

Verbundbericht 2022 / 2023

Unterwegs

Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund



Inhalt



06 AktionsplanVerkehrsVerlagerung - eine Chance für die Region

- 03 / Mit Mut und Gestaltungswillen Herausforderungen annehmen!
- 04 / 1 Frage... 4 Antworten
- 10 / Auf dem Weg zur Mobilitätsplattform
- 18 / Das 9-Euro-Ticket - eine Schlussbetrachtung

13 Pilotprojekt AktivVo - der erste On-Demand-Verkehr im AVV

- 26 / VDV-Klimakampagne: Mit Bus und Bahn das Klima schützen
- 28 / Mobilitätswende ist oberstes Ziel
- 32 / Manchmal kommt es anders...
- 34 / Verkehrserhebungen als Basis für finanzielle Aufteilung

21 Ein Ticket für ganz Deutschland ...

- 38 / Kurz informiert
- 40 / Daten und Fakten des AVV
- 53 / Impressum



Mit Mut und Gestaltungswillen Herausforderungen annehmen!

Der gesamte ÖPNV steht derzeit vor gewaltigen Herausforderungen. Die hohe Veränderungsdynamik gerade in der Mobilitätsbranche zwingt auch uns, in unseren Entscheidungen schneller und effizienter zu werden. Um als Verbund mit der gegenwärtigen Zeitenwende Schritt zu halten, müssen wir einen passenden strategischen, prozessualen, organisatorischen und inhaltlichen Unterbau schaffen, um uns an sich immer schneller ändernde Rahmenbedingungen anzupassen. Hierfür haben wir bereits nötige Strukturen und Prozesse geschaffen und Know-how aufgebaut. Nur so war letztlich eine so kurzfristige Umsetzung des Deutschlandtickets und seiner Varianten samt neuer Mobilitäts-App und Ticketshop in insgesamt nur vier Monaten überhaupt möglich.

Mit unserem „Aktionsplan VerkehrsVerlagerung“ ist es uns gemeinsam mit unseren

Gesellschaftern gelungen, in kürzester Zeit ein enorm wichtiges Förderprojekt für die Finanzierungssicherung des ÖPNV in unsere Region zu holen: In nur sechs Wochen haben wir die Projektskizze erarbeitet und konnten so das Modellprojekt mit einer Summe von über 23 Millionen Euro für uns entscheiden.

Mit diesem Gestaltungswillen und dem nötigen Mut zur Veränderung werden wir auch künftig den neuen Anforderungen an Umsetzungsgeschwindigkeit gerecht werden.

Lassen Sie uns so gemeinsam die Mobilitätswende in unserer Region erfolgreich gestalten!

Dr. Linda Kisabaka
Geschäftsführerin AVV



1 Frage ... 4 Antworten

**Deutschlandticket – ein erster Schritt.
Was muss noch passieren,
damit die Mobilitätswende gelingt?**



**Martin Sailer,
Landrat Kreis Augsburg**

Der ÖPNV ist und bleibt für das Gelingen der Mobilitätswende ein entscheidender Akteur – er ist die Lösung für klimafreundliche Mobilität. Mit dem Deutschlandticket wurde ein großer Sprung zur preislichen Attraktivierung des ÖPNV gemacht: weg von der Nutzerfinanzierung hin zur staatlichen Förderung.

Ein wesentlicher Faktor für einen attraktiven ÖPNV ist jedoch eine auf Dauer ausgelegte und gesicherte Finanzierungszusage durch Land und Bund – nicht nur für Ticketangebote wie das Deutschlandticket, sondern auch für die daraus resultierende Angebotsoffensive. Denn eine zuverlässige Durchführung der bestehenden Linienverkehre, ein bedarfsorientierter Ausbau des Angebots und eine stets aktuelle Fahrgastinformation über Kurse, Verbindungen und Anschlüsse sind hier wesentlich. Dafür müssen zusätzliche Finanzierungswege gefunden werden. Mit der Bewilligung des Modellprojektes mit mehr als 23 Millionen Fördervolumen ist es im AVV gelungen, die ersten finanziellen Herausforderungen auch der kommenden zwei Jahre abzumildern.

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



Um Menschen vom dauerhaften Umstieg auf den ÖPNV zu überzeugen, müssen wir gerade im ländlichen Raum auch abseits des regulären Linienverkehrs möglichst flächendeckende und vor allem stark an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientierte, flexible Angebote schaffen. Ein Schlüssel hierzu können On-Demand-Verkehre oder andere Bedarfsverkehre wie das Anruf-Sammel-Taxi sein. Sie ermöglichen es, ein dichtes Angebot auch abseits der Hauptströme zu gestalten – nicht nur wirtschaftlich, sondern auch personell. Denn ein durch Kleinbusse abgedecktes Angebot kann auch von Personal ohne Busführerschein bedient werden. Damit gestaltet sich die Fahrersuche flexibler und wir können dem Fachkräftemangel entgegenwirken.

**Eva Weber,
Oberbürgermeisterin
Stadt Augsburg**



Mobilitätswende und Klimaschutz – das sind Themen, die uns gerade in der Stadt Augsburg antreiben.

Es muss uns gelingen, ein intelligentes Mobilitätsangebot zu schaffen, bei dem jede und jeder täglich neu entscheiden kann, welche Fortbewegungsart gerade die passende ist.

Dabei ist das Vernetzen von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten ein Schlüssel zum Erfolg. ÖPNV-Tickets, die

auch Angebote wie Car- und Bikesharing beinhalten oder Mobilitätsplattformen, die diese unterschiedlichen Angebote als Reisekette buchbar machen, bieten diese individuelle Flexibilität. Darüber hinaus müssen wir unbedingt attraktive Angebote für unsere Gelegenheitskundinnen und -kunden schaffen.

In-/Out-Systeme machen den öffentlichen Nahverkehr attraktiv und auch für Bürgerinnen und Bürger leicht zugänglich, die den ÖPNV eher selten nutzen – ohne Risiko, das falsche Ticket gekauft zu haben. Letztlich ist für diese Personengruppe weniger der Preis, als vielmehr die Einfachheit und Flexibilität des Angebots ausschlaggebend.

**Markus Müller,
Landrat Kreis Dillingen**



Wir als Aufgabenträger stehen nun vor der Herausforderung, die „neue“ Attraktivität des ÖPNV durch das Deutschlandticket umzusetzen. Erst im Zusammenspiel mit einem leistungsfähigen Angebot wird es

den gewünschten und dringend nötigen Beitrag zur Mobilitätswende bringen. Hierfür ist jedoch ein Paradigmenwechsel nötig, was die Finanzierung des ÖPNV betrifft. Herausforderungen sind auch die Kostensteigerungen und der Fachkräftemangel. Sowohl Kommunen als auch Landkreise brauchen in diesem Kontext einen entsprechenden politischen Rahmen, um verlässlich und bezahlbar planen zu können. Die nun gewährten Fördermöglichkeiten über das Modellprojekt des Bundes sowie zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum durch den Freistaat sind wichtige Schritte. Sie mildern erste Initialkosten ab. Darauf aufbauend können wir Aufgabenträger aber nur durch längerfristig angelegte, solide Finanzierungsgrundlagen und -zusagen attraktive ÖPNV-Projekte umsetzen, die den Bedürfnissen der Bürger und Bürgerinnen entsprechen – und so auch neue Herausforderungen im Sinne unserer Heimat proaktiv gestalten.

AktionsplanVerkehrs- Verlagerung – eine Chance für die Region

Er hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr überzeugt: der Aktionsplan-VerkehrsVerlagerung des AVV und seiner Verbundpartner für eine nachhaltige Mobilität in der Region. Er wurde unter 57 Einreichungen aus ganz Deutschland als eines von insgesamt sieben Modellprojekten ausgewählt.

Das Klimaschutzprogramm des Bundes unterstützt Projekte des öffentlichen Personennahverkehrs, die die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich durch ein attraktiveres Angebot nachhaltig reduzieren. Mit seiner Projektskizze „Aktionsplan Verkehrsverlagerung“ hatte sich der AVV erfolgreich beworben und das Modellprojekt in die Region geholt. Zur Stärkung des ÖPNV werden unter anderem die Optimierung des Angebots und die Verbesserung der Fahrgastinformation gefördert. Der AVV erhält dafür im Dreijahreszeitraum von 2023 bis 2025 eine Förderung von 23,065 Millionen Euro – beginnend ab dem 1.1.2023. Was das für den AVV und die Region bedeutet, erläutert Projektleiterin Manuela Schaar, bei der die Fäden für die einzelnen Teilprojekte und Maßnahmen zusammenlaufen.



Warum hat gerade der AVV den Zuschlag für das Modellprojekt und die Förderung bekommen und ist damit im zweiten Förderaufruf das einzige Modellprojekt in Bayern?

Die Bewertung erfolgte anhand der Ziele, die aus unserem Konzept ersichtlich waren. Alle aufgeführten Maßnahmen können

einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der Ziele des Klimaschutzprogramms des Bundes leisten. Mit einem flächendeckenden, attraktiveren Angebot möchte man gezielt erreichen, dass sich die Lebensverhältnisse in Stadt und Land annähern. Wichtig war, dass es sich um ein Gesamtkonzept des Nahverkehrsraums Augsburg handelt, >>

» nicht nur um einzelne Maßnahmen. Gepunktet hat auch die Nachhaltigkeit und Tragfähigkeit der Teilprojekte: Sie müssen nach Ablauf des Bewilligungszeitraums weitergeführt werden.

Wer ist alles am AVV-Aktionsplan-VerkehrsVerlagerung beteiligt?

Fördernehmende sind die Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sowie die Stadt Augsburg und der Landkreis

Dillingen. Letztere haben zusätzlich eigene Anträge gestellt mit Maßnahmen, die über die Verbundfinanzierung hinausgehen – wie zum Beispiel das Bikesharing-Projekt der Stadt Augsburg. Gesteuert wird jedoch alles zentral über die Projektleitung Modellprojekt des AVV. Das ist wichtig, weil die Umsetzung immer auch Auswirkungen auf das Gesamtprojekt hat. Kooperationspartner sind außerdem der Landkreis Augsburg und der Landkreis Aichach-Friedberg.

Welche Ziele will der AVV mit dem Modellprojekt erreichen?

Kurz gesagt geht es darum, Versorgungslücken zu schließen und die Mobilitätsangebote so attraktiv zu machen, dass sich der motorisierte Individualverkehr zugunsten des ÖPNV verlagert – und sich damit die Emissionen im Verkehrssektor nachhaltig verringern. Mit dem Förderprogramm sollen deshalb Projekte unterstützt werden, die dies vorantreiben. Die Projekte werden insbesondere mit Blick auf ihr CO₂-Reduktionspotenzial wissenschaftlich begleitet. Ebenfalls wird überprüft, inwiefern besonders wirksame Best-Practice-Beispiele auf andere Regionen übertragen werden können.

Welche Teilprojekte umfasst denn das Gesamtkonzept? Was ist bereits umgesetzt?

Es wird an vielen Projekten gleichzeitig gearbeitet. Die Einführung und Ausweitung von On-Demand-Verkehren »



» ist bereits angelaufen, wie etwa mit dem AktiVVo in der Region Holzwinkel, Roth- und Zusamtal. Bereits existierende Linienverkehre werden ausgeweitet, dazu gehören auch Taktverdichtungen auf bestimmten Linien-Bündeln ab dem nächsten Fahrplanwechsel im Dezember. Für den On-Demand-Verkehr und zur Stärkung der Betriebskoordination brauchen wir digitale Hintergrundsysteme inklusive Anrufzentrale und ITCS-Datenqualität, auch das ist zum Teil bereits umgesetzt und wird weiterentwickelt. Das bestehende Bikesharing-Angebot in der Stadt Augsburg wird neu konzipiert und ausgebaut. Erste Schritte zur Entwicklung einer zentralen digitalen Mobilitätsplattform, die unterschiedliche Mobilitätsangebote zusammenführt, sind ebenfalls bereits getan: mit der neuen Mobilitäts-App „meinAVV“ und integriertem Ticketshop. Weitere Teilprojekte sind die Verbesserung der Barrierefreiheit mittels der Versorgung digitaler Anwendungen mit Geodaten und Verkehrsinformationen

– und natürlich die Öffentlichkeitsarbeit in Form einer Mobilitätskampagne, damit die neuen Angebote auch bekannt und wahrgenommen werden.

Viele Maßnahmen des Modellprojekts wären auch ohne die Förderung umgesetzt worden. Was hat sich durch die Förderung verändert?

Mehr als 23 Millionen Fördermittel helfen ungemein! Es werden im Wesentlichen Projekte ermöglicht, die sowieso in der Planung waren, nun aber wie die Mobilitätsplattform schneller konzipiert und auf die Beine gestellt werden konnten. Zudem ist das Bundesförderprogramm eine finanzielle Stütze für die zuständigen Gebietskörperschaften, um den Angebotsausbau auch bei der inzwischen angespannten Haushaltslage umzusetzen. Für die Region ist die Aufnahme des AktionsplanVerkehrsVerlagerung als Modellprojekt eine Riesenchance und ein großer Schritt hin zur Mobilitätswende!



Auf dem Weg zur Mobilitätsplattform

Ein Teilprojekt innerhalb des Modellprojekts Aktionsplan-VerkehrsVerlagerung ist die Entwicklung einer zentralen digitalen Mobilitätsplattform – mit Echtzeitinformationen, externen Schnittstellen, Buchungstool und Sprachassistent.



Was am Ende in der Anwendung für den Kunden einfach aussieht, ist im Hintergrund höchst komplex.

Florian Gruber

Referent ITCS und Fahrgastinformationssysteme

Unser Ziel ist es, nun schnellstmöglich eine Mobilitätsplattform zu entwickeln. Diese bildet dann die technische Grundlage, um die App „meinAVV“ zum intermodalen Reiseplaner weiterzuentwickeln. Das bedeutet, mittelfristig sollen Buchungen verschiedener Mobilitätsangebote direkt in der „meinAVV“-App möglich sein.

Neue App „meinAVV“ bietet Echtzeitdaten

Mit Hochdruck arbeitet der AVV derzeit daran, die für eine

Mobilitätsplattform nötige IT-Systemarchitektur aufzubauen. „Was am Ende in der Anwendung für den Kunden einfach aussieht, ist im Hintergrund höchst komplex“, berichtet Florian Gruber. Zu den ersten Schritten gehört die Entwicklung der Mobilitäts-App „meinAVV“ mit integriertem Ticketshop. Sie ist bereits abrufbar, hat eine moderne, intuitiv bedienbare Oberfläche und bietet schnelle Auskunft mit modernstem Kartenmaterial. „Der wichtigste Unterschied >>



Florian Gruber arbeitet an der IT-Systemarchitektur für die Mobilitätsplattform.



Anna-Maria Scherf betreut den AVV-eigenen Ticketshop, der innerhalb kurzer Zeit realisiert werden musste.

» zur alten App AVV.mobil ist die Bereitstellung von Echtzeitdaten“, so Florian Gruber. Aktuelle Informationen, etwa über Fahrplanänderungen, stehen den Nutzer*innen somit sofort zur Verfügung. Basis hierfür ist die Umstellung auf die Datendrehscheibe DEFAS Bayern, dem Online-Informationssystem für den ÖPNV, an das alle bayerischen Verkehrsunternehmen ihre Daten liefern.

**In die App integriert:
der eigene Ticketshop**

„Obwohl es noch keine Marketingkampagne dafür gab, wurde die App inzwischen bereits rund 10.000-mal abgerufen“, schätzt

Florian Gruber. Momentan können damit Nahverkehrsziele in der Region abgerufen werden. Doch sie soll sich langfristig zu einer umfassenden Mobilitäts-App weiterentwickeln. Zug um Zug werden die dafür notwendigen Hintergrundsysteme weiterentwickelt.

Zunächst konnten in der App lediglich die über den Abo-Service erworbenen Deutschlandtickets angezeigt werden. „Weil die Zeit durch die kurzfristige Einführung des Deutschlandtickets enorm drängte, haben wir innerhalb weniger Wochen einen eigenen Ticketshop aufgebaut“, erklärt die Projektverantwortliche Anna-Maria Scherf. „Damit ist nun auch die Basis geschaffen, künftig Fahrtausweise direkt in der App zu erwerben.“



Pilotprojekt AktiVVo – der erste On-Demand-Verkehr im AVV

Mit der Einführung des AktiVVo betrat der AVV echtes Neuland. Am 1. Juni 2023 startete der erste On-Demand-Verkehr im Verbundgebiet, und zwar im Holzwinkel, Roth- und Zusamtal.

Der On-Demand-Verkehr ergänzt das bestehende Linienbusangebot in einem bisher teils wenig bedienten Gebiet. Das Besondere daran: Der AktiVVo fährt nur bei Bedarf und ohne feste Linienführung. Zwei Kleinbusse fahren auf Abruf während definierter Bedienzeiten 360 Haltepunkte innerhalb des Bediengebiets an. Mit AktiVVo-Projektleiterin Lena Witzelhofer und Michaela Gansert vom Bereich Marketing und Fahrgastkommunikation sprachen wir über Entstehung und Umsetzung des Projekts.

Wie ist dieses Pilotprojekt entstanden?

Die Idee für ein bedarfsorientiertes Buskonzept existierte schon länger, Anfang 2020 fanden dann Abstimmungsgespräche zwischen Landkreis Augsburg, dem AVV sowie den Bürgermeistern der interessierten Gemeinden statt. Es ist uns gelungen, dieses Projekt in das Modellprojekt des Bundes zu übernehmen. Im Februar 2022 konnten wir in die Detailplanung gehen und der AktiVVo am 1. Juni 2023 Fahrt aufnehmen!



Was waren die größten Herausforderungen?

Eine große Aufgabe war sicherlich das Festlegen geeigneter Haltepunkte in Abstimmung mit den Gemeinden. Dazu mussten neben gefragten Zielen wie Geschäften, Sporteinrichtungen oder



Lena Witzelhofer übernahm vor gut einem Jahr die Projektleitung für den AktiVVo.

» Arztpraxen auch sinnvolle Haltepunkte in Wohngebieten herausgearbeitet und bestimmt werden. Diese zahlreichen Haltepunkte wurden mit eigens entwickelten Haltepunkt-Schildern gekennzeichnet. Insgesamt rund 360 Haltepunkte müssen mit ihren Koordinaten exakt mit dem Hintergrundsystem übereinstimmen, da dies für die Anzeige in der App und somit für den Buchungsprozess wichtig ist. Deshalb war zum Schluss noch einiges an Feintuning nötig.

Warum hatte sich der AVV gerade für dieses Gebiet entschieden?

Bei der Region Holzwinkel, Roth- und Zusamtal handelt es sich um ein großes Bediengebiet, das nur in Teilen eine direkte ÖPNV-Verbindung besitzt. Viele Gemeinden waren untereinander nicht mit dem ÖPNV erreichbar. Auch gab es dort bereits Erfahrungen mit einem Rufbus, der gut angenommen wurde. Die Gemeinden der Region und das Entwicklungsforum ILE Holzwinkel und Altenmünster e. V. haben uns in unserem

Pilotprojekt sehr unterstützt. Insbesondere die Bereitschaft der Gemeinden, die Finanzierung teilweise mitzutragen, war ausschlaggebend für die Umsetzung dieses erfolgreichen Projekts. Wir konnten also davon ausgehen, dass auch der sehr viel flexiblere On-Demand-Verkehr schnell akzeptiert wird. »

Das Bediengebiet des AktiVVo mit allen 30 Orten und Ortsteilen.



» Und wie kommt das Angebot an?

Von Beginn an gab es eine rege Nachfrage! Nach einem Monat hatten wir pro Tag durchschnittlich 35 Fahrten mit insgesamt 45 Fahrgästen, und die Zahlen steigen kontinuierlich. Wir bekommen durchweg positive Rückmeldungen. Gerade auch Eltern freuen sich, dass die Kinder nun schnell und unabhängig mit dem ÖPNV zum Sportplatz oder zum Musikunterricht in anderen Gemeinden kommen. Menschen ohne Auto, oft auch Ältere, können in die Nachbargemeinden fahren, weil Querverbindungen jetzt problemlos möglich sind – damit haben wir wirklich ins Schwarze getroffen!

Wie wurde das neue Angebot bekannt gemacht?

Zusammen mit einer Agentur haben wir eine maßgeschneiderte Marketing- und Kommunikationsstrategie entwickelt. Neben Presseberichten haben wir uns auf die lokale Information und Bewerbung in den beteiligten Gemeinden konzentriert.

Es gab regelmäßige Vorab-Infos in den Gemeindeblättern, digitale Anzeigen, klassische Print-Werbemittel wie Flyer und Faltpäne für die Gemeinden, eine Out-of-Home-Kampagne mit Großplakaten, Bauzaunbannern und Plakaten. Im Rahmen von zwei individuellen Road-Shows in den beteiligten Gemeinden stellten wir die Kleinbusse vor. So hatten Interessierte die Möglichkeit, sich persönlich vor Ort über den neuen komfortablen Service zu informieren und zum Beispiel auch von der Barrierefreiheit der Fahrzeuge zu überzeugen. Die analoge, in der Regel ältere Personengruppe haben wir damit ebenso bedient wie die digitale Zielgruppe. Auch für den Buchungsprozess bieten wir beiden Zielgruppen eine Lösung: Die Bestellung des AktiVVo ist komfortabel über die eigens hierfür entwickelte AktiVVo-App möglich. Anschauliche Karten, Anzeige der Fahrzeugposition in Echtzeit und automatische Push-Nachrichten über Ankunfts- und Abfahrtszeiten bieten den Kunden echten

Sie ist für die Vermarktung des AktiVVo zuständig: Michaela Gansert.



Mehrwert. Natürlich ist die Buchung aber auch ohne Smartphone telefonisch über die eingerichtete Servicehotline möglich.

Lässt sich ein Pilotprojekt wie dieses auf andere Gebiete übertragen?

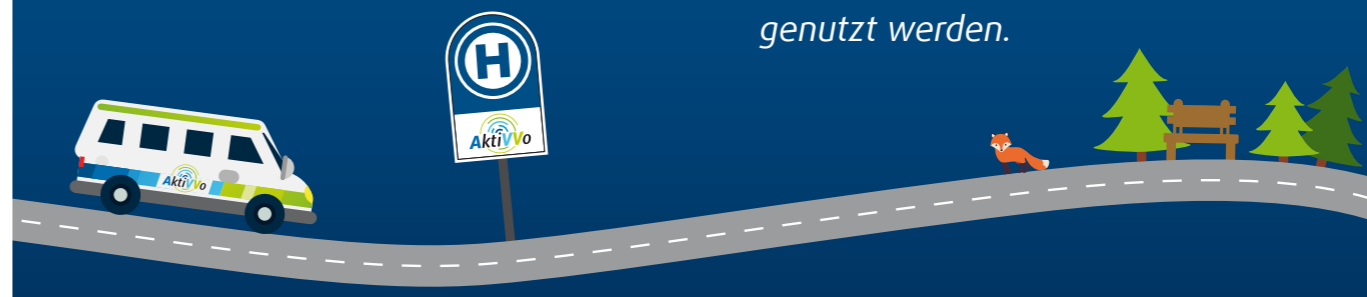
Was wären die Voraussetzungen?

Im Grunde ist dieses nachhaltige Konzept in vielen Regionen umsetzbar. Dazu sind jedoch eine individuelle Betrachtung und genaue Bedarfsermittlung wichtig: Handelt es sich um eine Tourismusregion? Gibt es viele Pendler? Welche Bedarfsströme gibt es? Wie sieht der vorhandene Linienverkehr aus? Wie sinnvoll kann dieser ergänzt werden? Innerhalb der Pilotphase des AktiVVo im Holzwinkel, Roth- und Zusamtal werden deshalb Nachfrage, Nutzung und Verbesserungsmöglichkeiten ermittelt und evaluiert, um dann auch insgesamt den größtmöglichen Nutzen für Fahrgäste in unserem Verkehrsverbund zu bewirken.

So funktioniert der AktiVVo im Holzwinkel, Roth- und Zusamtal

Ergänzend zum bestehenden Linienverkehr können Fahrgäste den flexiblen AktiVVo-On-Demand-Verkehr nutzen.

- » Zwei Kleinbusse auf Abruf fahren rund 360 Haltepunkte in der Region Holzwinkel und Altenmünster, in Zusmarshausen und Horgau an.
- » Sie verkehren von Montag bis Freitag von 6 Uhr bis 20 Uhr sowie samstags von 8.30 Uhr bis 18 Uhr zwischen neun Gemeinden und ihren Ortsteilen.
- » Nach vorheriger Bestellung holt der AktiVVo die Fahrgäste am Wunschhaltepunkt ab und bringt sie an den gebuchten Zielhaltepunkt.
- » Die Buchung kann über die AktiVVo-App oder telefonisch über die Service-Hotline erfolgen. Buchungen sind bis zu 30 Tage im Voraus möglich.
- » Spontan zuzusteigen oder Fahrtwünsche zu ändern, ist leider nicht möglich. Denn um Pünktlichkeit zu gewährleisten, müssen Strecken und Fahrzeiten vorher genau geplant werden.
- » Fahrtwünsche mit einer ähnlichen Route werden gebündelt. Je nach Buchungsaufkommen nimmt der AktiVVo unterschiedlich viele Personen mit und fährt verschiedene Strecken. Mal fährt er eine Gemeinde an, mal mehrere. Deshalb können sich genannte Abfahrzeiten um bis zu fünf Minuten nach vorne oder bis zu zehn Minuten nach hinten verschieben.
- » Der AktiVVo kann ohne Aufschlag mit den regulären AVV-Tickets wie auch mit dem Deutschlandticket genutzt werden.



Das 9-Euro-Ticket – eine Schlussbetrachtung



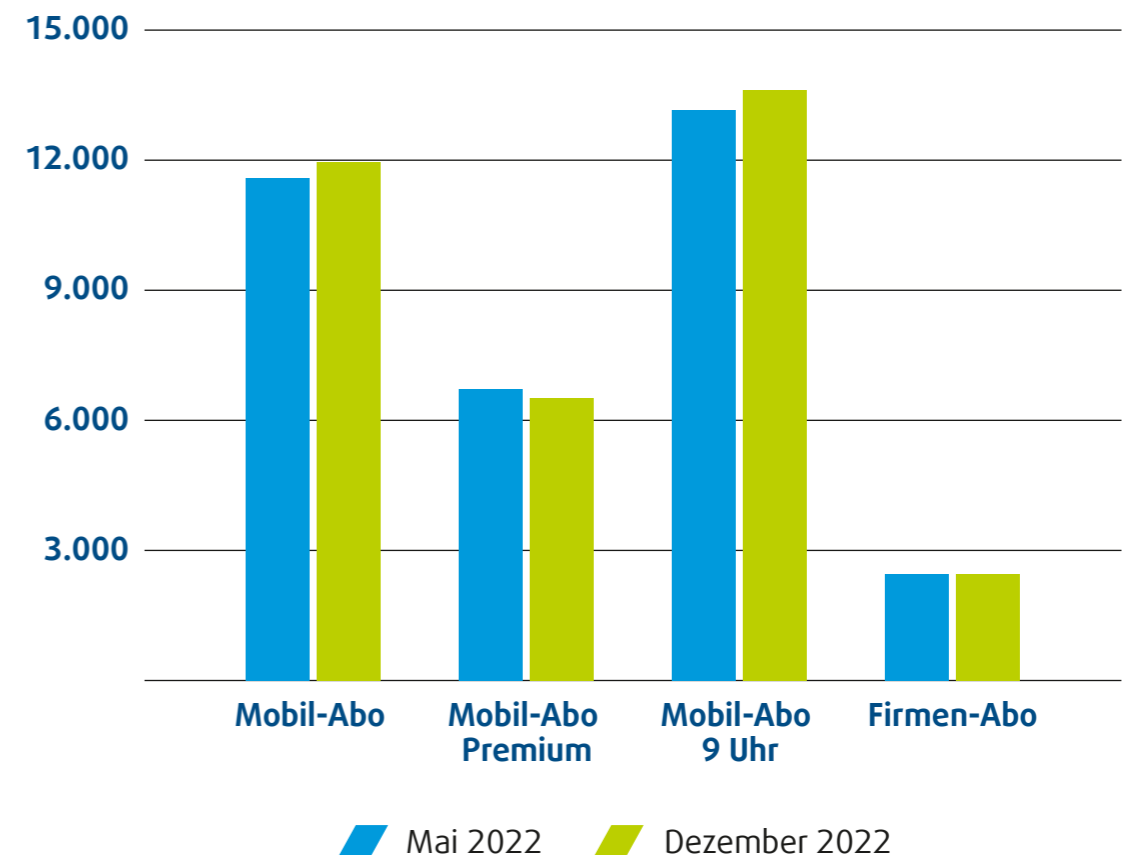
Das 9-Euro-Ticket war, betrachtet man die Verkaufszahlen, ein voller Erfolg. Deutschlandweit wurde es rund 52 Millionen Mal verkauft. Doch konnten damit dauerhaft mehr Kunden für den ÖPNV gewonnen werden? Und wie sieht die Bilanz beim AVV aus?

Im Aktionszeitraum Juni, Juli und August 2022 setzte der AVV insgesamt nahezu 254.000 Tickets ab. Durchschnittlich wurden rund 53.000 Abos, Schülertickets und 365-Euro-Tickets auf das 9-Euro-Ticket umgestellt. Vergleicht man die Abonnentenzahlen (ohne Schülertickets und 365-Euro-Tickets) vor dem 9-Euro-Ticket (Mai 2022) mit den Jahresendzahlen 2022, zeigt sich jedoch kein bedeutender Anstieg. Von Mai 2022 bis Dezember 2022 gab es lediglich einen geringen Zuwachs von 615 Abos, das entspricht 1,8 Prozent. Die größte Steigerung ist im sehr preisgünstigen Mobil-Abo 9 Uhr festzustellen.

9-Euro-Ticket:
VDV-Abschlussbericht
zur bundesweiten
Marktforschung

9

Entwicklung Abo-Bestand im AVV
(Stückzahlen)



12%
DER BUNDESBÜRGER

gaben an, dass sie
den ÖPNV auch nach
Aktionsende häufiger
nutzen

FAST 30%
DER NEUKUNDEN

die zuvor kaum im ÖPNV
unterwegs waren, nutzten
ihn von September bis
November weiterhin

ETWA 1,6 MIO
DER FAHRGÄSTE

fahren nach der Aktion in Deutschland
öfter mit dem ÖPNV als zuvor

ETWA 1/3
DER BEFRAGTEN

nannte als häufigsten Grund für
die verstärkte Nutzung die Erfahrung
während des Aktionszeitraums

1/4
DER NUTZER

fährt auch nach dem Aktionszeitraum
mehrmals pro Monat über die Grenzen
des Verbundgebiets hinaus

Auch im AVV haben wir unsere Fahrgäste während der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets befragt.

AN DER BEFRAGUNG
NAHMEN INSGESAMT ÜBER
880 FAHRGÄSTE TEIL.

9

91%

der Befragten nutzten den AVV nach dem Aktionszeitraum mehr als einmal pro Woche – vor dem 9-Euro-Ticket lag diese Zahl bei 75 %

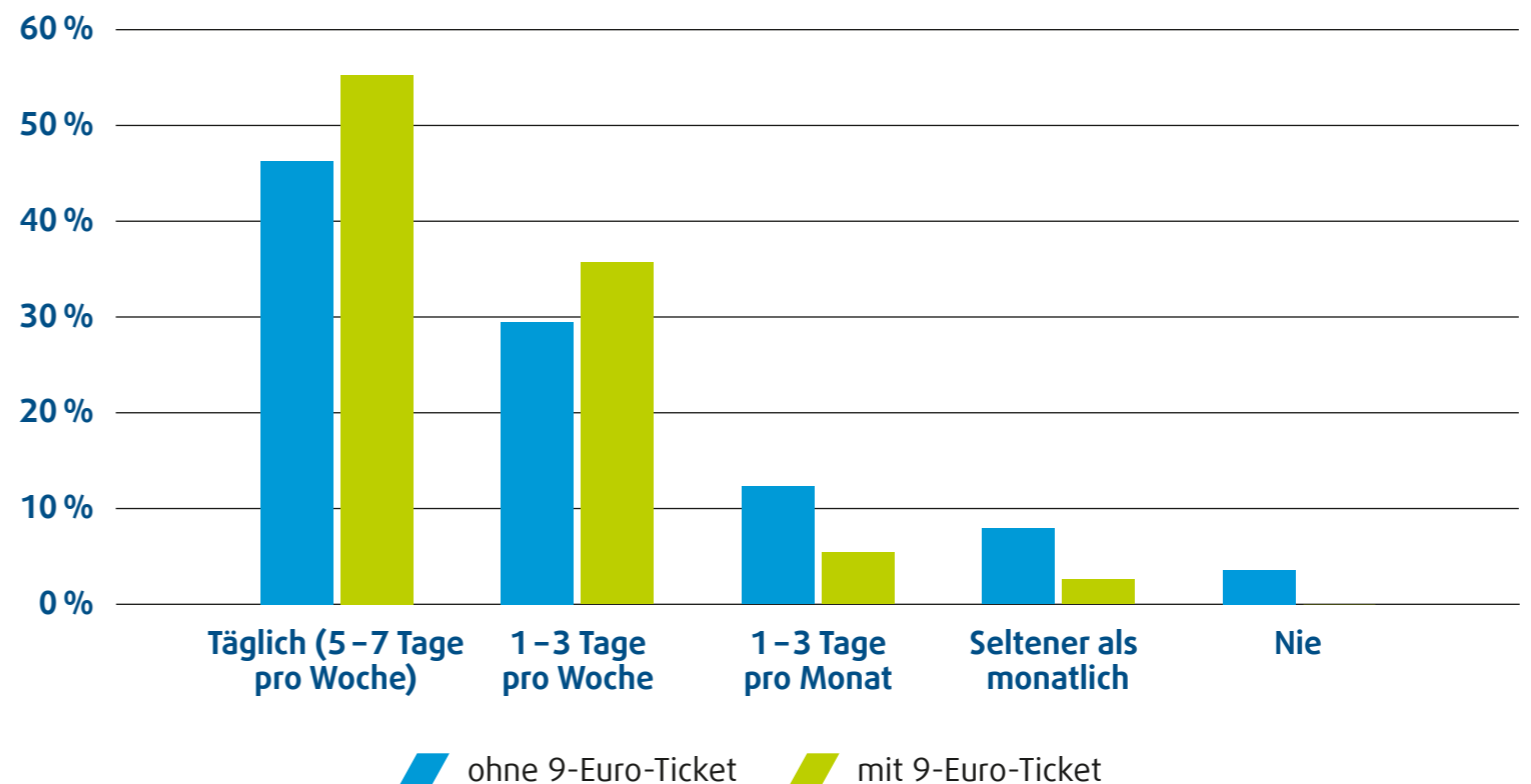
ÜBER 68%

der Befragten, die ein reguläres AVV-Abo besitzen, waren im ursprünglichen Geltungsbereich unterwegs

NUR 42%

der Befragten waren zur Arbeit / Ausbildung / Schule unterwegs. Die Mehrheit hat das 9-Euro-Ticket für Erledigungen oder Ausflüge genutzt

Häufigkeit ÖPNV-Nutzung: Vor und während 9-Euro-Ticket



Ein Ticket für ganz Deutschland ...

Im Nahverkehr bundesweit unterwegs, ohne sich um Tarife kümmern zu müssen – was mit dem 9-Euro-Ticket begann, findet im Deutschlandticket seine Fortsetzung.



Am 1. Mai 2023 ist das Deutschlandticket an den Start gegangen – digital, bundesweit gültig und monatlich kündbar. Für 49 Euro im Monat können Bürger*innen den öffentlichen Nahverkehr in ganz Deutschland nutzen. Und zwar unabhängig von Bundesland, Verkehrsverbund oder Tarifgebiet. Auch im AVV kann das D-Ticket erworben werden – wobei „das“ Deutschlandticket die Wirklichkeit nicht trifft – denn letztlich sind bereits heute mehrere Varianten verfügbar: das Deutschlandticket, das rabattierte Deutschlandticket Job für Mitarbeiter von teilnehmenden Firmen, das Upgrade auf das Semesterticket der Studenten und letztlich ab September das bayerische Ermäßigungsticket für Auszubildende, Freiwilligendienstleistende und Studierende.

Warum gibt es nun ein Deutschlandticket?

Das Deutschlandticket resultiert aus dem 9-Euro-Ticket, das auf Initiative der Bundesregierung in den Sommermonaten 2022 angeboten und 52 Millionen Mal verkauft wurde. An den Erfolg dieser zeitlich befristeten Aktion soll das Deutschlandticket nun als dauerhaftes Angebot anknüpfen. Wie schon das 9-Euro-Ticket soll auch das Deutschlandticket die Menschen angesichts der stark gestiegenen Energiepreise finanziell entlasten. Gleichzeitig soll es die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöhen, einen Anreiz zum Umstieg vom Auto auf Bus



**Fahren
und sparen
für 49 Euro.**



und Bahn setzen – und somit dazu beitragen, die Klimaziele zu erreichen.

Wer finanziert das Deutschlandticket?

Der Bund wird für das Deutschlandticket ab 2023 jährlich 1,5 Milliarden Euro zum Verlustausgleich zur Verfügung stellen – die Länder haben zugesagt, sich in derselben Höhe zu beteiligen. Etwaige Mehrkosten, die den Verkehrsunternehmen im Einführungsjahr 2023 durch Mindereinnahmen entstehen, werden Bund >>

Umweltziele erreichen für 49 Euro.



» und Länder je zur Hälfte tragen. Jedoch ist die Finanzierung für 2024 in dieser Form noch nicht gesichert.

Umsetzung war ein Kraftakt – auch für den AVV

Bis zur tatsächlichen Umsetzung waren nicht nur zahlreiche politische Diskussionen und Beschlüsse wie Finanzierungszusagen oder die Entwicklung von Tarifbestimmungen nötig. Es mussten exakte Bedingungen für die Ausgabe des D-Tickets geklärt werden. Es musste beschlossen werden, wer zu welchen Teilen die Einnahmefälle an die Verkehrsunternehmen ausgleicht, wie dieser Anspruch nachgewiesen und letztlich der Ausgleich an die Verkehrsunternehmen ausgeschüttet werden kann. Auch die Definition von Kontroll- und Abrechnungsprozessen war nötig. Obwohl erst

am 31. März die finalen Beschlüsse gefasst wurden, sollten die Verkehrsunternehmen und Verbände drei Tage später am 3. April 2023 den Vorverkauf starten.

Im Eiltempo entwickelt: neue App mit Ticketshop

Zahlreiche verbundinterne Aufgaben mussten also bereits vor finalem Beschluss gelöst, umgesetzt und finanziert werden. Als klar war, dass das Deutschlandticket als rein digitales Abonnement über Handy oder Chipkarte ausgegeben werden muss, haben wir im AVV zunächst eine geeignete Mobilitäts-App samt Ticketshop beschafft. Von Lastenhefterstellung über Ausschreibung bis zur Inbetriebnahme blieben gerade fünf Monate, bis der AVV-Abo-Dienstleister die D-Tickets in die neue „meinAVV“-App ausspielen sollte. Parallel wurden nötige webbasierte Bestellseiten programmiert, Prüfroutinen entwickelt, Abrechnungsmodalitäten geklärt, Verträge mit dem Abo-Dienstleister angepasst etc.

Print-Ticket erkämpft – leider nur bis Ende 2023

Die ÖPNV-Branche erkämpfte beim Bund für unsere Kunden, die noch kein Handy für das D-Ticket nutzen wollten oder konnten, eine leider nur bis 31. Dezember 2023 befristete Übergangslösung. Denn die Ausgabe eines deutschlandweit gültigen, aber monatlich kündbaren Abos auf dem Handy oder auf einer Chipkarte stellt eine Herausforderung »

» für den Ticketverkauf und die deutschlandweite Kontrolle der Tickets dar, die sich bei vielen Verkehrsunternehmen so schnell nicht umsetzen ließ. Der AVV setzte dies zusammen mit dem Abo-Dienstleister Atron als ein Ticket-to-print-at-Home-Lösung um: Tickets werden als PDF-Datei an den Fahrgast ausgeliefert und können dann zu Hause ausgedruckt werden. Auch hierfür mussten Systeme ertüchtigt und Prozesse angepasst werden. Wir haben alle Abo-Bestandskunden informiert und eine digitale Möglichkeit geschaffen, aus dem bestehenden Abo zu wechseln.

Unser Modellprojekt „AktionsplanVerkehrsVerlagerung“ hat uns den nötigen Finanzierungsspielraum für die nun zwangsweise vorgezogene Entwicklung der erst später geplanten neuen Mobilitäts-App samt Ticketshop verschafft.

Akzeptanz deutschlandweit

Gemäß dem VDV haben bis Ende Juni bis zu elf Millionen Kundinnen und Kunden von dem neuen Angebot Gebrauch gemacht. Der größte Anteil daran, nämlich etwa 46 Prozent, sind sogenannte Umsteiger aus bereits bestehenden Abonnements. Rund 44 Prozent sind Neuabonnentinnen und -abonnenten, die den ÖPNV vorher mit Einzelfahrscheinen oder Zeitkarten ohne Abo genutzt haben. Rund acht Prozent sind Neukun-



Ein ganzes
Land entdecken
für 49 Euro.

dinnen und -kunden, die den ÖPNV bislang in der Regel nicht genutzt haben. Etwa zwei Prozent der Befragten haben keine Angaben gemacht.

Und im AVV...

Leider lagen zum Redaktionsschluss noch keine Verbundzahlen vor. Aber auch im AVV ist das Deutschlandticket ein Erfolg. Aus der isolierten Sicht eines Verbundes ist er jedoch nicht bewertbar, denn derzeit werden Effekte der deutschlandweit tätigen Vertriebler nicht abgebildet.



Das Deutschlandticket und seine Varianten

D-Ticket

- » Nutzbar ab 1. Mai 2023 als digitales Abonnement
- » Immer für einen Kalendermonat gültig
- » Monatlich kündbar bis zum Zehnten eines Monats zum jeweiligen Monatsende
- » Nicht auf andere Personen übertragbar.
- » Kinder unter 6 Jahren sind natürlich weiterhin kostenlos unterwegs.
- » Für die Mitnahme von Fahrrädern und Hunden gelten unsere tariflichen Regelungen
- » Papiertickets als Print-at-Home-Lösung sind für eine Übergangszeit bis Ende 2023 verfügbar. Für die Bestellung ist eine E-Mail-Adresse notwendig.

D-Ticket Job

Wie D-Ticket, aber:

- » Bestellbar nur, wenn der Arbeitgeber einen Deutschlandticket Rahmenvertrag mit dem Verkehrsunternehmen/Verbund geschlossen hat.
- » Der Arbeitgeber verpflichtet sich zu einem Zuschuss von mindestens 25 % pro Monat
- » Zusätzlicher Rabatt von 5 %
- » Ausgabe im AVV rein als Handy-Ticket
- » Beantragung über Formular, das vom Arbeitgeber freigegeben werden muss

Upgrade Semesterticket*

Wie D-Ticket, aber:

- » Nur für Studenten der Augsburger Universität bzw. Hochschule
- » Anteil der CampusCard wird vom Ticketpreis abgezogen
- » Berechtigungsnachweis über Immatrikulationsnummer
- » Ausspielung ausschließlich an die studentische E-Mail-Adresse der Hochschule/Uni

** Als Übergangslösung bis zur Einführung des bayerischen Ermäßigungstickets*

Bayerisches Ermäßigungsticket

Wie D-Ticket, aber:

- » Nur für Studenten an bayerischen Hochschulen/Universitäten und Auszubildende mit Wohn- und/oder Berufsschulort in Bayern
- » Nachweis über gesondertes Bestätigungsf formular
- » Ausgabe für Studenten über Shibboleth-Authentifizierung durch swa
- » Ausgabe für Auszubildende auch durch AVV

VDV-Klimakampagne: Mit Bus und Bahn das Klima schützen

Die groß angelegte Klimakampagne des VDV will den Schwung des 9-Euro-Tickets nutzen und die Bürger*innen nachhaltig zum Umsteigen auf den ÖPNV bewegen – dem Klima zuliebe. Der AVV unterstützt die Kampagne.

Klimafreundliche Mobilität geht uns alle etwas an! Gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen, ist wichtig – vor allem im Hinblick auf nachfolgende Generationen. Dabei können schon kleine Schritte eine große Wirkung haben. Das eigene Mobilitätsverhalten zu überdenken und künftig klimaschonender und nachhaltiger unterwegs zu sein, ist ein Beitrag, den jede*r von uns leisten kann.

Das 9-Euro-Ticket hat den öffentlichen Personennahverkehr im Sommer 2022 wieder ordentlich in Schwung gebracht. Der einzigartig günstige Preis und die bundesweite Gültigkeit haben Wirkung gezeigt: Deutlich mehr Menschen waren 2022 in den Monaten Juni, Juli und August mit Bussen und Bahnen unterwegs als noch im Mai 2022.

Beim Umsteigen bleiben – nachhaltig unterwegs mit dem ÖPNV

Um diesen Schwung zu nutzen und an den Erfolg anzuknüpfen, hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Klimakampagne für die ÖPNV-Branche entwickelt. Botschafter dieser Kampagne ist der ehemalige Skirennläufer Felix Neureuther, der sich seit Jahren leidenschaftlich für Nachhaltigkeit einsetzt. Nun engagiert er sich auch mit dem VDV gemeinsam für eine stärkere Nutzung der klimafreundlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn.

Weil Klimaschutz nie aufhört, steig ich weiter ein!

Denn um die Klimaschutzziele zu erreichen, braucht Deutschland eine Mobilitätswende. Dazu müssen in den nächsten Jahren deutlich mehr Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Diesen Prozess soll die langfristig angelegte Klimakampagne des VDV intensiv begleiten. Auch der AVV unterstützt die Kampagne mit Großflächenplakaten und Anzeigen.



Mobilitätswende ist oberstes Ziel

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ging es nach der Bestandsaufnahme um die Festlegung der Ziele. Von vier Arbeitspaketen sind nun zwei abgeschlossen.

Franziska Benz leitet die Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Ende 2022 wurde die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für das AVV-Verbundgebiet mit einer umfangreichen Bestandsaufnahme gestartet. Hierbei wurde intensiv in Form von Arbeitsgruppen und Ähnlichem mit allen Beteiligten des Verkehrsraumes des AVV zusammengearbeitet. „Ein wichtiger Meilenstein war die umfangreiche Bürger*innenbefragung, die im Juni 2022 gestartet und bis Herbst 2022 ausgewertet wurde. Hierbei hatte jede/r Bürger*in die Möglichkeit, seine Erfahrungen und Wünsche für den Nahverkehr der Zukunft einzubringen“, berichtet Projektleiterin Franziska Benz.

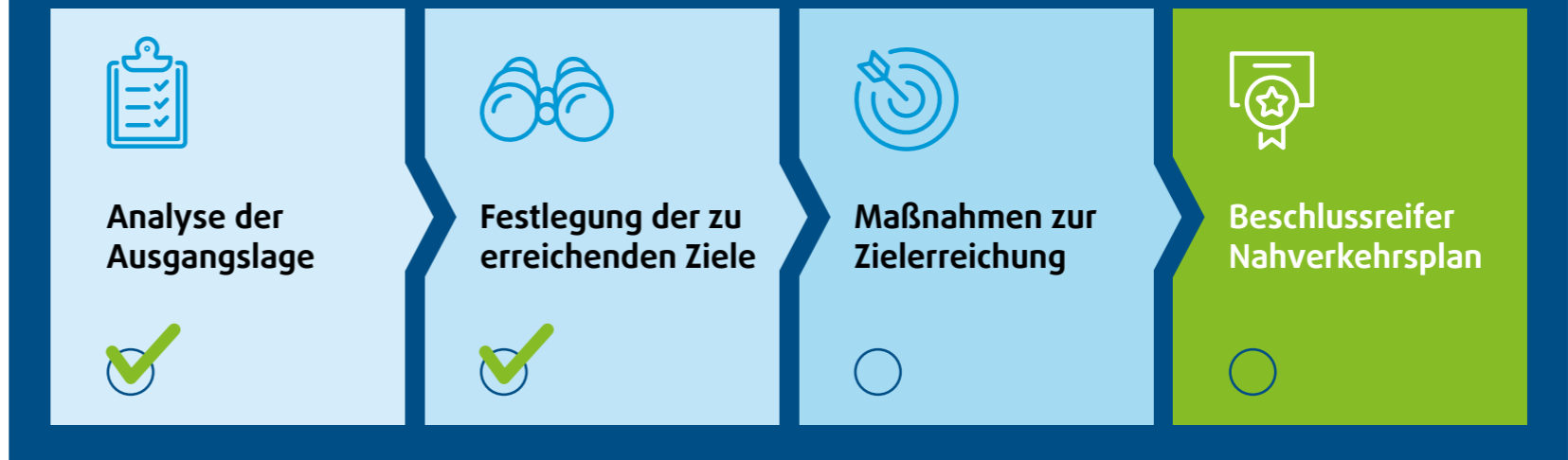


Ergebnisse der Bürger*innenbefragung

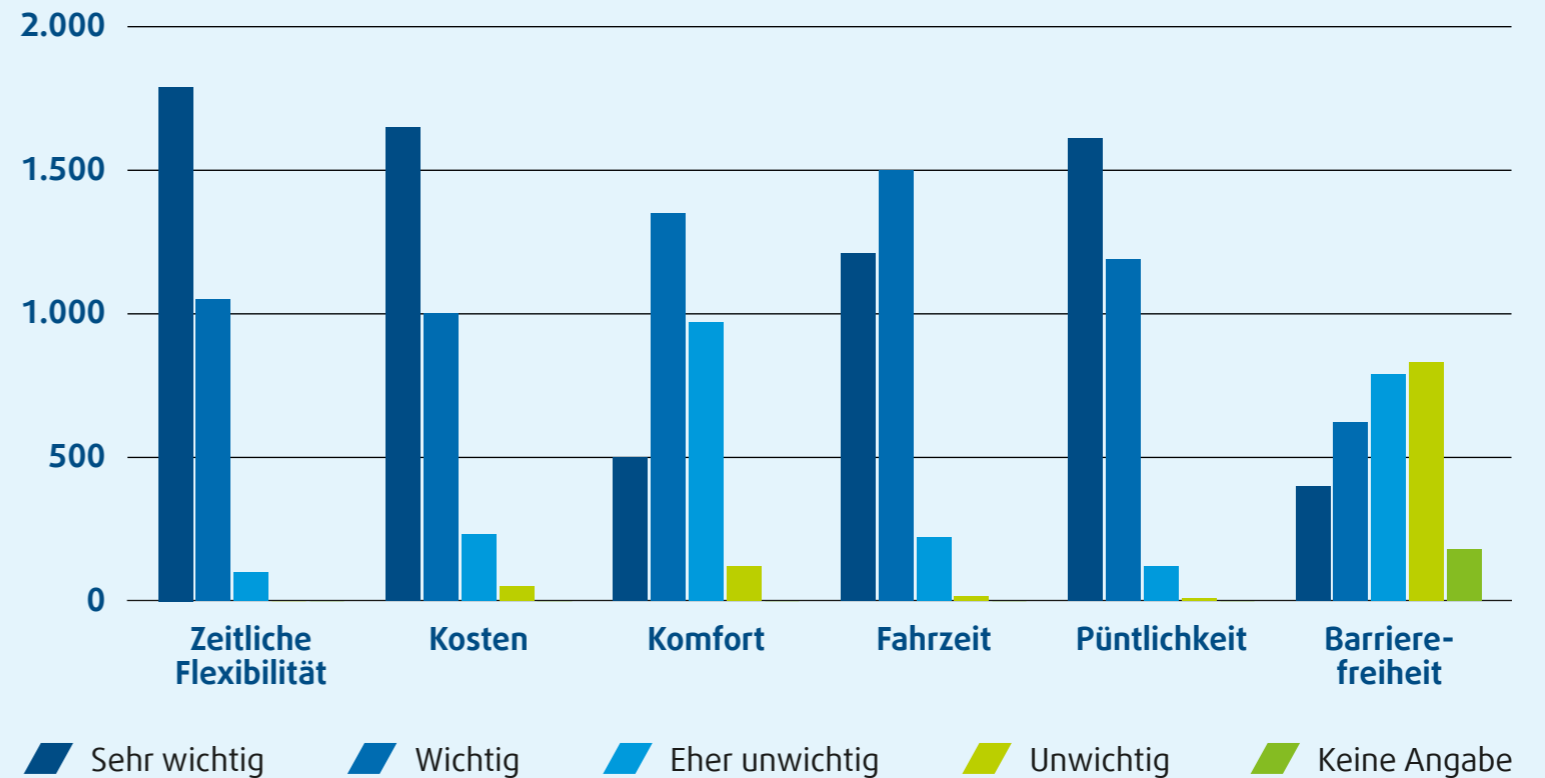
Die Online-Umfrage mit über 3.000 Teilnehmenden lässt

Trends erkennen, wie die Bürger*innen das Nahverkehrsangebot im AVV beurteilen. Jeweils rund ein Drittel der Befragten kam aus dem Augsburger Stadtkern, aus dem Augsburger Stadtrand und stadtnahen Gebieten sowie aus der Region. Aus den Grafiken wird ersichtlich, welche Verkehrsmittel genutzt werden, wie das Fahrtangebot bewertet wird und wie zufrieden die Bürger*innen mit Haltestellen, Fahrzeugen und digitalen Angeboten sind. >>

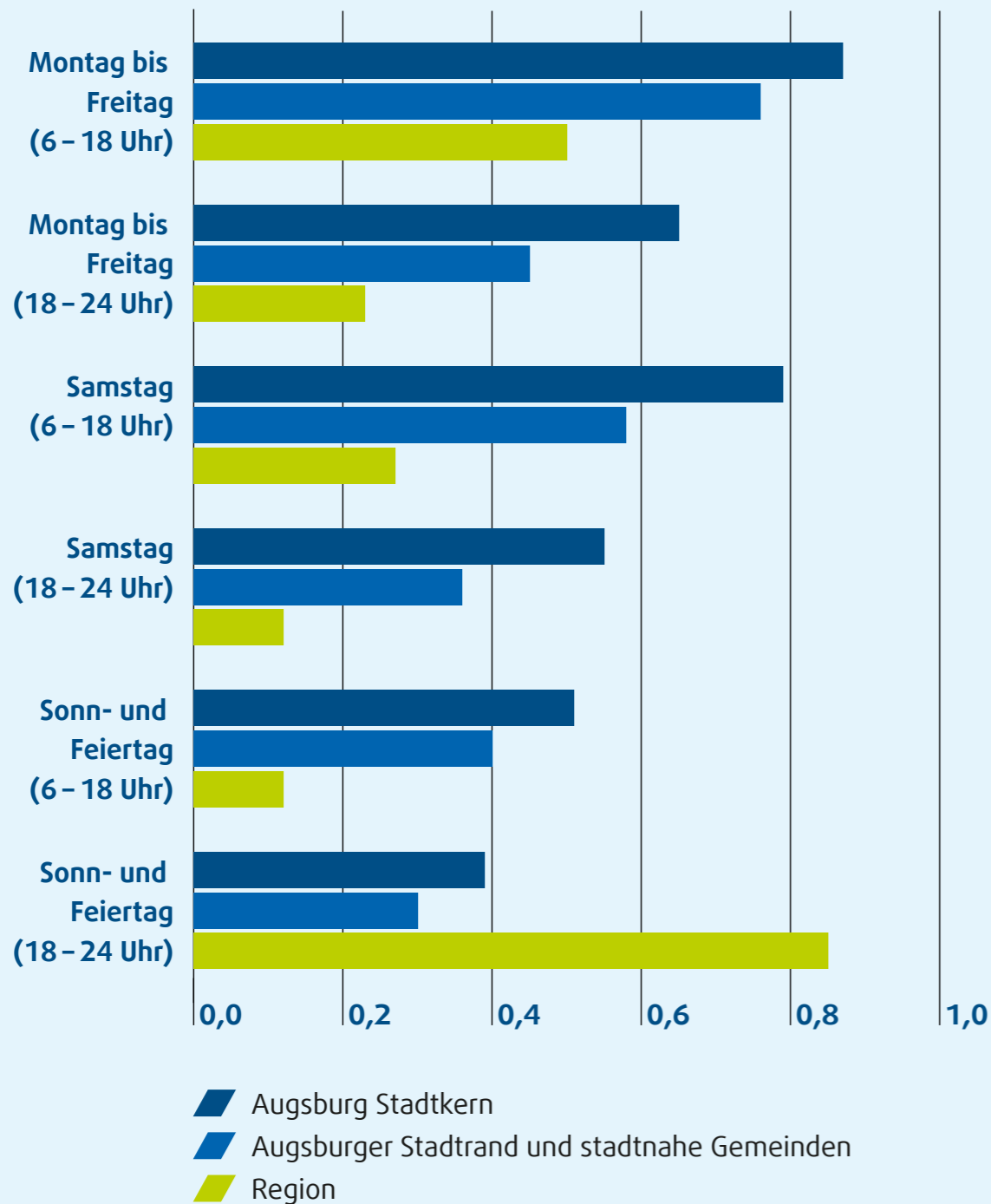
Die vier Arbeitspakete des Nahverkehrsplans



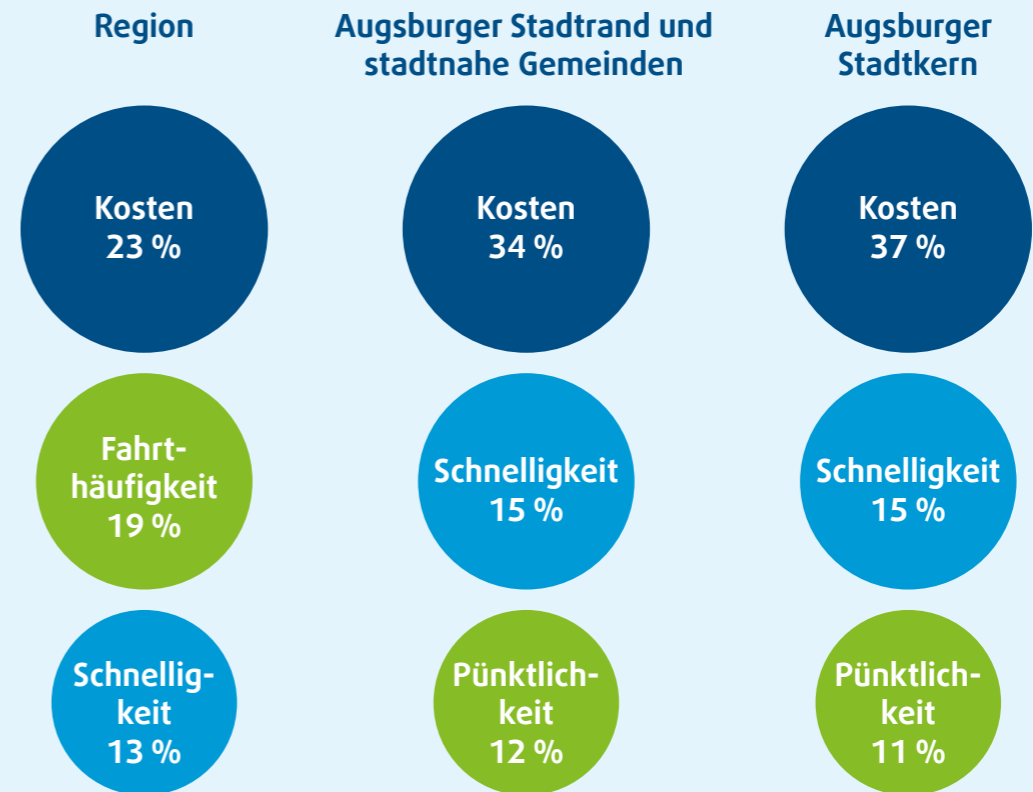
Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahl (N = 3.131)



Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im Wohnort



Wichtigste Kriterien für eine häufigere Nutzung des ÖPNV



In allen drei Räumen nennen die Befragten die Kosten als wichtigstes Kriterium. Während die Menschen in den Städten dann vor allem Schnelligkeit und Pünktlichkeit priorisieren, ist für die Menschen auf dem Land die Fahrthäufigkeit wichtiger.



Die Ergebnisse im Einzelnen sind nachzulesen unter:
www.avv-augsburg.de/nahverkehrsplan

Insgesamt zeigen die Ergebnisse der Umfrage: Die Zufriedenheit mit dem Angebot im AVV ist generell hoch, wenn auch an einigen Stellen Verbesserungspotenziale bestehen.



Festlegung der Ziele

Basierend auf den Ergebnissen der Umfrage und den Ergebnissen der unterschiedlichen Arbeitsgruppen wurden im nächsten Schritt die sich daraus ergebenden Ziele festgelegt. Ein wesentlicher Punkt ist auch die Abstimmung mit den Beteiligten am Augsburger Mobilitätsplan, der parallel für die Stadt Augsburg erstellt wird. „Die politischen Vertreter der Landkreise Augsburg, Aichach-Friedberg und Dillingen sowie der Stadt Augsburg haben sich einstimmig zur Mobilitätswende als oberstem Ziel bekannt“, erläutert Franziska Benz. Daraus wurden für den neuen Nahverkehrsplan drei Leitziele abgeleitet und einstimmig beschlossen:

Die politischen Vertreter der Landkreise Augsburg, Aichach-Friedberg und Dillingen sowie der Stadt Augsburg haben sich einstimmig zur Mobilitätswende als oberstem Ziel bekannt“, erläutert Franziska Benz. Daraus wurden für den neuen Nahverkehrsplan drei Leitziele abgeleitet und einstimmig beschlossen:

Leitziel A: Möglichst hohe Verlagerung des MIV auf den ÖPNV

Der Ausbau des ÖPNV wird hier in erster Linie aufgrund seiner quantitativen Wirkungen verfolgt: Die Belastung mit Klimagasen aus dem Verkehrssektor soll reduziert werden. Wo gibt es starke Potenziale



mit bündelungsfähigen und damit auf den ÖPNV verlagerungsfähigen Verkehren? Dort gilt es den ÖPNV gezielt auszubauen und attraktiver zu gestalten, um die Bürger*innen zum Umstieg zu motivieren.

Eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen, wie auch in der „ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat“ vom bayerischen Verkehrsministerium erarbeitet, kann nur gelingen, wenn ein im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) wirklich attraktives Angebot vorhanden ist. Das Ange-

bot muss zeitlich, räumlich und qualitativ einen starken Verlagerungsanreiz bieten und gegebenenfalls auch von der Kapazität her an die wachsende Nachfrage angepasst werden.

Leitziel B: Flächendeckende Mindestversorgung

Danach geht es um die Einrichtung oder Verbesserung des ÖPNV-Angebots in nachfrageschwachen Bereichen – räumlich wie zeitlich. Lücken und „weiße Flecken“ im ÖPNV sollen dort beseitigt werden, >>

» wo ein entsprechendes Fahrgastpotential erwartet wird, insbesondere im ländlichen Raum. Im Fokus stehen meist die Bedürfnisse von Personen, die auf den ÖPNV angewiesen sind.

Durch die Schaffung einer entsprechenden Grundbedienung im Stundentakt oder eines Basisangebotes an flächendeckendem Bedarfsverkehr lassen sich allerdings keine ambitionierten Verlagerungsziele erreichen. Der Ausbau des ÖPNV wird hier deshalb in erster Linie aufgrund seiner qualitativen Wirkungen verfolgt. Er stärkt die Entwicklungsperspektiven der ländlichen Räume und der Menschen, die dort ohne Auto mobil sein wollen oder müssen. Ausflugsziele im ländlichen Raum sind zunehmend auch mit dem ÖPNV erreichbar. Dies wertet den ländlichen Raum auf. Das Image des ÖPNV als vollwertige Alternative zum MIV steigt und in der Folge seine gesamtgesellschaftliche Akzeptanz.

Leitziel C: Intermodale Verknüpfungen

Manche Räume können nicht oder nur schwer mit dem ÖPNV erschlossen werden. Oder das niedrige Nachfragepotenzial mancher Verbindungen rechtfertigt nicht den Ausbau bzw. den Aufbau eines durchgängigen ÖPNV-Angebotes. Intermodale Verknüpfungsangebote können die Situa-



Die politischen Vertreter der Landkreise Augsburg, Aichach-Friedberg und Dillingen sowie der Stadt Augsburg haben sich einstimmig zur Mobilitätswende als oberstem Ziel bekannt.

Franziska Benz
Bereichsleiterin Verkehrs- und
Mobilitätsmanagement

tion verbessern: Eine den ÖPNV ergänzende Nutzung von Fahrrad, E-Bike oder Pkw als Zubringer zu nahe gelegenen ÖPNV-Stationen ist den Bürger*innen zu erleichtern – etwa durch Park-and-ride- oder Bike-and-ride-Möglichkeiten. In Einzelfällen können auch ehrenamtliche Fahrdienste und Bürgerbus-Dienste den Bedarf bestimmter Fahrgastgruppen gezielt abdecken.

Welches Leitziel hat wo Priorität?

Den unterschiedlichen Raumtypen im AVV-Gebiet wurden die aufgrund der vorgefundenen Ausgangslage prioritär maßgebenden Leitziele jeweils zugeordnet

und die mindestens als notwendig erachteten Bedienstandards festgelegt. Dabei wurde unterschieden zwischen dem flächendeckend im jeweiligen Gebiet vorzuhaltenden Bedienstandard und eventuell höheren anzuwendenden Bedienstandards auf starken Achsen beziehungsweise Verbindungen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen.



Nächste Schritte

Das Arbeitspaket 3 startet mit einer Schwachstellenanalyse. Unter anderem unter Einbezug des Verkehrsmodells der Stadt Augsburg werden Szenarien hinsichtlich ihres Wirkungsgrades berechnet. Anschließend werden sie in unterschiedlichen Arbeitsgruppen, mit den Aufgabenträgern und den Interessenvertretern diskutiert.



Manchmal kommt es anders ...

Den aktuellen Mobilitätsbedürfnissen von Berufstätigen wollten wir mit einer Neukonzeption des AVV-Firmen-Abos und mit einem Homeoffice-Ticket „begegnen“. Das Deutschlandticket hat den neuen Angeboten jedoch den Rang abgelaufen.



Weiterentwicklung des AVV-Firmen-Abos

Durch die Corona-Pandemie hat sich das Mobilitätsverhalten generell verändert. 2022 haben wir deshalb im Rahmen eines Arbeitskreises mit Verbundpartnern und Vertretern der Aufgabenträger die Passfähigkeit des AVV-Tarifs geprüft. Da sich bereits im Rahmen der Evaluation der Tarifreform eine geringe Marktdurchdringung gezeigt hat, wurde das AVV-Firmen-Abo neu konzipiert. Neben der bisherigen Premium-Variante mit Übertragbarkeit und Mitnahme haben wir eine Basis-Variante ohne Zusatzleistungen entwickelt. Außerdem wurde der vom AVV gewährte Rabatt – bisher ein fester Euro-Betrag – künftig auf einen einheitlichen Prozentsatz festgelegt. Für die Einführung zum 1. Januar 2023 haben wir im Herbst sämtliche Firmen-Abo-Verträge angepasst sowie Informationsmaterialien für Arbeitgeber und Arbeitnehmer konzipiert und erstellt. Mit Einführung des „Deutschlandticket Job“ im Mai 2023 hat das Angebot leider an Attraktivität verloren.



Entwicklung eines AVV-Homeoffice-Tickets

Idee dieses Tickets war die Einführung eines persönlichen digitalen Tickets im Abonnement, das gegen einen monatlichen Grundpreis die ÖPNV-Nutzung abends und am Wochenende erlaubt und so den veränderten Mobilitätsbedürfnissen Rechnung trägt. Fahrten in der Hauptverkehrszeit sollten als sogenannte „Werktagskarte“ flexibel zubuchbar sein; je mehr Fahrten zugebucht werden, desto günstiger wird die Fahrt.

Obwohl preislich attraktiv, sahen die Verbundpartner mit Einführung des Deutschlandtickets keinen Bedarf mehr für ein Homeoffice-Ticket. Denn zur finalen Umsetzung wären hohe Investitionen in die technischen Systeme nötig geworden.

Verkehrserhebungen – Basis einer finanziellen Aufteilung



Fahrgastzählungen und -befragungen ermöglichen es, einen Schlüssel für eine gerechte Einnahmenverteilung zu finden.

Christian Lohner
Bereichsleiter Finanzen und IT (FIT)

Seit dem Fahrplanwechsel 2022/2023 am 11. Dezember 2022 lässt der AVV zwei Verkehrserhebungen durch die O.trend GmbH durchführen: im AVV-Verbundgebiet und in den angrenzenden Landkreisen Dillingen und Donau-Ries.

Die Verkehrserhebung im gesamten AVV-Verbundgebiet bildet die Voraussetzung für die künftige Einnahmenaufteilung. Eine zweite Erhebung in den angrenzenden Landkreisen Dillingen (Altlandkreis) und Donau-Ries findet aufgrund der aktuell laufenden Machbarkeitsstudie hinsichtlich einer möglichen AVV-Verbunderweiterung statt. Beide Erhebungen sollen Aufschluss über die künftige Kosten-/Einnahmensituation und die entsprechende Aufteilung geben.

AVV-Verbunderhebung

Die mit der Erhebung verbundenen Fahrgastzählungen und -befragungen ermöglichen es, einen Schlüssel zu finden, nach dem mit Abschluss eines Geschäftsjahres der Erlös aus

den verkauften Fahrkarten gerecht an alle beteiligten Verkehrsunternehmen aufgeteilt werden kann. Diese Form der Ermittlung ist im Einnahmenaufteilungsvertrag (EAV) aller Einnahmenaufteilungsvertragspartner (EAV-Partner) vereinbart. EAV-Partner sind alle Verkehrsunternehmen, die in den Landkreisen Augsburg, Aichach-Friedberg, Teilen von Dillingen/Donau sowie der Stadt Augsburg Fahrgäste im ÖPNV befördern.

Um möglichst aktuelle Daten zu verwenden, sollen solche Erhebungen alle fünf Jahre durchgeführt werden. Die letzte fand 2016 statt. 2021 herrschte wegen diverser Corona-Einschränkungen in Deutschland noch kein Normalzustand. Deshalb hatten >>



Regelmäßige Verkehrserhebungen liefern die Daten zur Ermittlung der Einnahmenanteile der einzelnen Verkehrsunternehmen im AVV.

Christian Lohner
Bereichsleiter Finanzen und IT (FIT)



» sich die EAV-Partner einstimmig auf einen späteren Zeitpunkt verständigt.

Wie erzielt man eine möglichst gerechte Aufteilung?

Grundlage bilden die Daten aus der Verkehrserhebung. Von entscheidender Bedeutung ist die Anzahl der beförderten

Fahrgäste in einem Jahr. Da der Aufwand einer exakten Zählung unverhältnismäßig hoch und nahezu unmöglich ist, wird nach Stichproben eine Hochrechnung erstellt. Die Stichprobenverteilung verlangt gemäß EAV eine über ein ganzes Jahr (365 Tage) durchzuführende Zählung und Befragung aller möglichen Linien und Fahrten »

des AVV-Fahrplans. Jede Fahrt muss saisonal verteilt mindestens viermal erhoben werden. Der zweite wichtige Bestandteil einer Verkehrserhebung ist die Fahrgastbefragung. So sollen Wegeketten, Nutzungshäufigkeiten, nötige Umstiege, genutzte Verkehrsmittel und Verkehrsunternehmen ermittelt werden. Diese Faktoren fließen ebenso in die Hochrechnung und die endgültige Ermittlung des Schlüssels ein.

Erhebung in den Landkreisen Dillingen und Donau-Ries

Hintergrund dieser Verkehrserhebung ist 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 finanziell bis zu 90 Prozent gefördert. Nach bereits erfolgter Prüfung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit der avisierten Verbundintegration der Landkreise Dillingen und

Donau-Ries in den AVV gilt es nun, die wirtschaftliche Situation zu prüfen. Dies beinhaltet die Ermittlung der Fahrgastbewegungen und -bedürfnisse, die tarifliche Ausgestaltung einer Integration, die Entwicklung eines Tarifmodells und die Darstellung von Finanzierungsinstrumenten sowie Kostenblöcken.

Verkehrserhebung als erste Bestandsaufnahme

Da in den betroffenen Landkreisen keine Informationen zu Fahrgastzahlen und Fahrgastbewegungen vorliegen, ist die laufende Erhebung die wichtigste Voraussetzung zur Ermittlung der Kosten dieser möglichen Verbundintegration. Sie ist bis Anfang April 2024 angesetzt und läuft nach demselben Schema ab wie die Verkehrserhebung im AVV-Verbundgebiet, jedoch wird jede Fahrt nur zweimal erhoben.

Wir danken allen Fahrgästen, Kunden und ÖPNV-Nutzern bereits heute für ihre Unterstützung des Erhebungspersonals!



Die AVV-Fahrplanauskunft im Internet – was ist neu?

Öffentlicher Personennahverkehr ohne Fahrplanauskunft im Internet? Das ist nicht mehr denkbar! Um unsere Fahrgäste schnell und nutzerfreundlich zu informieren, haben wir unsere Web-Auskunft weiterentwickelt und verbessert.

Die Web-Auskunft ist nun vollkommen responsive angelegt, die Anzeige ist also auf jedem mobilen Endgerät optimal an die Bildschirmgröße angepasst.

Die interaktive Karte unserer Fahrplanauskunft basiert jetzt auf OpenStreetMap (OSM). Dadurch ist die Karte präziser und optisch ansprechender geworden. Inzwischen können mehr mögliche Fußwege in das Routing einbezogen werden und auch konkrete Zieladressen werden angezeigt. Die Angaben zu



Sehenswürdigkeiten, Ausflugszielen, Gastronomie und anderen Points of Interest (POI) basieren nun ebenfalls auf OpenStreetMap.

Mit der Umstellung auf die neue elektronische Fahrplanauskunft hat sich aber nicht nur die Optik deutlich verbessert – wir haben auch den mobilen Alltag unserer Fahrgäste ein Stück planbarer gemacht: Sie erhalten nun Echtzeitdaten für die angefragten Verbindungen.



Bessere Optik, aktuellere Infos: Projektleiter Florian Gruber erläutert die neuen Features.

www.avv-augsburg.de/fahrtauskunft

Verbundeigenes ITCS: Wissen, was auf der Linie los ist

Das Projekt zur Einführung eines verbundeigenen ITCS (Intermodal Transport Control System) befindet sich mittlerweile auf der Zielgeraden. Nach Festlegung aller technischen Details im Rahmen der Pflichtenheftphase wurde im vergangenen Jahr ein Testsystem aufgebaut. Damit lassen sich bereits einige wesentliche Funktionen überprüfen und weiterentwickeln. Darüber hinaus wurde 2023 ein erstes Fahrzeug versuchsweise



*"Fast fertig",
berichtet Projektleiter
Florian Gruber.*

an das ITCS angebunden, um den generellen Datenfluss zu demonstrieren. Bis zum Abschluss des Projekts sind noch Entwicklungsarbeiten von einigen Spezialfunktionen und Anpassungen an die AVV-Systemlandschaft notwendig. Das Fahrplanungssystem des AVV ist mittlerweile für die Umlaufplanung der Verkehrsunternehmen erweitert. Dienstplanung und Disposition werden derzeit noch aufgebaut.

ITCS





Das Geschäftsjahr 2022 in Zahlen

Im Geschäftsjahr 2022 waren bei Fahrgastzahlen und Einnahmen die Folgen der Covid-19-Pandemie weiterhin spürbar. Und die Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni, Juli und August verursachte einen drastischen Einbruch der Fahrgeldeinnahmen. Die fehlenden Einnahmen wurden über den Rettungsschirm ausgeglichen und erscheinen daher nicht in den Einnahmen des Verbundes.

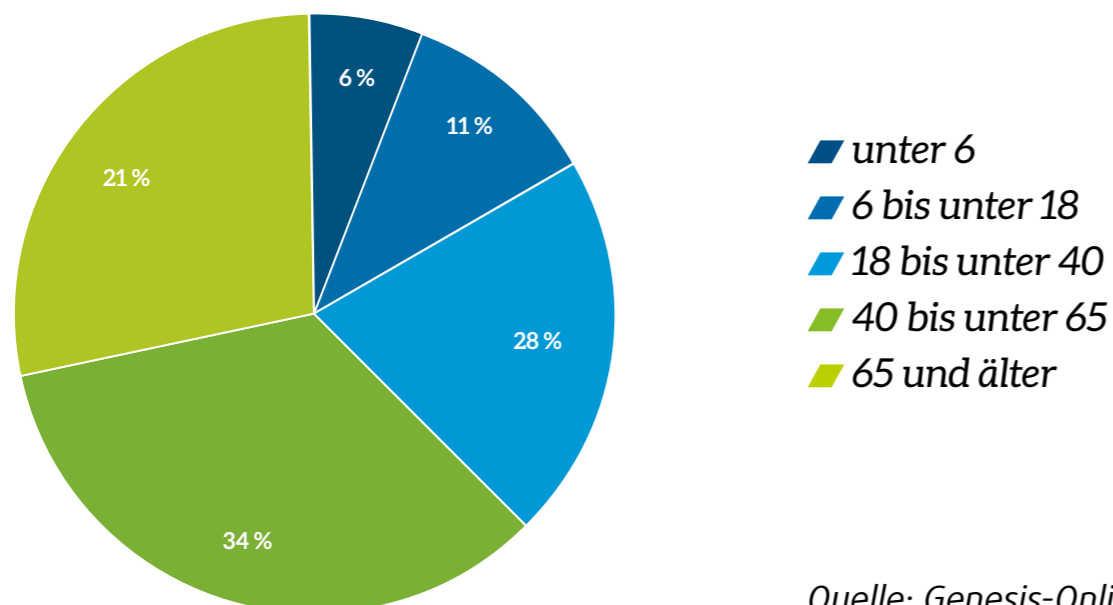
EINWOHNERENTWICKLUNG

Wohnort	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Stadt Augsburg	281.111	286.374	289.584	292.851	295.135	296.582	295.830	296.478	301.033
Landkreis Augsburg	242.697	245.600	247.539	249.838	251.534	253.468	255.900	257.790	261.342
Landkreis Aichach-Friedberg	129.294	130.916	131.399	132.596	133.596	134.655	135.024	135.538	137.334
Landkreis Dillingen*	19.991	20.153	20.182	20.506	20.643	20.714	20.790	21.031	21.147
Gesamt	673.093	683.043	688.704	695.791	700.908	705.419	707.544	710.837	720.856

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 2022



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

ENTWICKLUNG DER BETRIEBS- UND VERKEHRSLEISTUNG

Beförderungsfälle pro Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	79.766.300	78.866.300	80.191.300	82.732.600	54.417.000	46.089.800	55.614.900
Wagen-Kilometer pro Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Straßenbahn	4.537.000	4.487.000	4.481.000	4.485.000	3.711.600	3.668.000	4.227.100
Regionalzug	4.477.100	5.234.211	5.257.800	5.306.400	5.495.500	5.485.600	6.109.800
Bus	15.642.000	18.691.000	15.354.200	15.750.300	15.958.500	16.286.900	16.265.000
Linienlänge in km	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Straßenbahn	45	45	45	45	45	50	50
Regionalzug	217	217	217	217	217	217	217
Bus	2.940	2.935	3.028	2.987	2.956	2.927	2.914
Anzahl der Haltestellen	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Bus	1.137	1.243	1.247	1.249	1.249	1.251	1.258
Schienenpersonennahverkehr	41	41	41	41	41	41	41
Straßenbahn	211	211	212	212	212	219	219

Quelle: VDV-Statistiken der Jahre 2016–2022

ANZAHL DER LINIEN UND VERKEHRSUNTERNEHMEN IM VERBUND

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
AVV-Regionalbuslinien (inkl. AST-Linien)	132	137	136	138	138	139	138
Straßenbahnlinien	5	5	5	5	5	5	5
Regionalzuglinien	7	7	7	7	7	7	13
Stadtbuslinien	23	19	19	19	19	19	19
Verkehrsunternehmen	25	25	25	23	20	15	14

Quelle: VDV-Statistiken der Jahre 2016–2022

AVV-VERKAUFSSTATISTIK: BARTARIF

Bartarif	2020 (Stück)	2021 (Stück)	Veränderung 2020 zu 2021		2022 (Stück)	Veränderung 2021 zu 2022	
			Stück	in %		Stück	in %
Einzelfahrausweis Erwachsener	1.287.424	1.188.566	-98.858	-7,68	1.124.681	-63.885	-5,37
Einzelfahrausweis Kind	131.714	120.686	-11.028	-8,37	114.638	-6.048	-5,01
Streifenkarte Erwachsener	600.788	622.492	21.704	3,61	618.508	-3.984	-0,64
Streifenkarte Kind	38.632	39.917	1.285	3,33	46.088	6.171	15,46
TagesTicket Innenraum	133.034	122.010	-11.024	-8,29	134.682	12.672	10,39
TagesTicket Innenraum Plus	16.144	16.498	354	2,19	22.085	5.587	33,86
TagesTicket Zone 30–98	65.644	10.922	-54.722	-83,36	12.277	1.355	12,41
TagesTicket Zone 10–98	50.762	80.734	29.972	59,04	81.993	1.259	1,56
Kurzstrecke Erwachsener	615.745	600.515	-15.230	-2,47	581.782	-18.733	-3,12
Kurzstrecke Kind	77.951	75.151	-2.800	-3,59	74.415	-736	-0,98
Schulklassenticket	11.732	8.330	-3.402	-29,00	16.791	8.461	101,57
Gesamt	3.029.555	2.885.901	-143.654	-4,74	2.828.010	-57.891	-2,01

Auch im Bartarif sind die Auswirkungen des 9-Euro-Tickets ablesbar: Viele Kunden haben sich in den Monaten Juni bis August für die Nutzung des sehr günstigen 9-Euro-Tickets entschieden.

ÖPNV-Rettungsschirm von Bund und Freistaat

Der ÖPNV-Rettungsschirm gleicht 2022 nicht nur pandemiebedingte Einnahmenverluste aus. Auch die Verluste aus der Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni, Juli und August wurden hierüber ausgeglichen und den Verkehrsunternehmen zu 100 Prozent aus Bundesmitteln erstattet.

RETTUNGSSCHIRM IN DEN JAHREN

2020 bis 2022

BUNDESMITTEL

4.700

 Mio €

VOM FREISTAAT BAYERN BEREITGESTELLT

1.221

 Mio €

MITTEL AUS DEN LÄNDERN

4.700

 Mio €

GESAMTSCHADEN IM AVV

Im Jahr 2020 15,05 Mio €

Im Jahr 2022 19,83 Mio €

ZEITKARTEN IM AVV

Zeitkarten*	2020 (Stück)	2021 (Stück)	Veränderung 2020 zu 2021		2022 (Stück)	Veränderung 2021 zu 2022	
			Stück	in %		Stück	in %
Monatskarte	74.426	62.883	-11.543	-15,51	62.804	-79	-0,13
Wochenkarte	19.571	21.462	1.891	9,66	19.264	-2.198	-10,24
Schüler-Ferienkarte	934	547	-387	-41,43	15	-532	-97,26
Gesamt	94.930	84.892	-10.038	-10,57	82.083	-2.809	-3,42

9-Euro-Ticket*	2022 (Stück)
Juni (inkl. Vorverkaufszahlen Mai)	109.674
Juli	81.761
August (inkl. Nachmeldungen der Folgemonate)	62.536
Gesamt	253.971

Das 9-Euro-Ticket in den Monaten Juni bis August spiegelt sich über alle Produktarten wider. Durch den geringen Preis war die Nutzungsschwelle meist bereits bei einer einzigen Fahrt erreicht.

* Hierbei handelt es sich rein um tatsächlich verkaufte Tickets - umgewandelte AVV-Abos sind hier nicht berücksichtigt. Die verkauften Tickets pro Monat spiegeln nicht die tatsächliche monatliche Nutzung wider. Es konnten bereits im Mai/Juni Tickets für August gekauft werden - die tatsächliche Gültigkeit lässt sich aus den Verkaufszahlen nicht ableiten.

AUSBILDUNGSTARIFE

Ausbildungstarife*	2020 (Stück)	2021 (Stück)	Veränderung 2020 zu 2021		2022 (Stück)	Veränderung 2021 zu 2022	
			Stück	in %		Stück	in %
Schülermonatskarte	38.359	22.216	-16.143	-42,08	13.333	-8.883	-39,98
Schülerwochenkarte	17.322	13.795	-3.527	-20,36	9.043	-4.752	-34,45
Schülerticket	274.941	171.450	-103.491	-37,64	8.461	-162.989	-95,07
Semesterticket	81.776	82.398	622	0,76	115.256	32.858	39,88
Gesamt	412.398	289.862	-122.534	-29,71	146.093	-143.769	-49,60

365-Euro-Ticket**	2021 (Stück) AUG – DEZ	2022 (Stück)
Einmalzahlung***	31.171	79.192
Monatlich***	79.779	109.913
Gesamt	110.950	189.105

Die Verkaufszahlen im Ausbildungstarif zeigen: Die Kundengruppe Schüler/ Auszubildende nutzen verstärkt das vom Freistaat geförderte, günstige 365-Euro-Ticket, dies führt auch zu einem Zuwachs im Stammkundenbereich. Das Semesterticket spiegelt die steigenden Studierendenzahlen wider – ein Wechsel in das 365-Euro-Ticket ist aufgrund fehlender Berechtigung nicht möglich.

* 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.

*** Einführung August 2021

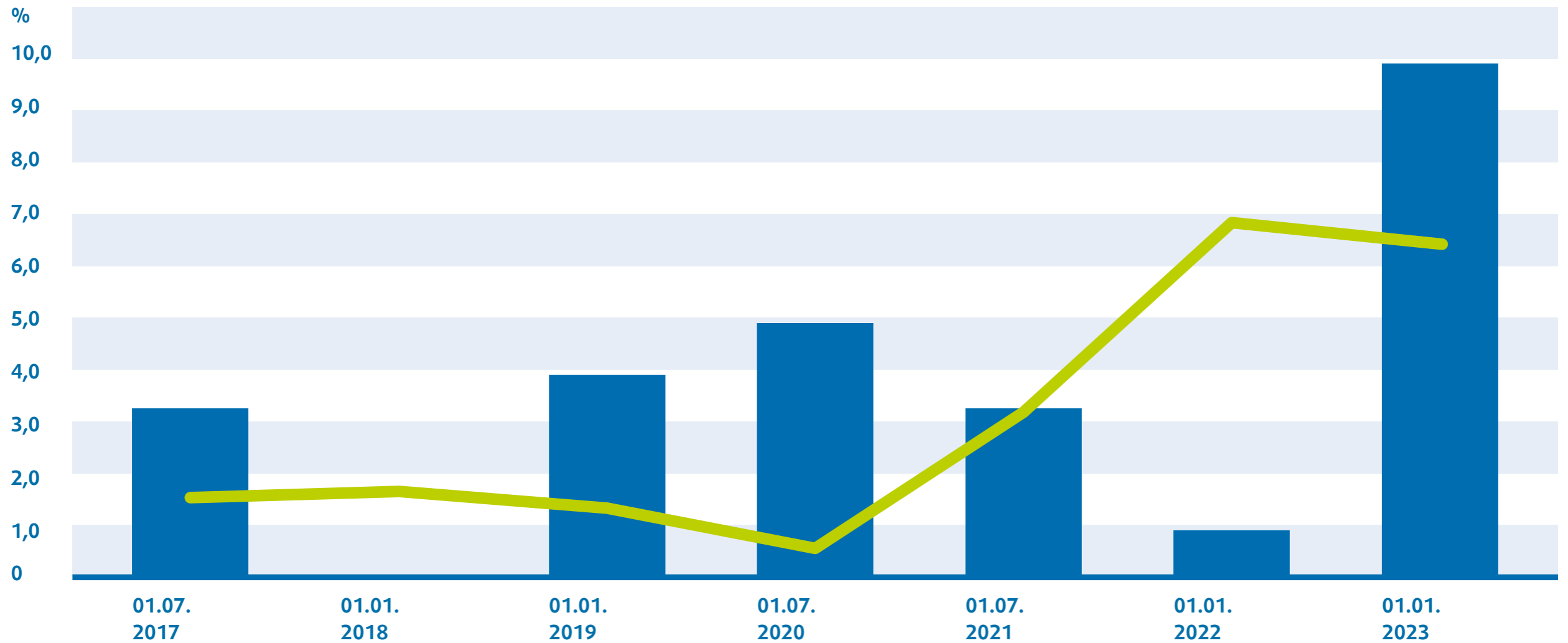
ABONNEMENTS IM AVV

Abonnements*	2020 (Stück)	2021 (Stück)	Veränderung 2020 zu 2021		2022 (Stück)	Veränderung 2021 zu 2022	
			Stück	in %		Stück	in %
Mobil-Abo 9 Uhr	181.734	165.127	-16.607	-9,14	159.012	-16.607	-10,06
Mobil-Abo	165.643	146.885	-18.758	-11,32	138.178	-8.707	-5,93
Mobil-Abo Premium	109.612	90.269	-19.343	-17,65	80.124	-10.145	-11,24
AboPlusCard	3.165	1.872	-1.293	-40,85	1.608	-264	-14,10
Firmen-Abo	34.526	31.252	-3.274	-9,48	29.772	-1.480	-4,74
Gesamt	494.664	435.429	-59.235	-11,97	408.720	-26.709	-6,13

Trotz der automatischen Umwandlung aller AVV-Abos zum 9-Euro-Ticket in den Monaten Juni, Juli und August sind die Zahlen rückläufig. Grund ist sicherlich das durch Corona allgemein nachhaltig geänderte Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, z. B. großzügige Homeoffice-Regelungen, die tägliches Pendeln unnötig machen.

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

NOMINELLE DURCHSCHNITTLICHE TARIFERHÖHUNG



■ Nominelle durchschnittliche Tarifierhöhung
■ Inflationsrate

Von 2018 bis 2023 wurden die AVV-Tarife im Durchschnitt jährlich um 3,8% erhöht.

EINNAHMEN AUS DEM FAHRKARTENVERKAUF IM GESAMTEN AVV-GEBIET

Januar – Dezember	2021		2022	
	Stück	Einnahmen	Stück	Einnahmen
Bartarif*	2.885.901	15.950.455,71 €	2.828.010	16.158.726,77 €
allgemeiner Zeitkartentarif**	520.321	29.395.904,98 €	744.773	26.110.828,24 €
Ausbildungsverkehr***	400.812	18.238.596,61 €	473.676	13.929.578,61 €
Summe	3.807.034	63.584.957,30 €	4.046.459	56.199.133,62 €

*
 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
 365-Euro-Ticket AVV

VERÄNDERUNGEN 2022 ZU 2021

Veränderungen 2022 zu 2021

Januar – Dezember	Stück	in %	Einnahmen	in %
Bartarif*	-57.891	-2,01	208.271,06 €	1,31
allgemeiner Zeitkartentarif**	224.452	43,14	-3.285.076,74 €	-11,18
Ausbildungsverkehr***	72.864	18,18	-4.309.018,00 €	-23,63
Summe	239.425	6,29	-7.385.823,68 €	-11,62

*

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
 365-Euro-Ticket AVV

AUSGABEN

Ausgaben in	2019	2020	2021	2022
1. Ausgaben Geschäftsbetrieb und Finanzplan der AVV GmbH	3.360.786,87	3.241.033,43	3.688.737,81	3.981.016,85
Stadt Augsburg	1.344.314,74	1.307.434,60	1.488.041,14	1.605.942,20
Landkreis Augsburg	1.161.824,02	1.128.529,10	1.284.421,67	1.386.190,07
Landkreis Aichach-Friedberg	677.870,72	637.832,91	725.937,40	783.464,12
Landkreis Dillingen a. d. Donau	176.777,39	167.236,82	190.337,60	205.420,47
2. Finanzierung des AVV-Regionalbusverkehrs	15.805.787,44*	16.424.242,92	8.726.384,66**	16.953.497,83
Stadt Augsburg	3.208.574,86	2.767.495,38	1.381.802,37	2.880.498,45
Landkreis Augsburg	6.670.042,30	7.398.721,76	4.004.153,26	7.617.474,56
Landkreis Aichach-Friedberg	5.690.083,48	5.659.094,89	2.967.082,06	5.852.117,35
Landkreis Dillingen a. d. Donau	237.086,80	598.930,89	373.346,97	603.407,47
3. Gesamtverlust	19.166.574,31	19.665.276,35	12.415.122,47	20.934.514,68
Stadt Augsburg	4.552.889,60	4.074.929,98	2.869.843,51	4.486.440,64
Landkreis Augsburg	7.831.866,32	8.527.250,86	5.288.574,93	9.003.664,63
Landkreis Aichach-Friedberg	6.367.954,20	6.296.927,80	3.693.019,46	6.635.581,47
Landkreis Dillingen a. d. Donau	413.864,19	766.167,71	563.684,57	808.827,94

Quelle: AVV

* Höhere Aufwendungen aufgrund geringerer Abschläge Einnahmenaufteilung.

** Aufgrund höherer periodenfremder Erträge aus Einnahmenaufteilung. § 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

Redaktionszeitraum: 01.07.2022 bis 30.06.2023 **Konzeption, Redaktion, Gestaltung:** MAD Werbeagentur GmbH & Co. KG

Fotografie: LIGHTHOUSE | Stefan Mayr | Fotografie & Fotoschule Augsburg, Landkreis Augsburg | Julia Pietsch, Landkreis Dillingen a. d. Donau, Landkreis Aichach-Friedberg, Stadt Augsburg, Deutschland mobil 2030 GmbH, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), massholder | gutmayer GmbH, iStockphoto

Quellenangaben:

- » Infografiken zu „Mobilitätswende ist oberstes Ziel“: NahverkehrsBeratung Südwest
- » Infografiken zu „Das 9-Euro-Ticket – eine Schlussbetrachtung“: Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

www.avv-augsburg.de