

*Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund*

***Verbundbericht 2013/2014***



*Unser Ticket verbindet. Der neue AVV.*



# Inhalt

● <b>Grußworte</b> .....	6
● <b>Grundlagen und Struktur</b> .....	10
Chancen .....	12
Kennzahlen .....	14
Meilensteine .....	16
Struktur .....	18
Aufgaben .....	20
Ausblicke & Visionen .....	22
● <b>Prozesse und Projekte</b> .....	24
Neue Gesellschaftsstruktur .....	26
EU-Ausschreibung AVV-Regionalbusverkehr ...	28
Verkehrsunternehmen .....	30
Neue AVV-Regionalbusse .....	32
Nahverkehrsplan .....	34
Einnahmenaufteilung .....	36
Tarifanpassungen .....	37
Neue Verkehrsangebote .....	38
Neue Ticketangebote .....	39
Service für den Fahrgast .....	40
Fahrgastbefragung 2012 .....	42
● <b>Zahlen und Daten</b> .....	44
Einwohnerentwicklung .....	46
Übersicht Tarifierhöhung .....	46
Ausgaben in 2013 .....	47
Bruttoeinnahmen .....	48
Fahrgastzahlen und Einnahmen .....	48
● <b>Impressum</b> .....	50

# Gemeinsam

**S**eit einigen Jahren entwickeln sich Wirtschafts- und Lebensbedingungen in der Region des AVV deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Die Landkreise im AVV ebenso

*Ein gemeinsamer Verbund für Mobilität – ein gemeinsamer Vorteil für die Region.*

wie die Stadt Augsburg zählen allen Prognosen nach auch in der nächsten Dekade zu den Gewinnern. Einer der wichtigsten Bausteine dabei war und ist das Angebot einer

funktionierenden, optimal vernetzten Infrastruktur für den öffentlichen Nahverkehr in der gesamten Region.

Der AVV ist unser Instrument, um gemeinsam auch die nächsten Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu meistern. Es wird darum gehen, den Menschen hohe Lebensqualität und den Unternehmen hohe Standortqualität zu bieten – damit sie kommen, damit sie bleiben. Zugleich erwarten uns schwierige Aufgaben wie die Ausschreibungspflicht der Verkehre nach den EU-Vorgaben oder die demografische Entwicklung mit einer immer älter werdenden Bevölkerung.

Wir sind als Vertreter des AVV in der Verantwortung, für alle in unserem Verbundgebiet das Bestmögliche zu planen und umzusetzen. Der AVV hat in den letzten Jahren viel dazu beigetragen, dass die Region vorankommt. Das zeigt der vorliegende Verbundbericht. Jetzt ist es wichtig, weitere Meilensteine zu setzen. Denn mit der Arbeit im und am AVV gestalten wir nicht nur bessere Mobilität – wir gestalten ein Stück Zukunft für die Bürger im gesamten Verbundgebiet.



**Martin Sailer**  
*Landrat Augsburg  
AVV-Aufsichtsratsvorsitzender*

**Olaf von Hoerschelmann**  
*AVV-Geschäftsführer*

**Z**ahlen, Daten und Fakten machen einen starken Teil dieses Verbundberichtes aus. Dahinter stehen – oder fahren vielmehr – Menschen in jedem Alter und mit unterschiedlichsten Wünschen. Für diese Kunden mit ihren mehr als 75 Millionen Fahrten sind wir da. Und: Wir wollen noch mehr Menschen in unserer Region dazu bewegen, verstärkt Busse und Bahnen zu nutzen, parallel zum Auto oder statt des Autos.

*Wer die Menschen ernst nimmt, wird sie bewegen.*

Dazu handeln wir vorausschauend. Wir nehmen den Wunsch nach moderner Mobilität ernst und integrieren Entwicklungen frühzeitig in unsere Planung. Aktuelle Beispiele: modernste Services wie die Fahrplan-App oder Angebote wie das AVV-Firmen-Abo. Der Verbundbericht verdeutlicht, wie komplex und detailliert die Aufgaben des AVV darüber hinaus sind: Unser Team gestaltet als operative Ebene und agiert zugleich als kommunikative Drehscheibe zwischen Politik, Unternehmen und Fahrgästen.

Wenn wir als AVV für moderne Mobilität sorgen, erfüllen wir zugleich eine wichtige Voraussetzung für das Gedeihen der Städte und Gemeinden im Verbundgebiet. Die vielen Strategien und Maßnahmen, die dazu beitragen, skizziert unser erster Verbundbericht, dem weitere folgen sollen. Alle Maßnahmen orientieren sich an einem Ziel: Gemeinsam mit unseren Gesellschaftern und Partnern wollen wir als AVV die Menschen bestens bewegen.

# Stadt, Land, Plus

Der AVV sichert für alle **Gesellschafter** einen klaren Mehrwert.



Dr. Klaus Metzger  
Landrat Aichach-Friedberg, AVV-Gesellschafter

Der AVV ist die Fahrkarte in die Zukunft, wenn es um den ÖPNV mit seinen vielen Regionalbuslinien geht. Ein Beispiel ist das neue Ausschreibungskonzept des AVV, das unsere Ziele nachhaltig in einen Rechtsrahmen einbettet, der unseren Mittelständlern die besten Chancen einräumt. Mit diesem „Augsburger Weg“ bringen wir mehr Effizienz, Modernität und Dynamik in den ÖPNV.

Note **2,82** für die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit den Leistungen des AVV\* und damit überdurchschnittlich gute Bewertung im Vergleich aller Verbände in Deutschland (Ø 2,91).

\* repräsentative Umfrage 2012 im Verbundgebiet des AVV.



Dr. Kurt Gribl  
Oberbürgermeister Stadt Augsburg, AVV-Gesellschafter

Die Stadt Augsburg ist allein seit 2008 um mehr als 10 000 Einwohner gewachsen. Es werden sich den Prognosen zufolge auch immer mehr Menschen im Umland ansiedeln. Darauf müssen wir vorbereitet sein. Wir brauchen eine enge Vernetzung mit den anderen Städten und Gemeinden der Region, die umweltfreundlich und zuverlässig funktioniert. Das garantiert uns der AVV.



Leo Schrell  
Landrat Dillingen a.d. Donau, AVV-Gesellschafter

Die Bürger sind mobiler geworden und haben berechnete Ansprüche an den Komfort des öffentlichen Personenverkehrs. Ein Ticket für alle Verbindungen ist heute selbstverständlich, morgen werden es Fahrplanauskünfte in Echtzeit und flächendeckend barrierefreie Busse in der gesamten Region sein. Der AVV sichert uns einen hohen Qualitätsstandard. Das ist ein bedeutender Wettbewerbsfaktor für unseren Landkreis und für die Region.

Grundlagen & Struktur des AVV

# Station für Station besser werden



10

11

*Mit der Gründung eines Verkehrsverbundes haben die Träger Weitblick und Gespür für die Entwicklung der Region bewiesen. Im Zuge der demografischen Veränderungen ergeben sich neue Herausforderungen. Der AVV ist dafür gerüstet. Er hat sich in fast drei Jahrzehnten zum Motor des ÖPNV in der Region entwickelt.*

# Deutschland hat es gut bei uns

**Unsere Region wird immer besser. Wenn wir weiter am Ball bleiben.**

**I**m Jahr 2014 sind einige interessante Studien über die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland bzw. in Bayern erschienen. In allen Studien schneidet unsere Region besser als der Durchschnitt ab. In der Perspektive bis 2030 gehören wir sogar zu den größten Gewinnern in Deutschland und auch innerhalb Bayerns. Die Gründe: Bei den Kennziffern für die Entwicklung der Erwerbstätigen, der beruflich Hochqualifizierten, bei Zuwachs von Einwohnern liegen wir weit vorn.\* Für die Forscher sind diese Daten für das wirtschaftliche Wachstum einer Region entscheidend. Dazu kommen ausgezeichnete Werte bei der Kaufkraft der Einwohner. Die Landkreise im Verbundgebiet des AVV stehen hier im Bundesvergleich sogar auf den ersten Plätzen.

## Das AVV-Verbundgebiet kann zu den Gewinnern zählen

Interessant für alle Entscheidungsträger sind vor allem die Prognoseszenarien bis 2030. Größtes Problem in Deutschland wird die schrumpfende Zahl der Erwerbstätigen aufgrund des demografischen Wandels sein. Die Region im AVV-Verbundgebiet ist im Gegensatz zu vielen ostdeutschen, aber auch nordbayerischen Gegenden davon nicht betroffen: Alle Studien zeigen Wanderungsbewegungen vom Osten in den Süden Deutschlands und weiteres Wachstum der boomenden Regionen, zu denen auch wir zählen. Doch eines ist klar: Um die prognostizierte „Sogwirkung“ und Zuwächse zu erreichen, müssen noch einige Stellschrauben richtig gedreht werden. Konkret bedeutet dies, die Lebensbedingungen und die Standortbedingungen mit aller Kraft weiter

zu verbessern. Bei der Entwicklung der kreisfreien Städte im Verhältnis zum Umland zeigen die Studien unterschiedliche Ergebnisse. Manche sagen für Bayern ein proportional stärkeres Wachstum der

**„Unsere Region hat beste Chancen, ihren Vorsprung auszubauen, aber sie muss diese Chancen auch nutzen. Mobilität, wie sie der AVV bietet, ist dazu ein wichtiger Hebel.“**

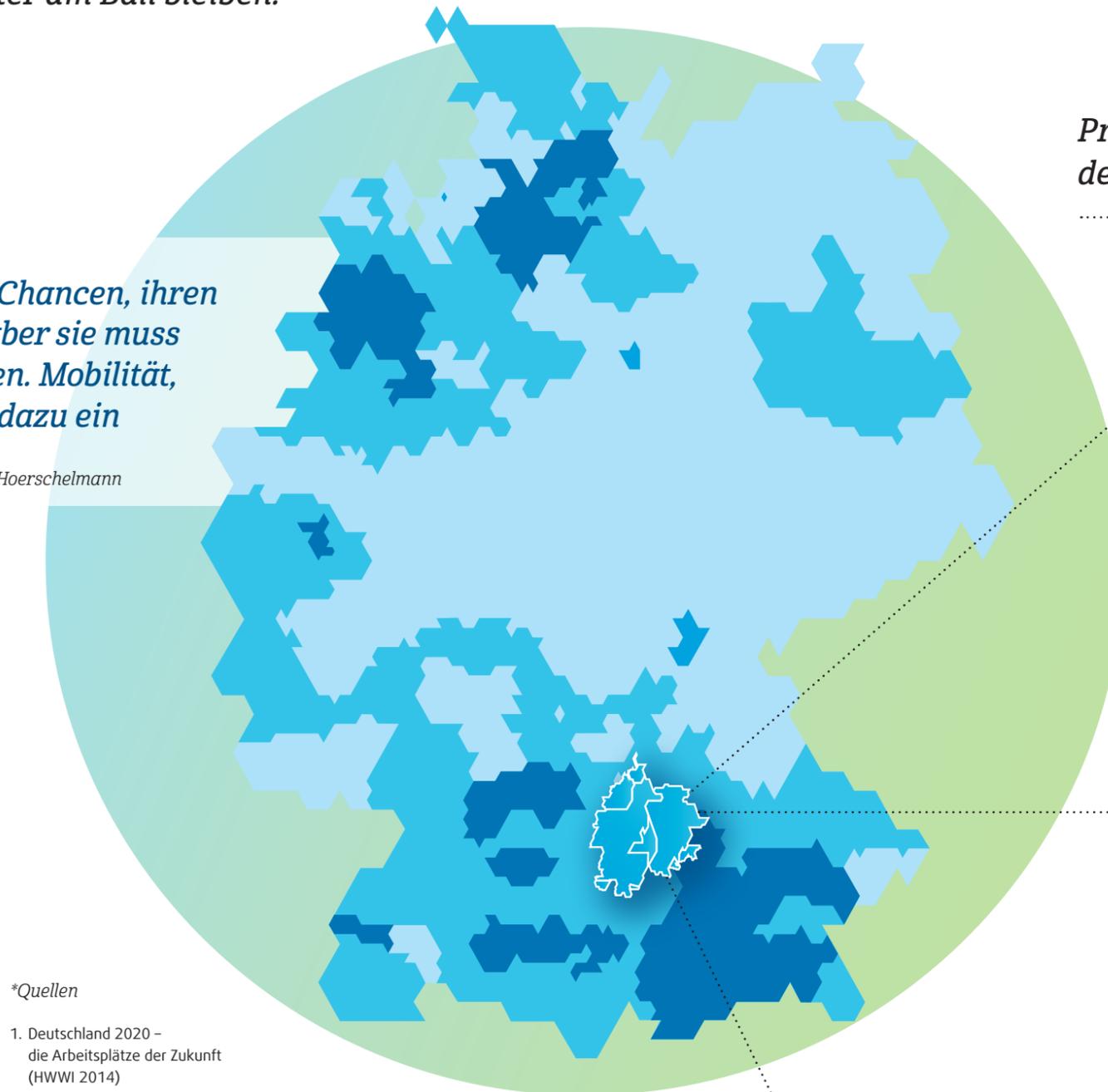
*Olaf von Hoerschelmann*

Städte voraus, andere prognostizieren dynamischere Suburbanisierungsprozesse, also eine Verlagerung des Wohnens und der wirtschaftlichen Aktivitäten auf das Umland. Alle Studien sind sich jedoch einig, dass die Bruttowertschöpfung sowohl für die Stadt Augsburg wie auch für die Landkreise im AVV-Verbundgebiet weiter wachsen wird – eine gute Aussicht.

## Der AVV ist ein Standortfaktor

Für den AVV bedeutet das: Je komfortabler, moderner und besser vernetzt Mobilität funktioniert, desto eher lassen sich Wachstumschancen umsetzen. Seit 2010 baut der AVV deshalb an der Stärkung der Gesamtstruktur und investiert in viele Zukunftsprojekte. Beispiele dafür sind:

- » Neue Gesellschaftsstruktur
- » Umsetzung des Nahverkehrsplans
- » Vergabe von Leistungen im AVV-Regionalbusverkehr
- » Abschluss des Einnahmevertrags
- » Diskussion einer Tarifreform
- » Kontinuierlicher Ausbau des e-Ticketing



**Prognose Veränderung der Zahl der Erwerbstätigen 2011 bis 2030<sup>1)</sup>**

- unter -3 bis 0% Zuwachs
- 0,1 bis 1,5% Zuwachs
- über 1,5% Zuwachs

*[...] die verbesserte Anbindung an wirtschaftlich starke Zentren [...] (ist) im Wettbewerb der Regionen entscheidend.* <sup>3)</sup>, S. 14

*Regionen im ländlichen Raum können mit neuen Mobilitäts- und Kooperationskonzepten Vorteile erlangen.*

<sup>3)</sup>, S. 14

## \*Quellen

1. Deutschland 2020 – die Arbeitsplätze der Zukunft (HWWI 2014)
2. Prognose der wirtschaftlichen Entwicklung bis 2030 in Bayern und Deutschland (HWWI 2013)
3. Regionen im Wettbewerb – Ergebnisse des IW-Regionalrankings (IW 2014)
4. Internal Migration in Germany (Nikola Sander & Ramon Bauer, Vienna Institute of Demography / Wittgenstein Centre, www.german-migration.info, 2014) Datenquelle: Destatis

# Dimensionen des AVV

Viele interessante **Zahlen** belegen, wie stark die Bedeutung des AVV heute ist.

**K**ein anderes Beteiligungsunternehmen der Landkreise und der Stadt Augsburg bedient mit einem vergleichbar geringen Mittelaufwand so viele Ebenen gleichzeitig wie der AVV. Allein die Länge der Verkehrsnetze und die hohe Fahrgastzahl zeigen, wie wichtig die leistungsfähige Verknüpfung und Organisation der Lebensadern im regionalen ÖPNV durch den AVV heute ist. Im AVV geht es um große Räume, unterschiedlichste Bedürfnisse, um politische und wirtschaft-

liche Entscheidungen und um viel Geld. Alle Parameter und Vorgaben zielführend zu organisieren und zu steuern ist eine tägliche Herausforderung. Der AVV erfüllt diese Aufgabe auf der Grundlage einer weiteren interessanten Zahl: 24. Dies ist die Anzahl der Mitarbeiter des AVV. Eine kleine Einheit, die ein großes Rad dreht. Sie ist verantwortlich, dass der ÖPNV hier zum Besten der Gesellschafter und damit zum Besten der Bürger fließt.

**22**

Stadtbuslinien

Rund  
**689 000**

Einwohner im Verbundgebiet

Fläche des Verbundraumes (in km<sup>2</sup>)

**2 329**

**23**

Verkehrsunternehmen

Rund

**69**

Mio. Euro Bruttoeinnahmen pro Jahr aus dem Fahrkartenverkauf

**122**

AVV-Regionalbuslinien

**5**

Straßenbahnlinien

**7**

Regionalzuglinien

**75 377 700**

Beförderungsfälle pro Jahr

Linienlänge (in km)

Straßenbahn **45,2**

Zug **216,9**

Bus **2 788,1**

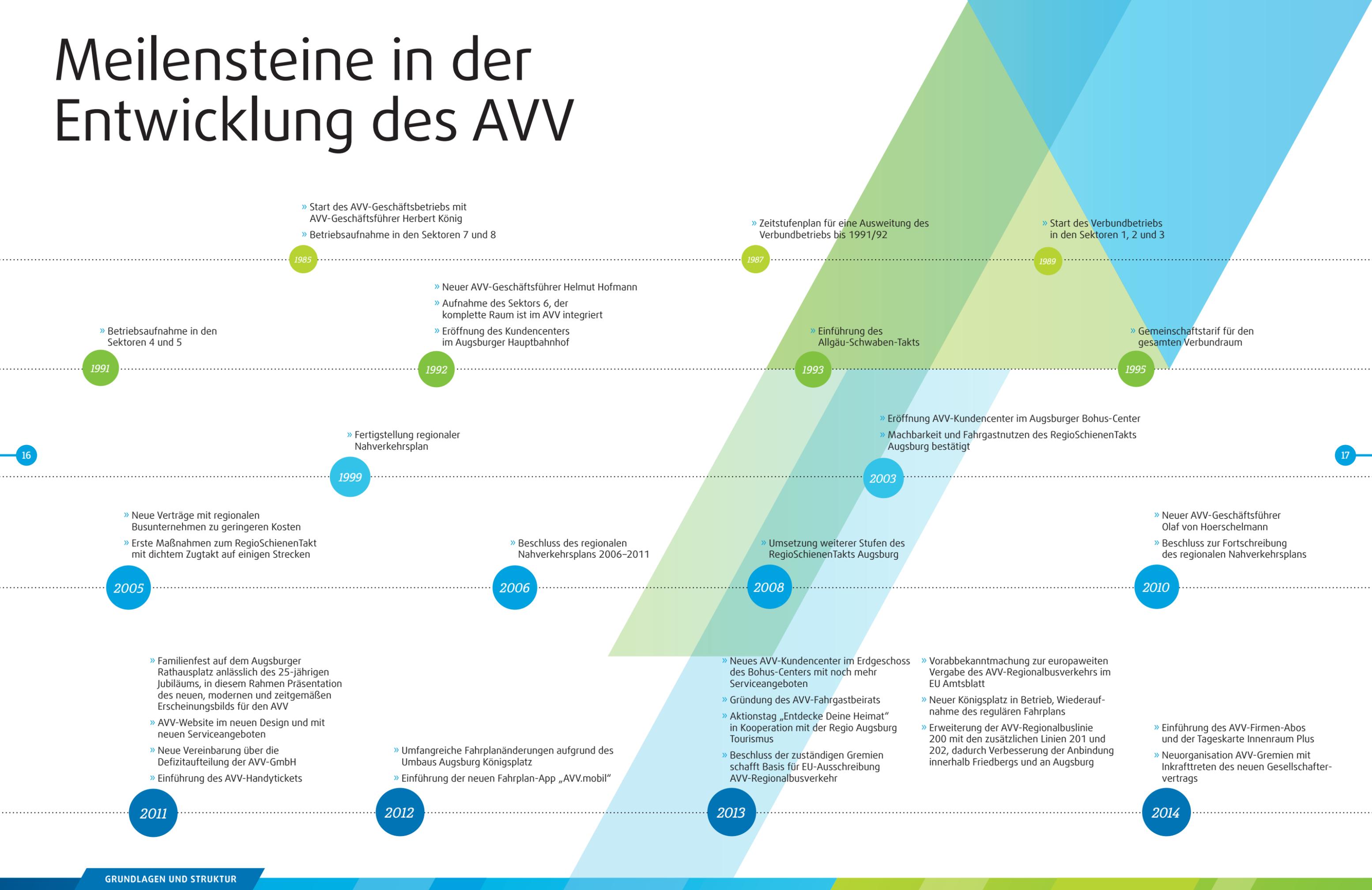
Wagen-km pro Jahr

Straßenbahn **3 431 000**

Zug **5 154 984**

Bus **15 690 900**

# Meilensteine in der Entwicklung des AVV



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

1985

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

1987

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

1989

- » Betriebsaufnahme in den Sektoren 4 und 5

1991

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

1992

- » Einführung des Allgäu-Schwaben-Takts

1993

- » Gemeinschaftstarif für den gesamten Verbundraum

1995

- » Fertigstellung regionaler Nahverkehrsplan

1999

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

2003

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

2005

- » Beschluss des regionalen Nahverkehrsplans 2006-2011

2006

- » Umsetzung weiterer Stufen des RegioSchienenTakts Augsburg

2008

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

2010

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

2011

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

2012

- » 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

2013

- » 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

2014

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

# 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.



Jeder Bus, jede Straßenbahn und jeder Zug in der Region ist Ausdruck eines im Grundgesetz verankerten Gedankens: Der öffentliche Personennahverkehr muss als Teil der Daseinsvorsorge von Bund und Ländern sichergestellt werden. Verantwortlich für die konkrete Umsetzung des Zugverkehrs ist der Freistaat Bayern, der die Bayerische Eisenbahngesellschaft damit beauftragt hat. Für den Stadtverkehr ist die Stadt Augsburg zuständig. Diese haben für die Durchführung der Verkehrsleistung ihre 100-prozentige Tochtergesellschaft, das kommunale Unternehmen swa, beauftragt. Für den Regionalbusverkehr sind die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger zuständig. In unserer Region wurde dafür gemeinschaftlich die AVV-GmbH als kommunaler Aufgabenträgerverbund gegründet. Gesellschafter des AVV sind die Stadt Augsburg sowie die drei Landkreise Augsburg, Aichach-Friedberg und Dillingen a.d. Donau. Erklärtes Ziel der Gesellschafter ist es, den Nahverkehrsraum Augsburg nachhaltig zu stärken und zu verbessern. Über das Kerngebiet der Gesellschafter hinaus hat der AVV Berührungspunkte mit Teilen der Landkreise Dachau, Fürstfeldbruck, Donau-Ries, Landsberg und Unterallgäu, die jedoch nicht Gesellschafter sind.

## Finanziert als öffentliche Aufgabe

Im Auftrag der Aufgabenträger ist der AVV für die Planung und die Organisation des ÖPNV in der Region zuständig. Der AVV als Verbundgesellschaft übernimmt im Auftrag der Aufgabenträger die Bestellerfunktion des AVV-Regionalbusverkehrs. Zum Großteil wird dieser durch die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf finanziert. Diese Gelder werden im Rahmen der sog. Einnahmenaufteilung durch die AVV-GmbH an die Verkehrsunternehmen, die für die Personenbeförderung zuständig sind, weitergereicht.

Da aber der Fahrkartenverkauf allein für die Finanzierung des AVV-Regionalbusverkehrs nicht ausreicht, stellen die Aufgabenträger des AVV seit 2005 die noch fehlenden Mittel in Höhe von ca. 12 Mio. Euro jährlich zur Verfügung. Diese werden ebenfalls entsprechend der Einnahmenaufteilungsregelung an die AVV-Regionalbusunternehmen verteilt.

Darüber hinaus sind die Aufgabenträger für die Finanzierung der Verbundgesellschaft und ihrer zahlreichen Aufgaben zuständig.

Die gesamten Aufwendungen der vier Aufgabenträger werden zu ca. 80% für Ausgleichszahlungen im AVV-Regionalbusverkehr eingesetzt, ca. 20% fließen in die Finanzierung der Verbundgesellschaft. Die Verwaltung und Verteilung der Gelder erfolgt durch den AVV.

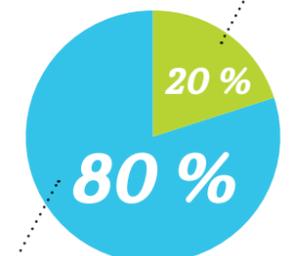
## Finanzierung und Mitteleinsatz

### Gesellschafter

- » Stadt Augsburg
- » LK Augsburg
- » LK Aichach-Friedberg
- » LK Dillingen a.d. Donau



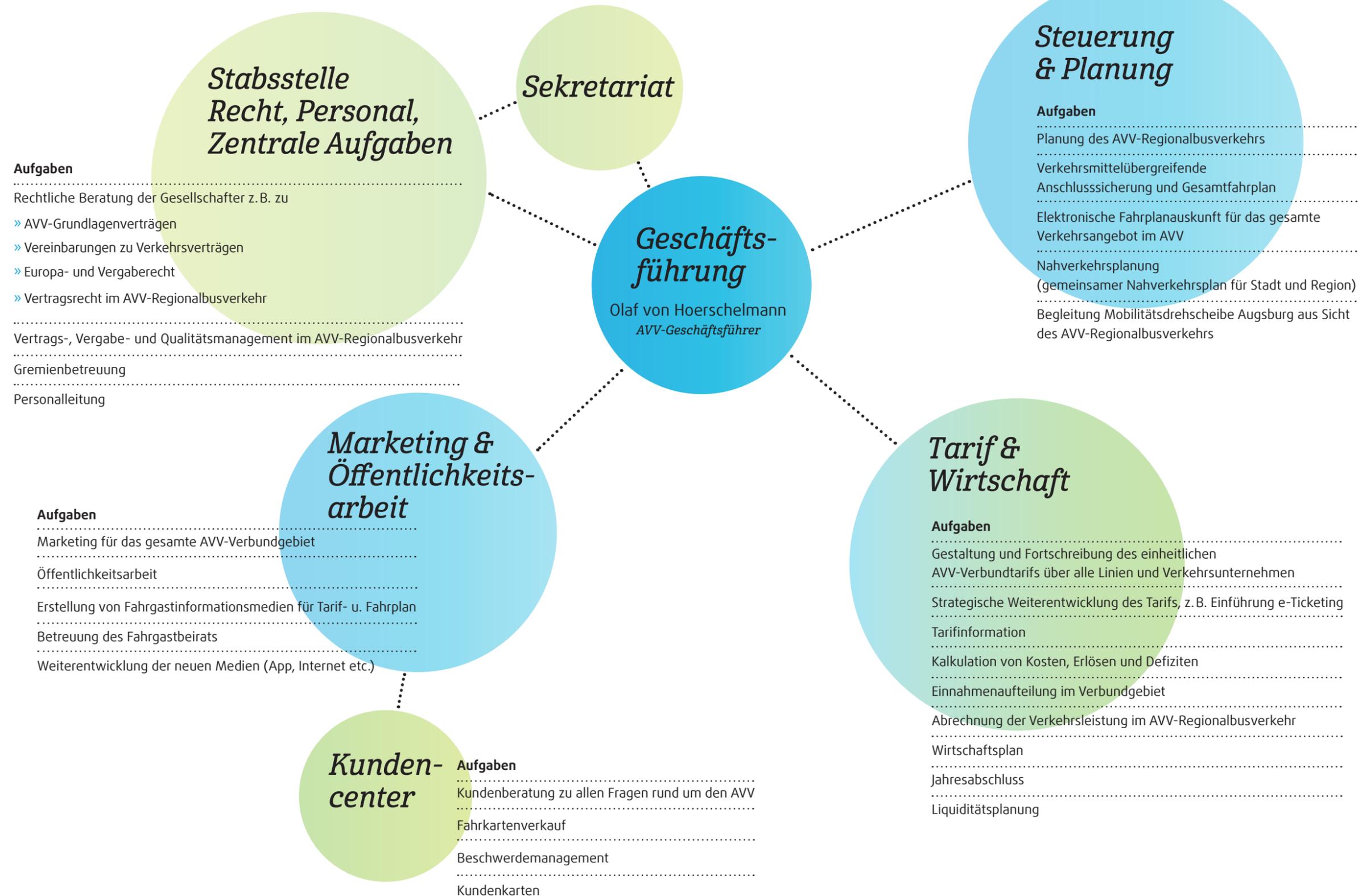
Finanzierung der Verbundgesellschaft



Ausgleichszahlungen im AVV-Regionalbusverkehr

# Aufgaben des AVV

Der Geschäftsbetrieb des AVV umfasst äußerst heterogene **Aufgabenfelder**, die mit einem schlanken Team bewältigt werden.



Der ÖPNV in der Region hat sich zu einem Gesamtsystem entwickelt, das heute nur in einer professionellen Aufstellung, wie sie der AVV bietet, organisiert werden kann. Die Anfänge vor fast 30 Jahren sind mit den hochkomplexen Anforderungen von heute nicht mehr vergleichbar. Der AVV plant, steuert und wickelt den ÖPNV für ein Gebiet mit rund 690 000 Einwohnern ab – mit hohem Anspruch und einem Team von nur rund 24 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die Kernaufgabe des AVV besteht in der Planung eines zukunftsweisenden Verkehrs- und Tarifangebots. Strategisch sind dabei Prozesse von der politischen Zielfindung über die Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen bis hin zur Implementierung neuer Einnahmeverfahren zu bearbeiten. Operativ reicht die Palette von der Kommunikation des Angebots bis zum Fahrscheinverkauf im AVV-Kundencenter.

## Unverzichtbar für alle Bürger

Die Leistungen des AVV wachsen kontinuierlich, besonders im Bereich Recht sind die Anforderungen hochspezifisch und verlangen aktuellste Expertise. Aus der Sicht der Fahrgäste ist der AVV vor allem der Garant für einen komfortablen ÖPNV in ihrer Heimat. Einfache Mobilität mit einem Netz, einem Ticket und einem Fahrplan – dafür steht der AVV auf der Nutzerseite. Doch der AVV kommt nicht nur den Fahrgästen, sondern letztendlich allen Bürgern zugute: Mit seiner heutigen Gestaltungs- und Schlagkraft ist er für die gesamte Entwicklung der Region unverzichtbar.

# Fahrplanmäßig in die Zukunft

*Die **Mobilität** wandelt sich rasant. Wer im Wettbewerb mithalten will, muss immer einen Schritt oder besser einen Zug voraus sein. Denn die Umsetzung von Ideen braucht ihre Zeit.*

**D**emografische, wirtschaftliche und politische Entwicklungen erfordern immer schnelleres und komplexeres Handeln. Wie lässt sich der ÖPNV von morgen so planen, dass die Region die Entwicklungen bestmöglich nutzen kann? AVV-Geschäftsführer Olaf von Hoerschelmann gibt Antworten.

## Herr von Hoerschelmann, was sind denn die konkreten Herausforderungen mit denen Sie sich momentan beschäftigen?

Wir sind bei entscheidenden Änderungen bereits mitten im Prozess. Dazu gehört die wettbewerbliche Vergabe der Verkehrsleistung im AVV-Regionalbusverkehr gemäß den EU-Richtlinien. Vor allem wollen wir weiter am Fahrgastkomfort und an modernen Verkehrsmitteln arbeiten. Der Ausbau einer barrierefreien Busflotte im AVV-Regionalbusverkehr zählt hierzu, aber auch eine Echtzeit-Fahrplanauskunft im Internet und über die Fahrplan-App.

Ein neuer Nahverkehrsplan muss nun in die operative Ebene gebracht werden und mit dem Thema Einnahmenaufteilung befinden wir uns ebenfalls im Einigungsprozess. Im Bereich Marketing wollen wir weitere Strategien und Aktionen zugunsten der Bekanntheit des AVV und seiner Angebote entwickeln, um so die Fahrgäste zukünftig noch besser zu informieren und vom Angebot des AVV zu überzeugen.

## Was steht bei Ihnen als nächstes auf Ihrer Agenda im Hinblick auf die Weiterentwicklung des AVV?

Im Bereich der Verkehrsplanung gilt es nun ganz konkret bei den politischen Gremien für den aktuellen Nahverkehrsplan einen Beschluss herbeizuführen. Danach werden wir uns an die Umsetzung der Ergebnisse machen. Insgesamt bescheinigt uns das begleitende Gutachten einen guten Nahverkehr, wir werden uns also gemäß Nahverkehrsplan vor allem auf die Ausweitung von flexiblen Bedienungsformen im ländlichen Raum sowie auf punktuelle Verbesserungen konzentrieren. Aber auch räumlich größer gefasste Optimierungen wollen wir angehen.

## Gibt es denn weitere größere konkrete Aufgaben für die Zukunft?

Vor allen Dingen steht eine Tarifreform an. Passen die aktuelle Zonenentwicklung, die Tarifhöhen und Fahrkarten noch zu den Bedürfnissen der Menschen? Wir müssen alle Angebote dem strukturellen Wandel anpassen – als Stichworte sind da zu nennen: Zuzug in die Städte im AVV-Gebiet, demografischer Wandel mit immer mehr älteren Fahrgästen und verhältnismäßig weniger junger Menschen, eine höhere Bereitschaft der Menschen zur Mobilität und zum Pendeln, ein wachsendes Umweltbewusstsein, der Trend weg vom Auto, vor allem bei den jungen Stadt- und Vorstadtbewohnern, neue Schulstandorte und vieles

mehr. Auf diese Entwicklungen müssen wir mit Angeboten antworten. Schwierig an einer Tarifreform ist, dass alle Änderungen natürlich auch die Einnahmenaufteilung innerhalb des AVV betreffen. Die ist aber zwischen den Verkehrsunternehmen noch nicht abschließend geklärt. Hier haben wir noch ein Stück Arbeit vor uns. Das Beispiel Tarifreform zeigt, wie komplex unsere Aufgabe ist: Wir drehen an vielen Rädern gleichzeitig und haben langwierige innere Prozesse zwischen den Beteiligten zu moderieren und nach vorn zu bringen. Ein Großteil unseres Tuns besteht im Verhandeln, Abstimmen, Ausgleichen. Bis greifbare Ergebnisse für die Fahrgäste spürbar sind, dauert es mitunter einige Zeit.

## Welche allgemeinen Strömungen erkennen Sie denn für den ÖPNV, die auch für uns in der Region relevant sind?

Glücklicherweise gehört die Region im AVV-Gebiet zu den Gewinnern der Zukunft. Wir sind hier nicht von Abwanderung betroffen, im Gegenteil. Die Wirtschaft floriert und verlangt Weichenstellungen, die mehr Mobilität für die Menschen gewährleisten. Für die Regionen wird noch mehr als bisher gelten: wer fährt, der führt. Mobilität wird individueller werden, noch stärker an den Bedürfnissen des Einzelnen ausgerichtet. Vor allem das Thema multimodale Vernetzung wird uns deshalb beschäftigen. Ziel ist die optimale



Kombination der Verkehrsmittel mit einer zunehmenden Verlagerung auf den ÖPNV. Insgesamt wird der gesellschaftliche Wert der Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln meines Erachtens noch viel weiter wachsen. Aber: Was ist der ÖPNV der Gesellschaft wert? Das muss letztendlich die Politik beantworten, als Vertretung des Bürgerwillens.

## Sehen Sie Vorbilder bei anderen Verbänden oder in anderen Regionen und Ländern?

Natürlich beobachten und bewerten wir genau die Entwicklungen woanders und setzen uns auch selbst Benchmarks. Letztendlich sind aber Vergleiche schwierig, da es schon bei den Gesellschaftern und Verkehrsträgern große Unterschiede gibt, ebenso bei den Standortvoraussetzungen. Für unsere Zukunft hier gibt es woanders keine Blaupause. Wir können mit Kreativität und Pragmatismus immer wieder individuelle Wege einschlagen.

Das ist das Spannende daran – und auch eine große Chance und Verantwortung für alle Beteiligten.



## Multimodale Vernetzung des ÖPNV

Die Strategie der multimodalen Vernetzung mit einem starken ÖPNV als Rückgrat ist sowohl für den urbanen als auch für den ländlichen Raum und raumübergreifend angezeigt. Ziel ist es, attraktive Komplettangebote zu schaffen und so zur Verkehrsverlagerung beizutragen.

VDV Positionspapier · Mai 2013

Prozesse & Projekte im Berichtszeitraum

# Erfolgreich auf dem Weg

24

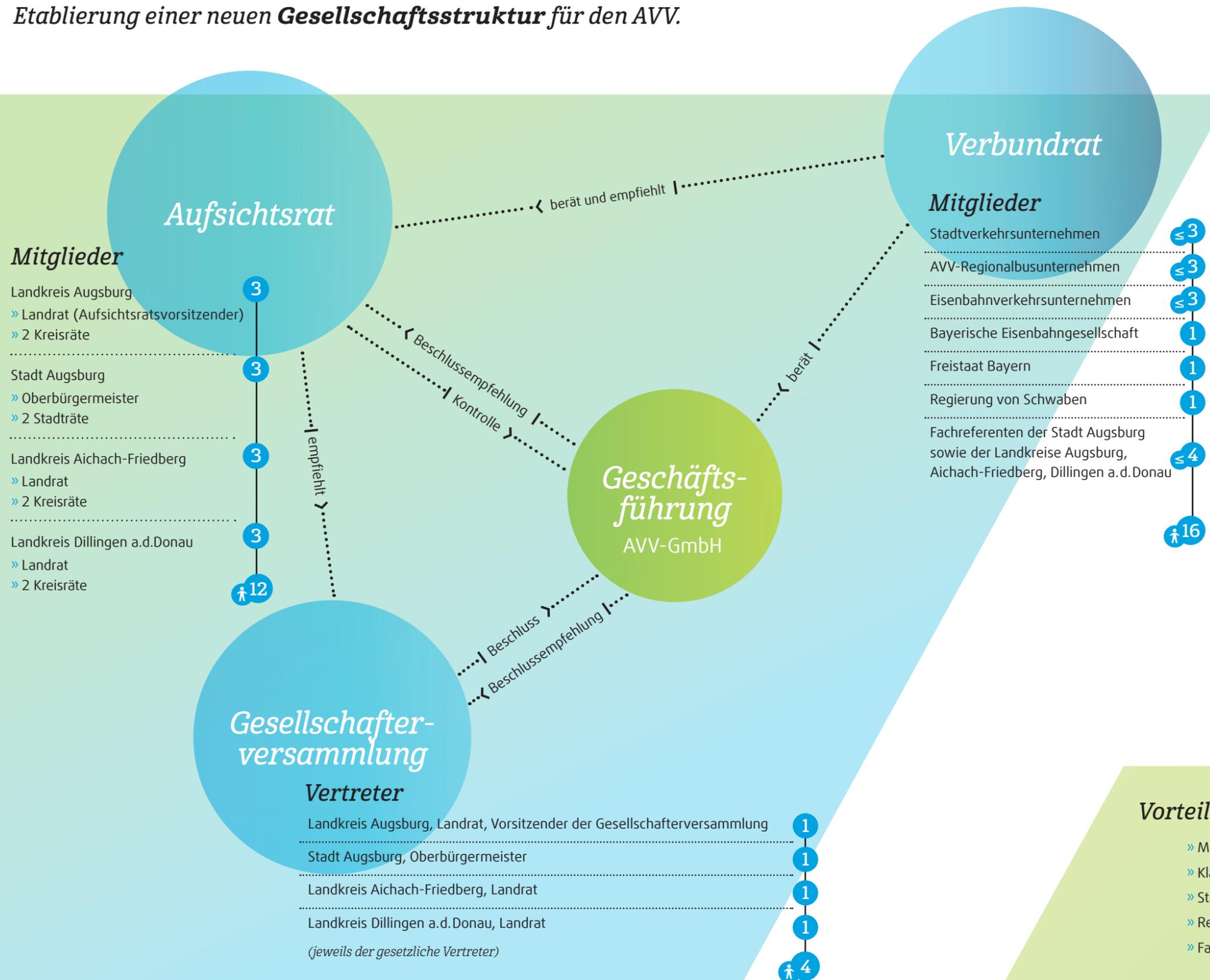


25

*Bei der Entwicklung des AVV sind in den letzten Jahren einige wichtige Meilensteine gelungen. Unser Anspruch ist es, die Mobilität im Ballungsraum modern und dynamisch zu gestalten. Mit vielen Maßnahmen von der Veränderung des Gesellschaftervertrags bis hin zur Stärkung des AVV als Marke wurden gute Voraussetzungen für die Zukunft geschaffen.*

# Mobilität braucht Stabilität

Etablierung einer neuen **Gesellschaftsstruktur** für den AVV.



Im Jahr 2011 erfolgte ein Paradigmenwechsel in der Ausrichtung des AVV mit dem Ziel, die Verbundgesellschaft zu stärken. Der neue Ansatz wurde von den AVV-Gesellschaftern initiiert und sieht eine engere inhaltliche Zusammenarbeit auf der Grundlage einer einheitlichen Verbundstrategie vor. Die intensivere Kooperation trägt den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger im Verbundgebiet Rechnung, fördert die Transparenz von Kosten und Leistungen und bietet damit den politischen Vertretern der Bürger eine belastbare Entscheidungsgrundlage für den Einsatz von Mitteln. Zugleich können die Verkehrsunternehmen weiterhin auf eine objektiviertere Bewertung ihrer Arbeit vertrauen. Im operativen Bereich erfordert die engere Kooperation regelmäßige Abstimmungen der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen und des Verbunds sowie die Einbeziehung der Fahrgäste in Form des Fahrgastbeirats. Formal geht damit ein revidiertes Vertragswerk einher, das die Organstruktur neu ordnet.

**Politische Vertreter wie Stadt- und Kreisräte erhalten mehr Verantwortung**

## Die Neuordnung der Gesellschaftsstruktur

Die Gesellschaftsstruktur wurde den Zielen und rechtlichen Rahmenbedingungen gemäß geändert: In der Gesellschafterversammlung werden die Beschlüsse von den gesetzlichen Vertretern der beteiligten Landkreise und der Stadt Augsburg gefasst. Im Aufsichtsrat nehmen nun ausschließlich diese und je zwei politische Mandatsträger pro Aufgabenträger ihr Kontroll- und Empfehlungsmandat wahr. Bisher waren die Verkehrsunternehmen im Aufsichtsrat vertreten. Mit der neuen Struktur sind operative/beratende Ebene und Kontrollebene klar getrennt. Die beratende und empfehlende Funktion der Unternehmen und der Fachreferenten wird durch einen neuen Verbundrat gewährleistet.

## Vorteile der neuen Gesellschaftsstruktur

- » Mehr politischer und fachlicher Einfluss der AVV-Gesellschafter
- » Klare Strukturen, Entscheidungs- und Kontrollwege
- » Stärkere Vertretung der Bürgerinteressen im Aufsichtsrat durch Kreis- bzw. Stadträte
- » Rechtssichere Anpassung an europarechtliche Veränderungen und das neue PBefG
- » Fachliche Kompetenz der Verkehrsunternehmen fließt weiterhin in den Verbundrat ein

# Rechtlich sicher, transparent und fair für alle

Ein zentrales Anliegen des AVV wird jetzt umgesetzt: die **Ausschreibung der Verkehrsleistungen nach einem neuen Verfahren.**

Der Ballungsraum im AVV-Gebiet boomt. Pendlerströme wachsen, gleichzeitig verringert sich die Anzahl von Schülern, die befördert werden müssen, während die Zahl älterer Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, zunehmen wird. Der AVV muss diesen Entwicklungen vorgehen und die Verkehrsleistungen entsprechend steuern. In den vergangenen 30 Jahren waren jedoch die Gestaltung der Leistungen und angebotenen Linien im AVV-Regionalbusverkehr vor allem Sache der Verkehrsunternehmen. Für die Zukunft gilt, dass der AVV den Kompass bei der Gestaltung dieser Verkehrsleistungen selbst in der Hand halten wird. Erstmals wird daher in den kommenden Jahren der AVV-Regionalbusverkehr nach geltendem EU-Recht ausgeschrieben. Dieser Prozess zählt zu den wichtigsten Vorhaben in der Geschichte des AVV und wird für Jahrzehnte die Basis für eine positive Entwicklung des ÖPNV in unserer Region bilden.

## Vorteile des neuen Ausschreibungsverfahrens im AVV

### Qualitative Verbesserung

Der AVV-Regionalbusverkehr wird seit 2005 mit öffentlichen Geldern in Höhe von rund 12 Mio. Euro pro Jahr unterstützt. Es muss daher den Aufgabenträgern obliegen, die eingesetzten Gelder möglichst wirtschaftlich und zum maximalen Nutzen der Bürgerinnen und Bürger im AVV-Gebiet zu gestalten. Für die Fahrgäste soll sich das Angebot langfristig qualitativ verbessern und damit attraktiver für alle Einwohner in der Region werden. Dazu muss der ÖPNV in der Region neu organisiert werden – mit einer zentralen Verkehrsplanung, einer optimalen Verkehrsversorgung und bestimmten Technologiestandards. Die Ausschreibung ermöglicht dies. Der AVV übernimmt daher zukünftig die Gestaltung des konkreten Linienangebots und der Versorgungsdichte. Im Rahmen der Ausschreibung lassen sich außerdem wichtige Kriterien festlegen und verhandeln, wie z.B. ein einheitliches Erscheinungsbild.

### Rechtssicherheit

Die Ausschreibung ist auch aufgrund einer Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes an die EU-Verordnung notwendig. Nach den im AVV gegebenen Voraussetzungen sind wettbewerbliche Vergabeverfahren jetzt durchzuführen. Eine Ausschreibung bedeutet daher Rechtssicherheit für alle Beteiligten vom Auftraggeber bis hin zum Auftragnehmer.

### Fairness

Für die AVV-Gesellschafter war es wichtig ein Konzept zu entwickeln, das möglichst mittelstandsfreundlich für die regionalen Busunternehmen umgesetzt werden kann. So soll die Ausschreibung nach einem Stufenschema mit einzelnen Linienbündeln vorgenommen werden, an dem alle bestehenden AVV-Regionalbusunternehmen unabhängig von ihrer Betriebsgröße teilnehmen können. Erfahrungen anderer Verbünde zeigen, dass die regionalen Busunternehmen bei dem Verfahren erfolgreich zum Zuge kommen können. Zudem erhalten regionale Busunternehmen, die bisher nicht berücksichtigt wurden, bzw. Subunternehmer nun eine faire Chance zur Marktteilnahme. Ziel der AVV-Gesellschafter: Das mittelstandsfreundliche Stufenkonzept ist anspruchsvoller und auch rechtlich komplexer als eine unvermittelte Umstellung auf Ausschreibungen, es dient weiterhin dem Erhalt eines funktionierenden Anbietermarktes mit regionalen Unternehmen.

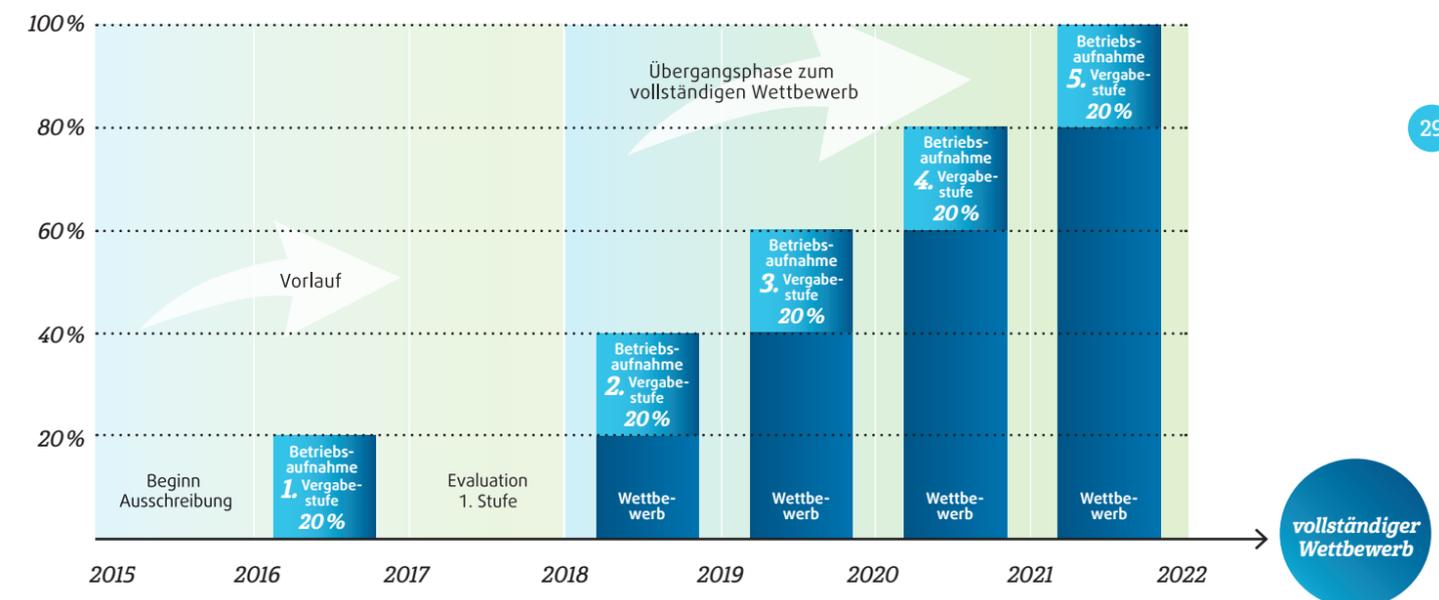
### Transparenz

Die Einnahmenverantwortung geht von den Regionalbusunternehmen auf den AVV über. Vor allem die Mittelverwendung wird so transparent, für alle Entscheidungsträger nachvollziehbar und kommt zielgerichtet zum Einsatz. Tarife und Fahrpläne können optimiert werden und lassen sich aufgrund klarer Vorgaben, z.B. aus den Entscheidungsgremien, gestalten. Im Gegenzug profitieren die Verkehrsunternehmen von fixen, sicher kalkulierbaren Ausgleichszahlungen.

## Zeitplan für die Überführung des AVV-Regionalbusverkehrs in den Wettbewerb



## Der geplante Übergang in den Wettbewerb durch Vergabe der Leistungen im AVV-Regionalbusverkehr in einem Stufenkonzept



### Vorteile des Konzepts für die mittelständischen regionalen Busunternehmen

- » Zeitlich gestufte Ausschreibung einzelner Linienbündel, keine Gesamtvergabe
- » Einigung auf Bruttovereinbarungen, die den AVV-Regionalbusunternehmen bereits ab 2016 einen Vollkostensatz bieten
- » Öffnung des Marktes für weitere lokale Unternehmen durch fairen Wettbewerb
- » Schutz vor Lohndumping durch Erklärung zur Einhaltung der geltenden Tarifverträge
- » Langfristige Verträge mit bis zu 10 Jahren Laufzeit



# Zusammen gut fahren: die Partner im AVV

**Mehr als 20 unterschiedliche Verkehrsunternehmen erbringen die Fahrleistung im AVV-Verbundgebiet – mit einem gemeinsamen Ticket.**

**O**b AVV-Regionalbus, Stadtbus, Straßenbahn oder Regionalzug: Die Fahrgäste können mit dem Gemeinschaftstarif im AVV in jedem Verkehrsmittel und auf jeder Strecke innerhalb des AVV-Gebiets unterwegs sein. Aktuell bestehen

dazu Kooperationsverträge mit mehr als 20 regional aktiven Verkehrsunternehmen. Der AVV koordiniert neben dem einheitlichen Tarifangebot ein aufeinander abgestimmtes Fahrplansystem und bündelt die Stärken der Partner für einen fahrgastfreundlichen Verkehr.

## Stadtwerke Augsburg

Die Stadtwerke Augsburg (swa) und den AVV verbindet eine enge Zusammenarbeit seit der Gründung des AVV. Die swa, ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Stadt Augsburg, sind als alleiniges Verkehrsunternehmen für die Durchführung der gesamten Verkehrsleistung mit Straßenbahn und Stadtbus innerhalb des Stadtgebiets zuständig. Sie sind fester Teil der kommunalen Familie, wie auch der AVV.



## AVV-Regionalbus- unternehmen

Der AVV-Regionalbusverkehr wird von privaten Busunternehmen durchgeführt. Als zuverlässige Partner sind die mittelständischen Verkehrsunternehmen auch in Zukunft ein wichtiger Garant für den funktionierenden ÖPNV. Dies soll bei der anstehenden Neugestaltung des AVV-Regionalbusverkehrs erhalten bleiben.



und weitere Partner im AVV-Regionalbusverkehr:

- Josef Ankner, Baumeister Reisen,
- BBS Brandner KG, Betzmeir-Reisen GmbH,
- Josef Demmelmair Omnibusbetrieb GmbH & Co. KG,
- Egenberger Verkehrs GmbH,
- Hedorfer-Reisen GmbH, Hörmann-Reisen GmbH,
- Karl Kirner, Kohler-Reisen GmbH, Ludwig Tours,
- Magg-GmbH & Co. KG Omnibusverkehr,
- Nussbaum-Reisen Omnibus GmbH & Co. KG,
- Hermann Schick, Michael Schleipfer,
- Omnibus-Unternehmen Johann Spangler,
- Wackerltour Busreisen,
- Z Mobility – Werner Ziegelmeier GmbH

## Schienenverkehrs- unternehmen

Der regionale Schienenverkehr verzeichnet einen wachsenden Fahrgastzuspruch. Als Partner des AVV unterstützen DB und BRB die umweltfreundliche und nachhaltige Verbindung zwischen vielen Bahnhöfen im Bereich der Gesellschafter sowie in angrenzenden Landkreisen.



# Ein Verbund, eine Optik, eine Qualität

Mit der **Ausschreibung** wird das einheitliche Erscheinungsbild der AVV-Regionalbusse und Haltestellen gefordert und gefördert.

**E**iner der wichtigsten Vorteile der neuen Ausschreibungsverfahren ist die Optimierung des AVV-Erscheinungsbildes. Bisher waren unterschiedliche Busse – darunter auch Reisebusse – im jeweiligen Design und in der Ausstattung von rund 20 Verkehrsunternehmen unterwegs. Zug um Zug soll nun die AVV-Regionalbusflotte auf eine moderne, barrierefreie Qualität und eine Optik im AVV-Look umgestellt werden. In Zukunft sollen die Fahrgäste auf Anhieb erkennen, dass ihr Regionalbus im Auftrag des AVV fährt und dessen Verbundtarif gilt. Nicht nur die Wahrnehmung eines Gesamtsystems wird dadurch gestärkt, die Fahrgäste können sich auch auf verbindliche hohe Qualitätsstandards in den AVV-Regionalbussen verlassen. Bis zum Jahr 2020 soll die Umstellung komplett erfolgt sein. Die ersten Fahrzeuge nach den neuen Kriterien sind bereits unterwegs und kommen hervorragend an.



32

33

Von welchem Verkehrsunternehmen die Linie betrieben wird, erkennen die Fahrgäste am Schriftzug an den Seiten und an der Tür

Der barrierefreie Zugang wird durch absenkbare Fahrzeuge (auf Bordsteinniveau) und Klapprampen gesichert

Die maximale Sitzplatzanzahl im Inneren sorgt vor allem auf längeren Strecken für optimalen Reisekomfort

Auch im Innenraum erwarten den Fahrgast zeitgemäße Qualitätsstandards und ein ansprechendes einheitliches Design

Angenehmes Raumklima mittels Klimaanlage (Vollklimatisierung)

Das AVV-Verkehrsnetz und das Tarifangebot sind einheitlich auf Informationstafeln dargestellt

Displays im Innenraum informieren über Fahrtverlauf und Haltestellenfolge, z.T. mit Anschlusshinweisen

Ausreichendes Platzangebot für Kinderwagen, Rollstühle und Gepäck

Klare Orientierung: Die Wahrnehmung von Ziel und Linie wird mittels großer Fahrzielanzeige erleichtert

Fahrerinnen und Fahrer bieten optimalen Service und Fahrgastinformationen

Umweltfreundlich: In der Ausschreibung werden Kriterien für eine moderne schadstoffarme Technik festgelegt

In allen Fahrzeugen ist mittels Betriebsleitsystem die Anschlusssicherung und Pünktlichkeitsnachverfolgung gewährleistet

Spezielle Sitze für mobilitätseingeschränkte Personen in der Nähe jeder Tür sowie Klappsitze bei den Stellflächen bieten Reisekomfort für alle Bedürfnisse

Ein elektronisches Fahrscheinverkaufssystem in den Fahrzeugen ermöglicht neben einem schnelleren Fahrscheinverkauf auch einheitliche Abrechnungsstandards

Ein Verbund, ein Ticket: Die einheitliche Gestaltung signalisiert den Fahrgästen auf Anhieb, dass hier ihr AVV-Ticket gilt

Die Flotte wird nach und nach auf Niederflur-Fahrzeuge umgestellt. Das bedeutet vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen eine erhebliche Erleichterung

# Start für den neuen Nahverkehrsplan

**Aktuell ist der AVV mit der Erstellung des ersten gemeinsamen Nahverkehrsplans für das gesamte Verbundgebiet beauftragt.**

**E**in Nahverkehrsplan legt den Rahmen für die mittelfristige Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in einem definierten Gebiet und Zeitraum fest. Er beinhaltet Grundlagen und Ziele, an denen sich die Entscheidungen zum ÖPNV orientieren sollen:

- » Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse des ÖPNV-Angebots
- » Prognose des zu erwartenden Verkehrsaufkommens

- » Umfassende Zusammenstellung künftiger Projekte und Planungen
- » Entwicklung von Zielen und Maßnahmen zur optimalen Gestaltung des ÖPNV-Angebots

Die Fortschreibung bzw. Erstellung des Nahverkehrsplans ist eine sehr komplexe Aufgabe. An dem Verfahren ist eine Vielzahl von Interessens-, Verwaltungs- und Organebenen beteiligt, die einen hohen Rückkopplungs- und Abstimmungsbedarf

mit sich bringt. Dazu kommt die umfangreiche Erhebung und Vernetzung von Daten, um objektivierte Entscheidungskriterien zu erhalten.

Der Nahverkehrsplan für das AVV-Gebiet dient als Richtlinie für die Aufgabenträger, beim Ausbau des Nahverkehrs entsprechend den dort beschlossenen Vereinbarungen zu handeln. Für Behörden wie die Regierung von Schwaben bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für Förderentscheidungen oder Genehmigungen.

Für die drei Landkreise im AVV gilt derzeit der Regionale Nahverkehrsplan 2006–2011, für die Stadt Augsburg der Nahverkehrsplan Stadt Augsburg 2006–2011. Die Gesellschafterversammlung des AVV hat 2010 die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die im Verbundgebiet gelegenen Kommunen beschlossen. Der neue Nahverkehrsplan für das AVV-Verbundgebiet soll in der Regel nach fünf Jahren fortgeschrieben werden. Seit 2011 werden die dazu notwendigen Abstimmungsprozesse mit multilateraler Beteiligung durchlaufen. Das Verfahren mündet in ein Gutachten, das die zur Untersuchung ausgewählten Verbesserungspotenziale – die Planfälle – analysiert und Empfehlungen ausspricht. Die Ergebnisse dienen den zuständigen Gremien als Entscheidungsbasis, welche Planfälle in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Nach erfolgreicher Prüfung und Bearbeitung in den Gremien wurden nun sieben

Planfälle zur Aufnahme in den neuen Nahverkehrsplan für das AVV-Verbundgebiet formuliert.

## Wie geht es mit dem Nahverkehrsplan weiter?

Am 31. Juli 2014 erfolgte die Beschlussfassung für den Textentwurf durch die Gesellschafterversammlung des AVV. Im Zeitraum September/Oktober 2014 wurde von den Gremien der AVV-Gesellschafter die Textfassung beschlossen.

Bis Ende 2014 soll das Anhörungsverfahren der Interessens- und Verwaltungsebene abgeschlossen sein (z.B. Behindertenvertreter der vier Aufgabenträger, Fahrgastverbände, Regierung von Schwaben, IHK, BEG, kreisangehörige Kommunen). Ab 2015 ist die Beschlussfassung durch die drei Kreistage bzw. durch den Stadtrat vorgesehen. Im Anschluss kann die Umsetzung der Maßnahmen erfolgen.

## Die sieben Planfälle für den zukünftigen Nahverkehrsplan

1. Behebung der Schwachstellen sowie weitere kleinere Einzelmaßnahmen im Liniennetz des AVV-Gebiets
2. Gesamtkonzept Liniennetz für einen Teil im Landkreis Dillingen a.d. Donau (Altlandkreis Wertingen)
3. Prüfung des Einsatzes flexibler Bedienungsformen in der Region
4. Überprüfung der Betriebszeiten der Stadt Augsburg
5. Bessere Anbindung des Sheridan-Geländes und Textilviertels in Augsburg
6. Konzept für die Stadt Friedberg zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
7. Ausweitung des Abend- und Wochenendverkehrs bei den AVV-Regionalbuslinien

## Entstehung des Nahverkehrsplans - Abstimmungsstruktur 2011 - 2015

Regionaler Nahverkehrsplan & Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg (2006 bis 2011)

Anforderungsprofil erstellen aus  
 » der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung  
 » den beiden Nahverkehrsplänen

Untersuchung des vorhandenen ÖPNV-Angebots

Schwachstellenanalyse



- » **Liniensteckbriefe**
- » **Linienbündel**
- » **Qualitätsstandards der AVV-Regionalbusse**

Planfälle  
 Definition und Bearbeitung

Kommunalpolitische Diskussion

Bewertung

iterativer Prozess

Beschluss durch die zuständigen Gremien der vier Aufgabenträger

Gemeinsamer Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg (AVV) (ab 2015)

Behebung von Schwachstellen  
 Umsetzung von Anregungen

Anhörung der Beteiligten

laufende Einbringung

# Nächster Schritt: Einigung

Die Verhandlungen zur neuen **Einnahmenaufteilung** befinden sich in der Schlussphase. Die wichtige Regelung soll jetzt zügig kommen.

**M**it dem Gemeinschaftstarif besteht für die Fahrgäste des AVV der Vorteil umsteigen zu können, ohne bei jedem Verkehrsunternehmen einen neuen Fahrschein kaufen zu müssen. Hiermit sind die Voraussetzungen für einen erfolgreichen regionalen ÖPNV insgesamt geschaffen. Die Schwierigkeit eines gemeinsamen Tickets besteht in der zu gestaltenden Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen auf die einzelnen Verkehrsunternehmen im AVV, da die Tickets nicht immer nur dort genutzt werden, wo sie gekauft werden. Der AVV führt die Einnahmenaufteilung nach einem festgelegten Schlüssel durch. Das bedeutet: Die Fahrgeldeinnahmen aus dem ÖPNV im Verbundgebiet fließen zunächst zentral an den AVV und werden von dort nach einem vereinbarten Schlüssel auf die einzelnen Verkehrsunternehmen verteilt.

Nachdem im Jahr 2008 der bestehende Vertrag zur Einnahmenaufteilung innerhalb des AVV endete, muss eine neue Regelung auf einer aktualisierten Basis getroffen werden. Die Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen über einen adäquaten Aufteilungsschlüssel dauern bis dato an. Als Grundlage für die Aufteilung der Einnahmen sollen die Daten aus einer Fahrgasterhebung dienen, die in 2009 durchgeführt wurde.

## Das Verfahren zur Ermittlung des Aufteilungsschlüssels

Im AVV wird ein nachfrageorientiertes Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV) angewendet. Der Schlüssel orientiert sich also an den konkreten, von den Fahrgästen tatsächlich in Anspruch genommenen Leistungen der Verkehrsunternehmen. Zur Ermittlung dieser Leistungen werden Personenbeförderungsfälle und Personenkilometer herangezogen.

## Der aktuelle Stand beim EAV

Die vorliegenden Ergebnisse der Leistungsermittlung wurden von mehreren Gutachtern berechnet und plausibilisiert. Die von einem ersten Gutachter vorgelegten Zahlen wurden aufgrund nicht stimmiger und fehlerhafter Berechnungen von den Verkehrsunternehmen nicht anerkannt. Ende 2013 wurde ein neuer Gutachter bestellt, der Berechnungsfehler korrigiert und ein belastbares Rechenergebnis vorgelegt hat. Nun ist es Aufgabe der Verkehrsunternehmen, darüber eine Einigung zu erzielen. Weiterer Klärungsbedarf besteht noch bei der Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen aus dem Aboverkauf, der ausschließlich von der DB und avg durchgeführt wird. Insbesondere Schüler, die beispielsweise im Sommer mit dem

Rad zur Schule fahren oder von den Eltern gebracht werden, konnten teilweise während der Erhebungszeiträume nicht angetroffen werden. Bei einem Abgleich mit den Fahrgeldeinnahmen würden diese der ausgebenden Abostelle zugeordnet werden. Damit dies nicht zu Ungerechtigkeiten gegenüber den AVV-Regionalbusunternehmen führt, muss dies berücksichtigt und ausgeglichen werden. Hierzu ist im nächsten Schritt eine Einigung nötig.

Mit dem Status quo wurde inzwischen eine gute Basis für den Beginn der Verhandlungen geschaffen. Die nächste Erhebung ist für 2016 geplant, so dass im Anschluss daran erneut eine aktualisierte Vertragsgestaltung erfolgen kann.

## Bedeutung des Einnahmenaufteilungsverfahrens im komplexen Aufgabenfeld des AVV

Das EAV ist ein wesentlicher Parameter für viele weitere Prozesse beim AVV. Für die Umsetzung einer Tarifreform oder die Einführung von e-Ticketing ist ein gültiges EAV unabdingbare Voraussetzung. Daher liegt ein Hauptfokus des AVV auf der Einigung für ein neues Regelwerk.

# Transparenz für die Tarife

Ein neues **Berechnungsmodell** erleichtert die **Tarifanpassung**.

**Z**um 1. Juli 2014 liegt der Tariferhöhung erstmals ein neues Berechnungsmodell zugrunde, das die Tarifentwicklung transparenter und einfacher macht. Die Berechnung basiert auf objektiv ermittelbaren Indizes, die für Preisänderungen relevant sind, also Kostenentwicklungen bei Treibstoffen, Material, Fahrzeugen und Personal. Bisher berücksichtigte subjektive Einflüsse, wie die unterschiedliche wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen, sind für die Berechnung nicht mehr relevant.

aufgrund von Tarifierhöhungen in die Berechnung mit ein. Zudem wird ein geringfügiger Zuschlag für ungeplante Vorkommnisse (besondere Härtefälle) berücksichtigt.

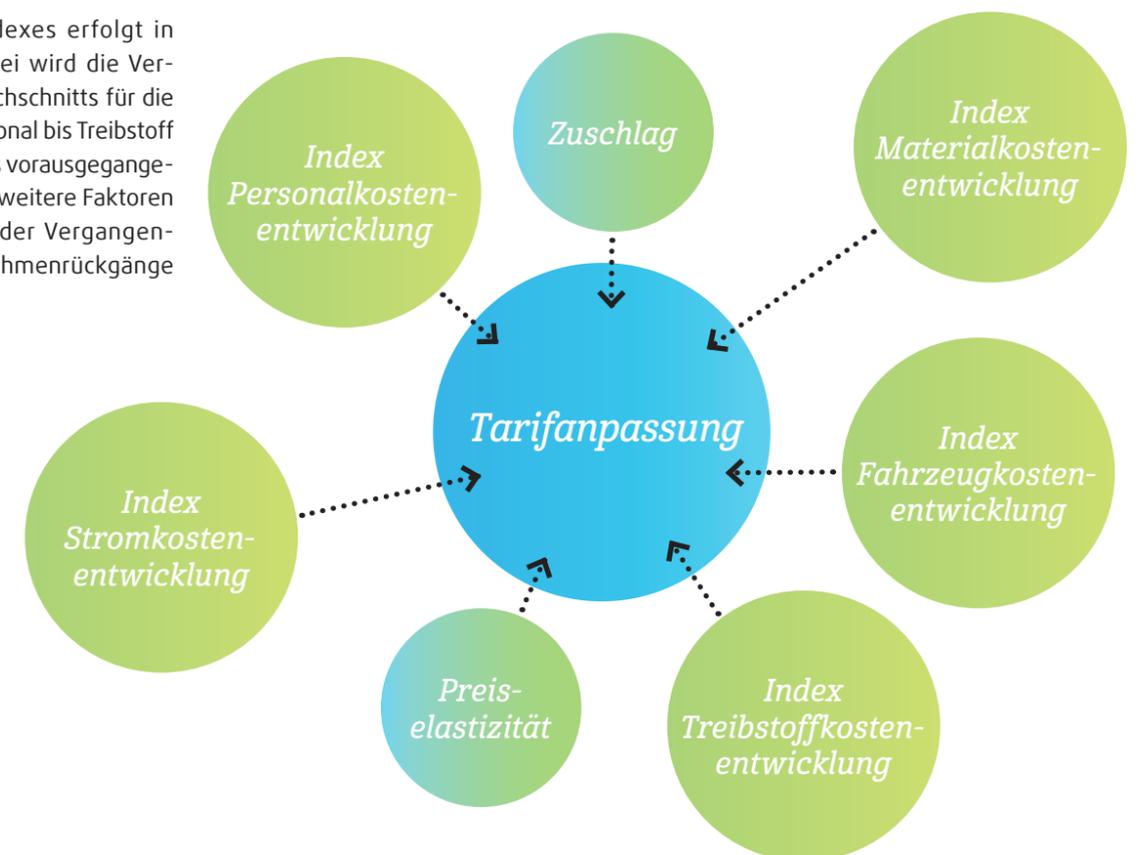
## Vorteile des neuen Verfahrens

Die Tarifentwicklung basiert jetzt auf transparenten, objektiv belegbaren Faktoren, dadurch werden die mehrstufigen Abstimmungsverfahren erheblich vereinfacht. Da für jede Tarifänderung ein einstimmiges Votum der Verkehrsunternehmen verpflichtend ist, waren die Verhandlungen hierzu im Vorfeld bisher sehr aufwendig und zeitintensiv. In Zukunft können sich die Entscheidungsträger an dem objektiven Index orientieren und daher schneller und transparenter zum Beschluss kommen.

## Berechnung der Tarifanpassung

### Das automatisierte indexbasierte Tarifierhöhungsverfahren im Detail

Die Ermittlung des Indexes erfolgt in Zukunft alljährlich. Dabei wird die Veränderung des Jahresdurchschnitts für die Kostenfaktoren von Personal bis Treibstoff mit dem Durchschnitt des vorausgegangenen Jahres ermittelt. Als weitere Faktoren fließen eventuelle, in der Vergangenheit eingetretene Einnahmerückgänge



# Weiter erweitern

Mit der **Fahrtenentwicklung** im Rahmen des **Nahverkehrsplans** wurden **deutliche Verbesserungen** realisiert.

## Förderung neuer Busverbindungen

Grundsätzlich werden alle Verkehre gemeinschaftlich von den vier Gesellschaften finanziert. Zusätzlich stellt der Landkreis Augsburg Mittel aus einem Fördertopf von 500 000 Euro für den Probetrieb neuer Buslinien zur Verfügung, wenn die betroffenen Kommunen mitfinanzieren. Das Verhältnis beträgt dabei 60:40. Wird die Strecke von den Bürgern erfolgreich angenommen, kann sie nach der Testphase in die Finanzierung durch den AVV überführt werden. Aktuell werden ca. 20 Maßnahmen aus dem „Programm zur Stärkung des ÖPNV im ländlichen Raum“

gefördert, weitere Anträge liegen dem Landratsamt Augsburg vor. Die Verlängerung der AVV-Regionalbuslinie 512 ist ein Beispiel für dieses Projekt des Landkreises.

## Verlängerung der AVV-Regionalbuslinie 512

Der Westen des AVV-Verbundgebiets profitiert seit September 2013 von einer neuen Tangentialverbindung zwischen Steppach via Stadtbergen nach Leitershofen. Dazu wurde die bisherige AVV-Regionalbuslinie 512 (Gersthofen über Neusäß und P+R Augsburg West nach Steppach) verlängert. Die Kommunen entlang der Linie sind nun untereinander erheblich besser verbunden.

## Neue Linien in Friedberg

Schneller, öfter und besser fahren die Busse seit dem 15. Dezember 2013 in Friedberg. Mit den neuen AVV-Regionalbuslinien 200, 201 und 202 bestehen nun direkte Verbindungen von Friedberg Ost, bzw. Friedberg Süd nach Friedberg West. Dadurch wurden neben einer besseren Erschließung des Südens und einem 20-Minuten-Takt in der Nebenverkehrszeit auch zum Teil kürzere Fahrzeiten realisiert. Ab P+R Friedberg West fährt man mit der Straßenbahnlinie 6 in ca. 18 Minuten zum Königsplatz, ab Friedberg Bahnhof mit dem Zug in ca. 10 Minuten zum Augsburger Hauptbahnhof.



AVV-Regionalbusse 201/202 in der Hauptverkehrszeit



AVV-Regionalbus 200 in der Nebenverkehrszeit

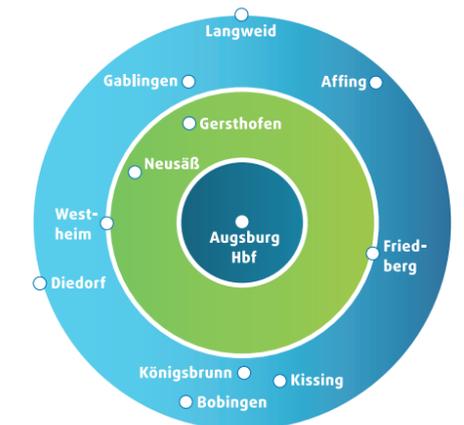
# Für mehr drin weniger zahlen

Die **Tickets** im **AVV** sind **vielfältig und passgenau**. **Neue Angebote** erschließen jetzt **zusätzliche Zielgruppen**.

Strukturwandel und demografische Verschiebungen erfordern vorausschauendes Handeln, um alle Chancen für die Region zu nutzen. Angebote wie das AVV-Firmen-Abo sind ein gutes Beispiel, wie der AVV die Attraktivität der Region für Unternehmen und Arbeitskräfte fördern kann.

## Maximal flexibel mit der AVV-Tageskarte Innenraum Plus

Für die Bewohner rund um Augsburg lohnt sich die neue Variante der Tageskarten im AVV: Mit der neuen Tageskarte Innenraum Plus wird die Verbindung zwischen der Stadt und den angrenzenden Zonen günstiger.

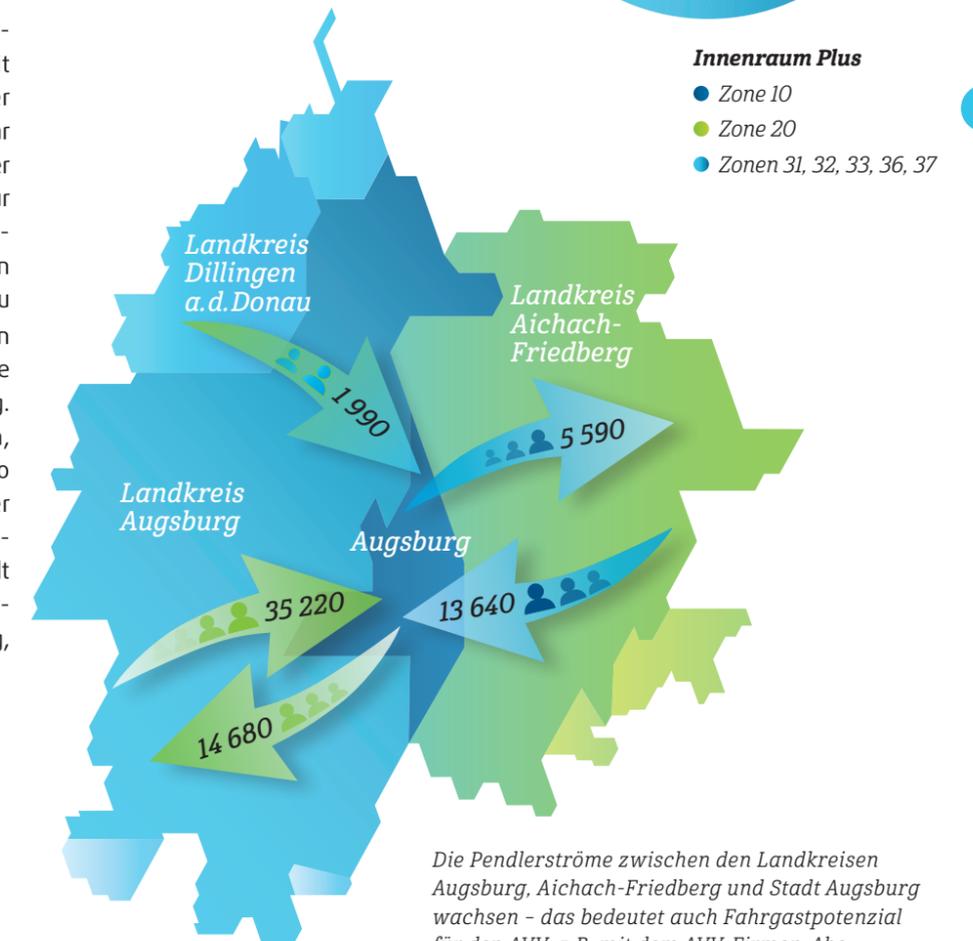


## Innenraum Plus

- Zone 10
- Zone 20
- Zonen 31, 32, 33, 36, 37

## AVV-Firmen-Abo gewinnt in kurzer Zeit viele Kunden

Seit Januar 2014 gibt es das AVV-Firmen-Abo, bei dem die Arbeitgeber mit einem Zuschuss die ÖPNV-Nutzung der Mitarbeiter unterstützen. Erster Kunde war das Landratsamt Augsburg. Die Idee: Der Arbeitgeber zahlt einen Teil der Kosten für das AVV-Firmen-Abo. Von den Verkehrsunternehmen im AVV gibt es dazu einen Rabatt, so dass der Arbeitnehmer bis zu 41 % seines üblichen Abo-Preises sparen kann. In wenigen Monaten entwickelte sich das Projekt zu einem großen Erfolg. Inzwischen bieten viele Unternehmen, bzw. Institutionen das AVV-Firmen-Abo an: Landratsamt Augsburg, Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund, Bezirk Schwaben, swa, Evangelische Diakonissenanstalt Augsburg, Klinikum Augsburg, Kreissparkasse Augsburg, Stadtsparkasse Augsburg, Stadt Augsburg und Osram.



Die Pendlerströme zwischen den Landkreisen Augsburg, Aichach-Friedberg und Stadt Augsburg wachsen – das bedeutet auch Fahrgastpotenzial für den AVV, z.B. mit dem AVV-Firmen-Abo.

Quelle: Agentur für Arbeit/AZ Online 2014

# Der AVV zeigt Profil für die Kunden

**Mit einem neuen Kundencenter, informativem Marketing und neuen mobilen Serviceangeboten ist der AVV heute für die Kunden ein naher, direkter und schneller Partner.**

Der AVV bietet den Bürgerinnen und Bürgern in der Region in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen ein hervorragendes Produkt: umweltfreundliche komfortable Mobilität zu günstigen Preisen. Die Bereitstellung dieser Leistung allein genügt aber nicht für den langfristigen Erfolg – sie muss auch bestmöglich und zeitgemäß vermarktet werden. Nur so werden die Vorteile des ÖPNV in der Region bekannt, begehrt und schließlich auch gekauft. Mit einem strategischen Ausbau des Serviceangebots rund um Information, Beratung und Marketing ist dem AVV in den letzten Jahren bereits eine stärkere Wahrnehmung seiner Leistungen gelungen. Im Wettbewerb mit dem Auto muss jedoch kontinuierlich in die Kommunikation mit bestehenden und potenziellen Fahrgästen investiert werden. Neue Informationstrends, geändertes Nutzerverhalten und die zu erwartenden Zielgruppenverschiebungen in der Region verlangen ein fortwährendes Marketing.

**AVV Kampagnen: für Heimatbummler, Nachtschwärmer und viele mehr**



Abb.: Plakat, Marketingkampagne 2013



Abb.: Plakat, Bewerbung Nachtbusangebot 2014



Abb.: Edgar Cards, Bewerbung Weihnachts- und Silvesterverkehre



## Neues Erscheinungsbild, moderne Kampagnen

Zur Feier anlässlich des 25-jährigen Jubiläums präsentierte der AVV im Jahr 2011 ein neues Logo und die AVV-Website im neuen Design mit neuen Serviceangeboten. Die Dynamik, die der AVV in den vergangenen Jahren entwickelt hat, findet sich damit auch in seiner Darstellung wieder. Der AVV ist heute eine Marke mit klaren Botschaften und einer zeitgemäßen Kommunikation. In den letzten Jahren wurden Kampagnen mit unterschiedlichen Schwerpunkten umgesetzt.

## Mobile Internetnutzung 2009 bis 2013

Der Anteil derjenigen, die für den Internetzugang ihr Smartphone nutzen, stieg von 4% in 2008 auf 45% in 2013

Quelle: ARD/ZDF-Onlinestudien 2009-2013



## Großer Zuspruch für das neue AVV-Kundencenter

Im Mai 2013 eröffnete das neue AVV-Kundencenter im Erdgeschoss des Bohus-Centers. Dank des Standorts in unmittelbarer Nachbarschaft zum Augsburger Hauptbahnhof profitieren die Kunden nun von einer zentralen, barrierefrei zu erreichenden Anlaufstelle. Neben Informationen und Beratung zum AVV-Angebot erhalten die Kunden dort auch Fahrscheine für das gesamte AVV-Gebiet.



Abb.: AVV-Kundencenter

## Ticketkauf per Smartphone und App für die Fahrplanauskunft

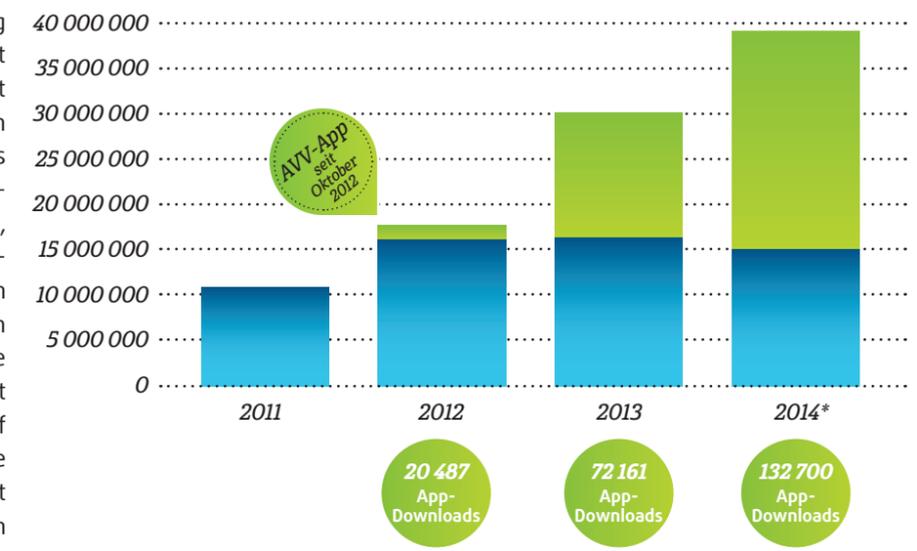
Inzwischen nutzen alle Generationen Smartphones und Tablets zur Information, von zuhause aus und unterwegs. Mit dem Ticketverkauf und der Fahrplanauskunft per Smartphone werden wichtige moderne Anwendungen für mobile Endgeräte angeboten. Mit dem AVV-Handyticket können seit 2011 Fahrkarten für Bus, Zug und Tram bequem kurz vor der Abfahrt über das eigene mobile Endgerät gekauft werden. Seit Oktober 2012 wird außerdem die Fahrplan-App „AVV.mobil“ kostenlos zum Download für iOS und Android angeboten. Abfahrtszeiten, Haltepunkte, Verbindungen und aktuelle Fahrplanänderungen können ohne Zusatzkosten abgerufen werden. Die Kunden wissen das neue Angebot zu schätzen. Allein die Zugriffe auf die mobile Fahrplanauskunft stiegen von 255 294 im Oktober 2012 auf 2 819 315 im Oktober 2014. Als nächste Komfortstufe wird die Fahrplanauskunft in Echtzeit vorbereitet. Die AVV-Kunden erfahren damit nicht nur die geplanten, sondern die tatsächlichen Abfahrtszeiten der Verkehrsmittel im AVV.

## Mitsprache beim AVV: neuer Fahrgastbeirat gegründet

Seit Mai 2013 ist der AVV-Fahrgastbeirat aktiv. Bis zu 20 ehrenamtliche Mitglieder diskutieren mehrmals im Jahr über Fahrpläne, Tarife und Serviceangebote im AVV und liefern damit wichtige Impulse für dessen Weiterentwicklung. Der Beirat verkörpert einen repräsentativen Querschnitt der Fahrgäste.

ne, Tarife und Serviceangebote im AVV und liefern damit wichtige Impulse für dessen Weiterentwicklung. Der Beirat verkörpert einen repräsentativen Querschnitt der Fahrgäste.

## Entwicklung der Fahrplanauskünfte



■ Fahrplanauskünfte Webseite ■ Fahrplanauskünfte App

\*Zahlen liegen bis Oktober 2014 vor (Nov. bis Dez. 2014 prognostiziert)

# Wer seine Kunden kennt, kennt die Zukunft

Mit einer **Umfrage** untersuchte der AVV die Wahrnehmung des Verkehrsverbundes in der Region. Die Ergebnisse zeigen Handlungsfelder auf.

Im Herbst 2012 wurde ein repräsentativer Querschnitt der Bevölkerung zu mehreren Gesichtspunkten rund um den AVV befragt. Die Ergebnisse bestätigen die Entscheidungen der letzten Jahre und bieten Rückschlüsse, welche weiteren Verbesserungspotenziale genutzt werden sollten.

## Handlungsfeld 1: Bekanntheit Verbundsystem

Das Prinzip „Ein Verbund – ein Ticket“ ist bei großen Teilen der Befragten nicht be-

kannt. 26,2% glauben, es seien zwei oder mehr Tickets für Fahrten im Verbundgebiet nötig, 20,8% wissen es nicht und machen gar keine Angaben.

**Fazit:** Dieser Wert zeigt, dass die Botschaft eines Gesamtsystems und des damit verbundenen Gemeinschaftstarifs als Kernvorteil des AVV in Zukunft erheblich stärker kommuniziert werden muss. Hier besteht eine große Chance, zusätzliche Fahrgäste von bequemer Mobilität mit Bussen, Zug und Tram zu überzeugen.

## Handlungsfeld 2: Bewertung

Mit der Note 2,82 wird der AVV besser bewertet als der Durchschnitt der deutschen Verkehrsverbände (2,91). Zufriedenstellend sind insbesondere die guten Noten von aktiven AVV-Nutzern.

**Fazit:** Die Wahrnehmung des AVV ist positiv und wird sicher durch die bisher gelaufenen Marketingmaßnahmen und Werbekampagnen unterstützt. Mit zunehmender Bekanntheit der Verbundleistungen und aufgrund der eingeleiteten Verbesserun-

gen für die Fahrgäste sollte eine weitere Steigerung der Zufriedenheit möglich sein

## Handlungsfeld 3: Bekanntheit

Der Begriff AVV hat einen hohen Bekanntheitsgrad in der Region. 82% der Befragten haben schon einmal vom AVV gehört. Bei der Frage nach den Aufgaben des AVV vermuten jedoch knapp 60% ein Verkehrsunternehmen hinter dem AVV.

**Fazit:** Hier zeigt sich, dass die Marke AVV weiter verstärkt kommuniziert werden muss. Ein wichtiger Schritt dazu ist die im

Zuge der Ausschreibung vorgenommene Neugestaltung der AVV-Regionalbusse. Der Fahrgast kann zukünftig klar die Verbundzugehörigkeit und damit die Tarifgültigkeit erkennen. Auch das Kundencenter ist ein Schritt in die richtige Richtung. Alle Kommunikationsmaßnahmen, die den AVV und damit das Verbundsystem klar positionieren, sind hilfreich.

## Handlungsfeld 4: mobile Nutzung von Info-Angeboten im Internet

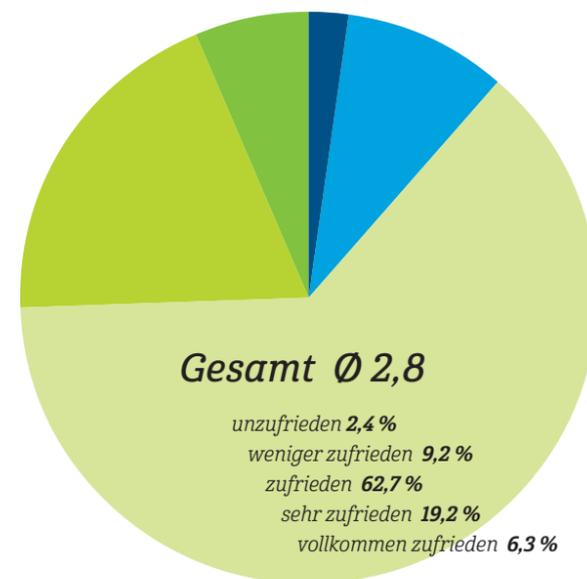
Die Zugriffszahlen auf die Online-Angebote des AVV decken sich mit den Erkenntnissen

aktueller Studien. Immer mehr Menschen aller Altersgruppen nutzen die Fahrplanauskunft über PC oder mobile Endgeräte. Der mobile Abruf mit der Smartphone-App steigt überproportional zu allen anderen Infoquellen.

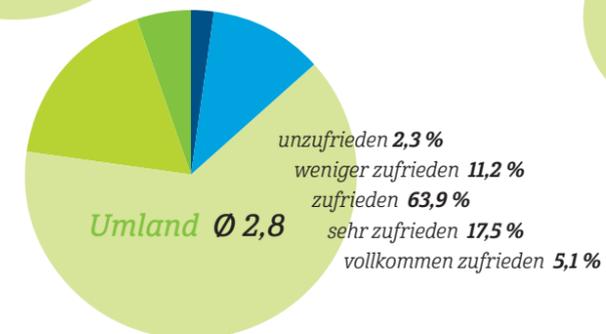
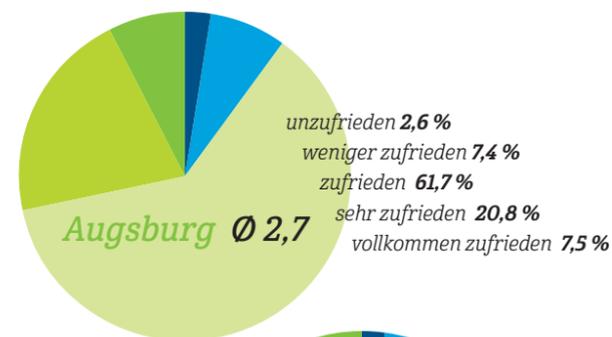
**Fazit:** Der Erfolg der AVV-App zeigt, wie wichtig die Einführung der mobilen Online-Dienste im AVV war. Es gilt diesen Bereich weiter auszubauen und den Fahrgästen damit einen permanent optimierten und aktuellen Service zu bieten.

## Allgemeine Zufriedenheit mit dem AVV

- unzufrieden
- weniger zufrieden
- zufrieden
- sehr zufrieden
- vollkommen zufrieden



### Wohnort



### Nutzung des ÖPNV



Zahlen & Daten im Berichtszeitraum

# Gute Werte für die Zukunft

44

45

*Die Kennzahlen für die Entwicklung der Region sind gut. Auch beim AVV zeichnet sich dieser positive Trend ab. Höhere Einnahmen und eine erfreuliche Entwicklung bei den Zugriffen auf die elektronischen Fahrplanmedien zeigen, dass die zukunftsfähigen Maßnahmen greifen.*

# Der AVV in Zahlen

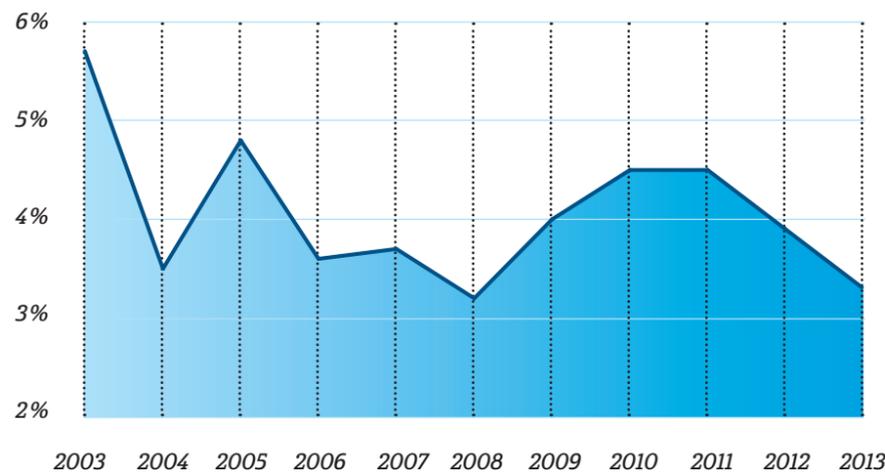
## Einwohnerentwicklung

Seit Jahren nimmt die Einwohnerzahl im Verbundgebiet zu. Der ÖPNV muss daher noch attraktiver werden, um neue Zielgruppen in der wachsenden Bevölkerung zu gewinnen. Der AVV arbeitet mit vielen Maßnahmen an dieser Herausforderung. Aktuelle Studien (siehe Seite 22) prognostizieren, dass der Zuzug in unsere Region – besonders in die Städte – anhalten wird. Der AVV ist ein Steuerungsinstrument, um den ÖPNV jetzt schon für die zu erwartenden Suburbanisierungsprozesse vorzubereiten. Umgekehrt wird ein gut ausgebauter ÖPNV zu einem wichtigen Argument für weitere Entwicklung und Zuzug auch in ländliche Regionen.

Stand	2003	2013
Stadt Augsburg	259 217	273 800
Landkreis Augsburg	240 874	239 698
Landkreis Aichach-Friedberg	126 711	128 144
Landkreis Dillingen a.d. Donau	19 985	19 905
<b>Summe AVV-Verbundgebiet</b>	<b>646 787</b>	<b>661 547</b>

46

## Übersicht der prozentualen nominellen Tarifierhöhung im AVV



■ durchschnittliche Tarifierhöhung

Um die Defizite im ÖPNV auf einem vertretbaren Niveau zu halten, müssen Tarifanpassungen vorgenommen werden. Die neueren Tarifierhöhungen waren dennoch prozentual gesehen erheblich geringer als in früheren Jahren. Moderate Tarifänderungen bei erhöhtem Service und weiter verbesserten Linien sind den Fahrgästen vermittelbar und tragen zu mehr Wirtschaftlichkeit bei. Das neue indexbasierte Verfahren sorgt dabei für hohe Transparenz und Nachvollziehbarkeit.

## Ausgaben in 2013 in Euro

Abschluss	2013	2012
<b>1. Ausgaben Geschäftsbetrieb und Finanzplan der AVV-GmbH*</b>	<b>1 323 491,27</b>	<b>1 918 144,02</b>
Stadt Augsburg	529 396,50	767 257,60
Landkreis Augsburg	490 596,27	664 009,86
Landkreis Aichach-Friedberg	268 178,20	386 923,41
Landkreis Dillingen a.d. Donau	35 320,30	99 953,15
<b>2. Finanzierung des AVV-Regionalbusverkehrs**</b>	<b>11 115 109,04</b>	<b>11 169 356,37</b>
Stadt Augsburg	2 223 005,48	2 452 683,91
Landkreis Augsburg	4 694 109,39	4 693 139,19
Landkreis Aichach-Friedberg	4 034 580,43	3 836 794,87
Landkreis Dillingen a.d. Donau	163 413,74	186 738,40
<b>3. Gesamtverlust</b>	<b>12 438 600,31</b>	<b>13 087 500,39</b>
Stadt Augsburg	2 752 401,98	3 219 941,51
Landkreis Augsburg	5 184 705,66	5 357 149,05
Landkreis Aichach-Friedberg	4 302 758,63	4 223 718,28
Landkreis Dillingen a.d. Donau	198 734,04	286 691,55

\* Zu den Aufgaben der AVV-GmbH siehe Seite 20/21

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

47

# Der AVV in Zahlen

## Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf im gesamten AVV-Gebiet

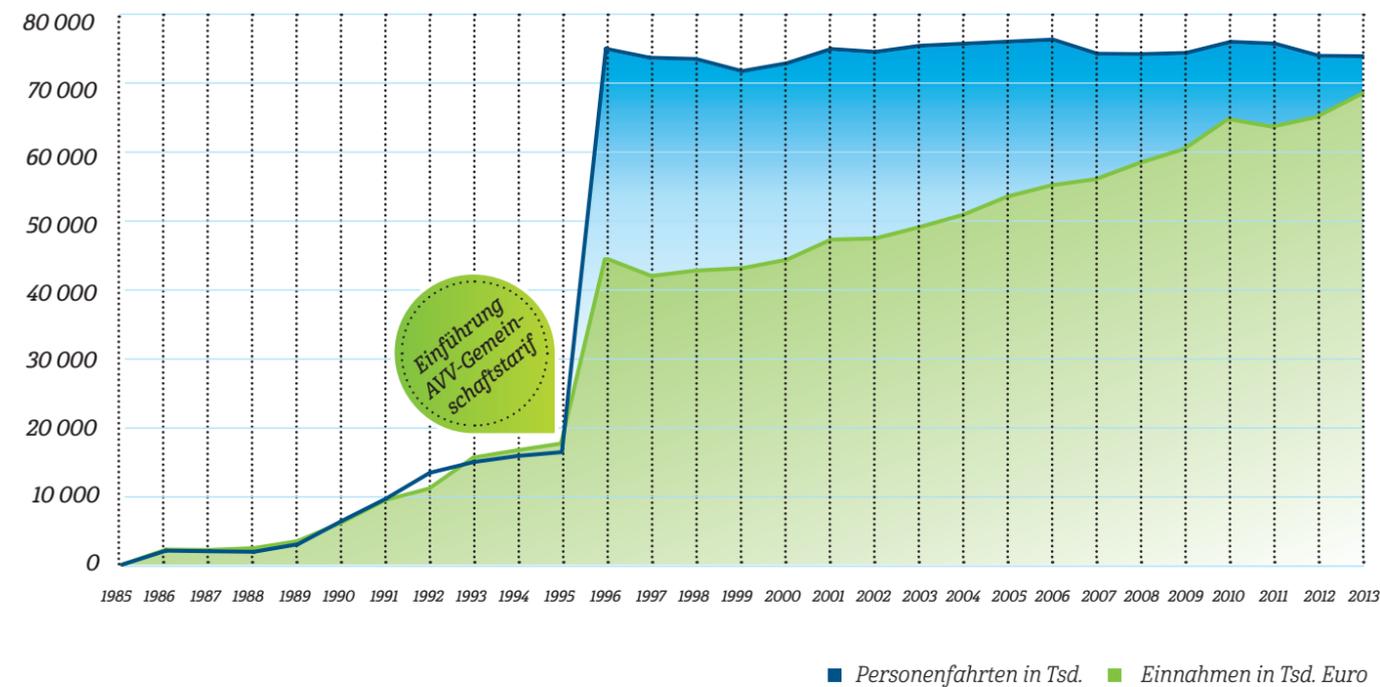
Januar-Dezember	2013			2012			Veränderung 2013 zu 2012					
	Stück	Personen-fahrten	Einnahmen	Stück	Personen-fahrten	Einnahmen	Stück	in %	Personen-fahrten	in %	Einnahmen	in %
Summe Bartarif *	5 459 230	10 269 327	21 418 167,26	5 374 124	10 168 892	20 122 012,21	85 106	1,6	100 435	1,0	1 296 155,05	6,4
Summe allgemeiner Zeitkartentarif **	561 999	29 517 023	27 103 104,74	565 276	29 765 516	26 054 433,07	-3 277	-0,6	-248 493	-0,8	1 048 671,67	4,0
Summe Ausbildungsverkehr ***	389 596	23 847 170	17 870 421,27	394 606	24 011 941	17 439 586,71	-5 010	-1,3	-164 771	-0,7	430 834,56	2,5
<b>Summe</b>	<b>6 410 825</b>	<b>63 633 520</b>	<b>66 391 693,27</b>	<b>6 334 006</b>	<b>63 946 349</b>	<b>63 616 031,99</b>	<b>76 819</b>	<b>1,2</b>	<b>-312 829</b>	<b>-0,5</b>	<b>2 775 661,28</b>	<b>4,4</b>

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

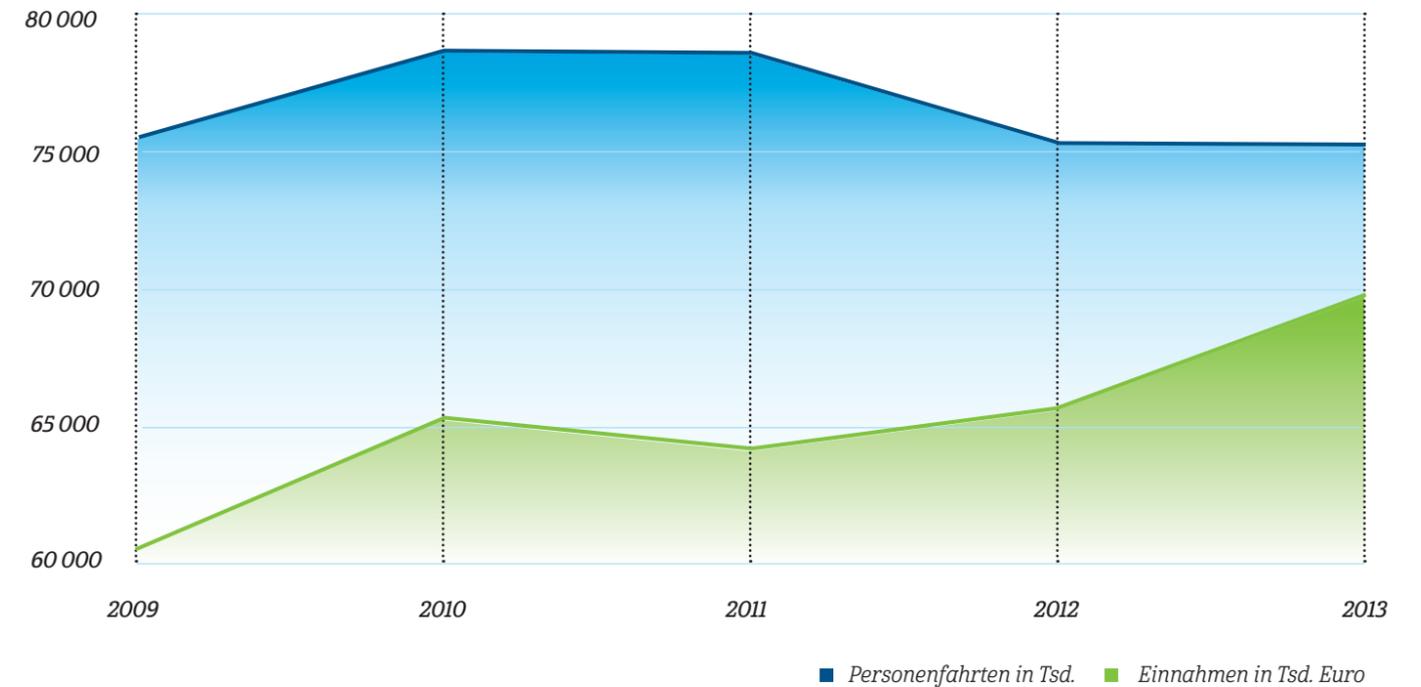
\*\* Monatskarte für Jedermann  
 Wochenkarte für Jedermann  
 Senioren-Monatskarte  
 Schüler-Ferienkarte  
 Umwelt-Abo, Umwelt-Abo-Plus  
 Schnupper-Abo  
 Firmen-Abo, Senioren-Abo  
 9-Uhr-Spar-Abo, AboPlusCard

\*\*\* Schülermonatskarte  
 Schülerwochenkarte  
 Schülerticket  
 Semesterkarte

## Entwicklung Fahrgastzahlen und Einnahmen 1985-2013



## Entwicklung Fahrgastzahlen und Einnahmen 2009-2013



## 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&rn GmbH & Co. KG, Augsburg

### Druck

Pröll Druck und Verlag GmbH & Co. KG, Augsburg

### Bildnachweis

Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH  
Daimler Commercial Vehicles  
Landkreis Aichach-Friedberg  
Landkreis Augsburg  
Landkreis Dillingen a.d.Donau  
Nikky Maier  
Stadt Augsburg  
Walter Matthias Wilbert – Wilbert Photography



