

# swa im Dialog

**Bürgerforum zur Tarifreform am Montag, 23. April 2018, Kongress am Park.**

**Vorschläge, Anregungen und Ideen der rd. 80 Bürger aus den acht Arbeitsgruppen zu den vier Themen-Feldern:**

## **Kurzstrecke**

- Die Kurzstrecke sollte mehr als 4 Haltestellen umfassen, eventuell 7 (besser 10) Haltestellen (5x genannt)
- Kurzstrecke um zwei Haltestellen erweitern inkl. Regionalzughalt
- 1 Erwachsener und 2 Kinder zahlen im Monat 140 Euro → Kurzstrecke, Einzelticket
- Kurzstrecke anpassen: stadteinwärts/stadtauswärts gelten auf der gleichen Linie teilweise unterschiedliche Tarife
- Kurzstrecke sollte 30 Minuten gültig sein (statt 1+4 Haltestellen)
- Kilometer statt Haltestellen als Messgröße für Preise nehmen
- Früher konnte man mit 1 Streifen durch 1 Zone fahren
- Wieder Trennung von Zone 10 und Zone 20 im Bartarif (7x genannt)
- Wiedereinführung alte Zone 10 + Kurzstrecke für den Übergang
- Innerhalb von Zone 10 sollte stets die Kurzstrecke gelten (DB-Haltestellen wären dann in Zone 10 dabei)
- Gesamter Innenstadtbereich als Kurzzone
- Kurzstrecke bis Kö bzw. Rathausplatz / Hauptbahnhof
- Kurzstrecke im Übergang von Zonen
- Durchschnittsbetrag Zone 10 + 20: 2 Euro
- Mit AVV kommt man mit Kurzstrecke 8 Kilometer weit → Kurzstrecke muss relativiert werden (2x genannt)
- Gleichstellung Bus-/Bahnstrecke
- Kurzstrecke soll auch für Zug gelten (z.B. Oberhauser Bhf / Haunstetter Straße)
- Gleiches Ziel, je nach Verkehrsmittel werden aber unterschiedlich viele Haltestellen angefahren
- Linienführung der Buslinie 22 und 23 ermöglicht nicht die Kurzstrecke zu nutzen
- Kurzstrecke Pfersee → Bündelung der Haltestellen
- Busanbindung zur 1. Straßenbahnhaltestelle
- DB hat keine Kurzstrecke: für 3 Minuten Fahrt muss man 2 Streifen stempeln
- Zugang zum Öffentlichen Nahverkehr niedrigschwellig und einfach gestalten

## **Abonnements**

- Das 9 Uhr Abo hat einen zu späten Beginn **(8x)**
- Das 9 Uhr Abo soll es künftig ab 8 Uhr für unter 40 Euro geben **(3x)**
- 365 Euro im Jahr ohne Begrenzung **(6x)**

- Ab 65 Jahre ein Rentner-Abo ab 8 Uhr **(6x)**
- Wiedereinführung des Senioren-Abos zum gleichen Preis
- Einführung eines Familien-Abos (Mengenrabatt) **(5x)**
- Kostenloses Schüler-Abo für Alle **(5x)**
- Wiedereinführung der Senioren-Monatskarte **(4x)**
- Einführung einer 7- bzw. 30-Tage-Karte
- Monatskarte für Senioren + keine Aufzahlung Abo
- Es soll keine Nachberechnung bei einer Kündigung geben
- Das Umwelt-Abo kostet statt 55,40 Euro nun 59 Euro
- Einführung alter Abo-Preise
- Ein Abonnement für Teilzeitbeschäftigte
- Augsburg city-Abo erwünscht
- Für eine Tarifgrenzüberschreitung soll nur ein Streifen dazu gestempelt werden müssen (2x)
- Direktlinie Bus -> 8 Uhr Senioren machbar
- Zusatznutzung für Abos entsprechend dem Bayernticket der DB: Abo soll Personenabhängig sein entsprechend der Mitnahme von Partner oder Kindern  
Für Abo-Kunden sollen die Kinder günstiger zum Mitnehmen sein

## Gelegenheitsfahrer

- Die Innenstadtzone soll größer festgelegt werden **(3x)**
- Wochenkarte wiedereinführen **(3x)**
- Tagesticket für Kinder fehlt
- Auch für Gelegenheitsfahrer eine Vereinfachung
- Attraktiverer Preis
- Fahrkartenautomat in den Fahrzeugen **(6x)**
- Langfristig pro Fahrt 1 Euro bezahlen (Umland kann auch 2 Euro sein)
- Beim Tagesticket sollte 1 Person zum Basistarif mitgenommen werden können
- Eine Streifenkarte auf 10 Streifen erweitern
- Auch bei Tickets für Gelegenheitsfahrer eine „Mitfahrgelegenheit“ für z.B. Familien einführen
- Relation der Ticketkosten von Langstrecken ins Umland (ca. 24ct/km) und Fahrten in der Stadt (ca. 80ct/km) passt nicht
- Auto momentan günstiger, auch wenn man ins Parkhaus fährt
- Aus 1,45 Euro und 2,90 Euro den Durchschnitt bilden für eine Innenstadtzone
- Ein Einzelfahrschein für 9 Zonen ist teurer als eine Streifenkarte
- Einzelticket günstiger machen, um aus ökologischen Gründen die seltenen Fahrer zu fördern
- Einzelfahrkarten günstiger machen, Park+Ride Plätze stärken
- Die Einzelfahrkarten sind beim AVV teurer als eine Tageskarte
- „flex-ticket“ Beratung am Automaten (interaktiv)
- Bessere Präsentation der Sparmöglichkeiten
- Vordereinstieg im Bus kritisch beim Abstempeln

- Schulstrecke soll mit Kurzstrecke synchronisiert werden
- Kinder sollen 50% auf den Erwachsenenpreis bekommen
- Kindertageskarte soll eingeführt werden
- Preis soll günstiger werden, 16 Jahre als bei zwei Streifen
- Rücknahme der Zonenzusammenfassung
- „Kernzone“ attraktiver machen
- Günstigeres Tagesticket
- Tagesticket soll ab der Einlösung echte 24 Stunden gelten
- Parkplätze in der Innenstadt sollen versteuert werden
- Wer ein Parkticket löst, bekommt ein Freiticket (Parkticket etwas teurer)
- P+R Augsburg West Endhaltestelle Linie 22 auf Zone 20/30 legen, analog Friedberg West
- Monatsticket gleitend (z.B. vom 10.01. – 09.02.), nicht für einen Kalendermonat.
- 5 Euro-Ticket für 10 Fahrten, abzufahren innerhalb von 30 Tagen
- 2-/3-/4- Tageskarte

## Stadtteile

- Mit Kurzstrecke sollte man innerhalb des Stadtteils zu Versorgungseinrichtungen kommen (gilt auch für Innenstadt) (7x) → Bündelung von Haltestellen (liegen derzeit eng zusammen)
- Nicht einmal innerhalb der Stadtteile ist alles mit der Kurzstrecke erreichbar
- Stadtteilabhängige Kurzstrecke (mit der Kurzstrecke muss ein Stadtteil erschlossen sein)
- Vordereinstieg in Stadtteilen führt zu Zeitverzögerung
- Innenstadt als Zone 10 +
- Der Königsplatz und das Zentrum müssen mit der alten Zone 10 erreichbar bleiben
- Kurzstrecke muss beinhalten, vom Zentrum eines Stadtteils in die Innenstadt zu kommen
- Ringlinien als Busangebot, die Querverbindungen schaffen zu wenig Haltestellen
- Beim Busfahrer entweder alle Tickets zu kaufen oder gar keine
- Unentgeltlicher ÖPNV
- Längere Taktung in den Stadtteilen (bei den Bussen) -> günstiger
- Zusammenlegung der Zone 10 und 20 ist gerechter, aber schlechter
- Einfachheit ist nicht gegeben bei beispielsweise Abo-Kündigungen
- Zwischen den Stadtteilen herrscht Ungerechtigkeit
- Es muss eine eigene lokale Kurzstrecke für Stadtteile geben
- Die Bewohner aus Pfersee kommen mit der Kurzstrecke nicht zum Hauptbahnhof
- Von der Firnhaberau zum Schlössle zu kommen ist ein Problem
- Benachteiligung der Innenstadtbewohner
- Zonen 10 und 20 müssen einheitlich geführt werden (das ist fairer für alle Stadtteile)

- Von Oberhausen in die Innenstadt für 1,45 mit dem AVV-Bus, für 2,90 mit dem swa-Bus und Tram (längere Fahrzeit) und für 2,90 mit der DB
- Querverbindungen zwischen den Stadtteilen / Ringlinien. Trams in alle Stadtteile
- P+R mit ÖPNV verknüpfen (Ticket soll ein Anreiz sein)
- Durch Stadtteile fahren soll einfach und einheitlich sein (nicht AVV-Bus gegen swa-Bus)
- Tramfahren in den Stadtteilen soll eine Kurzstrecke sein

## Weitere genannte Themen

- Rückkehr zum alten Tarifsystem
- 10 Minuten-Takt am Samstag zu wenig → 7,5 Minuten Taktung
- Landkreise werden durch die Reform bessergestellt als die Innenstadt (**2x**)
- Ausbau / Vereinfachung des mobilen Angebotes
- Abendangebot erweitern (im Moment wird abends lieber das Auto genommen)
- Masterplan für ÖPNV, Fahrrad, PKW, Carsharing fehlt
- Allumfassendes Verkehrskonzept wäre wünschenswert
- Mehr Subventionen für ÖPNV (**2x**)
- ÖPNV als Daseinsberechtigung → keine Marktwirtschaft
- Bessere Busverbindungen
- Fair passt nicht zur Reform
- Nicht Märkte gegeneinander ausspielen (Abo vs. normale Tickets)
- Beratung von Touristen verbessern
- Belastbare Zahlen
- Wo kommen die Zahlen her?
- Städtevergleich mit günstigeren Städten machen (**3x**)
- Kapazität ist zu überprüfen
- Mehr Expertise „erfragen“
- Einfacheres System und billiger
- Das Prinzip der Bahncard 50 auf das AVV Gebiet erweitern
- Aufenthaltsqualität an Haltestellen erhöhen
- Tarifinformationen an Haltestellen
- Größere P+R Plätze mit guter Taktung
- Toiletten an P+R Plätzen
- Problem der Innenstadt: viele Autos in der Innenstadt, aber unattraktiver ÖPNV
- Die Stadt Augsburg soll die Fahrtkosten für Ehrenämter übernehmen
- Durch Maut und Parkgebühren eine Finanzierung schaffen, das führt zu einem ökologischen und gesellschaftlichen Konzept
- Unentgeltlicher ÖPNV führt zu Ersparnissen im Gesundheitswesen: weniger Unfälle, weniger Straßenbau, Gelder in Milliarden Höhe werden dadurch frei; finanzierbar als Gesellschaftsaufgabe