof Friedberg, der zum Nahverkehrsknoten mit Umsteigemöglichkeit auf die Schiene und auf andere Buslinien umgebaut werden soll. Die bisherige Stadtbuslinie 36 wird, um Umwegfahrten zu vermeiden, in zwei Äste nach Friedberg-Ost und Friedberg-Süd aufgeteilt. Beide Äste bedienen den Bahnhof Friedberg und enden an der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 6 am Chippenham-Ring. Die Verbindung der Ortsteile Derching, Wulfertshausen und Stätzling nach Augsburg mit den Linien 210/212 bleibt unverändert.

Raum Pöttmes/Aindling

Im Raum Affing/Pöttmes fahren die Busse wie heute zum Knoten Affing-Iglbach. Von dort soll möglichst eine stündliche Verbindung nach Augsburg eingeführt werden. Zur besseren Orientierung werden dabei alle Busse nach Augsburg unter der einheitlichen Liniennummer 300 fahren. Aus dem Raum Aindling/Rehling fährt die Buslinie 305 wie bisher im Stundentakt über Mühlhausen-Lechhausen in die Augsburger Innenstadt. Die flächenschließenden Zubringer zur Linie 305 können durch bedarfsgesteuerte Betriebsformen ergänzt oder ersetzt werden. Die Linie 306 über Gersthofen fährt nicht mehr zum Hauptbahnhof, sondern endet an der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 4 Augsburg-Nord.

Raum Wertingen/Meitingen/Gersthofen

Die Linie 401 von Wertingen bedient mit allen Fahrten den Bahnhof Langweid. Die weiterführenden Fahrten nach Augsburg enden an der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 4 Augsburg-Nord. Die Voraussetzung für die Brechung ist die Einführung des 15-Minuten-Takts auf der Schiene zwischen Augsburg und Meitingen sowie eine durchgängige Linienführung der Straßenbahnlinie 4 zum Hauptbahnhof.

Die Linie 410 bedient den Abschnitt Thierhaupten – Meitingen-Bahnhof im Stundentakt. Die nach Augsburg weitergehenden Fahrten enden an der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 4 Augsburg-Nord. Bei der Linie 420 soll ein Stundentakt eingeführt werden. In der Hauptverkehrszeit fährt die Linie über MAN zum Hauptbahnhof. Zu den übrigen Zeiten enden die Fahrten in Augsburg-Nord. Die Gersthofener Buslinien 51 bis 54 fahren künftig im 15-Minuten-Takt nur noch bis zur Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 4 Augsburg-Nord.

Raum Zusmarshausen/Welden/Aystetten/Neusäß

Im Raum Welden/Aystetten/Neusäß fahren die Buslinien 500 und 501 auf der Achse Aystetten – Neusäß – Augsburg im 15-Minuten-Takt, im Abschnitt Adelsried – Aystetten im Stundentakt. In Neusäß und am Bahnhof Oberhausen besteht eine Umsteigemöglichkeit auf die Schiene. Wenn am Bahnhof Oberhausen ein Wendegleis für die Züge der Paartalbahn vorhanden ist, so dass ein dichter Takt auf der Schiene gefahren werden kann, und wenn die Zugänge barrierefrei ausgebaut sind, sollen die Regionalbuslinien am Bahnhof Oberhausen enden. Im Rahmen einer Feinuntersuchung ist zusätzlich zu prüfen, ob durch die Brechung unzumutbare Nachteile für Fahrgäste entstehen.

Im Raum Zusmarshausen fährt die Regionalbuslinie 506 (Zusmarshausen – Horgau – Biburg – Augsburg) im 60-Minuten-Takt. An der Haltestelle P&R Augsburg-West wird die Buslinie mit den Straßenbahnlinien 2 und 5 verknüpft und montags bis freitags ab ca. 20.30 Uhr sowie am Wochenende ganztägig gebrochen. Die Flächenerschließung und Fahrplangergänzung im Raum Zusmarshausen erfolgt durch Anrufsammeltaxi bzw. Rufbus. Die Linie 505, die als Verstärkerlinie zur 506 über die Autobahn fährt, bleibt unverändert.

Raum Dinkelscherben/Gessertshausen/Diedorf/Stauden

Die Regionalbuslinien werden in Dinkelscherben, Gessertshausen und Diedorf mit der Schiene verknüpft. Die aus dem Raum Krumbach – Thannhausen einbrechende Buslinie wird in Gessertshausen mit der Schiene und am P&R Augsburg-West mit den Straßenbahnlinien 2 und 5 verknüpft. Die Linie fährt weiter bis zum Hauptbahnhof, da bei einer Brechung Fahrgäste aus dem Raum Krumbach zusätzlich einen AVV-Tarif lösen müssten. Dieses Angebot umfasst einen 60-Minuten-Takt.

Die Buslinie 601 bindet in Diedorf-Bahnhof an die Schiene an, wird über Steppach geführt und endet an der Haltestelle P&R Augsburg-West mit Anschluss

an die Straßenbahnlinien 2 und 5. Das Angebot umfasst einen 60-Minuten-Takt mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit. Solange die Straßenbahnlinie 5 nicht in Betrieb ist, wird die Linie 601 über die Ackermannstraße zum Hauptbahnhof geführt. Die Linie verbindet Zusmarshausen mit Dinkelscherben. In Dinkelscherben-Bahnhof besteht Anschluss an den RegioSchieneTakt. Das Angebot umfasst einzelne Fahrten in der Hauptverkehrszeit.

Raum Bobingen/Schwabmünchen

Die Buslinie 700 stellt hier die Hauptachse der Regionalbusverbindung Augsburg – Bobingen – Schwabmünchen dar. Verknüpfungspunkte zum regionalen Schienenverkehr bestehen an den Bahnhöfen Bobingen und Schwabmünchen. Der Taktverkehr auf der Buslinie 700 wird während der Hauptverkehrszeit auf einen 15-Minuten-Takt ergänzt. In Tagesrandlagen sowie am Wochenende wird der Verkehr auf die Relation Göggingen-Post – Schwabmünchen reduziert. Die Buslinie 722 verkehrt im Abschnitt Bobingen – Straßberg im 60-Minuten-Takt, eine Taktverdichtung auf 15-Minuten-Takt erfolgt zur Hauptverkehrszeit. Der Bereich Straßberg – Waldberg – Kreuzanger – Mickhausen wird bedarfsgerecht bedient. Die Buslinie 723 (Stadtverkehr Bobingen) verkehrt an Werktagen stündlich auf dem Rundkurs Bobingen-Bahnhof – Zentrum – Singoldschulen – Bobingen-Point – Krankenhaus – Bobingen-Zentrum – Bobingen-Bahnhof.

Die Anbindung des Gewerbegebietes Bobingen-Ost wird zu Zeiten entsprechenden Bedarfs sichergestellt. Neue Wohngebiete im Bereich Bobingen-Nord werden vorbehaltlich geeigneter Erschließungsstraßen und Haltestelleneinrichtungen in den Linienweg integriert. Im Einzugsbereich von Schwabmünchen und im Bereich der Stauden wird der Linienbusverkehr aus wirtschaftlichen Gründen durch Anrufsammeltaxis oder Rufbusse ergänzt.

Der Nahverkehrsplan

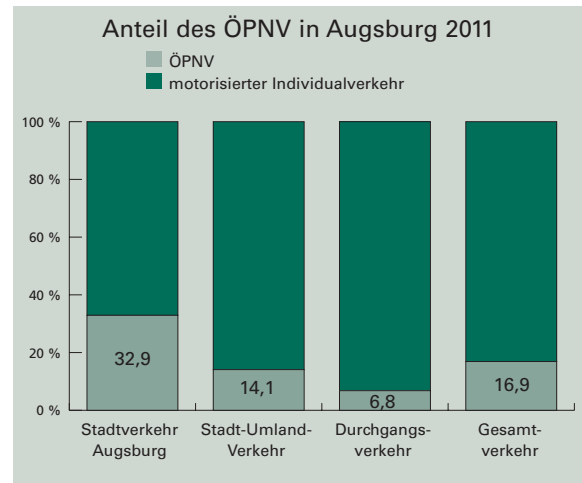
Raum Königsbrunn/Lechfeld

Aus dem Raum Königsbrunn fahren drei Buslinien in Richtung Augsburg. Die Buslinie 733 bindet in Haunstetten-Nord an die Straßenbahnlinie 4 in Richtung Siemens – Berufsschule – Augsburg an und wird dort gebrochen. Das Angebot umfasst einen 30-Minuten-Takt, welcher zur Hauptverkehrszeit zum 15-Minuten-Takt verdichtet wird. Die Buslinie 735 bindet im 30-Minuten-Takt in Haunstetten, Haltestelle Inninger Straße, an die Straßenbahnlinie 3 an und endet dort. Zur Hauptverkehrszeit ist eine Taktverdichtung auf 15-Minuten-Takt erforderlich. Die Schnellbuslinie 740 fährt von Königsbrunn über die B17 (neu) – Eichleitnerstraße – Polizeipräsidium zum Hauptbahnhof.

Das Angebot umfasst einen Stundentakt mit Verdichtung in der Hauptverkehrszeit. Die Linien, die zugleich Königsbrunn erschließen, werden am Marktplatz verknüpft, so dass ein wechselseitiges Umsteigen ermöglicht wird.

Wirkungen

Die Umsetzung aller Maßnahmen wird im Durchschnitt zu einer Verkürzung der Reisezeit um 6,4 % und zu einem Anstieg der Bedienungshäufigkeit um 10,9 % führen. Diesen Vorteilen steht als Nachteil ein um 4 % häufigeres Umsteigen gegenüber.



Der Anteil des ÖPNV am motorisierten Gesamtverkehr.

Die Modellrechnungen zeigen, dass künftig mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen. So bewirken die Verbesserungen zusätzlich etwa 3,6 Mio. Fahrten pro Jahr. Dies entspricht einer Zunahme von 4,1 % im gesamten Nahverkehrsraum. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am motorisierten Verkehr wird dadurch im gesamten Verkehrsgebiet von 16,2 % auf 16,9 %, im Verkehr nach Augsburg von 13,1 % auf 14,1 % und im innerstädtischen Verkehr von 31,6 % auf 32,9 % steigen.

Ein attraktives Angebot des ÖPNV gewinnt neue Fahrgäste.



Qualität

Qualitätsstandards

Qualitätsstandards sind Ausstattungsmerkmale oder Größenvorgaben, die die „Beschaffenheit“ von Leistungen festlegen und es ermöglichen, Leistungen zu messen, zu bewerten und zu vergleichen. Qualitätsstandards im ÖPNV können sich auf unterschiedliche Merkmale beziehen, z. B. auf das Liniennetz und den Fahrplan, auf Fahrzeuge und Haltestellen, auf Pünktlichkeit und Informationssysteme, auf Barrierefreiheit und Schadstoffemissionen sowie auf das Personal.

Die Festlegung von Qualitätsstandards hat mehrere Funktionen:

- Der Fahrgast weiß, welche Leistungen er erwarten kann, ob beispielsweise die Fahrzeuge barrierefrei sind, wo es Fahrscheine oder Fahrplaninformationen gibt etc. Der Fahrgast kann erkennen, ob eine Leistung in der vereinbarten Qualität erbracht wurde und gegebenenfalls die vereinbarte Qualität einfordern.
- Der Aufgabenträger kann mit der Festlegung von Qualitätsstandards maßgeblich darauf hinwirken, dass der ÖPNV hinreichend attraktiv ist, um einen möglichst hohen Anteil des Verkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen und die Mobilität möglichst umweltfreundlich sicherzustellen. Mithilfe von Qualitätsstandards kann weiterhin besonderen Bedürfnissen, z. B. von mobilitätsbeeinträchtigten Kunden, Rechnung getragen werden.
- Für den Verkehrsunternehmer bilden Qualitätsstandards eine wichtige Grundlage für die innerbetriebliche Organisation, bei der Beschaffung von Fahrzeugen und bei anderen Investitionen sowie für die Kalkulation der Leistungen.
- Qualitätsstandards bestimmen maßgeblich Kosten bzw. Preis von ÖPNV-Leistungen.

– Zunehmend Bedeutung erlangen Qualitätsstandards im Zusammenhang mit der fortschreitenden Liberalisierung der ÖPNV-Märkte in der Europäischen Union. Um die ÖPNV-Attraktivität zu erhalten, darf der von der EU gewollte ÖPNV-Wettbewerb nicht auf den Kostenfaktor alleine reduziert werden. Bei der Vergabe bzw. Erbringung der Leistung muss die Qualität eine zentrale Rolle spielen, damit die Attraktivität des ÖPNV nicht verloren geht. Qualitätsstandards bilden die Grundlage für einen Qualitätswettbewerb, bei dem nicht das billigste, sondern das beste Verkehrsunternehmen zum Zuge kommt.

Barrierefreiheit und Behindertengerechtigkeit sind Qualitätskriterien, die für den ÖPNV zunehmend von Bedeutung sind.



Der Nahverkehrsplan

Im Nahverkehrsraum Augsburg wurden u. a. die nachfolgenden Qualitätsstandards festgelegt.

Erschließung

Mit der Qualität des Netzes und des Fahrplans wird festgelegt, wie dicht die Siedlungsgebiete durch den ÖPNV erschlossen und wie viele Fahrten angeboten werden sollen. Die Erschließungsqualität ist grund-

sätzlich abhängig von der Besiedlungsdichte bzw. der zentralörtlichen Bedeutung der Orte. In Anlehnung an die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern werden die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Standards zugrunde gelegt.

Die Qualität der Erschließung hängt von der Siedlungsdichte ab.

Einzugsbereiche von Haltestellen			
Verdichtungsraum	Bus	Tram	Regionalbahn
Gebiete mit zentralen städtischen Funktionen im Oberzentrum	300 m	400 m	600 m
Stadt- und Umlandbereiche, Gebiete mit dichter/mittlerer Bebauung	400 m	500 m	600 m
Äußere Verdichtungszone, Gebiete mit lockerer Bebauung	600 m	800 m	1000 m
Ländlicher Raum	Bus	Tram	Regionalbahn
Mittel-/Unterzentrum	600 m	–	1000 m
Gemeinde/Ort	1000 m	–	1500 m

Mindesterschließung	Erschließung aller Teilflächen mit mehr als 200 Einwohnern, mindestens 80 % der Einwohner sollen im Einzugsbereich der Haltestellen liegen.

Erreichbarkeit	
Stadtgebiet Augsburg – Stadtzentrum	45 Min.
Teilort – Mittel-/Oberzentrum	60 Min.
Teilort – Unterzentrum	40 Min.
Teilort – Gemeindehauptort	30 Min.

Mindesttaktfolge in der Normalverkehrszeit*	
Gebiete mit zentralen städtischen Funktionen im Oberzentrum	10 – 20 Min.
Stadt- und Umlandbereich, dichte/mittlere Bebauung	10 – 30 Min.
Äußere Verdichtungszone, lockere Bebauung	30 – 60 Min.**
Ländlicher Raum	60 Min.**

*In der Hauptverkehrszeit ist das Bedienungsangebot bedarfsgerecht zu verdichten. In der Schwachverkehrszeit wird bedarfsgerecht ausgedünnt. Die Straßenbahnen verkehren werktags tagsüber im 5-Minuten-Takt.
**Beim Regionalbus hier Taktverkehr nur bei ausreichender Nachfrage.

Mindestbedienung	
unter 1000 Einwohner	3 – 4 Fahrtenpaare
1000 – 3000 Einwohner	6 – 12 Fahrtenpaare

Zumutbares Umsteigen	
Teilort – Oberzentrum	1 Umstieg
Teilort – Mittel-/Unterzentrum	1 Umstieg

Fahrzeuge

- barrierefreie/behindertengerechte Fahrzeuge
- lärmarme und umweltfreundliche Motoren jeweils nach der höchstmöglichen europäischen Emissionsnorm
- sukzessive Umstellung der Stadtbusflotte auf den europäischen EEV-Standard für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge. Aktuell erreicht über die Hälfte der Stadtbusse diese Norm.
- optische bzw. akustische Informationen

Haltestellen

- ausreichender Wetterschutz (maximale Transparenz) mit Sitzgelegenheiten und Abfallbehältern
- barrierefreier Zugang zu öffentlichen Verkehrsflächen
- Bordsteinhöhe in Anpassung an die Niederflertechnik der Fahrzeuge und Blindenleitstreifen
- Fahrgastinformationen (Linienbezeichnung, Aushangfahrplan, Tarifinformation, Umgebungsplan)
- an wichtigen Haltestellen im Stadtgebiet und an den Bahnhofpunkten dynamische Echtzeitanzeiger
- Sicherheit und Sauberkeit

Anschlussicherung

Zur Anschlussicherung führen die Verkehrsunternehmen rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL) ein, welche untereinander und mit dem Leitsystem der Bahn verbunden werden, so dass verkehrsträgerübergreifend Anschlüsse gesichert werden. Zur Kundeninformation wird eine Schnittstelle zu den elektronischen Auskunftsmitteln geschaffen.



Die Neuen Medien werden bei der Fahrgastinformation immer wichtiger.

Information

Die hohe Angebotsqualität in einem integrierten Netz mit flexiblen Angeboten erfordert neben einer funktionierenden Anschlusssicherung auch eine zuverlässige und qualitativ hochwertige Fahrgastinformation. Dazu wird die elektronische Fahrplanauskunft durch geografische Informationen ergänzt und durch Echtzeitinformationen aktualisiert. Fahrgäste werden dabei neben den traditionellen Printmedien Fahrplanbuch und Aushangfahrplan über das Internet, ortsfeste dynamische Anzeiger an wichtigen Haltestellen und Handy informiert.

Ausblick

Angesichts der weiterhin ansteigenden Verkehrsnachfrage und der verschärften Anforderungen beim Klima- und Umweltschutz sind auch über den Realisierungszeitraum dieses Nahverkehrsplans hinaus weitere Anstrengungen beim Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs notwendig.

Die Zielnetze geben deshalb einen Ausblick auf die angestrebte langfristige Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Nahverkehrsraum Augsburg. Sie beinhalten Maßnahmen, die erst nach 2011 realisiert werden.

Die Grafik zeigt die Planung des RegioSchienenTakts Augsburg mit den angestrebten Taktfrequenzen.

Zielnetz RegioSchienenTakt

In der zweiten Umsetzungsstufe des RegioSchienenTakts sind folgende Maßnahmen geplant:

- 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit zwischen Meitingen und Augsburg
- 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit zwischen Gessertshausen und Augsburg
- Einrichtung der Bahnhaltepunkte Hirblinger Straße, Biburg-Vogelsang, Mödishofen

Hierfür ist ein dreigleisiger Ausbau auf dem Abschnitt zwischen Hirblinger Straße und Westheim sowie auf der Strecke nach Donauwörth erforderlich.

Ferner ist die Reaktivierung der Staudenbahn beabsichtigt. Der Freistaat tritt dabei nicht als Besteller auf.

RegioSchienenTakt Augsburg Zielnetz



- Takt 15 ganztags (Mo - Fr bis ca. 19.00 Uhr)
 - Takt 15 in der Hauptverkehrszeit (Mo - Fr: insgesamt 6 Stunden)
 - Takt 30 (Mo - Fr bis ca. 20.00 Uhr; sonst Takt 60; Meitingen - Donauwörth nicht ganztags)
- Ergänzend zum Takt 30 verkehren auf den Strecken nach Mering, Donauwörth, Dinkelscherben und Schwabmünchen noch zusätzliche Regionalexpress-Züge.
- Takt 60 (mit einzelnen Verdichtertzügen in der Hauptverkehrszeit)

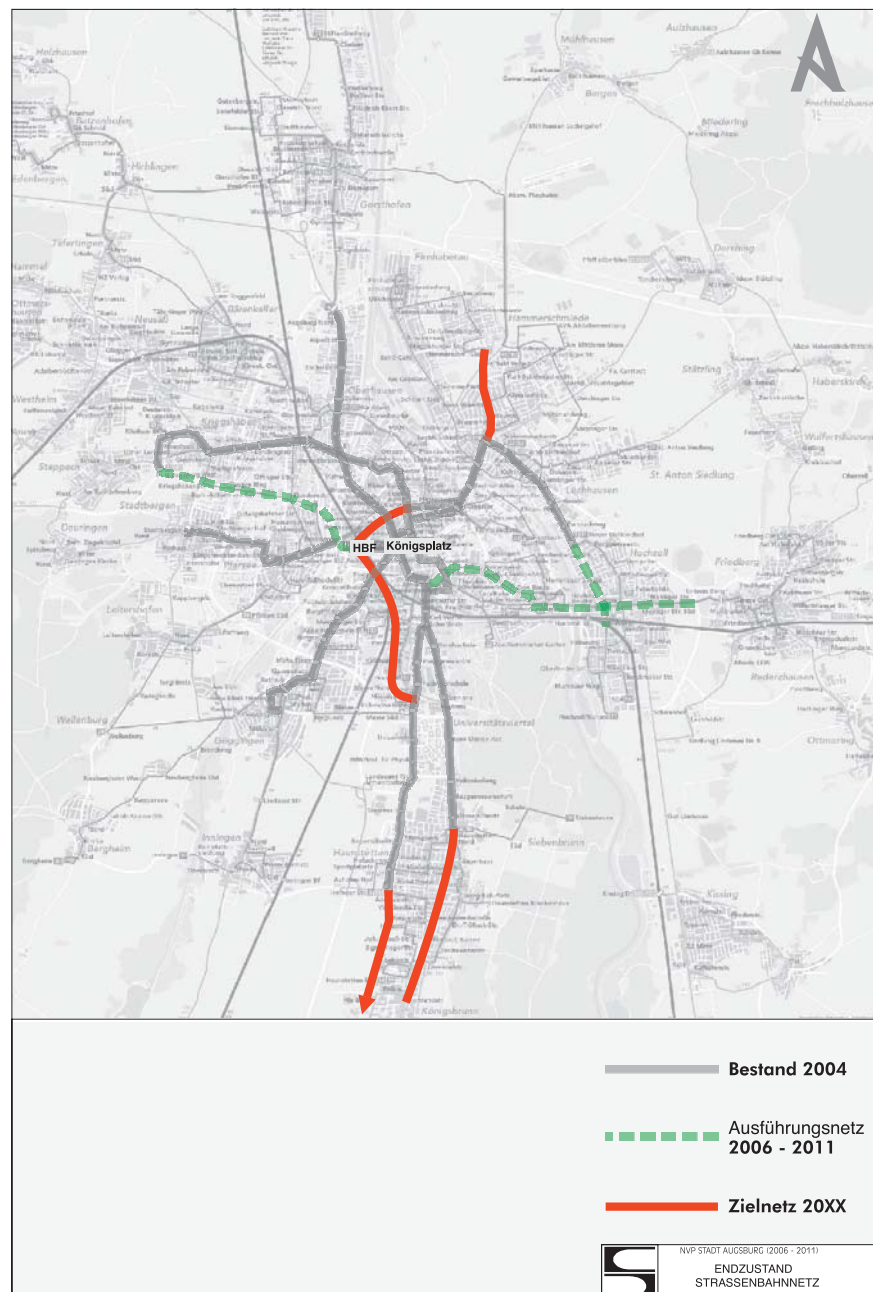
Zielnetz Straßenbahn

Im Zielnetz der Stadt Augsburg sind folgende Straßenbahnausbauten enthalten:

- Linie 1: Verlängerung in die Hammerschmiede (Mühlhauser Straße)
- Linie 3 neu: Verlängerung ab Hauptbahnhof bis zur Messe

- Linie 3: Verlängerung nach Königsbrunn
- Linie 4: Verlängerung nach Haunstetten-Süd
- Straßenbahntrasse vom Hauptbahnhof über Prinzregentenstraße und Karlstraße mit Anbindung an die Trasse der Straßenbahnlinie 1

Der Bestand, das Ausführungsnetz 2006 – 2011 und das angestrebte Zielnetz 20XX.



Kontakt/Ansprechpartner



Augsburger Verkehrsverbund GmbH AVV

Prinzregentenstraße 2
86150 Augsburg
E-Mail: info@avv-augsburg.de



Stadt Augsburg
Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Bahnhofstraße 18 1/3
86150 Augsburg
E-Mail: afste.stadt@augsburg.de



Landratsamt Augsburg

Prinzregentenplatz 4
86150 Augsburg
E-Mail: landrat@lra-a.bayern.de



Landratsamt Aichach-Friedberg

Münchener Straße 9
86551 Aichach
E-Mail: poststelle@lra-aic-fdb.bayern.de



Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG

Boschetsrieder Straße 69
81379 München
E-Mail: info@bayern-takt.de