

Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH · Postfach 101120 · 86001 Augsburg

Stadt Friedberg
Postfach 1453
86313 Friedberg

Stadt Friedberg
Bay.
Eing.: - 9. Okt. 2014
Referat: 33, 3, 1, 817

ELN 2110
09. Okt. 2014
Stadt Friedberg
Baureferat – Untere Bauaufsicht –

Bearbeitung

Jürgen Kunofsky

Unsere Zeichen

SP1

Durchwahl

- 121

Ihre Zeichen

Augsburg, 08.10.2014

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Augsburg 2014plus Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

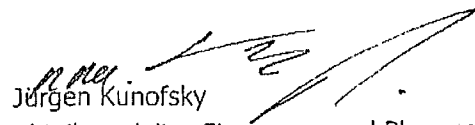
die Gesellschafterversammlung des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbundes (AVV) hat in ihrer Sitzung am 15.06.2010 beschlossen, den Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg fortzuschreiben. Dabei wurden nun die beiden bisherigen Nahverkehrspläne für die Stadt Augsburg und die Region in einem gemeinsamen Nahverkehrsplan fortgeschrieben. Ihre Kommune war u.a. dabei im Beteiligungsverfahren im Herbst 2011 intensiv mit eingebunden. Die damals vorgebrachten Anregungen haben wir so weit als möglich in den Planungsprozess mit einfließen lassen. Der Nahverkehrsplan ist von seinem Wesen her ein Rahmenplan, in dem keine Detailplanungen vorgenommen werden, sondern die Ausrichtung des ÖPNV für die folgenden Jahre festgeschrieben wird.

Der Nahverkehrsplan in der nun vorliegenden Fassung wurde von der Gesellschafterversammlung des AVV sowie von den vier für den ÖPNV zuständigen Ausschüssen der Landkreise Aichach-Friedberg, Augsburg, Dillingen a.d. Donau und der Stadt Augsburg im September/Oktober 2014 beschlossen.

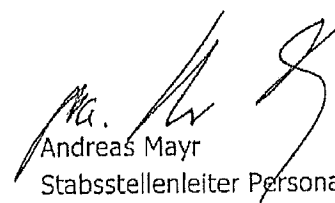
Hiermit erhalten Sie im Rahmen des Anhörungsverfahrens Gelegenheit, zu der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Stellung zu nehmen. Wir bitten Sie, Ihre Stellungnahme bis spätestens 28.11.2014 an den AVV zu richten. Die Zugangsdaten zur Textfassung sind wie folgt: <http://dl5.ftp.ptvgroup.com>, Benutzer: AVV_NVP_Anh, Kennwort: AVV_NVP

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Jürgen Kunofsky

Abteilungsleiter Steuerung und Planung


Andreas Mayr

Stabsstellenleiter Personal, Recht und zentrale Aufgaben

**Augsburger Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH**
Prinzregentenstraße 2, 86150 Augsburg
Telefon: 0821/343 77-0
Fax: 0821/343 77-107
info@avv-augsburg.de

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Landrat Martin Sailer

Geschäftsführer:
Dipl. Volkswirt Olaf von Hoerschelmann
www.avv-augsburg.de

Stadtsparkasse Augsburg
IBAN: DE07 7205 0000 0000 0182 00
SWIFT-BIC: AUGSDE77XXX

Kreissparkasse Augsburg
IBAN: DE63 7205 0101 0000 0037 07
SWIFT-BIC: BYLADEM1AUG

Handelsregister:
Amtsgericht Augsburg, HRB 9 105,
Sitz Augsburg

Steuernummer: 103/121/81938
USt-Identifikationsnummer:
DE127472581

**NAHVERKEHRSPLAN FÜR DEN
NAHVERKEHRSRAUM AUGSBURG
2014 PLUS**

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

Entwurf
Stand: 04.08.2014

—ANSZUG—

Inhalt

1	Einleitung.....	11
1.1	Anlass	11
1.2	Zielsetzung für den ÖPNV	11
1.3	Inhalt und Arbeitsschritte	13
1.4	Grundlagen	16
1.5	Rechtlicher Rahmen	17
1.6	Beteiligungsverfahren	19
1.6.1	AVV-Regionalbusunternehmen	21
1.6.2	Politische Gremien	22
1.6.3	Behindertenbeirat / Behindertenvertreter	23
1.6.4	Interessensvertreter ÖPNV, weitere Busunternehmen	23
1.6.5	Bürgerbeteiligung und Beteiligung der Gemeinden und Städte der Landkreise	23
1.7	Ergänzen: Förmliche Beteiligung nach Entwurfserstellung.....	25
2	Rahmendaten	26
2.1	Netzmodell	26
2.2	Einwohnerzahlen	26
2.3	Berufspendler.....	29
3	Aktuelles ÖPNV-Angebot.....	31
3.1	Schiene (SPNV).....	31
3.2	Straßenbahn / Stadtverkehr Augsburg	34
3.3	Busverkehr im Stadtverkehr Augsburg	35
3.4	AVV-Regionalbusverkehre.....	36
3.5	Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs	38
3.6	Verknüpfungspunkte öffentlicher Verkehr – motorisierter Individualverkehr (P+R-Angebot).....	41
3.7	Tarifsystem	42
4	Statusbericht zum Nahverkehrsplan 2006.....	44
4.1	Umsetzung der Maßnahmen im SPNV	44
4.2	Umsetzung in der Stadt Augsburg	44

4.2.1	Umsetzung Ausführungsnetz 2006–2011	44
4.2.2	Umsetzung der festgelegten Qualitätsstandards in der Stadt Augsburg	46
4.3	Umsetzung in den Landkreisen (AVV-Regionalbusse und Infrastruktur).....	46
4.3.1	Umgesetzte Maßnahmen	46
4.3.2	Maßnahmen ohne (vollständige) Umsetzung mit Fortbestand im Nahverkehrsplan	48
4.3.3	Nicht mehr vorgesehene Maßnahmen ohne (vollständige) Umsetzung	49
5	ÖPNV-Nachfrage und Potenziale.....	50
5.1	ÖPNV-Nachfrage Stadt Augsburg	50
5.2	ÖPNV-Nachfrage Gesamttraum	52
6	Prognosen und Auswirkungen auf den ÖPNV.....	55
6.1	Bevölkerungsentwicklung	55
6.2	Beschäftigte	55
6.2.1	Beschäftigtenzahlen	55
6.2.2	Entwicklung wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkte mit Auswirkungen auf den ÖPNV	56
6.2.3	Entwicklung der Schülerzahlen	56
7	Anforderungsprofil.....	58
7.1	Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV	58
7.2	Bedienungsstandards Stadtverkehr Augsburg	60
7.2.1	Erschließung Stadtverkehr Augsburg	60
7.2.2	Reisezeit Stadtverkehr Augsburg	62
7.2.3	Maximale Umsteigevorgänge im Stadtverkehr Augsburg	62
7.2.4	Mindest-Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Augsburg	62
7.3	Bedienungsstandards im Regionalverkehr	63
7.3.1	Erschließung im Regionalverkehr	63
7.3.2	Beförderungszeit im Regionalverkehr	64
7.3.3	Maximale Umsteigevorgänge im Regionalverkehr	64
7.3.4	Mindest-Bedienungshäufigkeit im Regionalverkehr	64
7.4	Qualitätsstandards	69
7.4.1	Die Qualitätsstandards für den Stadtverkehr Augsburg	70

7.4.2	Die Qualitätsstandards für den AVV-Regionalbusverkehr	76
7.5	Verkehrsträgerübergreifende Anforderungen: Anschlussqualität entsprechend NVP 2006–2011	78
8	Angebotsanalyse	79
8.1	Erschließung	80
8.1.1	Erschließung in der Stadt Augsburg	80
8.1.2	Erschließung in der Region	81
8.2	Fahrtenhäufigkeit, Taktung	81
8.2.1	Fahrtenhäufigkeit in der Stadt Augsburg	82
8.2.2	Erreichbarkeit des Stadtzentrums in der Stadt Augsburg	83
8.2.3	Fahrtenhäufigkeit und Fahrzeiten in der Region	84
8.3	Umsteigehäufigkeiten	84
8.3.1	Umsteigehäufigkeit in der Stadt Augsburg	84
8.3.2	Umsteigehäufigkeit in der Region	84
8.4	Information	85
8.5	Bewertung des Status quo	85
9	Maßnahmenkonzeption	86
9.1	Planfall 1: Behebung der Schwachstellen sowie weitere Einzelmaßnahmen im Liniennetz des AVV-Gebietes	86
9.1.1	Planungen für den Landkreis Augsburg	87
9.1.2	Maßnahmen für den Landkreis Aichach-Friedberg	90
9.1.3	Maßnahmen für den Landkreis Dillingen a.d.Donau	90
9.2	Planfall 2: Gesamtkonzept Liniennetz Landkreis Dillingen a.d.Donau	91
9.3	Planfall 3: Prüfung des Einsatzes flexibler Bedienungsformen im Regionalverkehr	97
9.4	Planfall 4: Stadt Augsburg – Prüfung der Taktung des Abendverkehrs und des Nachtverkehrs	102
9.4.1	Prüfung der Taktung der Anpassung des Abendverkehrs an die Ladenöffnungszeiten	102
9.4.2	Ausweitung des Nachtverkehrsangebotes um eine Stunde	103
9.5	Planfall 5a: Stadt Augsburg – Erschließung Sheridan-Gebiet	104
9.6	Planfall 5b: Stadt Augsburg – ÖPNV-Anbindung des Textilviertels	105
9.7	Planfall 6: Konzept für die Stadt Friedberg zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV	105

9.8	Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs und des Wochenendverkehrs im Regionalverkehr	108
10	Ausführungsnetz	111
10.1	Ausführungsnetz Straßenbahn	111
10.2	Ausführungsnetz städtische Buslinien, AVV-Regionalbuslinien und flexible Bedienungsformen.....	112
11	Zielnetz Straßenbahn der Stadt Augsburg	158
12	SPNV RegioSchienenTakt.....	158
12.1	Bilanzierung Ausführungsnetz 2006–2011	160
12.2	Ausführungsnetz RegioSchienenTakt Augsburg	161
12.3	Zielnetz RegioSchienenTakt	162
Anhang		164

9.6 Planfall 5b: Stadt Augsburg – ÖPNV-Anbindung des Textilviertels

Nach einer langen Phase der ungünstigen städtebaulichen Entwicklung durch den Niedergang der Textilindustrie entwickeln sich Proviantbachquartier und Textilviertel zunehmend zu attraktiven, innenstadtnahen Wohnquartieren. In den Planungen zur städtebaulichen Entwicklung war immer die Forderung nach einer angemessenen Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel enthalten.

Nach Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 6 wurde das die entfernten Wohnquartiere erschließende Busnetz laufend angepasst. Das Proviantbachquartier wird durch die Linie 33 erschlossen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde eine Verdichtung des 30-Minuten-Taktes für die Linie 33 gefordert. Die Bürgerwerkstatt hatte im Jahr 2008 die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln als unzureichend definiert.

Im Dezember 2013 wurde im Zuge der Wiedereinführung des regulären Straßenbahn- und Busbetriebs mit Inbetriebnahme des neuen Königsplatzes in einer vorweggenommenen Maßnahme zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Linie auf einen Viertelstundentakt verdichtet, sie schließt am Jakobertor und am SchwabenCenter an das Straßenbahnnetz an. Das Textilviertel, insbesondere die Reichenberger Straße wird von der Linie 36 im Viertelstundentakt erschlossen, diese ist am Textilmuseum und am SchwabenCenter an die Linie 6 angebunden. Im Herrenbach bündeln sich die beiden Linien 33 und 36. Die Erschließung des Gebietes außerhalb des Einzugsbereichs der Linie 6 ist damit ausreichend.



9.7 Planfall 6: Konzept für die Stadt Friedberg zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

In der Stadt Friedberg zeigten sich bei der Analyse folgende Schwachstellen, bei denen das bestehende ÖPNV-Angebot das Anforderungsprofil nicht erfüllt:

- Um von Friedberg West aus das Zentrum von Friedberg zu erreichen, ist ein zweifacher Umstieg notwendig, und zwar ein Umstieg von der AVV-Regionalbuslinie 102 in die Straßenbahnlinie 6 am Rudolf-Diesel-Gymnasium und ein zweiter an der Endhaltestelle P+R Friedberg West in die AVV-Regionalbuslinien 200/201/202.
- Erschließungslücken in Friedberg Stätzling und am Gewerbegebiet „Business-Park“

Darüber hinaus lagen Anregungen zu Verbesserungen des ÖPNV der politischen Gremien und der Bürger der Stadt Friedberg vor.

Um die Themen im Zusammenhang konzeptionell zu bearbeiten, wurde ein eigener Planfall mit folgenden Untersuchungsgegenständen definiert:

- Verbesserung der Busanbindung zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen und der Kernstadt Friedberg
- Verbesserung des Abendverkehrs für die nördlichen Stadtbereiche und Möglichkeiten für die Einrichtung von flexiblen Bedienungsformen

- Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete (Business-Park Friedberger See, Meringer Straße)
- Anbindung Straßenbahn: Friedberg Kernstadt – Friedberg Bahnhof
- Verbesserung der Anbindung Friedberg West – Kernstadt Friedberg

Alle Einzelprüfungen wurden gutachterlich bewertet und kostenseitig beziffert. Daraus ergab sich eine Umsetzungsempfehlung durch den AVV und den Gutachter.

Beschluss des Landkreises Aichach-Friedberg

Auf dieser Basis beschloss der Landkreis Aichach-Friedberg die Aufnahme folgender Maßnahmen in den Nahverkehrsplan:



Erschließung Gewerbegebiet Business-Park Friedberger See

Das bestehende Angebot beinhaltet eine Reihe von Fahrten, die vorwiegend betrieblich bedingt und nicht auf die Nachfrage abgestimmt sind. Sie bieten eine direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof Friedberg und dem Business-Park. Ziel der Untersuchung war die Schaffung einer Verbindung zum P+R Friedberg West als Endhaltestelle der Straßenbahn mit einer Verknüpfung auch zu den Linien 200/201/202, die ein gutes Angebot zwischen der Friedberger Kernstadt und der Endhaltestelle bieten, das in der Hauptverkehrszeit noch verdichtet ist.

Die Linie soll wie folgt eingerichtet werden:

- Linienführung:
 - P+R Friedberg West zum Business-Park und von dort weiter zur Schleiermacherstraße auf Augsburger Gemarkung, wo eine Verknüpfung zur Straßenbahnlinie 1 realisiert werden kann. Dies bietet sich an, da damit auch eine Verbindung insbesondere für Berufspendler aus dem Norden Augsburgs zum Business-Park ermöglicht wird und die Linie umlauftechnisch bedingt eine weitere Strecke als die zwischen P+R Friedberg West und Business-Park zurücklegen kann.
 - Damit sind Verbindungen (mit oder ohne Umstieg) in viele Richtungen möglich über die Straßenbahnlinien 1 und 6 sowie die Linien 200/201/202. Dies ermöglicht auch die Erreichbarkeit der Bahnhöfe (Augsburg Hauptbahnhof oder Friedberg Bahnhof).
 - Die Bedienung soll in den Hauptverkehrszeiten stattfinden, zum Beispiel in den Zeiten 06.00 bis 09.00 Uhr, 12.00 bis 14.00 Uhr und 16.00 bis 19.00 Uhr (Montag bis Freitag).
- Kosten
 - Ausgehend von je sieben Hin- und Rückfahrten in der Hauptverkehrszeit ist von betrieblichen Kosten von jährlich 55.000 Euro auszugehen.
 - Bei Einsatz eines Standardlinienbusses ist darüber hinaus ein Umbau des P+R-Platzes Friedberg West nötig. Es muss sichergestellt werden, dass entweder ein Linienbus wenden kann, um die Südausfahrt zu nutzen, oder dass vom P+R-Platz aus auf die AIC 25 in Richtung Norden abgelenkt werden kann.

- Alternativ ist der Einsatz eines kleineren Fahrzeugs denkbar, das die Südausfahrt auf die B 300 nutzen kann, damit entstehen keine Infrastrukturkosten.

Die Maßnahme wurde auch von der Stadt Augsburg mitbeschlossen.



Erschließung Gewerbegebiet Meringer Straße

- Eine zusätzliche Haltestelle soll auf dem Linienweg der Linie 102 eingerichtet werden, wenn im Gewerbegebiet eine entsprechende Nachfrage besteht (derzeit ist das Gebiet noch in Planung, ein Bebauungsplan besteht noch nicht).



Anbindung Friedberg West – Kernstadt

Zwischen Friedberg West und der Kernstadt von Friedberg sind zwei Umstiege (zwischen den Linien 102, Straßenbahnlinie 6 und den Linien 200/201/202) notwendig, was den definierten Mindeststandards des Nahverkehrsplans nicht entspricht.

Auf der Linie 102 bestehen heute mehr als 20 Fahrten pro Tag und Richtung in Friedberg West. Die Linie ist an der Haltestelle Rudolf-Diesel-Gymnasium an die Straßenbahn 6 angebunden.

Zur Vermeidung eines der Umstiege wird vorgesehen, die Linie mit allen bestehenden Fahrten bis Haltestelle Friedberg P+R West zu verlängern, wobei die Bedienung des Rudolf-Diesel-Gymnasiums beibehalten wird. Dort kann direkt in die Linien 200/201/202 umgestiegen werden. Eine Umsetzung bedarf einer Detailplanung. Diese Maßnahme dient ausschließlich zur Beseitigung der festgestellten Schwachstelle eines zweifachen Umstiegs.

Ein zusätzliches Fahrzeug wird dafür benötigt. Die zusätzlichen Betriebskosten betragen damit ca. 50.000 Euro pro Jahr.

Beschluss des Stadtrats der Stadt Friedberg

Für die Stadt Friedberg wurden über den Beschluss des Kreises hinausgehende Maßnahmenvorschläge untersucht.

Über diese Maßnahmen wurde in der Stadt Friedberg in einer Sitzung des Stadtrats am 16.05.2013 beraten. Daraus resultierte ein Beschluss zur Finanzierung folgender Maßnahmen durch die Stadt Friedberg selbst, allerdings unter dem Vorbehalt der Nichtfinanzierung durch den Landkreis.



Verbesserte Anbindung der nördlichen Stadtteile im Abendverkehr

Da in den Schwachverkehrszeiten nach 19.00 Uhr die Linie 210 die Anbindung zwischen Derching und Friedberg nicht mehr gewährleistet, soll eine flexible Bedienung eingeführt werden, die Montag bis Samstag abends sechs Fahrten je Richtung bis Mitternacht und am Sonntag fünf Fahrten bis 23.00 Uhr vorsehen soll. Die Fahrten sollen flexibel bei Bedarf nach telefonischer Anmeldung verkehren. Hierdurch wird eine deutliche Verbesserung der abendlichen Bedienung erreicht.

Die Kosten können bei angenommenen 50 % Abrufung bei ca. 70.000 Euro pro Jahr liegen (bei Betrieb durch ein Taxiunternehmen ca. 22.000 Euro pro Jahr). Bei einer nicht zu erwartender Abrufung von 100 % lägen sie bei bis zu 115.000 Euro pro Jahr (bei Taxibetrieb bei etwa 43.000 Euro pro Jahr).

Beschluss
Kreisentscheidungs-
antrag?

60% LKs. AIC-FDB

40% Stadt FDB

Die Linienführung zwischen Derching und Friedberg kann je nach Bedarf flexibel gestaltet werden, soll es aber ermöglichen, dass auch alle Haltestellen in Stätzing bedient werden. In Friedberg soll ein Anschluss an den Bahnhof ermöglicht werden.



Schließung von Bedienungslücken der Linie 208 und 205

Im Taktangebot der Linie 208 fehlen Fahrten zwischen Friedberg und Rohrbach/Bachern im Zeitraum Montag bis Freitag zwischen 09.00 und 10.00 Uhr und zwischen 11.00 und 12.00 Uhr zur Bedienung des Versorgungsverkehrs.

Zur Behebung sollen die bestehenden Fahrten ab Eurasburg um 09.20 und um 11.20 Uhr entsprechend verlängert werden. Die Kosten hierfür liegen bei etwa 10.000 Euro pro Jahr.

Auf der Linie 205 entstehen Lücken im Fahrtenangebot Montag bis Freitag zwischen Friedberg und Harthausen (– Dasing) in folgenden Zeiträumen:

- Von Friedberg: 07.00 bis 09.00 Uhr
- Nach Friedberg: 09.00 bis 11.00 Uhr und 14.00 bis 16.00 Uhr

Am Wochenende bestehen heute bereits Angebote mit AST-Verkehren.

Daher soll jeweils eine zusätzliche Fahrt an Wochentagen in den Fahrplanlücken durchgeführt werden. Die Kosten liegen auch hier bei etwa 10.000 Euro pro Jahr.



Abendliche Angebotsausdehnung auf den Linien 200/201/202

Des Weiteren regte die Stadt Friedberg eine Ausdehnung des Angebots im Stadtbusverkehr an. Dies betrifft die Verdichtung auf einen Halbstundentakt montags bis freitags bis Mitternacht in Richtung Friedberg Ost sowie einzelne Fahrten in Gegenrichtung sowie Samstagabends. Die Kosten hierfür belaufen sich auf etwa 21.000 Euro pro Jahr.

9.8 Planfall 7: Ausweitung des Abendverkehrs und des Wochenendverkehrs im Regionalverkehr

Das Anforderungsprofil schreibt für die Abendstunden und das Wochenende eine Mindestbedienung auf den Haupt- und Nebenachsen vor. Diese ist einzuhalten. Zudem besteht der Wunsch der Gemeinden, das Fahrtenangebot in den Abendstunden und am Wochenende auszubauen.

Aus diesem Grund wird im Planfall 7 die Möglichkeit der Ausweitung des Fahrtenangebotes aufgezeigt.

Die dabei zu berücksichtigenden Randbedingungen wurden wie folgt festgelegt:

- Beförderung auf allen Haupt- und Nebenachsen (gemäß Raumstruktur Regionalplan)
- Berücksichtigung wichtiger Tangenten
- Berücksichtigung des bestehendem ÖPNV-Angebots

In der nachfolgenden Abbildung werden die zu untersuchenden Achsen und Verbindungen aufgezeigt. Dabei wird unterschieden, durch welches Verkehrssystem (Schiene, Straßenbahn oder Bus) die Bedienung erfolgt. Durch diese Verbindungen werden die