

nbsw nahverkehrsberatung

Herrn Samir El-Zahab
el-zahab@nahverkehrsberatung.de

Augsburg, den 30. September 2025

Stellungnahme des VCD KV Augsburg zur Entwurfsfassung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den AVV-Raum vom 25.07.2025

Vorbemerkung zur Stellungnahme zum Nahverkehrsplan

Im Entwurf des Nahverkehrsplans für den AVV-Raum werden verschiedene Leitzielsetzungen der Mobilitätswende formuliert, darunter insbesondere Leitziel A (Klimaschutz durch Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV) und Leitziel C (Verbesserung der intermodalen Verknüpfung). Die nachfolgenden Anmerkungen beziehen sich auf diese beiden Leitziele.

Zu Leitziel A ist festzustellen, dass die angestrebte Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV nach den vorliegenden Zahlen nur einen sehr geringen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor leisten wird. Die Berechnungen zeigen, dass die durch Anpassungen im Busverkehr zu erwartenden Einsparungen im Stadtgebiet Augsburg lediglich rund 0,4 % der gesamten verkehrsbedingten Emissionen ausmachen. Hinzu kommt, dass die zusätzlichen Emissionen durch den Mehrbetrieb von Bussen nicht berücksichtigt sind und für den Verbundraum außerhalb Augsburgs keine vergleichbaren Daten vorliegen. Damit erscheint das formulierte Klimaschutzziel in seiner Reichweite nicht erfüllbar.

Im Entwurf des Nahverkehrsplans für den AVV-Raum werden auf Seite 147 unter anderem folgende Leitzielsetzungen der Mobilitätswende formuliert:

Leitziel A: Klimaschutz durch Verlagerung von MIV auf den ÖPNV

„Möglichst hohe Verlagerung von MIV auf ÖPNV, um die Belastung mit Klimagasen aus dem Verkehrssektor zu reduzieren (Zielbeitrag für Klimaschutz)“ (S. 147 NVP-Entwurf).

- Laut Klimaschutzbericht 2024 der Stadt Augsburg, Seite 39, Abbildung 7d, wurden nach vorläufigen Daten im Jahr 2021 im Stadtgebiet Augsburg ca. 360.000 Tonnen CO_{2,e} emittiert. Im Verkehrssektor werden zu 90 % Kraftstoffe aus Mineralöl eingesetzt.

- Laut Entwurf NVP Seite 480, Anlage 15, werden durch die Anpassungsmaßnahmen des Busverkehrs in den drei Clustern West, Ost und Süd in der Summe 1850 MIV-Wege pro Tag auf den ÖPNV verlagert.

Zur Berechnung der dadurch eingesparten CO₂-Emissionen können folgende Annahmen getroffen werden:

- Alle eingesparten MIV-Fahrten sind PKW-Fahrten.
- Ein solcher MIV-Weg beträgt ca. 10 km (durchschnittliche Ausdehnung der Stadt Augsburg).
- Laut Kraftfahrt-Bundesamt, Zentrales Fahrzeugregister 1. Januar 2024, werden 28,8 % der PKW mit Diesel betrieben, 61,6 % mit Benzin.
- Laut Website co2online stößt ein Mittelklasse-Diesel-PKW 21 kg CO₂ pro 100 km, ein Mittelklasse-Benzin-PKW 25 kg pro 100 km im Stadtverkehr aus.

Rechnung:

$$1850 \times 0,288 \times 2,1 \text{ kg} + 1850 \times 0,616 \times 2,5 \text{ kg} \\ = 3967,88 \text{ kg} \approx 3968 \text{ kg}$$

Pro Jahr ergibt das:

$$3968 \text{ kg} \times 365 = 1.448.320 \text{ kg} \approx 1448 \text{ Tonnen}$$

Dies entspricht nur ca. 0,4 % des gesamten Ausstoßes im Augsburger Straßenverkehr. Die Emissionen des Busverkehrs, der die neu gewonnenen Fahrgäste mit einem Mehraufwand von etwa 1 Million Servicekilometern pro Jahr befördern soll, sind hierbei noch nicht gegengerechnet.

Für den Verbundraum außerhalb der Stadt Augsburg lässt sich eine solche Berechnung nicht durchführen, da im NVP-Entwurf keine Verlagerungszahlen vom MIV auf den ÖPNV angegeben sind. Interessant wäre z. B. gewesen, wie viele Ein- und Auspendler nach bzw. von Augsburg den PKW zugunsten des ÖPNV aufgeben würden. Im Entwurf heißt es jedoch (S. 44):

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

Anmerkung: Für die AMINA (Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH) wurde das VISUM-Verkehrsmodell angewendet (vgl. [PTV-Blog](#)). Wahrscheinlich wäre das Ergebnis einer MIV-Verlagerung ähnlich wie für die Stadt Augsburg.

Fazit Leitziel A: Das Ziel einer nennenswerten CO₂-Reduktion durch Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV wird mit den im NVP-Entwurf vorgesehenen Maßnahmen nicht erreicht.

Leitziel C: Verbesserung der intermodalen Verknüpfung

Zu Leitziel C fällt auf, dass die Aussagen zu intermodaler Verknüpfung überwiegend sehr allgemein bleiben. Zwar wird die Rolle von Fahrrad, E-Bike, PKW, Car-Sharing oder P+R- bzw. Bike+Ride-Anlagen erwähnt, jedoch fehlen konkrete und überprüfbare Maßnahmen zur Umsetzung. Für den ländlichen Raum wird zudem eingeräumt, dass nicht alle Verbindungswünsche durch den ÖPNV abgedeckt werden können. Damit bleibt offen, in welchem Umfang die im Nahverkehrsplan angestrebte Verbesserung der Erreichbarkeit tatsächlich umgesetzt werden kann.

„Verbesserung der Möglichkeiten zur intermodalen Verknüpfung des ÖPNV, um dessen Erreichbarkeit zu erhöhen (Verbesserung der Erschließungswirkung)“ (S. 147 NVP-Entwurf).

Im Entwurf finden sich hierzu jedoch überwiegend allgemeine Aussagen, z. B.:

- „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.“
- „Vereinzelt bei allen Raumtypen (insbes. im ländlichen Raum) C -- intermodale Verknüpfung (P+R u. Bike+Ride etc.) Verbindungen, mit zu geringem Nachfragepotenzial für einen Aufbau / Ausbau des ÖPNV.“
- „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.“
- „Umsetzungsstrategie Gesamttraum: Schaffung/Stärkung intermodaler Vernetzungsmöglichkeiten (insbesondere Bike+Ride und Park+Ride, Leihfahrrad-System, Car-Sharing ...); Informationen zu intermodalen Angeboten in der swa-App.“

Fazit Leitziel C: Die Aussagen zur intermodalen Verknüpfung bleiben allgemein, konkrete und überprüfbare Maßnahmen fehlen. Insbesondere für den ländlichen Raum wird eingeräumt, dass nicht alle Verbindungswünsche durch den ÖPNV bedient werden können. Damit bleibt offen, in welchem Umfang die im Entwurf angestrebte Verbesserung der Erreichbarkeit tatsächlich realisiert werden kann.

Insgesamt zeigt sich, dass die im Entwurf formulierten Maßnahmen weder für Leitziel A noch für Leitziel C ausreichend konkretisiert und unterlegt sind, um die angestrebten Wirkungen zuverlässig zu erreichen.

A) Allgemeiner Teil

1) Leitbild & Zielsystem

Der Entwurf formuliert hehre Leitziele (mehr Fahrgäste, CO₂-Minderung, Verlagerung vom MIV), bleibt aber in der Umsetzungslogik defensiv: Statt verbindlicher, überprüfbarer Zielmarken (z. B. Taktstandards, Angebotsausbau je Korridor, konkrete Fahrgast- oder Modal-Split-Ziele bis 2030/2035) finden sich vielfach unverbindliche Formulierungen („wird weiterverfolgt“). Das ist der Tragweite der Klimaziele (u. a. lokale Klimaneutralität 2040) nicht angemessen.

Forderung: Verbindliche, messbare NVP-Ziele (z. B. +X % ÖPNV-Angebotskilometer und +Y % Fahrgäste bis 2030), klare Zwischenmeilensteine, jährliches Monitoring.

2) Angebotsstandard Straßenbahn (5-Minuten-Takt)

Kritisch ist die faktische Abkehr vom 5-Minuten-Takt als Standard auf den Hauptachsen der Tram zugunsten von 7,5 Minuten (als „Mindestanforderung“ etikettiert). Real bedeutet das – gegenüber einem 5-Minuten-Takt – rund 30 % weniger Kapazität und schlechtere Umsteigequalität. Dieser Rückschritt widerspricht den eigenen Zielen, erschwert Förderung (Schlüsselbezug auf leistungsfähige Standards) und schwächt das Rückgrat des Netzes. Der 5-Minuten-Takt muss als verbindlicher Zielstandard erhalten bzw. wiederhergestellt werden.

Forderung: 5-Minuten-Takt als verbindlicher NVP-Standard auf allen Hauptachsen, inkl. Vorrangschaltungen und Kapazitätsabsicherung.

3) Schiene als Rückgrat: Verknüpfung & Netzausbau

Der Entwurf bekennt sich auf Textebene zur Schiene als Rückgrat, operationalisiert das aber kaum: fehlende klare Aussagen zu neuen/reaktivierten Haltepunkten (z. B. Bärenkeller, Oberhausen Nord, Vogelsang, Spickel), zu Takt-/Fahrzeitgewinnen durch Bus-Zubringer, oder zur abgestimmten Netzstrategie mit BEG/Landesbus. Stattdessen dominieren lange, stadtzielgerichtete Regionalbus-Durchbindungen, oft parallel zur Tram.

Forderung:

- Priorisierung neuer/reaktiver SPNV-Haltepunkte (u. a. Bärenkeller, Oberhausen Nord, Vogelsang, Spickel) und klare Zubringerkonzepte.
- Verbindliche Abstimmung mit BEG/Landesbus (gemeinsame Takt-/Knotenstrategie, keine Konkurrenz zur Schiene).

4) Parallelverkehr & Netzlogik

Weite Teile des Entwurfs bauen Regionalbus-Achsen in die Innenstadt aus (z. B. via Karlstraße/Königsplatz). Das produziert Parallelverkehr zur Tram, verstopft innerstädtische Korridore und schwächt Anschlussysteme. Moderne Netze setzen stattdessen auf starke Radialen (Schiene) und robuste, vertaktete Zubringer/Tangentialen – nicht auf flächendeckende Direktbusse bis ins Zentrum.

Forderung: Grundsatz „Ergänzung statt Parallelverkehr“ verbindlich verankern: Regionalbusse enden an sinnvollen Knoten (Hbf/Oberhausen/Lechhausen etc.) mit gesichertem, dichtem Tram-/Bahnanschluss.

5) Methodik & Wirkung (Modellannahmen)

Die im Protokoll diskutierten Modellresultate zeigen: sehr viele zusätzliche Bus-kilometer führen zu marginalen Zugewinnen bei Beförderungsfällen (teils im Promillebereich) – zudem zulasten von Fuß- und Radverkehr, bei nur geringer MIV-Reduktion. Das deutet auf eine ineffiziente Mittelverwendung in peripheren Korridoren mit geringer Nachfrage.

Forderung: Wirkungspriorisierung: Mittel dorthin, wo pro Euro die meisten neuen ÖPNV-Fahrten/MIV-km vermieden werden (Tram-Verdichtung, SPNV-Knoten, hochpotente Verdichtungsachsen)

6) Kosten-/Nutzen-Effizienz

Nach Diskussionsstand summieren sich die geplanten Mehr-Buskilometer (werktäglich) schnell auf ~1 Mio. km/Jahr – bei gleichzeitig abgesenkter Tramleistung (gegenüber Vorjahren und trotz Netzausbau). Das verschiebt Ressourcen aus wirksamen Stadtachsen in schwache Relationen und ist gesamtwirtschaftlich fragwürdig. Angesichts des Fahrermangels – insbesondere die Busfahrerausbildung ist langwierig und teuer – ist es nicht sinnvoll, noch mehr parallel zu Zug und Tram mit Bussen (weniger Kapazität je Fahrzeug/Fahrer) zu fahren.

Forderung: „Tram-first“ in der Mittelverwendung (Taktverdichtung, Beschleunigung, Kapazität) und fokussierte Bus-Zubringer statt lange Direktfahrten.

7) Flexible Bedienformen

On-Demand kann in sehr dünn besiedelten Teilräumen sinnvoll sein – aber gezielt, kostentransparent und als Zubringer zur Schiene, nicht als Ersatz langer Direktbusse in die Innenstadt. Piloträume sind denkbar; ungezielte Ausdehnung ist teuer und bringt wenig neue Fahrgäste.

8) Beteiligung, Transparenz, Planfolge

Aus Sicht des VCD braucht es eine transparentere Dokumentation der Entscheidungsgrundlagen (Lastenhefte, Modellparameter, Korridorvergleiche) und eine klare Planfolge (repräsentative Evaluation, Kurskorrekturen).

Die bisher einzige Beteiligungsveranstaltung hat deutlich gezeigt, dass eine ernsthafte Mitwirkung über die ÖPNV-Branche und die Verwaltung hinaus offenbar nicht vorgesehen war. Statt offener Diskussions- oder Arbeitsformate wurden lediglich allgemeine Vorträge angeboten. Am Ende konnten Teilnehmende Zettel zu sehr allgemeinen Themen wie „Barrierefreiheit“ anpinnen. Diese Form der Beteiligung vermittelt den Eindruck einer reinen Formalie, nicht aber eines ernst gemeinten Prozesses. Dadurch entsteht der Eindruck, dass eine breite und inhaltliche Auseinandersetzung mit den Anliegen der Öffentlichkeit eher vermieden als gefördert wurde.

B) Kritik & Vorschläge im Detail (Auswahl nach Linien/Projekten)

B1) Straßenbahnnetz & -projekte

B1.1 5-Minuten-Takt (alle Hauptachsen)

- **Problem:** De-Facto-Abkehr zugunsten 7,5 Minuten; verschlechtert Kapazität/Anschlussqualität, konterkariert Förderlogik.
- **Vorschlag:** Verbindlicher 5-Minuten-Standard; Ampel-/Bahnsteig-Kapazitäten anpassen; Förderfähigkeit sichern.

B1.2 Tram nach Hochzoll Süd

- **Problem:** 20 000 Einwohner in Hochzoll größtenteils nicht durch Tram erschlossen; stattdessen Bus-Klein-Klein.
- **Vorschlag:** Prioritärer Lückenschluss bis Hochzoll Süd; Busnetz als Zubringer.

B1.3 Göggingen – Klausenberg (Flügelung)

- **Problem:** Wachstum in Bereichen ohne direkte Tram; keine wirtschaftlich sinnvollen Betriebskonzept-Optionen (Flügelung) dargestellt.
- **Vorschlag:** Ast-Aufteilung am Klausenberg: Teiläste Allgäuer Straße ↔ Göggingen Hessing / Wellenburger Straße sowie Richtung Friedrich-Ebert-Straße/Uni, damit Dichte im Kern bleibt, Außenbereiche aber besser erschlossen werden.

B1.4 Hammerschmiede / MAN / Industrieachse

- **Problem:** Starke Zielorte; im Plan fehlen klare Aussagen zu schienengebundenen Lösungen; stattdessen Bus-Bündelungen.
- **Vorschlag:** Aufnahme einer schienengebundenen Entwicklungsoption (Tram-Abzweig/Verlängerung) und
- **B1.5 Linie 5 Richtung Klinikum**
- **Problem:** Ausbau faktisch gestoppt; als Ersatz Schnellbus – kein gleichwertiger Kapazitäts-/Qualitätsgewinn.
- **Vorschlag:** Stufenplan zur Wiederaufnahme der Tram-Ausbautrecke bis Klinikum; Schnellbus nur Übergang. Da swa offensichtlich nicht „liefern“ können, ggf. Linie 506 dafür nutzen ohne Zusatzpersonal.

B1.6 „Schertlinstraße/Firnhaberstraße“-Tramidee

- **Problem:** In Teilen städtebaulich/verkehrlich problematisch (Querschnitte, Bäume, Zusatznutzen gering).
- **Vorschlag:** Priorisierung der oben genannten, wirksameren Tramachsen.

B2) Regionalbus-„starke Achsen“ & SPNV-Knoten

B2.1 Augsburg – Zusmarshausen (u. a. 506/506E)

- **Problem:** Geplante Verdichtung bis zu Takt 30 über lange Distanzen; geringe Nachfrage; sehr hoher Kilometeraufwand; geringe erwartete Fahrgastzuwächse.
- **Vorschlag:** Korridor als SPNV-Zubringer neu denken (Knoten/Umstieg), maximal Takt 60 auf langen Außenästen, Verdichtung nur im nachweislich nachfragestarken Nahbereich. Linie 505 einstellen wegen zu geringer Auslastung.

B2.2 Augsburg – Meitingen / Gersthofen – Lechachse

- **Problem:** Direktbusse in die Innenstadt trotz vorhandener/ausbaufähiger Schiene; Parallelverkehr; geringe Attraktivität gegenüber Pkw/Fahrzeit.

- **Vorschlag:** Busse konsequent auf SPNV-Knoten führen (z. B. Gersthofen, Oberhausen), mit gesicherten Anschlüssen; Innenstadt-Durchbindungen beenden.

B2.3 Staudenbahn (Richtung Fischach)

- **Problem:** Busausbau trotz Reaktivierungsfortschritt der Staudenbahn; Gefahr verfestigter Parallelstrukturen über Ausschreibungszeiträume.
- **Vorschlag:** Busnetz auf Reaktivierung ausrichten (Zubringer/Tangentiale), keine langlaufenden Innenstadt-Durchbindungen.

B2.4 Nachtangebote Königsbrunn → Innenstadt

- **Problem:** Ausweitung von Nachtbussen bis in die City ohne belegte Nachfrage/Alternativenprüfung.
- **Vorschlag:** Nachtkonzept mit Knoten/Tramanschluss; bedarfsgerecht statt pauschal.

B3) Stadtbuslinien (Auswahl)

B3.1 700er-Schnellbus (Innenstadtquerung)

- **Problem:** Durchbindung parallel zur Tram über die City; Konflikt mit ÖPNV-Vorrang, Behinderung; schwacher Mehrwert.
- **Vorschlag:** Routenanpassung mit Entflechtung (z. B. Ring/Umfahrung Rosenaustadion) und klarer Umstieg zur Tram.

B3.2 Linie 24 (Südkorridor)

- **Problem:** De facto unverändert; Chancen zur Entlastung/Feeder-Optimierung ungenutzt.
- **Vorschlag:** Takt-/Linienlage auf Tramknoten ausrichten; Doppelbedienung vermeiden.

B3.3 Linie 41 (rote Linie) / neue Tangentiale

- **Problem:** Abschnitte mit Parallelverkehr, Umwege; geringe Direktheit zu Hauptzielen (Uni/Technologiepark).
- **Vorschlag:** Führung straffen, echte Tangentialfunktion (Querverbindungen zwischen Knoten), nicht als „Ersatz-Direktbus“.

B3.4 Linie 33 (Verlängerung über Hochzoll Bhf → Hochzoll Süd)

- **Problem:** Parallel zur Tram 6; ineffizient.
- **Vorschlag:** Zubringer statt Parallelfahrt; Priorität Tram-Lückenschluss Hochzoll Süd.

B3.5 Linien 210/211 (Karlstraße/Königsplatz-Achse)

- **Problem:** Innere Stadtachsen werden zusätzlich belastet; Parallelverkehr zur Tram.
- **Vorschlag:** Enden an Knoten vor der City; Umstiegskette verbessern statt Direktfahrten.

B3.6 Linie 48 (Gewerbegebiet → Hbf)

- **Problem:** Geplante Führung bis Hbf erzeugt Parallelverkehr/Komplexität, fraglichen Nutzen im Pendlerrealverkehr.
- **Vorschlag:** Knotenorientierung (SPNV-Anschluss ja, aber ohne Innenstadt-Schleifen); Evaluationskriterien festlegen.

B3.7 „Grüne Linie“ Hammerschmiede – Schlössle – Berliner Allee

- **Problem:** Zusätzliche Linie ohne klare Abgrenzung zu bestehenden Achsen; Gefahr von Parallelität.
- **Vorschlag:** Nur, wenn sie echte Netzfunktion (Tangente/Feeder) übernimmt und Knoten stärkt.

B3.8 Bergheim-Bus / Linie 38 („8 und 30er“) & Linie 41

- **Problem:** Unfahrbare Umläufe, Pausenprobleme, Umwege durch Neubaugebiete; Austausch von Stadtteilverbindungen durch ineffiziente Schleifen.
- **Vorschlag:** Umläufe stabilisieren (Puffer), Linienweg kürzen/straffen, Ziel-/Quellrelationen priorisieren.

B3.9 2/22- und 4/40-Korridor (Lechhausen/Industrie)

- **Problem:** Teils Doppelbedienung, Innenstadt-Durchfahrung statt Knotenprinzip; neue Brücken/Wege ungenutzt.
- **Vorschlag:** Klare Rollenteilung: Korridor-Feeder → Schiene; Innenstadtfahrten auf das Minimum.

B3.10 Gersthofen – Textilmuseum (Tangentiale)

- **Problem:** Zielkonflikt mit bestehender Stadtbus-/Tramstruktur; Zuständigkeitsabgrenzung (SWA/AVV/GVG) unklar.
- **Vorschlag:** Tangente nur bei eindeutiger Netzfunktion (Knotenverknüpfung) und ohne Doppelverkehr zur Tram.

B4) SPNV-Haltepunkte & Knoten

B4.1 Bärenkeller

- **Problem:** Reaktivierung lange angekündigt; im Plan kaum operationalisiert; stattdessen Bus 21 bis in die Innenstadt im NVP erwähnt.
- **Vorschlag:** Priorität für Haltepunkt Bärenkeller, Bus 21 als Feeder (inkl. Takt/Anschlussgarantie).

B4.2 Oberhausen Nord, Vogelsang, Spickel

- **Problem:** Fehlende klare Forderungslage im NVP schwächt die Realisierungschancen auf Landesebene.
- **Vorschlag:** NVP soll Haltepunkte mit Zeithorizont, Wirkung und Zubringerkonzepten benennen.

B5) On-Demand-Räume (Pilot statt Flächenansatz)

- **Problem:** On-Demand ist teuer, wächst erfahrungsgemäß nach Initialphase oft nicht stark; Gefahr des „teuren Taxi-Ersatzes“.
- **Vorschlag:** 1–2 Piloträume mit klaren Erfolgskriterien (Knotenanschluss, Bedienfenster, Eigenanteil) – kein flächiger Ersatz für Linie in langen Außenästen.

C) Zusammenfassung der wesentlichen Änderungen (Kompakt)

1. **Tram stärken:** 5-Minuten-Takt verbindlich, Beschleunigung, Kapazität; prioritäre Lückenschlüsse (Hochzoll Süd, Klinik-Achse) und optionale Abzweige (Göggingen/Klausenberg, Hammerschmiede/Industrie).
2. **Schiene verknüpfen:** Neue/reactivierte Haltepunkte (Bärenkeller, Oberhausen Nord, Vogelsang, Spickel) statt Innenstadt-Durchbindungen.
3. **Parallelverkehr beenden:** Regionalbusse an Knoten bündeln, City-Durchfahrten zurücknehmen, Tangentialen nur mit klarer Netzfunktion.
4. **Mittel fokussieren:** Statt millionenteurer zusätzlicher Bus-km in schwachen Korridoren, müssen die Ressourcen in hochwirksame Stadt-/Schienenachsen investiert werden.
5. **Wirkung belegen:** Transparente Modell- und Evaluationslogik; jährliches Monitoring zu Fahrgästen, Umstiegen, Reisezeit, MIV-km, CO₂.