

# Zukünftige Stärkung des ÖPNV im AVV

17.02.2022



Hans-Peter Geulen | Katrin Bünten

## AGENDA

**01**

Gutachten zur  
Stärkung des  
ÖPNV

**02**

eTarif AVV / NRW

**03**

Überführung  
City-Tarife in den  
eTarif

# Gutachten zur Stärkung des ÖPNV

## DAS AVV-VERBUNDGEBIET



# Unser Ziel die Verkehrswende



## Allgemeine Klimavorgaben des Bundes

- Reduktion der Emissionen bis 2030 um 65 %
- Verkehrssektor muss wesentlichen Beitrag leisten

## Gutachten gibt umfassende strategische und operative Handlungsempfehlungen für die Stärkung des ÖPNV im AVV.

Durch **Attraktivitätssteigerungen des ÖPNV** erreichen wir einen dauerhaften und flächendeckenden Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV und leisten somit einen wirkungsvollen Beitrag zur Senkung der Umweltbelastung.

Gutachten

## THEMENFELDER



### Analyse

Defizite und Schwachstellen des heutigen ÖPNV-Angebots

### Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen

Leistungsangebot

Qualität

Digitalisierung

Kommunikation

Flankierende Tarifmaßnahmen

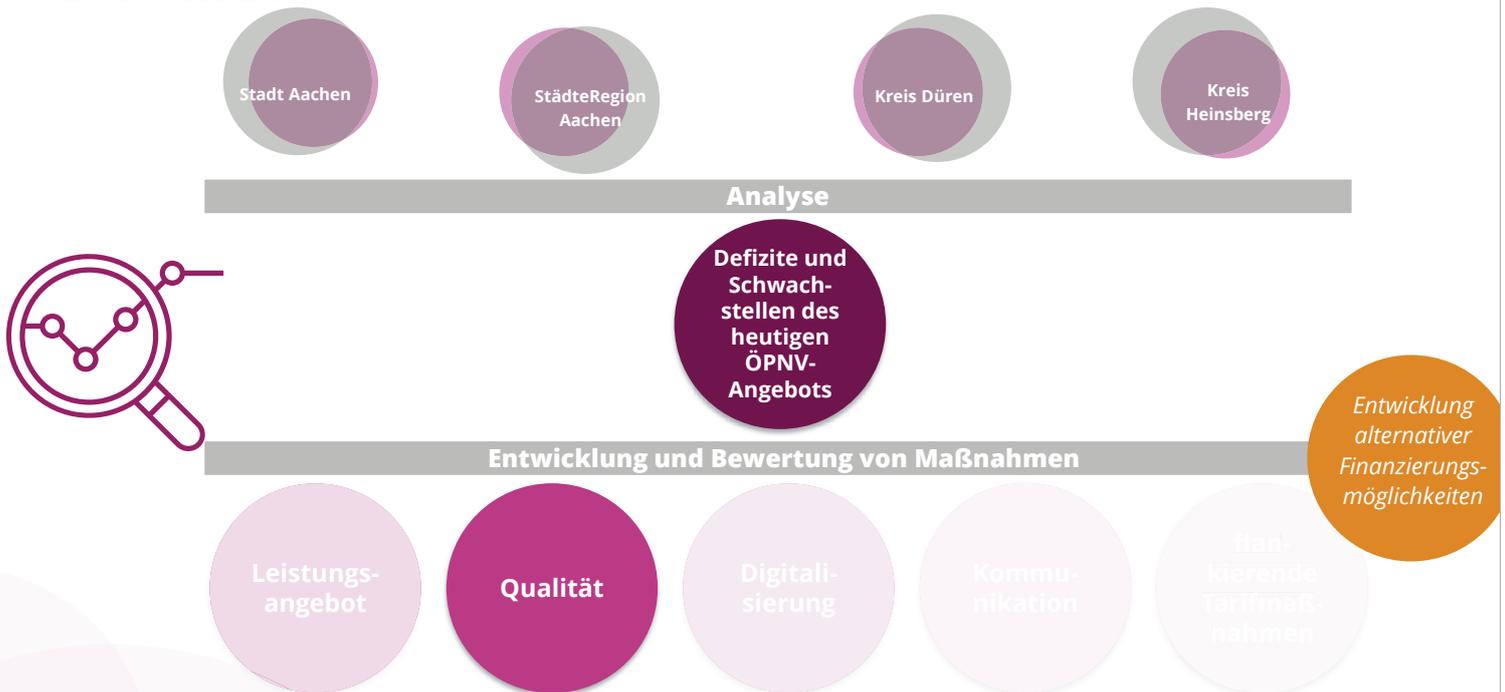
Entwicklung alternativer Finanzierungsmöglichkeiten

Umfassende **strategische** und **operative Handlungsempfehlungen** für die **Stärkung** des **ÖPNV** im **AVV**

## Für eine erfolgreiche Verkehrswende im AVV empfehlen wir die ÖPNV-Angebotsdichte in allen Teilräumen signifikant zu erhöhen

- 1 > Für eine erfolgreiche Verkehrswende im AVV empfehlen wir die **ÖPNV-Angebotsdichte in allen Teilräumen signifikant zu erhöhen**; dafür haben wir drei Ausbauszenarien entwickelt und die Kosten- und Nachfrageeffekte überschlägig kalkuliert
- 2 > Die Erhöhung der ÖPNV-Angebotsdichte sollte überwiegend über **Taktverdichtungen** sowie die **Ausdehnung der Betriebszeiten** abends und am Wochenende erfolgen, um den ÖPNV als echte Alternative zum privaten PKW zu positionieren; eine generelle Nachverdichtung des ÖPNV-Netzes halten wir nicht für erforderlich
- 3 > Um die Reisezeiten mit dem ÖPNV substantziell zu verringern, empfehlen wir den ÖPNV konsequent gegenüber anderen Verkehrsträgern zu **bevorzugen** und zu **priorisieren** sowie eine Straffung von Linienwegen zu überprüfen
- 4 > In der Stadt Aachen und auf den starken Achsen empfehlen wir die Prüfung von **schienengebundenen Alternativen** für die Verringerung von Kapazitätsengpässen und Reisezeiten mit dem ÖPNV
- 5 > Wir empfehlen **flexible Bedienformen** (z. B. On-Demand-Systeme) in sehr dünn besiedelten Gebieten und in sehr schwach nachgefragten Zeiträumen als Ergänzung zum fahrplangebundenen ÖPNV-Angebot einzusetzen, jedoch nicht als Ersatz
- 6 > Zur Schaffung ÖPNV-affiner **Siedlungsstrukturen** empfehlen wir die konsequente Weiterentwicklung der einschlägigen landesplanerischen und gemeindespezifischen Vorgaben

## THEMENFELDER



Umfassende **strategische** und **operative Handlungsempfehlungen** für die **Stärkung des ÖPNV** im AVV

## Unsere Binnenanalyse fokussiert auf drei wichtige Qualitätsmerkmale aus Sicht der Fahrgäste und potenziellen Kunden



### Reisezeit

Relationsbezogene Ermittlung der Reisezeiten für den ÖPNV und den Pkw-Verkehr und Ableitung der Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV

Kennzahlen:

- > Reisegeschwindigkeiten ÖPNV und Pkw
- > Reisedauer ÖPNV
- > Reisezeitdifferenz in %

Sind die Reisezeiten des ÖPNV wettbewerbsfähig ggü. dem Pkw?



### Umsteigen

Relationsbezogene Ermittlung der Umsteigeintensität auf Basis echter Fahrtenwünsche der Fahrgäste unter Einbezug der Nachfragerrelevanz der Relation

Kennzahlen:

- > Umsteigeintensität generell
- > Umsteigeintensität Bus-Schiene
- > Umsteigedauer

Wie häufig muss der Fahrgast umsteigen?



### Auslastung

Relationsbezogene Ermittlung der relativen Auslastung der Fahrzeuge und Ermittlung von stark bzw. überlasteten Linien und Abschnitten

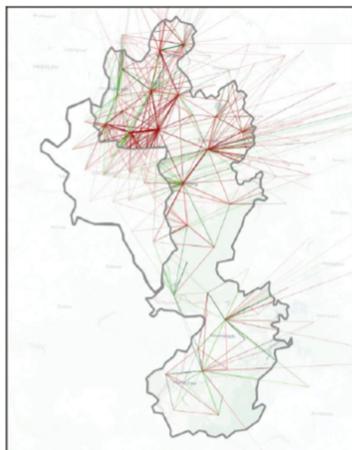
Kennzahl:

- > Relative Auslastung der Linien untereinander

Wie hoch ist die Auslastung der Fahrzeuge?

## In der Städteregion Aachen ist die Reisezeit mit dem ÖPNV im Durchschnitt um rund 62 Prozent länger als mit dem Pkw

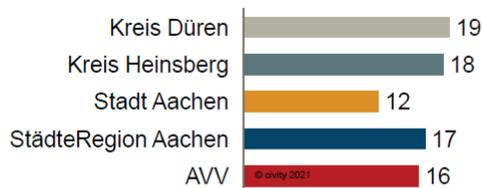
### Wettbewerbsfähigkeit ÖPNV vs. Pkw



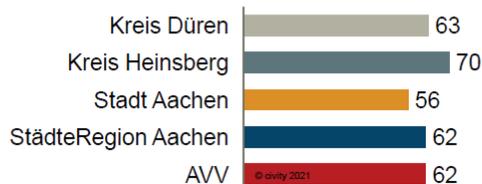
Strichdicke gibt die Nachfrage der Relationen an

- < 0 % (schneller)
- 0 % bis 25 % langsamer
- 25 % bis 50 % langsamer
- > 50 % langsamer

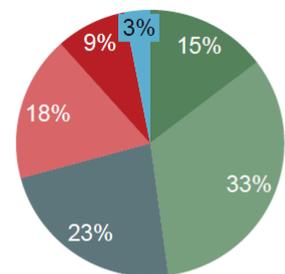
### Reisegeschwindigkeit ÖPNV [km/h]



### Reisezeitdifferenz<sup>1)</sup> (%) ÖPNV



### Durchschnittliche Reisezeit mit dem ÖPNV



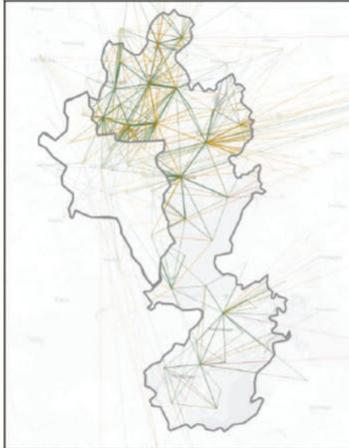
© civity 2021

- ≤ 15 Minuten
- > 15 bis 30 Minuten
- > 30 bis 45 Minuten
- > 45 bis 60 Minuten
- > 60 bis 90 Minuten
- > 90 Minuten

1) Relative Reisezeitdifferenz zwischen Pkw und ÖPNV. 2) ÖPNV-Luftliniengeschwindigkeit in km/h.  
Filter: Relationen mit relevantem täglichem Volumen (obere 80 %). Quelle: Verkehrsmodell, GTFS-Daten, EFA-Anfragen.

# Auf nachfragestarken Relationen zwischen Verkehrszellen muss kaum umgestiegen werden – die durchschnittlichen Umsteigezeiten an Haltestellen sind gering

## Durchschnittliche Umstiege



Strichdicke gibt die Nachfrage der Relationen an

Umstiege  
 ≤ 1    > 1 bis 2    > 2 bis 3    > 3

## Umsteigeintensität ÖPNV-Gesamt

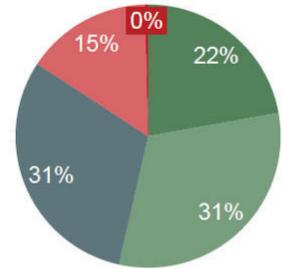


Start <sup>1)</sup>	Ziel <sup>1)</sup>	DtV <sup>2)</sup>	Durchschnittliche Umstiege
Alsdorf	Mariadorf	7.108	0,1
Broichweiden	Würselen	6.456	0,3
Herzogenrath	Merkstein	4.553	0,0
Stolberg	Gressenich	4.321	0,2
Stolberg	A.-Brand	4.102	0,5

## Umsteigeintensität Bus-Schiene<sup>3)</sup>

Start	Ziel	DtV <sup>2)</sup>	Durchschn. Busumstiege
Alsdorf	Mariadorf	7.108	0,0
Herzogenrath	Merkstein	4.553	0,0
Stolberg	Eschweiler	3.923	0,0
Kohlscheid	Würselen	3.316	0,0
Merkstein	Übach-Palenberg	3.293	0,0

## Durchschnittliche Umsteigezeiten



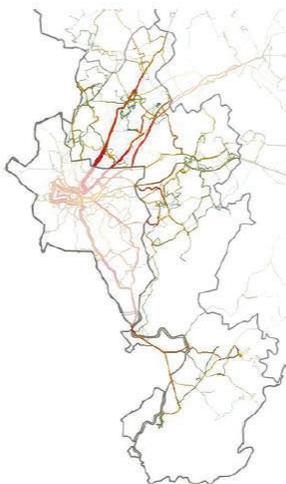
© civity 2021

- ≤ 3 Minuten
- > 3 bis 6 Minuten
- > 6 bis 10 Minuten
- > 10 bis 20 Minuten
- > 20 Minuten

1) Start und Ziel bezeichnen das Zentrum der jeweiligen Verkehrszelle. 2) Durchschnittlicher täglicher Verkehr, Gesamtnachfrage. 3) Durchschnittliche Anzahl Bus-Umstiege bis zu oder ab einem SPNV-Halt. Filter: Relationen mit relevantem täglichem Volumen (obere 80 %). Quelle: Verkehrsmodell, GTFS-Daten, EFA-Anfragen.

# Die Auslastung in der StädteRegion Aachen ist zu den Hauptverkehrszeiten besonders auf den Achsen in Richtung der Stadt Aachen hoch

## Auslastung 7:00 bis 8:00 Uhr



## Auslastung 17:00 bis 18:00 Uhr



Auslastung  
 Niedrig    Mittel    Hoch

Strichdicke: Relative Nachfrage

Quelle: GTFS-Daten, EFA-Anfragen, civity-Research.

## Beschreibung

- > Auf den nördlichen und südlichen Achsen Richtung Stadt Aachen ist die Auslastung hoch
- > In der restlichen StädteRegion Aachen bewegt sich die Auslastung im mittleren Bereich
- > Wesentliche Unterschiede zwischen dem Morgen- und Abendintervall lassen sich nicht ableiten

Die Kapazitäten sind auf den starken Achsen, besonders zu den Hauptverkehrszeiten, der Nachfrage anzupassen



# THEMENFELDER



## Analyse



Defizite und Schwachstellen des heutigen ÖPNV-Angebots

## Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen



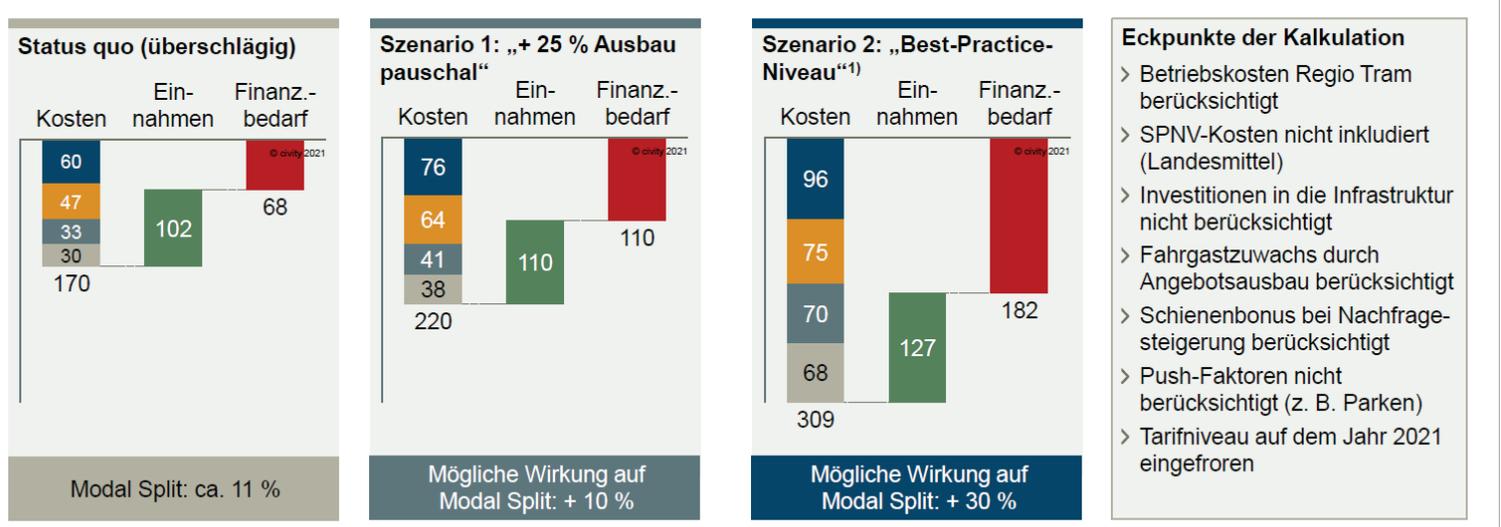
Entwicklung alternativer Finanzierungsmöglichkeiten

Umfassende **strategische** und **operative Handlungsempfehlungen** für die **Stärkung des ÖPNV** im AVV

### Finanzierungsbedarf

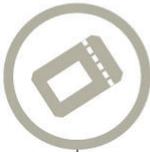
Je nach Ausbauszenario kann der Finanzierungsbedarf von heute rund 70 Mio. € auf 110 bis 180 Mio. € p. a. ansteigen

Kosten, Einnahmen und Finanzierungsbedarf für den ÖSPV im AVV [in Mio. € p. a.]



1) Ausgewählte Best-Practice-Regionen aus der Schweiz und Österreich

## Im künftigen Finanzierungsmix könnten Drittnutzer bzw. die Nutznießer eines attraktiven ÖV stärker beteiligt werden



### Nutzerfinanzierung

- > Angemessene Beteiligung der Fahrgäste
- > Differenziert nach Zahlungsmöglichkeiten und -bereitschaften
- > Leistungsabhängig
- > Sozial ausgewogen
- > Gerechtigkeit zwischen Pkw und ÖPNV durch Drittnutzerfinanzierung



„Fahrgäste finanzieren den Betrieb“



### Drittnutzerfinanzierung

- > Beteiligung der Nutznießer eines attraktiven ÖV
- > Einbeziehung der Verkehrsverursacher, wie z. B. Arbeitgeber, Veranstalter, Einzelhandel
- > Einbeziehung der Immobilien-Eigentümer
- > Einbeziehung der Autofahrer/-innen



„Drittnutzer finanzieren Investitionen“



### Öffentliche Mittel

- > Konzentration auf die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und des Rollmaterials (Kapitalkosten)
- > Finanzierung durch Steuermittel und öffentliche Kreditaufnahme (Beteiligung zukünftiger Generationen)



„Öffentliche Mittel für Neubau und Ausbau“

## Alternative Finanzierungsmodelle können einen signifikanten Finanzierungsbeitrag für den ÖPNV beitragen, erfordern aber eine Gesetzesänderung auf Landesebene

**!** > Unsere Kalkulationen zeigen, dass die empfohlenen Finanzierungsinstrumente einen wichtigen Beitrag zu Ausbau und Modernisierung des ÖPNV im AVV leisten können

**⚡** > Die systematische Bewertung möglicher Finanzierungsinstrumente zeigt, dass es zur Umsetzung aller bewerteten Finanzierungsmodelle eine Gesetzesänderung auf Landesebene bedarf; ausgenommen davon ist die kommunale Parkraumbewirtschaftung, hier haben die Kommunen bereits einen ausreichenden Gestaltungsspielraum in der Hand

**✓** > Die Parkraumbewirtschaftung (inkl. Anwohner-/Bewohnerparken) ist das einzige rechtlich umsetzbare (und bereits aktive) Finanzierungsmodell und dient sowohl als Finanzierungsquelle, als auch als Push-Instrument für die Nachfragesteigerung im ÖPNV

**1** > Wir empfehlen die Erschließung weiterer Finanzierungsquellen zur Finanzierung der empfohlenen Angebots-offensive für die angestrebte Verkehrswende

**2** > Für eine Änderung der Landesgesetze empfehlen wir aktives Lobbyieren für alternative Finanzierungsinstrumente zusammen mit den politischen Stakeholdern des AVV und den anderen Verbänden in NRW

**3** > Die Parkraumbewirtschaftung (inkl. Anwohner-/Bewohnerparken) empfehlen wir weiter auszubauen; die Einnahmen können die städtischen Haushalte stärken und als Push-Faktor die Verkehrswende maßgeblich positiv beeinflussen

# ERSCHLIEßUNG NEUER FINANZIERUNGSQUELLEN



Aachen, im Januar 2022

## RESOLUTION DER VERBANDSVERSAMMLUNG ZUR ERWEITERUNG DER ÖPNV-FINANZIERUNG REGIONS- UND FRAKTIONSÜBERGREIFEND

- Zur Finanzierung eines **verdichteten Leistungsangebotes** benötigt es eine **bessere finanzielle Ausstattung**
- **Nutznießerfinanzierung** als weitere **Finanzierungssäule** zur Begrenzung der Finanzierungsbeiträge durch Fahrgäste
- **Änderung des Kommunalabgabengesetzes** eröffnet neue Möglichkeiten für kommunale Aufgabenträger

strategische  
Zusammenarbeit  
Stadt und StädteRegion  
Aachen

AG  
Innovation

### Regions- und fraktionsübergreifende Resolution der Verbandsversammlung des Zweckverband AVV zur Erweiterung der ÖPNV-Finanzierung als Voraussetzung für die Verkehrswende

Um die von der Bundesregierung vorgegebene Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes bis 2030 um 55% gegenüber 1990 zu erreichen, muss deutlich mehr Verkehr auf den ÖPNV verlagert werden – trotz der insbesondere auch für den ÖPNV negativen Auswirkungen und großen Herausforderungen durch die Corona-Pandemie.

Ein umfangreiches strategisches Gutachten im Auftrag des Aachener Verkehrsverbunds (AVV) zeigt auf, was für eine erfolgreiche Verkehrswende im AVV vor allem nötig ist: ein verdichtetes Leistungsangebot und mithin eine deutlich bessere finanzielle Ausstattung des öffentlichen Verkehrs.

Die bestehenden Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV durch Fahrgäste und öffentliche Hand müssen daher dringend erweitert werden, um die Verkehrswende zu gestalten und die gesteckten Klimaschutzziele zu erreichen. Hierzu wird eine Ausweitung der ÖPNV-Finanzierung benötigt, was zum einen durch eine signifikante Erhöhung der seitens des Bundes und des Landes NRW gewährten Mittel zu gewährleisten ist.

Darüber hinaus hält es die AVV-Verbandsversammlung im Sinne einer zusätzlichen Säule der ÖPNV-Finanzierung für dringend erforderlich, auf der Landesebene umgehend die rechtlichen Grundlagen für das Instrument einer Nutznießerfinanzierung des ÖPNV zu schaffen, damit der Finanzierungsbeitrag der Fahrgäste begrenzt werden kann. Dabei muss es das Ziel sein, kommunalen Aufgabenträgern durch entsprechende Änderungen des Kommunalabgabengesetzes des Landes NRW die Möglichkeit zu eröffnen, neben Parkgebühren neue kommunale Abgaben, wie z.B. Arbeitgeberbeiträge, für eine zweckgebundene Finanzierung des Ausbaus des ÖPNV zu erheben bzw. für ihre Gebietskörperschaften einzusetzen.

Auch mit Blick auf die im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung verankerten verkehrspolitischen Zielsetzungen appelliert die AVV-Verbandsversammlung daher eindringlich an das Land NRW und den Bund, im Wege der vorgenannten Maßnahmen die Voraussetzungen für eine adäquate Stärkung der ÖPNV-Finanzierung zu schaffen und die Finanzausstattung des Nahverkehrs sowohl aus Steuermitteln als auch aus zusätzlichen kommunalen Einnahmequellen nachhaltig massiv zu stärken.

Gutachten

## THEMENFELDER

Stadt Aachen

StädteRegion  
Aachen

Kreis Düren

Kreis  
Heinsberg

### Analyse

Defizite und  
Schwachstellen  
des  
heutigen  
ÖPNV-  
Angebots

### Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen

Leistungs-  
angebot

Qualität

Digitali-  
sierung

Kommuni-  
kation

flan-  
kierende  
Tarifmaß-  
nahmen

Entwicklung  
alternativer  
Finanzierungs-  
möglichkeiten

Umfassende **strategische** und **operative Handlungsempfehlungen** für die **Stärkung des ÖPNV** im AVV

## Unsere Erlös- und Nachfrageprognosen verdeutlichen, dass pauschale Preisabsenkungen nicht zu den politisch erwarteten Fahrgastzugewinnen führen

	Maßnahme	Erlösprognose	Nachfrageprognose	Risiko 
365	Verbundweite 365-Euro-Jahreskarte	- 26,5 Mio. € p. a. (- 25 %)	+ 0,96 Mio. Fahrten (+ 0,8 %)	Geringe Nachfragewirkung im Verhältnis zu den Kosten: „Lock-in“-Effekt
365	365-Euro-Jahreskarte je Aufgabenträgergebiet	- 18,5 Mio. € p. a. (- 17,7 %)	+ 0,7 Mio. Fahrten (+ 0,6 %)	Geringe Nachfragewirkung im Verhältnis zu den Kosten; „Lock-in“-Effekt
€	Nulltarif	- 105,0 Mio. € p. a. (- 100 %)	+ 5,3 Mio. Fahrten (+ 4,5 %)	„Lock-in“-Effekt erschwert zukünftige Rück-Einführung eines Tarifsystems
%	Halbierung der Preise	- 50,5 Mio. € p. a. (- 48,0 %)	+ 2,6 Mio. Fahrten (+ 2,2 %)	Undifferenzierte Preisanpassung und keine Vereinfachung der Tarifstruktur
	Stopp der Tarifierhöhungen	Kumuliert für 2022–2026: - 28,5 Mio. € (- 5,3 %)	Kumuliert für 2022–2026: + 3,2 Mio. Fahrten (+ 0,5 %)	Keine Steuerbarkeit und kumulierende und schleichende Mindererlöse

Die Ergebnisse der Erlös- und Nachfrageprognosen verdeutlichen, dass pauschale Preisabsenkungen nicht zu den politisch erwarteten Fahrgastzugewinnen führen und damit nicht geeignet sind, eine „echte Verkehrswende“ auszulösen; sie führen jedoch zu erheblichen Mindererlösen

## Für eine erfolgreiche Verkehrswende im AVV empfehlen wir einen signifikanten Ausbau des ÖPNV, dafür müssen neue Finanzierungsquellen erschlossen werden

- 1 > Für eine erfolgreiche Verkehrswende im AVV empfehlen wir die ÖPNV-Angebotsdichte in allen Teilräumen signifikant zu erhöhen; dafür haben wir drei Ausbauszenarien entwickelt und die Kosten- und Nachfrageeffekte überschlägig kalkuliert
- 2 > Die Erhöhung der ÖPNV-Angebotsdichte sollte überwiegend über Taktverdichtungen sowie die Ausdehnung der Betriebszeiten abends und am Wochenende erfolgen; weitere Schwerpunkte sollten bei der Beschleunigung, d.h. der konsequenteren Bevorrechtigung und Priorisierung des ÖPNV, sowie auf der Prüfung/Einführungen schienengebundener Alternativen liegen
- 3 > Wir empfehlen von pauschalen Tarifabsenkungen abzusehen und – gegebenenfalls neben einzelnen, zielgenauen Tarifmaßnahmen – die begrenzten finanziellen Mittel hauptsächlich in den weiteren Ausbau des ÖPNV-Angebots zu investieren
- 4 > Um das verbundweit ausgewogene Tarifsystem des AVV zu erhalten, **empfehlen wir von regionalen Sondertarifen abzusehen**; wir empfehlen gegebenenfalls nicht abwendbare lokale Sondertarife in die AVV-E-Tarif-Strategie einzubetten
- 5 > Wir empfehlen die Erschließung weiterer Finanzierungsquellen zur Finanzierung der empfohlenen Angebotsoffensive für die angestrebte Verkehrswende. Für eine Änderung der Landesgesetze empfehlen wir ein aktives Lobbyieren zusammen mit den politischen Stakeholdern des AVV sowie den anderen Verbänden in NRW
- 6 > Die Parkraumbewirtschaftung (inkl. Anwohner-/Bewohnerparken) empfehlen wir weiter auszubauen; die Einnahmen können die städtischen Haushalte stärken und als Push-Faktor die Verkehrswende maßgeblich positiv beeinflussen

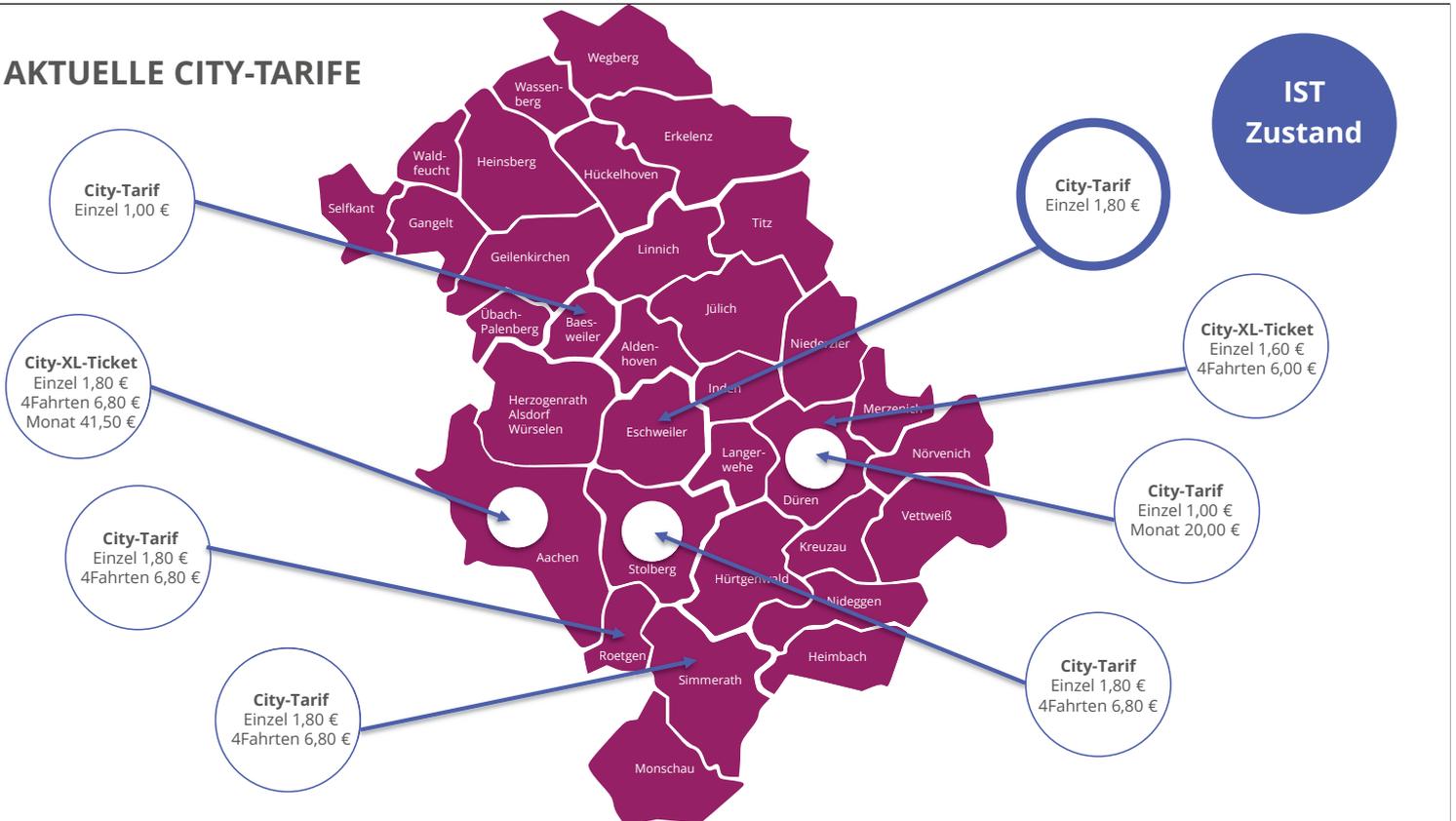


## CITY-TARIF ESCHWEILER

### CITY-TARIF ESCHWEILER

- Ziel: Stärkung des ÖPNV und Reduzierung des MIV
- Eingeführt zum 01.08.2020
- Gilt für innerstädtische Fahrten in Eschweiler
- Einzel-Ticket: 1,80 Euro (Tarifauffüllung zum Regeltarif – aktuell 2,90 Euro)

## AKTUELLE CITY-TARIFE





## City-Tarife als Maßnahme zur Steigerung der Nachfrage?

Grundsätzlich begrüßt die  
Verbundgesellschaft außerordentlich jede  
Maßnahme, die vom Grundsatz her der  
Stärkung des ÖPNV dient.

**ABER...**

### AKTUELLE CITY-TARIFE

## KOMPLEXITÄTSAUFBAU DES TARIFSYSTEMS

## KANNIBALISIERUNG STAMMKUNDEN

**Komplexitätsabbau**  
Beschluss:  
Überführung der City-  
Tarife in die eTarif  
Systematik

IST  
Zustand

City-Tarif  
Einzel 1,00 €

City-Tarif  
Einzel 1,80 €

City-XL-Ticket  
Einzel 1,80 €  
4Fahrten 6,80 €  
Monat 41,50 €

City-XL-Ticket  
Einzel 1,50 €  
4Fahrten 5,60 €

City-Tarif  
Einzel 1,80 €  
4Fahrten 6,80 €

City-Tarif  
Einzel 1,00 €  
Monat 20,00 €

City-Tarif  
Einzel 1,80 €  
4Fahrten 6,80 €

City-Tarif  
Einzel 1,80 €  
4Fahrten 6,80 €

# eTarif AVV / NRW

## ETARIF AVV / NRW

## Abbau von Zugangshemmnissen

### EINFACH EINSTEIGEN UND LOSFAHREN



Der Fahrgast checkt sich **bequem** über seine gängige ÖPNV APP beim Einstieg in Bus oder Bahn ein und beim Ausstieg wieder aus. **Tarifkenntnisse** werden nicht mehr benötigt.

## eTarif



Grundpreis

+



Arbeitspreis

Der Preis für die Fahrt berechnet sich ganz einfach aus einem fixen **Grundpreis** und den **Luftlinienkilometern** zwischen Start und Ziel. **Tarifsprünge** zwischen Kommunen oder Verbundraumgrenzen gehören der **Vergangenheit** an.

### FAIRE, INDIVIDUELLE UND TRANSPARENTE PREISE

**AVV**

Dezember  
2021

**landes  
weit**

Dezember  
2021

**grenzüber-  
schreitend**

easyConnect  
perspektivisch

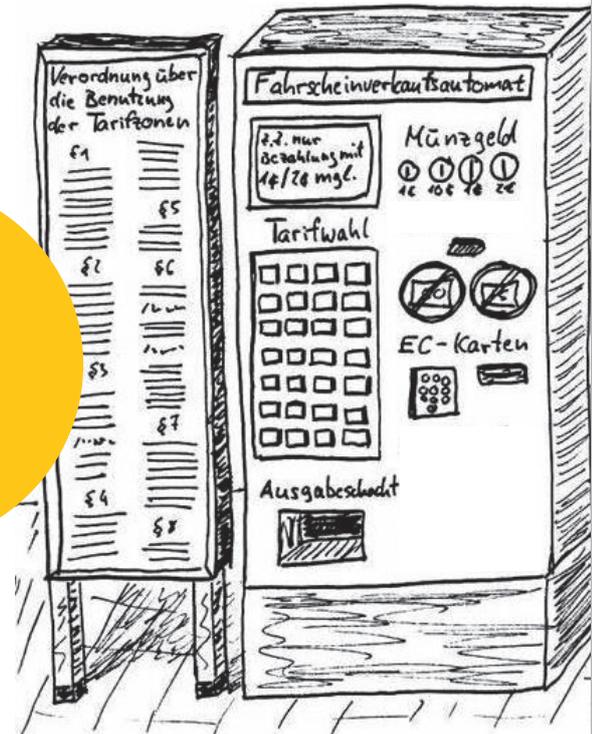
# ETARIF AVV / NRW

Start  
01.12.21

eezy.nrw



**eTarif**  
das passende  
Ticket - nur ein  
Klick entfernt



## TARIF ALS BESCHLEUNIGER DER VERKEHRSWENDE

### Nicht der Kunde richtet sich nach dem Tarif...

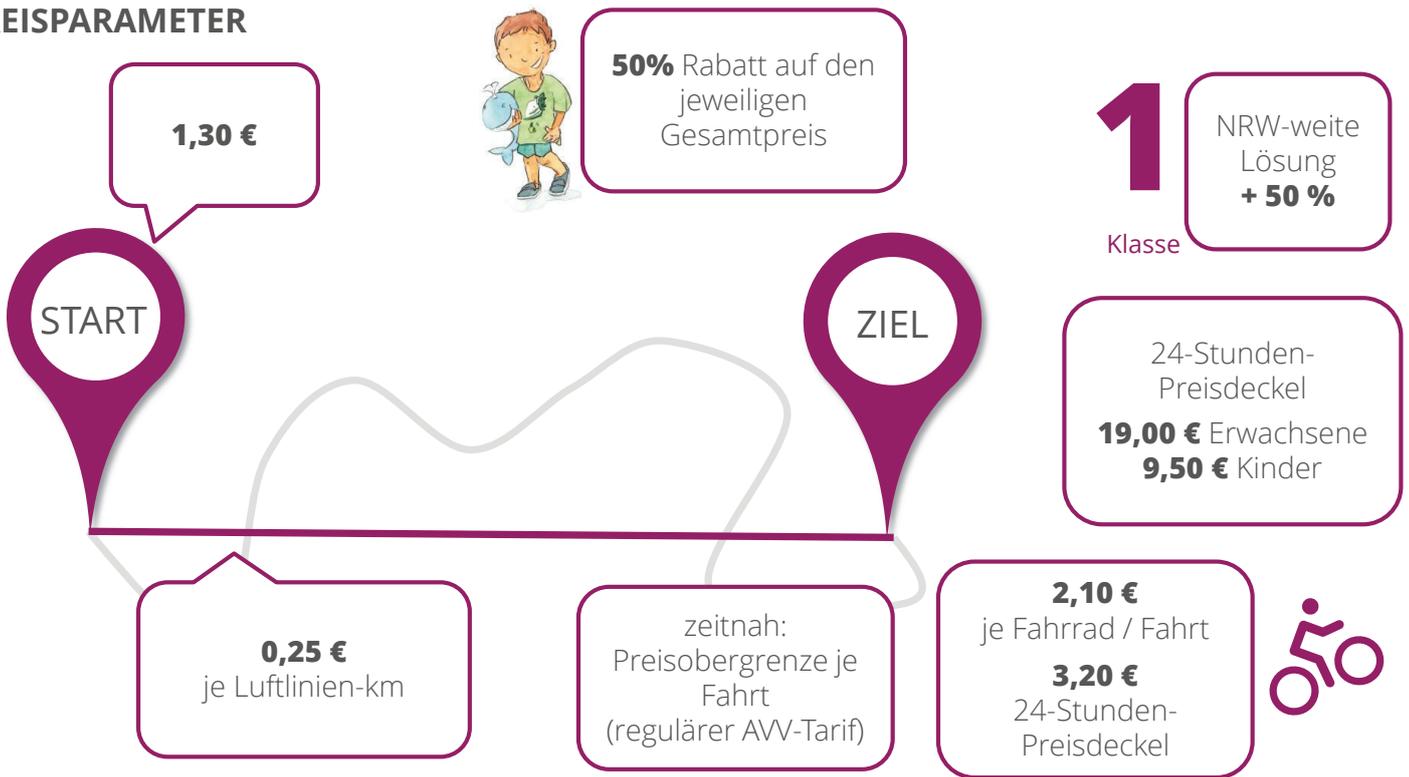
**flexibel**

**einfach**

**gerecht**

### ... der Tarif richtet sich nach dem Kunden!

### PREISPARAMETER



# Überführung City-Tarife in den eTarif

**Digitalisierung  
als  
Beschleuniger**

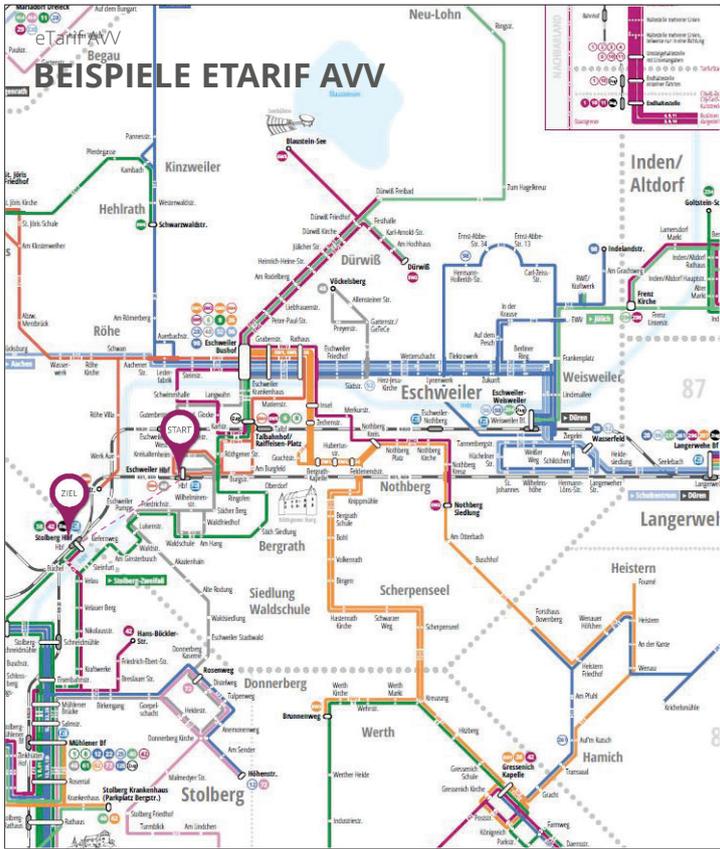
## **Unsere Strategie** erweitert im Kontext des **eTarif**



**eTarif** nach **5 Jahren** für den Gelegenheitsverkehr  
**über alle konventionellen Vertriebskanäle**  
umsetzen

**perspektivische Überführung** des  
**preisstufenbasierten Tarifs** für  
Gelegenheitskunden

**perspektivisch ein einheitliches, einfaches, flexibles,  
gerechtes Tarifsystem**



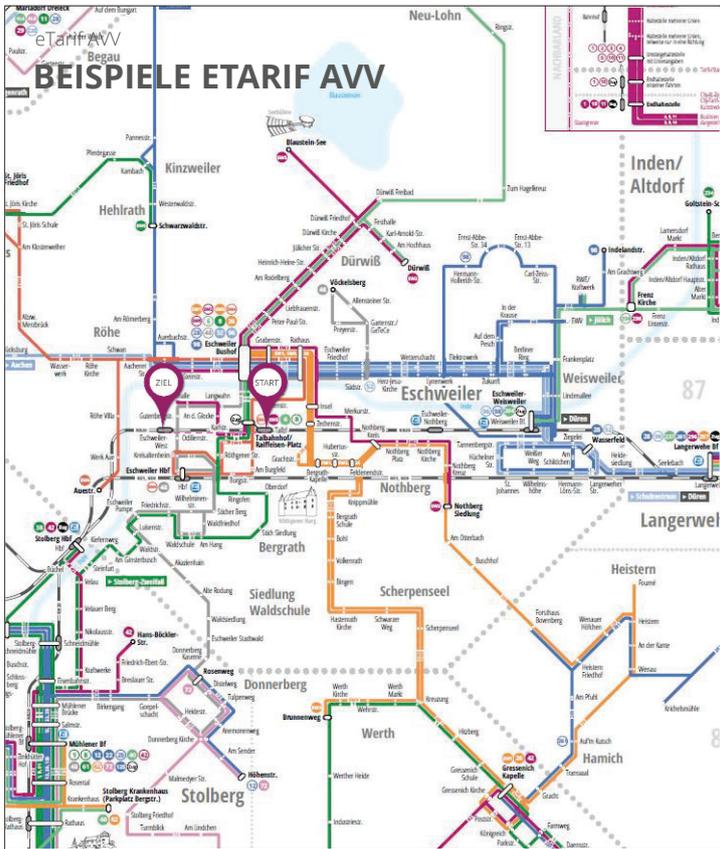
**Eschweiler Hbf**  
-  
**Stolberg Hbf**

**GP**  
1,30 Euro

**AP**  
4 km \* 0,25  
1,00 Euro

**eezy avv** **2,30 Euro**

**avv** **3,90 Euro** Preisstufe 2



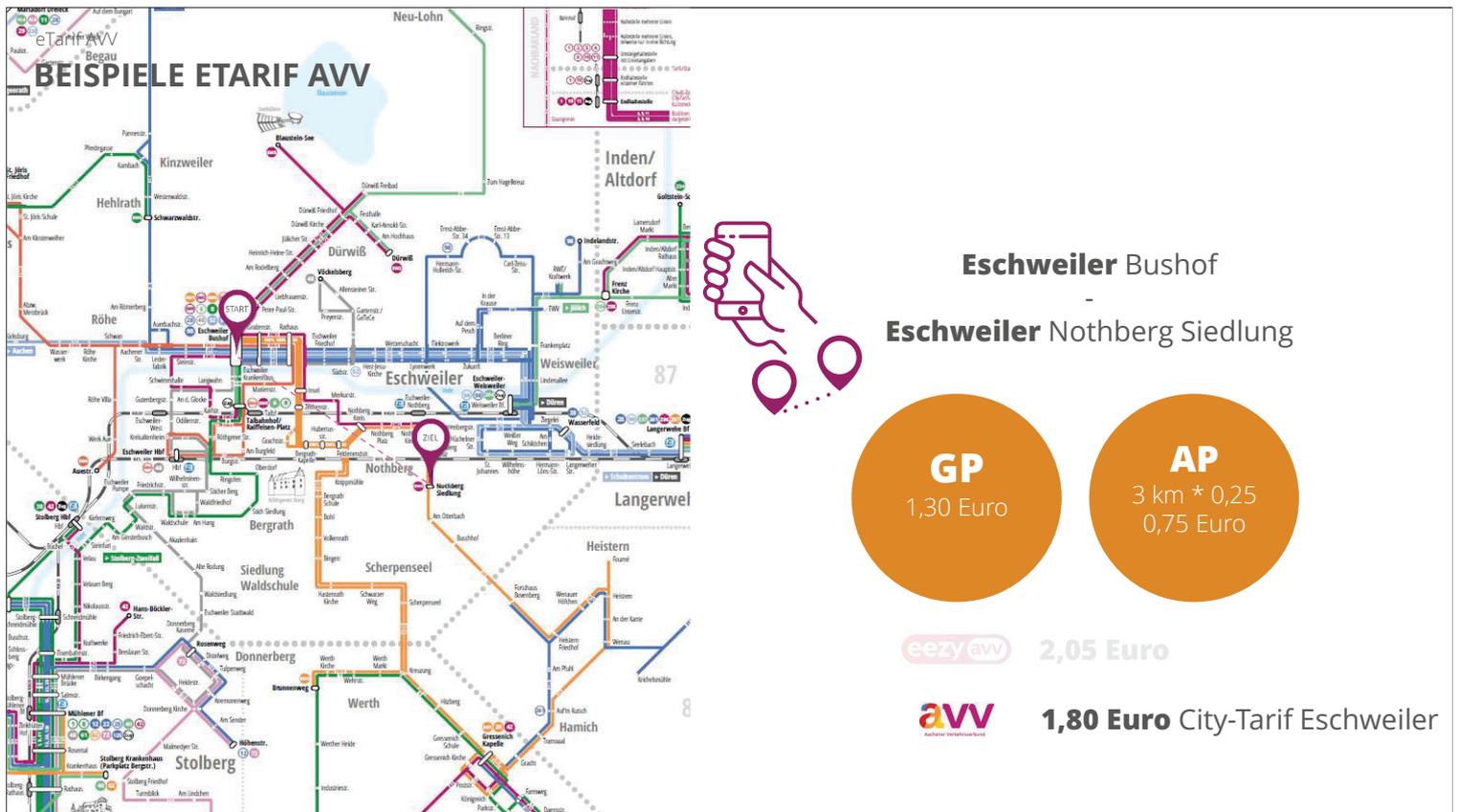
**Eschweiler Talbahnhof**  
-  
**Eschweiler West**

**GP**  
1,30 Euro

**AP**  
1 km \* 0,25  
0,25 Euro

**eezy avv** **1,55 Euro**

**avv** **1,80 Euro** City-Tarif Eschweiler



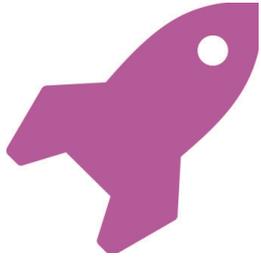
eTarif AVV  
**TOP 10-RELATIONEN BAESWEILER (CITY-TARIF)**



**eTarif** führt in den Top Relationen aufgrund des bestehenden City-Tarifs zu einem Preisanstieg von  $\emptyset +0,23$  Euro.

Quell_Gemeinde	Quell_Halt	Ziel_Halt	Ziel_Gemeinde	Fahrten pro Jahr (BefP)	Entfernung Luftlinie in km	Konventioneller	Szenario: eazy.avv	
						City-Tarif Eschweiler	Ticketpreis eazy.avv	Delta zu City-Tarif Eschweiler
Eschweiler, Stadt	Rathaus / City-Center	Lynenwerk	Eschweiler, Stadt	6.423	1,96	1,80	1,80	0,00
Eschweiler, Stadt	Jülicher Str.	Peter-Paul-Str.	Eschweiler, Stadt	5.700	1,79	1,80	1,80	0,00
Eschweiler, Stadt	Grabenstr.	Hermann-Löns-Str.	Eschweiler, Stadt	4.911	4,24	1,80	2,55	0,75
Eschweiler, Stadt	Dürwiß Kirche	Peter-Paul-Str.	Eschweiler, Stadt	4.839	2,04	1,80	2,05	0,25
Eschweiler, Stadt	Pumpe	Eschweiler Bushof	Eschweiler, Stadt	4.279	2,30	1,80	2,05	0,25
Eschweiler, Stadt	Volkenrath	Eschweiler Bushof	Eschweiler, Stadt	4.154	2,76	1,80	2,05	0,25
Eschweiler, Stadt	Grabenstr.	Vöckelsberg	Eschweiler, Stadt	3.616	0,91	1,80	1,55	-0,25
Eschweiler, Stadt	Pannesstr.	Grabenstr.	Eschweiler, Stadt	3.573	3,97	1,80	2,30	0,50
Eschweiler, Stadt	Grabenstr.	Berliner Ring	Eschweiler, Stadt	3.513	3,30	1,80	2,30	0,50
Eschweiler, Stadt	Röhe Schwan	Eschweiler Bushof	Eschweiler, Stadt	3.300	1,60	1,80	1,80	0,00

# Unsere Strategie erweitert im Kontext des eTarif



Regional subventionierte Tarife (City-Tarife) auf den eTarif lenken

**Modell 1**  
**Wegfall Grundpreis**  
Nur Arbeitspreis wird berechnet  
Fahren ab 0,25 Euro!

Ausgleich über  
Kommunen

**Modell 2**  
**Wegfall Arbeitspreis**  
Nur Grundpreis wird berechnet  
Fahren für 1,30 Euro!

eTarif AVV

## TOP 10-RELATIONEN BAESWEILER (CITY-TARIF)



**Modell 1**  
**Wegfall Grundpreis**  
Nur Arbeitspreis wird berechnet  
Fahren ab 0,25 Euro!

**Subventionierungsbeträge** steigen (+0,20 Euro / Ticket) und **Ticketpreise sinken** deutlich (Ø um - 1,08 Euro)

Quell_Gemeinde	Quell_Halt	Ziel_Halt	Ziel_Gemeinde	Fahrten pro Jahr (BefP)	Entfernung Luftlinie in km	Konventioneller	Szenario: Wegfall Grundpreis	
						City-Tarif Eschweiler	Ticketpreis eezy.avv	Delta zu City-Tarif Eschweiler
Eschweiler, Stadt	Rathaus / City-Center	Lynenwerk	Eschweiler, Stadt	6.423	1,96	1,80	0,50	-1,30
Eschweiler, Stadt	Jülicher Str.	Peter-Paul-Str.	Eschweiler, Stadt	5.700	1,79	1,80	0,50	-1,30
Eschweiler, Stadt	Grabenstr.	Hermann-Löns-Str.	Eschweiler, Stadt	4.911	4,24	1,80	1,25	-0,55
Eschweiler, Stadt	Dürwiß Kirche	Peter-Paul-Str.	Eschweiler, Stadt	4.839	2,04	1,80	0,75	-1,05
Eschweiler, Stadt	Pumpe	Eschweiler Bushof	Eschweiler, Stadt	4.279	2,30	1,80	0,75	-1,05
Eschweiler, Stadt	Volkenrath	Eschweiler Bushof	Eschweiler, Stadt	4.154	2,76	1,80	0,75	-1,05
Eschweiler, Stadt	Grabenstr.	Vöckelsberg	Eschweiler, Stadt	3.616	0,91	1,80	0,25	-1,55
Eschweiler, Stadt	Pannesstr.	Grabenstr.	Eschweiler, Stadt	3.573	3,97	1,80	1,00	-0,80
Eschweiler, Stadt	Grabenstr.	Berliner Ring	Eschweiler, Stadt	3.513	3,30	1,80	1,00	-0,80
Eschweiler, Stadt	Röhe Schwan	Eschweiler Bushof	Eschweiler, Stadt	3.300	1,60	1,80	0,50	-1,30

## TOP 10-RELATIONEN BAESWEILER (CITY-TARIF)

**Modell 2**  
**Wegfall Arbeitspreis**  
 Nur Grundpreis wird berechnet  
 Fahren für 1,30 Euro!

**GP**  
 1,30 Euro

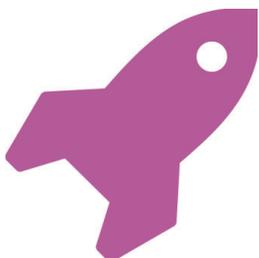
**AP**  
 0,25 Euro /  
 km Luftlinie

**Subventionierungsbeträge sinken und Ticketpreise sinken** (um 0,50 Euro)

Quell_Gemeinde	Quell_Halt	Ziel_Halt	Ziel_Gemeinde	Fahrten pro Jahr (BefP)	Entfernung Luftlinie in km	Konventioneller	Szenario: Wegfall Arbeitspreis	
						City-Tarif Eschweiler	Ticketpreis eezy.avv	Delta zu City-Tarif Eschweiler
Eschweiler, Stadt	Rathaus / City-Center	Lynenwerk	Eschweiler, Stadt	6.423	1,96	1,80	1,30	-0,50
Eschweiler, Stadt	Jülicher Str.	Peter-Paul-Str.	Eschweiler, Stadt	5.700	1,79	1,80	1,30	-0,50
Eschweiler, Stadt	Grabenstr.	Hermann-Löns-Str.	Eschweiler, Stadt	4.911	4,24	1,80	1,30	-0,50
Eschweiler, Stadt	Dürwiß Kirche	Peter-Paul-Str.	Eschweiler, Stadt	4.839	2,04	1,80	1,30	-0,50
Eschweiler, Stadt	Pumpe	Eschweiler Bushof	Eschweiler, Stadt	4.279	2,30	1,80	1,30	-0,50
Eschweiler, Stadt	Volkenrath	Eschweiler Bushof	Eschweiler, Stadt	4.154	2,76	1,80	1,30	-0,50
Eschweiler, Stadt	Grabenstr.	Vöckelsberg	Eschweiler, Stadt	3.616	0,91	1,80	1,30	-0,50
Eschweiler, Stadt	Pannesstr.	Grabenstr.	Eschweiler, Stadt	3.573	3,97	1,80	1,30	-0,50
Eschweiler, Stadt	Grabenstr.	Berliner Ring	Eschweiler, Stadt	3.513	3,30	1,80	1,30	-0,50
Eschweiler, Stadt	Röhe Schwan	Eschweiler Bushof	Eschweiler, Stadt	3.300	1,60	1,80	1,30	-0,50

## Unsere Strategie erweitert im Kontext des eTarif

Regional subventionierte Tarife (City-Tarife) auf den eTarif lenken



**Modell 1**  
**Wegfall Grundpreis**  
 Nur Arbeitspreis wird berechnet  
 Fahren ab 0,25 Euro!

**Fahrt Ø 0,72 Euro**  
 (Ø -1,08 Euro)

Ausgleich über  
 Kommunen

**Modell 2**  
**Wegfall Arbeitspreis**  
 Nur Grundpreis wird berechnet  
 Fahren für 1,30 Euro!

**Fahrt 1,30 Euro**  
 (-0,50 Euro)

# Exkurs Digitalisierungsstrategie

## MOBILITÄTSPLATTFORM NAVEO

Zugang zum ÖPNV für den Fahrgast so **einfach** wie möglich gestalten

deutsch-  
landweit  
ein-  
maliger  
Ansatz

**digitaler  
Vertrieb**

**naveo** **VERBUNDWEIT EINHEITLICH, NEUTRAL, GRENZENLOS**

**Informa-  
tion**

**Buchung**

**Nutzung  
&  
Abrechnung**

**umfang-  
reiche  
Services**



Gelegenheitskunden



Abokunden



Semester-Tickets



Schüler-Tickets



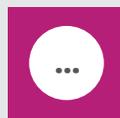
Job-Tickets



eTarif



Car- und Bikesharing



**Danke für Ihre  
Aufmerksamkeit.**