

Verbundbericht 2019/2020

Unterwegs



Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund



Inhalt



08 Ein Interview mit Andreas Mayr



22 Der neue Stadtbus macht Friedberg mobil



10 Corona-Maßnahmen im Zeitraffer



28 Verbundeigenes ITCS – Alles sofort auf dem Radar



14 Piloten der Straße



32 „Frau Braun“ erklärt den AVV

- 03 / Ein turbulentes Jahr
- 04 / 3 Fragen an...
- 08 / Ein Interview mit Andreas Mayr
- 10 / Corona-Maßnahmen im Zeitraffer
- 14 / Piloten der Straße
- 16 / Roadmap in die Zukunft: Innovationen beim AVV
- 20 / Im Westen was Neues: der E-Bus
- 22 / Der neue Stadtbus macht Friedberg mobil
- 26 / Gratis-Monat: Mehr als 700 steigen um
- 27 / Leistungen im AVV-Regionalbusverkehr: Die Ausschreibungen 2019
- 28 / Alles sofort auf dem Radar
- 30 / Mit „Highspeed“ zur Vollaustattung
- 32 / „Frau Braun“ erklärt den AVV
- 34 / Kurz informiert
- 37 / Daten und Fakten
- 46 / Impressum

Ein turbulentes Jahr

Wir blicken auf ein turbulentes Arbeitsjahr mit weitreichenden Veränderungen zurück. Aber gerade das Jahr 2020 ist weltweit bestimmt von einem Wort: „Corona“. Und auch am AVV geht der alles beherrschende Virus nicht spurlos vorbei. Denn er trifft in einem seit Bestehen des Verbundes noch nie gesehenen Maße auch den öffentlichen Personennahverkehr in unserer Region. Zugleich hat sich aber auch gezeigt, dass man sich gerade in Krisenzeiten auf Bus und Bahn verlassen kann. Unser Respekt und unser Dank gilt den Bus- und Straßenbahnfahrern/-innen, den Lokführern und Zugbegleitern und all den anderen Frauen und Männern in den Betrieben. Trotz des Risikos haben all diese Menschen dafür gesorgt, dass „der Laden weiterläuft“.

Ziemlich sicher ist leider auch, dass wir für das Jahr 2020 aus verkehrlicher Sicht mit dramatisch einbrechenden Fahrgastzahlen und hohen Einnahmeverlusten rechnen müssen.

Die eigentlich spannenden Fragen werden sich aber „nach Corona“ stellen: Werden die Fahrgastzahlen wieder an die Zeit davor anschließen können? Was bedeutet es für den ÖPNV, wenn Arbeitnehmer und Unternehmen sich

in großem Stil an die zum „Homeoffice“ veredelte Heimarbeit gewöhnen? Oder auch überregional gedacht: Was heißt es, wenn die Videokonferenz die Dienstreise ersetzt? Wird sich nun langfristig das Mobilitätsverhalten verändern? Und wie können wir den Umweltverbund und die vernetzte Mobilität weiter voranbringen?

Diese Fragen werden wir heute nicht beantworten können, doch wir müssen bereits heute mögliche langfristige Auswirkungen im Auge haben.

Natürlich haben wir trotz Corona zukunftsweisende Projekte im AVV weiterverfolgt und vorangetrieben. Denn diese Themen haben für einen nachhaltigen ÖPNV in unserer Region nichts von ihrer Relevanz verloren.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!



Andreas Mayr
AVV-Geschäftsführer



3 Fragen an ...



Landrat Martin Sailer

Welches sind aktuell aus Ihrer Sicht die wichtigsten Ziele für den ÖPNV unserer Region?

Um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, ist es wichtig, schnelle Fahrtverbindungen zu schaffen, die eine echte Alternative zum eigen-

en Auto darstellen. Auch Tangentialverbindungen, die Mittelzentren um das Stadtgebiet direkt miteinander verbinden, stellen hier eine Anforderung dar. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die voranschreitende Digitalisierung: Denn zuverlässige Echtzeitdaten und die Ausweitung des Angebots an Online-Tickets, aber auch ein echtes E-Ticket/ein echter E-Tarif mit einer Best-Price-Abrechnung erleichtern die Nutzung des ÖPNV und senken die Zugangsbarrieren. Die Integration anderer Mobilitätsangebote wie Car- und Bikesharing in den AVV-Tarif runden hier weiter ab. Jedoch muss für all diese Projekte eine Finanzierungsmöglichkeit abseits der Nutzerfinanzierung gefunden werden. Hier sind neben den Aufgabenträgern auch der Freistaat und der Bund in der Pflicht.

Welche der durch Corona bedingten Maßnahmen werden im AVV langfristig von Bedeutung sein?

Der mit Corona eingetretene massive Rückgang der Fahrgastzahlen und damit hohe Einnahmehausfälle

stellen die Aufgabenträger vor große Herausforderungen und werfen die positiven Entwicklungen der letzten Jahre zurück. Derzeit erfordert der Infektionsschutz erhebliche Investitionen. Maßnahmen wie die Installation von Infektionsschutzscheiben in allen AVV-Regionalbussen sind auf Dauer angelegt – doch Corona hat auch die Wichtigkeit des Ausbaus des digitalen Ticketing weiter verstärkt. Trotz aller hierfür nötigen Investitionen darf der Umweltschutz und die Einführung alternativer Antriebe auch im AVV-Regionalbusverkehr nicht auf die lange Bank geschoben werden. Nur wenn wir hier engagiert weiter vorangehen, können die anspruchsvollen Maßstäbe der Clean-Vehicle-Directive für unsere Region erreicht werden.

Wie aktuell sehen Sie das Thema E-Mobilität im AVV?

E-Mobilität wird in Deutschland in zahlreichen innerstädtischen Verkehren weiter vorangetrieben. Im Regionalverkehr sind die Anforderungen an die Fahrzeuge (Reichweiten, Streckenführung, Ladestrategien und -infrastruktur) noch deutlich größer. Daher werden deutschlandweit bisher kaum E-Busse im Regional- bzw. Überlandverkehr eingesetzt. Mit einem ersten Pilotprojekt testet der AVV nun seit Juli 2020 den Einsatz von E-Bussen im AVV-Regionalbusverkehr. Daraus möchten wir Erkenntnisse ziehen, wie sich die neuen E-Busse im täglichen Linieneinsatz auch im Regionalbusverkehr bewähren. Ziel ist es, aus diesen Erfahrungen eine nachhaltige Strategie für die Verkehrswende im AVV abzuleiten.

Landrat Dr. Klaus Metzger

Vor welchen Herausforderungen stehen der AVV und die Aufgabenträger aktuell?

Der AVV und wir als Aufgabenträger stehen vor der Herausforderung, sehr unterschiedlich gelagerte Interessen zur Zufriedenheit aller zu vereinen: Zum einen wird die Forderung in der Öffentlichkeit nach günstigem oder gar kostenlosem Nahverkehr immer lauter. Zum anderen sehen wir uns massiv steigenden Kosten gegenüber, denn egal ob es beim Thema Umweltschutz um alternative Antriebe oder um deutliche Angebotsausweitungen und nötige Digitalisierung geht: All diese Maßnahmen bedeuten erhebliche Investitionen, die gestemmt werden müssen. Zudem belastet Corona die finanzielle Lage der Kommunen und des Freistaats erheblich. Es bleibt abzuwarten, welche Folgen und Auswirkungen für die Durchführung wichtiger Projekte aufgrund der finanziellen Möglichkeiten nach Corona bestehen. Hier muss alles getan werden, die vor der Krise unternommenen Anstrengungen für den Klimaschutz und die Verkehrswende mit Augenmaß weiterzuverfolgen.

Welche weiteren Projekte beschäftigen den AVV in naher Zukunft – und wie gelingt die Finanzierung?

Trotz aller Schwierigkeiten wird ein Thema weiter von zentraler Bedeutung sein: Die Entlastung der Umwelt durch Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Der AVV hat hierzu erste Maßnahmen im Rahmen eines AVV-Innovationspaketes erarbeitet. Die Finanzierung

hierfür soll durch eine 50-prozentige Förderung durch den Freistaat über den 2019 ausgerufenen „Mobilitätsfonds“ erfolgen. Wir werden versuchen, den Fonds auszuschöpfen und jährlich nachhaltige, durch den Freistaat mit in Höhe von 3,9 Millionen Euro geförderte Projekte einzureichen.

Inwiefern beeinträchtigt die Corona-Krise die bisherigen Ziele des AVV?

Die Corona-Krise und die Planung aller hierfür nötigen Maßnahmen binden hohe Kapazitäten, die auf der einen Seite bei der Umsetzung von wichtigen Projekten fehlen. Auf der anderen Seite haben der „Shutdown“ und die nun folgende unsichere Lage bis heute massive Auswirkungen auf die Einnahmenseite; hier tut sich eine Finanzierungslücke auf, die durch die Aufgabenträger, den Freistaat und den Bund gedeckt werden muss. Damit wir unsere gesteckten Ziele erreichen können, ist es dringend nötig, zusätzliche Mittel zu generieren.



Was ist aktuell Ihr Hauptanliegen für den Nahverkehr?

Eines meiner Hauptanliegen ist es, eine Verlagerung von der Nutzung des privaten Pkw hin zu einem intelligenten Mobilitätsmix in unserer Stadt zu ermöglichen. Ziel

dahinter muss sein, die Stadt vom Pkw-Verkehr zu entlasten. Wir brauchen hier in Augsburg Diversität

Oberbürgermeisterin Eva Weber

im Straßenverkehr und verzahnte, intelligente Angebote. Dazu gehört natürlich auch ein starkes Angebot des ÖPNV. Unsere Aufgabe für die kommende Zeit liegt darin, den ÖPNV so attraktiv zu machen, dass mehr Menschen das Auto öfter mal stehen lassen. Im Stadtgebiet haben wir deshalb bereits heute eine sehr hohe Taktfrequenz bei Bussen und Bahnen. Aber auch die umliegenden Gemeinden im städtischen Speckgürtel müssen noch besser und mit dichtem Takt an die Innenstadt angebunden werden. Zudem gilt es, den ÖPNV mittelfristig preislich attraktiv zu gestalten und Einstiegsbarrieren, zum Beispiel beim Ticketkauf, abzumildern. Ein Werkzeug dafür ist sicher die Digitalisierung, die auch in diesem Bereich in den nächsten Jahren massiv vorangetrieben werden muss. Innovative Systeme wie BeIn/BeOut, bei denen der Fahrpreis automatisch berechnet wird,

erfordern aber auch eine Neustrukturierung des Tarifs. Hier sind umfangreiche Abstimmungen mit allen Partnern im Verbund nötig, um ein flächendeckendes und verkehrsmittelübergreifendes Angebot bereitstellen zu können.

Wie beeinflusst die Corona-Krise die Mobilität in den Ballungszentren?

Wir stellen fest, dass die Fahrgastzahlen im ÖPNV während der Corona-Krise drastisch eingebrochen sind. Zum einen verändern die Möglichkeiten des Homeoffice den Mobilitätsbedarf, zum anderen weichen bisherige Fahrgäste aus Angst vor Corona auf Alternativen wie Rad oder das eigene Auto aus. Die Gefahr einer Infektion im ÖPNV ist bei Einhaltung der Hygieneregeln der Fahrgäste nach Meinung aller Expertinnen und Experten gering. Wichtig ist, dass trotz Corona alle weiter an dem einen Ziel arbeiten: dem Klimawandel bestmöglich entgegenzuwirken. Und die für dieses Ziel dringend nötige

Verkehrswende wird nur mit dem ÖPNV zu erreichen sein.

Blicken wir noch kurz über den Tellerrand: Wie sehen Sie die Wichtigkeit eines zuverlässigen ÖPNV-Angebots über die Stadtgrenzen hinaus?

Ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot mit schnellen Fahrtwegen, zuverlässigen und verkehrsmittelübergreifenden Anschlüssen und preislich attraktiven Ticketangeboten, gerade für die Region, entlastet letzten Endes auch die Ballungsräume vom Individualverkehr. Hier ist in den letzten Jahren viel passiert, aber auch noch viel zu tun. Der AVV engagiert sich, um Finanzierungsmöglichkeiten für einzelne Projekte über die Aufgabenträger oder Nutzerfinanzierung hinaus zu generieren. Förderprojekte – sei es vom Freistaat, vom Bund oder von Europa – stellen eine Alternative dar, obwohl wir natürlich auch hier den finanziellen Aufwand der Aufgabenträger bei der Beantragung und Abwicklung einbeziehen müssen.

Landrat Leo Schrell

Was war aus Ihrer Sicht die größte Herausforderung 2019/20?

Neben einer Vielzahl wichtiger Projekte sicherlich auch, während der Corona-Krise den Betrieb zuverlässig aufrechtzuerhalten und damit sicherzustellen, dass alle Bürger, die auf den ÖPNV angewiesen sind, ihre Arbeitsplätze erreichen. Dies bedeutet, dass sämtliche Szenarien durchdacht und vorbereitet – aber eben auch finanziert werden mussten. Denn zur Sicherstellung des Betriebs waren erhebliche Anstrengungen nötig. An dieser Stelle möchten wir ausdrücklich dem Fahrpersonal unserer Unternehmen danken, auf das während der gesamten Krise trotz schwierigster Bedingungen stets Verlass war und ist.

Welche Lehren in puncto ÖPNV ziehen Sie aus der Corona-Krise?

Die Digitalisierung des Vertriebes ist ein wichtiger Baustein, um bei Einhaltung aller Infektionsschutzmaßnahmen den Fahrgästen einen kontaktlosen Ticketkauf zu ermöglichen und damit auch die Einnahmen und Finanzierung des Angebots zu sichern. Auch hat Corona die Wichtigkeit, die digitalen Informationskanäle weiter auszubauen und die zwingende Realisierung eines verbundeigenen ITCS (rechnergestütztes Betriebsleitsystem) noch mal deutlich aufgezeigt. Denn nur so können wir Fahrgäste künftig schnell und möglichst in Echtzeit auf verschiedensten Kanälen (Website, App, Ansagen in den Fahrzeugen) über Änderungen informieren.

Welche Chancen sehen Sie für den Landkreis Dillingen a. d. Donau in einer möglichen Verbunderweiterung?

Für Bürger unseres Landkreises würde der ÖPNV hierdurch deutlich vereinfacht, da dann über den ganzen Landkreis gelten würde: Mit einem Ticket! Fahrpläne könnten so abgestimmt werden, dass kurze, aber zuverlässige Umstiege möglich werden. Dadurch könnte die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs für die Bürgerinnen und Bürger steigen. Im ersten Schritt soll nun untersucht werden, welche Auswirkung eine solche Verbunderweiterung hat – zum einen auf die Verkehrsströme, zum anderen auf die Reduzierung von gesundheits- und klimaschädlichen Emissionen. Von entscheidender Bedeutung wird hier auch die Frage der Finanzierung sein. Der Freistaat Bayern engagiert sich in hohem Maße und federt so den aufgrund tarifbedingter Verluste hohen Mitteleinsatz der kommunalen Gebietskörperschaften ab.





Die Corona-Krise beim AVV

Gespentische Leere

Plötzlich war er da, der Shutdown – und die Fahrgäste weg. Für den AVV hieß es jetzt: Fahrpläne anpassen, Einnahmenverluste ausgleichen, Schutzmaßnahmen umsetzen... Doch die Corona-Krise hat nachhaltige Folgen für den ÖPNV.

A man with short grey hair and glasses, wearing a blue blazer over a blue patterned shirt, is speaking to a woman with long blonde hair. He is gesturing with his hands as he speaks. The background shows a window with a view of greenery.

» Wir müssen den Menschen ihr Sicherheitsgefühl zurückgeben.«

Im Interview erklärt AVV-Geschäftsführer Andreas Mayr, was sein Krisenstab während des Shutdowns leistete, vor welchen Herausforderungen der Verbund jetzt steht – und wie die Strategie für die Zukunft aussieht.

Welche unmittelbaren Auswirkungen hatte die rapide Ausbreitung des Coronavirus auf den AVV?

Andreas Mayr: Mitte März haben Lockdown und Schulschließungen dazu geführt, dass Busse und Bahnen von einem Tag auf den anderen nahezu leer waren. In der Hochphase hatten wir noch rund zehn, später circa 20 Prozent der üblichen Fahrgastzahlen. Auf diesen Einbruch mussten wir sofort reagieren. Nach intensiven Abstimmungen mit den Partner-Verkehrsunternehmen, den Stadtwerken und Betrieben des Schienenverkehrs sind wir dann auf den Ferienfahrplan umgestiegen. In Sachen Verkehrsplanung hatte unser interner Krisenstab jetzt alle Hände voll zu tun.

Wie ist der AVV-interne Krisenstab organisiert? Wie arbeitet er?

Andreas Mayr: Unser interner Krisenstab aus Geschäftsführung, stellvertretendem Geschäftsstellenleiter und den Abteilungsleitern traf während der Hochphase täglich zusammen. Denn bei Themen wie Fahrplananpassungen, Einnahmenverluste oder Umsetzung von Schutzmaßnahmen waren permanent praktikable Lösungen und auch schnelle Entscheidungen gefragt. Zudem hatten wir täglich Telefonkonferenzen mit dem bayerischen Staatsministerium und den anderen bayerischen Verkehrsverbänden.

Was war während der „heißen Phase“ Ihre größte Herausforderung?

Andreas Mayr: Die Versorgung zu sichern war unsere größte Sorge. Menschen, die systemrelevanten Berufen nachgehen oder einfach nicht im Homeoffice arbeiten konnten, mussten ja weiterhin zuverlässig befördert werden. Vor große Herausforderungen stellte uns auch das stufenweise „Wiederhochfahren“, da Fahrplananpassungen – besonders im Schienenverkehr – nicht von heute auf morgen zu leisten sind. Im Hintergrund galt es, Insolvenzen und finanzielle Schieflagen bei unseren AVV-Regionalbusunternehmen abzuwenden. Dank der kommunalen Aufgabenträger war die Liquidität des AVV auch während der Krise gewährleistet. So konnten wir Zahlungen, etwa an die Busunternehmer, weiterhin zuverlässig leisten.

Was hat sich beim Thema ÖPNV in den Köpfen der Menschen verändert – und wie geht der AVV damit um?

Andreas Mayr: Die Menschen sind vorsichtiger geworden. Statt in Bus und Bahn steigen sie häufiger ins Auto, aufs Fahrrad oder sind zu Fuß unterwegs. Unsere Aufgabe ist jetzt, den Menschen ihr Sicherheitsgefühl zurückzugeben. Wir müssen für ein positives Image des ÖPNV in den Köpfen der Menschen sorgen. Der

Freistaat hat dazu bereits die Initiative „Sicher ÖPNV-Fahren“ ins Leben gerufen. Aber auch wir vom AVV müssen jetzt alles tun, um deutlich zu machen: Bei Einhaltung der Regeln – also strikte Einhaltung der Maskenpflicht in Bus und Bahn und an den Haltestellen sowie Einhaltung der Hygieneregeln – ist ÖPNV-Fahren sicher.

Welche Folgen hat die Corona-Krise mittel- und langfristig für den AVV?

Andreas Mayr: Das Thema Image wird uns sicher langfristig beschäftigen. Davon abgesehen müssen wir jetzt vieles auf den Prüfstand stellen. Also: Welche geplanten Projekte sind weiterhin sinnvoll und vor allem finanzierbar? Die Einführung des 365-Euro-Tickets für Schüler und Azubis etwa wurde auf nächstes Jahr verschoben. Auch eine Erhebung der Fahrgastzahlen würde im Moment keine verlässlichen Ergebnisse liefern. Gleichzeitig müssen wir alles daransetzen, wichtige Projekte weiterzuführen.

Mit welchen coronabedingten Einbußen rechnen Sie und inwieweit werden diese von staatlichen Hilfen abgedeckt?

Andreas Mayr: Für den gesamten AVV mit seinen verschiedenen Verkehrsträgern werden die tatsächlichen und prognostizierten Einnahmehinbrüche derzeit berechnet. Neben der Unterstützung durch die Aufgabenträger wird es auch staatliche Finanzhilfen geben. Die Bundesregierung hat für 2020 einen Rettungsschirm in Höhe von rund 381 Millionen Euro aufgelegt – für den gesamten bayerischen ÖPNV. Weil voraussichtlich aber auch für 2021 weitere Einnahmehinbrüche drohen, die der Rettungsschirm des Bundes nicht abdeckt, plant der Freistaat Bayern für Herbst einen eigenen ÖPNV-Rettungsschirm in gleicher Höhe.

Wo verfolgt der AVV, von Corona unbeeindruckt, seine Ziele weiter?

Andreas Mayr: Aktuell liegt unser Augenmerk darauf, das ÖPNV-Angebot in der Region zu sichern. Zukunftsweisende Themen wie insbesondere Digitalisierung oder das Sammeln erster Erkenntnisse aus dem E-Bus-Einsatz für den Einstieg in die E-Mobilität im AVV-Regionalbusverkehr stehen nach wie vor auf der Agenda, insbesondere die Projekte im Rahmen der vom Freistaat geförderten Innovationsinitiative, darunter die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für das E-Ticketing oder die Einrichtung flexibler „On-Demand-Verkehre.“ Ein zentrales Thema ist auch das rechnergestützte Betriebsleitsystem ITCS. Kurz gesagt: Wir tun weiterhin alles, was in unserer Macht steht, um die dringend nötige Verkehrswende voranzutreiben.

Corona-Maßnahmen im Zeitraffer

Der AVV hat auf die Corona-Pandemie schnell und direkt reagiert. Oberstes Ziel aller Maßnahmen war, den Linienverkehr im Verbundgebiet aufrechterhalten – und zugleich die weitere Ausbreitung des Virus unter den Fahrgästen zu verhindern.



Montag, 16.03.2020

Umstellung auf Ferienfahrplan

Die Bayerische Staatsregierung beschließt, Kitas und Schulen zu schließen. Entsprechend werden sämtliche Bus- und Straßenbahnlinien im AVV-Gebiet auf den Ferienfahrplan umgestellt. Damit entfallen die sogenannten Schülerverstärkerfahrten, die in den Fahrplänen mit „S“ gekennzeichnet sind. Die Fahrgäste werden gebeten, sich vor Fahrtantritt über passende Verbindungen zu informieren. Aufgrund kurzfristig möglicher Änderungen im Schienenverkehr wird Fahrgästen empfohlen, sich bezüglich der Fahrpläne der Regionalzüge direkt an die Auskunftssysteme der DB oder BRB zu wenden.

Kein Ticketverkauf mehr im Bus

Gleichzeitig stellt der AVV den Ticketverkauf durch

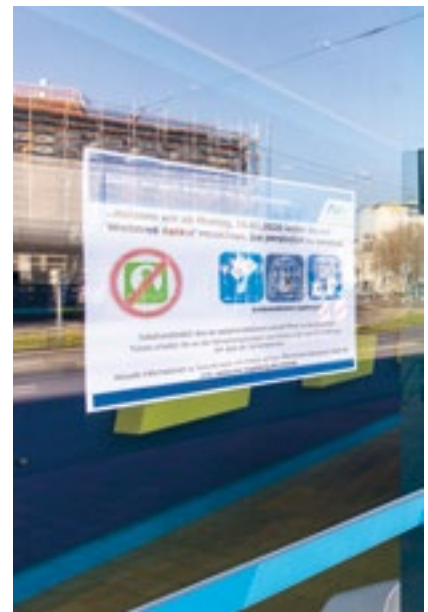
Fahrerinnen und Fahrer in den Bussen vorübergehend ein. Das haben die bayerischen Verkehrsverbünde in enger Abstimmung mit dem Freistaat beschlossen. Der AVV will mit der Maßnahme gewährleisten, dass Fahrerinnen und Fahrer gesund bleiben und der ÖPNV verlässlich weiterfährt. Zudem soll die Übertragung des Virus auf die Fahrgäste minimiert werden. Fahrgäste sollten sich nach Möglichkeit vor Fahrtantritt an den Fahrscheinautomaten oder online in den Webshops oder Apps der Verbundpartner (AVV, swa, DB und BRB) ein gültiges Ticket lösen.

Bus-Vordertüre bleibt geschlossen

Der Vordereinstieg wird in allen Bussen im AVV-Gebiet gesperrt. Fahrgäste werden gebeten, über die hinteren Türen ein- und auszusteigen. Auch der Raum zwischen dem Fahrer und der vorderen Tür wird gesperrt. Das haben Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemeinsam entschieden. Auch mit dieser Maßnahme sollen Fahrpersonal und Fahrgäste gleichermaßen geschützt und die Ausbreitung des Virus eingedämmt werden.

Beratung nur noch per Telefon und Mail

Die persönliche Beratung und der Fahrkartenverkauf im AVV-Kundencenter am Hauptbahnhof (Bohus Center) werden bis auf Weiteres eingestellt. Die AVV-Mitarbeiter sind unterdessen weiterhin zu den gewohnten Öffnungszeiten per Telefon und Mail für alle Fragen erreichbar. Parallel rät der AVV den Fahrgästen, auch in öffentlichen Verkehrsmitteln die vom Robert-Koch-Institut empfohlenen Hygienemaßnahmen einzuhalten – und stellt im Web unter www.avv-augsburg.de/corona wichtige Tipps und Infos zu den neuesten Entwicklungen bereit.





Dienstag, 17.03.2020

Nachtbusse werden eingestellt

Der AVV stellt seine Nachtbuslinien vorübergehend ein und reagiert damit auf den Beschluss der Staatsregierung, den Katastrophenfall zu erklären: Bars, Kneipen, Clubs und Restaurants werden geschlossen, um die weitere Ausbreitung des Coronavirus zu verlangsamen. Mit der Einstellung des Nachtbusverkehrs leistet der AVV seinen Beitrag.

Montag, 23.03.2020

Zugverbindungen werden gestrichen

Die Anschlüsse zwischen den AVV-Regionalbuslinien bzw. den Linien im Stadtverkehr zu den Regionalzügen können nicht mehr überall gewährleistet werden. Grund sind teilweise dynamische Streichungen von Zugverbindungen bei Regionalzügen der BRB und der DB. Aufgrund der Dynamik ist es nicht möglich, die gültigen Zugfahrpläne in den AVV-eigenen Informationsplattformen zu aktualisieren. Fahrgäste werden nochmals gebeten, die aktuellen Fahrpläne der Regionalzüge über die Internet-Portale der BRB oder DB oder deren Apps abzurufen.

Dienstag, 24.03.2020

Flächendeckender 15-Minuten-Takt

Die Stadtwerke Augsburg (swa) stellen die Straßenbahn-Fahrpläne auf einen flächendeckenden 15-Minuten-Takt um. Die Änderungen werden vom AVV in die elektronische Fahrplanauskunft eingespielt. Den Fahrgästen wird empfohlen, sich über die Apps AVV.mobil und swa FahrInfo sowie über die AVV-Website aktuell zu informieren.

Donnerstag, 09.04.2020

AVV dankt Fahrern und Fahrgästen

AVV-Geschäftsführer Andreas Mayr ehrt die Bus- und Straßenbahnfahrer sowie die Zugführer im Verbundgebiet als Heldinnen und Helden des Alltags: „Es ist großartig, was die Fahrerinnen und Fahrer aller Verkehrsunternehmen im AVV in dieser außergewöhnlichen Situation leisten. Sie sorgen jeden Tag dafür, dass auch Menschen, die nicht im Homeoffice arbeiten können, ihre Arbeitsstätte erreichen. Damit tragen sie maßgeblich zum Funktionieren der systemrelevanten Infrastruktur und zur Aufrechterhaltung der Grundversorgung bei. Für dieses Engagement

möchten wir allen Fahrerinnen und Fahrern herzlich danken!“ Gleichzeitig dankt der AVV den Fahrgästen und insbesondere den Abonnenten, die den AVV und seine im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen mit ihrem Ticket unterstützen. So kann das ÖPNV-Angebot für die Menschen aufrechterhalten werden, die zum Beispiel in Krankenhäusern oder Supermärkten dringend gebraucht werden.

Hinweis auf Hygienemaßnahmen

Der AVV bittet um Verständnis, dass der Fahrbetrieb in der derzeitigen Lage eingeschränkt werden muss. Die Fahrplanänderungen helfen, das vorhandene Personal besser aufzuteilen und somit personelle Engpässe durch Krankheit besser ausgleichen zu können. In den Fahrzeugen wird auf die Einhaltung der wichtigsten Hygienemaßnahmen hingewiesen. Fahrgäste werden zudem gebeten, soweit möglich auch in Bus und Bahn den Mindestabstand einzuhalten. Entsprechende Aushänge informieren die Fahrgäste in den Bussen.

Dienstag, 14.04.2020

AVV-Kundencenter passt Beratungszeiten an

Das AVV-Kundencenter am Hauptbahnhof passt seine telefonischen Beratungszeiten den aktuellen Gegebenheiten geringfügig an: Die Mitarbeiter

stehen bis auf Weiteres auch montags bis mittwochs erst ab 8 Uhr – statt wie bisher ab 7 Uhr – für telefonische Anfragen zur Verfügung. Fahrgäste können auf der Website oder in der App AVV.mobil aktuelle Fahrplanauskünfte selbst abrufen.

AVV-Busse erhalten Infektionsschutzscheiben

Die Gesellschafter beschließen, alle AVV-Regionalbusse mit Infektionsschutzscheiben am Fahrerarbeitsplatz auszustatten. Die Scheiben bieten bestmöglichen Schutz für Fahrgäste und Fahrer, sodass der Einstieg nach Umrüstung an der vorderen Tür voraussichtlich ab Juni wieder möglich wird.

Donnerstag, 16.04.2020

AVV empfiehlt Mund-Nasen-Schutz im ÖPNV

Die bayerischen Verkehrsverbünde empfehlen in Abstimmung mit dem bayerischen Verkehrsministerium dringend ab sofort das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes in allen Bussen und Bahnen, um sich und andere vor einer Infektion mit dem Coronavirus zu schützen.

Zudem appelliert der AVV an seine Fahrgäste, die bekannten Hygienevorschriften zu beachten. Um dichte Fahrgastansammlungen zu den Hauptverkehrszeiten

möglichst zu vermeiden, sollten Arbeitgeber und Arbeitnehmer weiterhin flexible Arbeitszeiten anbieten und nutzen. Für die kommenden Wochen erwarte der AVV eine Zunahme der Fahrgastzahlen. Fahrgäste sollen daher prüfen, ob insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten auch eine frühere oder spätere Fahrt möglich wäre.



Montag, 20.04.2020

Maskenpflicht in Bussen und Bahnen

Der AVV weist Fahrgäste darauf hin, dass ab Montag, 27. April 2020, die Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung im öffentlichen Nahverkehr gilt. Der AVV begrüßt die von der





bayerischen Landesregierung beschlossene Maßnahme, da sie für Fahrgäste den Schutz vor einer Ansteckung erhöhe und die Ausbreitungsgeschwindigkeit des Coronavirus eindämme. Die Regelung gilt für Personen ab dem siebten Lebensjahr und erstreckt sich auch auf zugehörige Einrichtungen wie überdachte Haltestellen und Bahnhöfe.

Montag, 27.04.2020

Ferienfahrplan wird aufgehoben

Aufgrund angepasster Ausgangsbeschränkungen hebt der AVV den Ferienfahrplan für die Regionalbusse auf, die Busse fahren ab diesem Tag wieder flächendeckend nach regulärem Schulfahrplan. Im Zuge dessen passt die swa ihre Fahrpläne an die aktuelle Fahrgastnachfrage an: Die Straßenbahnen fahren von Montag bis Freitag tagsüber wieder im 7,5-Minuten-Takt. Die Nachtbuslinien des AVV bleiben bis auf Weiteres eingestellt.

Montag, 04.05.2020

BRB geht zum Regelfahrplan über

Die Bayerische Regionalbahn geht wieder zum Regelfahrplan über. Beim Fugger-Express setzt die DB Regio im Berufsverkehr Verstärkerzüge ein.

Montag, 11.05.2020

Wiedereröffnung des AVV-Kundencenters

Das AVV-Kundencenter am Hauptbahnhof ist wieder für Fahrgäste geöffnet. Persönliche Beratung und Fahrkartenverkauf sind zu den gewohnten Öffnungszeiten möglich. Die Hygienemaßnahmen im Kundencenter wurden unterdessen verschärft: Oberflächen werden regelmäßig desinfiziert, an den Schaltern wurden Schutzscheiben angebracht. Zudem gilt für Kunden und Mitarbeiter die Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung. Im Kundencenter dürfen sich maximal zwei Kunden gleichzeitig aufhalten – bei Einhaltung des Mindestabstands von eineinhalb Metern.

Montag, 15.06.2020

Fahrscheine wieder beim Busfahrer erhältlich

Die Ausrüstung der AVV-Regionalbusse mit Infektionsschutzscheiben ist fast abgeschlossen. Bei den meisten AVV-Regionalbusfahrern können Fahrgäste jetzt wieder Fahrscheine kaufen, und der Einstieg findet bei diesen Bussen wieder ausschließlich



über die vordere Tür statt. Dafür sollen sie Bargeld möglichst passend bereithalten. Die Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung gilt weiterhin zum Schutz aller Fahrgäste und des Fahrpersonals in allen Fahrzeugen des ÖPNV. Noch nicht umgerüstete Busse tragen in der Frontscheibe ein Hinweisschild, welches die Fahrgäste bereits beim Einfahren des Busses informiert, dass der Einstieg an der hinteren Tür erfolgen muss.

(Stand zum Redaktionsschluss im Juli 2020)

Piloten der Straße

Mit ihrer großen Verantwortung und ihrem Weitblick gelten Busfahrer als die Piloten der Straße. Sie treffen unterschiedlichste Menschen und kommen rum – in der Stadt, aber auch im Umland. Diesen abwechslungsreichen Alltag genießt auch Schwabenbus-Busfahrer Frank Raab seit mittlerweile 18 Jahren.

4:50 Uhr: Check-in auf dem Betriebshof



Frank Raab hat diese Woche Frühschicht! Nach seiner Ankunft auf dem RBA-Betriebshof teilt ihm die Leitstelle per Telefon sein heutiges Fahrzeug zu. Am Bus angekommen, checkt er alles kurz durch: Funktionieren die Lichter? Sind die Reifen in Ordnung? ... Er legt die Tachoscheibe ein, die sämtliche Fahrinformationen aufzeichnet, und meldet sich per Fahrerkarte im System an. Sein Bildschirm zeigt jetzt die Details zu den heutigen Fahrten: Linien, Haltestellen, Uhrzeiten. Drei verschiedene Linien wird Frank Raab heute Vormittag bedienen.

5:10 Uhr: Pünktlich am Einsatzort



Er steuert den Bus aus der Garage direkt zum Einsatzort: Pünktlich um 5:10 Uhr muss er am Gögginger Rathaus stehen, seinem heutigen Startpunkt für die Linie 700 nach Schwabmünchen, Bahnhof. Nach dem Exkurs ins südliche Umland führt der Dienstplan Frank Raab weiter in die Augsburger Innenstadt, wo er – mit demselben Bus – eine andere Linie übernimmt.

7:00 Uhr: Linienwechsel

Ab 7:00 Uhr steigen die Fahrgäste am Hauptbahnhof zu Frank Raab in den Bus, der jetzt über der Fahrerkabine die Linie 211 anzeigt. In wenigen Minuten startet die Fahrt über Lechhausen ins Derchinger Industriegebiet – und damit in die entgegen-

gesetzte Richtung. Genau diese Abwechslung sorgt dafür, dass es im Busfahrer-Alltag nie langweilig wird.

8:45 Uhr: Pause auf dem Betriebshof



Vom Hauptbahnhof geht es per Leerfahrt zurück zum Betriebshof: 45 Minuten Pause! Während der Bus gereinigt wird, hat Frank Raab Zeit zum Händewaschen, Essen, Beinevertreten – und vielleicht für einen kleinen Plausch mit Kollegen.

9:30 Uhr: Erneuter Linienwechsel

Frank Raab macht sich auf den Weg zur dritten Linie für heute. Ab 10 Uhr bedient er die Regionalbuslinie 735 von Haunstetten West P+R nach Königsbrunn – und wieder zurück. 10 Minuten Pause, dann die gleiche Tour noch einmal. Um 11 Uhr geht es per Leerfahrt zum Bobinger Bahnhof und von dort ab 11:15 Uhr zurück nach Haunstetten West P+R – immer noch auf der Linie 735.

12:15 Uhr: Feierabend



Um Viertel nach 12 kommt Frank Raab auf dem Betriebshof an. Wenn andere gerade in die Mittagspause starten, hat der Busfahrer bereits Feierabend. Schließlich war er heute schon früh auf den Rädern. Er betankt den Bus, dann übergibt er das Fahrzeug an den Kollegen der Nachmittagschicht. Zu Hause wird er sich ein wenig ausruhen und schließlich seinen freien Nachmittag genießen.

Das Gefühl von Freiheit

Ist Busfahrer Ihr Traumberuf?

Frank Raab: Ich mache diesen Beruf wirklich gerne, seit mittlerweile 18 Jahren. Ich genieße das Gefühl von Freiheit, wenn ich draußen in der Region umherfahre. Den ganzen Tag im Büro sitzen oder in der Maschinenhalle stehen – das wäre nichts für mich. Beim Busfahren sehe ich ständig Neues und komme mit den unterschiedlichsten Menschen in Kontakt.

Wie würden Sie Ihr Verhältnis zu den Fahrgästen beschreiben?

FR: Ziemlich gut. Ernsthafte Probleme hatte ich noch nie. Im Gegenteil: Oft bekomme ich die Dankbarkeit der Fahrgäste zu spüren – etwa, wenn ich einem Rollstuhlfahrer beim Einsteigen helfe, oder einfach an der Haltestelle noch kurz auf Herbeieilende warte.

Was war Ihr skurrilstes Erlebnis?

FR: Das war im Nachtexpress: Auf der Fahrt von Untermeitingen nach Augsburg waren rund 50 Fahrgäste im Bus – und damit schätzungsweise 100 Promille. Ein junger Mann hat sich dann plötzlich mitten im Bus bis auf die Unterhose ausgezogen, weil er dachte, er wäre schon zu Hause im Bett.

Welche Skills braucht man als Busfahrer?

FR: Baustellen, Staus, enge Straßen oder Falschparker fordern Gelassenheit. Außerdem muss man flexibel sein, um mit dem Wechsel von Früh- und Spätschicht – und alle fünf bis sechs Wochen Nachtschicht – klarzukommen. Morgenmuffel hätten da sicher ihre Probleme. Manchmal hat man nach gut sieben Stunden Feierabend, dann wieder ist der Arbeitstag 12 Stunden lang. Dazu kommt: Auch an Feiertagen und am Wochenende fahren Busse.

Was kostet Sie die meisten Nerven?

FR: Radfahrer, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten oder Radwege einfach ignorieren! Weist man sie darauf hin, reagieren sie oft ziemlich barsch.

Wie gehen Sie mit der großen Verantwortung um?

FR: Etwas Selbstsicherheit kann nicht schaden, um so ein 18 Meter langes und 2,50 Meter breites Monster zu steuern. Ich fahre immer vorausschauend und mit ruhiger Hand. Meist sehe ich schon vorher, ob ein Autofahrer abbiegen möchte, ohne zu blinken. Aber vor allem lasse ich mich durch nichts aus der Ruhe bringen, selbst wenn ich mit Verspätung unterwegs bin. Damit fahre ich gut. Das heißt auch: seit 18 Jahren unfallfrei!



In seinen 18 Jahren als Busfahrer hat Frank Raab eine Menge erlebt.

Roadmap in die Zukunft: Innovationen beim AVV

Entlastung des Kunden, Digitalisierung und Verkehrswende – das sind die Schlagworte für den ÖPNV der Zukunft. Beim AVV mangelt es nicht an innovativen Ideen. Jetzt helfen staatliche Zuschüsse, dass aus den Visionen Wirklichkeit werden kann.

Steigende Fahrgastzahlen nützen nicht nur den Verkehrsbetrieben. Wenn mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel anstatt des eigenen Pkws nutzen, wird die Umwelt entlastet und die Luftqualität in den Städten verbessert. Ziel der AVV-Innovationsinitiative ist ein moderner und nachhaltiger ÖPNV, der mit seinem attraktiven, nutzerfreundlichen Angebot Einstiegsbarrieren abbaut und damit immer mehr Menschen in der Region zum „Umsteigen“ motiviert.

Was ist FIONA?

Um den ÖPNV bayernweit modern und nachhaltig zu gestalten, hat die Bayerische Staatsregierung ein Subventionsprogramm aufgelegt: Bei FIONA steht die „Förderung innovativer ÖPNV-Projekte und nachhaltiger Angebote“ im Mittelpunkt. Das Programm ist auf fünf Jahre angelegt – von 2020 bis 2024.

Im Rahmen des FIONA-Programms stellt der Freistaat jährlich 65 Millionen Euro für den gesamten bayerischen ÖPNV zur Verfügung. Davon fließen 35 Millionen Euro an den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) als dauerhafte Förderung für den Ausgleich der Mindereinnahmen aus der MVV-Tarifreform. Die übrigen 30 Millionen des FIONA-Budgets werden anhand der Fahrgastzahlen jährlich an die weiteren Aufgabenträger des bayerischen ÖPNV ausgeschüttet.

Die Fördersumme für den AVV

Für den AVV ergibt sich aus den Fahrgastzahlen eine maximale Förderung in Höhe von 3,9 Millionen Euro

pro Jahr. Die Förderquote für den auf fünf Jahre angelegten FIONA-Fonds beträgt 50 Prozent. Das bedeutet, der AVV kann jährlich Innovationsprojekte mit einem Förderbetrag von bis zu 3,9 Millionen Euro einreichen – unter der Voraussetzung, dass die Aufgabenträger jeweils die gleiche Summe für die Projekte bereitstellen.

Förderfähige Aufwendungen

Gefördert werden im Rahmen des FIONA-Programms Aufwendungen für innovative Projekte im ÖPNV der kommunalen Aufgabenträger. Darunter fallen insbesondere:

- » Nachhaltige Verkehrsangebote
- » Verkehrs- und Tarifangebote unter Nutzung der digitalen Möglichkeiten
- » Tarif(struktur)maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
- » Einführung neuer Tarifangebote

Eingereichte Projekte für 2020

Der AVV hat in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern sieben zukunftsweisende Projekte entwickelt, die im Rahmen von FIONA förderfähig sind. Diese wurden im Dezember 2019 mit der Projektskizze „AVV-Innovationsinitiative Mobilitätsfonds (FIONA)“ bei der zuständigen Behörde, der Regierung von Schwaben, eingereicht.

Mit der Förderung durch den Freistaat will der AVV im ersten Maßnahmenpaket insbesondere den Fahr-

gast entlasten, die Kundenzufriedenheit erhöhen sowie den Kunden einen Mehrwert gegenüber dem Auto bieten. Außerdem soll bereits in Runde eins die Digitalisierung vorangetrieben werden.

Die Innovationen 2020

Die Kosten für die insgesamt sieben förderfähigen AVV-Projekte wurden ursprünglich für 2020 auf maximal circa 4,6 Millionen kalkuliert. Die Aufgabenträger übernehmen die Projektausgaben zunächst in voller Höhe. Nach Bewilligung und Durchführung der Maßnahmen werden 50 Prozent der tatsächlichen Ausgaben (maximal 2,3 Millionen für 2020) als Förderung vom Freistaat an die Aufgabenträger zurückfließen. Für die bereits umgesetzten Projekte 1 und 2 („Kostenfreie City-Zone“ und „Verschiebung Tarifierhöhung“) und 5 (Anbindung von Uniklinik und -campus) wurde – um die Förderung zu sichern – ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn beantragt, der auch vorbehaltlich einer finalen Förderzusage bewilligt wurde. Hierfür tragen die Aufgabenträger bis zum finalen Förderbescheid das Finanzierungsrisiko für die gesamten Projektkosten.

Kostenfreie City-Zone

Bereits seit 1. Januar 2020 gilt in Augsburg die Kostenfreie City-Zone. An insgesamt neun Haltestellen rund um den Königsplatz nutzen Fahrgäste seither Busse und Straßenbahnen gratis, müssen also kein Ticket lösen. Mit dem Projekt übernimmt Augsburg bundesweit eine Vorreiterrolle. Auf Kundenseite führt die Kostenfreie City-Zone zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Gleichzeitig verringert sie den Parksuchverkehr in der Innenstadt und unterstützt das Ziel der Luftreinhaltung. Autofahrern bietet sie zudem die Möglichkeit, das ÖPNV-Angebot in einem begrenzten Bereich kostenlos zu testen und sich von den Vorteilen zu überzeugen. Somit unterstützt die Kostenfreie City-Zone auch das Ziel der Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum ÖPNV.

Verschiebung Tarifierhöhung

Die durchwegs positiven Effekte der innovativen und bundesweit beachteten Einführung der Kostenfreien City-Zone sollten nicht durch eine zeitgleiche Tarifierhöhung flankiert werden. Deshalb wurde die turnusmäßig zum 01.01.2020 anstehende Tarifierhöhung auf den 01.07.2020 verschoben. Durch die Verschiebung entstehen den einnahmeverantwortlichen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern im AVV beträchtliche Mindereinnahmen, für die ausnahmsweise – das heißt, in Zusammenhang mit

Wenn wir den ÖPNV in der Region moderner und zugleich preislich attraktiver gestalten, bauen wir wichtige Einstiegsbarrieren ab.

Gertrud Gräßl

Abteilung Tarif und Innovation



Die Menschen wollen flexibel unterwegs sein. Unser Ziel ist es, ihnen diese Flexibilität auch ohne Auto zu ermöglichen.

Bernd Wagner

Abteilungsleiter Steuerung und Planung



der Einführung der Kostenfreien City-Zone – ein Ausgleich in Höhe von 50 Prozent im Rahmen des FIONA-Förderprogramms beantragt werden konnte.

Nachtbus im AVV-Tarif

„Ein Ticket, ein Tarif!“ Um dieses AVV-Ziel weiter zu forcieren, soll der Nachtbus-Tarif abgeschafft und in den normalen AVV-Tarif integriert werden. Bisher benötigen alle Fahrgäste – auch Abonnenten und Zeitkartenbesitzer – bei der Nutzung der AVV-Nachtbuslinien ein gesondertes Ticket. Diese Preishürde soll künftig entfallen: Mit der vollständigen Integration aller AVV-Nachtbuslinien in den AVV-Gemeinschaftstarif können Abonnenten und Zeitkartenbesitzer alle AVV-Nachtbuslinien ohne zusätzliches Ticket nutzen. Der AVV sieht hier die Chance, Bürger von der Nutzung des Nachtbusangebots zu überzeugen. Schließlich hält es jedem Preisvergleich mit Auto oder Taxi stand – dank Mitnahmeregelung selbst dann, wenn man zu viert unterwegs ist. Auch diese durch das Projekt entstehenden Mindereinnahmen sollen zu 50 Prozent durch den FIONA-Zuschuss getragen werden.

E-Ticketing-Strategie

Zu einem modernen, zukunftsweisenden ÖPNV gehört eine intelligente E-Ticketing-Lösung – also die Option für Fahrgäste, via elektronischer Medien einen digitalen Fahrschein zu lösen und elektronisch zu bezahlen. Das E-Ticket soll nicht nur die Attraktivität des ÖPNV insgesamt steigern. Auch wesentliche Einstiegshürden für Neukunden sollen damit wegfallen: etwa, wenn man kein Bargeld bzw. nicht das passende Kleingeld für den Fahrscheinautomaten dabei hat – oder nicht weiß, welcher Tarif für die gewünschte Fahrt der richtige ist. Eine durchdachte E-Ticketing-Lösung erlaubt nicht nur bargeldloses Bezahlen, auch der richtige Tarif ist via App schnell gefunden.

Damit solch innovative Lösungen im AVV eingeführt werden können, sind im ersten Schritt die Möglichkeiten innerhalb des Verbunds zu prüfen: Welche Art von E-Tarif und welches Trägermedium für die E-Ticketing-Lösung sind für die Gegebenheiten im AVV die richtige Wahl?

Für die FIONA-Förderung 2020 hat der AVV die Kosten für eine umfassende Machbarkeitsstudie eingereicht. Aus deren Ergebnis lassen sich die weiteren Projektschritte für die kommenden Jahre ableiten – also die tatsächliche Entwicklung eines E-Tarifs und der Aufbau der notwendigen Kontroll-Infrastruktur. Hierbei müssen die Anforderungen und Gegebenheiten der bereits eingesetzten

Vertriebshintergrundsysteme der einnahmeverantwortlichen Verkehrsunternehmen berücksichtigt werden. Auch das bereits laufende avg-Pilotprojekt „BeIn/BeOut“ soll hierbei berücksichtigt und integriert werden.

Erst im zweiten Schritt kann die Umsetzung eines solch umfassenden Projekts erfolgen – und nach einer Testphase schließlich die Einführung eines E-Tarifs.

Bessere Anbindung von Uniklinik und -campus

Die verbesserte Anbindung des Universitätsklinikums Augsburg mit dem neuen Unicampus stellt eine bedeutende Ausweitung des AVV-Angebots dar: Das Klinikum ist nicht nur ein wichtiger Anlaufpunkt für Besucher und Studenten, sondern auch einer der großen Arbeitgeber der Region. Es umfasst insgesamt 23 Kliniken und drei Institute sowie weitere medizinische Behandlungsbereiche und -zentren. Über 6.000 Mitarbeitende, darunter rund 900 Ärzte und Ärztinnen, sowie rund 2.500 Pflegenden sind für die Gesundheit der Patienten im Einsatz.

Die Anbindung des Universitätsklinikums mit einem durchgängigen 30-Minuten-Takt auf der AVV-Regionalbuslinie 506 soll nicht nur das Angebot für heutige Fahrgäste deutlich verbessern, sondern auch potenzielle neue Kunden vom ersten Tag des Unicampus an durch ein optimales ÖPNV-Angebot überzeugen. Insbesondere für Menschen aus den Wohngebieten und Gemeinden im Westen von Augsburg schafft die neue Anbindung eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw.

Für die Förderung durch FIONA hat der AVV die Kosten für die Leistungsausweitung auf den drei betroffenen Linien (AVV-Regionalbuslinie 500, 501 und 506) eingereicht. Parallel zu der verbesserten Anbindung war es mithilfe weiterer Förderprogramme möglich, auf der Relation Zusmarshausen – Augsburg Elektrobusse einzusetzen – ein klares Symbol für die Umweltfreundlichkeit des ÖPNV.

Integration der Car- und Bikesharing-Grundgebühr im AVV-Abo

„Intermodalität“ und „Multimodalität“ sind bereits heute wichtige Schlagworte des Verkehrsgeschehens in der Region. Auch der AVV möchte diesen Trends noch besser gerecht werden. Zu diesem Zweck soll die Grundgebühr für Car- und Bikesharing in den Preis der AVV-Abonnements integriert werden: Das AVV-Abo ermöglicht somit jederzeit den Einstieg zur Nutzung des Car- und Bikesharing-Angebots in der Region.

Der AVV möchte damit dem Bedürfnis der Fahrgäste gerecht werden, das individuelle Mobilitätsverhalten multimodal zu gestalten – der Wechsel zwischen Fahrrad, Auto, Bus und Zug soll erleichtert werden. Im Sinne der Umweltfreundlichkeit bietet der AVV seinen Kunden damit einen weiteren Anreiz, auf den Zweitwagen zu verzichten.

Anrufzentrale für On-Demand-Verkehre

Um die Attraktivität und Effizienz des öffentlichen Verkehrssystems weiter zu steigern, plant der AVV, Schritt für Schritt „On-Demand-Verkehre“ in der Fläche einzuführen: Kleinbusse befördern dabei mehrere Fahrgäste, die in die gleiche Richtung wollen und unterwegs zu- oder aussteigen. Fahrgäste sollen dabei kurzfristig („on demand“) buchen können. Statt fester Haltestellen sollen virtuelle Haltepunkte den Ein- und Ausstieg definieren. Kleinere Gemeinden können mit On-Demand-Systemen an vertaktete Hauptlinien angebunden werden. Zudem kann auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten und an Wochenenden ein attraktives Fahrtangebot geschaffen werden.

Im ersten Schritt gilt es, eine AVV-eigene Anrufzentrale für On-Demand-Verkehre einzurichten. Diese beauftragt unter einer einheitlichen Rufnummer die Verkehre, nimmt Fahrtwünsche entgegen und kümmert sich um die Disposition der Fahrzeuge sowie um die Abrechnung der Fahrten mit den Verkehrsunternehmen. Denn auch bereits vorhandene „On-Demand-Verkehre“ wie Anruf-Sammel-Taxi (AST) und Rufbus müssen für die Fahrgäste einfach, schnell und zuverlässig buchbar sein. Die Abwicklung der Verkehre wird damit effizient gebündelt und eine bessere Abstimmung zwischen den Verkehrsmitteln möglich. Dieser Teil des Vorhabens wurde für 2020 eingereicht. In den Folgejahren soll die Anrufzentrale weiterentwickelt werden zu einer Mobilitätsplattform, über die sich multi- und intermodale Reiseketten vernetzen lassen.

Wie geht es weiter?

Nach Erhalt des finalen Förderbescheides geht es an die Umsetzung der beantragten Projekte. Um die FIONA-Förderung so weit wie möglich auszuschöpfen, sollen neben diesen bereits begonnenen Projekten für die kommenden Jahre weitere innovative Projekte eingereicht werden. Entsprechende Ideen existieren bereits. Die Verantwortlichen sind zuversichtlich, dass der AVV am Ende des fünfjährigen Förderzeitraumes mit einer Vielzahl von Innovationen die Akzeptanz des ÖPNV steigern und so einen wichtigen Beitrag für die Verkehrswende leisten wird.

Die Fahrzeuge

- » 2 voll elektrische Mercedes Benz eCitaro
- » 12 Batteriemodule mit insgesamt 292 kWh Ladekapazität
- » Fahrzeuglänge: 12,13 m
- » Reichweite: ca. 150 km
- » Platz für 75 Personen (35 Sitz- und 40 Stehplätze)

Einsatz der E-Busse

- » Einsatz auf der AVV-Regionalbuslinie 506
- » E-Bus-Strecke: Zusmarshausen - Uniklinik
- » Streckenlänge: 20 km
- » Tägliche Laufleistung pro Bus: 200 km

Der Fahrplan

- » Durchgängiger 30-Minuten-Takt (Mo. bis Fr. 8.00 bis 21.00 Uhr) zwischen Zusmarshausen und Augsburg (1x direkt, 1x mit Umstieg an Augsburg West P+R)
- » E-Bus fährt stündlich (abwechselnd mit Euro6-Diesel-Hybridbussen)



Im Westen was Neues: der E-Bus

Seit 15. Juli 2020 rollen die ersten Elektrobusse im AVV-Regionalbusverkehr: Auf der AVV-Regionalbuslinie 506 fahren die beiden Mercedes Benz eCitaro stündlich zwischen Zusmarshausen und Uniklinik. Die Strecke wurde ausgewählt, weil sie im AVV-Gebiet liegt und keine Schienenanbindung hat. Das Fahrgastpotenzial auf der Linie ist groß, da die Uniklinik mit dem Unicampus nicht nur ein großer Arbeitgeber ist, sondern auch Anlaufpunkt aus dem gesamten AVV-Gebiet. Mit dem Einsatz der E-Busse bietet der AVV nicht nur einen durchgängigen 30-Minuten-Takt zwischen Zusmarshausen, Uniklinik und

Die Ziele

- » Erkenntnisgewinn aus dem Regelbetrieb für künftige Vergaben im Rahmen der CVD-Vorgaben
- » Attraktivitätssteigerung durch innovative Antriebstechnologie, Umweltfreundlichkeit und Ausweitung des Angebots

Mehrkosten

- » Fahrzeugbeschaffung und Einrichtung Lade-Infrastruktur
- » Zusätzliche Werkstattausrüstung für Hochvolt-Technologie
- » Mitarbeiterqualifizierung im Werkstattbereich für Hochvolt-Technologie und Lade-Infrastruktur
- » Schulung des Fahrpersonals

Finanzierung

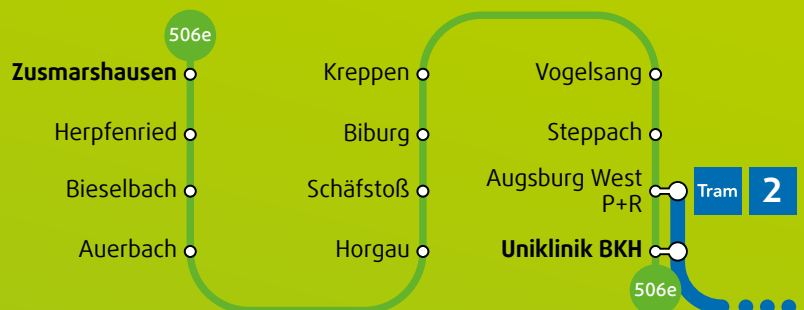
- » Fördermittel des Bundes für Fahrzeugbeschaffung, Infrastruktur und Werkstatteinrichtung (maximal 50 Prozent)
- » Fördermittel des Freistaates für Angebotsausweitung aus dem Förderprogramm FIONA (Maßnahme im Rahmen der AVV-Innovationsinitiative)
- » GVFG-Fördermittel des Freistaats
- » Aufgabenträgerfinanzierung der verbleibenden Mehrkosten



Augsburg Stadtmitte bzw. Augsburg Staatstheater (im Wechsel direkt und mit Umstieg). Er schafft darüber hinaus ein attraktives Angebot als umweltfreundliche Alternative zum Individualverkehr aus dem westlichen Landkreis.

Meilenstein umweltfreundlicher Mobilität

Auch wenn es zunächst darum geht, den Einsatz von Elektrobussen im AVV-Regionalbusverkehr zu testen: Die Umstellung von Verbrennungs- auf Elektromotoren ist ein Meilenstein in Sachen umweltfreundliche Mobilität im Großraum Augsburg.





Eine saubere Sache

Der neue Stadtbus macht Friedberg mobil



Mit dem neuen Stadtbus Friedberg haben der AVV, der Landkreis Aichach-Friedberg und die Stadt Friedberg ein modernes Buskonzept ins Leben gerufen. Der Friedberger ÖPNV-Beauftragte Prof. Manfred Schnell erklärt, wie das Ganze möglich wurde – und welche Vorteile der Stadtbus für Bürger, Wirtschaft und Umwelt mit sich bringt.



Dr. Klaus Metzger:

„Ein modernes ÖPNV-Angebot ist wichtig, um Mittelzentren wie Friedberg nachhaltig vom Verkehr zu entlasten. Deshalb ist unser Engagement beim Stadtbus selbstverständlich.“

Wie kam es zu der Idee, einen Stadtbus für Friedberg einzusetzen?

Friedberg ist eine attraktive, florierende Stadt! Das spiegelt sich nicht nur in den steigenden Einwohnerzahlen wider, sondern auch im hohen Verkehrsaufkommen in der Innenstadt. Was bis dato gefehlt hat, sind durchgängige Busverbindungen in engem Takt zwischen der Straßenbahn aus Augsburg und der Friedberger Altstadt. Der Altstadt-Express, der inzwischen eingestellt wurde, konnte das nicht leisten. Die Ausweitung des Busangebots wurde möglich, nachdem der AVV im Zuge der Neuausschreibung der Linien mit mehreren Planungsvarianten auf den Landkreis Aichach-Friedberg als Aufgabenträger zugegangen war. AVV, Landkreis und Stadt stimmten sich in Gesprächen auf Arbeitsebene weiter ab. Das neue Buskonzept ging jedoch deutlich über den Nahverkehrsplan des AVV hinaus. Insgesamt sind die Busse in und um Friedberg nun pro Jahr rund 180.000 Kilometer mehr unterwegs. Deshalb beschloss der Landkreis, 60 Prozent der Mehrkosten zu tragen. Die Stadt Friedberg erklärte sich bereit, die restlichen 40 Prozent zu übernehmen.

Wer profitiert vom neuen Stadtbus-Konzept?

Zunächst einmal die Friedberger Bürger. Denn die Busse fahren jetzt öfter, bringen die Fahrgäste direkt zur Regional- und Straßenbahn und binden mehr

Wohngebiete und Ortsteile an den öffentlichen Nahverkehr an. Aber auch die örtlichen Betriebe profitieren. Kunden und Mitarbeiter erreichen Gewerbegebiete wie „Münchner Straße“ oder den Gewerbepark in Derching an der A8 bequem mit dem Bus. Und wer – in umgekehrter Richtung – die attraktive Friedberger Innenstadt besuchen möchte, ist nicht mehr auf die begrenzten Parkmöglichkeiten im Zentrum angewiesen. Der kann zum Beispiel am P+R-Platz in Friedberg West parken und mit dem Stadtbus schnell

und direkt in die Altstadt fahren oder gleich ganz aufs Auto verzichten. So entspannt sich der Verkehr in der Friedberger Innenstadt, was nicht zuletzt der Aufenthalts- und Luftqualität zugutekommt.

Der Stadtbus macht Friedberg also sauberer?

Auf jeden Fall! Nicht nur Metropolen kämpfen mit steigendem Verkehrsaufkommen. Auch und besonders die Mittelzentren wie Friedberg kommen in den Hauptverkehrszeiten oft an ihre Belastungsgrenze. Das betont auch unser Landrat

Dr. Klaus Metzger immer wieder. Stadt und Landkreis hatten sich deshalb zum Ziel gesetzt, Friedberg vom Verkehr zu entlasten. Mit dem Stadtbus bieten sie den Bürgern nun eine gut funktionierende und preisgünstige Alternative zum eigenen Pkw. Die neuen und bequemen Hybridbusse des AVV helfen ihrerseits, Schadstoffemissionen und Lärmpegel in der Stadt gering zu halten.



Der Stadtbus Friedberg ist eine gute Alternative zum eigenen Pkw und entlastet damit das Zentrum vom hohen Verkehrsaufkommen.

Prof. Manfred Schnell

ÖPNV-Beauftragter der Stadt Friedberg

Das sagen Fahrgäste zum neuen Stadtbus

Mit dem Friedberger Stadtbus sind die Bürger jetzt schneller und direkter innerhalb der eigenen Stadt und zwischen den Ortsteilen unterwegs. Die umweltfreundlichen Hybridbusse verkehren mit hoher Frequenz: Zwischen Innenstadt, Bahnhof und Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 6 kommt wochentags fast alle 15 Minuten ein Bus. Auch am Wochenende werden viele Haltestellen nun öfter bedient. Der Fahrplan wurde auf die Fahrzeiten der Züge am Bahnhof Friedberg abgestimmt, lange Wartezeiten beim Umsteigen in die Paartalbahn sind damit passé. Die Linie 202 (Blaue Linie) verbindet Friedberg jetzt direkt und ohne Umsteigen mit Derching und dem Gewerbepark. Damit sind auch die nördlichen Ortsteile besser an die Kernstadt angebunden, ebenso wie die Wohngebiete an der Afra- und Luitpoldstraße.

Die ganze Stadt und alle Ortsteile mit nur einer Preisstufe erreichbar

Mit dem Stadtbus sind die Bürger nicht nur schnell und direkt unterwegs, sondern auch preiswert: Sämtliche Haltestellen liegen auf der Zonengrenze 20/30, sodass die ganze Stadt und alle Ortsteile mit nur einer Preisstufe erreichbar sind. Für Fahrten in die Augsburger Innenstadt werden pro Fahrtrichtung lediglich zwei Streifen entwertet. Das macht die AVV-Abos und -Monatskarten für Friedberger preislich noch attraktiver.

Erstes Resümee des AVV

Mit dem engen Taktangebot des Friedberger Stadtbusse bieten wir Friedbergern eine kostengünstige Alternative zum eigenen Auto. Jeder Fahrgast, der dieses Angebot nutzt, hilft, die Luft sauber zu halten und damit die Lebensqualität in seiner Stadt zu erhöhen.



» Innerhalb von Friedberg versuche ich, alles mit dem Fahrrad zu erledigen. Bei schlechtem Wetter oder im Winter war das manchmal schwierig. Mit dem Stadtbus kann ich jetzt das ganze Jahr über bequem zum Sport, Erledigungen machen oder auf Shoppingtour gehen.«

Amelie Graf
Ärztin aus Friedberg



» Der Stadtbus hält direkt vor unserer Wohnung am Rothenberg. Wenn wir nach Augsburg reinwollen, bringt er uns ohne Umsteigen zur Straßenbahn. Toll sind auch die Kleinbusse, die passen viel besser zu Friedberg!«

Josef und Marianne Gmeiner
Ehepaar aus Friedberg



» Der Stadtbus ist mega-praktisch! Allein schon, weil die Busse jetzt öfter fahren. So bin ich deutlich flexibler, wenn ich in der Innenstadt einkaufen gehe oder Freunde in den Wohngebieten besuche.«

Matthias Schaich
Harthausen



» Früher musste ich oft lange auf den Bus warten, wenn ich in Friedberg zum Arzt gehen oder den Friedhof besuchen wollte. Mit dem Stadtbus klappt das jetzt super!«

Ines Stover
Hochzoll



Gratis-Monat: Mehr als 700 steigen um

Als AVV-Neukunde ein Jahresabo abschließen und dafür einen Monat gratis fahren: Die vom Freistaat Bayern finanzierte Aktion bringt über 700 neue Abonnenten dazu, das Auto stehen zu lassen.

INSGESAMT
704
NEUE ABO-KUNDEN

AKTIONSZEITRAUM:
**Oktober bis
Dezember
2019**

DER **500.** ABO-
KUNDE

DAVON
144
NEUE ABOS FÜR
DEN GESAMTRAUM

VORAUS-
SETZUNGEN:

- » In den letzten 12 Monaten bestand kein AVV-Abo
- » Der Antrag wird online eingereicht
- » Neukunde bleibt mindestens 12 Monate dabei



V.l.n.r.: Landrat Dr. Klaus Metzger, 500. Abo-Kunde Marco Buhrmeister & Staatsminister Hans Reichhart

DAVON
413
NEUE ABOS FÜR
DEN INNENRAUM

WERBEMASSNAHMEN:



Online



Außenwerbung



Lokal-TV

Ein Monat finanziert durch die
Bayerische Staatsregierung



Leistungen im AVV-Regionalbusverkehr: Die Ausschreibungen 2019

Von den Ausschreibungen profitieren vor allem unsere Fahrgäste. Denn eine Weiterentwicklung des Fahrplanangebots, eine einheitlich zeitgemäße Qualität der Fahrzeuge, beispielsweise in Bezug auf Barrierefreiheit und moderne Umweltstandards, sind positive Effekte der EU-weiten Ausschreibungen. Auch 2019 wurden Leistungen im AVV-Regionalbusverkehr über Ausschreibungen vergeben.

Betriebsaufnahmen zum 15. Dezember 2019

| | Schmutter | Friedberg 02 |
|----------------------|--|---|
| Fahrplankilometer | ca. 467.940 km | ca. 493.190 km |
| Vertragslaufzeit bis | 11.12.2027 | 11.12.2027 |
| Neuer Betreiber | Egenberger GmbH & Co. KG | Demmelmair Omnibusbetrieb GmbH & Co. KG |
| Fahrzeuge | 10 Neufahrzeuge (davon 7 Solo- und 3 Gelenkbusse) 4 Gebrauchtfahrzeuge (davon 3 Solobusse und 1 Gelenkbus, max. 5 Jahre alt) | 6 Neufahrzeuge (davon 4 Solo- sowie 2 Kleinbusse) 1 Gebrauchtfahrzeug (Solobus, max. 5 Jahre alt) |

Abgeschlossene Ausschreibungen 2019 - Betriebsaufnahme zum 13. Dezember 2020

| | Wittelsbacher Land 03 | Wittelsbacher Land 04 |
|----------------------|--|---|
| Fahrplankilometer | ca. 576.578 km | ca. 696.774 km |
| Vertragslaufzeit bis | 09.12.2028 | 09.12.2028 |
| Neuer Betreiber | Demmelmair Omnibusbetrieb GmbH & Co. KG | Z Mobility Werner Ziegelmeier GmbH |
| Fahrzeuge | 8 neue Solobusse 6 Gebrauchtfahrzeuge (davon 5 Solobusse und 1 Gelenkbus, max. 5 Jahre alt) | 13 Neufahrzeuge (davon 9 Solo- und 4 Gelenkbusse) 2 Gebrauchtfahrzeuge (Solobusse, max. 8 Jahre alt) |



Alles sofort auf dem Radar

Das verbundeigene Betriebsleitsystem (ITCS) soll Ende 2021 in die Testphase gehen. Es hilft unter anderem, Anschlüsse zu sichern und Fahrgäste in Echtzeit zu informieren.

An der Haltestelle vergeblich auf den Bus warten oder beim Umsteigen den Anschluss verpassen: Diese Probleme sollen dank des verbundeigenen ITCS künftig der Vergangenheit angehören. ITCS ist die Abkürzung für „Intermodal Transport Control System“, also ein System für die Betriebssteuerung von öffentlichen Personennahverkehren. Dieses System generiert Echtzeitdaten, die dem AVV helfen, den Busbetrieb besser zu überwachen und die Anschlüsse zu sichern. Auch Fahrgäste haben Zugriff auf die Daten – etwa via App oder direkt an der Haltestelle.

Vorteile des verbundeigenen ITCS

Ein automatisches Betriebsleitsystem ist im AVV bereits flächendeckend im Einsatz. Der große Vorteil des verbundeigenen Systems ist, dass externe Datenschnittstellen damit künftig reduziert werden, wodurch sich die Qualität der Daten erhöht. Damit können die Verantwortlichen künftig den Busbetrieb besser analysieren und beurteilen, und schneller auf technische Änderungen reagieren. Besonders kritische Anschlussbeziehungen können im Zweifel „manuell“ gesichert werden. Auch die Qualität der Fahrgastinformation wird durch das ITCS verbessert: Ist der Bus verspätet, weil er im Stau steht, oder fällt er aufgrund eines technischen Defekts aus? Die via ITCS generierten Echtzeitdaten werden direkt an die Haltestelle übermittelt und den Wartenden dort über dynamische Fahrgastinformationsanzeiger zugänglich gemacht. Außerdem werden die Echtzeitdaten in die Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) und die Apps eingespeist. So stellt der AVV künftig sicher, dass die aktuelle Betriebssituation im Internet, in der AVV-App und auf dem DFI-Anzeiger korrekt dargestellt wird. Auch den Mitarbeitern im AVV-Kundencenter nützen die via ITCS generierten Informationen – für die Fahrgastauskunft, aber auch für die rückwirkende Bearbeitung von Beschwerden.

Echtzeitdaten von „DEFAS Bayern“

An die Echtzeitdaten von Fremdverkehren wie Bahn oder Stadtbus kommt der AVV über eine Anbindung an die Datendrehscheibe „DEFAS Bayern“ („Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem Bayern“). Bislang wurden die Fahrplanauskünfte aufgrund von Soll-Daten in der AVV-eigenen Elektronischen Fahrplanauskunft be-



ITCS

rechnet. Mit (verbundeigenem) ITCS übernimmt diese Berechnungen dann der sogenannte Routing-Kern des DEFAS – und zwar anhand der Echtzeitdatenlage.

Bausteine des ITCS-Projekts

Wie umfangreich das ITCS-Projekt tatsächlich ist, spiegelt sich auch in seinem vollständigen Titel wider. Wer den aussprechen will, braucht einen langen Atem: „Ganzheitliche Fahrgastinformation und Anschlussicherung auf der Basis von Echtzeitdaten – Errichtung eines Intermodal Transport Control Systems (ITCS), eines dynamischen Fahrgastinformationssystems und Ertüchtigung bestehender Systeme durch die Augsburgener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH“. Beim AVV benutzt man da lieber die Kurzform „Verbundeigenes ITCS“. Das Mammutprojekt umfasst mehrere Unterprojekte:

- » Schaffung der technischen Grundlagen für das Generieren von Echtzeitdaten sowie technische Realisierung von Anschlussicherungen und Betriebssteuerung
- » Installation dynamischer Fahrgastinformationsanzeiger an den Haltestellen in der Region
- » Verbesserung der bestehenden Anschlussicherungen

Im Zuge des Großprojekts gibt es auch an den Nebenschauplätzen viel zu tun: Die Server-Infrastruktur

des AVV muss umgebaut werden, damit sie die neuen Gegebenheiten abbilden kann. Die Tools zur Auswertung müssen erweitert werden. Die Datengrundlage für das Geografische Informationssystem (GIS) muss ertüchtigt werden, um künftig beispielsweise POIs („Points of Interest“) aus der OpenStreetMap als Ziele anbieten zu können.

Umsetzung und Probetrieb ab 2021

Für das Projekt „Verbundeigenes ITCS“ hat der AVV bereits im Dezember 2018 einen Förderantrag bei der Regierung von Schwaben eingereicht. Ende Juni 2020 erhielt er schließlich den Förderbescheid. Während der Antrag geprüft wurde, durfte der

AVV dank einer sogenannten Unbedenklichkeitsbescheinigung bereits mit einigen Vorarbeiten beginnen. Daher kann die Ausschreibung der Systeme – dem aktuellen Zeitplan zufolge – noch im Jahr 2020 starten. Der Zuschlag wird jedoch voraussichtlich erst 2021 erteilt. Ab diesem Zeitpunkt geht es an die Umsetzung des Projekts, die aufgrund der Komplexität des Themas einige Zeit in Anspruch nehmen dürfte. Internen Schätzungen zufolge werden die ersten Fahrzeuge voraussichtlich Ende 2021 den Probetrieb aufnehmen. Anschließend

wird das System im Turnus der Ausschreibungen mit immer mehr Fahrzeugen befüllt, bis Ende 2028 alle AVV-Regionalbusse in das verbundeigene ITCS integriert sind.



Dank ITCS können wir unsere Fahrgäste künftig jederzeit und überall über die aktuelle Betriebs-situation informieren.

Dominic Schmidtke

Projektmanager Datenmanagement & Techniksysteme





Automatisches Fahrgastzählsystem

Mit „Highspeed“ zur Vollausstattung

Voraussichtlich schon Ende 2020 werden alle AVV-Regionalbusse mit dem Automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) ausgestattet sein – und erste wertvolle Daten für Angebotsplanung, Erfolgsmessung und Einnahmenaufteilung sammeln.

Der AVV setzt auf verlässliche Fahrgastzahlen – und bekommt die entsprechende Technik aller Voraussicht nach schon zwei Jahre früher als geplant: Bis Ende 2020 sollen alle Fahrzeuge der AVV-Regionalbusflotte mit dem Automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) ausgestattet sein – vorausgesetzt, dass alle technischen Einzelteile trotz coronabedingter Lieferengpässe verfügbar sind.

Über Infrarotsensoren im Türbereich erfasst das AFZS an jeder Haltestelle anonyme Fahrgastdaten: An welchem Tag und zu welcher Uhrzeit steigen wie viele Personen in welche Linien ein und aus? Die Daten werden vom Fahrzeug über eine gesicherte Verbindung direkt an den AVV-Server übertragen. Das Hintergrundsystem bietet Reportmöglichkeiten für die Auswertung einzelner Fahrten, Haltestellen oder Linien. Wertvolle Informationen also, die künftig als Grundlage für Angebotsplanung und Erfolgsmessung dienen sollen. Auch für die Bearbeitung von Kundenbeschwerden können die Daten hilfreich sein.

Nachrüstaktion und Finanzierung

Neue Fahrzeuge werden direkt vom jeweiligen Verkehrsbetrieb, der das Linienbündel gewinnt, mit AFZS ausgestattet. Ende 2019 waren das 80 Busse, bis Ende 2020 sollen es 130 sein. Weitere 100 Busse erhalten das Zählsystem

im Rahmen der bereits angelaufenen AVV-Nachrüstaktion. Somit werden schon Ende 2020 alle 230 Fahrzeuge über ein AFZS verfügen. Ursprünglich sollte die Vollaussstattung aller Fahrzeuge Ende 2024 abgeschlossen sein. Den Anstoß für ein zügigeres Vorgehen hatten die Aufgabenträger gegeben, die auch die Kosten in Höhe von über einer halben Million Euro tragen (aufgeteilt auf 2019 und 2020). Daraufhin begann der AVV – finanziert von den Aufgabenträgern – mit der Durchführung des Nachrüstprojektes.

Zertifizierung des AFZS für die Einnahmenaufteilung

Wenn Ende 2020 die letzten Fahrzeuge zur Umrüstung in der Werkstatt stehen, werden die AVV-Experten im Büro beginnen, das Hintergrund- und Auswertesystem unter die Lupe zu nehmen: Funktioniert das Monitoring? Sind die erhobenen Daten vollständig? Vor allem aber bereiten sie die Zertifizierung des AFZS für Fragen der Einnahmenaufteilung vor. Ein mächtiges Unterfangen! Denn hierfür gilt es, alle an der Einnahmenaufteilung beteiligten Partner an einen Tisch zu bringen, den Vorgabenkatalog abzustimmen, eine einheitliche Messmethodik zu gewährleisten und Vergleichszählungen durchzuführen. Denn erst als zertifiziertes System kann das AFZS helfen, wertvolle Daten für die Einnahmenaufteilung beizusteuern.

Anzahl der Zählfahrzeuge gemäß Linienausschreibung:



Das Ziel, alle 230 AVV-Regionalbusse mit AFZS auszustatten, ist bereits Ende 2020 erreicht – zwei Jahre früher als geplant.



„Frau Braun“ erklärt den AVV

Der AVV verpackt seine Leistungen in humorvolle Anekdoten einer Ehefrau – und setzt damit erstmals auf Storytelling im Videoformat.

Immer wieder erreichen den AVV einfache Fragen – doch „einfach“ liegt im Auge des Betrachters. Was für AVV-Mitarbeiter und auch für viele Nutzer selbstverständlich ist, ist für ÖPNV-Neulinge oft erklärungsbedürftig.

Mit „Frau Braun erklärt...“ setzt der AVV erstmals auf Storytelling, um neutrale Sachverhalte einfach zu erklären und nicht nur a.tv-Zuschauer an die Marke zu binden. Basisbotschaft aller Videos ist die Einfachheit: Es ist einfach, den AVV zu nutzen – und gleichzeitig auch günstig, umweltfreundlich und bequem. Den Schluss jeder Geschichte bildet der Aufruf, sich genauer zu informieren: auf der Website des AVV, im AVV-Kundencenter oder über die AVV.mobil-App.

AVV erstrahlt in humorvollen Geschichten

Gemeinsam mit a.tv und der Produktionsfirma TONEART fand der AVV schließlich die passende Plattform zur Einbindung der Spots: „Proscht, Herr Braun“ – ein Sendeformat, das unterschiedliche Altersgruppen anspricht. Mit „Frau Braun“ als Protagonistin wurde der Bezug zur Sendung hergestellt. „Herr Braun“ moderiert, „Frau Braun“ fährt Bus und erzählt Anekdoten aus dem gemeinsamen Alltag.

Das ist nicht nur unterhaltsam, sondern auch effektiv im Sinne

des Marketings: An die Inhalte nachvollziehbarer Geschichten können sich Menschen besonders gut erinnern. Auf diese Weise sorgt Storytelling – laut Wissenschaft – für eine kognitive Bindung des Zuschauers an die Marke. In den AVV-Clips stehen Frau Brauns Anekdoten im Vordergrund, während die AVV-Produkte ihre volle Strahlkraft entfalten, als nützliche Angebote für die „Eheleute“.

Corona zwingt zur Improvisation

Geplant war, die fünf Spots der Reihe nach in fünf aufeinanderfolgenden Sendungen einzubinden. Doch die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie durchkreuzten den Plan: Die Sendung „Proscht, Herr Braun“ konnte nicht mehr produziert werden, da Gaststätten auf unbestimmte Zeit geschlossen wurden. Bis zur Weiterführung der Sendung wurde Übergangsweise ein anderes Format für die Einbindung gewählt: „a.tv Ausflug – virtuelle Besuche von Attraktionen der Region“.



Alle Videos
finden Sie hier:



Und so geht's weiter: Nach der Erstausstrahlung werden die Spots in der a.tv-Mediathek sowie auf der AVV-Website eingebunden und über den Youtube-Kanal des AVV veröffentlicht. Zudem ist geplant, aus den Werbefilmen kurze Take-outs zu produzieren, die später im Kino laufen.



Von der Idee zum Spot

5 Gute Idee!

Der Regionalsender a.tv bietet dem AVV an, Werbung bei „Proscht, Herr Braun“ zu schalten. Im AVV-Meeting mit a.tv und TONEART entsteht die Idee, Erklärvideos zu drehen.

und quasi nebenbei – Fakten rund um die Leistungen des AVV. Neben einem 20-sekündigen Vor- und Abspann soll auch ein kurzer Werbespot gedreht und im Rahmen von „a.tv aktuell“ ausgestrahlt werden.

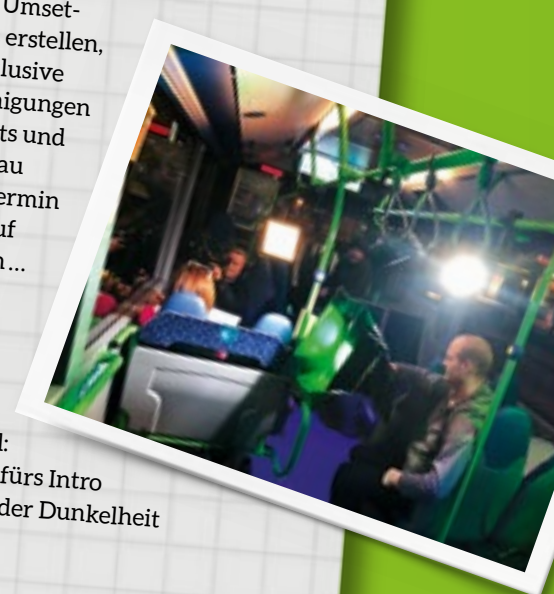
4 Was erklären wir?

Die AVV-Kollegen definieren fünf Themen mit großem Erklärungsbedarf:

1. Alles mit einem Ticket: Mit einer Fahrkarte kann man alle Verkehrsmittel im AVV nutzen, also zum Beispiel auch Regionalzug fahren.
2. AVV.mobil-App & Handyticket: Per App geht's schnell und einfach zu Fahrplaninfos und Tickets.
3. Tagesticket: Vier Kinder fahren kostenlos mit, gegen Aufpreis auch bis zu vier Erwachsene.
4. Anruf-Sammel-Taxi: Telefonisch anmelden, beim Einsteigen kleinen Aufschlag bezahlen und vor der Haustür aussteigen. So einfach funktioniert das AST.
5. Umwelt und Entspannung: Wer statt Auto mit dem ÖPNV fährt, nutzt die Fahrzeit für sich – und hilft zugleich, CO₂ zu sparen.

2 Vorbereitungen

Jetzt geht's an die Umsetzung: Storyboards erstellen, Bus und Route inklusive Durchfahrgenehmigungen organisieren, Outfits und Accessoires für „Frau Braun“ besorgen, Termin abstimmen – und auf gutes Wetter hoffen...



1 Dreh

Am Drehort Bus geht's ab 14 Uhr rund: Zuerst wird Material fürs Intro gedreht, ab Einbruch der Dunkelheit dann die fünf Spots.

3 ... und wie?

Ein mobiler Drehort muss sein! Doch wer bringt die Fakten rüber? Der Vorschlag löst umgehend Begeisterung aus: Beim Busfahren plaudert „die Ehefrau“ der Regionalkoryphäe „Herr Braun“ aus dem Nähkästchen und vermittelt – charmant

0 Ausstrahlung

Der erste Spot wird im März 2020 ausgestrahlt. Dann kommt Corona. Die Intro-/Extro-Spots werden übergangsweise in das (coronataugliche) Format „a.tv Ausflug“ eingebunden. Sobald „Proscht, Herr Braun“ wieder anläuft, werden die Info-Spots dort ausgestrahlt.



Ausgezeichnet: Die AVV-Busfahrerschulung

Immer mehr Personen mit Mobilitätseinschränkung nutzen den ÖPNV. Damit Busfahrer deren Bedürfnisse besser verstehen, hat der AVV gemeinsam mit dem Behindertenbeauftragten des Landkreises Aichach-Friedberg eine spezielle Schulung entwickelt. Praktische Übungen bieten den Fahrern dabei Gelegenheit, die Perspektive zu wechseln: Sie versuchen selbst, mit dem Rollstuhl in den Bus einzusteigen. Sie tragen Brillen, die die Sicht einschränken oder schlüpfen in den „Altersanzug“, der die Erfahrungswelt älterer Menschen simuliert – und suchen damit einen Sitzplatz. In der Theoriestunde werden weitere Fragen erörtert: Wie kann ich Blinden bei der Orientierung helfen? Wie kommuniziert man mit Gehörlosen? Für dieses bayernweit einzigartige Konzept hat der AVV die Auszeichnung „Bayern barrierefrei“ der Bayerischen Staatsregierung erhalten.



AVV-Aboservice: neu ab 2020

Seit Jahresbeginn bedient der neue AVV-Aboservice die Anliegen unserer AVV-Abonnenten nach konkreten, vom AVV definierten Vorgaben: Neben einer deutlich verbesserten Erreichbarkeit, klaren Vorgaben für Kundenkommunikation und Abwicklung wurde auch das Trägermedium auf ein praktisches Scheckkartenformat umgestellt. Der Start verlief erfolgreich: Bereits Mitte Dezember konnten via Internet Abonnements direkt beim AVV bestellt werden, die dann auch pünktlich zum 1. Januar 2020 an die Kunden ausgeliefert wurden.

Erfolgreiches erstes Halbjahr

Der Abo-Vertrieb lief im ersten Halbjahr erfolgreich an: Zum 30. Juni konnte der AVV bereits 535 Mobil-Abo-Kunden (über alle drei Abo-Arten) gewinnen. Die im AVV-Aboservice im Auftrag der AVV-Regionalbusunternehmen generierten Einnahmen werden vom AVV direkt dem Einnahmetopf zugeleitet.

AVV-Tarifreform: Zeit für eine Bestandsaufnahme

Die im Januar 2018 in Kraft getretene AVV-Tarifreform sollte das Tarifsystem einfacher, übersichtlicher und fairer machen: Wesentliche Neuerung war die Zusammenfassung der früher über 60 segmentierten Zonen zu 12 Tarifzonen in Ringform. Die Abo- und Zeitkartenstruktur wurde verschlankt und das Angebot für Gelegenheitsfahrer übersichtlicher gestaltet. Dabei blieben 74 Prozent der Fahrten preislich unverändert oder wurden günstiger. Jetzt geht es beim AVV um die Frage: Wurden die wesentlichen Ziele der Tarifreform erreicht? Zeit für eine Bestandsaufnahme!

Die Arbeitsgruppe Evaluation setzt sich aus den Teilnehmern des Arbeitskreises Tarifreform zusammen, der bereits bei der Entwicklung der Reform stark involviert war. Die Arbeitsgruppe wurde jedoch nach der Kommunalwahl teilweise neu besetzt. Zur Durchführung der Evaluation hatte der AVV vier mögliche Dienstleister angefragt und die Angebote intern auf Vollständigkeit und Plausibilität bewertet. Den Zuschlag für das Projekt „Evaluation Tarifreform“ erhielt schließlich die civity Management Consultants GmbH & Co. KG mit Sitz in Hamburg. Nachdem der passende Dienstleister gefunden war, konnte die Evaluation starten. Kick-off-Termin war am 6. Februar 2020 – der erste von insgesamt acht geplanten Terminen. Dabei wurden die Eckpunkte des Evaluationsprojekts festgelegt.

Die Evaluation der Tarifreform umfasst folgende Themen:

- » Bestandsaufnahme
- » Bewertung der gesetzten Primärziele
- » Bewertung der qualitativen Ziele
- » Erneute Bewertung der Tarifzonen-Änderungswünsche
- » Bewertung und Beantwortung Punkte/Themen der Fraktionen
- » Vorstellung der Zwischenergebnisse in den Gremien (voraussichtlich Ende 2020)
- » Vorschläge zur Weiterentwicklung des Tarifs (optional, noch nicht beauftragt)

Zur Bewertung der Primärziele und der qualitativen Ziele war zunächst eine Schärfung der Zieldefinition nötig. Zum Redaktionsschluss konnten hierzu noch keine weiteren Details genannt werden. Um qualitative Ziele bewerten zu können, wird im zweiten Halbjahr 2020 eine auf die Ziele abgestimmte Marktforschung durchgeführt.

Soll der Verbund erweitert werden?

Von Donauwörth nach Augsburg zur Arbeit pendeln, oder auch in umgekehrter Richtung: Für viele Berufstätige ist das ein ganz normaler Teil des Alltags. Die Pendlerströme reichen längst über die Landkreisgrenzen hinaus. Deshalb wird beim AVV derzeit über eine Verbunderweiterung diskutiert – und zwar mit den Landkreisen Donau-Ries und Dillingen a. d. Donau. Letzterer gehört dem Verbund bereits in Teilen an. Genauer gesagt: der Altlandkreis Wertingen mit den Orten Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach, Wertingen und Zusamaltheim. Integriert werden soll der Altlandkreis Dillingen, der bislang noch nicht zum Verbund gehört. Im Landkreis Donau-Ries ist lediglich die Regionalzugstrecke bis Otting-Weilheim im AVV-Tarif befahrbar.

Klarheit durch Machbarkeitsstudie

Zunächst soll im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geklärt werden, ob die Integration in den AVV für Fahrgäste und Landkreise auch wirklich sinnvoll ist. Wie gestalten sich die tatsächlichen Pendlerströme? Trifft ein Beitritt zum AVV die Mobilitätsbedürfnisse der Fahrgäste? Zu welchen Kosten wäre die Verbunderweiterung möglich? Die Studie wollen die Landkreise Dillingen a. d. Donau und Donau-Ries jetzt im Rahmen eines Förderprojekts in Auftrag geben.

Vorteile für die Fahrgäste

Die Vorteile einer Verbunderweiterung für die Fahrgäste liegen auf der Hand: Neben einheitlichen Vertriebssystemen würden auch Fahrplan- und Tarifauskunft umfassend vereinheitlicht und Fahrpläne aufeinander abgestimmt werden. Vor allem aber kämen die Fahrgäste in den Genuss einheitlicher Tarife. Sie bräuchten dann lediglich einen Fahrschein für alle Verkehrsmittel im Verbundgebiet.



Da kommt bald was für die Jugend: Das 365-Euro-Ticket für Jugendliche und Auszubildende



Ein AVV-Abo für Schüler und Azubis

Täglich mit dem Bus zur Schule oder per Straßenbahn und Zug zum Betrieb: Viele Schüler und Auszubildende sind täglich mit dem ÖPNV unterwegs. Allein schon, weil die Jugendlichen noch keinen Führerschein bzw. kein eigenes Auto besitzen. Gute Gründe, um die jungen Menschen frühzeitig an den ÖPNV zu binden – und damit an eine umweltschonende Form des Unterwegsseins. Vor diesem Hintergrund plant der AVV voraussichtlich zum Schuljahresbeginn 2021 die Einführung des sogenannten 365-Euro-Tickets für Jugendliche und Auszubildende:

- » Als Pilotprojekt wird das 365-Euro-Ticket zunächst befristet eingeführt.
- » Es berechtigt Schüler und Auszubildende zur unbegrenzten Nutzung aller Verkehrsmittel im gesamten Verbundraum des AVV.
- » Das Ticket gilt jeweils für ein Schul-/Ausbildungsjahr (inklusive Sommerferien).
- » Das Ticket ist nicht übertragbar.

Finanzierung durch Freistaat und Aufgabenträger

Die Aktion wird vom Freistaat Bayern finanziell gefördert. Der Ministerrat hatte im Oktober 2019

beschlossen, in den bayerischen Verkehrsverbänden die Einführung eines verbundweiten Tickets für Schüler und Azubis zum Preis von 365 Euro zu unterstützen – als Ergänzung zu bestehenden Schüler- und Ausbildungstarifen. Im Zuge dessen hat sich der Freistaat bereit erklärt, jeweils zwei Drittel der dadurch entstehenden Mindereinnahmen zu decken – vorbehaltlich der Bereitstellung der jeweiligen Mittel im Haushalt. Im Falle des AVV übernehmen das letzte Drittel die Aufgabenträger, also die Landkreise Augsburg, Dillingen a. d. Donau, Aichach-Friedberg und die Stadt Augsburg.

Aktueller Projektstand im AVV

Derzeit finalisiert der AVV die Aufstellung der jährlichen Einnahmenverluste zusammen mit dem Freistaat und den Verkehrsunternehmen, um den tatsächlich zu erwartenden Bedarf an Finanzmitteln festzulegen und stimmt die tariflichen Details ab. Die Vorbereitung der Vertriebssysteme der Verkehrspartner sowie der jeweiligen Schulweg-Kostenträger benötigt einen Vorlauf von rund vier Monaten zum Schuljahresbeginn. Nach aktuellem Projektstand soll das 365-Euro-Ticket zum 1. August 2021 eingeführt werden – also rechtzeitig zum Schuljahres- bzw. Ausbildungsbeginn.

Lassen wir die Zahlen sprechen!

Ein Blick aufs vergangene Geschäftsjahr zeigt: Der AVV gewinnt kontinuierlich weiter Stammkunden. Auch bei Tagestickets hält der Aufwärtstrend an. Beides war im Zuge der Tarifreform neu ausgestattet worden.



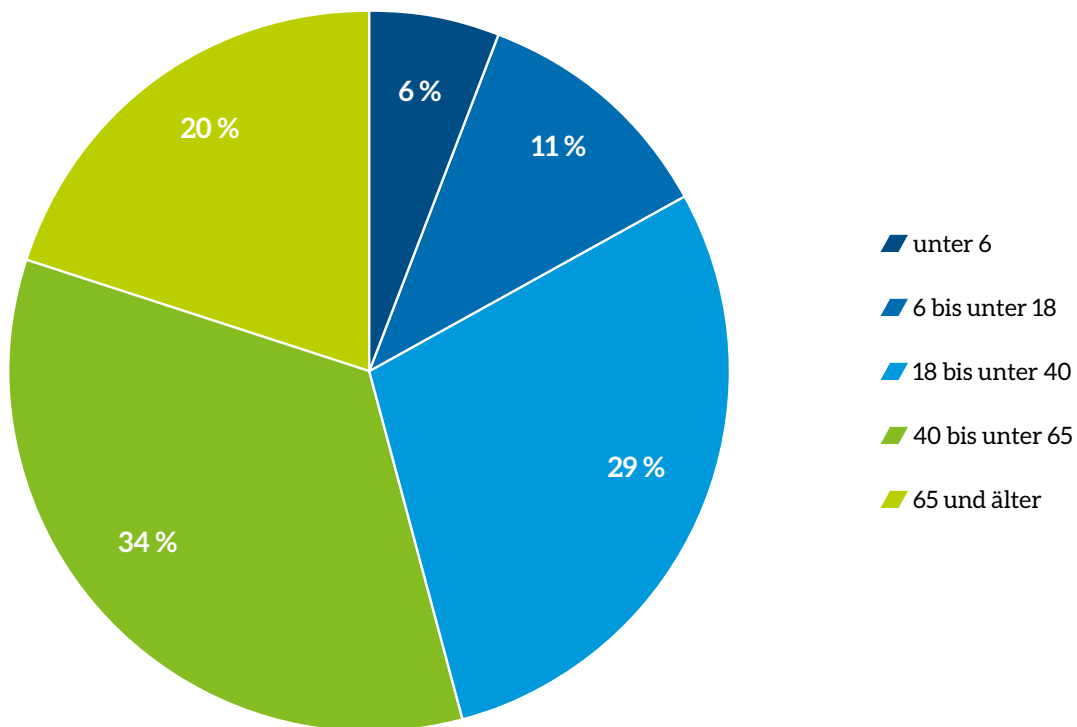
EINWOHNERENTWICKLUNG

| Wohnort | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Stadt Augsburg | 269.402 | 272.699 | 276.542 | 281.111 | 286.374 | 289.584 | 292.851 | 295.135 | 296.582 |
| Landkreis Augsburg | 237.839 | 239.004 | 240.911 | 242.697 | 245.600 | 247.539 | 249.838 | 251.534 | 253.468 |
| Landkreis Aichach-Friedberg | 126.720 | 127.250 | 128.435 | 129.294 | 130.916 | 131.399 | 132.596 | 133.596 | 134.655 |
| Landkreis Dillingen* | 19.774 | 19.877 | 19.917 | 19.991 | 20.153 | 20.182 | 20.506 | 20.643 | 20.714 |
| Gesamt | 653.735 | 658.830 | 665.805 | 673.093 | 683.043 | 688.704 | 695.791 | 700.908 | 705.419 |

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



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

ENTWICKLUNG DER BETRIEBS- UND VERKEHRSLEISTUNG

| Beförderungsfälle pro Jahr | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 75.377.700 | 76.267.400 | 77.657.100 | 79.766.300 | 78.866.300 | 80.191.300 | 82.732.600 |
| Wagen-Kilometer pro Jahr | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Straßenbahn | 3.431.000 | 4.603.300 | 4.386.000 | 4.537.000 | 4.487.000 | 4.481.000 | 4.485.000 |
| Zug | 5.154.984 | 5.166.000 | 4.477.100 | 4.477.100 | 5.234.211 | 5.257.800 | 5.306.400 |
| Bus | 15.690.900 | 14.413.900 | 14.350.700 | 15.642.000 | 18.691.000 | 15.354.200 | 15.750.300 |
| Linienlänge in km | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Straßenbahn | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 |
| Zug | 217 | 217 | 217 | 217 | 217 | 217 | 217 |
| Bus | 2.788 | 2.782 | 2.959 | 2.940 | 2.935 | 3.028 | 2.987 |
| Anzahl der Haltestellen | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| Bus | 1.137 | 1.137 | 1.137 | 1.137 | 1.243 | 1.247 | 1.249 |
| Schienenpersonennahverkehr | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 |
| Straßenbahn | 201 | 201 | 211 | 211 | 211 | 212 | 212 |

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| AVV-Regionalbuslinien | 122 | 124 | 131 | 132 | 137 | 136 | 138 |
| Straßenbahnlinien | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Regionalzuglinien | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Stadtbuslinien | 22 | 21 | 21 | 23 | 19 | 19 | 19 |
| Verkehrsunternehmen | 23 | 21 | 21 | 25 | 25 | 25 | 23 |

Quelle: VDV-Statistiken der Jahre 2013–2019

AVV-VERKAUFSSTATISTIK: BARTARIF

| Bartarif | 2017 (Stück) | 2018 (Stück) | Veränderung 2017 zu 2018 | | 2019 (Stück) | Veränderung 2018 zu 2019 | |
|--|------------------|------------------|--------------------------|----------------|------------------|--------------------------|--------------|
| | | | Stück | in % | | Stück | in % |
| Einzelfahrausweis Erwachsener | 4.062.927 | 2.409.290 | -1.653.637 | -40,70 | 2.313.794 | -95.496 | -3,96 |
| Einzelfahrausweis Kind | 434.069 | 230.116 | -203.953 | -46,99 | 228.170 | -1.946 | -0,85 |
| Streifenkarte Erwachsener | 1.056.342 | 1.049.710 | -6.632 | -0,63 | 1.039.313 | -10.397 | -0,99 |
| Streifenkarte Kind | 87.124 | 74.670 | -12.454 | -14,29 | 71.768 | -2.902 | -3,89 |
| Tageskarte Single | 234.997 | | | | | | |
| Tageskarte Familie | 110.799 | | | | | | |
| TagesTicket Innenraum | | 226.342 | | | 250.698 | 24.356 | 10,76 |
| TagesTicket Innenraum Plus | | 32.037 | | | 27.268 | -4.769 | -14,89 |
| TagesTicket Zone 30-98 | | 27.875 | | | 95.216 | 67.341 | 241,58 |
| TagesTicket Zone 10-98 | | 124.555 | | | 90.237 | -34.318 | -27,55 |
| Summe Tageskarte/ TagesTicket | 345.796 | 410.809 | 65.013 | 18,80 | 463.419 | 52.610 | 12,81 |
| Miniticket Erwachsener | 57.618 | | | | | | |
| Kurzstrecke Erwachsener | | 966.185 | | | 952.919 | -13.266 | |
| Summe Miniticket/ Kurzstrecke Erwachsener | 57.618 | 966.185 | 908.567 | 1576,88 | 952.919 | -13.266 | -1,37 |
| Miniticket Kinder | 6.977 | | | | | | |
| Kurzstrecke Kinder | | 126.653 | 126.653 | | 123.697 | -2.956 | |
| Summe Miniticket/ Kurzstrecke Kinder | 6.977 | 126.653 | 119.676 | 1715,29 | 123.697 | -2.956 | -2,33 |
| Schulklassenticket | | 6.932 | | | 18.372 | 11.440 | 165,03 |
| Gesamt | 6.050.853 | 5.274.365 | -776.488 | -12,83 | 5.211.452 | -62.913 | -1,19 |

2019 ist erneut eine Verschiebung vom klassischen Einzelticket (ein Ticket pro Person) hin zu den Tagestickets (mit Mitnahmeregelung von bis zu 4 Erwachsenen und 4 Kindern) zu verzeichnen. Hierdurch lässt sich auch der Rückgang bei den Kinderfahrausweisen erklären, die im Tagesticket kostenlos mitfahren.



ZEITKARTEN IM AVV

| Zeitkarten | 2017 (Stück) | 2018 (Stück) | Veränderung 2017 zu 2018 | | 2019 (Stück) | Veränderung 2018 zu 2019 | |
|---------------------------|----------------|----------------|--------------------------|---------------|----------------|--------------------------|--------------|
| | | | Stück | in % | | Stück | in % |
| Monatskarte für Jedermann | 125.578 | 126.064 | 486 | 0,39 | 110.924 | -15.140 | -12,01 |
| Wochenkarte für Jedermann | 72.616 | 0 | | | 10.913 | 10.913 | |
| Senioren-Monatskarte | 18.560 | 0 | | | | | |
| Schüler-Ferienkarte | 1.352 | 1.130 | -222 | -16,42 | 1.421 | 291 | 25,75 |
| Gesamt | 218.106 | 127.194 | -90.912 | -41,68 | 123.258 | -3.936 | -3,09 |

Die Wiedereinführung der Wochenkarte spiegelt sich zum Teil im Rückgang der Monatskarten wider. Die Schüler-Ferienkarte hat 2019 die zweithöchste Stückzahl seit Einführung erreicht.

ABONNEMENTS IM AVV

| Abonnements | 2017 (Stück) | 2018 (Stück) | Veränderung 2017 zu 2018 | | 2019 (Stück) | Veränderung 2018 zu 2019 | |
|-----------------------------------|----------------|----------------|--------------------------|--------------|----------------|--------------------------|-------------|
| | | | Stück | in % | | Stück | in % |
| 9-Uhr-Spar-Abo | 16.269 | | | | | | |
| Schnupper-Abo Mobil-Abo 9 Uhr | 966 | 156.098 | 34.283 | 28,14 | 177.833 | 21.735 | 13,92 |
| Senioren-Abo | 104.580 | | | | | | |
| Umwelt-Abo Mobil-Abo | 111.625 | 136.149 | 24.524 | 21,97 | 157.090 | 20.941 | 15,38 |
| Umwelt-Abo-Plus Mobil-Abo Premium | 129.290 | 125.995 | -3.295 | -2,55 | 121.842 | -4.153 | -3,30 |
| AboPlusCard | 4.750 | 4.775 | 25 | 0,53 | 4.348 | -427 | -8,94 |
| Firmen-Abo | 28.380 | 30.960 | 2.580 | 9,09 | 30.136 | -824 | -2,66 |
| Gesamt | 395.860 | 453.977 | 58.117 | 14,68 | 491.249 | 37.272 | 8,21 |

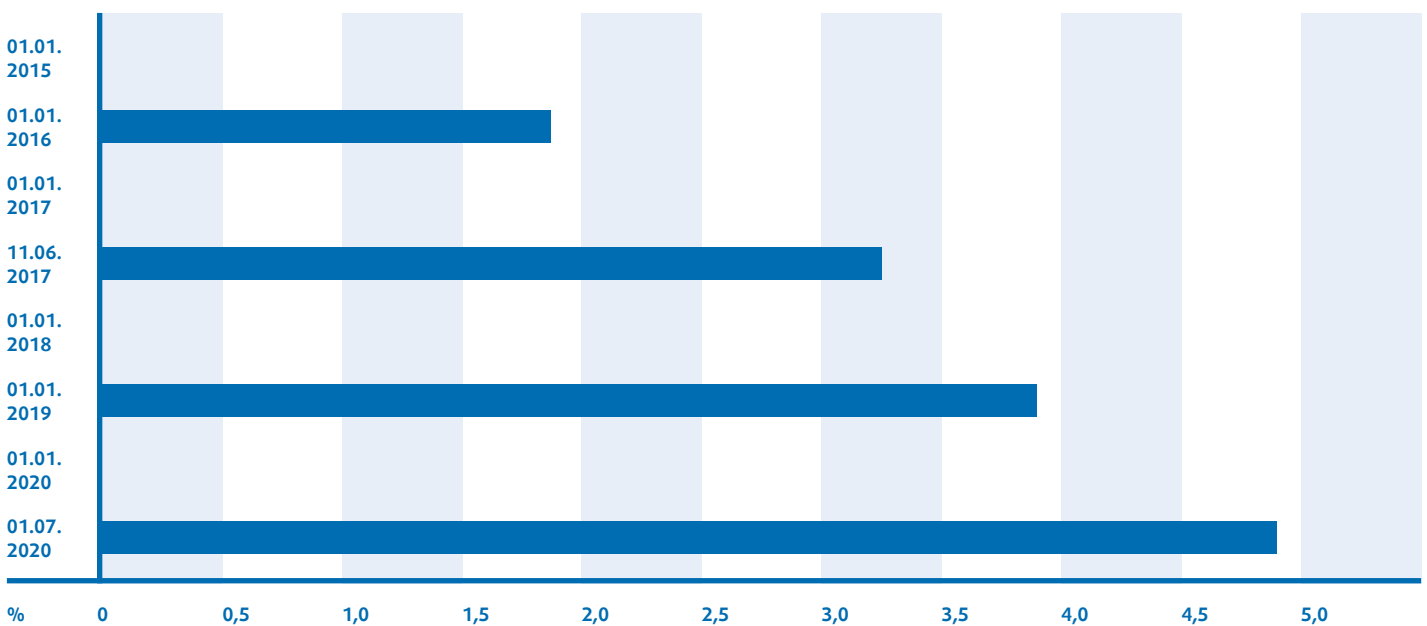
Im Abo-Bereich konnte erneut ein deutliches Plus von 8,21 % über alle Abos im Vergleich zum Vorjahr erreicht werden. Seit Umsetzung der Tarifreform wurden damit die Abo-Zahlen um 24 % erhöht. Die deutlichsten Zuwächse im Vergleich zu 2017 zeigen das Mobil-Abo 9 Uhr (+46 %) und das Mobil-Abo (+41 %).

AUSBILDUNGSTARIFE

| Ausbildungstarife | 2017 (Stück) | 2018 (Stück) | Veränderung 2017 zu 2018 | | 2019 (Stück) | Veränderung 2018 zu 2019 | |
|--------------------|----------------|----------------|--------------------------|--------------|----------------|--------------------------|--------------|
| | | | Stück | in % | | Stück | in % |
| Schülermonatskarte | 79.526 | 71.826 | -7.700 | -9,68 | 60.242 | -11.584 | -16,13 |
| Schülerwochenkarte | 37.987 | 33.868 | -4.119 | -10,84 | 30.223 | -3.645 | -10,76 |
| Schülerticket | 262.777 | 269.283 | 6.506 | 2,48 | 280.001 | 10.718 | 3,98 |
| Semesterkarte | 444 | | -444 | | | | |
| Gesamt | 380.734 | 374.977 | -5.757 | -1,51 | 370.466 | -4.511 | -1,20 |

Im Jahr 2019 lässt sich eine Abwanderung von der Schülermonatskarte zum Schülerticket im Abbuchungsverfahren erkennen. Die Nachfrage nach der Schülerwochenkarte ist weiterhin rückläufig.

NOMINELLE DURCHSCHNITTLICHE TARIFERHÖHUNG



Von 2015 bis 2020 wurden die AVV-Tarife im Durchschnitt jährlich um 2,32% erhöht.

EINNAHMEN AUS DEM FAHRKARTENVERKAUF IM GESAMTEN AVV-GEBIET

| Januar – Dezember | 2018 | | | 2019 | | |
|----------------------------------|------------------|-------------------|------------------------|------------------|-------------------|------------------------|
| | Stück | Personenfahrten | Einnahmen | Stück | Personenfahrten | Einnahmen |
| Bartarif* | 5.274.366 | 10.511.471 | 25.718.787,69 € | 5.211.452 | 11.263.853 | 26.638.735,34 € |
| allgemeiner Zeitkartentarif** | 581.171 | 34.566.942 | 32.118.040,65 € | 614.507 | 34.383.222 | 34.663.922,29 € |
| Ausbildungsverkehr*** | 374.977 | 23.358.093 | 18.315.513,22 € | 370.466 | 20.709.219 | 18.780.616,80 € |
| Summe | 6.230.514 | 68.436.506 | 76.152.341,56 € | 6.196.425 | 66.356.294 | 80.083.274,43 € |

VERÄNDERUNGEN 2019 ZU 2018

| Veränderungen 2019 zu 2018 | | | | | | |
|----------------------------------|----------------|--------------|-------------------|--------------|-----------------------|-------------|
| Januar – Dezember | Stück | in % | Personenfahrten | in % | Einnahmen | in % |
| Bartarif* | -62.914 | -1,19 | 752.382 | 7,16 | 919.947,65 € | 3,58 |
| allgemeiner Zeitkartentarif** | 33.336 | 5,74 | -183.720 | -0,53 | 2.545.881,64 € | 7,93 |
| Ausbildungsverkehr*** | -4.511 | -1,20 | -2.648.874 | -11,34 | 465.103,58 € | 2,54 |
| Summe | -34.089 | -0,55 | -2.080.212 | -3,04 | 3.930.932,87 € | 5,16 |

*
Einzelfahrkarte – voller Preis
Einzelfahrkarte – ermäßigter Preis
Kurzstrecke
Tagesticket
Streifenkarte Erwachsener
Streifenkarte Kind, Sonstige

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

Schülermonatskarte
Schülerwochenkarte
Schülerticket

Die Einnahmen konnten 2019 um 5,16 % gesteigert werden, diese Steigerung liegt über der zum 01.01.2019 vorgenommenen Tarifierhöhung in Höhe von 3,9 %.

AUSGABEN

| Ausgaben in € | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|----------------------|----------------------|------------------------|-------------------------|
| 1. Ausgaben Geschäftsbetrieb und Finanzplan der AVV GmbH | 2.550.738,73 | 2.890.436,89 | 2.808.120,26 | 3.360.786,87 |
| Stadt Augsburg | 1.020.295,49 | 1.156.174,76 | 1.123.248,10 | 1.344.314,74 |
| Landkreis Augsburg | 881.790,38 | 999.224,03 | 970.767,17 | 1.161.824,02 |
| Landkreis Aichach-Friedberg | 514.484,00 | 583.001,12 | 566.397,86 | 677.870,72 |
| Landkreis Dillingen a. d. Donau | 134.168,86 | 152.036,98 | 147.707,13 | 176.777,39 |
| 2. Finanzierung des AVV-Regionalbusverkehrs | 4.341.354,52 | 13.799.371,86 | 12.806.968,40** | 15.805.787,44*** |
| Stadt Augsburg | 627.799,26 | 2.801.272,48 | 2.599.814,59 | 3.208.574,86 |
| Landkreis Augsburg | 1.859.002,38 | 5.823.334,94 | 5.404.540,66 | 6.670.042,30 |
| Landkreis Aichach-Friedberg | 1.814.829,03 | 4.967.773,86 | 4.610.508,62 | 5.690.083,48 |
| Landkreis Dillingen a. d. Donau | 39.723,85 | 206.990,58 | 192.104,53 | 237.086,80 |
| 3. Gesamtverlust | 6.892.093,25* | 16.689.808,75 | 15.615.088,66 | 19.166.574,31 |
| Stadt Augsburg | 1.648.094,75 | 3.957.447,24 | 3.723.062,69 | 4.552.889,60 |
| Landkreis Augsburg | 2.740.792,76 | 6.822.558,97 | 6.375.307,83 | 7.831.866,32 |
| Landkreis Aichach-Friedberg | 2.329.313,03 | 5.550.774,98 | 5.176.906,48 | 6.367.954,20 |
| Landkreis Dillingen a. d. Donau | 173.892,71 | 359.027,56 | 339.811,66 | 413.864,19 |

Quelle: Jahresabschluss AVV

*Der niedrige Gesamtverlust 2016 ergibt sich aus hohen Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

**Sondereffekt aufgrund sehr hoher GVFG-Fördermittel für Neufahrzeugbeschaffung.

***Höhere Aufwendung aufgrund geringerer Abschläge Einnahmeaufteilung.

Impressum

Herausgeber: Augsburgener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, Prinzregentenstraße 2, 86150 Augsburg, Telefon: 0821/343 77-0, info@avv-augsburg.de, www.avv-augsburg.de **Verantwortlich für den Inhalt:** Andreas Mayr, AVV-Geschäftsführer **Druck:** Merkle Druck + Service GmbH & Co. KG **Konzeption, Redaktion, Gestaltung:** MAD Werbeagentur GmbH & Co. KG **Fotografie:** LIGHTHOUSE | Stefan Mayr, Fotografie & Fotoschule Augsburg, iStockphoto

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

