

Verbundbericht 2021 / 2022

Unterwegs

Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund



Inhalt



06 9-Euro-Ticket-Sommer bringt den AVV ins Schwitzen

03 / Wir nehmen die Zukunft in die Hand

04 / 1 Frage ... 4 Antworten

15 / AVV-Machbarkeitsstudie: Auf dem Weg zu eTicketing und eTarif

17 / Gut aufgestellt für neue Herausforderungen

08 Der neue Stadtbus Königsbrunn

19 / Verbundeigenes ITCS: Wissen, was auf der Linie los ist ...

20 / Faktencheck zur Verbunderweiterung des AVV

24 / Gemeinsam die Zukunft des ÖPNV gestalten

27 / Das 365-Euro-Ticket AVV – eine Zwischenbetrachtung

13 AVV-Ticket statt Schulbus – Mehrwert für alle!

30 / Abo-Upgrade als Dankeschön für Kunden

33 / Kurz informiert

35 / Daten und Fakten des AVV

48 / Impressum

Wir nehmen die Zukunft in die Hand

Dieses Motto haben wir uns im AVV auf die Fahnen geschrieben. Und wir haben es in einem mit allen Mitarbeiter*innen gemeinsam entwickelten Leitbild manifestiert: Im Mittelpunkt aller unserer Aktivitäten steht der Fahrgast!

Ein Satz, der nicht nur auf dem Papier stehen, sondern mit Leben gefüllt werden soll. Damit dies gelingt, haben wir uns im letzten Jahr neu aufgestellt und eine neue Organisationsstruktur umgesetzt, die die Aufgaben bestmöglich bündelt. Parallel dazu wurden Arbeitsprozesse optimiert und digitalisiert, um das tägliche Arbeiten schneller und effektiver zu gestalten. Erste Schritte in professionelles Projektmanagement machen uns fit für die Zukunft und all ihre spannenden und komplexen Aufgaben rund um den Personennahverkehr.

Aber auch sonst war 2021 ein spannendes und bewegtes Jahr. Denn obwohl uns die Corona-Pandemie weiterhin im Griff hatte, ist es uns gelungen, eine Vielzahl von wichtigen Projekten zu starten, weiter voranzutreiben und umzusetzen – die alle am Ende einem zugutekommen: dem Fahrgast.

Lesen Sie selbst – es ist wieder viel geschehen!

Eine interessante Lektüre wünscht Ihnen



Dr. Linda Kisabaka
Geschäftsführerin AVV



1 Frage... 4 Antworten

Die Stärkung der öffentlichen Mobilität ist für Kommunen eine enorme Aufgabe. Worin sehen Sie die größte Herausforderung?



**Martin Sailer,
Landrat Kreis Augsburg**

In unserem erst im Mai 2022 veröffentlichten Mobilitätskonzept haben wir uns ehrgeizige Ziele gesetzt: Wir werden Emissionen vermeiden und möglichst umweltverträgliche Mobilität gewährleisten. Nun gilt es, die gesetzten Handlungsschwerpunkte auch in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Region zu manifestieren. Gemeinsam mit dem AVV sollen Stadt-Umland-Verbindungen gestärkt, Mobilitätsknotenpunkte geschaffen und flexible Mobilitätsangebote für die Fläche entwickelt werden. Denn erst ein Ineinandergreifen verschiedenster Maßnahmen bringt nachhaltige Mobilität in unserer Region voran. Die Menschen sollen sich aufgrund seiner Attraktivität für den ÖPNV entscheiden.



**Dr. Klaus Metzger,
Landrat Kreis Aichach-Friedberg**

Die Reduzierung des Individualverkehrs ist eine wesentliche Aufgabe, die nur durch Schaffung und Vernetzung von passgenauen öffentlichen Angeboten gelingen kann. Unsere Herausforderung ist es, mit innovativen ÖPNV-Angeboten die Fläche zu erschließen und auch Querverbindungen zwischen Umlandgemeinden zu schaffen. Nur mit leistungsfähigen Linienverkehren – kombiniert mit flexiblen Bedienformen, aber auch verbesserter Versorgungslage in den Mittelzentren – schaffen wir es, dass sich Bürgerinnen und Bürger für den ÖPNV statt für das eigene Auto entscheiden – und damit für klimafreundliche Mobilität. Wesentlich ist hierbei die Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Landkreis, Freistaat und Bund, um gemeinsam die Finanzierung zu stemmen.

**Eva Weber,
Oberbürgermeisterin
Stadt Augsburg**

Die Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger an die Verkehrsgestaltung haben sich in den letzten Jahren grundlegend geändert und sind zudem enorm heterogen. Entsprechend besteht die Herausforderung bei der Erarbeitung neuer Mobilitätsmodelle darin, die unterschiedlichen Bedürfnisse als abgestimmtes Konzept miteinander in Einklang zu bringen. Dieses Konzept, das wir Augsburger Mobilitätsplan nennen, erarbeiten wir gerade. Dabei müssen wir die Nutzung der Stadt neu denken, nicht nur die Nutzung von Transportmitteln. Das kann aber nur gelingen, wenn wir uns gemeinsam auf den Weg des Umdenkens machen. Deswegen setzen wir bei unserem Augsburger Mobilitätsplan auf unterschiedliche Beteiligungsprozesse: von Dialogrunden mit Verbänden und Interessenträgerinnen und -trägern aus Augsburg und der Region über offene Mobilitätsforen bis hin zu leicht zugänglichen Online-Umfragen. Den Input der Bürgerschaft nehmen wir bei der Ausgestaltung des Mobilitätsplans sehr ernst, denn es sind die Augsburgerinnen und Augsburger, die unsere Stadt täglich leben und erleben und unschätzbare Expertenwissen haben. Unser Ziel ist es, bedarfsorientierte Lösungen zu entwickeln, die eben zur Lebensrealität unserer Stadt passen.



**Markus Müller,
Landrat Kreis Dillingen**

Unser Landkreis ist ein starker und dynamischer Wirtschaftsstandort mit einer sehr hohen Lebensqualität. Eine Säule hierfür ist ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot. Wir müssen den ÖPNV unserer Region in den nächsten Jahren stärken – deshalb prüfen wir derzeit in einer Machbarkeitsstudie die Sinnhaftigkeit eines vollständigen Beitritts zum AVV, um Pendlern durchgängige Verbindungen mit nur einem Ticket zu ermöglichen. Zeitgleich müssen wir in den Ausbau des ÖPNV-Angebots im Landkreis selbst investieren. Eine große Herausforderung dabei ist aber, gerade in diesen krisengebeutelten Zeiten, sicher die Finanzierung. Hier sehen wir auch den Freistaat und den Bund in der Verantwortung. Denn nur gemeinsam ist es möglich, die nötige Finanzkraft aufzubringen, den ÖPNV als Säule für den Klimawandel zu positionieren und die Straßen vom Verkehr zu entlasten.





9-Euro-Ticket-Sommer bringt den AVV ins Schwitzen

Gemeinsam mit den Partnern im Verbund hat der AVV die rasche Umsetzung des 9-Euro-Tickets für die Region erfolgreich gestemmt und damit zum bundesweiten Erfolg der Entlastungsinitiative beigetragen.

In den Sommermonaten Juni, Juli und August konnten Bürger*innen alle Busse und Bahnen im Nah- und Regionalverkehr deutschlandweit für monatlich neun Euro nutzen. Das 9-Euro-Ticket war Teil des Energie-Entlastungspakets, einer am 23. März 2022 beschlossenen Initiative der Bundesregierung, mit der die gestiegenen Energie- und Spritpreise kompensiert werden sollten. Der Beschluss hatte bei Verkehrsunternehmen und Verbänden viele Fragen aufgeworfen: Wie würden Abo-Kund*innen von dem Angebot profitieren, wie Mitnahme und Übertragbarkeit geregelt? Durfte die Differenz auch Kund*innen mit 365-Euro-Ticket AVV gutgeschrieben werden? Sollten Bedarfsverkehre wie das Anruf-Sammel-Taxi im 9-Euro-Ticket enthalten sein? Wie genau sollte der finanzielle Ausgleich erfolgen?

Hürden und Herausforderungen für den AVV

Während die Fragen vonseiten der Politik geklärt wurden, hieß es beim AVV: Keine Zeit verlieren! Gemeinsam mit den Partnern im Verbund musste der Vertrieb vorbereitet werden: >>

» Ticketlayouts abstimmen, Tarifexporte vorbereiten, Vertriebssysteme anpassen und Infos spezifisch für die jeweilige Abo-Art vorbereiten. Da das 9-Euro-Ticket eine Tarifänderung darstellte, musste eine Anzeige bei der Regierung von Schwaben erfolgen und der Tarif auf der AVV-Homepage veröffentlicht werden. Firmenkunden und Schwegkostenträger mussten informiert, Rückerstattungen für bereits bezahlte Tickets (z. B. 365-EuroTicket AVV) geplant werden. Der Wechselgeldbestand bei Fahrern und im Kundencenter musste erhöht und für Fahrgäste auf der Website eine FAQ-Liste veröffentlicht werden.

Hohe Akzeptanz in der Bevölkerung

Bereits nach dem ersten Aktionsmonat zeichnete sich die hohe Nachfrage ab: Im Juni wurden deutschlandweit rund 21 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft. Zusammen mit den etwa zehn Millionen Abonent*innen, die das vergünstigte Ticket automatisch erhielten, wurde die prognostizierte Zahl von 30 Millionen Tickets pro Monat leicht übertroffen. AVV und AVG hatten zusammen 102.799 Tickets verkauft. Laut einer Marktforschungsumfrage des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Deutschen Bahn im Auftrag von Bund und Ländern nutzte die

Mehrheit (53%) der Fahrgäste im Juni das 9-Euro-Ticket für alltägliche Fahrten wie Arztbesuche oder Shopping. Damit trat bei ihnen die von der Regierung erhoffte Entlastungswirkung bei den alltäglichen Mobilitätskosten ein. Für etwa zwei Drittel war das 9-Euro-Ticket eine gute Möglichkeit, den ÖPNV auszuprobieren.

Für die dreimonatige Aktion wurden Mindereinnahmen in Höhe von 2,5 Milliarden Euro prognostiziert. Diese werden durch den Bund durch eine entsprechende Aufstockung der Regionalisierungsmittel finanziert.

So nutzten die AVV-Kunden das 9-Euro-Ticket

Auch im AVV wurde das 9-Euro-Ticket mehrheitlich für alltägliche Fahrten wie Einkauf oder Arztbesuch genutzt – und sorgte damit für die von der Bundesregierung erhoffte Entlastung. (Verkaufszeitraum Mai bis Juni)

41,7 %

nutzten das Ticket für die Fahrt zur Arbeit, Ausbildungsstätte oder Schule.

31,3 %

nutzten das Ticket für Freizeitaktivitäten wie Ausflüge oder den Besuch von Events oder Freunden.

5 bis 7

Tage pro Woche nutzte ein Großteil der Fahrgäste das 9-Euro-Ticket im Durchschnitt.

55,6 %

nutzen normalerweise eine Zeitkarte (Wochen-/Monatskarte, Mobil-/Firmen-Abo, 365-Euro-/Schülerticket).

102.799

9-Euro-Tickets haben AVV und AVG in den Monaten Mai und Juni zusammen verkauft.



Der neue Stadtbus Königsbrunn

Pünktlich zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 startete am 12. Dezember 2021 der neue Stadtbus Königsbrunn mit vier AVV-Stadtbuslinien. Das moderne Konzept macht nicht nur den ÖPNV in der Region attraktiver, sondern auch die Stadt selbst.



Bürgermeister Franz Feigl hat die Einführung des Stadtbusses Königsbrunn begleitet – von der ersten Idee über die konkreten Planungen bis zum erfolgreichen Start im Dezember 2021. Im Interview erzählt er von der Geburtsstunde des Konzepts, von den Hürden bei der Umsetzung und erklärt, was der neue Stadtbus für die Region bedeutet.

Was waren die Beweggründe, den Stadtbus Königsbrunn ins Leben zu rufen?

Erste Ideen in diese Richtung gab es bereits im Jahr 2015, als über die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 nach Königsbrunn debattiert wurde. Im Zuge der Verhandlungen wurde klar, dass die Busverkehre in Königsbrunn neu geordnet werden müssen, bis die Linie 3 in Königsbrunn in Betrieb geht. Ein wesentlicher Grund dafür war, dass sogenannte Parallelverkehre aus Bus und Straßenbahn, die zwei Orte verbinden, nicht förderfähig und damit nicht reali-

sierbar sind. Schließlich war im Zuge der Straßenbahn-Verlängerung innerorts auch eine funktionierende Busanbindung – also abgestimmt auf den Fahrplan der Linie 3 – notwendig geworden. Denn die Straßenbahn hatte ja eine unvergleichbar dichtere Taktung über den ganzen Tag hinweg sowie an den Sonn- und Feiertagen. Landrat Martin Sailer hat von Anfang an zugesagt, dass die bisher benötigten Buskilometer beibehalten werden.

Was war die größte Hürde bei der Realisierung des Stadtbuskonzepts?

Die größte Hürde war es, eine verbesserte, aber auch praktisch und tatsächlich funktionierende Anbindung bisher unterversorgter Wohngebiete zu erreichen, weil die meisten Wohnstraßen einen Busverkehr kaum zulassen. Das ist zum Glück gut gelungen.

Was bedeutet der Stadtbus Königsbrunn für die Region?

Mit dem neuen Stadtbuskonzept wird über die Haltestellen Karwendelstraße und Egerländer Straße ein neues Gebiet im Osten von Königsbrunn erschlossen. Auch die >>

» Bedienzeiten der Busse wurden ausgedehnt. Damit genießen insbesondere Pendler und Auszubildende, die das ÖPNV-Angebot nutzen, einen Zugewinn an Flexibilität. Und die kommt wiederum den örtlichen Unternehmen zugute – etwa für die Gewinnung junger Auszubildender. Das macht die Stadt Königsbrunn insgesamt als Standort für Unternehmen wie auch für Familien wieder ein Stückchen attraktiver.

Wie ist die Reaktion der Bevölkerung auf den Stadtbus Königsbrunn?

Gibt es konkrete Vorteile, die bewusst wahrgenommen werden?

Eine Evaluation hat hierzu zwar noch nicht stattgefunden. Spürbar ist aber bereits jetzt, dass die häufiger verkehrenden Busse sowie insbesondere die neue Anbindung nach Augsburg in der Bevölkerung bewusst – und sehr positiv – wahrgenommen werden.



Von links nach rechts:
Martin Sailer (Landrat Landkreis Augsburg),
Eva Weber (Oberbürgermeisterin Stadt Augsburg),
Franz Feigl (Bürgermeister Stadt Königsbrunn),
Dr. Linda Kisabaka (Geschäftsführerin AVV)
und Dr. Walter Casazza (Geschäftsführer swa)
beim Start der neuen Straßenbahnlinie 3.

Ein Konzept, das zum „Umsteigen“ bewegt

Das innovative Stadtbuskonzept macht den ÖPNV in und um Königsbrunn deutlich attraktiver.

Mit kleinem Gratis-Frühstück für die Fahrgäste – das geplante größere Fest musste aufgrund der Pandemie leider ausfallen – feierte der AVV am 12.12.2021 den Start des Stadtbusses Königsbrunn. Anlässlich der vier neuen 800er-Linien wurden Gutscheine für Laugengebäck in Achterform und ein Heißgetränk an die Passanten verteilt.

Seither genießen nicht nur Königsbrunner die Vorteile des erfolgreich eingeführten Konzepts. Mit längeren Bedienzeiten, neuen Haltestellen sowie der engen Verflechtung von Bus und Straßenbahnlinie 3 sorgt der Stadtbus Königsbrunn für bequemes Unterwegssein innerhalb der eigenen Stadt und nach Augsburg.

Mehr Fahrten – und abends länger mobil

Mehr Fahrten und längere Bedienzeiten: Das sind zwei wesentliche Verbesserungen, von denen Fahrgäste in Königsbrunn jetzt profitieren. Die Stadtbus-Linien fahren Montag bis Samstag von 5 bis 24 Uhr, sonntags von 7 bis 24 Uhr und sind auf den Takt der Straßenbahn abgestimmt. An Wochen-

tagen fahren die Stadtbusse in der Früh, mittags sowie zwischen 16 und 18 Uhr jede Viertelstunde, in den übrigen Zeiten sowie am Sonntag halbstündlich. An Samstagen herrscht in der Regel ein 40-Minuten-Takt.

Neue Haltestellen für optimale Anbindung

Für die Ausweitung der Routen wurden neue Haltestellen geschaffen. Damit erschließt der Stadtbus ein neues Bediengebiet im Osten von Königsbrunn. Auch rund um Gartenstraße und Römerallee sorgt der Stadtbus für eine Anbindung in alle Richtungen. Dort wurden Haltestellen, die vorher nur in eine Fahrtrichtung bedient werden konnten, für beide Richtungen ertüchtigt. Der Stadtbus bringt Fahrgäste >>

Diese Vorteile bietet der neue Stadtbus Königsbrunn

Die Busse fahren zu Stoßzeiten im Viertelstundentakt, dazwischen alle 30 bis 40 Minuten.



Der Stadtbus bedient zusätzliche Haltestellen in der Karwendelstraße und Egerländer Straße.



Der Stadtbus bringt Fahrgäste abends bis 24 Uhr heim – auch am Wochenende.



Über „Königsbrunn Zentrum“ ist der Stadtbus u. a. mit den Regionalbuslinien 782 und 100 verknüpft.



Einfach umsteigen: Die Taktung der Busse ist abgestimmt auf die Straßenbahnlinie 3.



Die Anbindung an die Straßenbahnlinie 2 in Haunstetten Nord bleibt erhalten.



» jetzt auch schnell zur Regionalbuslinie 782, die als Schnellbus zwischen den Städten Königsbrunn und Bobingen mit wenig Haltepunkten verkehrt. Pendler aus Bobingen erreichen – mit Umstieg in Königsbrunn Zentrum – alle Teile Königsbrunn, und fahren mit der Linie 3 direkt in den Augsburger Süden.

Bequemer Wechsel zwischen Bus und Tram

Aus allen Teilen der Stadt erreichen Königsbrunner jetzt innerhalb kurzer Zeit die Haltestelle „Königsbrunn Zentrum“ – und steigen dort bequem in die Straßenbahn nach Augsburg um. Das funktioniert mit kurzen Umsteigezeiten (in der Regel drei Minuten) täglich von der Früh bis zur Mittagszeit. Ab dem Nachmittag bringt der Stadtbus mit den gleichen Umsteigezeiten Fahrgäste aus Augsburg und Haunstetten innerhalb von Königsbrunn ans Ziel.





**AVV-Ticket statt
Schulbus – Mehr-
wert für alle!**

Kostenfrei unterwegs, und zwar nicht nur zu Unterrichtszeiten: Im südlichen Landkreis Augsburg geht's ab September 2023 mit AVV-Ticket zur Schule. Davon haben alle Fahrgäste etwas.

Im Zuge der Vertrags-Neuausschreibung der AVV-Regionalbusverkehre im südlichen Landkreis Augsburg wurden die betroffenen Linienleistungen überplant. Heraus kam ein tagesdurchgängiges, flächendeckendes Nahverkehrsangebot mit einer um fast eine Million Kilometer pro Jahr erweiterten Fahrplanleistung. Anlass für den Landkreis Augsburg, den freigestellten Schülerverkehr der Leonhard-Wagner-Schulen in Schwabmünchen ab Herbst 2023 in den AVV-Regionalbusverkehr zu integrieren. Weitere Kommunen schließen sich an.

Was ist „freigestellter Schülerverkehr“?

Das sind Fahrten zum und vom Schulort, die von den Schulaufwandsträgern – Landkreise, Kommunen oder Schulverbände – bestellt und voll bezahlt werden. Dabei dürfen ausschließlich Schüler zum jeweiligen Schulort mitfahren, die Beförderung weiterer Personen ist nicht zulässig.

Warum Integration in den AVV-Regionalbus?

Verkehre innerhalb der Freistellungsverordnung sind meist sehr kostenintensiv und bieten Schülern und Schulen keinen Mehrwert über die reine Schulwegbeförderung hinaus. Mit der Integration des Schülerverkehrs in den AVV-Regionalbusverkehr wird das Angebot im Landkreis Augsburg, bei gleichbleibendem Einsatz der Mittel, deutlich aufgewertet. Dadurch stehen insbesondere in der Hauptverkehrszeit mehr Kapazitäten bereit, offen für alle Fahrgäste. Durch das Einbeziehen der finanziellen Mittel des freigestellten Schülerverkehrs sowie wirtschaftlichen Optimierungen konnte das Fahrplanangebot im südlichen Landkreis Augsburg deutlich ausgeweitet werden.

Was bedeutet das ab 09/2023 für die Schüler?

Die Schüler der Leonhard-Wagner-Schulen in Schwabmünchen, der Grund- und Mittel-



schule in Untermeitingen sowie der Grundschule Graben erhalten ab Schuljahr 2023/24 ein AVV-Ticket von den jeweiligen Schulwegkostenträgern – ein großer Vorteil für die Schüler. Sie können damit innerhalb des jeweiligen Gültigkeitsbereichs alle AVV-Fahrangebote nutzen, unabhängig von der Uhrzeit, mit dem 365-Euro-Ticket AVV sogar im gesamten Verbundraum. Einziger Wermutstropfen: In Bayern haben nur Schüler mit einem Schulweg über drei Kilometer Länge Anspruch auf ein kostenfreies ÖPNV-Ticket.

AVV-Machbarkeitsstudie: Auf dem Weg zu eTicketing und eTarif

Die Zeichen stehen auf Digitalisierung – auch für den AVV-Tarif. Durch eTarif und eTicketing könnte die Suche nach der richtigen Preisstufe bald der Vergangenheit angehören.

Seit Juli 2021 läuft die im Rahmen des AVV-Innovationspaketes aufgesetzte Machbarkeitsstudie. Sie prüft die Möglichkeiten für einen künftigen elektronischen Tarif im AVV-Verbundgebiet. Parallel werden verschiedene eTicketing-Varianten untersucht. Damit wird die Machbarkeitsstudie nicht nur zur fundierten Entscheidungsgrundlage, ob und wie eTarife und/oder eTicketing im AVV Einzug halten. In einer zweiten Phase werden bereits konkrete Modelle ausgearbeitet und wirtschaftlich bewertet.

Die AVV.mobil-App gibt es schon. Zu Fahrplanauskunft und Ticketkauf könnte bald auch der eTarif kommen.



Wer sich auf den Weg macht, muss wissen, wohin es gehen soll.

Deshalb startete das Projekt mit der wichtigen Frage: Was wollen wir mit eTarif bzw. eTicket erreichen? In zehn Arbeitskreissitzungen wurden Vorstellungen, Ideen und Ziele der einnahmeverantwortlichen Partner (Verkehrsunternehmen und Gesellschafter) gesammelt, abgestimmt und gewichtet. Dafür haben wir über den Tellerrand geblickt: Verschiedenste, bereits etablierte eTarif-Modelle und eTicketing-Systeme wurden begutachtet – wie ist die Umsetzung, welche Vor- und Nachteile bieten sie? Schließlich konnten wir als Ergebnis ein mit allen Partnern abgestimmtes Zielkonzept festhalten.

Gleichzeitig gab es eine Bestandsaufnahme der im Verbund vorhandenen Vertriebssysteme, da dies die Bewertung von Möglichkeiten und Kosten maßgeblich beeinflussen kann. Verschiedenste Handlungsoptionen wurden diskutiert, finanziell grob bewertet und hinsichtlich Zielerreichung beurteilt. Letztlich entstanden zwei Ansätze für eine eTarif/ eTicketing-Strategie. Sie werden nun den AVV-Gremien zur Entscheidung vorgestellt.

Was bedeutet eTicket?

- » eTicket ist ein elektronischer Fahrschein – besser Fahrtberechtigung – für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).
- » Ausgabe als elektronisch beschreib-/lesbarer Chip oder Barcode.
- » Kann auf verschiedenen Nutzermedien gespeichert werden: Smartphone, Plastikkarte oder auch auf Wearables wie Smartwatches.

- » Prüfung per elektronischen Lesegeräten: Der Kontrolleur sieht sofort, ob das Ticket hier und jetzt gültig ist.
- » Wichtig zu wissen: eTicketing ist auch ohne eTarif möglich!

Was bedeutet eTarif?

- » Im eTarif wird der Tarif elektronisch umgesetzt.
- » Der Fahrtweg wird elektronisch festgehalten, automatisch ermittelt und mit dem Tarif hinterlegt.
- » Im eTarif benötigt der Fahrgast keine Tarifkenntnisse. Durch aktive Anund Abmeldevorgänge im Fahrzeug bzw. am Bahnsteig oder durch eine automatische Anwesenheitserfassung des Fahrgastes im Fahrzeug wird der Fahrtweg festgehalten, der entsprechende Fahrpreis automatisch ermittelt und abgerechnet.
- » Wichtig zu wissen: eTarif ohne eTicket funktioniert nicht!



Gut aufgestellt für neue Herausforderungen



Dr. Linda Kisabaka
Geschäftsführung



Irene Goßner
Bereichsleitung
**Marketing, Tarif
und Vertrieb**

Franziska Benz
Bereichsleitung
**Verkehrs- und
Mobilitäts
management**



Christian Lohner
Bereichsleitung
Finanzen und IT



Andreas Mayr
Bereichsleitung
Recht und Personal

Optimierte Strukturen und zusätzliches Know-how: Der AVV stellt sich neu auf und macht sich fit für die Aufgaben der Zukunft.

Unser Ziel ist klar: Der AVV will den Bürger*innen einen leistungsfähigen, fahrgastorientierten öffentlichen Personennahverkehr und damit möglichst Tag und Nacht umweltfreundliche Mobilität bieten. Dafür braucht es neue, an den Bedürfnissen der Fahrgäste orientierte Angebote wie flexible Verkehrsangebote und innovative Ticketingsysteme, die die Nutzung des ÖPNV einfach und komfortabel machen.

Aus Digitalisierung, eTicketing und eTarif, aber auch aus der Notwendigkeit eines ganzheitlichen Mobilitätsmanagements ergeben sich neue Herausforderungen. Um diese zu meistern, müssen wir nicht nur zusätzliches Know-how aufbauen, sondern auch interne Strukturen, Arbeitsabläufe und Prozesse optimieren. Im vergangenen Jahr haben wir unsere Organisation deshalb entsprechend ausgerichtet: Wir haben die Aufgabenbereiche zukunftsorientiert strukturiert und teilweise Arbeitsfelder neu adressiert. Ein umfassendes Projektmanagement bildet jetzt komplexe, bereichsübergreifende Projekte transparent für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab.

Diese Transparenz erhöht die Leistungsfähigkeit und unterstützt den Wissenstransfer im Unternehmen.

Zur Umsetzung der neuen Struktur haben unsere Gesellschafter neue Stellen genehmigt: Für die derzeit vorherrschenden Themen wie Digitalisierung und ganzheitliches Mobilitätsmanagement, für IT-Projektmanagement und IT-Sicherheit, für Systemadministration und Fördermittel sowie für Datenschutz wurden Stellen geschaffen und bereits besetzt. Um die Fahrgastinformation weiter zu verbessern, wurde eine zusätzliche Marketing-Fachkraft eingestellt.

Die Maßnahmen brachten eine spürbare Verbesserung hinsichtlich Organisation und Struktur, Personalkapazität und Know-how sowie Prozess- und Arbeitsabläufen. Gemeinsam mit allen Mitarbeitern haben wir an wichtigen Stellschrauben gedreht, um uns optimal für die kommenden Herausforderungen aufzustellen.

Verbundeigenes ITCS: Wissen, was auf der Linie los ist...

Beim Projekt zur Einführung eines verbundeigenen ITCS konnten im vergangenen Jahr wesentliche Fortschritte erzielt werden.

Ende 2021 wurde die Ausschreibung des ITCS-Kernsystems abgeschlossen. Dies war der Startschuss für die nächste Phase, der Pflichtenhefterstellung, also der technischen Konkretisierung des Systems. Auch diese Phase steht mittlerweile kurz vor dem Abschluss. Auf Basis der erarbeiteten Anforderungen wird nun ein erstes ITCS-Testsystem aufgebaut, das Funktionsweise und Datenfluss zwischen allen Komponenten überprüft. Außerdem werden zahlreiche Bestandssysteme in der IT-Landschaft des AVV für den ITCS-Betrieb angepasst bzw.

erweitert, beispielsweise das Fahrplanungssystem. Auch dazu laufen die Arbeiten bereits auf Hochtouren. Die Anbindung erster Fahrzeuge zu Testzwecken soll zeitplangemäß noch im laufenden Jahr erfolgen.

Für den Fahrgast:

Pünktlichkeit und Anschlüsse in Echtzeit

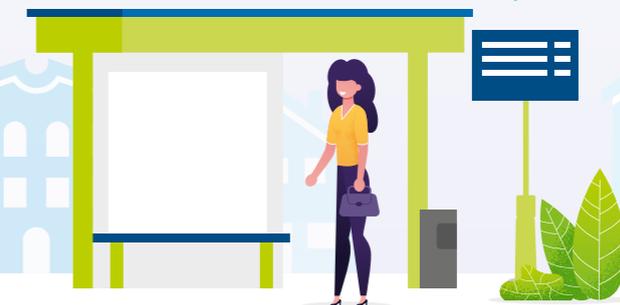
Parallel dazu arbeiten wir an vielen weiteren Schauplätzen, um für den Fahrgast das Beste aus den hochwertigen ITCS-Echtzeitdaten herauszuholen. In den nächsten Monaten wird nicht nur eine neue Online-Fahrplanauskunft mit Echtzeitdaten an den Start gehen, sondern wir etablieren auch dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) – also TFT-Anzeigeflächen oder ePaper-Anzeiger – an AVV-Regionalbushaltestellen. Die Ausschreibung für das nötige Hintergrundsystem und die Anzeiger ist bereits abgeschlossen. Die Bestellung der Anzeiger wird derzeit in Absprache mit den Kommunen vorbereitet.

ITCS

Nachgefragt: Was heißt denn ITCS?

ITCS ist die Abkürzung für Intermodal Transport Control System – ein System für die Betriebssteuerung von öffentlichen Personennahverkehren.

Es generiert Echtzeitdaten für jeden Bus. Sie helfen nicht nur, den Busbetrieb besser zu überwachen, sondern liefern auch Echtzeitdaten an die Fahrgäste, z. B. in der App oder auf der Website oder auch in dynamischen Fahrgastinformationen an den Haltestellen.



Faktencheck zur Verbunderweiterung des AVV



Ist ein Beitritt der Landkreise Dillingen und Donau-Ries zum Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund sinnvoll? Um diese Frage zu beantworten, wurde der AVV von den beiden Landkreisen beauftragt, eine vom Freistaat geförderte Grundlagenstudie durchzuführen.



Mögliche Verbunderweiterung



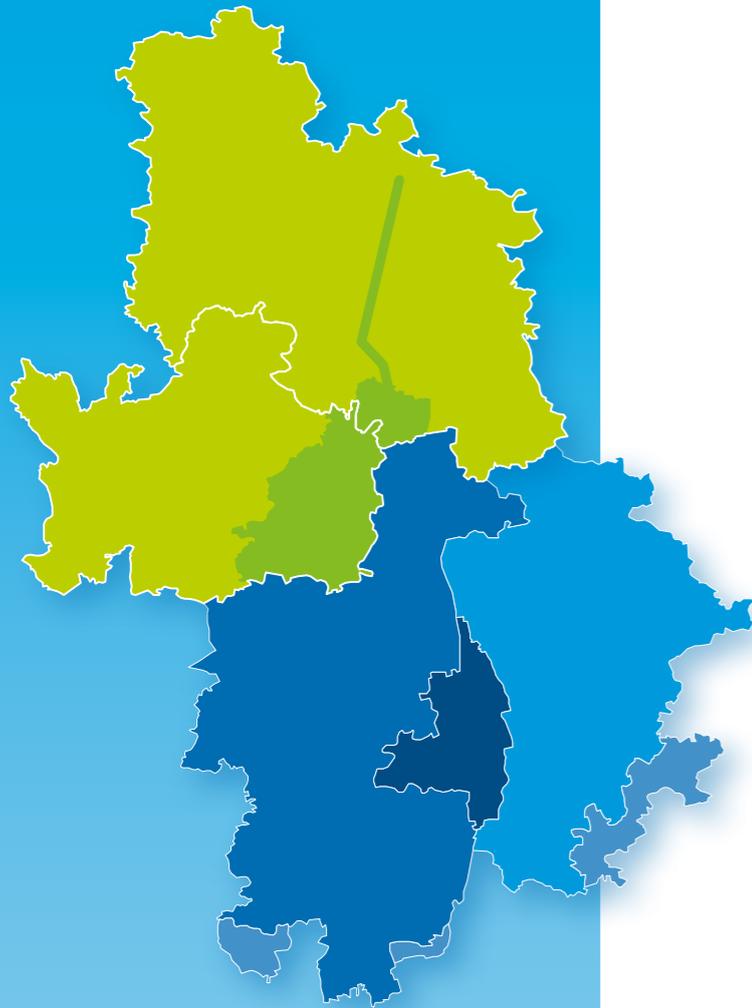
Aktuelles AVV-Verbundgebiet



Gemeinden in angrenzenden Landkreisen, die durch den AVV auf einzelnen Strecken bedient werden



Bereits in den Verbundraum einbezogene Gemeinden der Landkreise Dillingen a.d. Donau und Donau-Ries



Verkehrsverbände bieten große Vorteile für alle Seiten.

Abgestimmte Tarife, Fahrpläne und Abfahrtszeiten bei Bus, Regionalzug und Straßenbahn – und damit optimierte Anschlüsse und einheitliche Fahrgastinformationen, die digital zur Verfügung gestellt werden können. So werden Einstiegshürden für potenzielle Kunden und bereits vorhandene Pendler (zwischen den Landkreisen) abgebaut, und Fahrgästen wird die ÖPNV-Nutzung erleichtert. Deshalb wurde der AVV von den Landkreisen Dillingen a.d. Donau und Donau-Ries beauftragt, eine Grundlagenstudie zur Verbunderweiterung für beide Landkreise durchzuführen. Sie soll ergebnisoffen prüfen, ob ein Beitritt zum Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Freistaat fördert Machbarkeitsstudien zur Erweiterung von Verkehrsverbänden.

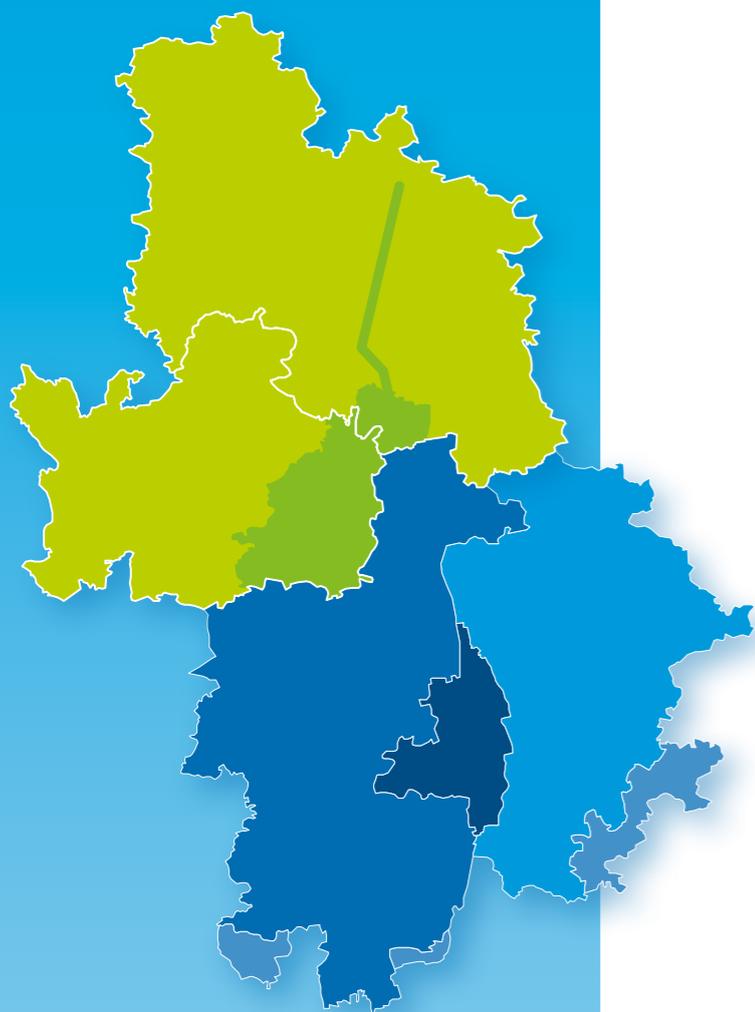
Hintergrund der Studie ist nicht zuletzt das Ziel der Bayerischen Staatsregierung, den ÖPNV weiter zu stärken und den Freistaat

flächendeckend mit leistungsfähigen Verkehrs- und Tarifverbänden auszustatten. Bayerische Kommunen, die noch keinem Verbund angehören, werden auf ihrem Weg dorthin unterstützt. Als Entscheidungsgrundlage wird eine vom Freistaat zu 90 Prozent geförderte Studie durchgeführt, die auch Wege zur Umsetzung der Mitgliedschaft erarbeitet und realistische Kostenprognosen und Zeitpläne aufstellt.

Fundierte Entscheidungsgrundlagen für die Landkreise Dillingen und Donau-Ries.

Seit Gründung des AVV ist der Landkreis Dillingen a.d. Donau lediglich mit dem Zusam- und Laugnatal (früher Landkreis Wertingen) Mitglied im AVV, der Landkreis Donau-Ries noch gar nicht. Projektbeginn für die Studie zu einem möglichen Beitritt zum Augsburger Verkehrsverbund war am 01.06.2021, das Ende ist zum 01.09.2024 geplant. Mit den ersten Ergebnissen der Studie für die Landkreise Dillingen a. d. Donau und Donau-Ries ist nach erfolgreich durchgeführter, ausgewerteter sowie





» abgenommener Verkehrserhebung Mitte 2024 zu rechnen. Stellt sich heraus, dass ein Verbundbeitritt sinnvoll ist, können sich die Kommunen ihrerseits dafür entscheiden und weitere Förderungen des Freistaats für integrationsbedingte Einmal- und Dauerkosten erhalten. Anschließend wäre ein zügiger Beitritt zum Verbund möglich, da die Studie bereits viele Voraussetzungen hierfür erarbeitet.

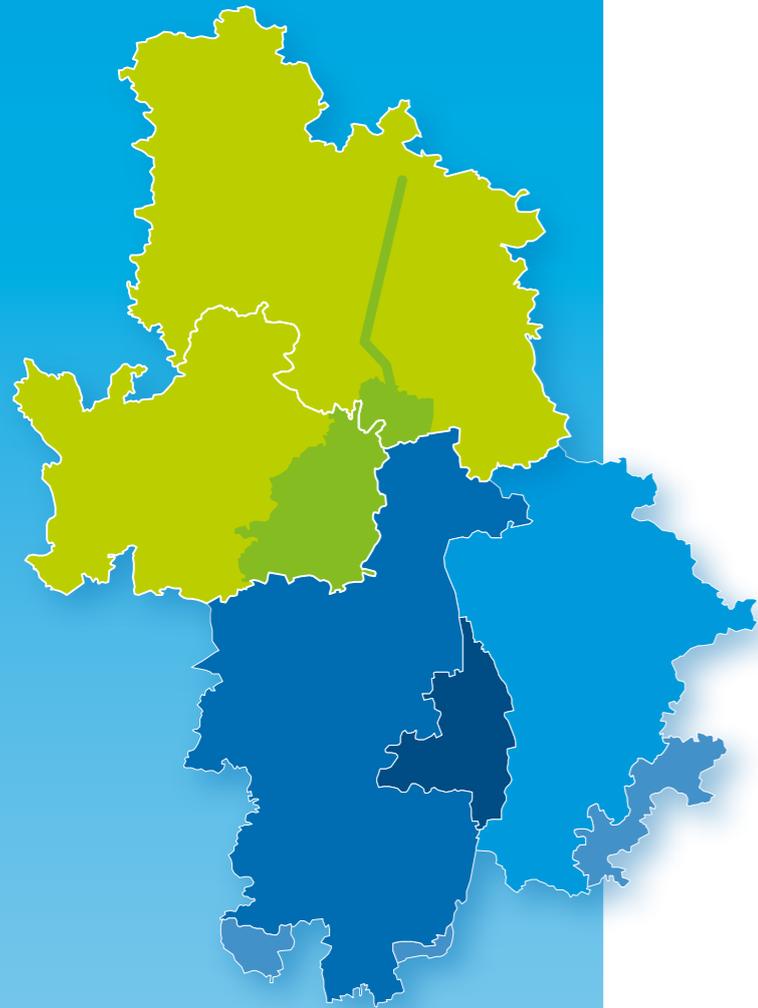
Status quo des Projekts: Frage nach der wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit.

Im Arbeitspaket AP1 wurden die Erfolgskriterien festgelegt und die Ziele konkretisiert. Das AP2 „Status quo und verkehrliche Sinnhaftigkeit“ wurde im ersten Quartal 2022 abgeschlossen – mit dem Ergebnis, dass in beiden involvierten Landkreisen eine Fortführung der Machbarkeitsstudie als sinnvoll erachtet und beschlossen wurde. Derzeit steht das dritte Arbeitspaket (AP3) mit dem Titel „Wirtschaftliche Sinnhaftigkeit“ im Fokus. Ziel der dafür notwendigen Verkehrserhebung, welche im Jahr 2023 stattfinden

wird, ist es, erstmals belastbare Zahlen und Fakten der Fahrgastbewegungen im möglichen erweiterten Verbundraum zu erhalten. Erst dann können die Kosten ermittelt werden. Schließlich ist zu klären, wer die vermutlichen Einnahme-Einbußen der Verkehrsunternehmen ausgleicht.

Häufiges Problem bei Verbesserungen zugunsten der Fahrgäste ist die Finanzierung.

Zwar ist der Preis nicht das einzige Kriterium für eine intensivere Nutzung des Nahverkehrs. Doch müssen mögliche Einnahme-Einbußen der Verkehrsunternehmen kompensiert werden, damit die von ihnen geforderte Leistung überhaupt erst erwartet werden darf.



Das Projekt zur Verbunderweiterung des AVV gliedert sich in drei große Arbeitspakete

Laufende Projektsteuerung

Arbeitspaket 1: Initiale Projektsteuerung & Zielkonkretisierung

- » Projekt Kick-off
- » SMART-Ziele
- » Projektinfrastruktur und -tools
- » Projektkontrollen und -zuständigkeiten
- » Erfolgskriterien Zeit, Budget, Qualität
- » Umfeld- und Stakeholderanalyse
- » Initialer Zeitplan und klare Meilensteine

Projektorganisation und -infrastruktur geschaffen

Arbeitspaket 2: Verkehrliche Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration

- » Analyse der Verkehrsnachfragen und Bewertung des Wirkungspotenzials der Maßnahmen
- » Analyse des Verkehrsangebotes und Bewertung des tariflichverkehrsorganisatorischen Harmonisierungsbedarfes
- » Analyse der rechtlich-organisatorischen Zusammenhänge

Fragen zur verkehrlichen Sinnhaftigkeit beantwortet

Arbeitspaket 3: Wirtschaftliche Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration

- » Verkehrserhebung zur Ermittlung der Fahrgastbewegungen und Fahrgastbedürfnisse
- » Tarifliche Ausgestaltung der Integration, Entwicklung von Tarifmodellen
- » Vergleichende Gegenüberstellung und Empfehlung
- » Best-Practise-Beispiele aus anderen Regionen/ Verbänden
- » Darstellung von Finanzierungsinstrumenten und Kostenblöcken
- » Mögliche Übergangsregelungen

Fragen zur wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit beantwortet



Gemeinsam die Zukunft des ÖPNV gestalten

Etwa zwei Jahre läuft die Ende 2021 gestartete Fortschreibung des Nahverkehrsplans für das AVV-Verbundgebiet – die Weichenstellung für den ÖPNV der nächsten Jahre in der Region. Welches Bus- und Bahnangebot brauchen wir künftig? Auch die Bürger reden mit.

*Stephan L. Kroll,
Partner der
Nahverkehrsberatung
Südwest*

Ein Konsortium aus den Unternehmen Spiekermann Ingenieure, PB Consult und der Nahverkehrsberatung Südwest wurde vom AVV im Rahmen des Vergabeprozesses mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) beauftragt. Wir sprachen mit Stephan L. Kroll, dem Partner der Nahverkehrsberatung Südwest, über den Nutzen eines NVP und dessen Fortschreibung. Welche Schritte sind notwendig, wer ist daran beteiligt und was ist dieses Mal anders?

Herr Kroll, als Berater haben sie schon manchen NVP für den ÖPNV gemeinsam mit den relevanten Akteuren aufgestellt und fortgeschrieben. Warum braucht es überhaupt einen NVP und dessen Fortschreibung?

Der NVP ist das Planungswerkzeug für die Weiterentwicklung des ÖPNV in einer Region für die kommenden fünf bis zehn Jahre. Er weist die Richtung, in die der ÖPNV gehen soll, bildet den konzeptionellen Rahmen und gibt Orientierung hinsichtlich der Ziele und Maßnahmen für die Zukunft. Da sich eine Region im Lauf der Jahre verändert, z. B. durch Demografie und >>

» andere sozioökonomische oder infrastrukturelle Entwicklungen, sollte der NVP diesen Veränderungen regelmäßig angepasst und fortgeschrieben werden.

Wer ist an der Fortschreibung des NVP im AVV-Verbundgebiet beteiligt?

Der NVP wird für und zusammen mit allen Aufgabenträgern (Landkreise Augsburg, Aichach-Friedberg, Dillingen a.d. Donau und die Stadt Augsburg) fortgeschrieben. Das bietet die Chance, einen Konsens über die Weiterentwicklung des gesamten Verkehrsraumes zu finden. Der Prozess ist aufwendig, lohnt sich aber. Alle Aufgabenträger erzielen auf diese Weise gemeinsam Erkenntnisse über die verschiedenen Ausgangssituationen, Handlungserfordernisse und Handlungsspielräume. Die Ziele der einzelnen Aufgabenträger können dann so definiert werden, dass sie sich gegenseitig unterstützen und ineinandergreifen. Daraus werden schließlich Maßnahmen abgeleitet, die ein abgestimmtes Angebot für die Menschen im gesamten Verbundraum schaffen.

Sind nur die Aufgabenträger beteiligt?

Nein, neben den Aufgabenträgern werden auch Kommunen, Nachbarlandkreise, Schulträger, Schulen, Verkehrsunternehmen, Verbände und nicht zuletzt

die Fahrgäste in den Prozess der Fortschreibung einbezogen. So fließen zum Beispiel Informationen zur Stadt- und Siedlungsentwicklung der Region, zu Tourismus-Potenzialen, zusätzlichen Verkehren neben den regulären Linienverkehren und nicht zuletzt auch die Einschätzung und Meinung der Fahrgäste zum bestehenden ÖPNV-Angebot in die Weiterentwicklung ein.

Wie lange dauert der Prozess und wo steht man gerade?

Der gesamte Prozess dauert ungefähr zwei Jahre. Zur Ermittlung der Ausgangslage sind wir im Dezember 2021 gestartet und haben Kommunen, Nachbarlandkreise, Schulträger, Schulen und Verkehrsunternehmen schriftlich befragt. Parallel dazu haben wir die Einzugsgebiete der Haltestellen analysiert, um Aussagen über die aktuelle ÖPNV-Abdeckung in den einzelnen Landkreisen treffen zu

können. Zur Bestandsaufnahme gehörten zudem eine Untersuchung der Pendlerströme, ein Vergleich der Reisezeiten auf diesen Hauptrelationen und eine Analyse der Entwicklung von räumlichen, soziodemografischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen sowie von Mobilität, Verkehrsverhalten, Verkehrsmittelangebot und -nachfrage, um hier nur einige der einbezogenen Daten zu nennen. »

Der NVP ist das Planungswerkzeug für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region Augsburg für die kommenden fünf bis zehn Jahre.

Stephan L. Kroll

Partner der
Nahverkehrsberatung Südwest

Die drei Schritte zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans



Analyse der Ausgangslage

- » Rahmenbedingungen (Raum, Infrastruktur...)
- » Mobilität und Verkehrsverhalten
- » Verkehrsangebot
- » ÖPNV-Nachfrage
- » Potenziale
- » Erfolgskontrolle NVP 2015+



Festlegung der zu erreichenden Ziele wie z. B.

- » Ausreichende Verkehrsbedienung
- » Gleichwertige Lebensverhältnisse
- » Attraktive Verknüpfungen
- » Barrierefreiheit
- » Clean Vehicle Directive
- » Wirtschaftlichkeit
- » ...



Maßnahmen zur Zielerreichung wie z. B.

- » Hierarchisierung des Liniennetzes
- » Vorgaben zur ausreichenden Verkehrsbedienung
- » Integration des Schülerverkehrs
- » Herstellung der Barrierefreiheit
- » Überplanung Liniennetz
- » ...



Beschlussreifer Nahverkehrsplan

» Zunächst wurde mittels einer verbundweiten Befragung die Meinung der Bürger eingeholt. Die Befragung der Bürger startete Ende Juni und wurde am 17. Juli abgeschlossen. Derzeit läuft die Auswertung, die Ergebnisse werden bis etwa Ende Oktober vorliegen.

Und wie geht es dann weiter?

Wenn alle Befragungen und Gespräche geführt sind, werden die Ziele für das künftige Nahverkehrsangebot Anfang 2023 formuliert. Ziele könnten dann beispiels-

weise eine Steigerung der Fahrgastzahlen, eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes, eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV, eine Vernetzung multimodaler Verkehrsangebote, Veränderungen im Schulverkehr, Pilot- oder Modellprojekte sein. Die Festlegung der einzelnen Maßnahmen zum Erreichen der Ziele bildet dann den Abschluss der Fortschreibung des NVP.

**Vielen Dank für das Gespräch,
Herr Kroll.**



Das 365-Euro-Ticket AVV – ein Erfolgskonzept

*Seit gut einem Jahr sind Schüler*innen, Auszubildende, Praktikant*innen und Teilnehmende eines Freiwilligen Sozialen Jahrs mit dem 365-Euro-Ticket AVV im AVV-Verbundgebiet unterwegs. Ein erstes Fazit zu dem vom Freistaat Bayern geförderten Pilotprojekt fällt positiv aus.*

Schon sehr bald nach der Einführung am 1. August 2021 wurde der überzeugende Vorteil des 365-Euro-Tickets AVV deutlich: das einfache, leicht verständliche Konzept zu einem überschaubaren Preis. So müssen beim Ticketkauf keinerlei Tarifzonen mehr berücksichtigt werden. Für 365 Euro können die jungen Leute im gesamten AVV-Verbundgebiet ein Jahr lang beliebig weit und oft mit Tram, Bus und Bahn fahren – und das rund um die Uhr tagein, tagaus. Voraussetzung ist lediglich, dass sowohl Wohnort als auch Schule/Ausbildungsort im Geltungsbereich des AVV-Tarifgebietes liegen.

Bis zu zwölf Monate ab Beginn einer Ausbildungsbescheinigung ist das Ticket gültig. Deshalb entfallen für viele Schüler*innen, anders als bei anderen Karten im Ausbildungsverkehr, aufwendige Preisvergleiche, Planungen und sogar die Notwendigkeit, »

28.763

endgültig beantragte
Tickets zum 31.12.2021

40 %

Selbstzahler

60 %

Schulwegkostenträger



» ein Ferienticket zu kaufen. Für den Zeitraum des 9-Euro-Tickets wurde übrigens der Fahrpreis betroffener Monate entsprechend rückvergütet. Unter den Aspekten Einfachheit, Preis und große flexible Mobilität im Verbundraum ist das 365-Euro-Ticket AVV ein voller Erfolg, nicht nur bei Schülern und Auszubildenden, sondern auch bei den Schulwegkostenträgern. Nachdem die Verkaufszahlen im Allgemeinen, aber besonders auch bei den Schülertickets im Jahr 2020 coronabedingt deutlich eingebrochen waren, ist seit Einführung des 365-Euro-Tickets AVV eine klare Trendumkehr erkennbar. Es konnten im vergangenen Jahr wieder mehr Tickets im Ausbildungsverkehr verkauft werden, wobei es eine deutliche Verschiebung weg von den herkömmlichen Schülertickets hin zum 365-Euro-Ticket AVV gab.

Wir arbeiten weiterhin intensiv daran, in Zeiten sich wandelnder Lebensstile und steigenden Bewusstseins für Umwelt- und

Klimaschutz junge Fahrgäste dauerhaft für den öffentlichen Nahverkehr zu gewinnen und damit die Fahrgastzahlen nachhaltig zu steigern.

Wie geht es weiter?

Aktuell läuft das Pilotprojekt bis 31. Juli 2023. Derzeit führen die bayerischen Verbände intensive Gespräche mit dem Freistaat Bayern über eine mögliche Verlängerung der Förderung. Nur wenn der Bescheid positiv ausfällt, kann das 365-Euro-Ticket AVV fortgeführt werden. Denn die jährlich fast zehn Millionen Euro Mindereinnahmen müssten den Verkehrsunternehmen weiterhin ausgeglichen werden – ohne Zwei-Drittel-Förderung durch den Freistaat wären dann die Aufgabenträger allein in der Pflicht.

Abo-Upgrade als Dankeschön für Kunden

*Mit einem bundesweiten Ticket-Upgrade bedankte sich der deutsche ÖPNV für die Treue seiner Abonent*innen. Auch AVV-Abos galten im September 2021 zwei Wochen lang deutschlandweit – unabhängig vom gebuchten Geltungsbereich und rund um die Uhr.*



Als AVV-Abonent*in kostenfrei über die Verbund- und Landesgrenzen hinausfahren und die vielfältigen Möglichkeiten der Freizeitgestaltung mit Bus und Bahn wiederentdecken: Das ermöglichte das „Deutschland Abo Upgrade“. Im Rahmen der Aktion konnten Fahrgäste mit gültigem ÖPNV-Abo zwischen 13. und 26.09.2021 die Nahverkehrsangebote in allen teilnehmenden Verkehrsverbänden und Regionen in ganz Deutschland nutzen – ohne zusätzliche Kosten. On top gab es die Möglichkeit, eine vergünstigte BahnCard 25 für drei Monate zu bestellen und somit auch den Fernverkehr zu nutzen. Mit der Aktion lieferte die Branche nicht nur abwanderungswilligen Stammkund*innen, sondern auch potenziellen Neukund*innen einen Anreiz zum (Wieder-)Einstieg.

**Einmal registrieren,
zwei Wochen grenzenlos fahren**

Voraussetzung für das Upgrade war die Registrierung über ein Internetportal des VDV. Auf diesem Weg erhielten auch die teilnehmenden AVV-Abonent*innen ihr Upgrade per E-Mail und konnten damit den gesamten



» ÖPNV in den teilnehmenden Regionen nutzen – darunter auch sämtliche Nahverkehrsmittel im AVV-Verbundgebiet, unabhängig von der ursprünglich gekauften Preisstufe bzw. des Abo-Geltungsbereichs. Die zeitliche Einschränkung beim Mobil-Abo 9 Uhr (gültig an Werktagen ab 9 Uhr) wurde für die zweiwöchige Aktion aufgehoben. Lediglich die Mitnahmeregelungen und Übertragbarkeit des „Mobil-Abo Premium“ konnten außerhalb des ursprünglichen Geltungsbereichs nicht übernommen werden. Jedes Upgrade war also persönlich und nicht übertragbar.

Im AVV konnte das Upgrade für folgende Tickets beantragt werden:

- » Mobil-Abo 9 Uhr
- » Mobil-Abo
- » Mobil-Abo Premium
- » Firmen-Abo
- » AboPlusCard Bayern
- » Schülerticket (Schülermonatskarte im Abonnement/Abbuchungsverfahren)
- » 365-Euro-Ticket AVV
- » Semesterticket (CampusCard)

Im Vorfeld wurde die Aktion vonseiten des AVV intensiv beworben: mit einem Mailing an entsprechende Abo-Kund*innen sowie einer eigenen Info-Website inklusive FAQ. Außerdem gab es TFT-Screens in Bussen, einen Radiospot, Plakate sowie in Bussen ausliegende Postkarten mit QR-Code zur Aktionswebsite. Zeitgleich wurde das Fahr- und Prüfpersonal über die Bedingungen informiert: Bei einer Fahrkartenkontrolle war sowohl das Aktionsticket (per Smartphone oder Ausdruck) wie auch die zugrundeliegende Abo-Karte des „Heimat-Verkehrsraumes“ vorzulegen.

Mehr als 6.000 Abo-Upgrades im AVV

Mit insgesamt über 700.000 per Mail versendeten Upgrades war die Aktion ein bundesweiter Erfolg. Allein an AVV-Kund*innen wurden über 6.000 Upgrades verschickt. 92 Prozent der AVV-Kund*innen bewerteten die Aktion als sehr positiv bzw. positiv.



85.931

**KUND*INNEN WAREN
IM AVV INSGESAMT
ZUR TEILNAHME AN DER
AKTION BERECHTIGT**

6.105

**AKTIONS-TICKETS WURDEN IM
BEREICH DES AVV ERFOLGREICH
PER E-MAIL ZUGESTELLT**

92 %

**DER AVV-KUND*INNEN
BEWERTEN DIE AKTION
SEHR POSITIV ODER POSITIV**

Im Durchschnitt haben

6-8 %

**DER TEILNAHMEBERECHTIGTEN
KUND*INNEN AN DER
AKTION TEILGENOMMEN**

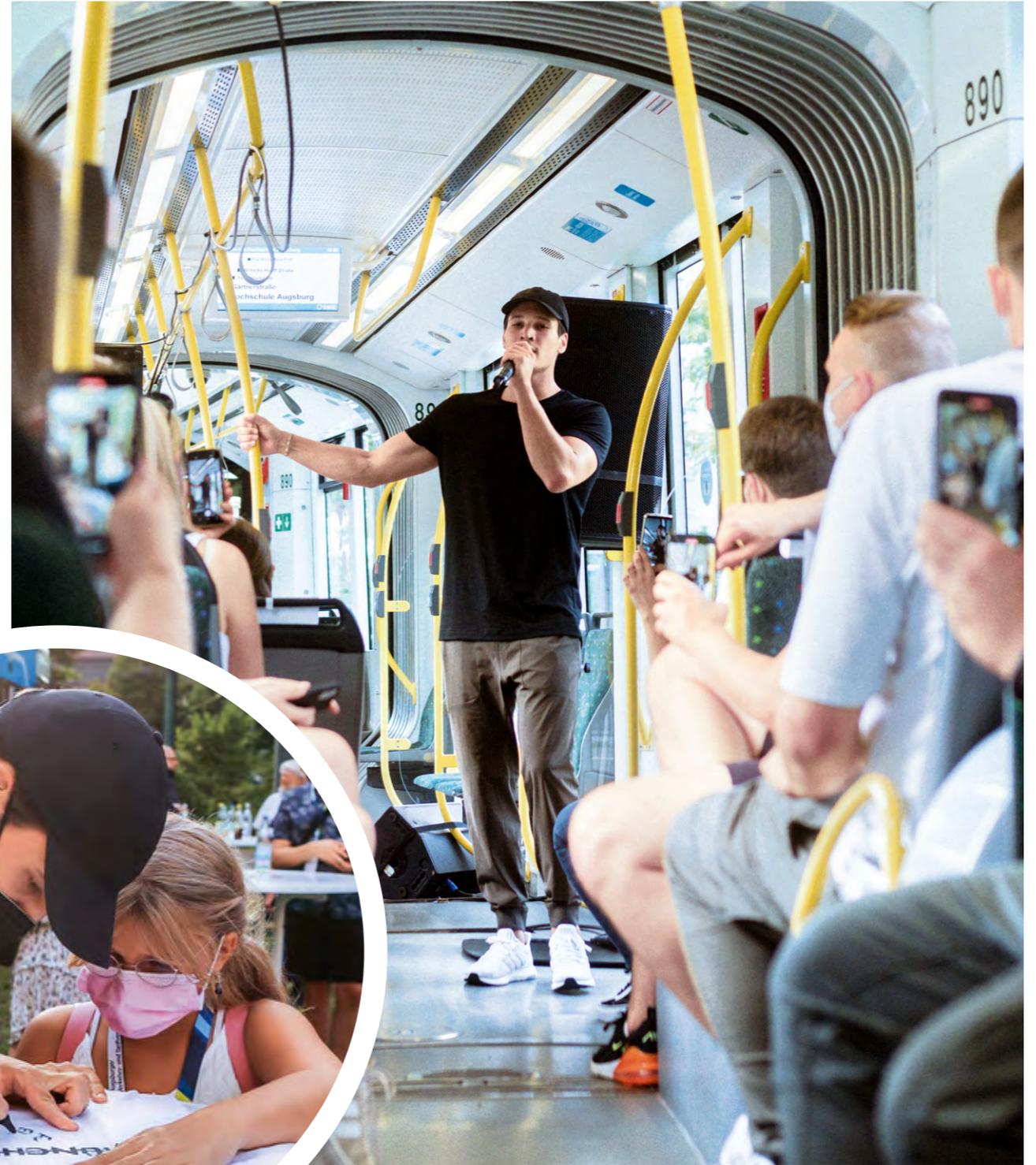
Über

700.000

**ABO-UPGRADES
WURDEN BUNDESWEIT
VERSCHICKT**

Straßenbahnkonzert mit Wincent Weiss

Für die 20 Gewinner*innen des exklusiven Straßenbahnkonzerts war Freitag, der 13. August, ein Glückstag. Nach einem entspannten Meet & Greet mit ihrem Star hieß es um 19 Uhr „Nächster Halt: Wincent Weiss“! Gut eine Stunde lang performte der Sänger vor den glücklichen Konzert-Fahrgästen. AVV und swa hatten den Künstler in einer Gemeinschaftsaktion mit Radio Fantasy auf die Schienen gebracht. „Gemeinsam ist es uns so nach langen Monaten der Pandemie gelungen, zusammenzubringen, was zusammengehört: eine kleine Fangemeinde mit ihrem Star – bei einem außergewöhnlichen Konzert in einer Augsburger Straßenbahn“, so Dr. Linda Kisabaka, Geschäftsführerin des AVV.



ÖPNV-Tag auf der Königsbrunner Gautsch



Schwabens erste Drohnenshow, Rätsel-Schnitzeljagd und Bühnenprogramm: Die Königsbrunner Biergarten-Gautsch stand am 1. Juli 2022 ganz im Zeichen der neuen Mobilität der Stadt. Weil das große Fest zum Start der Straßenbahnlinie 3 und der AVV-Stadtbuslinien im Dezember 2021 coronabedingt abgesagt worden war, gab es an diesem Tag viele Überraschungen und Aktionen rund um Bus und Tram. Zum Abschluss stiegen 50 Hightech-Drohnen auf und malten Bilder in den nächtlichen Himmel.



Das Geschäftsjahr 2021 in Zahlen

Auch das Geschäftsjahr 2021 war maßgeblich von der Covid-19-Pandemie geprägt. Anhaltende Einschränkungen des öffentlichen und privaten Lebens, aber auch vermehrtes mobiles Arbeiten und das damit verbundene veränderte Mobilitätsverhalten spiegeln sich in deutlich gesunkenen Fahrgastzahlen und damit auch Einnahmen wieder.

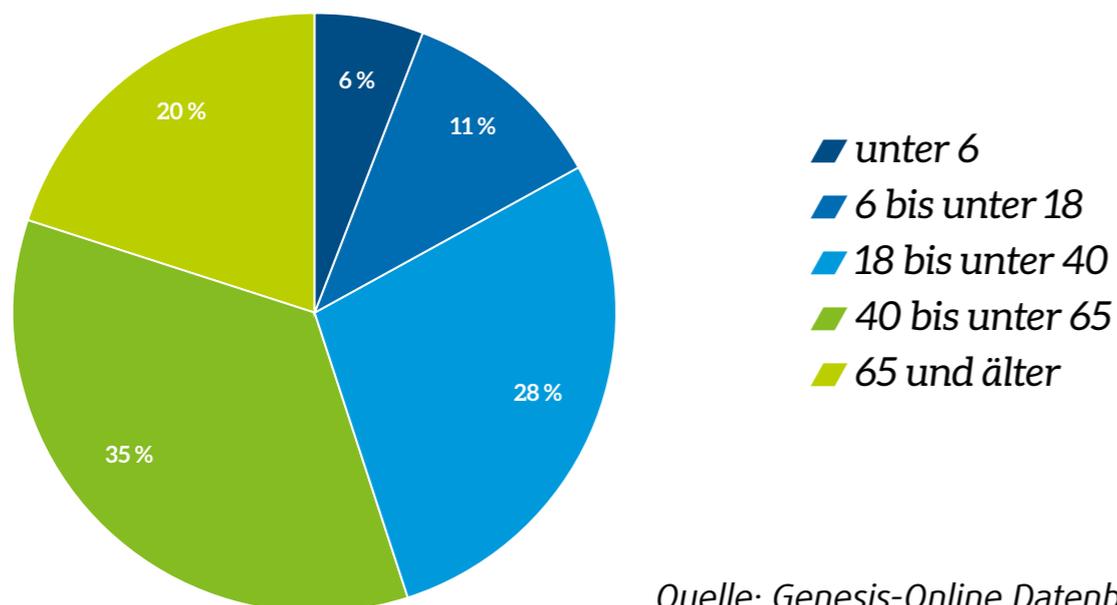
EINWOHNERENTWICKLUNG

Wohnort	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Stadt Augsburg	276.542	281.111	286.374	289.584	292.851	295.135	296.582	295.830	296.478
Landkreis Augsburg	240.911	242.697	245.600	247.539	249.838	251.534	253.468	255.900	257.790
Landkreis Aichach-Friedberg	128.435	129.294	130.916	131.399	132.596	133.596	134.655	135.024	135.538
Landkreis Dillingen*	19.917	19.991	20.153	20.182	20.506	20.643	20.714	20.790	21.031
Gesamt	665.805	673.093	683.043	688.704	695.791	700.908	705.419	707.544	710.837

Quelle: Genesis-Online Datenbank, Statistikdaten Bayern, Bayerisches Landesamt für Statistik

*Entspricht Altlandkreis Wertingen, bestehend aus Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach, Wertingen und Zusamaltheim

BEVÖLKERUNG NACH ALTERSGRUPPEN IM VERBUNDGEBIET 2021



Quelle: Genesis-Online Datenbank, Statistikdaten Bayern, Bayerisches Landesamt für Statistik

ENTWICKLUNG DER BETRIEBS- UND VERKEHRSLEISTUNG

Beförderungsfälle pro Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	77.657.100	79.766.300	78.866.300	80.191.300	82.732.600	54.417.000	46.089.800
Wagen-Kilometer pro Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Straßenbahn	4.386.000	4.537.000	4.487.000	4.481.000	4.485.000	3.711.600	3.668.000
Regionalzug	4.477.100	4.477.100	5.234.211	5.257.800	5.306.400	5.495.500	5.485.600
Bus	14.350.700	15.642.000	18.691.000	15.354.200	15.750.300	15.958.500	16.286.900
Linienlänge in km	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Straßenbahn	45	45	45	45	45	45	50
Regionalzug	217	217	217	217	217	217	217
Bus	2.959	2.940	2.935	3.028	2.987	2.956	2.927
Anzahl der Haltestellen	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bus	1.137	1.137	1.243	1.247	1.249	1.249	1.251
Schienenpersonennahverkehr	41	41	41	41	41	41	41
Straßenbahn	211	211	211	212	212	212	219

ANZAHL DER LINIEN UND VERKEHRSUNTERNEHMEN IM VERBUND

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
AVV-Regionalbuslinien	131	132	137	136	138	138	139
Straßenbahnlinien	5	5	5	5	5	5	5
Regionalzuglinien	7	7	7	7	7	7	7
Stadtbuslinien	21	23	19	19	19	19	19
Verkehrsunternehmen	21	25	25	25	23	20	15

Quelle: VDV-Statistiken der Jahre 2014–2021

AVV-VERKAUFSSTATISTIK: BARTARIF

Bartarif	2019 (Stück)	2020 (Stück)	Veränderung 2019 zu 2020		2021 (Stück)	Veränderung 2020 zu 2021	
			Stück	in %		Stück	in %
Einzelfahrausweis Erwachsener	2.314.269	1.287.424	-1.026.845	-44,37	1.188.566	-98.858	-7,68
Einzelfahrausweis Kind	228.185	131.714	-96.471	-42,28	120.686	-11.028	-8,37
Streifenkarte Erwachsener	1.039.355	600.788	-438.567	-42,20	622.492	21.704	3,61
Streifenkarte Kind	71.772	38.632	-33.140	-46,17	39.917	1.285	3,33
TagesTicket Innenraum	250.718	133.034	-117.684	-46,94	122.010	-11.024	-8,29
TagesTicket Innenraum Plus	27.281	16.144	-11.137	-40,82	16.498	354	2,19
TagesTicket Zone 30–98	95.216	65.644	-29.572	-31,06	10.922	-54.722	-83,36
TagesTicket Zone 10–98	90.323	50.762	-39.561	-43,80	80.734	29.972	59,04
Kurzstrecke Erwachsener	952.927	615.745	-337.182	-35,38	600.515	-15.230	-2,47
Kurzstrecke Kind	123.697	77.951	-45.746	-36,98	75.151	-2.800	-3,59
Schulklassenticket	18.338	11.732	-6.606	-36,02	8.330	-3.402	-29,00
Gesamt	5.212.081	3.029.555	-2.182.526	-41,87	2.885.901	-143.654	-4,74

Auch im zweiten Corona-Jahr führten lange Lockdowns und Homeoffice-Regelungen zu einem drastischen Einbruch der Fahrgastzahlen sowie einem entsprechend starken Rückgang des Bartarifs.

ÖPNV-Rettungs- schirm von Bund und Freistaat

Im Jahr 2021 gab es keine pandemiefreie Zeit mit regulären Einnahmen – trotz fehlender Fahrgäste wurde aber von den Verkehrsunternehmen meist volles Angebot gefahren. Der Freistaat hat deshalb die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel nochmals aufgestockt. Den Verkehrsunternehmen werden so 100 Prozent der durch die Corona-Pandemie verursachten finanziellen Schäden erstattet.

RETTUNGSSCHIRM IN DEN JAHREN

2020 und 2021

BUNDESMITTEL

3.500

 Mio

VOM FREISTAAT BAYERN BEREITGESTELLT

800

 Mio

MITTEL AUS DEN LÄNDERN

3.500

 Mio

GESAMTSCHADEN IM AVV

Im Jahr 2020 15,05 Mio

Im Jahr 2021 18,68 Mio

ZEITKARTEN IM AVV

Zeitkarten*	2019 (Stück)	2020 (Stück)	Veränderung 2019 zu 2020		2021 (Stück)	Veränderung 2020 zu 2021	
			Stück	in %		Stück	in %
Monatskarte für Jedermann	110.941	74.426	-36.515	-32,91	62.883	-11.543	-15,51
Wochenkarte für Jedermann	10.913	19.571	8.658	79,34	21.462	1.891	9,66
Schüler-Ferienkarte	1.421	934	-487	-34,27	547	-387	-41,43
Gesamt	123.275	94.930	-28.345	-22,99	84.892	-10.038	-10,57

AUSBILDUNGSTARIFE

Ausbildungstarife*	2019 (Stück)	2020 (Stück)	Veränderung 2019 zu 2020		2021 (Stück)	Veränderung 2020 zu 2021	
			Stück	in %		Stück	in %
Schülermonatskarte	60.251	38.359	-21.892	-36,33	22.216	-16.143	-42,08
Schülerwochenkarte	30.233	17.322	-12.911	-42,70	13.795	-3.527	-20,36
Schülerticket	280.001	274.941	-5.060	-1,81	171.450	-103.491	-37,64
Semesterticket	75.009	81.776	6.767	9,02	82.398	622	0,76
Gesamt	445.494	412.396	-33.098	-7,43	289.862	-122.534	-29,71

365-Euro-Ticket**	Bestand (Stück)
Einmalzahlung	7.982
Monatlich	20.865
Absetzungen gesamt***	-84
Gesamt	28.763

Der Verkauf der Tickets im Ausbildungstarif wurde im Jahr 2021 maßgeblich von zwei Faktoren beeinflusst: Zum einen bewirkten die langen Schulschließungen aufgrund der Corona-Pandemie weiter einen signifikanten Rückgang des Verkaufs von Schüler-Wochen- und -Monatskarten. Zum anderen gab es durch die Einführung des 365-Euro-Tickets AVV zum 01.08.2021 eine sichtbare Verschiebung bei den Ticketkäufen im Ausbildungstarif zugunsten des neuen Tickets. Nicht nur Privatpersonen, sondern auch die Schulwegkostenträger wechselten häufig vom Schülerticket zum zumeist günstigeren 365-Euro-Ticket AVV.

* Ticketverkäufe werden grundsätzlich in Verkäufen pro Monat, kumuliert auf das Kalenderjahr beziffert.

** Beim 365-Euro-Ticket AVV entspricht die Anzahl der verkauften Jahrestickets exakt der Anzahl an Personen 365-Euro-Tickets können nur in Ausnahmefällen wie z. B. bei Wegzug gekündigt werden.

*** Härtefall-Kündigungen

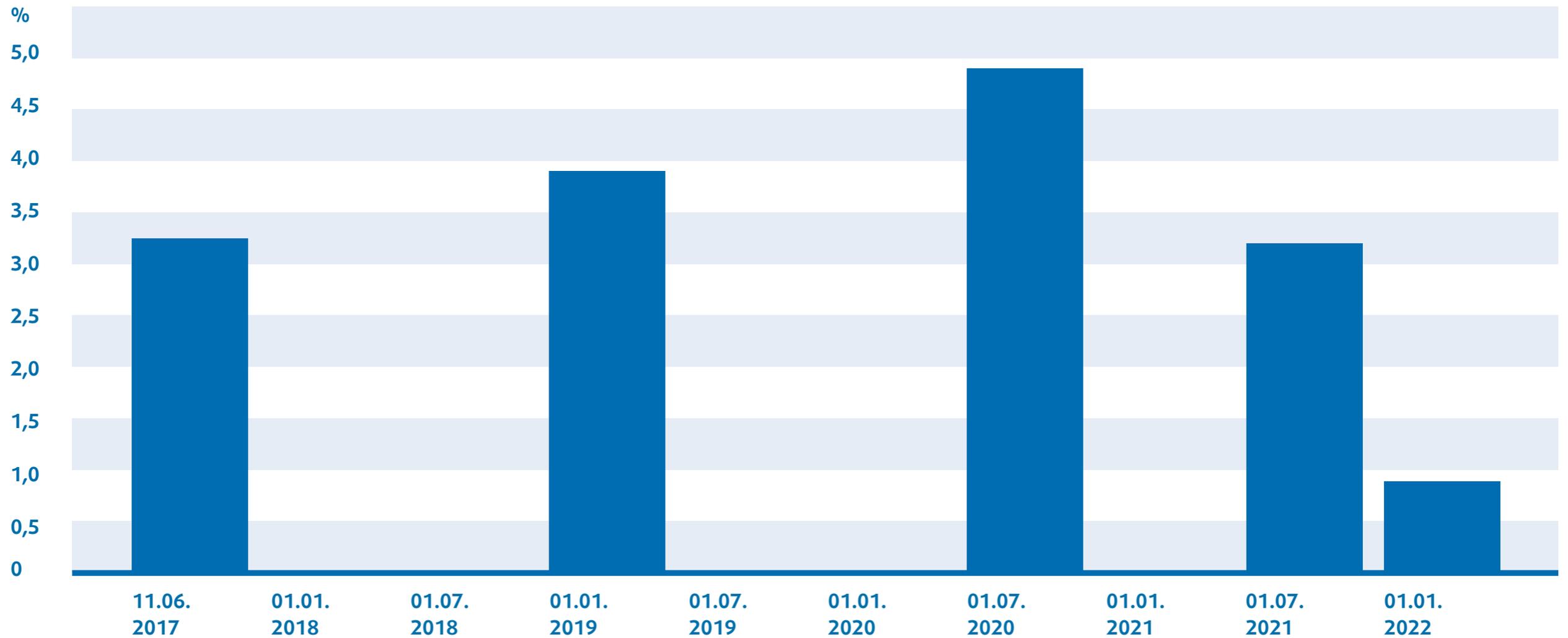
ABONNEMENTS IM AVV

Abonnements*		2019 (Stück)	2020 (Stück)	Veränderung 2019 zu 2020		2021 (Stück)	Veränderung 2020 zu 2021	
				Stück	in %		Stück	in %
9-Uhr-Spar-Abo								
Schnupper-Abo	Mobil-Abo 9 Uhr	177.833	181.734	3.901	2,19	165.127	-16.607	-9,14
Senioren-Abo								
Umwelt-Abo	Mobil-Abo	157.090	165.643	8.553	5,44	146.885	-18.758	-11,32
Umwelt-Abo-Plus	Mobil-Abo Premium	121.842	109.612	-12.230	-10,04	90.269	-19.343	-17,65
AboPlusCard		4.348	3.165	-1.183	-27,21	1.872	-1.293	-40,85
Firmen-Abo		30.136	34.526	4.390	14,57	31.252	-3.274	-9,48
Gesamt		491.249	494.664	3.415	0,70	435.429	-59.235	-11,97

Die anhaltende Corona-Pandemie prägte im Jahr 2021 maßgeblich den Alltag und das allgemeine Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und führte zu deutlichen Rückgängen in fast allen Ticketarten.

*Ticketverkäufe werden grundsätzlich in Verkäufen pro Monat, kumuliert auf das Kalenderjahr beziffert.

NOMINELLE DURCHSCHNITTLICHE TARIFERHÖHUNG



Von 2018 bis 2022 wurden die AVV-Tarife im Durchschnitt jährlich um 2,58 % erhöht.

EINNAHMEN AUS DEM FAHRKARTENVERKAUF IM GESAMTEN AVV-GEBIET

Januar – Dezember	2020		2021	
	Stück	Einnahmen	Stück	Einnahmen
Bartarif*	3.029.555	15.765.947,12 €	2.885.901	15.950.455,71 €
allgemeiner Zeitkartentarif**	589.594	32.476.094,54 €	520.321	29.395.904,98 €
Ausbildungsverkehr***	412.396	20.337.029,24 €	400.812	18.238.596,61 €
Summe	4.031.549	68.579.070,90 €	3.807.034	63.584.957,30 €

*
 Einzelfahrkarte – Erwachsener
 Einzelfahrkarte – Kind
 Kurzstrecke – Erwachsener
 Kurzstrecke – Kind
 Tagesticket
 Streifenkarte Erwachsener
 Streifenkarte Kind

**
 Monatskarte für Jedermann
 Wochenkarte für Jedermann
 Schüler-Ferienkarte
 Mobil-Abo 9 Uhr
 Mobil-Abo
 Mobil-Abo Premium
 Firmen-Abo
 AboPlusCard Bayern

 Schülermonatskarte
 Schülerwochenkarte
 Schülerticket
 Semesterticket

VERÄNDERUNGEN 2021 ZU 2020

Veränderungen 2021 zu 2020

Januar – Dezember	Stück	in %	Einnahmen	in %
Bartarif*	-143.654	-4,74	184.508,59 €	1,17
allgemeiner Zeitkartentarif**	-69.277	-11,75	-3.080.189,56 €	-9,48
Ausbildungsverkehr***	-11.584	-2,81	-2.098.432,63 €	-10,32
Summe	-224.515	-5,57	-4.994.113,60 €	-7,28

*
 Einzelfahrkarte – Erwachsener
 Einzelfahrkarte – Kind
 Kurzstrecke – Erwachsener
 Kurzstrecke – Kind
 Tagesticket
 Streifenkarte Erwachsener
 Streifenkarte Kind

**
 Monatskarte für Jedermann
 Wochenkarte für Jedermann
 Schüler-Ferienkarte
 Mobil-Abo 9 Uhr
 Mobil-Abo
 Mobil-Abo Premium
 Firmen-Abo
 AboPlusCard Bayern

 Schülermonatskarte
 Schülerwochenkarte
 Schülerticket
 Semesterticket

Bedingt durch die Corona-Pandemie und die Einführung des 365-Euro-Tickets AVV sind die Einnahmen im Jahr 2021 um 7,28 % gesunken. Die zum 01.07.2021 umgesetzte Tariferhöhung von 3,2 % konnte diesen Rückgang nicht kompensieren.

AUSGABEN

Ausgaben in €	2018	2019	2020	2021
1. Ausgaben Geschäftsbetrieb und Finanzplan der AVV GmbH	2.808.120,26	3.360.786,87	3.241.033,43	3.688.737,81
Stadt Augsburg	1.123.248,10	1.344.314,74	1.307.434,60	1.488.041,14
Landkreis Augsburg	970.767,17	1.161.824,02	1.128.529,10	1.284.421,67
Landkreis Aichach-Friedberg	566.397,86	677.870,72	637.832,91	725.937,40
Landkreis Dillingen a. d. Donau	147.707,13	176.777,39	167.236,82	190.337,60
2. Finanzierung des AVV-Regionalbusverkehrs	12.806.968,40*	15.805.787,44**	16.424.242,92	8.726.384,66***
Stadt Augsburg	2.599.814,59	3.208.574,86	2.767.495,38	1.381.802,37
Landkreis Augsburg	5.404.540,66	6.670.042,30	7.398.721,76	4.004.153,26
Landkreis Aichach-Friedberg	4.610.508,62	5.690.083,48	5.659.094,89	2.967.082,06
Landkreis Dillingen a. d. Donau	192.104,53	237.086,80	598.930,89	373.346,97
3. Gesamtverlust	15.615.088,66	19.166.574,31	19.665.276,35	12.415.122,47
Stadt Augsburg	3.723.062,69	4.552.889,60	4.074.929,98	2.869.843,51
Landkreis Augsburg	6.375.307,83	7.831.866,32	8.527.250,86	5.288.574,93
Landkreis Aichach-Friedberg	5.176.906,48	6.367.954,20	6.296.927,80	3.693.019,46
Landkreis Dillingen a. d. Donau	339.811,66	413.864,19	766.167,71	563.684,57

Quelle: Jahresabschluss AVV

* Sondereffekt aufgrund sehr hoher GVFG-Fördermittel für Neufahrzeugbeschaffung.

** Höhere Aufwendung aufgrund geringerer Abschläge Einnahmeverteilung.

*** Aufgrund höherer periodenfremder Erträge aus Einnahmeverteilung. § 45a PBefG sowie aus Ausgleichsleitungen nach SGB IX und sonstigen betrieblichen Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen und dem ÖPNV-Rettungsschirm fiel der Abschluss des Erfolgsplans niedrigerer aus als im Vorjahr.

Impressum

Herausgeber: Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, Schrankenstraße 3, 86150 Augsburg, Telefon: 0821/343 77-0, info@avv-augsburg.de, www.avv-augsburg.de **Verantwortlich für den Inhalt:** Dr. Linda Kisabaka, Geschäftsführerin AVV

Druck: Industrie-Druck Haas GmbH **Konzeption, Redaktion, Gestaltung:** MAD Werbeagentur GmbH & Co. KG

Fotografie: LIGHTHOUSE | Stefan Mayr | Fotografie & Fotoschule Augsburg, Stadtwerke Augsburg Holding GmbH, Landkreis Augsburg | Julia Pietsch, Landkreis Dillingen a.d.Donau, Landkreis Aichach-Friedberg, Stadt Augsburg
Deutschland mobil 2030 GmbH, Stadt Königsbrunn, NahverkehrsBeratung Südwest, TrendyOne,
Stadtwerke Augsburg | Thomas Hosemann, iStockphoto

Hinweis: Alle Fotos wurden entweder vor der Corona-Pandemie aufgenommen oder sind unter Beachtung der geltenden behördlichen Vorgaben entstanden.

