

Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund

Wir bekennen Farbe

Verbundbericht 2015/2016



Unser Ticket verbindet.






Süßmilch,
Kaffeeersatz



30



Impressum

Herausgeber

Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
Prinzregentenstraße 2
86150 Augsburg

Telefon: 0821/343 77-0
info@avv-augsburg.de
www.avv-augsburg.de

Verantwortlich für den Inhalt

Olaf von Hoerschelmann, AVV-Geschäftsführer

Statistische Strukturdaten aus dem Verbundgebiet

SAGS GbR, Theodor-Heuss-Platz 1, 86150 Augsburg

Konzeption, Redaktion, Gestaltung

IPS. Advertising

Fotografie

LIGHTHOUSE | Stefan Mayr Fotografie & Fotoschule Augsburg
Walter Matthias Wilbert - Wilbert Photography

Druck

Das Druckhaus

Das hat

Inhalt

6 Grußworte

10 Trends und Innovationen

- 10.....Die Weiterentwicklung der Verkehrsverbünde
- 12.....Schon immer auf gutem Kurs
- 14.....Der Augsburgener Weg
- 18.....Wir lassen die Kirche im Dorf, unsere Gäste nicht
- 20.....Komplett vernetzt
- 22.....Dieser Trend macht erfolgreich die Runde

24 Prozesse und Projekte

- 24.....Reformen kommen nicht über Nacht
- 26.....Schon mal ein guter Einstieg
- 28.....Das ist gut verteilt
- 30.....Vom Zuschlag zur Betriebsaufnahme
- 32.....Nächste Haltestelle: Brandneu!
- 34.....Damit sind wir ganz nah am Kunden
- 36.....Wussten Sie, dass...?

38 Zahlen und Daten

- 40.....Strukturdaten
- 45.....Betriebs- und Verkehrsleistung
- 46.....Verkaufszahlen 2015
- 50.....Einnahmen und Ausgaben

Eine starke Zusammenarbeit

Der Mobilitätsaufwand wird auch in Zukunft weiter steigen – sei es durch das Pendeln zum Arbeitsort, länger werdende Wege zu Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder Freizeitaktivitäten. Und der ÖPNV ist neben Auto, Fahrrad und den eigenen Füßen eine wichtige Säule, diesen Mobilitätsbedarf umweltfreundlich und für die Bürger kostengünstig zu decken.

„Gemeinsam die Herausforderungen meistern.“

Wir haben in den vergangenen Jahren die Weichen gestellt, um für die Herausforderungen des ÖPNV der Zukunft gerüstet zu sein. Über wettbewerbliche Vergaben konnte der Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund die Forderungen der Politik realisieren. Im AVV-Regionalbusverkehr wurden für die Kunden sichtbare Qualitätsverbesserungen erreicht und Nutzungsbarrieren abgebaut. Das einheitliche Design der Fahrzeuge in Kombination mit den neuen einheitlichen Haltestellen im AVV-Regionalbusverkehr macht den Regionalbusverkehr in der Region sichtbar.

Der nächste Schritt ist es nun, den ÖPNV weiter auszubauen, um unseren Bürgern ein Mehr an Mobilität zu bieten, ohne auf ein eigenes Auto angewiesen zu sein. Denn Mobilität ist der Kern einer freien Gesellschaft und Voraussetzung für Wachstum, Wohlstand und Arbeit einer Region. Unsere Bürger erwarten nicht mehr nur den Erhalt vorhandener Verbindungen mit vorhandenen Verkehrsmitteln. Die wettbewerblichen Vergaben geben dem AVV und uns Aufgabenträgern Gestaltungsmöglichkeiten, die wir nutzen werden: Die anstehende Tarifreform soll die Nutzung des ÖPNV in unserer Region durch übersichtliche Tarifgestaltung vereinfachen und so mehr Bürger für die Nutzung des ÖPNV begeistern. Gemeinsam arbeiten wir alle für ein Ziel: Den ÖPNV besser zu machen.

Martin Sailer
Landrat Augsburg
AVV-Aufsichtsratsvorsitzender



Mit der Überführung der AVV-Regionalbusleistungen in den Wettbewerb haben wir gleich mehrere Etappenziele erreicht: Die Leistungen im AVV-Regionalverkehr konnten zu wirtschaftlichen Preisen weitgehend an lokal ansässige, mittelständische Verkehrsunternehmer vergeben werden. Gleichzeitig konnte die Qualität im AVV-Regionalbusverkehr deutlich gesteigert und mit dem neuen Erscheinungsbild auch die Marke AVV nach vorne gebracht werden.

Wie unsere neuen AVV-Regionalbusse, bekennen wir nun auch Farbe und werden unseren gewonnen Gestaltungsspielraum nutzen. Neben kontinuierlichen, bedarfsgerechten Angebotsoptimierungen werden wir zum Beispiel den Ausbau der Augsburgener Straßenbahnlinien nutzen, um im AVV-Regionalbusverkehr Anbindungen und Verbindungen für die Fahrgäste aus der Region nochmals zu verbessern.

Ein weiteres wichtiges Projekt ist derzeit die anstehende Reform der Tarife. Grundlage bilden eine großangelegte Beteiligung von Bürgern, Interessensverbänden und der Politik und ein daraus extern erstelltes Gutachten.

Doch auch bei langfristigen Planungen für den Nahverkehr unserer Region außerhalb des AVV-Regionalbusverkehrs sind wir gefordert. Aktuell beispielsweise im Rahmen des Umbaus des Hauptbahnhofs, eines der wichtigsten Mobilitätsprojekte unserer Region.

**„Den Wandel wagen
und gestärkt in
die Zukunft gehen.“**

Zudem müssen wir im AVV auch überregional denken: Wir beteiligen uns aktiv an den Diskussionen zur Europäischen Metropolregion, um auch die überregionalen Entwicklungen im Sinne unserer Region selbst mitzugestalten.

Olaf von Hoerschelmann
AVV-Geschäftsführer



Wir brauchen in Augsburg und der Region einen leistungsfähigen ÖPNV. Denn egal ob zu Fuß, mit dem Auto, dem Fahrrad oder Bus und Bahn – tagtäglich sind eine Vielzahl von Menschen mit unterschiedlichsten Wünschen und Anforderungen in der Stadt unterwegs. Augsburg investiert in den Ausbau des ÖPNV, um unsere Umwelt nachhaltig zu schonen und unsere Stadt auch in Zukunft attraktiv und lebenswert zu gestalten.

Dr. Kurt Gribl

*Oberbürgermeister Stadt Augsburg
AVV-Gesellschafter*



Der AVV ist ein Erfolg für unsere Region. Gerade für unsere Bevölkerung im prosperierenden ländlichen Raum stellt er ein wichtiges Bindeglied zwischen Wohnen und Mobilität dar. Um den ÖPNV erfolgreich zu gestalten, ist ein intelligentes Zusammenspiel und eine gute Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel gefragt – in den Stadtgebieten, in der umgebenden Region und über die Region hinaus.

Leo Schrell

*Landrat Dillingen a.d. Donau
AVV-Gesellschafter*

Der Begriff Mobilität ist ein wichtiges Schlagwort, wenn es darum geht, sich gut für die Zukunft aufzustellen. Der AVV arbeitet gemeinsam mit den Aufgabenträgern daran, den Nahverkehr an die Bedürfnisse der Menschen und der Unternehmen in der Region anzupassen und kontinuierlich weiterzuentwickeln. Denn ein gut vernetzter Nahverkehr über die Stadtgrenzen hinaus stellt einen wichtigen Aspekt für die Lebensqualität dar.

Dr. Klaus Metzger

Landrat Aichach-Friedberg
AVV-Gesellschafter



Eine gute Verbindung

Aufbruch in die **Zukunft**





Die Weiterentwicklung der Verkehrsverbünde

Die Wünsche der Fahrgäste, die Anforderungen an einen modernen Verkehrsverbund und die Entwicklung der Bevölkerung geben den Rahmen vor, in dem sich der ÖPNV weiterentwickeln muss. Seitdem es in Deutschland Verkehrsverbünde gibt, hat sich deren Aufgabe von einer reinen Zweckgemeinschaft hin zu einem kunden- und marktorientierten Unternehmen geändert. Der AVV geht erfolgreich diesen Weg.

Das Erfolgsmodell „Verkehrsverbund“ ist in Deutschland kaum mehr wegzudenken. Integrierte Nahverkehrsangebote innerhalb eines abgegrenzten Verkehrsraumes gemäß der Maxime: „Ein Fahrplan. Ein Tarif. Ein Ticket.“ sind für die Fahrgäste selbstverständlich geworden. Verkehrsverbünde in ihren unterschiedlichen Formen haben sich längst als Markenzeichen für Kooperationen zwischen ÖPNV und SPNV etabliert. Neben den klassischen Verbundaufgaben wie der Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifes, der Einnahmeaufteilung, der Koordination der betrieblichen Leistungen etc. sind heute die Verkehrsverbünde immer mehr gefordert, als umfassender Mobilitätsdienstleister zu agieren. In die langfristige Planung eines zukunftsfähigen und effizienten ÖPNV müssen technische Entwicklungen und geändertes Mobilitätsverhalten einfließen. Nur so kann die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.

Der AVV hat mit der Ausschreibung der AVV-Regionalbuslinien die Voraussetzung geschaffen, diese Herausforderungen auch in Zukunft zu meistern und den ÖPNV im Großraum Augsburg auch weiterhin modern und fahrgastorientiert zu gestalten ■

Schon immer auf gutem Kurs

Der ÖPNV entwickelt sich stets weiter. Trends und Innovationen bereichern den Markt und führen zu mehr Kundenorientierung und Service. Der AVV hat seit seiner Gründung im Jahr 1985 den Spagat zwischen Innovation und Finanzierbarkeit gut gemeistert.

Nicht jede Neuerung auf dem Markt muss sofort übernommen werden. Doch manche Innovation ist nicht nur für die Fahrgäste ein Plus an Service, sondern zahlt sich auch für den AVV aus.

Barrierefrei

Mit Markteinführung der Niederflrbusse im Jahr 1987, die einen gesteigerten Beförderungskomfort mit der speziellen Anforderung des städtischen Nahverkehrs nach einem schnellem Fahrgastwechsel kombinieren, wurden natürlich auch im Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund zunehmend Niederflrbusse eingesetzt. Seit 2006 ist der Fuhrpark der avg zu 100% niederflurig und auch im AVV-Regionalbus wurden die Regionalbuslinien teilweise von niederflurigen Fahrzeugen bedient. In den inzwischen seit dem Jahr 2015 durchgeführten wettbewerblichen Vergaben der AVV-Regionalbusverkehre sind die Niederflrbusse sowie moderne Ausstattungsmerkmale im Leistungsverzeichnis verbindlich vorgeschrieben.

Ein Fahrplan, ein Tarif, ein Ticket

Bereits 1995, nur 7 Jahre nach der Gründung des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbundes, wurde der Gemeinschaftstarif im gesamten Verbundgebiet eingeführt und seither kontinuierlich weiterent-

wickelt. Seitdem können die Fahrgäste mit nur einem Ticket alle im AVV-Gesamtnetz zur Verfügung stehenden öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Die sehr klare und einheitliche Tarifstruktur in Kombination mit bedarfsgerechten Ticketangeboten soll die Attraktivität des ÖPNV in der Region auch in Zukunft steigern.

APPsolut genial

Mit der Entwicklung des iPhones 2007 und dem Einzug der Apps als moderne Informationstechnologie in unsere Gesellschaft war es möglich, Informationen mobil zu sammeln und in sozialen Netzwerken zu kommunizieren. Seit 2012, bereits vier Jahre nach Einführung der App-Stores, wurde im AVV die AVV-Fahrplan-App als stetiges Informationsmedium eingeführt und ermöglicht seither den Fahrgästen, Fahrten auch von unterwegs zu planen, Anschlüsse herauszusuchen und die Zeiten für den nächsten Bus zu erfragen. Ein Service, der ankommt.

3-2-1 Meins

Dieser Slogan führte Deutschland Ende der 90er in das Zeitalter der Online-Einkäufe. Als Vorreiter des E-Commerce eroberten Ebay, Amazon und Dell den deutschen Markt. Inzwischen kann man so ziemlich alles im Internet beziehen. Auch der AVV nutzte diese neue Entwicklung seit 2012 für seine

Vertriebspolitik: Bereits zwei Jahre nach Abschluss des deutschen Pilotprojektes konnten die Fahrgäste im AVV mit dem Handyticket Deutschland ihre Tickets bequem auf ihr Smartphone laden. Seit dem Jahr 2015 können Fahrgäste direkt aus der Fahrtverbindung der Fahrplan-App ihr Ticket im MobileShop auswählen und ohne mühsame Kleingeldsuche über den avg-Onlineshop kaufen. Die Fahrkarte wird auf das Handy geladen und bei der Kontrolle vorgezeigt.

Gratis Surfen: AVV.freeWLAN

Immer und überall erreichbar sein, das ist die Maxime unserer heutigen Zeit. Und die technologischen Entwicklungen machen es möglich. Auch wenn publicWLAN in Deutschland noch immer nicht so verbreitet ist: Die Stadt Augsburg bietet ihren Bürgern bereits seit Mitte 2013 öffentliches WLAN. Im Oktober 2015 hat dann die avg als eines der ersten deutschen Verkehrsunternehmen freies WLAN in den Bussen und Straßenbahnen eingeführt – und im Jahr 2016 wurden auch die AVV-Regionalbusse mit FreeWLAN ausgestattet. Bis Ende 2016 wird dann in über der Hälfte der AVV-Regionalbusse FreeWLAN verfügbar sein, wobei mit den kommenden Ausschreibungen dies sukzessive weiter ausgebaut wird. Somit wird schon in Kürze im gesamten Groß-

raum Augsburg ein einheitliches freies WLAN-Netz verfügbar sein.

Auch in Zukunft am Puls der Zeit

Durch die seit dem Jahr 2015 praktizierten wettbewerblichen Vergaben und den daraus resultierenden Steuerungsmöglichkeiten kann der AVV künftig noch schneller Innovationen adaptieren oder gar Trends setzen ■

Einsatz von Niederflerbussen im Verbundgebiet

1991

Gründung AVV

1985

AVV-Fahrplan-App

2012

Start AVV.freeWLAN

2016

Verbundweiter Gemeinschaftstarif

1995

Ticket-Shop in der App

2015



Der Augsburger Weg im AVV-Regionalbusverkehr

Linienausschreibungen – Eine Chance
für den regionalen ÖPNV



Das Ziel der Aufgabenträger des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbundes ist es, den AVV-Regionalbusverkehr zukunftsorientiert zu gestalten und damit eine optimale Mobilität für alle Bürger im Verbundgebiet zu gewährleisten. Mit dem finalen Beschluss im Jahr 2013, die Verkehrsleistungen aus auslaufenden Verträgen im Rahmen europaweiter Ausschreibungen zu vergeben, erhalten der Verkehrsverbund und damit die Aufgabenträger direkten Einfluss auf das Angebot und die Qualität im AVV-Regionalbusverkehr.

Die wichtigste Grundlage dafür war eine mittelstandsgerechte und umlauftechnisch sinnvolle Linienbündelung. Jetzt galten für alle Ausschreibungsbündel fest definierte Leistungsbeschreibungen wie Fahrpläne sowie klare Vorgaben zur Ausstattung

und zum Erscheinungsbild der Fahrzeuge, zu Personalschulungen oder zur Qualitätssicherung. Mit diesen klar festgelegten Kriterien konnten vergleichbare Angebote auf Basis von Bruttoverträgen generiert werden. Die Verfahren wurden als offene Verfahren nach VOL/A, Abschnitt 2 veröffent-

licht, bei dem sich Bieter aus der gesamten EU bewerben konnten. Um die Aufrechterhaltung eines geregelten AVV-Regionalbusverkehrs bis zur vollständigen Überführung in den Wettbewerb sicher stellen zu können, sollten Übergangsvereinbarungen mit den bisherigen AVV-Regionalbusunternehmen mit



unterschiedlichen Laufzeiten geschlossen werden.

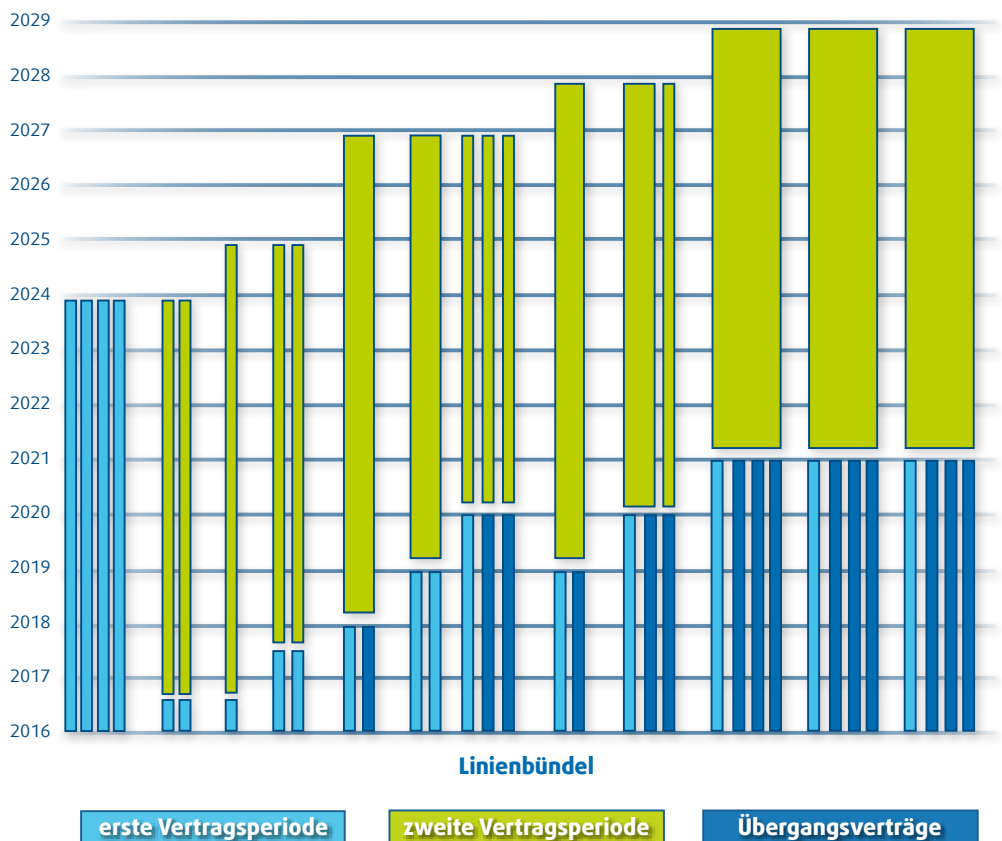
Die schnelle Überführung in den Wettbewerb

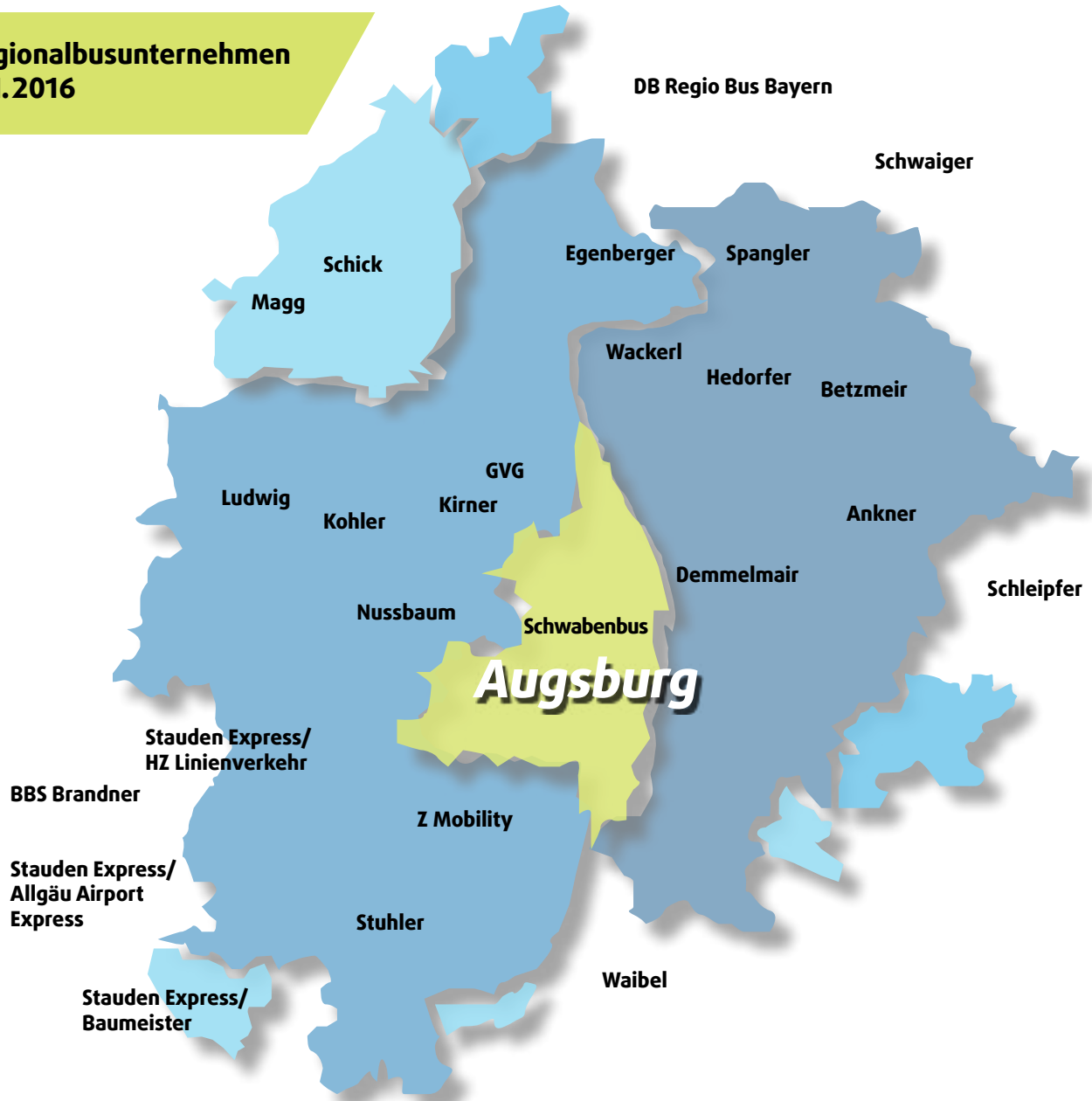
Die Anfechtung einer Übergangsvereinbarung durch ein regional ansässiges Verkehrsunternehmen im Herbst 2014 wurde von der Vergabekammer im Dezember 2014 zu Gunsten des Klägers entschieden. Um die künftigen Vergabeverfahren zeitlich zu entzerren und für den Mittelstand leistbar zu gestalten, hat der Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund das sogenannte „Modifizierte Stufenkonzept“ erarbeitet. Dies sieht die Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge in den definierten ausschreibungslosen Vertragslaufzeiten vor, welche meist von unterschiedlicher Dauer sind. Daher wurden einige Linienbündel zunächst für nur wenige Jahre oder gar Monate wettbewerblich vergeben. In 2015 wurden im AVV-Regionalbusverkehr ins-

gesamt 21 einzelne Ausschreibungsverfahren erfolgreich abgeschlossen. Durch das modifizierte Stufenkonzept werden künftig jährlich jeweils zwei bis drei Bündel, mit einer Laufzeit von in der Regel acht Jahren und der Option auf zwei weitere Jahre, vergeben.

Modifiziertes Stufenkonzept 2015

Modifiziertes Stufenkonzept zur Staffelung der Vergaben in zwei Vertragsperioden mit unterschiedlichen Laufzeiten





Ausschreibungen sind eine Chance für den Mittelstand

Die Ergebnisse des Ausschreibungsverfahrens zeigen: Unter den vom AVV für die wettbewerbliche Vergabe geschaffenen Voraussetzungen gewinnt der regionale Mittelstand. Lokale Verkehrsunternehmen konnten sich allein oder aber im Zusammenschluss als eine Bietergemeinschaft in den ersten Vergabeverfahren bei 15 der 17 ausgeschriebenen Linienbündel durchsetzen. Zum Teil bedienen sie seit dem 01.01.2016 nun als direkter Vertragspartner des AVV die Regionalbuslinien, statt

wie zuvor als Subunternehmer im AVV-Regionalbusverkehr tätig zu sein. Sie können ihr Know-How mit Vorschlägen zur Optimierung des Angebots auch weiterhin einbringen. Billiganbieter beteiligten sich nicht an den Ausschreibungen.

Modern für die Umwelt und die Fahrgäste

Mit den ersten Ausschreibungen werden über 90 Bestandsfahrzeuge älteren Baujahres mit niederflurigen, vollklimatisierten Bussen inklusive hochmoderner Fahrgastinformationssysteme, kontrastreicher Fahrzielanzeigen und

bestmöglicher Schadstoffklasse ersetzt. Kneeling und Klapprampe gehören jetzt in den neuen AVV-Regionalbussen genauso zur Standardausstattung wie eine Stehplatzfläche für Rollstühle und Kinderwagen sowie kontrastreiche Haltewunschtafter mit Blindenschriftzeichen. Die nächsten Haltestellen werden im Innenraum nicht nur auf großen TFT-Bildschirmen eingeblendet, sondern auch über Lautsprecher im Fahrzeug angesagt.

Verbesserte Verbunderkennbarkeit

Insgesamt bedienen jetzt 150 Fahrzeuge den AVV-Regionalbusverkehr im geregelten, einheitlichen AVV-Außendesign. Das Zusammenspiel von Fahrzeugdesign, Haltestellendesign- und ausstattung sowie einheitlicher Dienstkleidung für das Fahrpersonal stärkt die Marke AVV und stellt einen hohen Wiedererkennungswert für den Fahrgast dar.

Höhere Qualität zu geringeren Kosten

Mit Hilfe der Ausschreibungen konnte die Qualität im AVV-

Regionalbusverkehr deutlich verbessert werden. So erleichtern die Modernisierungen den Fahrgästen die Nutzung des ÖPNV. Im Ausschreibungswettbewerb wurden vergleichbare und wirtschaftliche Angebote zu marktüblichen Preisen abgegeben. Und nicht zuletzt führt der Wettbewerb zu einem effektiveren Mitteleinsatz und ermöglicht es, wichtige Projekte in der Region zu realisieren oder den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs vorwärts zu bringen.

Fazit des Augsburger Wegs

Der AVV und dessen Aufgabenträger haben demnach ihr Ziel erreicht, die Wirtschaftlichkeit

und Qualität des AVV-Regionalbusverkehrs zu erhöhen. Gleichzeitig stärken die in kleinere Linienbündel aufgeteilten Ausschreibungen den regionalen Mittelstand im Wettbewerb. Und von den modernen Fahrzeugen, verbesserten Informationen und der erreichten Verbunderkennbarkeit profitieren letztlich die Fahrgäste ■





Der AVV hat es sich zur Aufgabe gemacht, eine fahrgastorientierte Mobilität im gesamten Verbundgebiet anzubieten. Denn Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge. Egal ob bei der Fahrt zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz oder zur Freizeitgestaltung: Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen und steht für Fortschritt, Lebensqualität und Freiheit.

In ländlichen und meist nachfrageschwachen Regionen ist es eine Herausforderung, ein für den Fahrgast attraktives ÖPNV-Angebot wirtschaftlich vertretbar anbieten zu können. Eine Lösung sind neue Konzepte mit bedarfsgestützten und flexiblen Angeboten. Unser Beispiel: Der Rufbus.

Wir lassen die Kirche im Dorf, **unsere Gäste nicht**

Planen heißt Vordenken

Die Grundlage für den Erfolg eines Rufbussystems wird in einem ganzheitlichen Planungsansatz gelegt. Die Auslegung der Rufbuslinien, Haltestellen und Fahrpläne hängt maßgeblich von der zu erwartenden Fahrgastnachfrage ab. Ziel bei der Auslegung der Rufbuslinien in nachfrageschwachen Gebieten

„Der Rufbus spart den Aufgabenträgern Kosten und führt zu einer besseren Auslastung der Busse“

sollte sein, sie aufgrund hoher Fahrgast-Akzeptanz mittelfristig in den konventionellen AVV-Regionalbusverkehr zu integrieren. Sie sollten lediglich zur

Sicherstellung der Mobilität in Schwachlastzeiten und für Linien mit dauerhaft niedriger Auslastung beibehalten werden.

Das AVV-Rufbus-Konzept

AVV-Rufbusse sind bereits seit 2002 als Ergänzung zum konventionellen AVV-Regionalbusverkehr auf ausgewählten Strecken im Einsatz. So verbindet der Rufbus „Schwabmünchen-Lechfeld“ bereits Schwabmünchen mit den Gemeinden in Lechfeld. Der Rufbus „530 Zusmarshausen-Altenmünster-Welden“ wurde zum 01.07.2016 mit Halten in der Gemeinde Horgau erweitert und der Rufbus „415 Meitingen“ im Ortsverkehr Thierhaupten mit 2 Routenführungen.

Die AVV-Rufbusse verkehren zu ausgewiesenen Fahrplanzeiten, bedienen aber nur die Streckenabschnitte und Haltestellen, für die Fahrgäste im Vorfeld ihren Fahrtwunsch angemeldet haben. Als

Ergänzung zum konventionellen AVV-Regionalbusverkehr kann mit einem AVV-Rufbus eine am Bedarf orientierte Mobilität auch in nachfrageschwachen Räumen oder in Schwachverkehrszeiten zu vertretbaren Kosten gesichert werden. In den AVV-Verbundtarif integriert erhöht der Rufbus die Attraktivität des Verkehrsangebotes durch ein zusätzliches Fahrtangebot und/oder längere Betriebszeiten.

Die Vor- und Nachteile des Rufbus

Im Gegensatz zum klassischen Regionalbusverkehr fällt ein beträchtlicher Teil der Kosten also nur dann an, wenn das Fahrtenangebot tatsächlich nachgefragt wird. Trotzdem ist auch mit einem Rufbussystem ein kostendeckender Betrieb nicht zu erwarten. Je weniger Fahrten in Anspruch genommen werden, desto wirtschaftlicher sind flexible Rufbusangebote im Vergleich zum klassischen Linienverkehr. Die Praxis zeigt jedoch, dass auch flexible Rufbusysteme an wirtschaftliche Grenzen stoßen und einer sorgfältigen Planung bedürfen. Bei sehr geringer Nachfrage steigen auch hier die Kosten je Fahrgast stark an. Letztlich können aber auch zu hohe Fahrgastzahlen dazu führen, dass flexible Angebote kritisch geprüft werden müssen. So können zum Beispiel aufgrund der in der Regel kleineren Fahrzeugkapazitäten die Kosten der flexiblen Bedienung stärker als im klassischen Linienverkehr steigen, wenn notwendige Bündelungs- und Sammelleffekte nicht erreicht werden können oder sich die Fahrten nur auf die Beförderung einzelner Fahrgäste beschränken ■

Komplett vernetzt

Die heutige Welt ist ein einziges Netzwerk – moderne Informationstechnologien vernetzen Menschen, Unternehmen, Länder und Kontinente. Mobile, stets aktuelle Informationen sind für die Gesellschaft unverzichtbar geworden und modernste Informationstechnologien ziehen auch in den öffentlichen Nahverkehr ein.

Fahrgäste erwarten heute, aktuelle Informationen über Fahrtverbindungen, Ticketpreise, Störungen etc. nicht nur schnell, sondern vor allem auch mobil abrufen zu können. Für Verkehrsverbünde bedeutet dies, stets am Puls der Zeit zu bleiben, aktuelle Entwicklungen zu verfolgen, die Implementierung im eigenen Verbund zu prüfen und wenn möglich schnell umzusetzen.

Eine elektronische Fahrplanauskunft – über das Internet-Portal oder aber über die App – ist seit Jahren Standard im AVV: Die Fahrgäste können schon seit 2012 Tickets auf dem Handy erwerben und online Fahrplanauskünfte über die AVV-Fahrplan-App direkt auf ihr Handy laden. Auch mit dem rasanten Einzug der Smartphones und der mobilen Ticket-Shops hielt der AVV Schritt: Im Frühjahr 2015 wurde der mobile Ticketverkauf in die App integriert. AVV-Tickets können nun ohne langes Suchen nach den passenden Verbindungen und den besten Tarifen direkt aus der App „AVV.mobil“ für den jeweils angefragten Fahrtwunsch gekauft werden.





Mit der Umstellung auf wettbewerbliche Vergaben (S. 14 ff.) kann der Augsburgischer Verkehrs- und Tarifverbund künftig noch schneller auf neue Entwicklungen reagieren und diese dann auch im Verbundgebiet einführen. Und erste Verbesserungen der Fahrgastinformation wurden auch bereits umgesetzt:

Mit Inbetriebnahme der ersten über eine Ausschreibung vergebenen Linienbündel werden nun schrittweise alle AVV-Regionalbusse mit modernen TFT-Bildschirmen ausgestattet. Auf der linken Seite des Bildschirms werden über Perlschnur Liniennummer, Linienverlauf, die nächste Haltestelle sowie das Endziel angezeigt. Auf dem geteilten Bildschirm können nun rechts jederzeit aktuelle Informationen über Linienführung, Baustellen etc., aber auch Werbung für die Tarifangebote des AVV eingeblendet werden. Mit steigender Anzahl der eingesetzten Neufahrzeuge können dank neuester Technik dann auch linienspezifisch Informationen an die Fahrgäste gegeben werden.

Automatische - durch den Bordrechner der Fahrzeuge gesteuerte - Haltestellensagen informieren die Fahrgäste in den AVV-Regionalbussen rechtzeitig über die nächste Haltestelle. Bis Ende 2016 steht den Fahrgästen dann zudem in über der Hälfte der neuen AVV-Busse auch freies WLAN zur Verfügung.

Nach dem Motto „Fahrzeit ist Freizeit“ können sich Fahrgäste über Anschlussverbindungen informieren, chatten oder aktuelle Nachrichten abrufen. Dank der

Vernetzung mit den freien WLAN-Netzen der avg und der Stadt

Augsburg können sie auch beim Um- oder Aussteigen im Stadtgebiet lücken- und kostenlos online bleiben.

Nach der Anmeldung sind die Fahrgäste lückenlos online.

Ein Blick in die Zukunft

Mittelfristiges Ziel im AVV ist es jetzt, Echtzeit-Informationen in der App und der elektronischen Fahrplanauskunft anzubieten. Hierfür jedoch ist im AVV-Regionalbusverkehr eine betreiberübergreifende Schnittstelle zu den jeweiligen rechnergestützten Betriebsleitsystemen (RBL) nötig. Die verschiedenen technischen Systeme der einzelnen Partner müssen so miteinander verbunden werden, dass Informationen über jedes einzelne Fahrzeug permanent und ohne Zeitverzögerung in die Systeme des AVV eingelesen werden können.

Diese Echtzeit-Informationen könnten dann mittels dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI-Anzeigen) auch an den AVV-Regionalbushaltestellen angezeigt werden. Die neuen Haltestellenmasten im AVV sind bauseitig bereits so vorbereitet, dass dann technisch der Installation solcher Anzeigen nichts im Wege steht ■



Dieser Trend macht **erfolgreich die Runde**

Der öffentliche Nahverkehr unterliegt einem steten Wandel und auch die Anforderungen an ein bequemes Reisen haben sich in den letzten Jahren stark geändert. Das Fahren muss günstig sein, nicht nur auf finanzieller Ebene, sondern im besten Fall auch günstig in der Anbindung. Von Haustür zu Haustür, verkehrsmittelübergreifend und am besten umweltschonend. Der ÖPNV hat auf diese Trends eine Antwort gefunden: eTicketing.

Das Wachstum in den Ballungsräumen in Deutschland nimmt schnell zu. Ebenso der Bedarf an günstigen Nahverkehrslösungen.

Immer mehr Menschen pendeln nicht nur innerhalb der Region, sondern müssen quer durch Deutschland reisen oder sogar regelmäßig durch ein grenzenloses Europa.

Die Anforderungen an den öffentlichen Nahverkehr ändern sich. Trends wie „ein Ticket von Haustür zu Haustür“, die Verbindung zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsmodellen oder die wachsende Nachfrage an ein umweltfreundliches Reisen machen schon geraume Zeit die Runde. Doch wie kann man diesen Anforderungen nachkommen, ohne sich in noch mehr Tarifen und Optionen zu verlieren?

eTicketing ist die Antwort

In einigen Regionen in Deutschland wurde bereits erfolgreich das eTicket eingeführt. Über das Internet oder auch Apps in Smartphones ist es dort möglich, nicht nur die Tickets für den lokalen ÖPNV zu buchen, sondern auch die weitergehenden Verbindungen zum Zielort.

„Steigende Anforderungen benötigen neue Lösungen.“

Liegt dieser zum Beispiel in einer anderen Region,

bucht das System nach Wunsch ein Zug-, Fernbus- oder Flugticket hinzu und vermittelt dem Fahrgast optional sogar Mietwagen, Carsharing-Angebote oder am Zielort Leihfahrräder. Der Vorteil für den Kunden: Alles bekommt er mit nur einer Buchung direkt bei seinem heimischen Verkehrsverbund.

Das ist günstig

Nicht nur dem Fahrgast spart dieses Model Zeit und Geld, sondern auch der Verkehrsverbund steigert sein Serviceangebot, ohne dass signifikant mehr Arbeit oder Kosten anfallen. Firmen wie Siemens bieten bereits heute weltweit erfolgreiche Soft- und Hardware-Lösungen für das eTicketing an, die sich in die bestehende Infrastruktur nahtlos integrieren lassen.

Ein Plus für die Umwelt

Ebenfalls nicht zu unterschätzen ist der steigende Kundenwunsch nach Umweltfreundlichkeit. Das eTicket spart nicht nur eine Menge Papier. Durch die einfache Handhabung und Buchung steigert es die Nutzung der umweltschonenden Transportmöglichkeiten des ÖPNV. Wer ein Ticket von Haustür zu Haustür erhält, braucht weder Auto- oder Taxifahrten zum Flughafen noch die Anreise mit dem eigenen PKW zu seinem Zielort ■



Reformen

kommen nicht über Nacht

***Um den richtigen Schritt in die Zukunft zu
machen, müssen Projekte und Prozesse
auf den Weg gebracht werden.***



Wer zukunftsfähig bleiben will, muss schon heute die aktuellen Trends und Entwicklungen verfolgen und innovative Projekte vorantreiben. Denn die Ansprüche und Anforderungen an den ÖPNV werden weiter steigen. Und auch die Bedeutung des ÖPNV für die Umwelt-, Stadt- und Regionalentwicklung wird sich in Zukunft noch weiter erhöhen. Diese Entwicklung stellt auch den Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund vor die Herausforderung, sein Angebot kontinuierlich zu modernisieren, zu erweitern und langfristig qualitativ zu verbessern. Mit einer fahrgastorientierten Gestaltung des ÖPNV sorgt der AVV dafür, dass die Region mit der Zukunft des ÖPNV Schritt halten kann.

Parallel zu der Überführung der AVV-Regionalbuslinien in den Wettbewerb wird im AVV eine umfassende Tarifreform vorbereitet. Basierend auf dem Nahverkehrsplan 2015plus soll das bestehende Linien- und Fahplannetz bedarfsorientiert verbessert und der Einsatz alternativer Bedienformen geprüft und konzeptionell entwickelt werden. Zudem werden innovative Themen wie eTicketing, Online-Fahrplanauskünfte mit Echtzeitdaten, ein verbundübergreifendes Ticket für die EMM-Region oder der Einsatz moderner Fahrgastinformationstechnik in allen Bussen vorangetrieben. Auch der Einsatz neuer technologischer Entwicklungen wie Elektrobusse im Regionalbusverkehr stehen auf der Agenda und müssen mittelfristig auf Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft werden ■

Schon mal ein guter Einstieg

Die Tarifreform im AVV eröffnet neue Möglichkeiten, die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs im AVV-Gebiet weiter zu erhöhen.

Die Tarifstruktur im Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund ist seit Bestehen des AVV-Gemeinschaftstarifes im Jahr 1995 nicht mehr angepasst worden. Die heutige Tarifgestaltung ist, insbesondere für Gelegenheitsfahrer, unübersichtlich, wird aber von den Bürgern auch oft als ungerecht und zu teuer empfunden. Das belegen auch die Ergebnisse einer Bürgerumfrage der Stadt Augsburg aus dem Jahr 2013, die die Kundenwahrnehmung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region in vielen Bereichen als „eher gut“ bis „sehr gut“ bewertet. Lediglich bei den Fahrpreisen wird dies anders empfunden. Auch die bereits 2011 durchgeführte Bestands- und Schwachstellenanalyse des gesamten Nahverkehrsgebietes ergab einen Handlungsbedarf in der Tarifstruktur und wurde somit auch im fortgeschriebenen Nahverkehrsplan 2015plus thematisiert. Die anstehende Tarifreform soll das Gefüge übersichtlicher, effizienter und gerechter

machen, muss aber von allen Beteiligten mitgetragen werden.

Der Erfolg hängt von der Vorbereitung ab

Für die geplante Tarifreform wurde die räumliche Tarifstruktur und das AVV-Sortiment hinsichtlich der Preis-Leistung und der Potenzialerschließung kritisch geprüft und Änderungswünsche aus den Gremien, von Fahrgästen und Interessenverbänden wurden gesammelt. Im Berichtszeitraum galt es nun aus all den Handlungsfeldern einen Kompromiss zu suchen, mit dem nötige Gremium-Beschlüsse (Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) einstimmig gefasst werden können. Im Auftrag aller Beteiligten analysierte deshalb ein unabhängiger Gutachter alle eingegangenen Wünsche auf Machbarkeit und Sinnhaftigkeit. Begleitend wurde der demographische Wandel, die Nachfrageentwicklung in den Tarifarten, die jeweiligen Preis-

Wichtige Schritte zur Tarifreform

2014 Lastenhefterstellung

- **Untersuchung des demographischen Wandels, der Nachfrageentwicklung in den Tarifarten, des Preis-Leistungs-Verhältnisses und der Preiswahrnehmung**

2015 Bestandsanalyse

- **Festlegung Vorgehensweise**
- **Auswahl Projektpartner**
- **Projektstart mit Sammlung von Änderungswünschen aus den Gremien, von Fahrgästen und Interessenverbänden**

2016 Vorzugsvariante

- **Bewertung und Zieldiskussion**
- **Definition/Berechnung/Bewertung Tarifszenarien**
- **Entwicklung einer Vorzugsvariante**
- **Festlegung des Tarifs**



Leistungs-Verhältnisse und die Preiswahrnehmung untersucht. Aus den Ergebnissen dieser Analysen wurden wesentliche Ziele der Tarifreform ermittelt und verschiedenste Tarifszenarien definiert, kalkuliert und bewertet.

Das Ziel der Tarifreform

Die Attraktivität und damit auch die Nachfrage des öffentlichen Nahverkehrs im AVV-Gebiet soll erhöht werden. Hierfür müssen Tarife transparent und leicht nachvollziehbar sein. Fahrgäste müssen klar und deutlich nachvollziehen können, in welcher Tarifzone sie sich befinden. Dies baut Hemmschwellen ab und ermöglicht es, neue Fahrgäste zu gewinnen. Auch qualitative Ziele wie Tarifgerechtigkeit und -übersichtlichkeit sollen die positive Wahrnehmung der Marke AVV stützen. Darüber hinaus geht es darum, die Wirtschaftlichkeit des Verbundes und die Interessen der Verkehrsunternehmen zu wahren.

Aktueller Projektstand

Nach Analyse aller Möglichkeiten und intensiven Diskussionen wurde im Arbeitskreis Tarifreform ein Kompromiss gesucht und ein von allen Beteiligten mitgetragenes Vorzugsszenario zur AVV-Tarifreform entwickelt. Dieses wurde in einer gemeinsamen Sitzung am 28. Juni 2016 den bereits im Vorfeld mittels Befragung beteiligten Stakeholdern zur

Diskussion vorgestellt. Dabei ergab sich noch weiterer Detaillierungsbedarf, sowie die Notwendigkeit, einzelne Punkte zu überprüfen resp. weiter zu erläutern.

Weiteres Vorgehen

Basierend auf einer noch final zu definierenden Vorzugsvariante werden dann nach Zustimmung des gemeinsamen Ausschusses die tatsächlichen Tarife und Produktangebote gebildet und kalkuliert, Berechnungsgrundlagen definiert und mit den Dienstleistern die Leistungskataloge abgestimmt. Erst nach finaler Festlegung aller Parameter können dann die tatsächlichen Kosten für die nötigen Umstellungen und Anpassungen ermittelt werden. Im weiteren Jahresverlauf wird die finale Fassung der erarbeiteten Tarifreform den Gremien der Aufgabenträger zur Beschlussfassung vorgelegt. Eine Umsetzung der Tarifreform ist in 2017 vorgesehen ■



Das ist gut verteilt

Alle Einnahmen im AVV gerecht an die Verkehrsunternehmen im Verbund zu verteilen, ist eine ganz besondere Herausforderung. Mediationsgespräche und eine neue Fahrgasterhebung sollen die Verhandlungen fair und zielorientiert gestalten, sodass ein Einnahmeverteilungsvertrag entsteht, der von allen Seiten mitgetragen wird.

Es klingt so einfach – und es ist doch so vielschichtig: Die im Gemeinschaftstarif erzielten Fahrgeldeinnahmen müssen an alle Verkehrsunternehmen im AVV nach einem gemeinsam vereinbarten Schlüssel verteilt werden. Denn die Tickets der Fahrgäste werden nicht immer nur dort genutzt, wo sie gekauft werden.

Hierbei müssen die Einzelinteressen aller Beteiligten zu einem Kompromiss zusammengeführt werden, der dann auch für die Zukunft in einem Einnahmeverteilungsvertrag fortgeschrieben werden kann. Die Herausforderung für den AVV bestand darin, in intensiven Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen einen für alle adäquaten Aufteilungsschlüssel zu vereinbaren, der für die Jahre 2009 bis 2015 angewandt werden kann. Das Jahr 2016 sowie die Fortschreibung für die Folgejahre werden gesondert verhandelt.

Aktueller Projektstand zum 30.06.2016

Die Verhandlung für die Zeiträume 2009 bis 2014 sowie für das Jahr 2015 wurden im Berichtszeitraum durch ergebnisorientierte Mediationsgespräche unter Moderation der Regierung von Schwaben erfolgreich vorangetrieben. Für die Jahre 2009 bis

2015 konnte hierbei zwischen der avg und DB eine Einigung erzielt werden. Die Verhandlungen mit der BRB dauern noch an.

Mit Feststellung des vorläufigen Einnahmeverteilungsergebnisses 2015 im April 2016 verhandelte der AVV mit den einzelnen privaten AVV-Regionalbusunternehmen einen Abschluss der Einnahmeverteilung für den kompletten Zeitraum 2009 bis 2015. Im Juli 2016 konnte dann mit sehr vielen Unternehmen eine Einigung erreicht werden. Die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig, hat in Kooperation mit der TCAC GmbH, Dresden das AVV-Einnahmeverteilungsverfahren mit Stand 17.07.2014 dokumentiert. Diese Dokumentation dient nun als Basis für eine Verfahrensbeschreibung des künftigen Einnahmeverteilungsvertrages und der Ausarbeitung des neuen Vertragswerkes. Lediglich im Schülerverkehr und bei den Abo-Einnahmen muss eine Verhandlungslösung zur Einnahmeverteilung gefunden werden, da deren Verteilung aus der Erhebung nicht zweifelsfrei ermittelt werden kann. Auf Fachebene wird unter

Einbeziehung der Regierung von Schwaben der Vertragstext zur Einnahmeaufteilung 2016 entwickelt. Zudem wird eine Vertriebsrichtlinie erarbeitet, die die verschiedenen Möglichkeiten des Verkaufs von Fahrausweisen beschreibt und verbundweite Vorgaben enthält.

Für die Einnahmeaufteilung ab dem Jahr 2016 wird derzeit eine neue Fahrgasterhebung durchgeführt, deren Ergebnisse dann in einem festgelegten Fortschreibungsmodus auf künftige Einnahmeaufteilungen übertragen und in dem neuen Einnahmeaufteilungsvertrag festgeschrieben werden.

Weiteres Vorgehen

Basierend auf Berechnungen von WVI und Verhandlungen mit den beteiligten Partnern soll zudem der Schlüssel für die Verteilung aus Schülerabonnements definiert werden, da hier aus der Erhebung keine

allseits akzeptierte Aufteilung ermittelt werden konnte. Auch für Sondertickets (z.B. Theaterticket) können aufgrund der geringen Stückzahlen keine gesicherten statistischen Werte abgeleitet werden. Daher müssen auch hierfür gesonderte Aufteilungsregularien festgelegt werden. Um künftig die Einigung auf den Fortschreibungsmodus zu vereinfachen und mit belastbaren Werten zu belegen, prüft der AVV nun mit allen Beteiligten, ob im AVV-Verbundgebiet der Einsatz automatischer Fahrgastzählensysteme möglich ist. Bis Ende September 2016 soll der Vertragstext zur Einnahmeaufteilung auf fachlicher Ebene fertiggestellt sein ■

Aufgaben des AVV aus dem Einnahmeaufteilungsvertrag

**Konzeption, Sicherstellung
und Fortschreibung
des Gemeinschaftstarifes**

**Integration der Verkehre durch
einheitliche Standards, Systeme,
Prozesse etc.**

**Schaffung einheitlicher
Nutzungsvoraussetzungen
für die Fahrgäste**

**Durchführung der
Einnahmeaufteilung
als neutrale Stelle**

Alles kommt zusammen

Vom Zuschlag zur Betriebsaufnahme

Der AVV hat eine der größten Betriebsaufnahmen im deutschen Regionalbusverkehr hinter sich: Im letzten Jahr wurden im Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund 100 AVV-Regionalbuslinien und damit über 6,5 Millionen Linienkilometer im Wettbewerb vergeben – alle mit Betriebsaufnahme zum 1. Januar 2016. Dank intensiver Vorbereitung der Betriebsaufnahmen in enger Abstimmung mit dem AVV haben die Verkehrsunternehmen im AVV-Regionalbusverkehr die Herausforderungen der oft kurzfristigen Betriebsaufnahmen insgesamt mit Bravour gemeistert.

Doch mit der Zuschlagerteilung ist erst die Zielgerade erreicht. Das Ziel, den Betrieb zu Betriebsbeginn reibungslos aufzunehmen, aber noch lange nicht. In dem manchmal sehr kurzen Zeitraum zwischen Zuschlag und Betriebsaufnahme sind pro Linienbündel noch zahlreiche Themen zwischen AVV, dem Verkehrsunternehmen und den genehmigungserteilenden Behörden zu klären, abzustimmen und zu organisieren.

Betriebsaufnahmegespräche

Mit allen erfolgreichen Bietern wurden im Anschluss an die Vergabe einzelne Betriebsaufnahmegespräche durchgeführt, bei denen nochmals detailliert alle relevanten Vertragsparameter besprochen, Ansprechpartner auf beiden Seiten benannt, Fahrpläne erörtert, Fahrwege und technische Voraussetzungen geklärt und das weitere Vorgehen bis zum Start festgelegt wurden. Wesentliche Themen sind dabei die rechtzeitige Beantragung der Genehmigungen, die Bestellung der Fahrzeuge und der Haltestellenmasten und die Terminierung der notwendigen Verkehrsschauen für die einzelnen Linienbündel/Linien.

Verkehrsschauen

Vor Aufnahme eines reibungslosen Regelbetriebs müssen gemeinsam mit Vertretern der Gemeinden, der Polizei und dem Verkehrsunternehmer sogenannte Verkehrsschauen durchgeführt werden. Im Rahmen einer Verkehrsschau werden sämtliche Haltestellen, neuralgische Knotenpunkte und teilweise Linienwege gemeinsam abgefahren und Fahrtwege und Anfahrten von Haltestellen festgelegt. Ein weiteres Thema bei den Verkehrsschauen ist die Positionierung und Ausstattung der neu zu beschaffenden Haltestellenmasten. Teilweise wurden hier Verhandlungen mit den Grundstückseignern nötig, um die Genehmigung für die Aufstellung der Haltestelle zu erhalten.

Erstellung der Haltestellenlisten

Im Anschluss an die Verkehrsschauen wird zur Dokumentation



und Beschaffung der Haltestellenmasten eine von beiden Vertragsparteien gegengezeichnete Haltestellenliste erstellt, aus der die Definition und jeweilige Beschriftung der Masten pro Haltestelle ersichtlich ist.

Prüfung der Lastenhefte für Neufahrzeugbestellungen

In den Vergabeverfahren forderte der AVV den Einsatz zahlreicher, barrierefreier Fahrzeuge, die den AVV-Qualitäts- und Designvorgaben entsprechen müssen. Diese Vorgaben müssen anhand der vorgelegten Baubeschreibung der Fahrzeuge vor endgültiger Bestellung jedes Neufahrzeugs geprüft und ggf. angepasst werden. Technische Detailfragen können dann in enger Abstimmung mit den Fahrzeugherstellern und den Verkehrsunternehmen geklärt werden.

Schulungen

Im Rahmen der Betriebsaufnahmen sind die Verkehrsunternehmen auch verpflichtet, ihr Fahrpersonal zu schulen und einzuweisen. Neben Schulungen über Tarife und Preise, die AVV-intern abgehalten wurden, mussten zum Teil auch Schulungen zum Befahren der Gleistrassen der swa durchgeführt werden.

Abrechnung und Controlling

Die nach den neuen Verträgen gültigen Abrechnungsmodalitäten mussten erarbeitet werden. Zudem war es nötig, die technischen Voraussetzungen für die Datenübermittlung aus den RBL-Systemen der Betreiber an die AVV-internen Controllingsysteme mittels Schnittstellendefinition zu schaffen und an die Verkehrsunternehmen zu kommunizieren.

Fahrzeugabnahmen

Vor dem ersten Einsatz im täglichen Betrieb müssen alle Fahrzeuge dem AVV vorgestellt und von diesem für den Einsatz auf den AVV-Regionalbuslinien freigegeben werden. Zeitgleich werden hier die Fahrgastinformationssysteme (TFT-Bildschirm, Haltestellenansagen sowie ggf. AVV.freeWLAN) in Betrieb genommen und die entsprechende Fahrgastinfo im Bus angebracht ■



Nächste Haltestelle: **Brandneu!**

Die AVV-Regionalbushaltestellen waren – besonders für Gelegenheitsfahrer – im Verbundgebiet zum Teil schwer zu erkennen: Manchmal ein kleines verblichenes Haltestellenschild an einer Wand oder auf einem windschiefen Mast montiert, individuell gestaltet, ohne Angabe eines Haltestellennamens und manchmal auch ohne Fahrplanaushänge. Wiedererkennung des Verbundes? Fehlanzeige! Ebenso Informationen über den reinen Abfahrtsplan hinaus.

Das ist ab jetzt Vergangenheit: Im Rahmen der wettbewerblichen Vergaben konnte der AVV auch Einfluss auf die einheitliche Gestaltung der neuen Haltestellenmasten nehmen. Im Verbundgebiet wurden bis Mitte 2016 bereits über 500 neue Haltestellenmasten installiert: In einheitlichem Design, mit gleicher Beschriftung und einem deutlichen Mehr an Informationen für die Fahrgäste. Gut gestaltete Busse und Haltestellen sowie detaillierte Fahrplaninformationen sind ein Aushängeschild und tragen zum Erfolg des ÖPNV bei.

Design schafft Aufmerksamkeit

Die neuen Haltestellen des AVV-Regionalbusverkehrs kennzeichnen ab jetzt robuste, enziablau Masten mit reflektierendem Haltestellensignet. Auf dem Schild findet sich – passend zum neuen AVV-Regionalbusdesign – das AVV-Logo wieder. So kann auch ein Gelegenheitsnutzer eine AVV-Regionalbushaltestelle einfach erkennen. Die Haltestellen befinden sich oftmals direkt an der Straße ohne Bucht oder gar Gehsteig: Durch die reflektierenden Haltestellensignets sind diese

für den Verkehr nun auch im Dämmerungslicht oder nachts gut erkennbar. Dies erhöht die Aufmerksamkeit und damit auch die Sicherheit für wartende Fahrgäste.

Identität durch Information

Eine gut lesbare Beschriftung der abfahrenden Linien mit Angabe des Endziels hilft den Fahrgästen bei der Orientierung. Einheitliche Aushänge mit Informationen über Abfahrtszeiten, Tarifzonen, Ticketpreise und Fahrscheinangebote erleichtern den Fahrgästen die Orientierung im Verbundtarif. Freie Fahrplankästen werden als zusätzlicher Kommunikationskanal mit AVV-Werbung und allgemeinen Informationen bestückt.

Für die Zukunft gemacht

Innovative Fahrgastinformation impliziert auch dynamische Fahrgastinformationen an Haltestellen. Auch wenn hier nicht zu verachtende Investitionen seitens der Gemeinden nötig wären und auch im AVV erst die systemtechnischen Voraussetzungen geschaffen werden müssen: Bauseitig sind die neuen Haltestellenmasten bereits so ausgelegt, dass eine Stromzuführung ohne weitere Arbeiten am Fundament jederzeit möglich wäre ■



Damit sind wir ganz nah am Kunden

Kundenservice und Kundennähe beginnt im AVV lange bevor der Fahrgast einsteigt und endet weit danach.

Für viele Fahrgäste ist das AVV-Kundencenter oft die erste Anlaufstelle, bevor sie ihre Fahrt im AVV antreten. Unsere Mitarbeiterinnen informieren die Fahrgäste individuell über die beste Fahrtverbindung, das günstigste Ticket zum Fahrtwunsch und geben Auskunft über das komplette Ticketsortiment. Und natürlich können die Fahrgäste ihre Tickets auch gleich im AVV-Kundencenter erwerben. Die Mitarbeiterinnen haben ein Ohr für Beschwerden, Wünsche und Anregungen unserer Fahrgäste und leiten diese an die zuständigen Stellen weiter. Zur besseren Erreichbarkeit wurde jetzt ein Telefonarbeitsplatz eingerichtet, wodurch unser Servicegedanke im AVV weiter intensiviert wird.

Service rund um die Uhr: Die AVV-Website

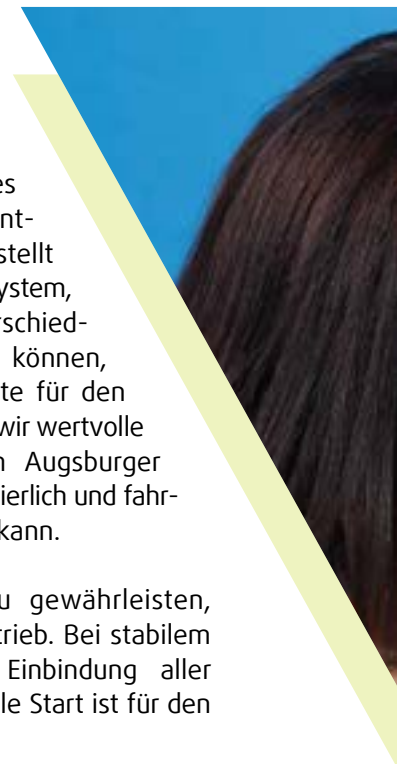
Über ein Kontaktformular auf der AVV-Website können uns Fahrgäste schon seit langem ihre Meinung oder Fragen zum AVV-Angebot komfortabel und schnell mitteilen. Die Mitarbeiterinnen im Kundencenter beantworten gerne und kompetent alle online eingehenden Anfragen meist am gleichen – spätestens aber am folgenden Tag. Online-Bestellungen von Kundenkarten und Abonnements werden von unseren Mitarbeitern überprüft und bei Bedarf korrigiert. So wird sichergestellt, dass der Fahrgast auch wirklich die richtigen Tarifzonen erhält, die er für seinen Fahrtwunsch benötigt.

Lob und Tadel: Das KMI

Über ein im Juni 2016 im Testbetrieb installiertes Kunden-Management-Informationssystem (KMI) werden wir in Zukunft noch näher am Kunden sein

und schneller auf Wünsche, Anregungen und Beschwerden reagieren können. Das neue System speichert alle über E-Mail und Kontaktformular eingehende Nachrichten des Fahrgastes direkt in eine Datenbank. Diese können dann unmittelbar an die zuständigen Bereiche zur Stellungnahme weitergeleitet oder an die avg als zuständigen Partner übergeben werden. Auch die Beantwortung der Verkehrsunternehmen oder Fachabteilungen erfolgt unmittelbar im System. Durch ein „Ampelsystem“ ist im AVV-Kundencenter sofort erkennbar, welche Antworten noch ausstehen. So kann durch rechtzeitiges Nachhaken eine zeitnahe Beantwortung an den Fahrgast sichergestellt werden. Durch dieses Datenbanksystem, aus dem Auswertungen nach unterschiedlichsten Kriterien erstellt werden können, wird Lob oder Tadel der Fahrgäste für den AVV transparenter. Damit erhalten wir wertvolle Hinweise, wie das Angebot im Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund kontinuierlich und fahrgastorientiert verbessert werden kann.

Um einen fehlerfreien Start zu gewährleisten, erfolgt zuerst ein interner Testbetrieb. Bei stabilem Systemlauf beginnt dann die Einbindung aller Verkehrsunternehmen. Der offizielle Start ist für den 01.01.2017 geplant ■





AVV

Unser T...

Tonenplan
AVV



Die Funkmedienanalyse November 2014 hat für Lokalradios nicht nur die größte Reichweite über alle Zielgruppen, sondern auch deutliche Kostenvorteile gegenüber konventioneller Printwerbung ergeben. Basierend auf diesen Erkenntnissen hat der AVV ein crossmediales Marketing-Konzept entwickelt. Mit der Kampagne „Wussten Sie, dass...“ warb der AVV auf kreative und amüsante Weise über die verschiedenen Medien hinweg für den Nahverkehr. Erstmals ist der AVV mit Abo-Kinospot auf der großen Leinwand vertreten und hat als Sliptscreen seinen Auftritt im a.tv, dem lokalen Fernsehsender.

Die Basis bilden Radiospots, die dann auch auf Plakate, Postkarten und Flyer umgesetzt werden. Eine weitere Werbeplattform bieten die TFT-Monitore in den neuen AVV-Regionalbussen, die nun seit Anfang 2016 als Werbeträger für die gleichen Motive genutzt werden. Durch Einsatz der Motive in unterschiedlichsten Medien erhöht sich die Kontaktfrequenz und somit auch die Wahrnehmung des AVV und der Marke in der Region. Beginnend mit der cross-medialen Kampagne wird nun auch bei allen tonalen Werbemaßnahmen ein individuell für den AVV produzierter Jingle eingesetzt, der die Wiedererkennung nochmal steigern soll.

Image-Werbung

Mit den Image-Motiven wird Wissen über den AVV und seine Aufgaben in die Öffentlichkeit transportiert. Unter dem Schlagwort „Wussten Sie eigentlich...“

werden unnütze Informationen mit sachlichen Inhalten verknüpft und mittels kurzer 20-Sekunden-Spots in die Öffentlichkeit transportiert, z.B. „Wussten Sie eigentlich, dass man mit dem Mund nicht an seinen eigenen Ellenbogen kommt?“ mit einem Abo vom AVV kommt man überall hin!

Im Rahmen der Image-Kampagne hat der AVV zudem eine Werbepartnerschaft mit Theater Liberi geschlossen, die, wieder unter dem Motto „Wussten Sie eigentlich...“, das 30-jährige Bestehen des AVV in der Öffentlichkeit publizierte. Diese Partnerschaft wurde unter Bezug auf das 30-jährige Bestehen zudem mittels Plakaten, Postkarten und Radiospots im Verbundgebiet kommuniziert. Für eine Ausstrahlung im Frühjahr 2016 wurde zudem der 14-minütige a.tv-Filmbeitrag zur Sendereihe „Unser Augsburg“ produziert. Hier werden sehr einfach – im „Sendung mit der Maus“-Prinzip – die Aufgaben des AVV erklärt.

Über alle Medien: Cross-Media-Konzept der AVV-Werbung

Neben Image-Informationen über das Liniennetz und das Verbundgebiet werden zielgruppenübergreifend im gleichen Konzept Abos, Tageskarten, Nachtbuslinien sowie der angebotene Online-Service kommuniziert ■

Cross-Media-Kampagne

Wussten Sie, dass...?

... der AVV seit Mitte 2015 regelmäßig mit Werbespots in den Augsburger Lokalsendern vertreten ist?

... von Dezember 2015 bis März 2016 auch mit einem 20sekündigen Abo-Kinospot in den Kinos der Region geworben wurde?

... auch a.tv als neue AVV-Werbeplattform erschlossen wurde?

Grund zum Feiern: 30 Jahre AVV!



Wussten Sie, dass Augsburg die meisten Feiertage in Deutschland hat?

AVV
Unser Ticket verbindet.


**Jubiläumsmotiv:
„Feiertage“**

AVV

Wussten Sie nicht? Macht nichts!
Denn wissen Sie was? Der AVV besitzt ein
Liniennetz von über 3
Das können Sie täglich
Bus und Bahn. Und nu
www.avv-augsburg.de

Wussten Sie, dass ...

... die größten Spinnennetze der Welt 180 m lang sind?



QR-Code
den AVV e

**Imagemotiv:
„Spinnennetz“ als Postkarte**

Das muss man in **Ruhe betrachten**





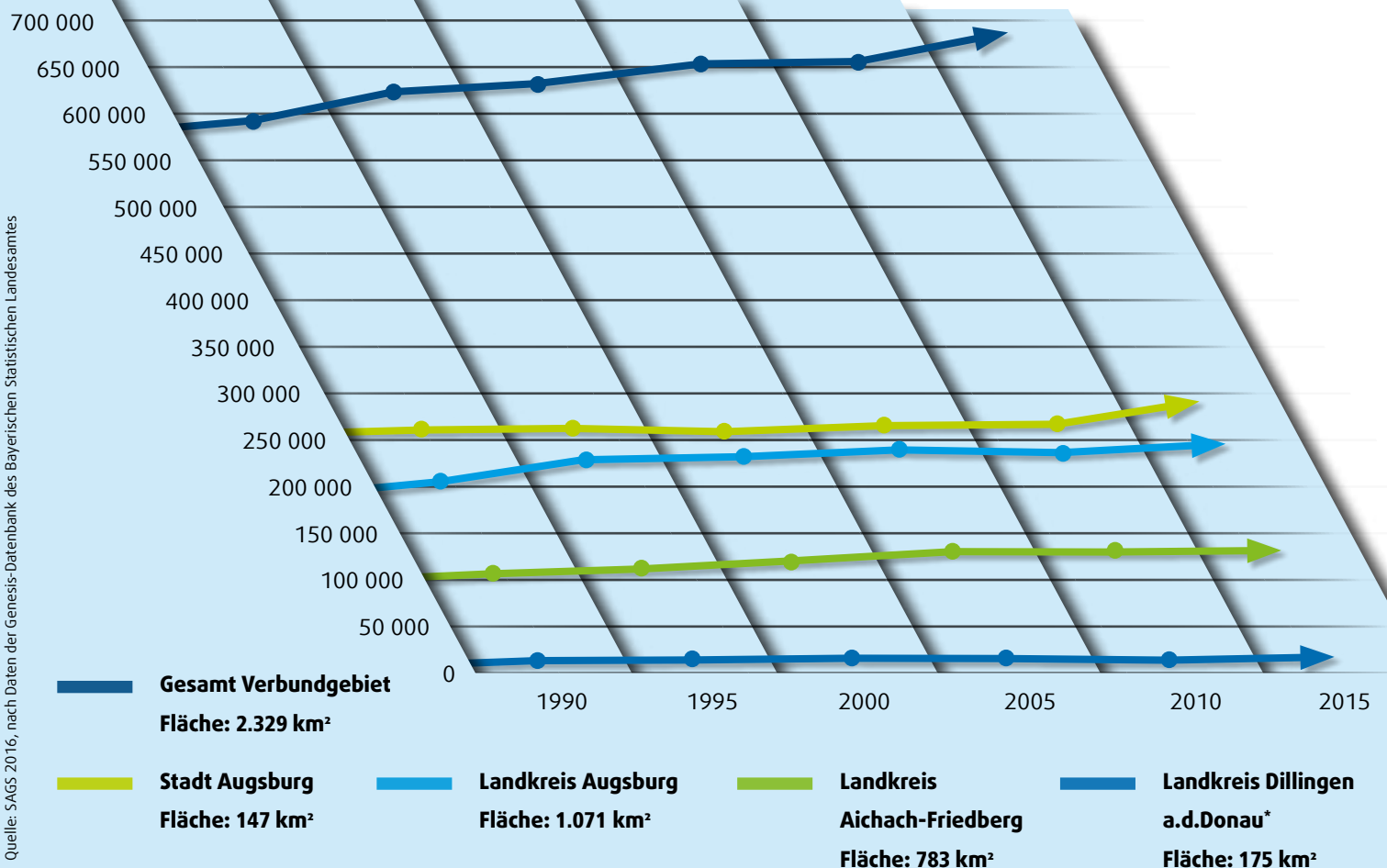
Die Zahlen und Daten der vergangenen Monate lassen Trends erkennen und geben dem Verbund die Möglichkeit, Änderungen durchzuführen und Maßnahmen zu überprüfen.

Die Zahlen bei der Bevölkerungsentwicklung zeigen uns den demographischen Wandel, der sich auch auf den AVV auswirkt. So sind z.B. die rückläufigen Schülerzahlen ursächlich für die sinkenden Verkaufszahlen des Ausbildungstarifes. Während die Bevölkerungsentwicklung nicht zu beeinflussen ist, kann negativen Entwicklungen in den Verkaufszahlen durch entsprechende Maßnahmen entgegengesteuert werden. Die kommende Tarifreform wird zum Beispiel im Bereich der Abonnements Vergünstigungen bringen und den Anreiz zur Nutzung dieser Tarife deutlich erhöhen ■



EINWOHNERENTWICKLUNG

Trotz der im gleichen Zeitraum deutlich rückläufigen Geburtenzahlen sind die Einwohnerzahlen im Verbundgebiet seit 1990 um rund 16% gestiegen. Die positive Einwohnerentwicklung zeigt also die steigende Attraktivität des Verbundgebietes als Wohn- und Lebensstandort.





SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG BESCHÄFTIGTE NACH WOHNORT

	2000	2005	2010	2015	Veränderung seit 2000
Stadt Augsburg	89.279	84.470	90.870	108.181	18.902
Landkreis Augsburg	82.324	82.261	86.841	96.549	14.225
Landkreis Aichach-Friedberg	42.368	43.302	46.494	51.871	9.503
Landkreis Dillingen a.d.Donau*	7.060	7.067	7.718	8.500	1.440
Gesamt Verbundgebiet	221.031	217.100	231.923	265.101	44.070

Quelle: SAGS 2016, nach Daten der Bundesagentur für Arbeit (2015) und des Bayerischen Statistischen Landesamtes (bis 2010)

Daten zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohnort werden erst seit 2000 erhoben. Doch auch hier ist bereits ein deutlicher Zuwachs erkennbar, was die hohe Lebensqualität im Verbundgebiet widerspiegelt. Auch die Betrachtung der Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Arbeitsort belegt den Erfolg unserer Region als Wirtschaftsstandort. Industrieansiedlungen schaffen Arbeitsplätze und fördern den Zuzug in die Region.



51.960

80.914

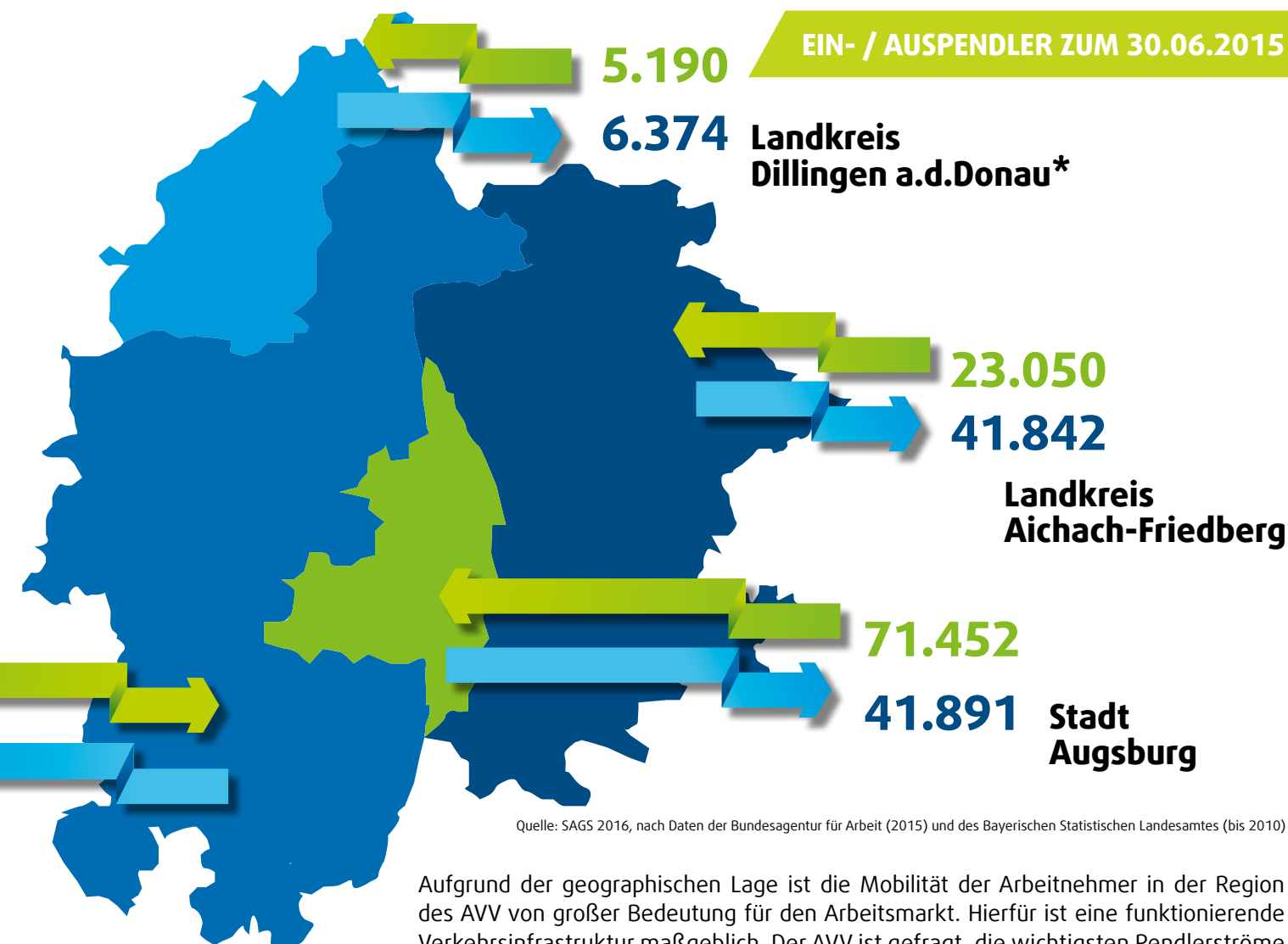
Landkreis
Augsburg

SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG BESCHÄFTIGTE NACH ARBEITSORT

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	Veränderung seit 1990
Stadt Augsburg	133.750	126.858	125.431	120.399	124.858	137.796	4.046
Landkreis Augsburg	46.026	51.610	53.535	52.185	57.475	67.618	21.592
Landkreis Aichach-Friedberg	25.434	27.973	28.138	27.220	29.416	33.091	7.657
Landkreis Dillingen a.d.Donau*	4.603	5.446	5.975	5.784	6.388	7.318	2.715
Gesamt Verbundgebiet	209.813	211.887	213.079	205.588	218.137	245.823	36.010

Quelle: SAGS 2016, nach Daten der Bundesagentur für Arbeit (2015) und des Bayerischen Statistischen Landesamtes (bis 2010)

EIN- / AUSENDRER ZUM 30.06.2015



Quelle: SAGS 2016, nach Daten der Bundesagentur für Arbeit (2015) und des Bayerischen Statistischen Landesamtes (bis 2010)

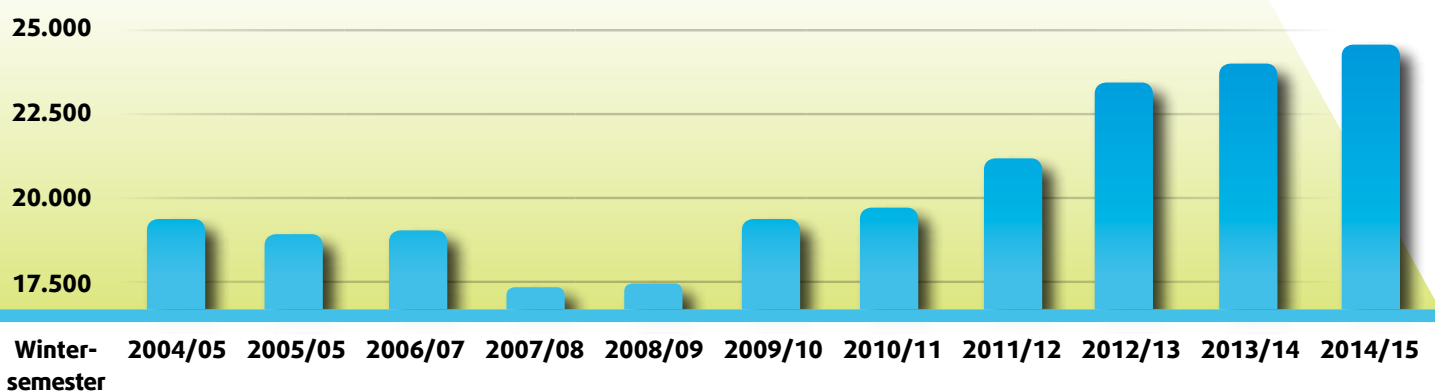
Aufgrund der geographischen Lage ist die Mobilität der Arbeitnehmer in der Region des AVV von großer Bedeutung für den Arbeitsmarkt. Hierfür ist eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur maßgeblich. Der AVV ist gefragt, die wichtigsten Pendlerströme zu identifizieren und ein für die Bürger komfortables und bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen. Nur so wird es gelingen, Fahrgäste vom Individualverkehr zu gewinnen und die ambitionierten Umweltschutzziele zu erreichen.

SCHÜLER IM VERBUNDGEBIET

Wohnort	2005	2010	2015
Stadt Augsburg	49.417	49.149	46.247
Landkreis Augsburg	29.839	28.217	26.345
Landkreis Aichach-Friedberg	16.252	15.859	14.823
Landkreis Dillingen a.d.Donau*	3.971	3.691	3.193
Gesamt	99.479	96.916	90.608

Quelle: SAGS 2016, nach Daten der Genesis-Datenbank des Bayerischen Statistischen Landesamtes

STUDENTEN IN AUGSBURG



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Augsburg 2015

BEVÖLKERUNG ÜBER 65 JAHRE

Wohnort	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Stadt Augsburg	46.122	48.028	48.167	55.445	55.889	56.206
Landkreis Augsburg	26.906	30.287	34.137	47.117	47.935	48.385
Landkreis Aichach-Friedberg	12.854	14.713	16.784	23.928	24.400	24.660
Landkreis Dillingen a.d.Donau*	2.238	2.372	2.595	3.381	3.439	3.481
Gesamt	88.120	95.400	101.683	129.870	131.663	132.732

Quelle: SAGS 2016, nach Daten der Genesis-Datenbank des Bayerischen Statistischen Landesamtes

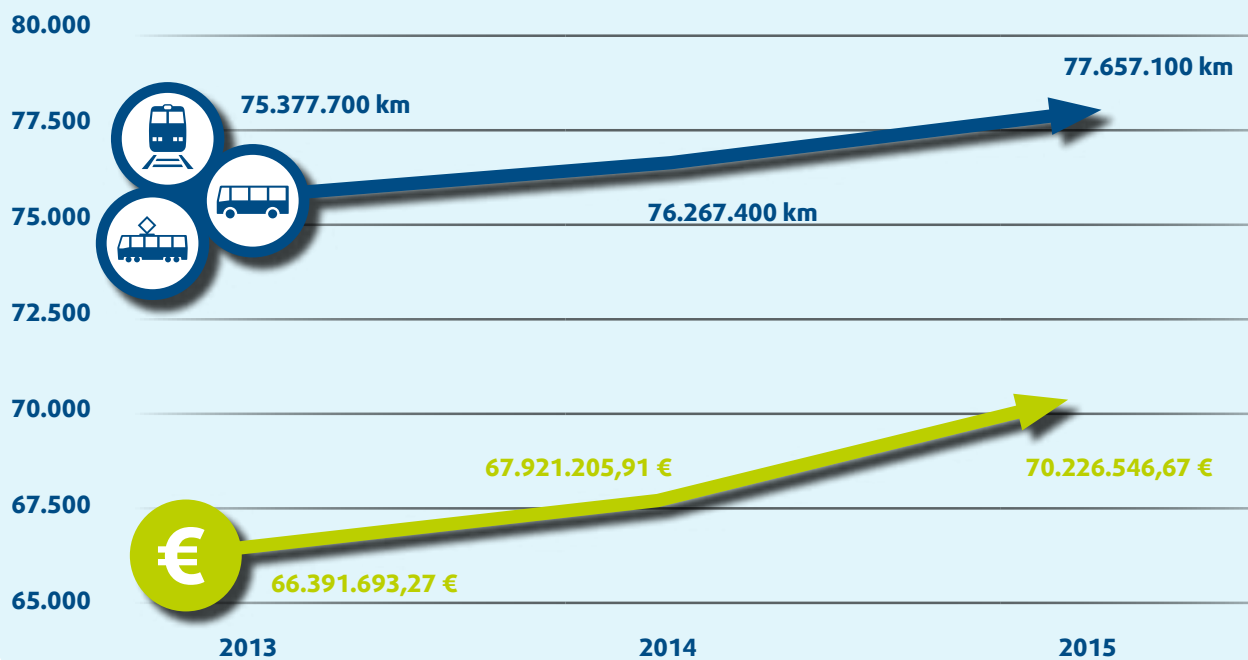
Der demographische Wandel lässt sich an der Entwicklung der Einwohnerzahlen der über 65-jährigen deutlich ablesen: Seit 1990 ist die Zahl der über 65-jährigen um mehr als 50% angestiegen. Für den AVV bedeutet diese Entwicklung, dass Senioren eine immer wichtigere Zielgruppe werden.

* Altlandkreis Wertingen bestehend aus: Binswangen, Buttenwiesen, Laugna, Villenbach, Wertingen, Zusamaltheim

BETRIEBS- UND VERKEHRSLEISTUNG 2015

	Anzahl	Linienlänge	Anzahl Haltestellen
AVV-Regionalbuslinien	131	2.819 km	1.155
Straßenbahnlinien	5	45 km	211
Regionalzuglinien	7	217 km	41
Stadtbuslinien	21	139 km	571
Verkehrsunternehmen	21		

ENTWICKLUNG BEFÖRDERUNGSFÄLLE UND EINNAHMEN 2015





AVV-VERKAUFSSTATISTIK: BARTARIF

Bartarif	2013 (Stück)	2014 (Stück)	Veränderung 2014		2015 (Stück)	Veränderung 2015	
			Stück	in %		Stück	in %
Einzelfahrausweis Erwachsener	3.614.622	3.738.420	123.798	3,4	3.907.417	168.997	4,5
Einzelfahrausweis Kind	438.031	445.114	7.083	1,6	423.437	-21.677	-4,9
Streifenkarte Erwachsener	1.004.523	1.048.432	43.909	4,4	1.080.844	32.412	3,1
Streifenkarte Kind	79.045	79.727	682	0,9	83.212	3.485	4,4
Tageskarte Single	183.389	194.811	11.422	6,2	210.276	15.465	7,9
Tageskarte Familie	91.682	97.728	6.046	6,6	105.030	7.302	7,5
Miniticket - Erwachsener	42.135	44.614	2.479	5,9	47.111	2.497	5,6
Miniticket - Kinder	5.803	6.654	851	14,7	6.724	70	1,1
Gesamt	5.459.230	5.655.500	196.270	3,6	5.864.051	208.551	3,7

Die Verkaufszahlen der Fahrausweise im Bartarif haben sich stabil mit leichtem Plus von durchschnittlich 3,7% erwiesen. Der Rückgang in den Einzelfahrausweisen „Kind“ dürfte auf die Mitnahmemöglichkeiten der Familientageskarte zurückzuführen sein, die bis auf Preisstufe 1 bereits für einen Erwachsenen mit Kind immer die günstigere Alternative darstellt. Insbesondere die Verkaufszahlen der Tageskarten haben sich überdurchschnittlich gut entwickelt.

AVV-VERKAUFSSTATISTIK: ZEITKARTEN

Ein deutliches Plus ist bei den Zeitkarten zu verzeichnen. Bei der Schüler-Ferienkarte konnte der in 2014 erzielte Zuwachs zwar nicht komplett gehalten werden, ausgehend jedoch von den in 2013 erzielten Verkaufszahlen entwickelt sich dieses Angebot immer noch positiv.

Zeitkarten im AVV	2013 (Stück)	2014 (Stück)	Veränderung 2014		2015 (Stück)	Veränderung 2015	
			Stück	in %		Stück	in %
Monatskarten für Jedermann	78.965	83.585	4.620	5,6	94.285	10.700	12,8
Wochenkarten für Jedermann	66.188	63.154	-3.035	-4,6	67.806	4.652	7,4
Senioren- Monatskarte	14.399	19.119	4.720	32,8	20.660	1.541	8,1
Schüler-Ferienkarte	714	1.334	620	86,8	1.247	-87	-6,5
Gesamt	160.266	167.192	6.926	4,3	183.998	16.806	10,1

AVV-VERKAUFSSTATISTIK: AUSBILDUNGSTARIF

Die Verkaufszahlen im Ausbildungstarif hängen stark von der Entwicklung der Schülerzahlen und damit vom demographischen Wandel ab.

Ausbildungstarife	2013 (Stück)	2014 (Stück)	Veränderung 2014		2015 (Stück)	Veränderung 2015	
			Stück	in %		Stück	in %
Schülermonatskarten	77.176	76.895	-281	-0,4	78.833	1.936	2,5
Schülerwochenkarten	37.602	37.631	29	0,1	38.696	1.065	2,8
Schülerticket	274.525	269.844	-4.681	-1,7	265.858	-3.986	-1,5
Semesterkarte	293	352	59	20,1	372	20	5,7
Gesamt	389.596	384.722	-4.874	-1,3	383.759	-936	-0,3

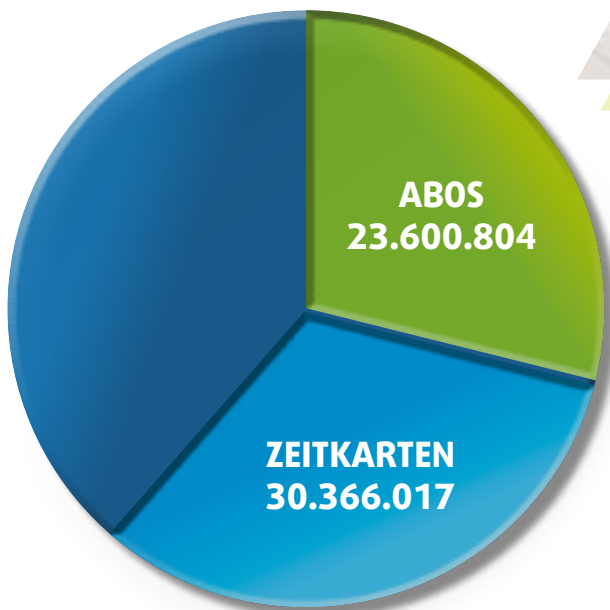
AVV-VERKAUFSSTATISTIK: ABONNEMENTS

Abonnements im AVV	2013 (Stück)	2014 (Stück)	Veränderung 2014		2015 (Stück)	Veränderung 2015	
			Stück	in %		Stück	in %
Umwelt-Abo	112.653	110.905	-1.748	-1,6	105.329	-5.576	-5,0
AboPlusCard	4.049	4.166	117	2,9	4.251	85	2,0
Umwelt-Abo-Plus	154.559	145.648	-8.911	-5,8	136.323	-9.325	-6,4
9-Uhr-Spar-Abo	18.327	17.329	-998	-5,5	16.544	-785	-4,5
Schnupper-Abo	1.314	1.257	-57	-4,3	1.090	-167	-13,3
Firmen-Abo	103	8.658	8.555	8305,8	22.696	14.038	162,1
Senioren-Abo	110.728	106.804	-3.924	-3,5	104.447	-2.357	-2,2
Gesamt	401.733	394.767	-6.966	-1,7	390.680	-4.087	-1,0

Bei Betrachtung der Entwicklung der einzelnen Tarifarten lässt sich eine Verschiebung vom Abonnement zu Zeitkarten und Bartarif erkennen. Trotz steigender Beförderungszahlen nehmen die Abonnements zu Gunsten von Zeitkarten und Bartarif ab. Die anstehende Tarifreform wird dieser Tendenz entgegenwirken und den Fahrgästen durch Vergünstigungen im Abonnement-Bereich Anreize geben, sich für ein Abonnement zu entscheiden. Das Firmenabo konnte in den letzten beiden Jahren deutlich zulegen - was sicherlich auch zum Rückgang der anderen Abo-Verkaufszahlen beigetragen hat.



**GESAMT-PERSONENBEFÖRDERUNGSFÄLLE
77.657.100**

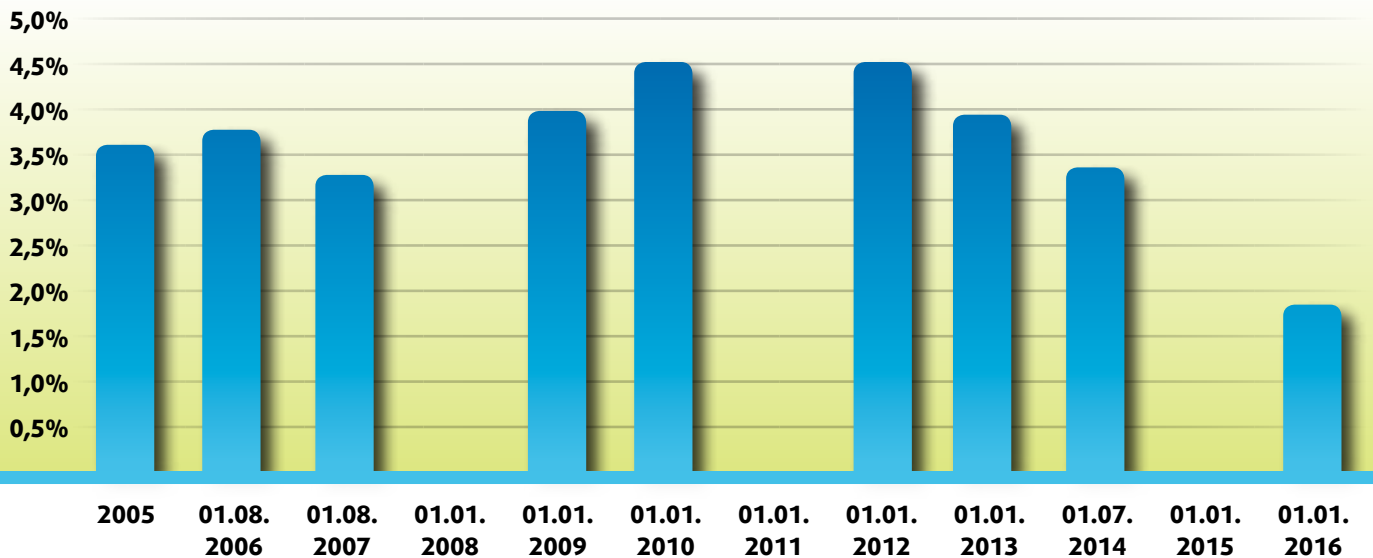


69%

STAMMKUNDENANTEIL 2015

Von den in Summe 77.657.100 Gesamt-Personenbeförderungsfällen nutzten 69% das AVV-Angebot als Stammkunde über Zeitkarten oder Abos. Damit konnte der Anteil an Zeitkarten- und Abonnenntenkunden im Vergleich zum Vorjahr gehalten werden. Ziel der Tarifreform ist es, besonders den Anteil der Abonnements mittelfristig deutlich zu erhöhen.

TARIFERHÖHUNGEN





EINNAHMEN AUS DEM FAHRKARTENVERKAUF IM GESAMTEN AVV-GEBIET

2014

2015

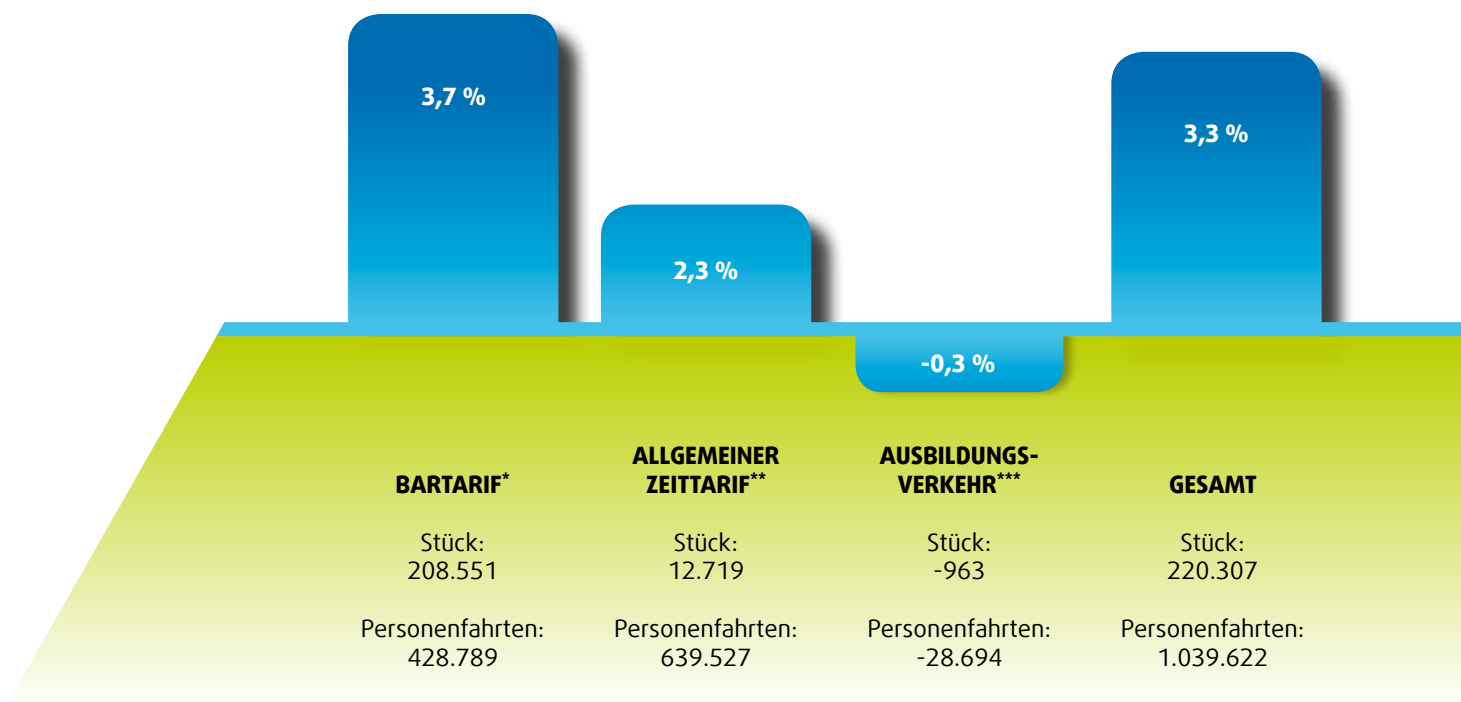
Januar - Dezember	Stück	Personen- fahrten	Einnahmen	Stück	Personen- fahrten	Einnahmen
Summe Bartarif *	5.655.500	10.766.923	22.571.107,50€	5.864.051	11.195.712	23.785.564,74€
Summe allgemeiner Zeitkartentarif **	561.959	29.726.378	27.504.975,84€	574.678	30.366.017	28.418.026,98€
Summe Ausbildungsverkehr ***	384.725	23.629.630	17.846.122,57€	383.759	23.600.804	18.022.954,95€
Summe	6.602.181	64.122.931	67.921.205,91€	6.822.488	65.162.533	70.226.546,67€

*
Einzelfahrkarte - voller Preis
Einzelfahrkarte - ermäßigter Preis
Familientageskarte
Tageskarte Single
Miniticket - voller Preis
Miniticket - ermäßigter Preis
Streifenkarte - Erwachsene
Streifenkarte - Kinder, Sonstige

**
Monatskarte für Jedermann
Wochenkarte für Jedermann
Senioren-Monatskarte
Schüler-Ferienkarte
Umwelt-Abo, Umwelt-Abo-Plus
Schnupper-Abo
Firmen-Abo, Senioren-Abo
9-Uhr-Spar-Abo, AboPlusCard

Schülermonatskarte
Schülerwochenkarte
Schülerticket
Semesterkarte

VERÄNDERUNGEN 2015 ZU 2014



AUSGABEN IN 2015

Ausgaben 2015 in €	2012	2013	2014	2015
1. Ausgaben Geschäftsbetrieb und Finanzplan der AVV-GmbH	2.387.704,78	1.492.652,11	2.196.431,27	2.335.846,61
Gesamt Stadt Augsburg	955.081,90	597.060,84	878.572,51	934.338,64
Gesamt Landkreis Augsburg	826.337,02	549.075,17	759.363,41	807.502,17
Landkreis Aichach-Friedberg	481.633,81	302.297,94	433.022,32	471.140,27
Landkreis Dillingen a.d.Donau	124.652,05	44.218,13	115.473,03	122.865,53
2. Finanzierung des AVV-Regionalbusverkehrs*	11.169.356,37	11.115.109,04	12.402.760,55	12.365.603,32
Stadt Augsburg Gesamt	2.452.683,91	2.223.005,48	2.519.025,44	2.497.153,22
Landkreis Augsburg Gesamt	4.693.139,19	4.694.109,39	5.233.828,82	5.219.672,81
Landkreis Aichach-Friedberg Gesamt	3.836.794,87	4.034.580,43	4.463.736,71	4.464.597,15
Landkreis Dillingen a.d.Donau Gesamt	186.738,40	163.413,74	186.169,58	184.180,14
3. Gesamtverlust	13.557.061,15	12.607.761,15	14.599.191,82	14.701.449,93
Stadt Augsburg Gesamt	3.407.765,81	2.820.066,32	3.397.597,95	3.431.491,86
Landkreis Augsburg Gesamt	5.519.476,21	5.243.184,56	5.993.192,23	6.027.174,89
Landkreis Aichach-Friedberg Gesamt	4.318.428,68	4.336.878,37	4.906.759,03	4.935.737,42
Landkreis Dillingen a.d.Donau Gesamt	311.390,45	207.631,90	301.642,61	307.405,67

