



Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund

Verbundbericht 2014/2015



30
Jahre AVV

Inhalt

● Editorial	6
● Grußworte	8
● Historie und Zukunft	12
„Es sollte ein Netz aus einem Guss für die ganze Region entstehen“ – Interview Herbert König	14
Meilensteine	16
„Für Fahrgäste gibt es nichts Besseres als einen Verbund“ – Interview Sabine Beck	18
Kennzahlen und Entwicklung	20
Ausblicke und Visionen	22
„Von Anfang an auch an mobilitätsbehinderte Menschen denken“ – Interview Josef Koppold	24
EU-Ausschreibung AVV-Regionalbusverkehr	26
Tarifreform, Einnahmenaufteilung, Nahverkehrsplan..	28
Neue Services	30
„Unser Ziel ist es, ein kleines Stück dazu beizutragen, dass der AVV immer noch attraktiver wird“ – Interview Thomas Korntheuer	32
● Zahlen und Daten	34
AVV-Struktur	36
Einwohnerentwicklung, Tarifierhöhung, Ausgaben	38
Bruttoeinnahmen, Fahrgastzahlen	40
Impressum	42



1985–2015 Der AVV ist groß geworden

Was war, was kommt – der ÖPNV in der Region steht wieder einmal mitten im Umbruch.

In den 80er und 90er Jahren des letzten Jahrhunderts verzeichneten wir einen starken Zuzug in die Städte – der Wohlstand ist gestiegen und damit die Anzahl der Autos. Doch jeder Spitze der Land-Stadt-Wanderung folgte eine Wiederentdeckung des Umlands: So lockten in den späten 90ern und zu Anfang der 2000er Jahre günstigerer Wohnraum und gute Verkehrsanbindungen die Menschen wieder zurück auf das Land. Das galt im Prinzip auch für Augsburg und Umgebung.

Der AVV gestaltet diese Wellenbewegungen seit 30 Jahren konstruktiv mit: durch Ausbau der Linien, eine engere Vernetzung und komfortable Angebote wie das Verbundticket.

Doch seit einigen Jahren stehen wir vor einem fundamentalen Umbruch. In den Städten und auf dem Land im AVV-Gebiet ist ein vermehrter Zuzug aus anderen Gegenden zu beobachten. Augsburg etabliert sich durch seine zentrale Lage zwischen Ulm, Nürnberg und München immer stärker als interessanter Wohn- und Lebensort, zumal besonders das Umland durch seine prosperierende Wirtschaft auch einen guten Arbeitsmarkt bietet.

Für den AVV bedeutet diese Entwicklung eine große Herausforderung: Das ÖPNV-Angebot muss sich sowohl in der Stadt wie auf dem Land quantitativ und qualitativ entwickeln. Denn durch gesteigertes Umweltbewusstsein, hohe

Unterhaltskosten für einen privaten Pkw und die angespannte Verkehrssituation wächst auch die Bereitschaft zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Der ÖPNV wird wieder attraktiver – allerdings haben die Bürger auch klare Bedürfnisse, auf die der ÖPNV und damit der AVV reagieren muss.

Beispielhaft dafür steht ein starkes Kostenbewusstsein der Fahrgäste. Erwartet werden aber zugleich Qualität, Zuverlässigkeit, Komfort – und möglichst hohe Fahrhäufigkeit. Das Angebot soll zudem möglichst genau auf die jeweiligen persönlichen Bedürfnisse zugeschnitten sein. Ganz klar: Die Kosten für einen ÖPNV in der erwarteten Qualität sind durch Fahrpreise nicht zu decken. Diese Herausforderung muss politisch gelöst werden.

Der AVV hat hierfür ein Bündel an Maßnahmen entwickelt, die dem Spannungsfeld Kosten – Qualität – Anforderungen des Fahrgastes Rechnung tragen. Dazu zählt ein Nahverkehrsplan, der auch alternative Bedienformen (Rufbus etc.) und eine Stärkung der Hauptachsen berücksichtigt. Zentrale Stellschraube der nächsten Jahre werden besonders auch die Vergabeverfahren mit verbindlichen Qualitätsstandards sein. Die neuen Gesetzesgrundlagen fördern den Wettbewerb und sollen einen wirtschaftlicheren ÖPNV mit gesteigertem Qualitätsniveau ermöglichen. Verkehre können so gestaltet

werden, dass sie den Anforderungen der Bürger wie auch der Gesellschafter bestmöglich entsprechen.

Als Basis für die Kundengewinnung setzen wir auf eine erhöhte physische Wahrnehmbarkeit des AVV: Die durchgängige Verwendung des Logos, Marketingmaßnahmen und moderne Serviceangebote werden eine Identifikation des AVV als der leistungsfähige und alleinige Verkehrsverbund in der Region begünstigen.

Der ÖPNV ist in den letzten 30 Jahren groß geworden und seine Bedeutung nimmt immer weiter zu. Wir werden als AVV den Anforderungen gewachsen sein.



Veränderung ist Fortschritt

Martin Sailer
Landrat Augsburg
AVV-Aufsichtsratsvorsitzender

Olaf von Hoerschelmann
AVV-Geschäftsführer

Die Zeiten haben sich schon immer verändert – natürlich auch in den letzten drei Jahrzehnten. Aber heute steigert sich die Dynamik durch viele komplexe Entwicklungen, die sich gegenseitig verstärken. Ein Beispiel dafür sind die Anforderungen der EU-Politik, ein stärker werdendes Umweltbewusstsein und neue Kommunikationstechniken. Auf den ersten Blick haben diese Themen wenig gemeinsam. Und doch wirken sie mit Wucht zusammen, etwa bei der Entwicklung neuer Angebote für eine gut vernetzte und bestens informierte Bürgerschaft.

Als Vertreter der Bürger sind wir verpflichtet, technologische und gesellschaftliche Umbrüche zum Wohl der Allgemeinheit zu gestalten. Das gilt auch und besonders für die im Nahverkehr Beteiligten. Der AVV, die Aufgabenträger, aber auch die Verkehrsunternehmen müssen auf die veränderten Gegebenheiten reagieren. Mobilität zählt zu den wichtigsten Themen für die Menschen. Es lohnt sich also, hier viel Kraft – manchmal auch Überzeugungskraft – in die optimalen Weichenstellungen zu investieren.

Aktuell stehen wir mit dem Ausschreibungsthema im AVV vor einem Umbruch, der mit Energie und Fingerspitzengefühl umgesetzt werden muss. Ziel ist es, wie in den letzten 30 Jahren auch, das Angebot im AVV im Sinne der Bürger fortzuentwickeln. Gesparte Mittel können in verbesserte Leistung fließen: Ausbau der Linien, Verdichtung der Takte, moderne Qualität der Fahrzeuge und Fahrgastinformationssysteme. So kommt das eingesetzte Geld letztlich denen zugute, für die es die Landkreise und die Stadt Augsburg zur Verfügung stellen: den Bürgern unserer Heimat.

MARTIN SAILER

Noch vor 15 Jahren war vieles undenkbar, was heute selbstverständlich ist: der rasante Fortschritt in der Fahrzeugtechnik etwa oder der Siegeszug der „smarten“, modernen Medien. Aber auch globale offene Märkte und eine zunehmend einflussreichere EU mit ihren Regularien und Vorschriften bestimmen mehr denn je den Alltag.

Das zeigt sich auch in unserem Verantwortungsbereich: Der AVV-Regionalbusverkehr und seine Aufgabenträger und Betreiber müssen mit vielen neuen Herausforderungen Schritt halten.

Wir im AVV sind dabei der Mediator. Unsere Aufgabe ist es, die naturgemäß entstehenden Spannungsfelder bestmöglich auszugleichen:

- » Die Aufgabenträger möchten für die eingesetzten Mittel eine qualitativ hochwertige, messbare und vor allem für alle Bürger nutzbare Leistung im ÖPNV.
- » Die Fahrgäste fordern einen komfortablen ÖPNV mit bedarfsgerechten und möglichst hohen Fahrhäufigkeiten.
- » Die regionalen Verkehrsunternehmen sind besorgt, dass durch die Ausschreibung Aufträge an überregionale oder gar internationale Wettbewerber vergeben werden.
- » Die europäische Gesetzgebung führt zu wettbewerblichen Vergaben und genauen Vorgaben hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung der Fahrzeuge.

Wir sind gefordert, die Interessen in Balance zu bringen und zugleich eine tragfähige Basis für die Zukunft zu schaffen. Unsere Aktivitäten haben dabei einen klaren Fokus: Mit den gestellten Finanzmitteln wollen wir alle erforderlichen Maßnahmen so bündeln, dass der AVV-Regionalbusverkehr die Anforderungen der Fahrgäste möglichst optimal erfüllt.

OLAF VON HOERSCHELMANN

Fester Bund für die mobile Region

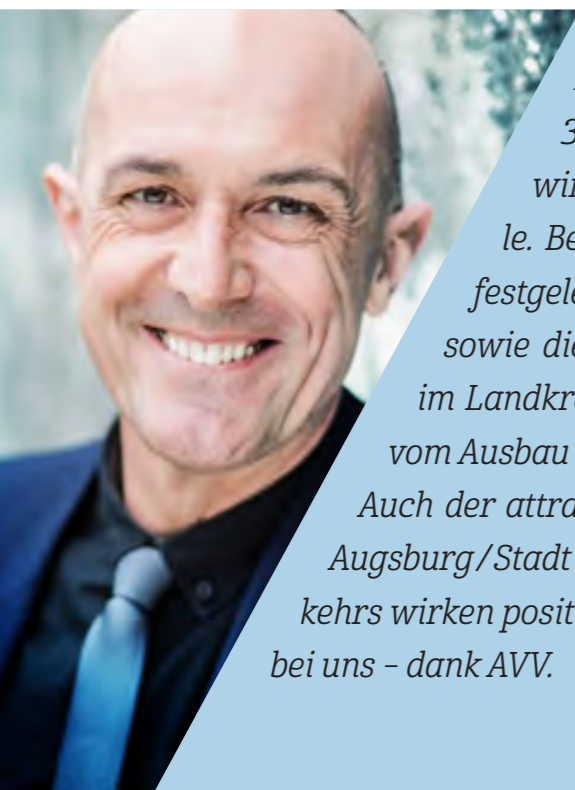
Ein starker AVV bedeutet Gestaltung im Sinne der Bürger.



Der AVV stellt sicher, dass Stadt und Landkreise gemeinsam die Entwicklungen im ÖPNV von Beginn an mitgestalten. Wir haben damit ein wichtiges Regelungsinstrument, um die demografischen und wirtschaftlichen Herausforderungen im Sinne der Bürger zu lösen. Integrierte Verkehrskonzepte sowie eine nahtlose und regionsübergreifende Mobilität von Tür zu Tür sind wichtige Themen, von denen die Fahrgäste profitieren. Damit bereitet der AVV den Weg zu kundenfreundlicher Mobilität. Das ist uns als Gesellschafter wichtig.

Dr. Kurt Gribl

Oberbürgermeister Stadt Augsburg, AVV-Gesellschafter



Mit dem AVV wurde der regionale ländliche Raum vor 30 Jahren strukturell gestärkt. Als Gesellschafter setzen wir auch heute konsequent auf den AVV und seine Vorteile. Beispiel: der neue regionale Nahverkehrsplan. Die darin festgelegte verbesserte Erreichbarkeit auch kleinerer Orte sowie die Erschließung von Gewerbegebieten sind für uns im Landkreis besonders wichtig. Unsere Bürger profitieren vom Ausbau flexibler Bedienformen wie den AST-Verkehren. Auch der attraktivere ÖPNV im Verflechtungsbereich Stadt Augsburg/Stadt Friedberg und der Ausbau des Abendverkehrs wirken positiv. ÖPNV im ländlichen Raum funktioniert bei uns – dank AVV.

Dr. Klaus Metzger

Landrat Aichach-Friedberg, AVV-Gesellschafter

Die Gesellschafter haben den Wandel als Chance begriffen. Ein moderner und gut funktionierender ÖPNV ist ein Mehrwert für alle Bürger unseres Landkreises und Garant für Wachstum, Beschäftigung und Stabilität unserer Region. Im Mittelpunkt dabei steht der AVV, der die Veränderungen rechtzeitig erkennen und bewältigen sowie die Chancen im Sinne unserer Bürger gestalten muss. So kann für unsere Region die Zukunft gelingen. Die festgelegten Qualitätskriterien der europaweiten Ausschreibungen sind dazu ein wichtiger Schritt.

Leo Schrell

Landrat Dillingen a.d. Donau, AVV-Gesellschafter



Historie und Zukunft

Zufriedenheit lässt sich planen

Heute handeln und dabei an morgen denken: Der AVV schafft es seit 30 Jahren, den ÖPNV im Verbundgebiet an den Erfordernissen der Zeit auszurichten. Dabei setzt der AVV auch selbst Impulse für zukünftige Entwicklungen – zum Beispiel im Bereich der barrierefreien Mobilität. Neben den harten rechtlichen und demografischen Fakten fließen auch veränderte Haltungen und gesellschaftliche Trends in die Planungen ein. Die Ergebnisse entstehen im ständigen Dialog mit den Gesellschaftern, den Bürgern und Fahrgästen. Sie bilden damit auch Werte ab, die den Menschen im AVV-Gebiet wichtig bleiben oder wichtig wurden.





„Energie möglichst vollständig in den weiteren Ausbau des Verbundnetzes und der Kundenservices stecken.“

Der heutige Geschäftsführer der Münchner Verkehrsgesellschaft, HERBERT KÖNIG, war vor 30 Jahren einer der Väter des AVV. Seine Antworten auf vergangene und zukünftige Herausforderungen des AVV.

Herr König, was war das Hauptmotiv für die Gründung des AVV vor 30 Jahren?

Alle verkehrlichen Analysen zeigten damals: Die Region Augsburg hat dank ihrer Lage im Eisenbahnnetz eine vergleichsweise dichte Bahninfrastruktur, also eigentlich günstige Voraussetzungen für einen attraktiven ÖPNV zwischen Stadt und Umland. Auch der regionale Busverkehr war in Summe durchaus umfangreich, der Stadtverkehr sowieso. Der entscheidende Mangel war die fehlende Vernetzung. Es gab kaum Buszubringer zu den Zügen, kaum Vertaktung, unattraktive Umsteigestationen und viele separate Tarife. Dadurch war auch der Bahnverkehr als innerstädtische Fahrtmöglichkeit trotz der zahlreichen Haltepunkte in Augsburg und der teilweise attraktiven Fahrzeiten, z. B. von Hochzoll nach Oberhausen, nicht bewusst und kaum genutzt. Das Motiv für die AVV-Gründung war daher so einfach wie anspruchsvoll: Es sollte ein Netz aus einem Guss für die ganze Region entstehen!

Was empfanden Sie persönlich damals als größte Herausforderung?

Unsere Aktivität fiel in eine Zeit, in der der Bund eigentlich keine weiteren Verkehrsverbände in Deutschland unter Einbeziehung seiner Bundesbahn wollte.

Man hatte im Verkehrsministerium Angst, dass sich die Kostendeckung der Bahn verschlechtern könnte. Wir mussten also viel und lange politische Überzeugungsarbeit leisten und auch Kompromisse eingehen: Dazu gehörten die Orientierung des Verbundtarifs am Eisenbahntarif und der zweijährige Probebetrieb im Raum Augsburg – Schwabmünchen von 1985 bis 1987. Mit diesem Test mussten wir beweisen, dass sich das Wirtschaftsergebnis der Bahn nicht verschlechtert, weil die zusätzlichen Fahrgäste und Einnahmen die zusätzlichen Züge finanzierten. Auch die nach 1987 anschließende freiwillige Integration von insgesamt 22 Busunternehmen war nicht gerade ein Selbstläufer.

Welches Ziel, das Sie in Ihrer Zeit beim AVV erreicht haben, war das Wichtigste?

Wäre uns dieser Wirtschaftlichkeitsnachweis im Probebetrieb nicht gelungen, wäre der AVV nicht weitergeführt, geschweige denn erweitert worden. Deshalb war es für uns natürlich der glücklichste und wichtigste Tag, als wir 1987 in die damalige Bahnhauptverwaltung nach Frankfurt fuhren, mit unseren Zahlen den Erfolg beweisen konnten und die DB ihren Stempel daruntersetzte. Daneben gab es natürlich viele kleine Highlights, vor allem in der Vorbereitungsphase mit viel Pioniergeist: Unseren ersten Verbundfahrplan haben wir als ganz kleines Team mit der Schreibmaschine geschrieben, der Stolz auf das erste druckfrische Exemplar war unbeschreiblich!

Wie schätzen Sie den AVV heute und aus der Außensicht ein?

Der AVV zählt heute zu den etablierten Verbundsystemen, deren Nutzen sicher niemand mehr infrage stellt. Jedoch hat das EU-Recht, mit dem wir uns 1985 noch nicht herumschlagen mussten, mit seinen teilweise ungeklärten Rechtsfragen neues spürbares Konfliktpotenzial zwischen den Partnern geschaffen. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen dürfen jetzt nicht aus dem Auge verlieren, dass beide im AVV einander brauchen: Ohne Verkehrsunternehmen, mit ihrem Know-how und ihrer Kundennähe, funktioniert kein Verbund, einerseits. Aber andererseits gäbe es ohne die massive finanzielle Unterstützung der Aufgabenträger auch weit weniger Verkehrsleistung und damit Kundennachfrage für die Unternehmen. Ein Verbund sollte also immer auch als eine Kooperation zu allseitigem Nutzen, natürlich bei hohem öffentlichen Mehrwert, funktionieren. Da ist es von großem Vorteil, wenn jeder die Rolle des anderen versteht und im Grundsatz akzeptiert.

Was wünschen Sie dem AVV für die nächsten 30 Jahre?

Ich wünsche dem AVV, dass alle seine Partner ihre Energie möglichst vollständig in den weiteren Ausbau des Verbundnetzes und den Kundenservice stecken können. Das ist eine Aufgabe, die für die nächsten 30 Jahre ohne Weiteres auslasten wird.

30 Jahre AVV – ein erwachsener Verbund



- » Start des AVV-Geschäftsbetriebs mit AVV-Geschäftsführer Herbert König
- » Betriebsaufnahme in den Sektoren 7 und 8

- » Zeitstufenplan für eine Ausweitung des Verbundbetriebs bis 1991/92

- » Start des Verbundbetriebs in den Sektoren 1, 2 und 3

- » Betriebsaufnahme in den Sektoren 4 und 5

1985

1987

1989

1991

- » Neuer AVV-Geschäftsführer Helmut Hofmann
- » Aufnahme des Sektors 6, der komplette Raum ist in den AVV integriert
- » Eröffnung des Kundencenters im Augsburger Hauptbahnhof

- » Einführung des Allgäu-Schwaben-Takts

- » Gemeinschaftstarif für den gesamten Verbundraum

1992

1993

1995

- » Fertigstellung regionaler Nahverkehrsplan

- » Eröffnung AVV-Kundencenter im Augsburger Bohus-Center
- » Machbarkeit und Fahrgastnutzen des RegioSchienenTakts Augsburg bestätigt

1999

2003

- » Neue Verträge mit regionalen Busunternehmen zu geringeren Kosten
- » Erste Maßnahmen zum RegioSchienenTakt mit dichtem Zugtakt auf einigen Strecken

- » Beschluss des regionalen Nahverkehrsplans 2006–2011

- » Umsetzung weiterer Stufen des RegioSchienenTakts Augsburg

- » Neuer AVV-Geschäftsführer Olaf von Hoerschelmann
- » Beschluss zur Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans

2005

2006

2008

2010



- » Familienfest auf dem Augsburger Rathausplatz anlässlich des 25-jährigen Jubiläums, in diesem Rahmen Präsentation des neuen AVV-Erscheinungsbildes
- » AVV-Website im neuen Design und mit neuen Serviceangeboten
- » Neue Vereinbarung über die Defizitaufteilung der AVV GmbH
- » Einführung des AVV-Handytickets



- » Umfangreiche Fahrplanänderungen aufgrund des Umbaus des Augsburger Königsplatzes
- » Einführung der neuen Fahrplan-App „AVV.mobil“

- » Neues AVV-Kundencenter im Erdgeschoss des Bohus-Centers mit noch mehr Serviceangeboten
- » Gründung des AVV-Fahrgastbeirats
- » Aktionstag „Entdecke Deine Heimat“ in Kooperation mit der Regio Augsburg Tourismus
- » Beschluss der zuständigen Gremien schafft Basis für EU-Ausschreibung AVV-Regionalbusverkehr

- » Vorabbekanntmachung zur europaweiten Vergabe des AVV-Regionalbusverkehrs im EU-Amtsblatt
- » Neuer Königsplatz in Betrieb, Wiederaufnahme des regulären Fahrplans
- » Erweiterung der AVV-Regionalbuslinie 200 mit den zusätzlichen Linien 201 und 202, dadurch Verbesserung der Anbindung innerhalb Friedbergs und an Augsburg

- » Einführung des AVV-Firmen-Abos und der Tageskarte Innenraum Plus
- » Neuorganisation AVV-Gremien mit Inkrafttreten des neuen Gesellschaftervertrags

- » Erste EU-weite Vergabeverfahren

2011

2012

2013

2014

2015



Für Fahrgäste gibt es nichts Besseres als einen Verbund!

SABINE BECK leitet bei der Regierung von Schwaben die Abteilung für „Wirtschaft, Landesentwicklung und Verkehr“.

Frau Beck, um welche AVV-Themen kümmern Sie sich als Vertreterin der Regierung von Schwaben?

Die Regierung von Schwaben ist im Bereich des ÖPNV Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde. In meiner Abteilung ist der Verkehr und damit auch der ÖPNV aufgenommen, also sind wir hier zuständig. Persönlich sehe ich mich als Bereichsleiterin außerdem als Bindeglied zwischen den Interessen der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmer, aber auch der Fahrgäste.

Die Aufgaben sind vielfältig. Es betrifft rechtliche Fragestellungen, die an mich herangetragen werden, da ich auch Juristin bin. Es betrifft aber auch Aspekte der Finanzierung des ÖPNV oder so aktuelle Themen wie Barrierefreiheit. Hier gebe ich aktuelle Informationen oder Tipps. Auch vermittele ich im Sinne von Mediation bei unterschiedlichen Standpunkten zum einen der Aufgabenträger, zum anderen der Verkehrsunternehmer oder der Fahrgäste.

Findet die Vermittlung auf einer Gremienebene statt oder mehr informell?

Als Regierung von Schwaben sind wir in einem Gremium vertreten, im sogenannten

Verbundausschuss. Dort werden Themen diskutiert, die den AVV betreffen. Ich persönlich bin aber im Prinzip mehr auf der informellen Ebene tätig, das heißt, ich werde angerufen oder spontan zu Gesprächen gebeten oder schriftlich kontaktiert.

Was hat sich denn in der Zeit, seit Sie mit dem AVV befasst sind, verändert?

Das Thema AVV betreue ich seit etwa zehn Jahren, weil ich zunächst als Sachgebietsleiterin dafür zuständig war. In meiner neuen Funktion als Abteilungsleiterin, in der ich ja natürlich noch weitere Themen betreue, mache ich das seit drei Jahren.

Meines Erachtens sprechen die etwa 78 Millionen Fahrgäste, die pro Jahr im AVV unterwegs sind, für sich. Daran zeigt sich einfach die kontinuierliche Verbesserung des Verkehrsangebots. Für mich ist das ein ganz wesentlicher Gesichtspunkt. Diese Entwicklung zeigt sich eigentlich seit Beginn des AVV, aber auch in den letzten zehn Jahren. Die Ursache sehe ich vor allem in der verstärkten Vernetzung der Verkehrsträger, also Straßenbahn, Bus, Schiene.

Worin sehen Sie denn die Hauptaufgabe des AVV?

Persönlich finde ich dieses Schlagwort so schön: „ein Netz, ein Fahrplan, ein Ticket“. Das ist für mich maßgeblich, auch im Interesse des Kunden. Und es verkörpert den AVV, der die Plattform ist, um hier einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr zu schaffen. Neben der Kundensicht ist er für mich eben auch der Inbegriff der Kooperation der Gebietskörperschaften, also der Landkreise und der Stadt Augsburg und auf der anderen Seite der Verkehrsunternehmen. Für Fahrgäste gibt es nichts Besseres als einen Verbund!

Welchen Herausforderungen muss sich aus Ihrer Sicht der AVV in den nächsten 10 Jahren stellen?

Die Umsetzung des druckfrischen Nahverkehrsplans halte ich für das wichtigste Thema, vor allem mit den darin verankerten Zielen der Bedienungs- und Beförderungsqualität im Interesse der Fahrgäste. Also Stichwort Qualität.

Aus wirtschaftlichen oder sonstigen Gründen werden von manchen Akteuren beim AVV die geforderten Richtlinien ja auch diskutiert. Wie sehen Sie das?

Ausgangspunkt ist immer die Rechtslage. Die Rechtslage gibt uns den Rahmen vor, an dem sich alle Akteure auszurichten haben. Es ist nachvollziehbar, dass es von

jeder Seite unterschiedliche Sichtweisen und unterschiedliche Betroffenheiten gibt. Im Einzelfall kann es auch zu Auswirkungen kommen, die für Betroffene nicht nur positiv sind. Aber im Gesamten betrachtet, bin ich wirklich davon überzeugt, dass unsere Aufgabenträger damit verantwortungsvoll umgehen.

Sehen Sie denn für die Zukunft eher eine Zunahme oder eher eine Abnahme des ÖPNV?

Also ich bin überzeugt davon, dass der ÖPNV sich weiter entwickeln und auch zunehmen wird. Allein schon aufgrund unserer demografischen Entwicklung. Und auch für den typischen Anzugsträger ist ÖPNV inzwischen „in“. Zudem hat ein funktionierender ÖPNV für die Wirtschaft eine ganz enorme Bedeutung – weil er die Leute auch zu ihrem Arbeitsplatz bringt.

Werte und Wachstum

Zeit für mehr AVV.

In den letzten 30 Jahren wurde das Verbundgebiet stetig ausgebaut und bildet nun eine Region ab, die weiter viele Chancen bietet. Es ist Zeit für mehr AVV: Die Bevölkerung wächst, zugleich ändern sich wie andernorts auch die Verhaltensmuster.

Chance Bewusstseinswandel

Ein neues Umweltbewusstsein mit der ganz selbstverständlichen abwechselnden Nutzung von ÖPNV, Fahrrad, Auto

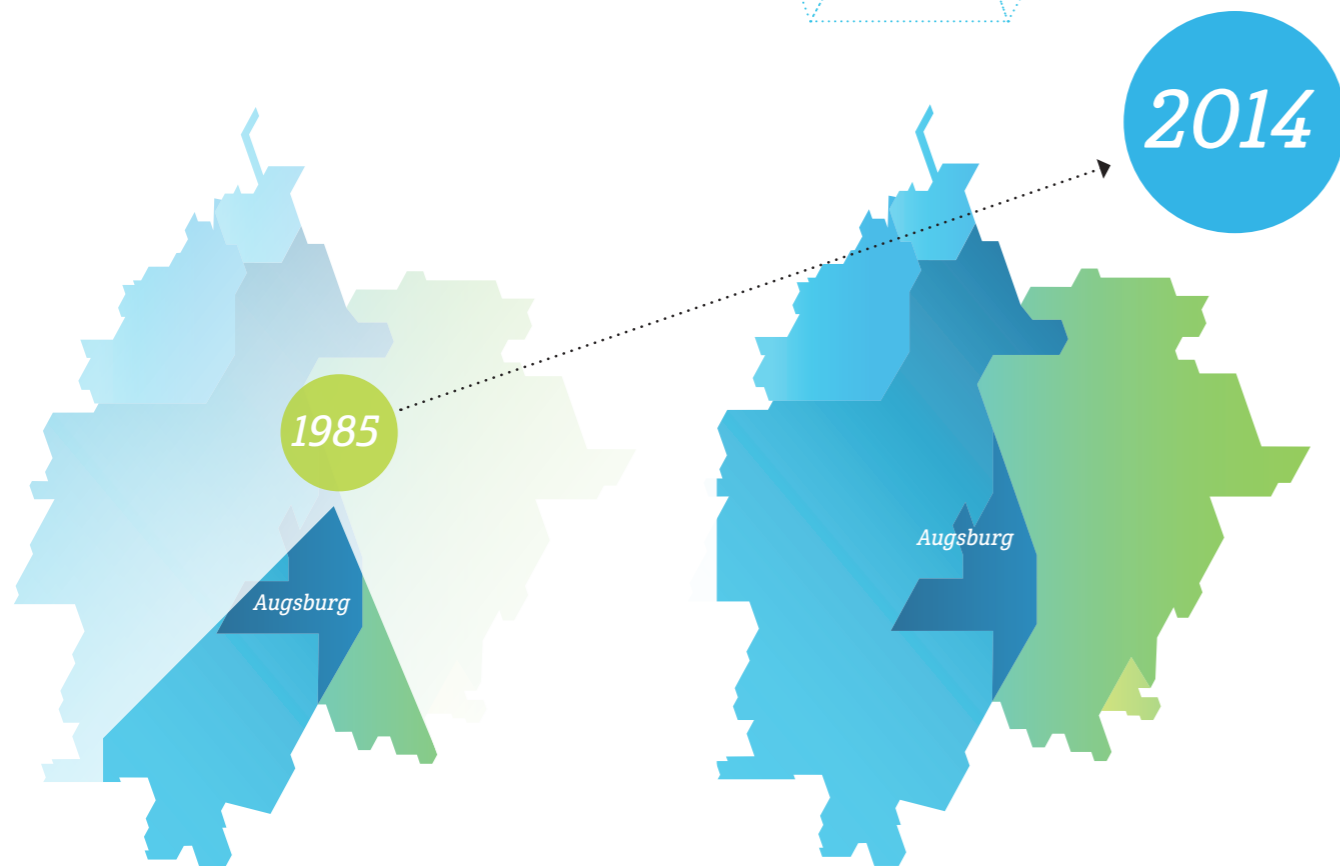
und Zufußgehen setzt sich zunehmend durch. Mit einheitlichem, modernem Komfort im ganzen Verbundgebiet und mit zeitgemäßen Angeboten wie der Echtzeit-Fahrplanauskunft per App wird der AVV hier punkten können.

Chance demografische Entwicklung

Auch im AVV-Gebiet wächst der Anteil der über 65-jährigen. Besonders in den Landkreisen zeigt sich ein überproportionaler

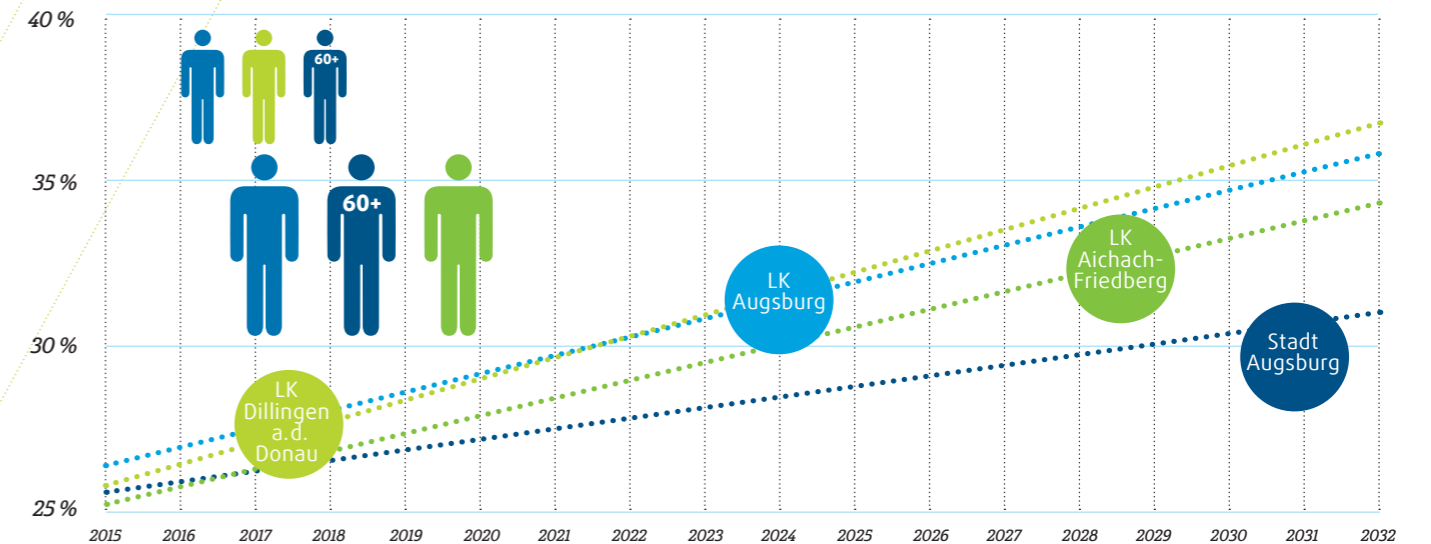
Anstieg – seit 1987 um fast das Doppelte. Die modernen Qualitätsstandards, die der AVV Zug um Zug einführt, sind auch der Verantwortung für die Bedürfnisse einer älter werdenden Bevölkerung geschuldet. Es gilt, dieses Fahrgastpotenzial von den Werten unseres ÖPNV zu überzeugen: mit komfortablen, barrierefreien und kostengünstigen Angeboten, die auch ohne Auto oder als Alternative zum Auto Mobilität garantieren.

Das AVV-Gebiet damals und heute



Anteil der über 60-Jährigen im AVV-Gebiet wächst signifikant

Bevölkerungsveränderung 2032 gegenüber 2012 in Prozent, Anteil 60-jährige oder Ältere

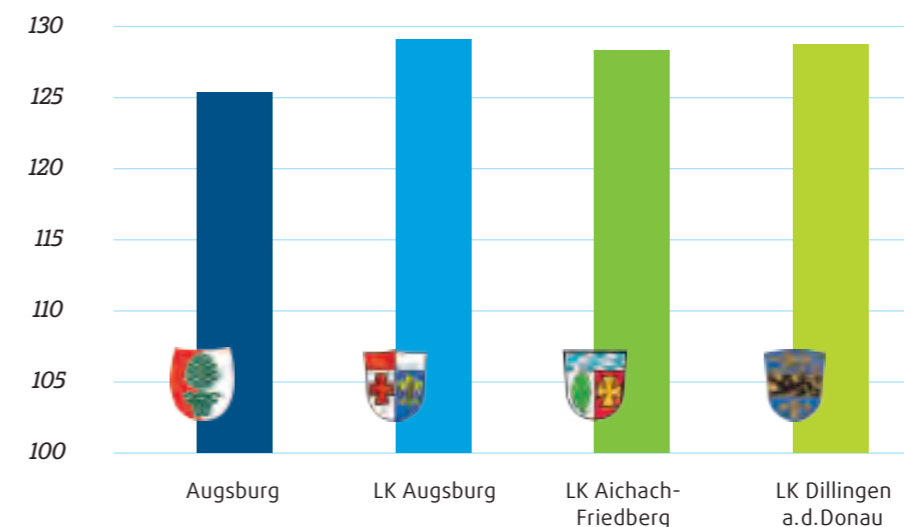


Mobilität mit dem ÖPNV ist ein wichtiger Teil der Daseinsvorsorge – besonders für die ältere Bevölkerung. Die demografische Entwicklung ist eine Herausforderung und eine Chance für den AVV.

QUELLE: BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK, REGIONALISIERTE BEVÖLKERUNGSVORAUSBERECHNUNG FÜR BAYERN BIS 2032

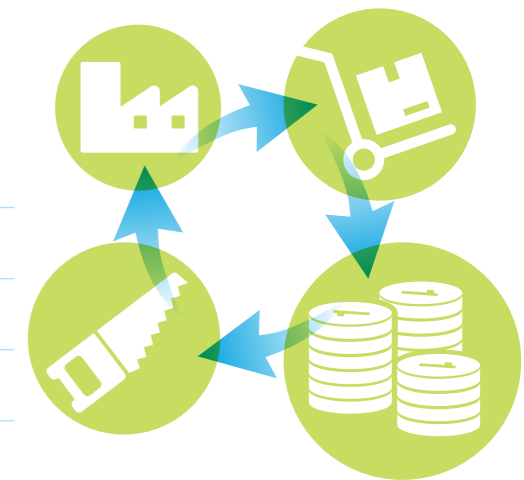
Wachstum der Wirtschaftsleistung seit 2000

Basisjahr 2000 = 100



Stand 2012: Die Wirtschaftskraft im AVV-Gebiet hat sich seit der Jahrtausendwende stabil positiv entwickelt. Gemessen am erwirtschafteten Bruttoinlandsprodukt zeigen sowohl die Landkreise wie auch die Stadt Augsburg erfreuliche Zuwächse.

QUELLE: IHK ZAHLENSPIEGEL 2014



Tatsachen und Trends

Mehr Dorf, mehr Stadt – mit weniger Auto.

Individualverkehr erleidet Imageverlust

„Der Verbundstart im Kreis Aichach-Friedberg ist auch Gelegenheit zum Nachdenken und Umdenken! ... Nutzen Sie die Chance. Steigen Sie um, steigen Sie ein!“ So lautete ein Kommentar in der AVV-Zeitung von 1989.

25 Jahre später haben sich die zarten Anfänge des Umdenkens zu einem mas-

siven Trend entwickelt. Inzwischen rückt gerade in Ballungsräumen die Bedeutung des Autos immer mehr in den Hintergrund. Viele junge Menschen haben ein umweltbewusstes und/oder rein rationales Verhältnis zur Mobilität und entscheiden sich für Car-Sharing, ÖPNV und Fahrrad, gerne auch gemixt auf einer Strecke und nach aktuellem Bedarf. Als Imagefaktor verliert das Auto seine Spitzenbedeutung. Es wird von Smartphone, Reisen und

Kleidung als Statussymbolen zum Teil schon eingeholt. In der Stadt mit ihrem eng vernetzten ÖPNV laufen diese Entwicklungen schneller. Der Verkehr von Bussen und Bahnen zwischen Stadt und Land bzw. innerhalb der Landkreise muss dagegen weiter gestärkt werden, damit auch die kommenden Generationen ihre Möglichkeiten abseits der Städte nutzen.

„Das Smartphone ist der tiefergelegte Manta von heute.“

QUELLE: WAZ.DE, „SMARTPHONE LÖST AUTO ALS STATUSSYMBOL AB“ VOM 16.07.2012

Urbanität und neue Dörflichkeit – gefördert durch den ÖPNV

Obwohl Prognosen eine starke Abnahme der ländlichen Bevölkerung in Deutschland bis 2050 sehen, sprechen Trendforscher auch von einem „Comeback des Dorfes“. Demnach gibt es zwar einen deutlichen Trend zur Urbanität. Zugleich findet aber auch eine bewusste Hinwendung zum Land mit einer Neuinterpretation des dörflichen Lebens statt. Mithilfe eines entsprechend gestalteten ÖPNV kann dieser Trend zugunsten ländlicher Standorte gestärkt werden.

Landbevölkerung in Deutschland



Zukunft Dorf – welche Trends die Forschung sieht:

- » Gesundheitsdörfer, z.B. für die optimale Pflege von Menschen oder als komplette Wellness- und Kurdörfer
- » Dorfleben als naturverbundene Alternative zur Großstadt
- » Bio-Dörfer mit Anbau und Direktvertrieb von Lebensmitteln, Handwerks- und Gastronomiebetrieben
- » Energiedörfer für die Erzeugung, Vernetzung und Verteilung von Öko-Energie
- » Arbeitsdörfer mit guter digitaler Infrastruktur, z.B. für bestimmte Branchen
- » Dorf-Kommunen für die Umsetzung von individuellen Lebensstilen

QUELLE: TRENDUPDATE, ZUKUNFTSINSTITUT 02/2015

Im AVV Gebiet gilt: mehr Zuzug, mehr Pendler, mehr Wirtschaftskraft

Für ein klares Bekenntnis zum AVV sprechen in unserer Region auch die har-

ten Zahlen. Wir profitieren von einer starken Wirtschaftsstruktur mit nahezu Vollbeschäftigung. Die Zahlen der Ein- und Auspendler in Schwaben steigen konstant. Auch die Nähe zu München wird weiter eine positive Rolle spielen

und Optimierungsmaßnahmen im ÖPNV fordern. Um die Infrastruktur als vorteilhaften Wirtschafts- und Umweltfaktor zu nutzen, fordert z.B. die IHK Schwaben den „Erhalt der Verflechtungsintensität“ in der Region.

Bevölkerungsbewegung in Schwaben im Jahr 2012



Pendlerbewegung in Schwaben

„Schwaben bleibt eine Transitregion. Jeden Werktag verlassen 115.000 Beschäftigte die Grenzen des Regierungsbezirks, vor allen Dingen in die Metropolen im Osten und Westen Schwabens. Dieser Trend scheint mittelfristig unumkehrbar, daher braucht Schwaben mehr denn je eine leistungsfähige Infrastruktur zur Gestaltung dieser Verflechtungsintensität.“



QUELLE: ZITAT SIEHE „PERSPEKTIVE SCHWABEN“ DER IHK UND HWK SCHWABEN 2013, SEITE 5
STATISTIKEN VGL. „ZAHLENSPIEGEL 2014“ DER IHK SCHWABEN, SEITEN 2, 5, 7, 10



„Von Anfang an auch an mobilitätsbehinderte Menschen denken.“

JOSEF KOPPOLD ist Behindertenbeauftragter im Landkreis Aichach-Friedberg und arbeitet seit 2001 eng mit dem AVV zusammen.

Herr Koppold, was hat sich denn so in den letzten 30 Jahren aus Ihrer Sicht für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste geändert?

Für uns Menschen mit einer Beeinträchtigung hat sich einiges geändert. Früher hat man ja komplett auf den Behindertenfahrdienst gesetzt. Das heißt, man hat eine Exklusion gestartet und quasi aussortiert. Die Gesunden fahren alle mit dem Bus. Die mit einer Einschränkung oder Beeinträchtigung bestellen zwei bis drei Tage vor der Fahrt einen Behindertenfahrdienst. Wenn Kapazitäten frei waren, bekam man die Fahrt. Wenn nicht, dann hatte man Pech gehabt und wurde nicht bedient. Anfang der 80er, 90er Jahre hatte es dann einen Paradigmenwechsel gegeben – also weg von der Fürsorge, hin zur Selbstbestimmung und Teilhabe. Der Durchbruch kam Ende der 80er: Man hatte begonnen, Niederflrbusse zu konstruieren und das Ziel ausgegeben, behinderte Menschen in den ÖPNV einzugliedern.

Wie gut ist diese Eingliederung im AVV-Gebiet denn gelungen?

Bei der Barrierefreiheit für mobilitätsbehinderte Menschen ist noch wirklich viel Luft nach oben. Wir haben immer noch das Problem, dass Hochborder unterwegs sind. Beim AVV hat man ja erkannt, dass die Qualität gesteigert werden muss. Das heißt eben auch, dass ausschließlich Niederflrbusse fahren dürfen. Wenn Linien ausgeschrieben werden, dann muss das festgeschrieben werden: Ohne Niederflrbus kann es ganz einfach keine Konzession geben.

Zweitens: Wenn ich heute im Ort X eine barrierefreie Bushaltestelle und den Bus dazu habe – also Niederflur mit Rampe – und in einen Bus einsteige, muss ich die Gewissheit haben, dass ich am Ziel Y auch wieder an einer erhöhten Bushaltestelle herausfahren kann. Es geht um die Systemeinheit. Da müssen wir im Ganzen mehr zusammenarbeiten.

Glauben Sie, dass im AVV-Gebiet irgendwann jede Haltestelle barrierefrei ist und wir überall Niederflrbusse haben?

Ja, ich glaube, dass man das komplett durchsetzen kann. Jeder neuangeschaffte Bus hat heute eine Laufleistung von acht bis zehn Jahren. Dann wird er aussortiert. Spätestens da muss derjenige, der den Bus kauft, wissen: Ich kann im ÖPNV Linien nur noch mit einem Niederflrbus bedienen. Auch die vom AVV gemachte Vorgabe bei den Ausschreibungen, dass ausschließlich Niederflrbusse zum Einsatz kommen dürfen, lässt diesen Zeitraum überschaubar werden.

Und die erhöhten Bushaltestellen?

Die bayerische Staatsregierung hat ja seit vielen Jahren ein Programm laufen für den Ausbau von behindertengerechten, barrierefreien Bushaltestellen. Aber die Erfahrung zeigt: Bushaltestellen werden erst dann ausgebaut, wenn eben die Straße größere Umbaumaßnahmen erfährt. Bei uns im Landkreis wird eigentlich gar nicht mehr diskutiert, es ist eine Anforderung in meinen Stellungnahmen. Alles, was gebaut wird, an Straßen, Hochbau etc., läuft über meinen Schreibtisch.

Hier wird das schon seit zehn Jahren umgesetzt. Deshalb bin ich ganz zuversichtlich, dass es am Ende, ich sage mal, wenn ich in Pension gehe, überwiegend Bushaltestellen gibt, die erhöht sind.

Was können die Akteure im AVV da noch besser machen?

Einfordern möchte ich von jedem Einzelnen, dass er von Anfang an auch an mobilitätsbehinderte Menschen denken soll. Ob das die Akteure im AVV sind, ob das der Busunternehmer ist oder der Busfahrer, der den Bus letztlich fährt. Und vor allen Dingen müssen die Mechanismen, also die Hilfsmittel am Bus für behinderte Menschen, auch gewartet werden. Wenn eine Rampe nahezu eingerostet ist, muss man sie halt einmal ölen. Oder wenn ein Bildschirm ausfällt, auf den gehörlose Menschen angewiesen sind, muss man den auch wieder reparieren. Man weiß von Studien, dass ein Drittel unserer Gesamtbevölkerung mobilitätsbehindert ist: die Gruppe behinderter Menschen, ältere Menschen, Mütter mit Kinderwägen ... Und da muss eigentlich jeder schauen, wie man den ÖPNV hier in unserer Region darauf ausrichtet.

Was ist Ihnen persönlich noch wichtig?

Die Aufklärung. Da gibt es Leute, die sagen, ihr seid ja verrückt, so hohe Bushaltestellen zu bauen. Wenn da jemand runterfällt, verknackst er sich den Fuß! Oder wenn wir Blindenleitstreifen oder Auffangstreifen an der Bushaltestelle installieren, sagen sie, die Inlineskater haben einen Nachteil oder die Rollerfahrer oder das ist eine Stolperquelle oder das sieht nicht ästhetisch aus. Dazu brauchen wir eine informierte und aufgeklärte Stadt- und Landgesellschaft.

An der Zukunft führt kein Weg vorbei

Die LINIENAUSSCHREIBUNG ist gestartet. Mit einer anderen Staffelung als geplant, aber mit der mittelfristigen Durchsetzung klarer Qualitätskriterien.

Durchführung von europaweiten Ausschreibungen für die Vergabe der Verkehrsleistung im AVV-Regionalbusverkehr

Nach den im AVV gegebenen Voraussetzungen sind wettbewerbliche Vergabeverfahren zwingend. Der Vorteil: Im Rahmen der Ausschreibungen erhalten die Gesellschafter mehr Einfluss auf die Leistungen und die künftige Ausgestaltung des AVV-Regionalbusverkehrs. Denn nun können entsprechende Vorgaben zur Qualität der Fahrzeuge, Ausgestaltung der Leistungen und Leistungsfähigkeit der Partner fixiert werden.

Bei den geforderten Qualitätsstandards im AVV-Regionalbusverkehr handelt es sich im Wesentlichen um:

- » Niederflurfahrzeuge mit Klimaanlage
- » Einheitliches Außendesign zur Verbesserung der Wiedererkennung
- » Moderne Fahrgastinformationssysteme in den Fahrzeugen
- » Neue, moderne Haltestellen mit deutlichem Mehrwert an Information (abfahrende Liniennummern und Fahrziele deutlich sichtbar auf dem Mast, Fahrplaneinschübe etc.)

Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planung

Durch ein Stufenkonzept mit Übergangsvereinbarungen und zeitlich entzerrten Ausschreibungen einzelner Linienbündel sollte der Markt für den Wettbewerb geöffnet und zugleich den mittelständischen Unternehmen vor Ort zugänglich bleiben.

Dies wurde aufgrund angestrebter Nachprüfungsverfahren und des daraus resultierenden Beschlusses der Vergabekammer geändert. Demnach müssen nun 80% aller Linien in 2015 mit Betriebsaufnahme zum 01.01.2016 mittels europaweiter Ausschreibung vergeben werden.

Um den Übergang in den Wettbewerb trotzdem möglichst mittelstandsfreundlich zu gestalten, wurde das Stufenkonzept für die vom Beschluss der Vergabekammer betroffenen Linienbündel modifiziert. Die Linienbündel werden überwiegend in zwei Vergabeverfahren mit unterschiedlichen Vertragsperioden und damit einhergehend unterschiedlichen Qualitätsanforderungen ausgeschrieben:

- » Für die ersten Vertragsperioden mit teilweise nur 7 bzw. 16 Monaten Laufzeit wurden die geforderten Qualitätskriterien deutlich reduziert.
- » Bei den längeren und/oder zweiten Vertragsperioden mit Laufzeiten von 8 und mehr Jahren müssen die Bieter die geforderten Qualitätskriterien in vollem Maß erfüllen.

Die Vorteile der neuen Vergabe auf einen Blick:

- » Langfristig attraktiveres Angebot für die Bürger dank der ausgeschriebenen qualitativen Verbesserungen
- » Mehr Transparenz über den Mitteleinsatz und bessere Steuerung der eingekauften Leistungen für die Auftraggeber
- » Mehr Fairness für die regionalen Busunternehmer, da alle unabhängig von ihrer Betriebsgröße erfolgreich zum Zug kommen können, sowie höhere Planungssicherheit dank kalkulierbarer, fixer Ausgleichszahlungen
- » Rechtssicherheit für alle Beteiligten vom Auftraggeber bis hin zum Auftragnehmer



Qualität für die Fahrgäste: Die neue Qualität der AVV-Regionalbusse stieß beim Fahrgastbeirat auf großes Interesse.

Mit Start im Juni 2015 sind bereits erste Erfolge eingetreten

Schon die ersten, im Juni 2015 abgeschlossenen Vergabeverfahren haben erfreuliche Ergebnisse für die Region gebracht:

» Erwiesene Fairness:

An den Ausschreibungen haben zahlreiche – überwiegend regionale – Bieter teilgenommen. Das Ergebnis stärkt den Mittelstand und auch kleinere Unternehmen vor Ort: Drei der bisher vergebenen Linienbündel wurden an die RBA-Tochter Schwabenbus GmbH vergeben, die jeweils in Bietergemeinschaft mit lokal ansässigen Busunternehmen angeboten hat. Alle Bieter haben ein Vergütungsniveau zugesichert, das mindestens dem des privaten Omnibusgewerbes in Bayern entspricht.

» Deutliche Qualitätssteigerungen:

Allein bei den ersten Bündeln werden über 50% der eingesetzten Busse künftig Neufahrzeuge sein (klimatisiert, vollniederflurig, mit modernen Fahrgastinformationssystemen).

» Höhere Wirtschaftlichkeit:

Im Ausschreibungswettbewerb wurden wirtschaftliche Angebote zu marktüblichen Preisen abgegeben. Daraus ergeben sich deutliche Einsparungen für die Gebietskörperschaften

» Fazit:

Schon mit der ersten Vergabetranche sind erfolgreich die Grundlagen für die Weiterentwicklung eines attraktiven AVV-Regionalbusangebots für unsere Region gelegt. Die Entscheidung für ein neues Ausschreibungsverfahren war nicht nur rechtlich geboten, sondern erweist sich auch in der Sache als zielführend und richtig.

Nächste Etappen in wichtigen Vorhaben erreicht

Nahverkehrsplan, Tarifreform und Einnahmenaufteilung – so geht es voran.

Die Tarifreform – die Interessen zusammenbringen, das Ziel konsequent verfolgen

Um die Attraktivität des ÖPNV im AVV-Gebiet weiter zu erhöhen, müssen Tarife transparent und leicht nachvollziehbar sein. Das betrifft z. B. die Zugehörigkeit zu bestimmten Zonen. Es gilt zum einen, Hemmschwellen abzubauen und dadurch Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, und zugleich die Wirtschaftlichkeit und die Interessen der Verkehrsunternehmer zu wahren. Die Herausforderung besteht darin, die teils gegenläufigen Ansprüche in ein Konzept zu gießen, das alle Betroffenen mittragen.

Erste Schritte sind abgeschlossen

Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern des AVV, der Gesellschafter und der Verkehrsunternehmer wurde gebildet. Im vierten Quartal 2014 wurde das Lastenheft erstellt, die Änderungswünsche der Fahrgäste, der Gremien und der Interessenverbände wurden gesammelt und zugeordnet.

Einnahmenaufteilung

Die Verhandlungen zur Einnahmenaufteilung dauern aktuell noch an. Der Interessenausgleich findet auf der Grundlage der gutachterlichen Stellungnahmen statt, die seit 2013 vorliegen. Die Datenlage basiert auf Erhebungen aus dem Jahr 2009. Im Jahr 2016 werden neue Erhebungen durchgeführt, die in eine aktualisierte Vertragsgestaltung einfließen werden.

Die vielen eingegangenen Wünsche und Anregungen sind detailliert und betreffen unterschiedlichste Handlungsfelder. Beispiele:

- » Zuweisung einzelner Orte zu anderen Tarifzonen
- » Änderungen von Tarifbestimmungen wie z. B. Erweiterung der Mitnahmemöglichkeiten bei Tageskarten usw.
- » Neue Tarifprodukte und Preisanpassungen
- » Integration AVV-fremder Tarife
- » Aufbau neuer Vertriebswege
- » Eindeutigere Benennung der Fahrausweise

Weiteres Vorgehen: Ein unabhängiger, neutraler Gutachter prüft die Machbarkeit und Sinnhaftigkeit aller eingegangenen Änderungswünsche. Nach Analyse-, Bewertungs- und Abstimmungsschritten sollen Ende 2016 unterschiedliche Tarifszenarien vorliegen.

Zu verteilen sind die Verbundeinnahmen in Höhe von ca. 59 Millionen Euro, die zwischen den Stadtverkehrsunternehmen (avg und GVG), den AVV-Regionalbusunternehmen und den Schienenverkehrsunternehmen (DB mit BRB) sachgerecht und nachfrageorientiert zugeschrieben werden sollen. Die Ergebnisse der zur Berechnung hinzugezogenen Gutachter liegen seit 2014 vor und werden momentan intensiv diskutiert.



Auch abends schnell zu Hause: Die Bedienzeiten von AVG-Bus und -Tram wurden an die verlängerten Ladenöffnungszeiten im Stadtgebiet angepasst.

Der Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus – gemeinsam mit den Bürgern den ÖPNV gestalten

Mit dem Nahverkehrsplan 2015plus sollen ÖPNV-Maßnahmen aller in den AVV integrierten Kommunen aktualisiert und optimiert werden.

Zunächst erfolgten eine Bestandsaufnahme des aktuell vorgehaltenen ÖPNV-Angebots und der künftigen Nachfrage sowie die genaue Analyse von Schwachstellen. In einem breit angelegten Beteiligungsverfahren konnten auch die Bürger der Region an den Planungen mitwirken. Aus diesen Erkenntnissen wurden dann Planfälle definiert und Lösungsansätze erarbeitet.

Folgende Maßnahmen wurden beschlossen:

- » Höhere Taktfrequenz einzelner Linien ins Umland sowie Ausdehnung der Bedienzeiten einiger Linien in den Abend
- » Erschließung einzelner noch nicht oder unzureichend an den ÖPNV angeschlossener Gebiete
- » Bedarfsgerechte Ergänzung des bestehenden Angebots außerhalb der Hauptverkehrszeit, basierend auf festen Fahrplänen und haltestellengebundener Bedienung
- » Neukonzeption des Liniennetzes im Altlandkreis Wertingen mit getakteter Hauptlinie zwischen Meitingen über Wertingen nach Buttenwiesen und ergänzender flexibler Bedienung der übrigen AVV-Regionalbuslinien am Vormittag

» Anpassung der abendlichen Bedienzeiten an die verlängerten Ladenöffnungszeiten im Stadtgebiet Augsburg – die Umsetzung erfolgte bereits zum Fahrplanwechsel 2014

» Ausweitung der flexiblen Bedienung durch den Einsatz von AVV-Rufbussen und AVV-Sammeltaxi-Verkehren mit Anerkennung der AVV-Verbundtarife

» Qualitätssteigerung des ÖPNV, z. B. Ausstattung von Haltestellen, Fahrzeugausstattung oder Umfang der künftigen Fahrgästinformation

» Verbesserte Anbindung von Friedberg-West an die Innenstadt

» Erschließung des Business Parks mit einer Tangentiallinie zwischen den Haltestellen „Friedberg-West“ und „Augsburg Schleiermacherstraße“

» Für den RegioSchienenTakt wurden die im Nahverkehrsplan 2006–2011 mit Horizont 2020 definierten Maßnahmen übernommen

Die Gremien der Landkreise Augsburg, Aichach-Friedberg, Dillingen a.d. Donau und der Stadt Augsburg haben den vorgelegten Nahverkehrsplan 2015plus beschlossen.

Weiteres Vorgehen: Der AVV beginnt mit der Umsetzung der festgelegten Angebotsverbesserungen.



Gutes Neues im Service

Fahren mit dem AVV ist einfach und komfortabel wie nie – auch dank neuer Leistungen bei RUFBUS, APP und KUNDENCENTER.

Die Akzeptanz des AVV-Angebots wird nicht nur durch gute Anbindung und bedarfsgerechte Linien wie die neue Rufbuslinie im AVV erhöht. Ganz wesentlich für die Gewinnung neuer und die Bindung bestehender Fahrgäste sind auch die Identifizierung des AVV und die einfache Zugänglichkeit der Angebote. Dazu arbeitet der AVV konsequent an der klaren Erkennbarkeit des Verbunds, an neuen Möglichkeiten zum Ticketerwerb z.B. via Smartphone, aber auch an einer intensiven persönlichen Betreuung im Kundencenter.



Neu: Fahrausweise direkt in der App „AVV.mobil“

Die AVV.mobil-App weist weiterhin hervorragende Nutzerzahlen auf – allein im ersten Halbjahr 2015 über 21.000 Downloads. Bisher konnten damit aktuelle Informationen zu Abfahrtszeiten und

Verbindungen im AVV abgerufen werden. Seit Mai 2015 können die Fahrgäste direkt über ihr iPhone oder Android-Smartphone im swa-Ticketshop Fahrausweise kaufen. Besonders komfortabel: Aus dem Menü „Fahrten“ lässt sich direkt der passende Fahrschein für die jeweils ausgewählte Verbindung lösen. Die Bezahlung erfolgt mit SEPA-Lastschriftmandat oder mit Kreditkarte (MasterCard, Visa oder American Express).

Neu: Barrierefreie Fahrplanauskunft per Internet

Mit einer barrierefreien Textversion der Online-Fahrplanauskunft wurde der Service für Menschen mit Einschränkungen erweitert. Die vereinfachte Fahrplanauskunft richtet sich an Blinde und Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen. Aber auch Fahrgäste, die eine vereinfachte und weniger komplexe Darstellung und/oder die Bedienung per Tastatur bevorzugen, sind mit der barrierefreien Fahrplanauskunft bestens versorgt.

Neu: Erweiterung der Servicezeiten im Kundencenter

Viele Fahrgäste schätzen die Möglichkeit zur persönlichen Beratung im AVV-Kundencenter, die Besucherzahlen weisen kontinuierlich nach oben. Seit Februar 2015 bietet die Anlaufstelle im bahnhofsnahe gelegenen Bohus-Center deshalb noch mehr Service und öffnet auch samstags von 09.00 bis 13.00 Uhr. Im Kundencenter finden die Fahrgäste kompetente Ansprechpartner rund um alle Fragen zum ÖPNV in der Stadt Augsburg und den Landkreisen im AVV-Gebiet.

Neu: Zusätzliche Rufbuslinie 530

Im Dezember 2014 wurde im AVV-Gebiet eine weitere Rufbuslinie aufgenommen: Der Rufbus 530 fährt zunächst im einjährigen Probetrieb zwischen den Gemeinden Zusmarshausen, Altenmünster und Welden.

Als Fahrzeug ist ein 8-sitziger Kleinbus im Einsatz, der nach den AVV-Designrichtlinien gestaltet ist und über eine Rampe sowie ausreichend Platz für Rollstühle oder Kinderwagen verfügt.

Neu: AVV-Rufbuslinie Schwabmünchen – Lechfeld

Seit 01.06.2015 verbindet der Rufbus Schwabmünchen – Lechfeld die Wohngebiete der Gemeinden Lagerlechfeld, Graben, Klosterlechfeld, Obermeitingen, Untermeitingen und der Stadt Schwabmünchen miteinander. Mit dem neuen AVV-Rufbus-Angebot können zu den üblichen Öffnungszeiten nun auch Behördengänge, Arztbesuche oder Einkäufe bequem mit dem Bus erledigt werden. Denn ergänzend zum normalen AVV-Regionalbusverkehr erschließt die neue AVV-Rufbuslinie mit Kleinbussen nun auch die Wohngebiete, in denen bisher kein Linienbetrieb möglich war.



15 Stimmen für beste Verbindungen zu den Fahrgästen

THOMAS KORNTHEUER, Prokurist und seit 2013 Vorsitzender des AVV-Fahrgastbeirats, engagiert sich für einen attraktiven ÖPNV.

Herr Korntheuer, was war Ihre Motivation, beim AVV-Fahrgastbeirat mitzuwirken?

Es ist – wohl wie bei fast jedem Ehrenamt – eine Mischung aus Interesse, Idealismus und Sendungsbewusstsein, zusammen mit einer Verbundenheit zur Region. Ich besitze, wie meine anderen Kollegen vom Beirat auch, eine hohe Affinität zum Thema ÖPNV. Mit anderen Worten: Ich fahre einfach gerne mit dem Bus. So nutze ich den AVV – trotz durchaus attraktiver

Alternativen – täglich für meinen Weg zur Arbeit. Es ist also wirklich eine bewusste Entscheidung. Aus diesem Bewusstsein heraus wollte ich mich für eine Sache engagieren, der ich mich verbunden fühle und die ich als wichtig erachte.

Wie „leben“ Sie den Fahrgastbeirat?

Aktuell finden drei Sitzungen im Jahr statt. Dort hat man die Möglichkeit, seine Anliegen direkt bei den genau dafür zuständigen Verantwortlichen einzubringen und

erhält oft auch sofort ein unmittelbares Feedback. Zudem wird man vom AVV über vieles rund um das Thema ÖPNV informiert bzw. selbst um eine Einschätzung gebeten. Man ist also sehr dicht an der Materie. Mit unserem engagierten Beiratskollegen Herrn Koppold bietet der Beirat auch eine überaus kompetente Vertretung aller Fahrgäste, die nur eingeschränkt mobil sind. Überdies gibt es eine von AVV-Fahrgästen gerne genutzte Fahrgastbeirat-E-Mail-Adresse für Anregungen, Beschwerden und Informationen, die der Fahrgastbeirat betreut.

Wie sehen Sie die Entwicklung des Fahrgastbeirats?

Der Fahrgastbeirat ist ja ein relativ junges Gremium. Es ist uns aber seit der Gründung gelungen, einen wirklich guten Teamgeist und starken Zusammenhalt innerhalb des Beirats zu entwickeln sowie eine sehr stabile Basis zu schaffen, um den Beirat jetzt

noch nachhaltiger und wirkungsmächtiger zu positionieren. Geplant sind zukünftig die Schaffung von kleinen, effizienten Arbeitskreisen, eine höhere Frequenz der Treffen und Aktivitäten und ein Bündel an Maßnahmen, um in der Öffentlichkeit wahrnehmbarer aufzutreten. Selbstverständlich werden wir die Umsetzung und die Auswirkungen der Neuvergabe von AVV-Linien im Sinne der Fahrgäste genau beobachten.

Das Ziel des Fahrgastbeirats in einem Satz?

Unser Ziel ist es, ein kleines Stück dazu beizutragen, dass der AVV immer noch attraktiver wird – und damit immer mehr Menschen für den ÖPNV in unserer Region zu gewinnen.

Fakten AVV-Fahrgastbeirat:

GEGRÜNDET: 2013 | **MITGLIEDER:** 15

AMTSZEIT: 3 Jahre (mit Möglichkeit der Wiederwahl)

ZUSAMMENSETZUNG DER MITGLIEDER:

- » Acht Vertreter der Bevölkerung unserer Region, die einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung (wie Schüler, Studenten, Berufstätige, Pendler, Rentner, Hausfrauen etc.) darstellen und in 2013 über einen Presseaufruf gefunden wurden.
- » Sieben institutionelle Vertreter werden von Verbänden und Organisationen gestellt, die die Nahverkehrsbelange im AVV-Gebiet vertreten.

AUFGABE: Der Fahrgastbeirat ist das Bindeglied zwischen Fahrgästen und dem Verbund. Der Beirat bringt beratend Anregungen, Wünsche und Kritik von Fahrgästen ein.

ZIEL: Die Abbildung und Integration der Fahrgastinteressen in einer möglichst kompletten Bandbreite zu sichern.

KONTAKT: fahrgastbeirat@avv-augsburg.de

Zahlen und Daten

Leistung ist berechenbar

Ein gut funktionierender ÖPNV ist unerlässlich für das Gedeihen der Kommunen, ob städtisch oder ländlich geprägt, und kommt damit mittelbar allen Bürgern zugute. Der AVV leistet daher viel für alle Menschen im Verbundgebiet. Als Teil der Daseinsvorsorge hat der ÖPNV aber nicht nur eine gesellschaftliche Bedeutung, sondern trägt auch erheblich zur wirtschaftlichen Entwicklung bei. Im Wettbewerb der Regionen kann das Verbundgebiet mit dem AVV als zuverlässigem, berechenbarem Standortfaktor punkten.



Gesellschafterstruktur

Transparenz und Mitsprache für alle Beteiligten.



Die Gesellschafterstruktur berücksichtigt alle Anforderungen an eine intensive Kooperation und Transparenz innerhalb des AVV:

- » Klare Strukturen, Entscheidungs- und Kontrollwege
- » Starke Vertretung der Bürgerinteressen im Aufsichtsrat durch Kreis- und Stadträte
- » Politisch und fachlich verantwortliche Stellung der AVV-Gesellschafter
- » Rechtssichere Struktur in Bezug auf europäisches Recht
- » Integration der fachlichen Kompetenz der Verkehrsunternehmen

Struktur des AVV

Die Arbeit des AVV dient der Daseinsvorsorge für die Bürger. Der strukturelle Aufbau und die Finanzausstattung des AVV spiegeln den öffentlichen Auftrag wider.

POLITIK-EBENE

Gesellschafter



- » Stellt ausreichende ÖPNV-Bedingungen sicher
- » Ist zuständig für ÖPNV-Planung, -Organisation und -Finanzierung

REGIE-EBENE

Aufgabenträgerorganisation



Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

- » Koordinierende Funktion: gestaltet nach Vorgaben der Gesellschafter die ÖPNV-Planung, -Organisation und -Finanzierung
- » Bestellt den AVV-Regionalbusverkehr

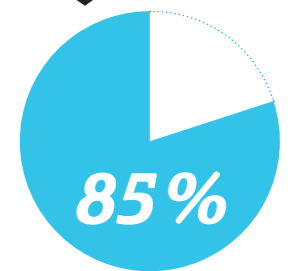
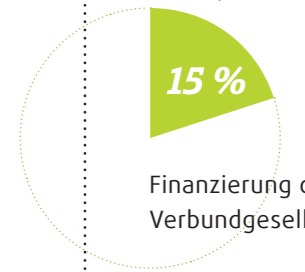
OPERATIVE EBENE

Verkehrsunternehmen



- » Führt die Verkehrsleistungen mit eigenem Fuhrpark und Personal durch
- » Befördert Personen im ÖPNV nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Finanzierung und Mitteleinsatz



Der AVV in Zahlen

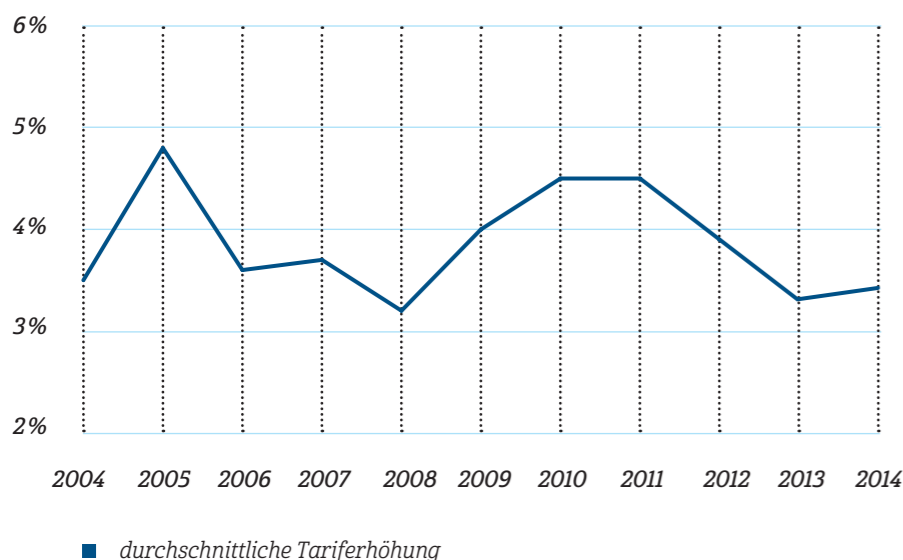
Einwohnerentwicklung

Die Einwohnerzahl im Verbundgebiet wächst besonders im Bereich der Stadt Augsburg kontinuierlich. Dadurch wird auch der Mobilitätsdruck in und aus den Landkreisen und der weiteren Umgebung zunehmen – Stichwort Europäische Metropolregion. Immer mehr Ein- und Auspendler (s. Seite 23) bedeuten eine Chance für den AVV, hier neue Fahrgäste zu gewinnen. Im Zuge der demografischen Entwicklung ist für den ÖPNV besonders der steigende Anteil älterer Menschen relevant. Mit barrierefreien und leicht zugänglichen Angeboten wird der AVV die Mobilität der älteren Bürger begünstigen.

Stand	2014	2013
Stadt Augsburg	278 320	273 800
Landkreis Augsburg	241 474	239 698
Landkreis Aichach-Friedberg	129 170	128 144
Landkreis Dillingen a.d. Donau*	19 926	19 905
Summe AVV-Verbundgebiet	668 890	661 547

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

Übersicht der prozentualen nominellen Tariferhöhung im AVV



2014 wurde die nominelle Tariferhöhung erstmals mit dem neuen Verfahren ermittelt. Die Berechnung basiert auf objektiv ermittelbaren Indizes, die für Preisänderungen relevant sind, also Kostenentwicklungen bei Treibstoffen, Material Fahrzeugen und Personal.

Aufgrund der indexbasierten Berechnung kann die Zusammensetzung der Tariferhöhung transparent nachvollzogen werden. Der hierfür vorab notwendige, einstimmige Beschluss der AVV-Regionalbusunternehmer ist auf dieser Grundlage leichter zu erzielen.

Trotz Verbesserung der Qualität und des Fahrplans sind die neueren Tariferhöhungen moderat. Die Tarife lassen sich den Fahrgästen gut vermitteln und tragen gleichzeitig zu mehr Wirtschaftlichkeit bei.

Ausgaben 2014 in Euro

Abschluss	2014	2013
1. Ausgaben Geschäftsbetrieb und Finanzplan der Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH	2 196 431,27	1 492 652,11
Stadt Augsburg	878 572,51	597 060,84
Landkreis Augsburg	759 363,41	549 075,17
Landkreis Aichach-Friedberg	443 022,32	302 297,94
Landkreis Dillingen a.d. Donau	115 473,03	44 218,16
2. Finanzierung des AVV-Regionalbusverkehrs*	12 402 760,55	11 115 109,04
Stadt Augsburg	2 519 025,44	2 223 005,48
Landkreis Augsburg	5 233 828,82	4 694 109,39
Landkreis Aichach-Friedberg	4 463 736,71	4 034 580,43
Landkreis Dillingen a.d. Donau	186 169,58	163 413,74
3. Gesamtverlust	14 599 191,82	12 607 761,15
Stadt Augsburg	3 397 597,95	2 820 066,32
Landkreis Augsburg	5 993 192,23	5 243 184,56
Landkreis Aichach-Friedberg	4 906 759,03	4 336 878,37
Landkreis Dillingen a.d. Donau	301 642,61	207 631,90

* Ausgleichszahlungen an die AVV-Regionalbusunternehmen zur Finanzierung der Verkehrsleistung. Durch die Fahrgeldeinnahmen werden die tatsächlichen Kosten der Verkehre nicht gedeckt.

Detaillierte Informationen und Erläuterungen finden sich im Jahresabschluss, veröffentlicht unter: www.bundesanzeiger.de

Der AVV in Zahlen

Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf im gesamten AVV-Gebiet

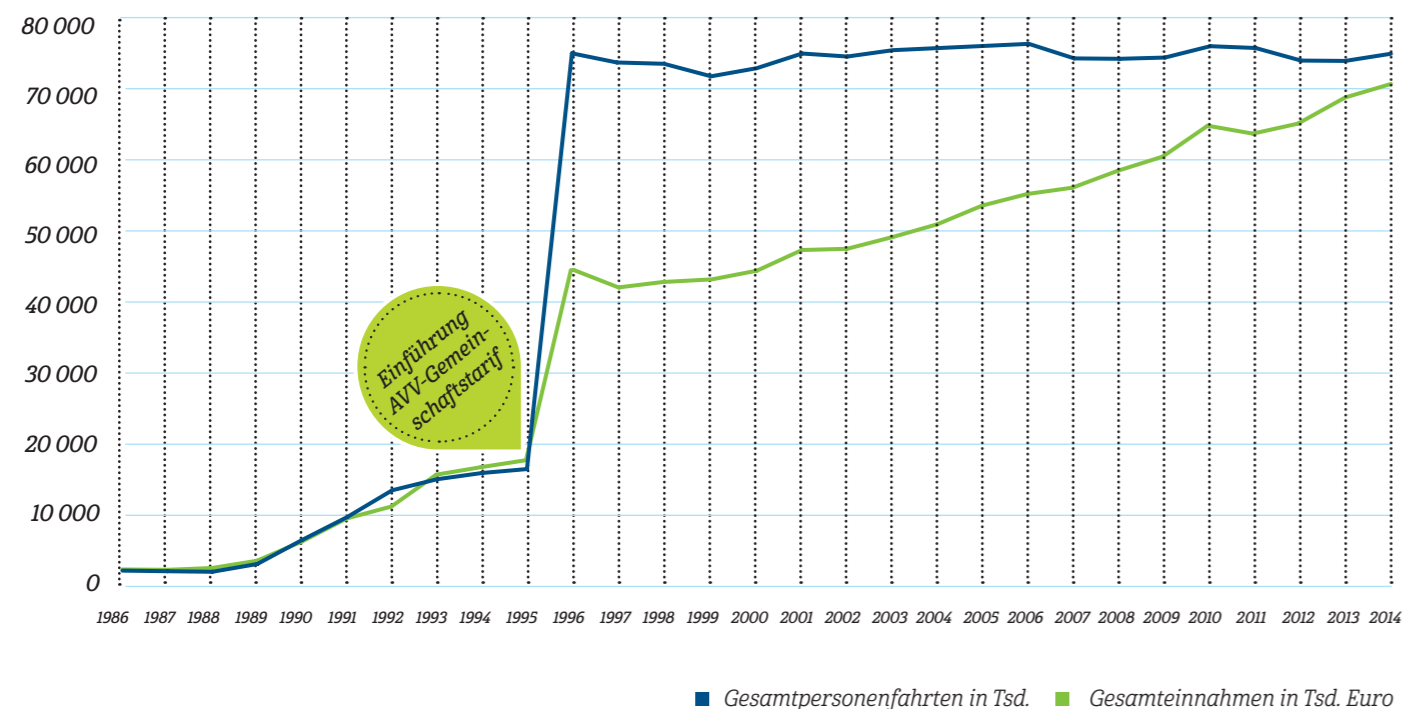
Januar bis Dezember	2014			2013			Veränderung 2014 zu 2013					
	Stück	Personen-fahrten	Einnahmen	Stück	Personen-fahrten	Einnahmen	Stück	in %	Personen-fahrten	in %	Einnahmen	in %
Summe Bartarif *	5 655 500	10 766 923	22 571 107,50	5 459 230	10 269 327	21 418 167,26	196 270	3,60	497 596	4,85	1 152 940,24	5,38
Summe allgemeiner Zeitkartentarif **	561 959	29 726 490	27 504 158,54	561 999	29 517 023	27 103 104,74	-40	-0,01	209 467	0,71	401 053,80	1,48
Summe Ausbildungsverkehr ***	384 722	23 629 498	17 845 939,87	389 596	23 847 170	17 870 421,27	-4 874	-1,25	-217 672	-0,91	-24 481,40	-0,14
Summe	6 602 181	64 122 911	67 921 205,91	6 410 825	63 633 520	66 391 693,27	191 356	2,98	489 391	0,77	1 529 512,64	2,30

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

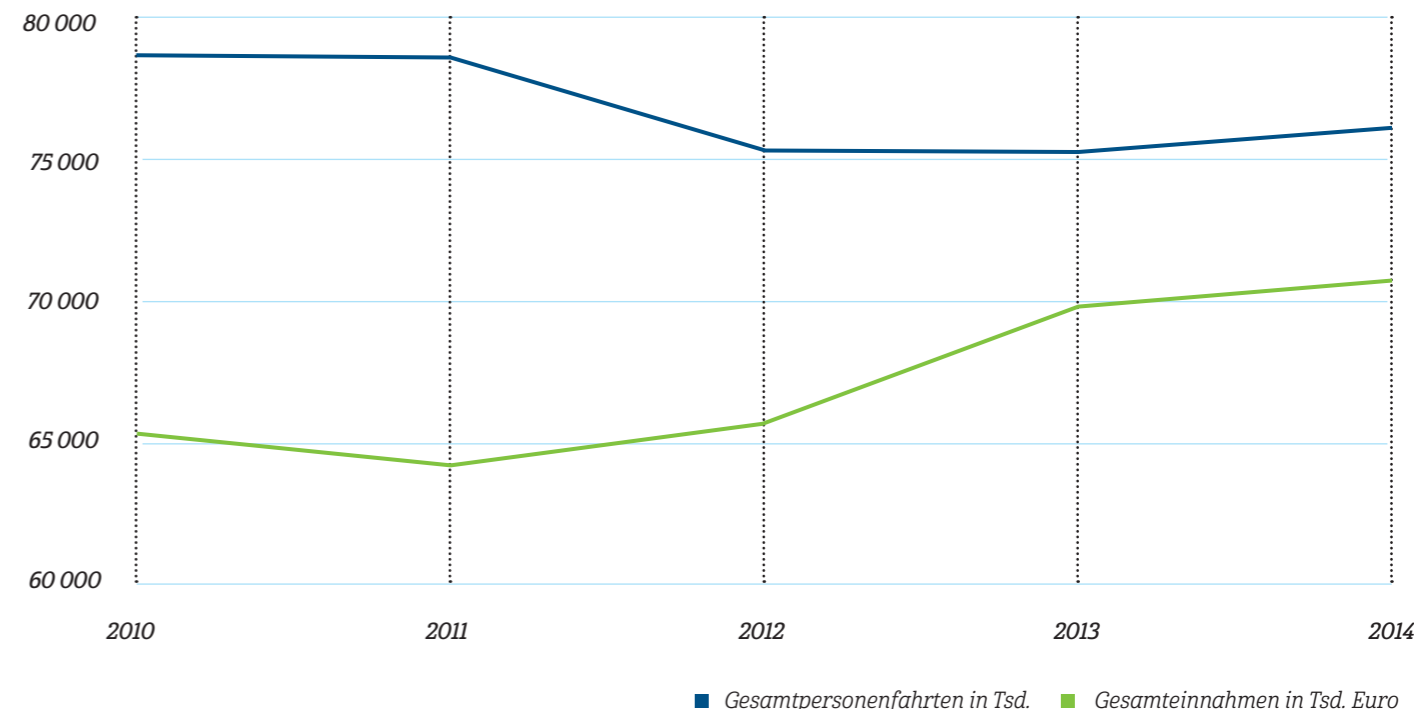
** Monatskarte für jedermann
 Wochenkarte für jedermann
 Senioren-Monatskarte
 Schüler-Ferienkarte
 Umwelt-Abo, Umwelt-Abo Plus
 Schnupper-Abo
 Firmen-Abo, Senioren-Abo
 9-Uhr-Spar-Abo,
 AboPlusCardBayern

*** Schülermonatskarte
 Schülerwochenkarte
 Schülerticket
 Semesterkarte

Entwicklung Gesamtfahrgastzahlen und Gesamteinnahmen 1986-2014



Entwicklung Gesamtfahrgastzahlen und Gesamteinnahmen 2010-2014





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

Konzeption, Redaktion, Gestaltung

team m&M GmbH & Co. KG, Augsburg

Druck

Pröll Druck und Verlag GmbH & Co. KG, Augsburg

Bildnachweis

Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

Landkreis Augsburg

Landkreis Aichach-Friedberg

Landkreis Dillingen a. d. Donau

Stadt Augsburg

Stephan Reichl, Jophiel Augsburg GmbH

Stefan Mayr, Lighthouse Fotografie, Augsburg

Walter Matthias Wilbert – Wilbert Photography