



Verbundetat 2014

Gemäß § 15 (2) des Gesellschaftsvertrages der AVV GmbH erstellt die Geschäftsführung den Verbundetat und legt ihn der Gesellschafterversammlung und der Verbandsversammlung des ZV AVV zur Genehmigung vor.

Der Aufsichtsrat der AVV GmbH berät in seiner Sitzung am 04.12.2013 über den Verbundetat und gibt eine Beschlussempfehlung für die Gesellschafterversammlung ab. Über das Beratungsergebnis wird in der Sitzung berichtet.

Der als **Anlage** beigefügte Verbundetat 2014 wurde entsprechend den Anforderungen des § 12 der Satzung des Zweckverband AVV erstellt und entspricht den wettbewerbsrechtlichen Anforderungen des EU-Gemeinschaftsrechts hinsichtlich der Finanzierung von Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV.

Entsprechend den Regularien der Zweckverbandssatzung haben die Verbundverkehrsunternehmen die in den Verbundetat eingebrachten Sollkostensätze je Nutzwagenkilometer für das Geschäftsjahr 2014 auf der Basis der zuletzt für das Geschäftsjahr 2011 gutachterlich ermittelten Sollkostensätze selbst fortgeschrieben. Die Neuermittlung der Sollkostensätze durch einen Gutachter erfolgt gem. § 12, Abs. 2, der Zweckverbandssatzung in einem 4-Jahresturnus.

Die auf der Basis der jeweiligen Sollkostensätze und des geplanten Leistungsangebots ermittelten Sollkosten determinieren – nach Abzug der anzurechnenden Erträge – die Obergrenze für die ausgleichsfähigen Kosten je Verbundverkehrsunternehmen.

Neben der notwendigen Darlegung verbindlicher Parameter für den Kostenausgleich an die Verbundverkehrsunternehmen im Rahmen des Verbundetats ist insbesondere die Betrauung der Verbundverkehrsunternehmen durch die jeweiligen Aufgabenträger auf der Grundlage

- der ihnen erteilten Linienverkehrsgenehmigungen
- des jeweiligen Nahverkehrsplanes und
- der jeweils gültigen Fahrpläne

erforderlich. Ein entsprechender Betrauungsakt wurde seitens der jeweiligen Aufgabenträger Ende 2007 einheitlich für einen Zeitraum von 10 Jahren bis einschließlich 2017 vorgenommen.

Bestandteile des Verbundetats für 2014 sind

1. der Verbundetat für den Verbundverkehr
2. die Marketingstrategie
3. die Mittelfristige Vorausschau für den Verbundverkehr

Da die Beratung bzw. Beschlussfassung über die Fortentwicklung des Verbundtarifs in 2014 in den zuständigen Gremien des AVV – mit Ausnahme der unter Top 5 zu beratenden Preisstellungen des Flugs-Tickets und des City-XL-Tickets Aachen – bereits am 20.02.2013 erfolgt ist, wurde auf eine entsprechende Anlage zum Verbundtarif 2014 verzichtet.

Im Hinblick auf den im Oktober 2009 vollzogenen Zusammenschluss der Stadt Aachen und des Kreises Aachen zur „StädteRegion Aachen“ sei darauf hingewiesen, dass die im Verbundetat unter der Bezeichnung „StädteRegion Aachen“ aufgeführten Ansätze ausschließlich das ehemalige Gebiet des Verbandsmitglieds Kreis Aachen (ohne Stadt Aachen) betreffen.

Beschlussempfehlung Nr. 20/2013

Die Verbandsversammlung stimmt dem Verbundetat 2014 einschließlich seiner beigefügten Bestandteile zu und empfiehlt der Gesellschafterversammlung die Genehmigung.



Aachener Verkehrsverbund GmbH

Verbundetat 2014

Übersicht:

1.	Vorwort.....	3
2.	Leistungsangebot.....	4
3.	Verbundtarif 2014.....	12
4.	Kundeninformation, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	14
5.	ÖPNV-Pauschalen gem. § 11 Abs. 2 bzw. § 11a ÖPNVG NRW	15
6.	Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus)	16
7.	Erträge	19
8.	Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus)	23
9.	Zweckverbandsumlage	25
10.	Finanzierung des Busverkehrs	28

1. Vorwort

Das AVV-Vertragswerk wurde zum 1.1.2008 im Hinblick auf das geltende EU-Gemeinschaftsrecht weitgehend überarbeitet und insbesondere in Bezug auf die Anforderungen an eine beihilfekonforme Finanzierung des ÖPNV an die diesbezügliche EuGH-Rechtsprechung angepasst. Das Grundprinzip der Erbringung von ÖSPV-Verkehrsleistungen im Verbund und deren Finanzierung durch die bedienten Verbandsmitglieder unter Einbeziehung bestehender Gesellschafterfinanzierungen, wie es vor der Anpassung des AVV-Vertragswerkes galt, ist auch unter den neuen Rahmenbedingungen beibehalten worden.

Entsprechend der Satzung des Zweckverband AVV deckt die ÖPNV-Finanzierung im AVV in Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrecht grundsätzlich ausschließlich den mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendig verbundenen Finanzbedarf ab. Die Einhaltung dieser rechtlichen Vorgabe wurde seitens des EuGH an das Vorliegen vier festgelegter Kriterien gebunden.

Das erste dieser vier Kriterien wird erfüllt durch die Betrauung der Verbundverkehrsunternehmen (ASEAG, DKB, west) mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Ein entsprechender Betrauungsakt wurde seitens der jeweiligen Aufgabenträger Ende 2007 einheitlich für den Zeitraum bis einschließlich 2017 vorgenommen. Mit dieser Vorgehensweise wird von der Möglichkeit, eine bestehende Betrauung auch nach dem Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 1370/2007 am 3.12.2009 über einen Zeitraum von maximal 10 Jahren fortzuführen, Gebrauch gemacht.

Der jährliche Verbundetat dient der darüber hinaus geforderten Darlegung der Parameter für den Kostenausgleich an die Verbundverkehrsunternehmen. Hiermit ist sicherzustellen, dass öffentliche Zuschüsse für Verkehrsleistungen ausschließlich eine Gegenleistung an das Verkehrsunternehmen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und – mangels Gewährung eines Vorteils – keine Beihilfe sind.

Zu diesem Zweck werden im Rahmen des Verbundetats die zuletzt für das Geschäftsjahr 2011 durch einen Gutachter neu ermittelten und von den Verbundverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2014 fortgeschriebenen Sollkostensätze ebenso ausgewiesen wie das zugrundeliegende Leistungsangebot und die erwarteten Erträge.

Die auf der Basis der im Verbundetat ausgewiesenen individuellen Sollkostensätze und des Leistungsangebots für 2014 ermittelten Gesamtaufwendungen determinieren verbindlich den finanziellen Rahmen (Obergrenze) der ausgleichsfähigen Sollkosten je Verbundverkehrsunternehmen zur Erbringung des im Rahmen der Betrauung definierten Leistungsumfangs.

Der Verbundetat wurde entsprechend § 11 Abs. 7 der Satzung für den Zweckverband AVV auf der Grundlage der dem AVV gemeldeten Anforderungsprofile der Verbandsmitglieder erstellt.

Mit Blick auf den im Oktober 2009 vollzogenen Zusammenschluss der Stadt Aachen und des Kreises Aachen zur „StädteRegion Aachen“ sei angemerkt, dass die im Rahmen des Verbundetats unter der Bezeichnung „StädteRegion Aachen“ aufgeführten Ansätze ausschließlich das ehemalige Gebiet des Verbandsmitglieds Kreis Aachen (ohne Stadt Aachen) betreffen.

2. Leistungsangebot

Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zum 15. Dezember 2013 (nachrichtlich) – Zuständigkeit liegt beim NVR

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wird die Linie RB 33 (Aachen – Duisburg) um einen Zugteil Aachen-Heinsberg ergänzt. Damit erhält die Stadt Heinsberg eine schnelle umsteigefreie Direktanbindung von/nach Aachen und das Sitzplatzangebot im Abschnitt Aachen – Lindern verdoppelt sich. Aufgrund der Veränderungen im Betriebssystem entfällt der Halt der RB 33 in Kohlscheid. Im Gegenzug halten alle RE 4 Verstärkerfahrten zur Hauptverkehrszeit (5.30 und 6.30 Uhr ab Aachen Hbf und 15.30 und 17.30 Uhr ab Düsseldorf) in Kohlscheid. Eine Rücknahme der Verstärkerzüge der **eu^{regio}bbahn** von/nach Geilenkirchen konnte infolge der kurzfristigen Intervention des AVV vermieden werden.

Maßnahmen im straßengebundenen öffentlichen Personenverkehr (ÖSPV)

Stadt Aachen

Maßnahmen, die zum Fahrplanwechsel im Juni 2014 in der Stadt Aachen vorgesehen sind:

Zum Fahrplanwechsel im Juni 2014 sind mehrere Angebotsanpassungen und -änderungen vorgesehen. Diese betreffen das Angebot auf der Hörn und im Hochschulerweiterungsgebiet, eine Angebotserweiterung auf der Achse Haaren - Verlautenheide im Blockverkehr, eine Anbindung Aachen - Dreiländereck sowie die verbesserte ÖPNV-Anbindung des Wohngebietes Breitbenden. Insgesamt handelt es sich um eine geringe jährliche Mehrleistung in Gesamthöhe von ca. 13.500 km.

Änderung der Linienführung der Linien 33 und 73 auf der Hörn

Die beiden Linien 33 und 73 werden künftig in beiden Fahrtrichtungen über die Mies-van-der-Rohe-Straße geführt. Durch die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in Höhe der Hainbuchenstraße wird die Erreichbarkeit der RWTH- Einrichtungen an der Mies-van-der-Rohe-Straße sowie des Wohnviertels an der Hainbuchenstraße verbessert. Die Maßnahme ist leistungsneutral, bei Umsetzung der Maßnahme entstehen keine zusätzlichen Nutzwagen-km.

Änderung der Linienführung der Linien 12, 22 und 23 auf der Hörn

Die Linien 12, 22 und 23 werden künftig in beiden Fahrtrichtungen über die Ahornstraße und den Seffenter Weg geführt und binden auf diese Weise die Haltestellen Hörn Kastanienweg, Hörnstieg und Seffenter Weg (in der Ahornstraße) auf direktem Wege an die Innenstadt (Bushof/Elisenbrunnen) an. Für diese Maßnahme sind aufgrund des etwas längeren Linienweges über Ahornstraße und Seffenter Weg rd. 3.000 Nutzwagen-km / Jahr anzusetzen.

Verlängerung Linie 125 über Bushof in Richtung Ponttor - Campus Melaten - Uniklinik

Die Schnellbusfahrten der Linie 125 werden künftig nicht mehr am Elisenbrunnen enden bzw. beginnen, sondern ab Bushof (ggf. als Linienwechsler) weitergeführt über Ponttor - Westbahnhof - Süsterau - Campus Melaten bis zur Uniklinik. Auf diese Maßnahme entfallen rd. 6.100 Nutzwagen-km / Jahr.

Verlängerung einzelner Fahrten im Bereich Campus Melaten / Uniklinik

Verlängerung der derzeit in Laurensberg endenden bzw. beginnenden Fahrten der Linie 30 über Campus Melaten bis zur Uniklinik. Für diese Maßnahme sind rd. 1.900 Nutzwagen-km / Jahr anzusetzen.

Verlängerung Linie 80 über Schönau Friede hinaus bis Kohlscheid Weststraße

Verlängerung von den derzeit an Schönauer Friede endenden bzw. beginnenden Fahrten der Linie 80 bis zum Verknüpfungspunkt Kohlscheid Weststraße. Auf diese Maßnahme entfallen rd. 500 Nutzwagen-km / Jahr innerhalb des Stadtgebietes Aachen.

Angebotserweiterung auf der Achse Haaren - Bushof im Blockverkehr

Die Jülicher Straße auf der Achse Haaren - Bushof wird im „Blockverkehr“ (Schwachverkehrszeit montags - freitags ab ca. 20:00 Uhr, samstags ca. 17:00 Uhr und sonn- und feiertags ganztägig) grundsätzlich im 15-Minuten-Takt bedient. Dieses Angebot wird durch die jeweils im 60-Minuten-Takt verkehrenden Linien 1, 11, 21 und 52 gebildet. Durch die Linienführung der Linie 52 über die Autobahn A4 nach Esweiler über die Anschlussstelle Rothe Erde besteht dieser 15-Minuten-Takt nur bis zur Haltestelle Prager Ring, so dass in Haaren selbst in der Zeitlage, wo die Linie 52 fährt, eine Fahrt fehlt und somit eine Taktlücke zum 15-Minuten-Takt besteht. Versuchsweise wird die ASEAG eine Änderung der Linienführung der Linie 52 zu den „Blockverkehrszeiten“ über Haaren und Verlautenheide vornehmen. Es entfallen rd. 2.500 Nutzwagen-km / Jahr auf diese Maßnahme.

Anmerkung zur Entwicklung der Leistungsdaten

Es sei darauf hingewiesen, dass infolge außerplanmäßiger Veränderungen bei den E- und Verstärkerfahrten (z.B. Tivoli-Sonderverkehre) die Planwerte der ASEAG nicht vergleichbar sind, da die Planwerte 2014 die vorgenannten Entwicklungen berücksichtigen.

StädteRegion Aachen (ohne Stadt Aachen)

Fahrplanmaßnahmen ASEAG im Juni 2014

Zum Fahrplanwechsel im Juni 2014 plant die ASEAG kleinere Angebotsanpassungen und -änderungen. Diese betreffen insbesondere Angebote, die der besseren Anbindung der RWTH-Institute auf der Hörn und im Hochschulerweiterungsgebiet Campus Melaten aus dem Umland dienen.

Die seit dem Fahrplanwechsel in 2013 angebotenen Fahrten der Linie 80 (Uniklinik – Laurensberg – Richterich – Kohlscheid) mit einer Ankunftszeit an der Uniklinik um 9:31 Uhr bzw. einer Abfahrtszeit um 18:41 Uhr beginnen bzw. enden bisher nicht am Verknüpfungspunkt Kohlscheid Weststraße (Umstieg auf Fahrten der Schnellbuslinie 147 in / aus Richtung Herzogenrath Mitte bzw. Merkstein). Beiden Fahrten sollen auf Wunsch von Kunden bis zur Weststraße verlängert werden, um zusätzliche Umsteigemöglichkeiten zu schaffen. Die Mehrleistung beträgt rd. 615 Nutzwagen-km/Jahr.

Das Wohngebiet Klinkheide soll besser an den Verknüpfungspunkt Weststraße angebunden werden. Es ist vorgesehen, zwei Fahrtenpaare der Linie 80 über Kohlscheid Weststraße hinaus in Klinkheide beginnen bzw. enden zu lassen. Die Verlängerung der zwei Fahrten je Richtung führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 2.600 Nutzwagen-km / Jahr.

Beide Maßnahmen zusammen betrachtet führen zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 3.215 Nutzwagen-km/Jahr.

Zusätzliche Fahrten im Stadtgebiet Monschau

Zum Beginn des Schuljahres 2013/2014 und mit Einführung des Sekundarschulstandortes Simmerath hat die RVE geringfügige Angebotsergänzungen vornehmen müssen. Es wurden fünf zusätzliche Fahrten eingerichtet, von denen drei nur dienstags und freitags verkehren, die übrigen montags bis freitags. Die ursprüngliche Annahme, dass

der Schulstandort in Simmerath ohne Leistungsmehrung angebunden werden könne (siehe AVV-Beirat StädteRegion Aachen am 27.5.2013), hat sich als nicht zutreffend erwiesen. Für Schüler haben sich deutlich erhöhte Umsteigezeiten und somit eine Verlängerung der Reisezeit von mehr als 30 Minuten ergeben. Alle fünf Fahrten zusammen betrachtet führen diese zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 6.375 Nutzwagen-km / Jahr.

Darüber hinaus gibt es Planungen, deren Umsetzung in 2014 noch nicht verbindlich ist. Im Wesentlichen geht es dabei um die Integration bisher freigestellter Schülerverkehre in den ÖPNV. Ein Beschluss über die Integration der Verkehre zum Heilig-Geist-Gymnasium ist bereits erfolgt, der Zeitpunkt der Umsetzung hängt jedoch von Anpassungen der Haltestelleninfrastruktur ab, die voraussichtlich erst im Spätsommer / Herbst 2014 begonnen werden können. Darüber hinaus gibt es konkrete Überlegungen in Simmerath und in Hürtgenwald, eine Integration freigestellter Verkehre vorzunehmen. Auch Aldenhoven sowie die Städte Linnich und Jülich stellen entsprechende Überlegungen für das Schuljahr 2014/2015 an.

Kreis Düren

ÖPNV-Anbindung Forschungszentrum Jülich

Zur Verbesserung der Anbindung des Forschungszentrums Jülich an die Rurtalbahn wurde bereits zum 1. November 2013 ein Pendelbusbetrieb zwischen dem Rurtalbahnhof Haltepunkt Forschungszentrum und dem Betriebsgelände eingerichtet. Die Fahrzeiten des Pendelbusses sind vollständig auf den Fahrplan der Rurtalbahn abgestimmt.

Vorangegangen waren umfangreiche Abstimmungsgespräche zwischen dem Forschungszentrum Jülich, dem Kreis Düren und dem AVV, in deren Rahmen auch eine finanzielle Beteiligung des Forschungszentrums geregelt wurde. Der Pendelbusbetrieb führt insgesamt zu einer Mehrleistung bei RVE in Höhe von 52.800 Nutzwagen-km / Jahr, wobei lediglich 47,3% der Leistung den öffentlichen Straßenraum des Kreises Düren betreffen. Das Angebot gilt zunächst probeweise für ein Jahr. Nach Überprüfung der Auslastung wird das weitere Vorgehen in Abstimmung mit dem regionalen Beirat festgelegt.

Im Verbundetat konnten die wirtschaftlichen Auswirkungen noch nicht berücksichtigt werden, hier sind lediglich die Mehrleistungen im Kreis Düren berücksichtigt.

Kreis Heinsberg

Mit der Betriebsaufnahme der Wurmmtalbahn in Heinsberg Bahnhof sowie an den Haltepunkten in Dremmen und Randerath werden Buslinien mit dem SPNV verknüpft, so dass ein Umstieg zwischen Bus und Bahn erleichtert wird.

Die Linie SB 4 wird zukünftig den Haltepunkt Dremmen bedienen und mit den Fahrten der Wurmmtalbahn verknüpft. Hierbei kommt es zu Leistungsverschiebungen von der Linie 401 auf die Linie SB 4. Auf der Linie 413 werden Fahrten ab Wasserberg bis Heinsberg verlängert (zur Ferienzeit zwischen 6 - 19 Uhr stündlich; an Schultagen Verlängerung einzelner Fahrten über Wassenberg hinaus bis Heinsberg). Fahrten der Linie 436, die für die Schülerbeförderung nicht relevant sind, werden zukünftig mit der Wurmmtalbahn verknüpft. Es wird eine zusätzliche Fahrt um 17.33 Uhr ab Heinsberg Busbahnhof als Abbringer zur Wurmmtalbahn eingerichtet. Mehrleistungen im Zusammenhang mit der Verknüpfung der Wurmmtalbahn werden kompensiert mit einer Leistungsreduzierung auf der Linie SB 1 zwischen Palenberg und Geilenkirchen bzw. zwischen dem Sportzentrum Übach und Geilenkirchen. Darüber hinaus reagiert die west mit Anpassungen auf der

EK3 auf den fortschreitenden Tagebau Garzweiler. Insgesamt führen die Maßnahmen der west zu einer Minderleistung in Höhe von rund 7.700 Nutzwagen-km / Jahr.

Die RVE wird zwischen Lindern Bahnhof und Geilenkirchen Bahnhof eine zusätzliche Fahrt auf der Linie 494 vorgesehen. Darüber hinaus ist eine Verlängerung der Fahrten der Linie 474 Gangelt Amt bis zum Hastenrather Weg vorgesehen. Die beiden Maßnahmen führen zu einer Mehrleistung in Höhe von rund 3.200 Nutzwagen-km / Jahr. Im Zuge der Inbetriebnahme der Wurmaltalbahn werden Leistungen auf der Linie 493 (Heinsberg – Lindern) reduziert und im Gegenzug auf den Linien 474 (Heinsberg – Gangelt), 475 (Heinsberg – Waldfeucht) sowie auf der Linie 492 (Dremmen – Hilfhart) Leistungen zur besseren Verknüpfung mit dem SPNV ergänzt. Im Zuge der Anpassungen hat die RVE den Linienweg der 493 vereinheitlicht und bildet die Fahrwegvarianten zukünftig auf der neuen Linie 492 ab. Im Ergebnis ergibt sich eine Leistungsreduzierung der RVE zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 in Höhe von rd. 4.900 Nutzwagen-km / Jahr.

Im Saldo führen die Fahrplanmaßnahmen der west und der RVE zum Dezember 2013 zu Leistungsrücknahmen in Höhe von rd. 12.600 Nutzwagen-km / Jahr.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass sich neben den in diesem Abschnitt dargestellten Fahrplanmaßnahmen insbesondere auch die im Vorjahr umgesetzten Maßnahmen erstmalig ganzjährig auswirken.

Die Betriebsleistungen im Bereich Bus erhöhen sich im Jahr 2014 gegenüber dem Planansatz des Vorjahres verbundweit insgesamt um 328 Tsd. Nutzwagen-km (+ 1,0%). Mit Ausnahme des Kreises Heinsberg (+ 4,9%) bleiben die Plan-Leistungen 2014 dabei gegenüber den Planansätzen für das Jahr 2013 in den Gebieten der übrigen Zweckverbandsmitglieder weitgehend unverändert.

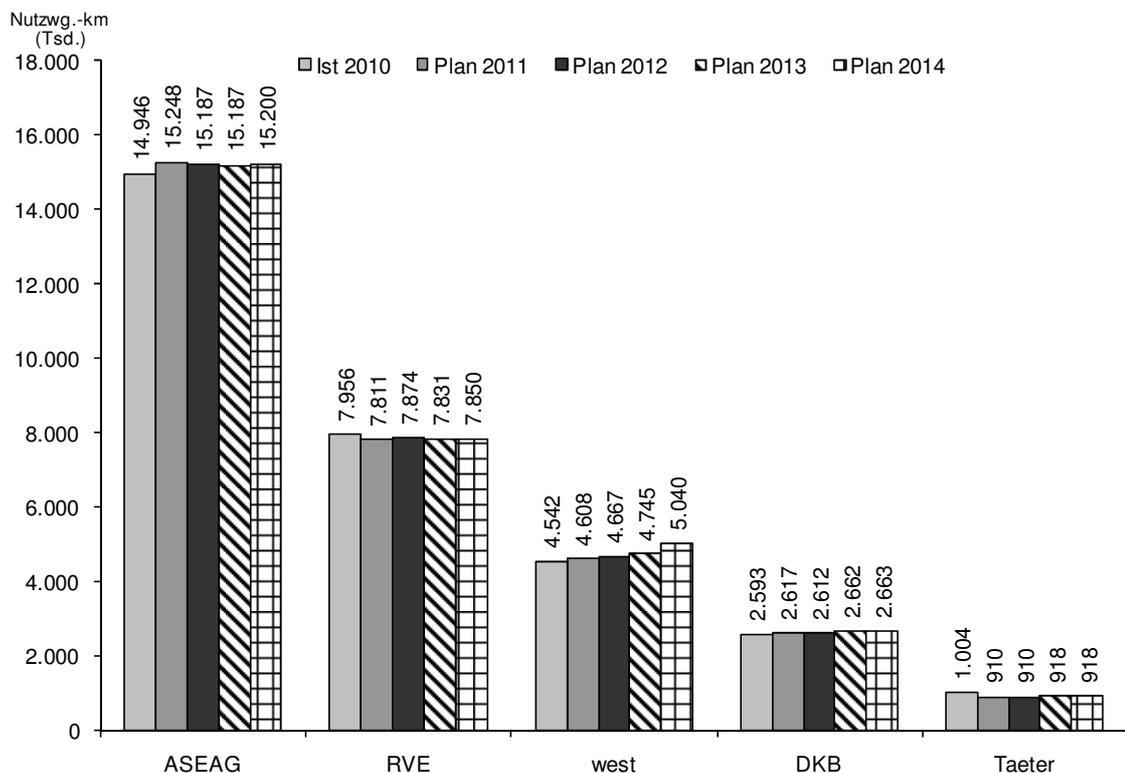


Abb. 1a: Betriebsleistungen (Plan-Leistung der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen im Jahr 2014 im Vergleich zu den Ist- bzw. Plandaten 2010 - 2013)

Um eine differenzierte Beurteilung der ertragsbezogenen Kenngrößen der Verbundverkehrsunternehmen zu ermöglichen, sind nachfolgend zusätzlich die entsprechenden Nutzwagenstunden dargestellt.

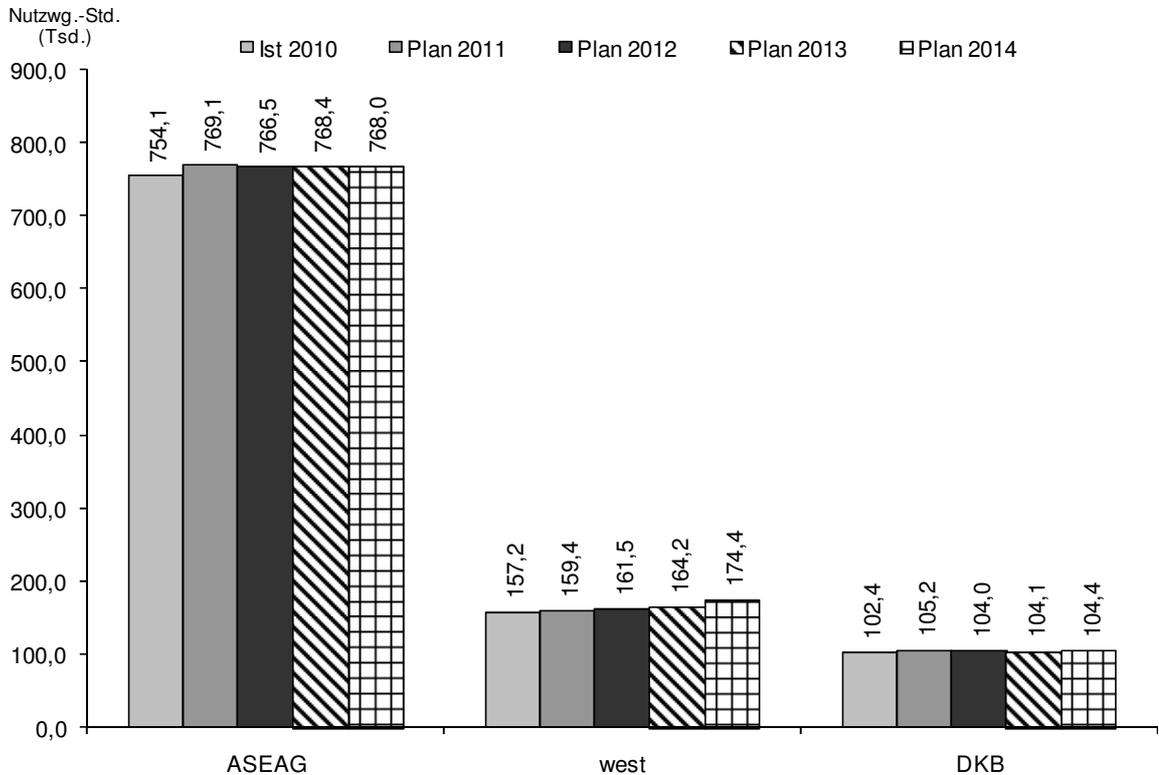


Abb. 1b: Nutzwagenstunden der Verbundverkehrsunternehmen
(Ist- bzw. Planwerte 2010 - 2014)

Die o. g. Betriebsleistungen beinhalten die nachfolgend (Abb. 1c) dargestellten Leistungen der Bedarfsverkehre der Unternehmen ASEAG (Anruf-Linientaxi), DKB (Ruf- und Nachtbus), west (Anruf-Sammeltaxi und MultiBus), RVE (Anruf-Linientaxi) und Taeter Aachen (Rufbus und Linien mit bedarfsorientierter Linienführung). Für den ASA-Verkehr der ASEAG gilt eine besondere Regelung.

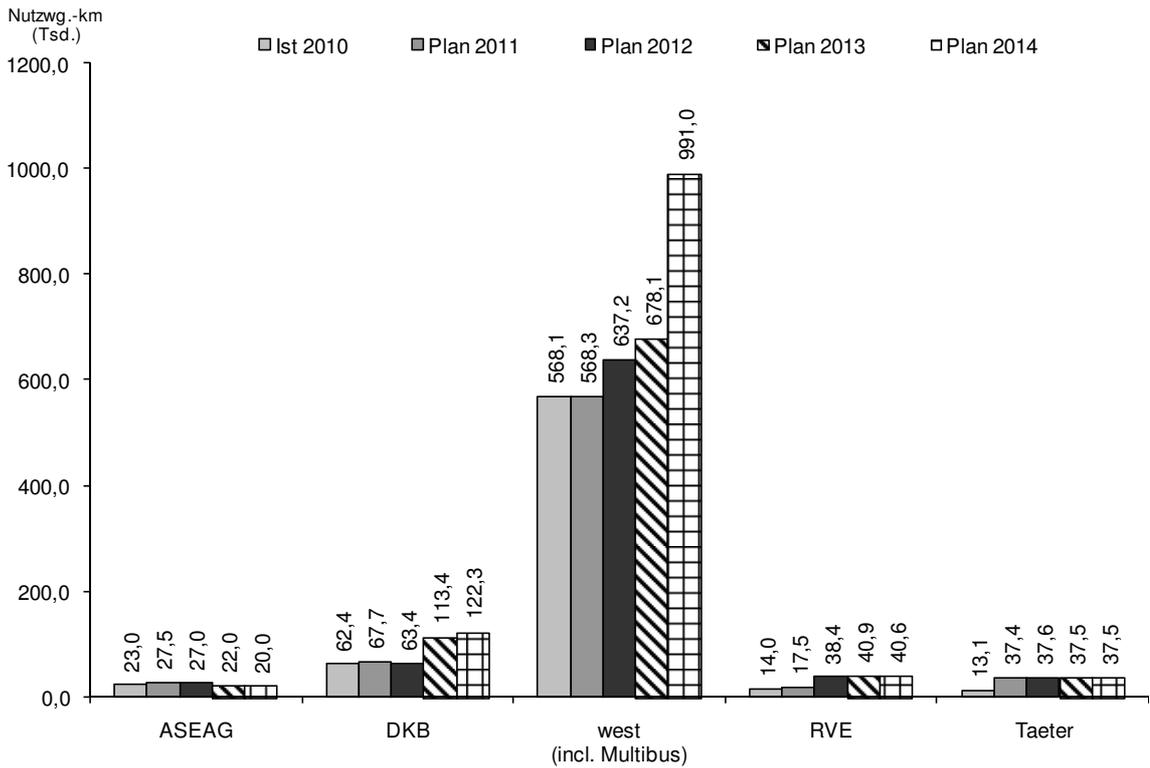


Abb. 1c: Betriebsleistungen im Linienbedarfsverkehr

In den Leistungsdaten aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen sind die plan- und außerplanmäßigen E-Wagenfahrten berücksichtigt. Die Leistungen des Disco-Busverkehrs der DKB sind nicht enthalten, da es sich hierbei nicht um ein AVV-Leistungsangebot handelt.

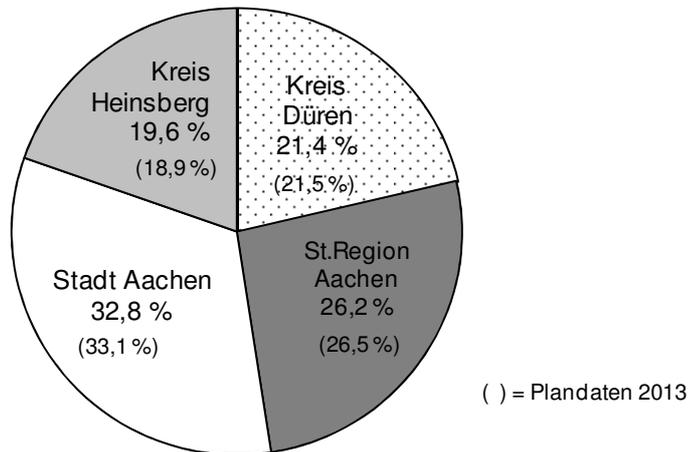


Abb. 2: Übersicht zu den auf die Verbandsmitglieder entfallenden Anteilen an der gesamten Bus-Betriebsleistung (Nutzwagen-km) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen

Die im Ausland erbrachten Leistungen der ASEAG sind in vollem Umfang dem Anteil der Stadt Aachen zugeordnet. Die Leistungen der west, DKB und RVE in verbundfremden Räumen sind dem jeweils zugehörigen Verbandsmitglied zugeordnet.



Abb. 3a: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Stadt Aachen

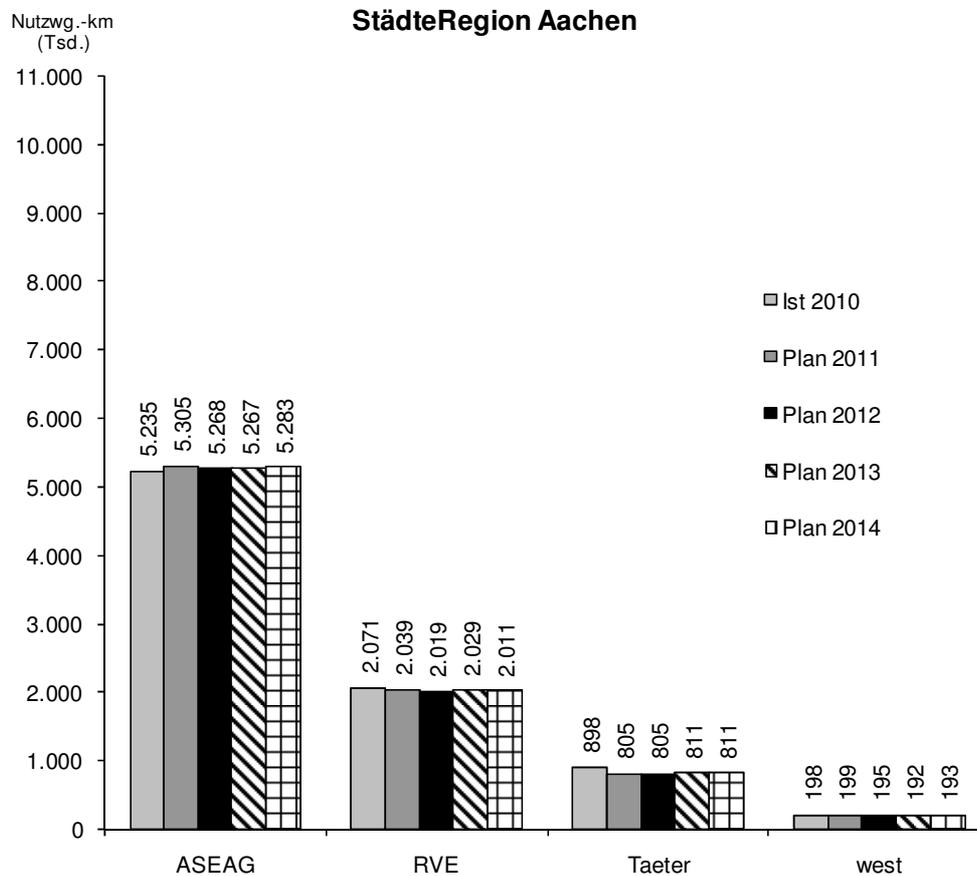


Abb. 3b: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) StädteRegion Aachen

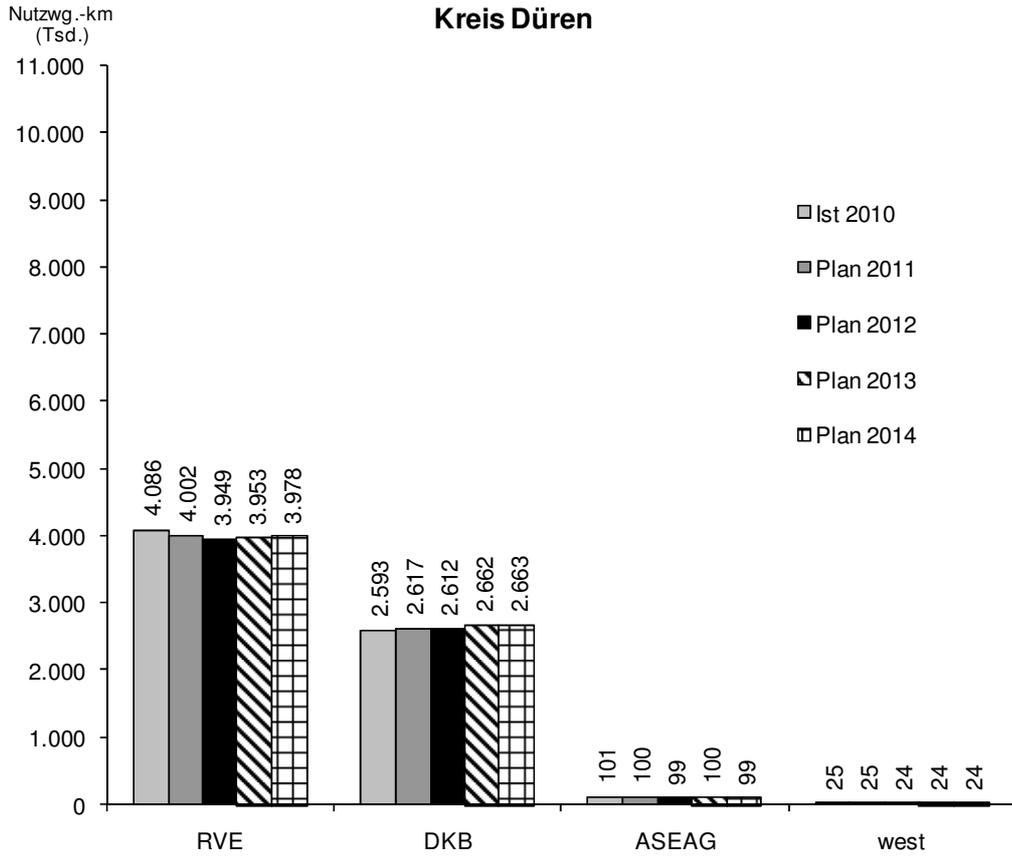


Abb. 3c: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Kreis Düren

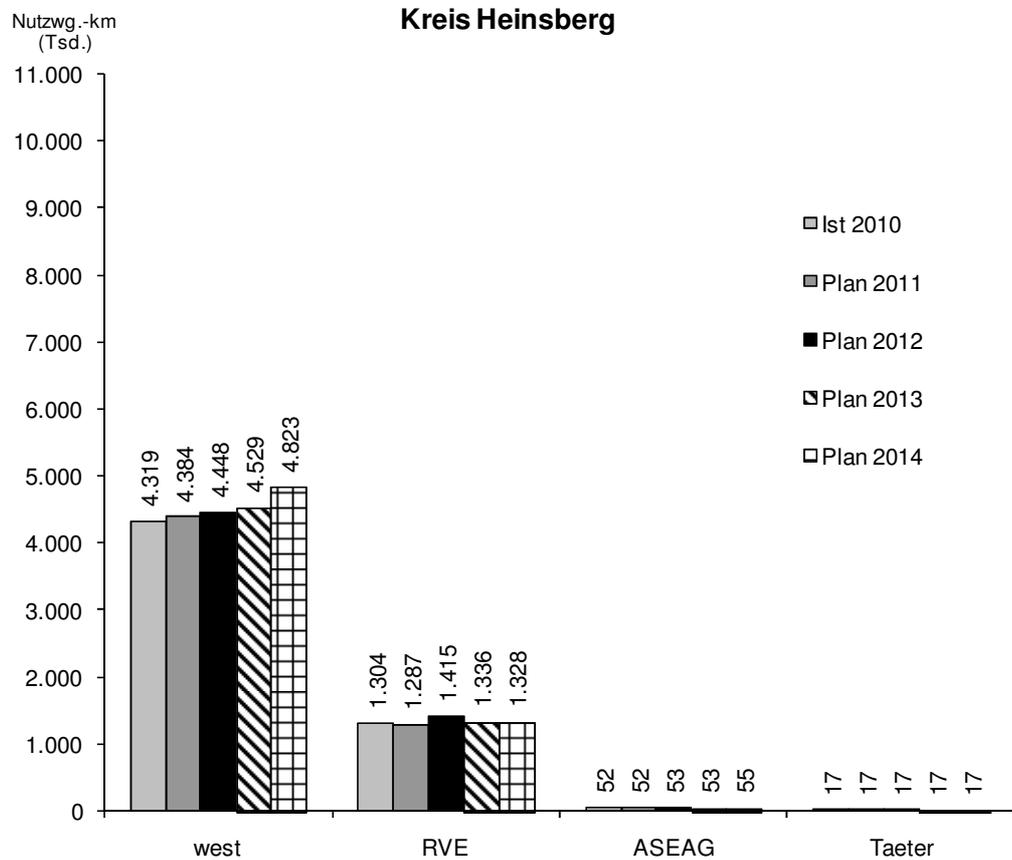


Abb. 3d: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Kreis Heinsberg

3. Verbundtarif 2014

Entsprechend den Beschlüssen der AVV-Gremien im Februar 2013 erfolgt zum 1. April 2014 eine Anpassung des AVV-Verbundtarifs um durchschnittlich 3,3 %. Hiermit soll der allgemeinen Kostenentwicklung – insbesondere im Energie- und Personalkostenbereich – Rechnung getragen werden. Entsprechende Ertragsverbesserungen bei den im AVV tätigen Verkehrsunternehmen sind in den vorliegenden Etatansätzen berücksichtigt.

Die vorgenannte Tarifierpassung soll dazu beitragen, den in den vergangenen Jahren sinkenden Kostendeckungsgrad zu stabilisieren bzw. die Wirtschaftlichkeit des Verbundverkehrs schrittweise wieder zu verbessern. Um die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen in den vergangenen Jahren dabei nicht zu gefährden, sind marktverträgliche Tarifmaßnahmen erforderlich, die in preissensiblen Tarifsegmenten nicht zu Abwanderungen führen.

Eine abschließende Beratung und Beschlussfassung in Bezug auf die Preisentwicklung beim City-XL-Tarif für die Stadt Aachen bzw. das in der gesamten StädteRegion Aachen zum 9. Juni 2013 neu eingeführte Tarifangebot einer „wandernden“ Kurzstrecke („Flugs-Ticket“) soll erst im Frühjahr 2014 erfolgen. Ein pauschalierter Ansatz ist bei den Ansätzen der ASEAG bereits berücksichtigt.

Darüber hinaus ist beabsichtigt, im Jahr 2014 die mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg vereinbarte Tarifkooperation für den verbundraumüberschreitenden Verkehr im Rahmen des „Tarifverbund Rheinland“ umzusetzen. Nachdem bereits im Jahr 2013 einige Vereinfachungen im Schülerverkehr realisiert wurden, wird seitens des AVV als weiterer vorgezogener Schritt eine spürbare tarifliche Verbesserung für Berufspendler (verbundübergreifendes Job-Ticket) angestrebt. Etwaige wirtschaftliche Auswirkungen auf den Verbundetat sind bisher nicht berücksichtigt.

Eine Übersicht zu den im AVV ab dem 1. April 2014 geltenden Fahrpreisen (mit Ausnahme der Tarifangebote „City-XL-Tarif“ und „Flugs-Ticket“) gibt die nachfolgende Preistabelle:

AVV-Verbundtarif 1. April 2014

Stand: 1. April 2014

Preise in Euro

Regeltarife									
Preisstufe:	Gültigkeit	K		1			2	3	4
		Wandernde Kurzstrecke (Städte/Region Aachen)	Kurzstreckenzonen (Kreis Düren und Kreis Heinsberg)	Stadt / Gemeinde		Aachen / Vaals / Kelmis	Stammgebiet und ein Nachbarstammgebiet	Stammgebiet und eine Nachbarregion	AVV-Gesamtnetz
				A	B	C			
Erwachsene Einzel-Ticket	Einzelfahrt		1,60	2,65 ¹⁾			3,55	5,30	8,30
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt			6,00 (1,50)	9,60 ¹⁾ (2,40)			12,80 (3,20)	19,00 (4,75)	29,80 (7,45)
Kinder Einzel-Ticket ²⁾			1,00	1,45 ¹⁾			1,90	2,80	4,30
Kinder 4Fahrten-Ticket ²⁾ je Fahrt			4,00 (1,00)	5,80 ¹⁾ (1,45)			7,60 (1,90)	11,20 (2,80)	17,20 (4,30)
Tages-Ticket (1 Person)		ganztägig		7,40			10,50	13,80	17,10
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztägig		10,00		8,25	15,00	20,50	24,70	
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)		20,90			27,70	41,70	54,20	
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat		52,00	59,50	62,20	84,70	119,00	163,00	
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate		43,33	49,58	51,83	70,58	99,17	135,83	
Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet und i. d. R. alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2		Erwachsene: 119,00 / im ABO: 99,17 Auszubildende: 90,70 / im ABO: 79,00						
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)		15,90			21,00	31,50	40,90	
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat		39,75	45,20	47,40	64,80	90,70	124,70	
Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate		34,50	39,50	41,30	56,20	79,00	108,00	
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten		409,45	465,55	474,00	667,41	934,20	1.284,40	
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	mo. – fr. ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztägig		17,90			im ABO: 14,92			
Aktiv-ABO (1 Person)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. u. feiertags ganztägig		48,00 (ABO)						
Aktiv-Duo (2 Personen)			79,90 (ABO)						
Zuschlag 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt		1,40		1,80	2,65	4,15		
Zuschlag 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)		10,45		13,80	20,85	27,10		
Zuschlag 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat		29,75		42,20	59,40	81,40		
Zuschlag 1. Kl. DB Mon. Karte ABO	mindestens 12 Kalendermonate		24,79		35,27	49,57	67,92		
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)						1 Person	Mini-gruppe	Familien-Ticket	
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	<ul style="list-style-type: none"> Tages-Tickets für 1 Person gelten von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss Minigruppen-Tickets (für max. 5 Personen) bzw. Familien-Tickets (nur in Verbindung mit Familienkarte) gelten mo. – fr. ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztägig 					7,40	8,25	13,80	
StädteRegion Aachen (Stadt u. Kreis)						13,80	20,50		
Kreis Düren						10,50	20,50	10,50	
Kreis Heinsberg						10,50	15,00	-	
Sondertarife									
City-XL-Ticket Aachen	für eine Einzelfahrt innerhalb der City-XL-Zone in Aachen								
City-XL-4Fahrten-Ticket Aachen	für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen								
City-XL-Monatskarte Aachen	Monatskarte für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen								
City-Tarif Düren Einzelfahrt	für eine Einzelfahrt in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)							1,00	
City-Tarif Düren Monatskarte	Monatskarte für Fahrten in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)							20,00	
Mobil-Ticket (für Berechtigte lt. Tarifbestimmungen)	Monatskarte Kreis Düren (nur im Abo)							15,00	
	Monatskarte Kreis Heinsberg							20,00	
	Monatskarte StädteRegion Aachen							27,80	
Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztägig) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde							14,00	
Wochenend-Ticket für Jugendliche unter 18 Jahren	samstags oder sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz							4,80	
Fahrrad Einzelfahrt	Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)							2,10	
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)							3,10	
euregio ticket	Tageskarte für beliebig viele Fahrten in der Euregio Maas-Rhein, mo. bis fr. für 1 Person, sa., so. und feiertags für max. 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 12 Jahren							17,50	
Schönes-Wochenende-Ticket	samstags oder sonntags für max. 5 Pers. oder 1 Person mit beliebig vielen eigenen (Enkel-) Kindern unter 15 Jahren und eine weitere Person							44,00 *	
Ferien-Tickets im AVV									
Jugendl./Schüler Sommerferien	für alle unter 16 und Schüler unter 21 Jahren							29,70	
Jugendl./Schüler übrige Ferien								14,90	
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren							58,00	
Senioren übrige Ferien								29,00	
NRW-Tickets									
SchöneFahrtTicket NRW	für einen Erwachsenen (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW							17,80	
	für ein Kind 6 - 14 Jahre (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW							8,90	
SchönerTagTicket NRW werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztägig	für 1 Person in ganz NRW							28,50 *	
	für max. 5 Personen oder 1 Person mit beliebig vielen eigenen (Enkel-) Kindern unter 15 Jahren und eine weitere Person in ganz NRW							41,00 *	
SchöneFerienTicket NRW Sommerferien	für alle unter 16 und Schüler unter 21 Jahren in den Sommerferien in ganz NRW							58,00	
SchöneFerienTicket NRW übrige Ferien	für alle unter 16 und Schüler unter 21 Jahren in den übrigen Ferien (Ostern, Herbst o. Weihnachten) in ganz NRW							28,00	
FahrradTagesTicket NRW	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades in ganz NRW							4,70	

¹⁾ Dieser Tarif gilt auch für zwei angrenzende Kurzstrecken-Zonen unterschiedlicher Stammgebiete.

²⁾ Gilt für Kinder unter 15 Jahren; Kinder unter 6 Jahren werden unentgeltlich befördert.

 Preisanpassung noch nicht festgelegt

^{*)} 2,00 € Aufpreis im personenbedienten Verkauf der DB / DB-Agenturen

Abb. 4: Verbundtarif 01.04.2014

4. Kundeninformation, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Abstimmung der Kommunikationsmaßnahmen und die Entwicklung gemeinsamer Kommunikationsstrategien zwischen AVV und den Verkehrsunternehmen im AVV wird im Rahmen der Kommissionssitzungen auch in 2014 fortgesetzt. Auch die Planung und Umsetzung euregionaler Kommunikationsmaßnahmen in enger Kooperation mit den Partnern in der Euregio Maas-Rhein wird fortgeführt. Die Kommunikationsmaßnahmen sind darauf ausgerichtet, die Tarif- und Leistungsangebote im AVV bekannt zu machen, zu bewerben, dem Kunden leichter zugänglich zu machen sowie das Image für Bus und Bahn positiv zu beeinflussen.

Folgende Maßnahmen sind für 2014 vorgesehen:

In bisherigem Umfang:

- Kundeninformation-Print wie Nationalparkplan, Tarifinfos, SPNV-Fahrpläne, Mobil in der Eifel, u. a. (hausinterne Bearbeitung bis zur Druckvorstufe)
- Zwei Kundenmagazine (hausinterne Bearbeitung bis zur Druckvorstufe)
- Verbundbericht (hausinterne Bearbeitung einschl. Satz, Layout)
- Pressearbeit (mit Bezug zu besonderen Anlässen, Angeboten)
- Entwicklung von Anzeigen- und Plakatmotiven sowie deren Publikation

Elektronische Fahrplaninfo:

Weiterhin ein Schwerpunkt auch in 2014:

- Integration von Echtzeitdaten in die Fahrplanauskunft
- Ausbau der Fahrplaninformation mit Berücksichtigung der Echtzeiten im Routing
- Fahrplanauskunft des AVV als App und deren Weiterentwicklung
- Entwicklung eines Fahrtassistenten (elektronische Information über Verlauf und Abweichungen während der Fahrt)
- Weitere Vervollständigung euregionaler Fahrplandaten in das Auskunftssystem (De Lijn, SNCB)
- Individualisierung von Ereignismeldungen
- Entwicklung eines Tarifmoduls zur Darstellung VRS / AVV Tarif
- Vorbereitungen zur Erweiterung der elektronischen Fahrplanauskunft um intermodale Beauskunftung (z. B. E-Carsharing, E-Bike / Mobilitätsverbund)

Neue Projekte:

- AVV-Präsenz in sozialen Netzwerken (Facebook und Twitter) ausbauen, stärken
- Unterrichtsmaterial für Grundschüler (Übernahme aus 2013)
- Optimierung der AVV-Website und Erstellung mobile Website
- Ausbau der Kooperationen mit anderen Mobilitätsanbietern vor dem Hintergrund der strategische Neuausrichtung des AVV hin zum Mobilitätsverbund
- Entwicklung eines schematischen Liniennetzplanes je Region (ggf. interaktive Version)

Kampagnen:

- Konzeption in 2014 mit Bezug zu aktuellen Themen (Tarif Schwerpunktthema)

Events:

- Eröffnung St. Jöris, ggf. auch Lückenschluss euregionalbahn bis Stolberg frühestens im Dezember 2014

M3 – euregionale Kommunikationsmaßnahmen

- Fortführung der Vermarktungsaktivitäten und Pflege der Website mobilityeuregio.com

- Weitere Maßnahmen sind abhängig vom **euregiobahn**-Konzept und vom Fortschritt in der Umsetzung betrieblicher und infrastruktureller Maßnahmen

Eine detaillierte Übersicht der für 2014 geplanten Maßnahmen befindet sich in der separaten Vorlage zur Marketingstrategie.

5. ÖPNV-Pauschalen gem. § 11 Abs. 2 bzw. § 11a ÖPNVG NRW

5.1 § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW

Das Land NRW gewährt den ÖPNV-Aufgabenträgern in NRW seit 2008 eine sogenannte ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW. Die gewährten Mittel ersetzen die bis dahin gewährten Mittel für die Fahrzeugförderung und die Aufgabenträgerpauschale. Mindestens 80 % der ÖPNV-Pauschale sind an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten.

Gemäß der Satzung für den Zweckverband AVV werden die Fördermaßnahmen zentral über den ZV AVV abgewickelt. Die ÖPNV-Aufgabenträger haben die Aufgabenwahrnehmung hierzu an den Zweckverband AVV übertragen. Dieser hat die Mittel mit dem Ziel zu verwenden, die Qualität des ÖPNV im AVV nachhaltig zu verbessern.

Für das Geschäftsjahr 2014 stehen dem ZV AVV voraussichtlich insgesamt rd. 4,6 Mio. Euro als ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW zur Verfügung. Es ist vorgesehen, einen Anteil daraus an die vier ÖPNV-Aufgabenträger bzw. die AVV GmbH zur Wahrnehmung von ÖPNV-Aufgaben weiterzuleiten. Die verbleibenden Mittel sollen zum Zwecke der Qualitätsverbesserung im Rahmen von gezielten Fördermaßnahmen verwendet werden.

Ziel der Fördermaßnahmen ist die Sicherung einer hohen Fahrzeugqualität, eine ständige Verbesserung der Umweltverträglichkeit und der Abbau von Zugangshemmnissen beispielsweise für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

5.2 § 11a ÖPNVG NRW

Mit dem § 11a des ÖPNVG NRW hat das Land NRW seit dem 01.01.2011 die im Rahmen des § 45a PBefG bundesgesetzlich verankerten Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr an die Verkehrsunternehmen in eine ÖPNV-Pauschale an die Aufgabenträger überführt. Im Jahr 2014 werden für die sogenannte „Ausbildungsverkehr-Pauschale“ seitens des Landes NRW landesweit 130 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

Die Bewirtschaftung der dem Zweckverband AVV im Rahmen der Ausbildungsverkehr-Pauschale zustehenden Mittel in Höhe von insgesamt rd. 10,9 Mio. Euro erfolgt vereinbarungsgemäß durch den Zweckverband AVV. Der Zweckverband AVV hat diesbezüglich eine „AVV-Richtlinie zur Verwendung der Ausbildungsverkehr-Pauschale gem. § 11a ÖPNVG NRW“ erlassen, in der Vorgaben zur Verwendung der Pauschale gemacht werden.

Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Ausgleichsmittel ist u. a., dass die von den Verkehrsunternehmen im Ausbildungsverkehr angewandten Tarife die Tarife für die entsprechenden allgemeinen Fahrausweise um mehr als 20 % unterschreiten. Dies ist im AVV gewährleistet.

5.3 Förderung von Sozial-Tickets (AVV-Mobil-Ticket)

Mit dem Ziel, die Teilhabe aller Bevölkerungsschichten an einem durch Mobilität bestimmten Leben zu gewährleisten und zugleich den ÖPNV zu stärken, fördert das Land NRW die Einführung von Sozialtickets. Im AVV wird vor diesem Hintergrund das „AVV-Mobil-Ticket“ (Sozial-Ticket) in drei regional unterschiedlichen Ausprägungen für die Regionen Aachen, Düren bzw. Heinsberg angeboten.

Die seitens des Landes zu diesem Zweck zur Verfügung gestellten Mittel beliefen sich in 2013 landesweit auf 30 Mio. Euro; für 2014 wird von einem gleichbleibenden Betrag ausgegangen. Für das Gebiet des AVV wurden für das Jahr 2013 Fördermittel in Höhe von insgesamt rd. 3,4 Mio. Euro gewährt. Ein gesetzlicher Anspruch auf entsprechende Fördermittel ist nicht gegeben, vielmehr wird hierüber seitens des Landes auf der Grundlage der verfügbaren Haushaltsmittel entschieden.

Die Bewirtschaftung der entsprechenden Zuwendungen zur Förderung von Sozial-Tickets im Gebiet des AVV erfolgt vereinbarungsgemäß durch den Zweckverband AVV. Der Zweckverband AVV hat diesbezüglich eine sogenannte AVV-Richtlinie zur Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Mobil-Tickets im AVV erlassen, in welcher die Rahmenbedingungen für die Gewährung und Verwendung der Landesmittel gemacht werden.

6. Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus)

Seitens des Zweckverband AVV werden die Aufwendungen der Verbundverkehrsunternehmen ausschließlich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen unter Berücksichtigung der erzielten Erträge ausgeglichen.

Die Aufwendungen, die zur Erbringung des in diesem Verbundetat ausgewiesenen Leistungsumfangs maximal entstehen dürfen, werden dabei durch individuelle kilometerbezogene Soll-Kostensätze je Nutzwagenkilometer (zzgl. Mehrleistungen) für die Verbundverkehrsunternehmen determiniert.

Die Sollkostensätze der Verbundverkehrsunternehmen wurden unter Beachtung der Anforderungsprofile und übriger Verbundstandards sowie sonstiger kostenbeeinflussender, objektiver Rahmenbedingungen und der gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen an eine beihilfefreie Finanzierung von Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen unternehmensbezogen für das Geschäftsjahr 2011 durch eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ermittelt und – entsprechend § 12 Abs. 3 der Satzung des Zweckverband AVV – seitens der Verbundverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2014 fortgeschrieben. Die auf dieser Basis ermittelten Sollkosten zeigen die maximale Obergrenze für die Ermittlung der Ausgleichsbeträge unter Berücksichtigung der relevanten Erträge auf.

Die im Rahmen des Verbundetats festgesetzten Sollkosten, die sich aus dem Produkt aus Sollkostensatz und geplanten Nutzwagenkilometern im AVV-Linienerverkehr ergeben, dürfen nicht durch höhere Istkosten überschritten werden. Eine diesbezügliche Überprüfung erfolgt im Rahmen einer Ergebnisrechnung, die erst nach Vorliegen aller das Geschäftsjahr betreffenden Ist-Daten zu einem späteren Zeitpunkt erstellt wird. Unterschreiten die im Rahmen der Ergebnisrechnung ermittelten Istkosten die Sollkosten, so ist der Kostenausgleich auf die Höhe der Istkosten und unter Berücksichtigung der Erträge begrenzt.

Die unabhängige Neu-Ermittlung der Sollkostensätze durch einen Wirtschaftsprüfer erfolgt in einem 4-jährigen Turnus. Die Sollkostensätze werden zwischenzeitlich jährlich durch die Verbundverkehrsunternehmen fortgeschrieben.

Die Ermittlung des individuellen Sollkostensatzes berücksichtigt die im Rahmen der Leistungserstellung entstehenden, an Benchmarks ausgerichteten Aufwendungen der Verbundverkehrsunternehmen.

Aufwendungen für AVV-Linienverkehre, die über das Gebiet des Zweckverbandes AVV hinausgehen, sind in dem Sollkostensatz berücksichtigt. Ebenso sind alle Anmietkosten enthalten, sofern es sich um Verkehre im AVV-Leistungsangebot handelt. Verbundfremde Aufwendungen (z. B. für Schülerverkehre nach der Freistellungsverordnung, Mietwagenverkehr o. ä.) sind abgesetzt.

Fördermittel aus der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW werden bei der Ermittlung der Kostensätze aufwandsmindernd berücksichtigt.

Die für das Jahr 2014 relevanten Sollkostensätze sind nachfolgend dargestellt.

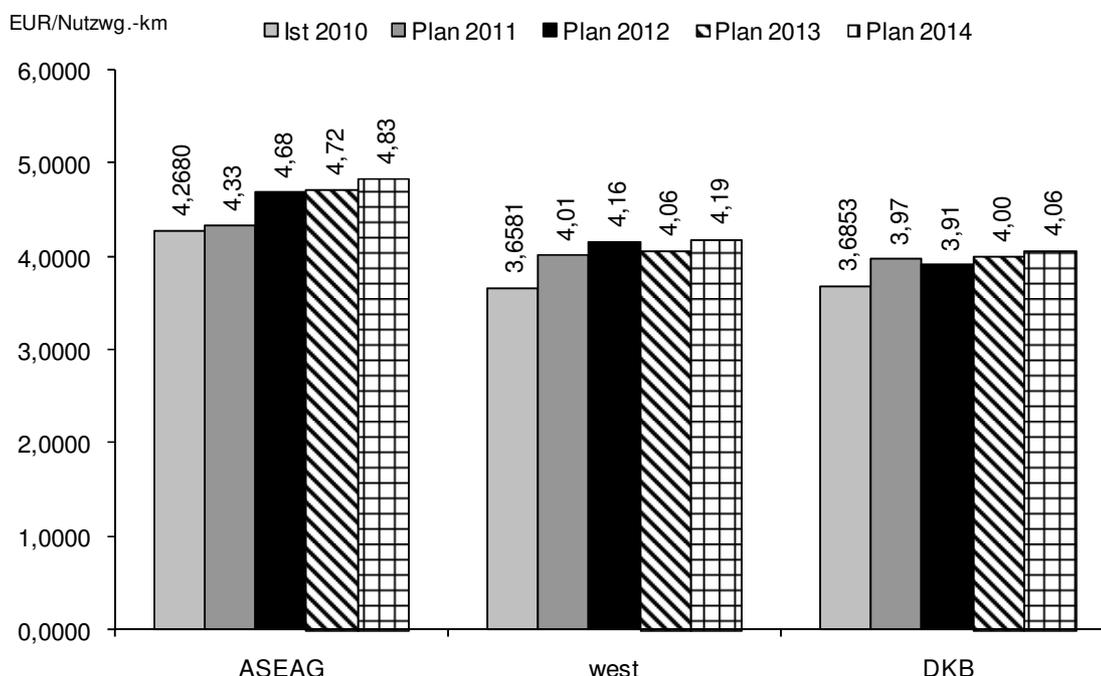


Abb. 5: Ist- bzw. Sollkostensätze je Nutzwagen-km je Verbundverkehrsunternehmen

Ein direkter Vergleich des leistungsbezogenen Sollkostensatzes je Nutzwagen-km der Verbundverkehrsunternehmen untereinander ist grundsätzlich nur bedingt möglich, da die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten zum Teil deutlich differieren. So liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit im Überlandverkehr zum Teil bei über 30 km/h, hingegen im städtischen Verkehr zwischen 15 und 20 km/h, wodurch zwangsläufig höhere km-bezogene Kosten entstehen. Darüber hinaus ergibt sich bei Leistungsverminderungen tendenziell ein höherer durchschnittlicher Aufwand je Nutzwagen-km.

Auf der Grundlage der in Abb. 5 ausgewiesenen Sollkostensätze in Verbindung mit den in Abschnitt 2 ausgewiesenen Betriebsleistungen der Verbundverkehrsunternehmen ergeben sich für das Jahr 2014 die in der folgenden Abb. 6 dargestellten ausgleichsfähigen Soll-Gesamtaufwendungen.

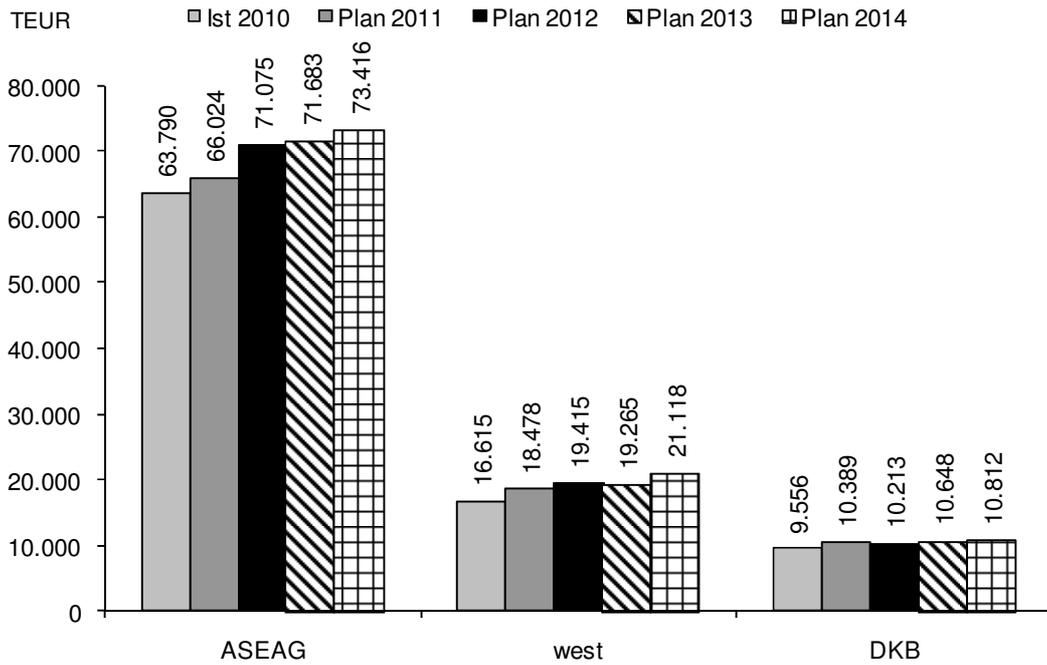


Abb. 6: Relevante Ist- bzw. Sollkosten der Verbundverkehrsunternehmen (2010 – 2014)

Auf Basis der ausgleichsfähigen Gesamt-Sollkosten ergeben sich die nachfolgend dargestellten Sollkosten je Nutzwagen-Stunde.

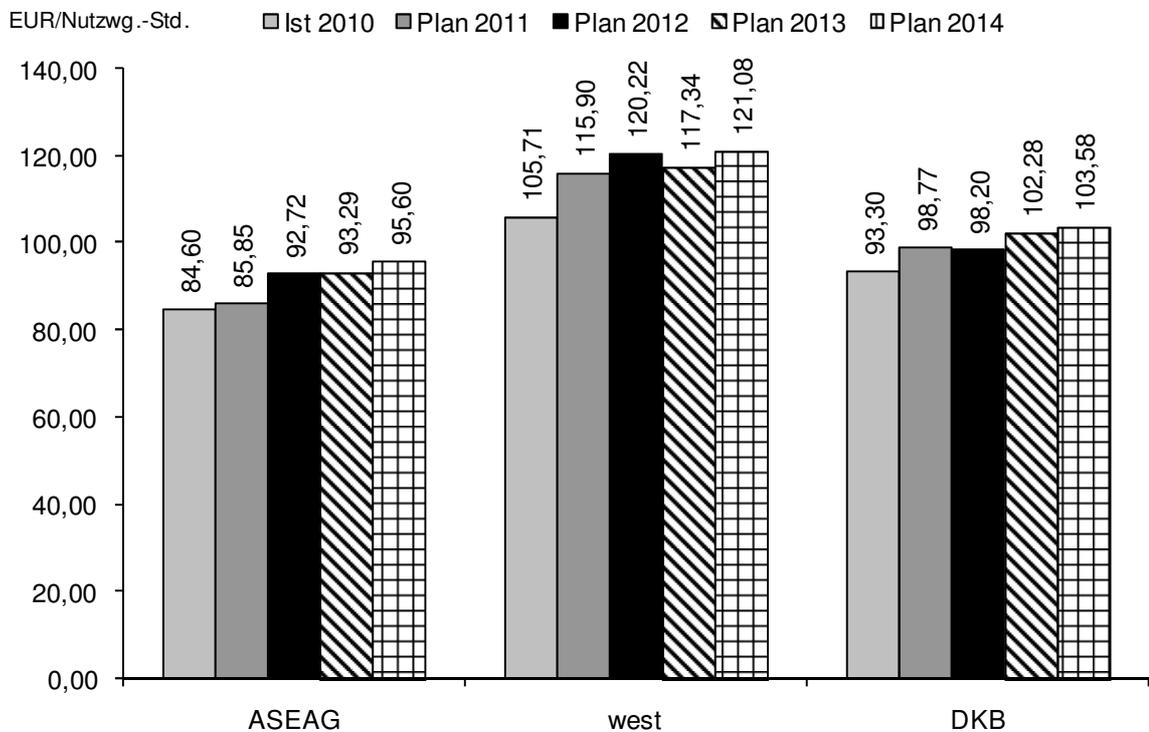


Abb. 7: Ist- bzw. Sollkosten je Nutzwagen-Stunde (2010 – 2014)

7. Erträge

Die verbundrelevanten Erträge, soweit sie nicht bereits im Rahmen der Sollkostenermittlung abgezogen wurden, setzen sich im Wesentlichen zusammen aus:

- a) Einnahmen aus dem Verbundverkehr nach Einnahmenaufteilung,
- b) erhöhte Beförderungsentgelte,
- c) öffentliche Abgeltungszahlungen,
- d) Steuererstattungen,
- e) Zuschüsse Dritter,
- f) Werbeeinnahmen.

Die Auswirkungen einer zum 01.04.2014 vorgesehenen 3,3 %-igen Anpassung des AVV-Verbundtarifs sind in die nachfolgenden Darstellungen bzw. Ansätze bereits eingeflossen.

Der Ausgleich von Einnahmenansprüchen zwischen den im AVV tätigen Verkehrsunternehmen (einschl. Eisenbahnverkehrsunternehmen) bewirkt bei den Verbundverkehrsunternehmen eine Minderung der kassentechnischen Einnahme. Die Erträge der Verbundverkehrsunternehmen entsprechen weitgehend deren Gewinn- und Verlustrechnung und sind inhaltlich der Betrachtung des Wirtschaftsprüfers zur Ermittlung der Sollkostensätze angeglichen. Eine periodenscharfe Zuordnung aller Einflüsse ist nicht gegeben.

Es sei darauf hingewiesen, dass mit der Einführung der Mobil-Tickets (Sozial-Ticket) eine Minderung der kassentechnischen Einnahmen aus dem Verbundtarif verbunden ist. Darüber hinaus führen sinkende Schülerzahlen zu verminderten kassentechnischen Einnahmen.

Eine Übersicht zu den voraussichtlichen Fahrgeldeinnahmen aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen liefert die nachfolgende Abb. 8a. Die Gesamtentwicklung der kassentechnischen Einnahmen aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen ist in der Abb. 8b dargestellt.

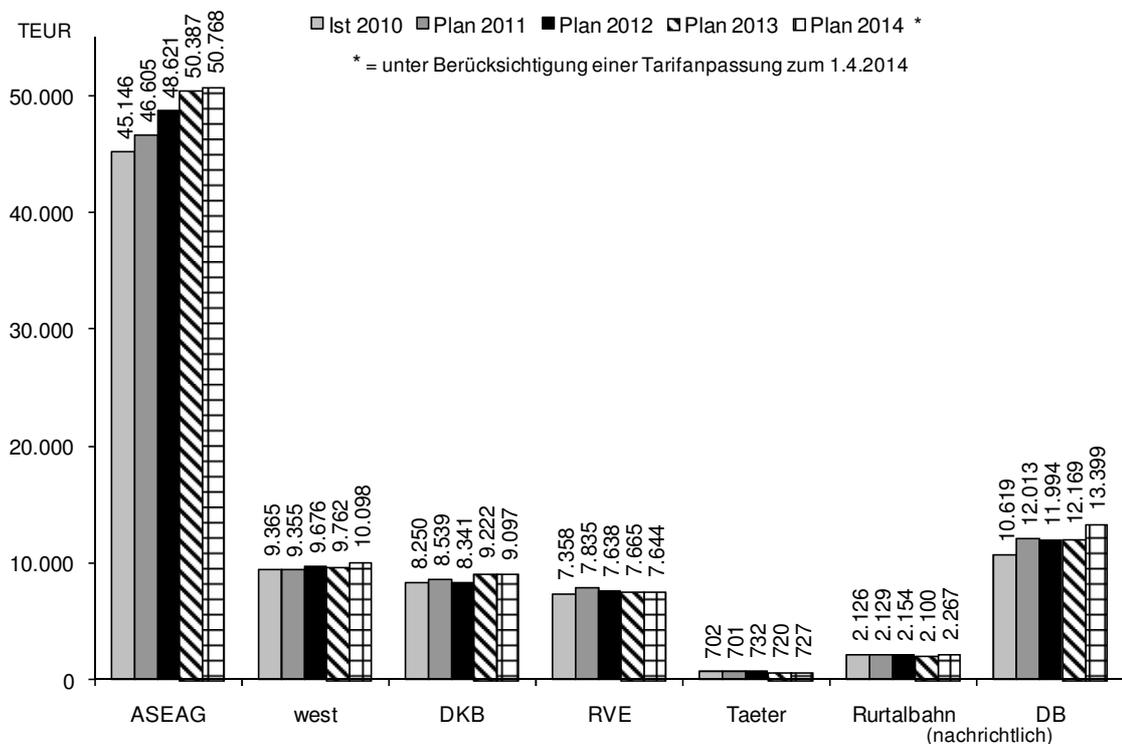


Abb. 8a: Entwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** (incl. Einnahmenanteilen aus NRW-Tarif und Übergangs- bzw. Kragentarifen; Rurtalbahnhof incl. NE-Tarif) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (vor Einnahmenaufteilung)

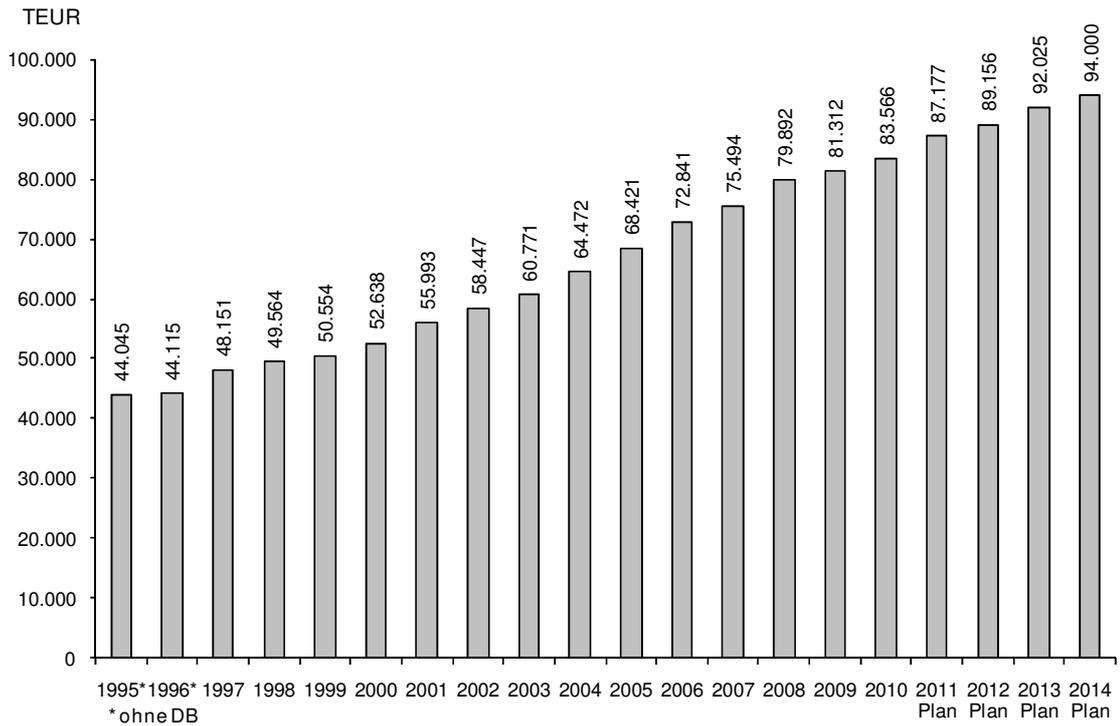


Abb. 8b: Gesamtentwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen insgesamt (vor Einnahmenaufteilung mit „AVV-fremden“ Verkehrsunternehmen; incl. Einnahmenanteilen aus NRW-Tarif und Übergangs- bzw. Kragentarifen; Rurtalbahn incl. NE-Tarif)

Die verbundrelevante Gesamterträge unter Berücksichtigung gesetzlicher Ausgleichsleistungen stellen sich nach vorläufiger Einnahmenaufteilung wie folgt dar:

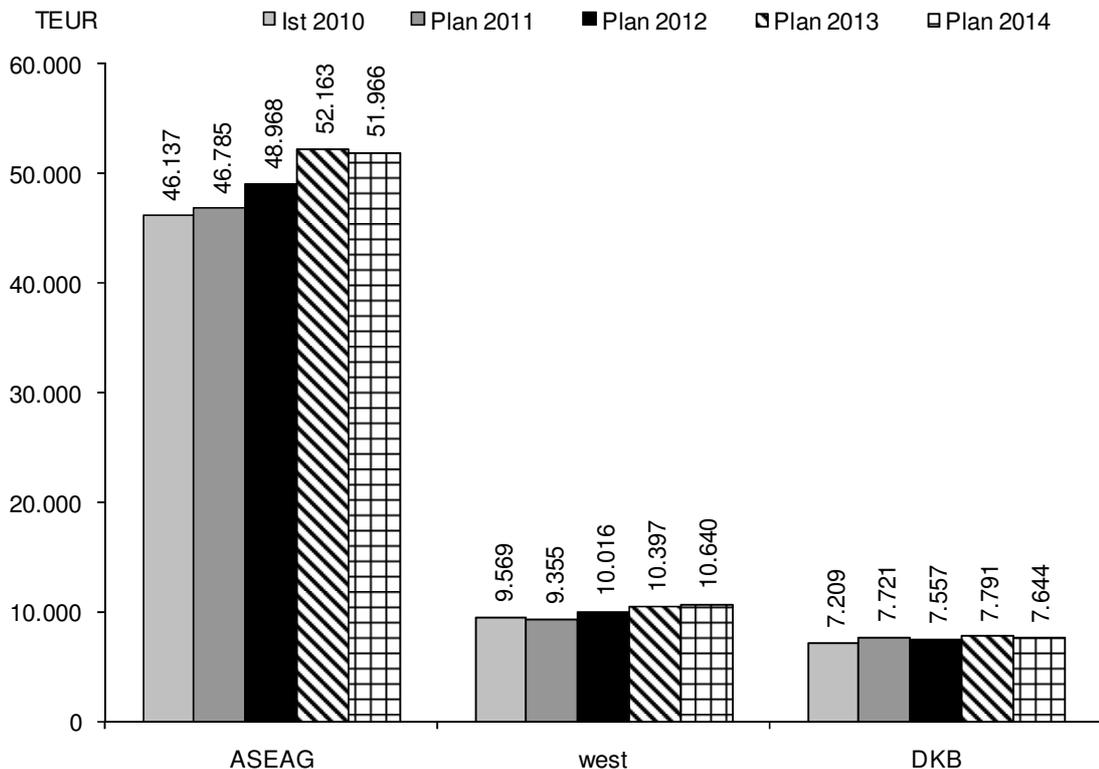


Abb. 9: Verbundrelevante **Gesamterträge (Bus)**

Einnahmenaufteilung

Das derzeitige differenzierte Verfahren zur Einnahmenaufteilung im AVV sieht u.a. im Hinblick auf den Übersteigerausgleich eine differenzierte Aufteilung nach Grund- und Arbeitspreisanteilen vor und fördert ertragskraftorientiert das wirtschaftliche Agieren der einzelnen im AVV tätigen Verkehrsunternehmen.

Entsprechend den Vorgaben für die Verkehrsunternehmen (i.e. Beantragung gesetzlicher Ausgleichszahlungen gem. SGB IX auf der Basis endgültiger Einnahmen) ist die Einnahmenaufteilung jeweils bis spätestens zum Ende des auf den Betrachtungszeitraum folgenden Jahres zu erstellen.

Im Geschäftsjahr 2014 wird somit eine Einnahmenaufteilung für das Jahr 2013 erfolgen. Die Ansätze der Verbundverkehrsunternehmen für den Verbundetat 2014 beruhen folglich auf vorläufigen Abschätzungen. Eine abschließende Verrechnung gegenseitiger Ansprüche betreffend das Jahr 2014 wird verfahrensbedingt frühestens im Laufe des Jahres 2015 erfolgen.

Die zeitlich versetzt stattfindende Ermittlung endgültiger Einnahmenansprüche hat Auswirkungen auf die abschließende Ermittlung der tatsächlich ausgleichsfähigen Differenz zwischen Sollkosten und Erträgen je Verbundverkehrsunternehmen. Im Gegensatz zu dem durch die Höhe ihres Sollkostensatzes determinierten Sollaufwands der Verbundverkehrsunternehmen kann die Höhe der anzurechnenden Einnahmen, die u. a. von den Ergebnissen der Einnahmenaufteilung abhängig ist, erst mit entsprechender zeitlicher Verzögerung endgültig festgestellt und im Rahmen einer späteren Ist-Betrachtung für das Jahr 2014 rückwirkend berücksichtigt werden.

Unter Berücksichtigung der vertraglich vereinbarten Einnahmenanspruchsregelungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen die in den Abbildungen 9 und 10a/b aufgezeigten verbundrelevanten Erträge. Hierbei wurde bereits die aufgezeigte Anpassung der Tarife zum 1.4.2014 unterstellt.

Grundlage für die Beantragung der Mittel nach § 145 ff SGB IX durch die Verbundverkehrsunternehmen sind die Einnahmen nach Einnahmenaufteilung.

Die Einnahmenaufteilung ist im Übrigen maßgeblich für die Aufteilung der seitens des Landes NRW gewährten Fördermittel zum AVV-Mobil-Ticket (Sozial-Ticket).

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Rahmenbedingungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen nach Abzug des Einnahmenausgleichs für die übrigen Verkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus für das Jahr 2014 insgesamt verbundrelevante Erträge in Höhe von 70.250 TEUR.

Bezogen auf die Betriebsleistungen (Nutzwagen-km bzw. -stunden) der einzelnen Verbundverkehrsunternehmen ergeben sich die in den nachfolgenden Abbildungen 10a und 10b aufgeführten Erträge je Nutzwagen-km bzw. Nutzwagen-Std. im Vergleich.

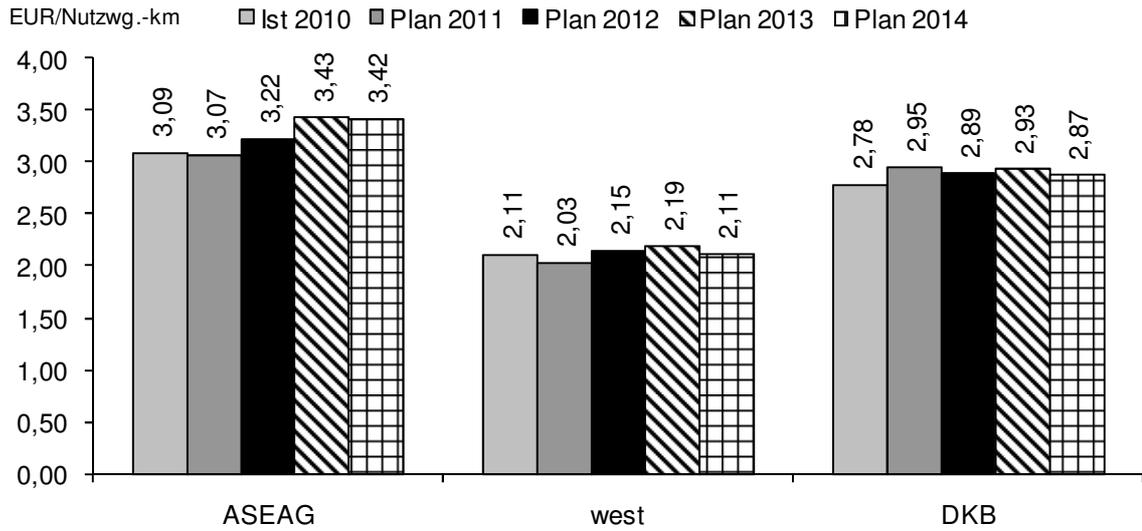


Abb. 10a: Verbundrelevante Erträge je Nutzwagen-km

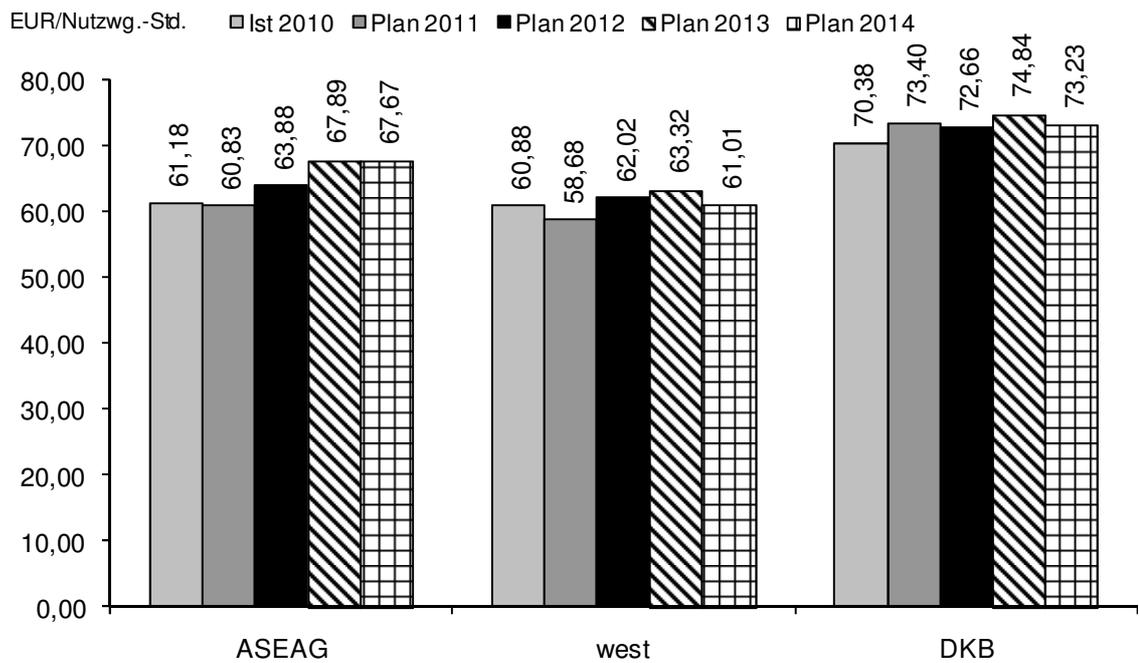


Abb. 10b: Verbundrelevante Erträge je Nutzwagenstunde

8. Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus)

Der umlagererelevante Ausgleichsbetrag des Verbundverkehrs ergibt sich aus der Differenz der ausgleichsfähigen Sollkosten und Erträge für den Busverkehr. Für den gesamten AVV ergibt sich 2014 für den Betriebszweig Bus ein durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedingter Ausgleichsbetrag in Höhe von 35.096 TEUR. Der Vergleichswert für 2013 liegt bei 31.245 TEUR. Insgesamt erhöht sich der Plan-Ausgleichsbetrag von 2013 nach 2014 somit um insgesamt 3.851 TEUR.

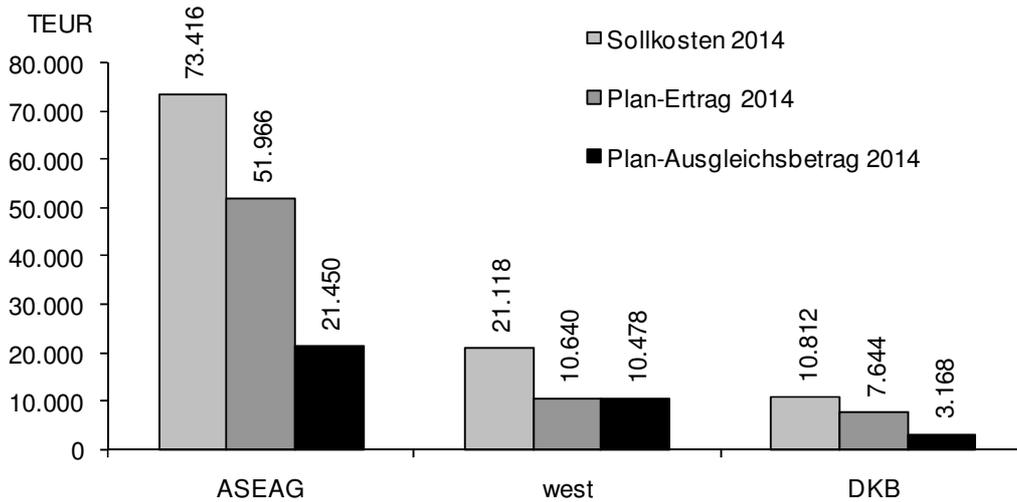


Abb. 11: Übersicht zu den **Sollkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen** (Plan 2014) der Verbundverkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus

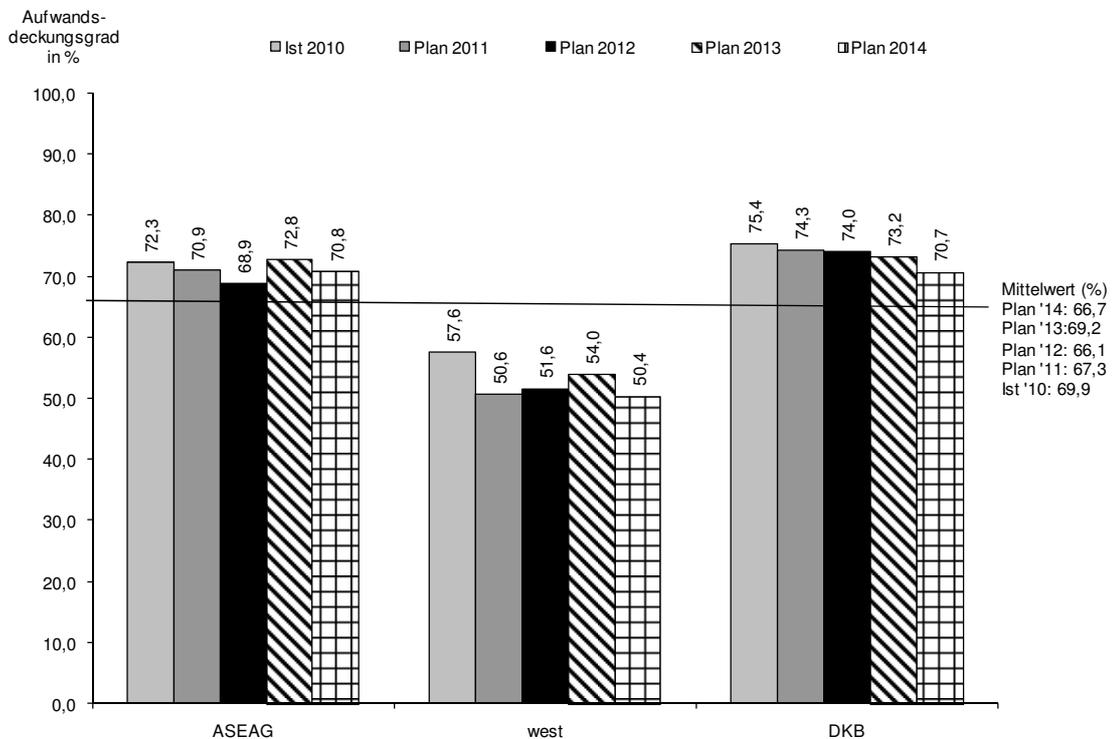


Abb. 12: **Aufwandsdeckungsgrad** der Verbundverkehrsunternehmen vor Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Für den gesamten AVV ergibt sich gemäß Abb. 12 für 2014 insgesamt ein Aufwandsdeckungsgrad in Höhe von 66,7 %.

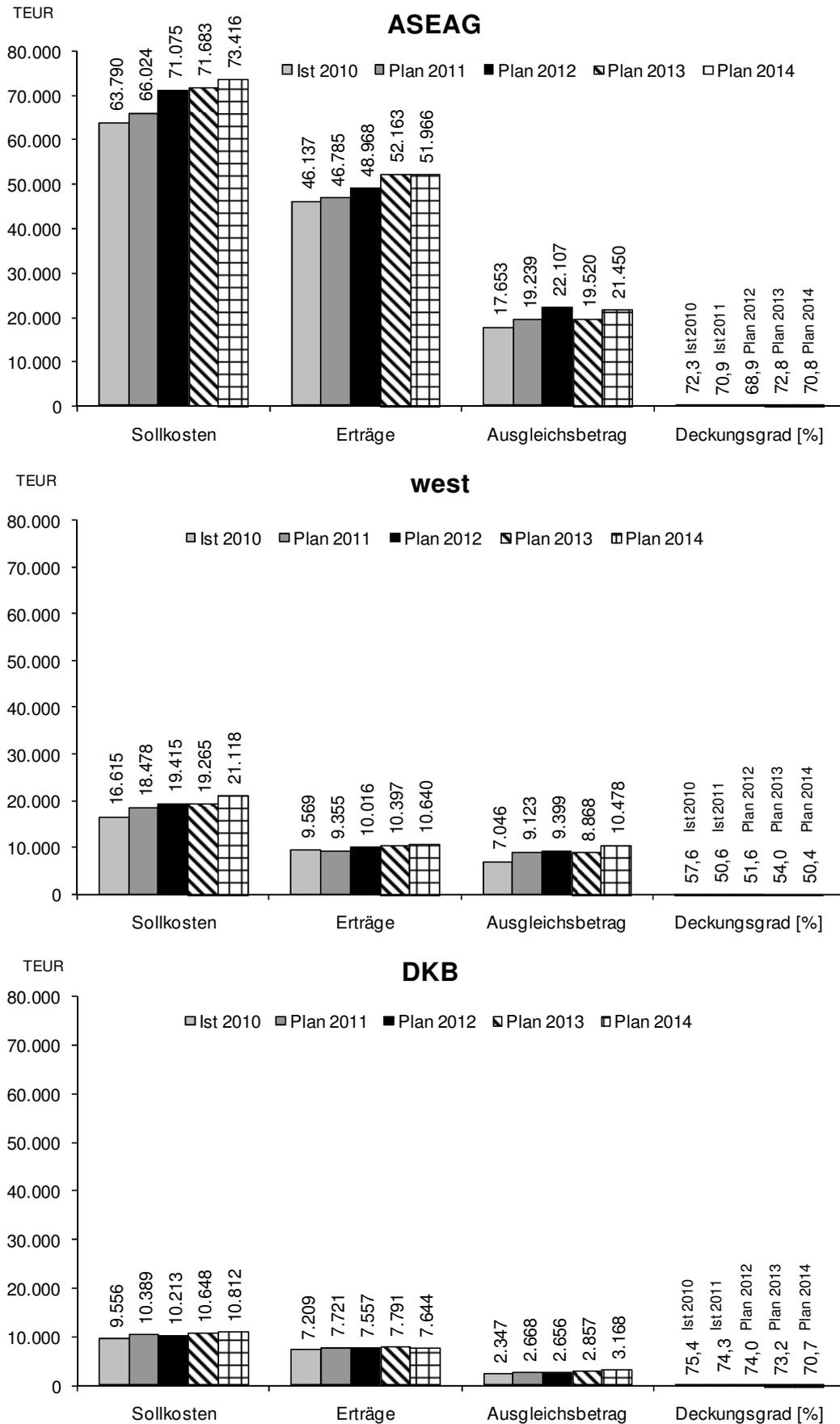


Abb. 13: Entwicklung der Ist- bzw. Sollkosten, Erträge und Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen (Ist bzw. Plan 2010 – 2014)

9. Zweckverbandsumlage

Der Zweckverband AVV erhebt von den bedienten Gebietskörperschaften im AVV Umlagen zur Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Busverkehr auf der Grundlage des § 14 der zum 1.1.2008 in Kraft getretenen Zweckverbandssatzung.

Entsprechend den Vorgaben der Zweckverbandssatzung setzt sich die AVV-Gesamtumlage im Geschäftsjahr 2014 zusammen aus:

- a) einer allgemeinen Umlage gem. § 14 Abs. 2 Pkt. 1 der ZV-Satzung (Normalumlage),
- b) einer gesonderten Umlage aufgrund tariflicher Maßnahmen in der Stadt Aachen („City-XL-Tarif Aachen“) gem. § 14 (2), Pkt. 3, der ZV-Satzung (Sonderumlage) und und
- c) einer gesonderten Umlage aufgrund von Fahrplanmaßnahmen auf der Schnellbuslinie SB11 gem. § 14 Abs. 2 Pkt. 4 der ZV-Satzung (Sonderumlage).

Allgemeine Umlage gem. § 14 Abs. 2 Pkt. 1 der ZV-Satzung (Normalumlage)

Die allgemeine Umlage für die Verbandsmitglieder ermittelt sich aus den um entsprechende Erträge verminderten Sollkosten je Verbundverkehrsunternehmen und dem Verhältnis der Nutzwagen-km in den Gebieten der Mitglieder des AVV-Zweckverbandes. Hierbei sind die Betriebsleistungen der Unternehmen RVE und Taeter Aachen sowie die Leistungen der Auftragsunternehmen mit in Ansatz zu bringen.

Im Jahr 2014 ergibt sich im Rahmen der allgemeinen Umlage für den Betriebszweig Bus im gesamten AVV ein Ausgleichsbetrag (Normalumlage) in Höhe von rd. 34,9 Mio. EUR.

Die unternehmensspezifische Herleitung der Umlageanteile für die Verbandsmitglieder ist den Abbildungen 14 und 15 zu entnehmen.

		ASEAG	west	DKB	Gesamt
Ausgleichsbetrag (in TEUR)	Plan 2014	21.355	10.478	3.093	34.926
	Plan 2013	(19.335)	(8.868)	(2.782)	(30.985)
Nutzwagen-km (in Tsd.) *	Plan 2014	18.559	6.427	6.650	31.636
	Plan 2013	(18.596)	(6.137)	(6.624)	(31.357)
Ausgleichsbetrag/km (in EUR/km)	Plan 2014	1,1507	1,6303	0,4651	1,1040
	Plan 2013	(1,0397)	(1,4450)	(0,4200)	(0,9881)

* incl. RVE und Taeter Aachen sowie relevante Leistungen außerhalb des AVV in Tkm

Abb. 14: Übersicht zum **Ausgleichsbetrag** je Nutzwagen-km

Unternehmensbereich		Stadt Aachen	StädteRegion Aachen	Kreis Düren	Kreis Heinsberg	Summe
ASEAG						
1. Nutzwagen-km *		10.316	8.089	99	55	18.559
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	1,1507	1,1507	1,1507	1,1507	1,1507
3. Ausgleichsbetrag ASEAG	TEUR	11.870	9.308	114	63	21.355
Planansatz 2013	TEUR	(10.729)	(8.447)	(104)	(55)	(19.335)
west						
1. Nutzwagen-km *		0	193	24	6.210	6.427
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	1,6303	1,6303	1,6303	1,6303	1,6303
3. Ausgleichsbetrag west	TEUR	0	315	39	10.124	10.478
Planansatz 2013	TEUR	(0)	(277)	(35)	(8.556)	(8.868)
DKB						
1. Nutzwagen-km *		0	0	6.650	0	6.650
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	0,4651	0,4651	0,4651	0,4651	0,4651
3. Ausgleichsbetrag DKB	TEUR	0	0	3.093	0	3.093
Planansatz 2013	TEUR	(0)	(0)	(2.782)	(0)	(2.782)
Summe Umlage	TEUR	11.870	9.623	3.246	10.187	34.926

* incl. RVE und Taeter Aachen sowie relevante Leistungen außerhalb des AVV in Tkm

Abb. 15: Übersicht zur allgemeinen **Umlage** der Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen in 2014

Sonderumlage für Tarifmaßnahmen gem. § 14 Abs. 2 Pkt. 3 der ZV-Satzung

Ausgleichszahlungen für Tarifmaßnahmen, die im Interesse einzelner Verbandsmitglieder erfolgen, werden entsprechend § 14 Abs. 2 Pkt. 3 der Satzung des Zweckverband AVV dem betreffenden Verbandsmitglied gesondert zugerechnet.

Auf Wunsch der Stadt Aachen wurde zum 1. Oktober 2009 eine tarifliche Maßnahme, der „City-XL-Tarif“ für die Aachener Innenstadt, umgesetzt. Im Rahmen eines diesbezüglich erstellten Gutachtens wurden für die im Stadtgebiet Aachen tätigen Verkehrsunternehmen aufgrund dieser Tarifmaßnahme für das Jahr 2010 wirtschaftliche Auswirkungen in Höhe von insgesamt 394 T€ ermittelt.

Nachdem die Preisstellungen der City-XL-Tarifangebote in den Jahren 2012 und 2013 jeweils zum 1. April überdurchschnittlich angepasst wurden, konnte die Sonderumlage im Rahmen des Verbundetats für das Geschäftsjahr 2013 zwischenzeitlich auf 110 T€ reduziert werden.

Unter der Voraussetzung einer weiteren Anpassung der Preisstellungen im Rahmen des City-XL-Tarifs zum 1. April 2014 ergibt sich entsprechend einer Kalkulation der ASEAG für die Sonderumlage zum City-XL-Tarif im Jahr 2014 ein Restbetrag in Höhe von voraussichtlich 20 T€.

Sonderumlage für Fahrplanmaßnahmen gem. § 14 Abs. 2 Pkt. 4 der ZV-Satzung

Aufgrund einer entsprechenden Vereinbarung hinsichtlich der Ausweitung der Leistungen auf der zwischen Aachen und Jülich verkehrenden Schnellbusverbindung (SB11) wird die seit 2008 erhobene Sonderumlage in Höhe von insgesamt 150 T€ für Fahrplanmaßnahmen entsprechend § 14 Abs. 2 der Zweckverbandssatzung auch im Geschäftsjahr 2014 erhoben.

Gesamtergebnis für die Zweckverbandsumlage 2014

Insgesamt ergibt sich für 2014 ohne Berücksichtigung etwaiger Umlagekürzungen für den AVV-Zweckverband folgende Gesamtumlage:

Art der Umlage		Stadt	StädteRegion	Kreis	Kreis	Summe
		Aachen	Aachen	Düren	Heinsberg	
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
a) Ausgleichsbetrag (Normalumlage)	Plan 2014	11.870	9.623	3.246	10.187	34.926
	Plan 2013	(10.729)	(8.724)	(2.921)	(8.611)	(30.985)
b) tarifliche Maßnahmen (Sonderumlage)	Plan 2014	20	0	0	0	20
	Plan 2013	(110)	(0)	(0)	(0)	(110)
c) Fahrplanmaßnahmen (Sonderumlage)	Plan 2014	37	38	75	0	150
	Plan 2013	(37)	(38)	(75)	(0)	(150)
Summe	Plan 2014	11.927	9.661	3.321	10.187	35.096
	Plan 2013	(10.876)	(8.762)	(2.996)	(8.611)	(31.245)

(..) = Planansatz 2013

Abb. 16: Übersicht zu den Einzelpositionen und dem Gesamtergebnis der **Verbandsumlage** für 2014 (ohne Umlagenkürzungen)

Die Verbandsmitglieder sind berechtigt, obige von ihnen aufzubringende Umlagen aufgrund bestimmter Leistungen zu kürzen. Die Ermittlung der **Umlagenkürzungen** sowie der hieraus resultierenden Restumlage wird durch das jeweilige Verbundverkehrsunternehmen vorgenommen. Insofern stellen die in Abschnitt 10 dargestellten Einnahmen und Ausgaben des Zweckverbandes **nicht** die letztlich fließenden Zahlungsströme dar.

10. Finanzierung des Busverkehrs

Die Eigner der Verbundverkehrsunternehmen erhalten die vom AVV-Zweckverband über Umlagen finanzierten Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen. Sind mehrere Eigner von Verbundverkehrsunternehmen vorhanden, erhält der Mehrheitsgesellschafter die Mittel. Für Leistungen der ASEAG erhält somit die Stadt Aachen die Mittel des Zweckverband AVV. Im Falle DKB ist dies der Kreis Düren und im Falle west der Kreis Heinsberg.

Die Stadt Aachen erhält - ohne Berücksichtigung etwaiger Umlagekürzungen - vom Zweckverband folgende Mittel:

für Leistungen der ASEAG	
in der Stadt Aachen	11.927 TEUR
in der StädteRegion Aachen	9.346 TEUR
im Kreis Düren	114 TEUR
im Kreis Heinsberg	63 TEUR
Gesamt	<u>21.450 TEUR</u>

Der Kreis Düren erhält - ohne Berücksichtigung etwaiger Umlagekürzungen - vom Zweckverband folgende Mittel:

für Leistungen der DKB	
im Kreis Düren	3.168 TEUR
in der StädteRegion Aachen	0 TEUR
im Kreis Heinsberg	0 TEUR
Gesamt	<u>3.168 TEUR</u>

Der Kreis Heinsberg erhält - ohne Berücksichtigung etwaiger Umlagekürzungen - vom Zweckverband folgende Mittel:

für Leistungen der west	
in der Stadt Aachen	0 TEUR
in der StädteRegion Aachen	315 TEUR
im Kreis Düren	39 TEUR
im Kreis Heinsberg	10.124 TEUR
Gesamt	<u>10.478 TEUR</u>

Verbundetat 2014
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

Einnahmen:	TEUR
1. Verbandsumlagen von der Stadt Aachen	11.927
2. Verbandsumlagen von der StädteRegion Aachen	9.661
3. Verbandsumlagen vom Kreis Düren	3.321
4. Verbandsumlagen vom Kreis Heinsberg	10.187
5. Summe Einnahmen	<u>35.096</u>

Ausgaben:	TEUR
1. Finanzierung der Ausgleichsbeträge	
an Stadt Aachen für Leistungen der ASEAG	21.450
an Kreis Düren für Leistungen der DKB	3.168
an Kreis Heinsberg für Leistungen der west	10.478
2. Summe Ausgaben	<u>35.096</u>



Marketingstrategie

Rückblick und Ausgangslage

Kundeninformation

Alle Publikationen des AVV im Bereich Kundeninformation (Fahrplan „In der Eifel mobil“, zahlreiche Freizeitpublikationen wie der Fahrplan für die Region des Nationalparks Eifel, Tarif- und Ticketflyer, SPNV-Fahrpläne und –aushänge, Liniennetzpläne) wurden wie in den vergangenen Jahren durch den AVV von der Konzeption bis zur Umsetzung selbst gestaltet.

Die Weiterentwicklung des elektronischen Fahrplaninformationssystems des AVV besteht im Wesentlichen aus der Entwicklung eines Anforderungsprofils für eine Fahrplanapp. Diese wurde mittlerweile beauftragt. Die Herausgabe in den App-Stores ist Ende Februar 2014 vorgesehen. Zu dem Zeitpunkt ist auch die Integration von Echtzeitdaten der DB, der ASEAG, möglicherweise auch bereits der RVE sowie der west vorgesehen. Die Daten der DKB, der Rurtalbahn sowie der Firma TAETER, Aachen werden folgen. In 2013 wurden die maßgeblichen vorbereitenden Arbeiten zur Integration der Echtzeitdaten durchgeführt. Darüber hinaus wurde in 2013 ein neues System zur Bearbeitung von Ereignisdaten entwickelt, welches eine Veröffentlichung der Daten im AVV-Fahrplaninformationssystem zügig und mit deutlich reduziertem Arbeitsaufwand möglich macht.

Werbung

In 2013 wurde das neue Tarifangebot „Flugs-Ticket“ intensiv beworben. Neben klassischen Werbemedien wie Anzeigen, Plakate, Traffic-Boards auf Fahrzeugen, Radiospots und die Veröffentlichung von QR-Codes, über die Informationen zur wandernden Kurzstrecke abrufbar sind, wurde Haltestellenaushänge entwickelt, die differenziert nach einzelnen Abfahrtsmasten eine umfängliche Information über den räumlichen Geltungsbereich der Kurzstrecke wiedergeben.

Darüber hinaus wurde die Vermarktung der Tarifprodukte in 2013 in Form von Anzeigen und Plakaten kommuniziert. Auch in 2013 hatte der AVV die Möglichkeit, die Rückseiten der City- und Megalights im Stadtgebiet Aachen ohne Mietentgelt für die Bewerbung der AVV-Abfahrtscheine zu nutzen.

Public Relations: PR-Schriften und Pressearbeit

Das AVV-Kundenmagazin wurde zum Fahrplanwechsel im Mai und wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 an die Haushalte im AVV verteilt. Auch der Verbundbericht für das Jahr 2012 wurde in 2013 bis zur Druckvorstufe inhouse bearbeitet, gestaltet und versendet.

Die Pressearbeit erfolgte in gleichem Umfang wie bisher. Rd. 15 Pressemitteilungen wurden bisher herausgegeben, die in der Regel und in Abhängigkeit vom Thema in lokalen oder überregionalen Medien veröffentlicht wurden. Zu vier Themen wurden die Medien in Form eines Pressegespräches informiert. Darüber hinaus werden zahlreiche redaktionelle Berichte vorbereitet, die in Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Medien publiziert werden.

Die Website des AVV wird permanent aktualisiert und gepflegt, der Umfang und die Gestaltung in 2013 jedoch nicht wesentlich verändert. Die Einbindung von Ereignisdaten wurde optimiert.

In 2013 hat der AVV die Präsenz in sozialen Netzwerken realisiert und betreibt einen Dialogkanal auf Facebook sowie einen Informationskanal mit Ereignismeldungen auf Twitter. Die Erfahrungen sind noch jung, nach rd. vier Wochen aber durchaus positiv zu bewerten in Bezug auf Inhalte, Dialoge, Kundenfeedback und Arbeitsaufwand.

Die Herausgabe des Unterrichtsmaterials für Grundschüler wurde aus Kapazitätsgründen auf 2015 verschoben.

Wurmtalbahn

Zum Dezember 2013 wird die Wurmtalbahn zwischen Heinsberg und Lindern ihren Betrieb aufnehmen. Der AVV plant und koordiniert die Kommunikationsaktivitäten mit dem Projektpartnern. Bereits in 2012 wurde eines von insgesamt drei Magazinen des „WestExpress“ an Haushalte entlang der Schienenstrecke verteilt. Die dritte und letzte Ausgabe wird in Kürze fertig gestellt. Die Website www.wurmtalbahn.de einschließlich des Forums für den Kundendialog wurde gepflegt und aktualisiert. Printpublikationen und die Website werden durch eine Agentur erstellt und gepflegt. Die Zusammenarbeit zwischen Agentur und den Projektpartnern wird durch den AVV koordiniert. Darüber hinaus wird die offizielle Eröffnung am Freitag vor Aufnahme des Schienenverkehrs mit geladenen Gästen und ein Eröffnungsfest für alle interessierten Bürger am Sonntag den 15.12.2013 zum Fahrplanwechsel vorbereitet. Diese Aufgaben werden in enger Zusammenarbeit zwischen AVV und der Stadt Heinsberg vorbereitet.

mobility euregio

Die Kommunikationsmaßnahmen zur Markenbildung wurden fortgesetzt. Mittels Newsletter, Pressemitteilungen und Pressekonferenzen wurden Entscheider, Multiplikatoren und die Öffentlichkeit über Entwicklungen bzw. Verbesserungen im grenzüberschreitenden ÖPNV informiert. Die Website wurde weiter optimiert und stand im Fokus im Rahmen von drei Werbekampagnen für das euregio*ticket*. Unter dem Motto „Frei im Mai“; „Kultur auf der Spur“ und „Adventure Tours“ werden Zielgruppen animiert, sich durch unterhaltsame Aufgabenstellungen und attraktive Preise aktiv an einer Verlosung teilzunehmen. Die im Kampagnenzeitraum erhöhten Besucherzahlen der Website sind zufrieden stellend und belegen den Erfolg der Aktivitäten.

Strategien und spezifische Maßnahmen 2014

Die Verbundgesellschaft betreibt das zentrale Marketing für die verbundweiten und verbundübergreifenden Angebote. Sie erstellt einen jährlichen Marketingkalender und stimmt die Maßnahmen des Verbundes mit denen der Verkehrsunternehmen ab. Weiterhin hat die Verbundgesellschaft den Auftrag, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit für den Verbund zu betreiben und verbundeinheitliche Rahmenvorgaben für die Fahrgastinformation zu entwickeln.

Auf Grundlage einer Analyse von Strukturdaten sowie von Zielgruppen im Verbundraum werden Handlungsfelder definiert, die im kommenden Jahr den Schwerpunkt der Marketingaktivitäten bilden. Die Marketingstrategie soll noch stärker auf die Entwicklungen der Verkaufsstatistiken aufbauen und Trends stärken oder ggf. entgegen wirken. Für 2014 ist das politische Marketing zu intensivieren. Darüber hinaus ist eine online-Marketingstrategie zu entwickeln, die für die Vermarktung neuer elektronischer Informationskanäle von großer Bedeutung sein wird. Für die strategische Neuausrichtung des AVV mit Blick auf die Bildung eines Mobilitätsverbundes soll ebenfalls eine kurz- bis mittelfristige Kommunikationsstrategie entwickelt werden.

Im Mittelpunkt der Aktivitäten im Jahr 2014 stehen folgende Handlungsfelder:

Corporate Design (CD)

In 2014 sind Anpassungen des Corporate Designs vorgesehen. Ebenso sollte eine konsequentere Anwendung der CD-Elemente umgesetzt werden.

Elektronische Kundeninformation

Mit der Bereitstellung der App für die AVV-Fahrplanauskunft wird eine Schnittstelle zum HandyTicket integriert, die es den registrierten HandyTicket-Kunden ermöglicht, unter Eingabe der PIN aus der Fahrplanauskunft heraus ein Ticket zu erwerben. Ebenfalls in 2014 werden die ersten Echtzeitdaten wichtiger Verbundpartner integriert (siehe Rückblick 2013).

Im Rahmen des Projektes DYN@MO wird in 2014 eine Mobilitätsplattform entwickelt, die sowohl statische als auch dynamische Informationen verkehrsträgerübergreifend bündelt und für Kunden möglichst einfach zugänglich macht. Die Seite soll allen Projektpartnern zur Einbindung in den eigenen Webauftritt verfügbar gemacht werden und auch zur mobilen Anwendung geeignet sein.

Public Relations

Die Aktivitäten sollen noch stärker darauf ausgerichtet sein, die Marke AVV in der Öffentlichkeit und im politischen Umfeld zu stärken. Neben der Veröffentlichung von PR-Schriften (Kundenmagazin, Verbundbericht) sind u.a. die neuen Social Media Kanäle geeignet, die Marke in jüngeren Kundenkreisen bekannter zu machen.

Sonstige Kommunikationsmaßnahmen

Es ist davon auszugehen, dass im Sommer 2014 die Verlängerung der **euregiobahn** bis St. Jörris realisiert wird und dieses entsprechend kommuniziert wird. Der Ringbahnschluss zwischen Alsdorf und Stolberg könnte bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 realisiert werden und würde in ähnlichem Umfang wie die zur Wurtalbahn beschriebenen Maßnahmen begleitet werden.

Inhalt und Zeitpunkt einer umfassenden Werbekampagne sind noch zu bestimmen. Im Rahmen der Fortschritte zum Thema Tarifverbund Rheinland ist eine umfangreiche Werbekampagne denkbar. Auch die Erweiterung der elektronischen Medien könnte Themenschwerpunkt einer Werbekampagne sein.

Darüber hinaus ist geplant – neben den vorhandenen topografischen Liniennetzplänen – schematische Liniennetzpläne für die Regionen (ggf. auch interaktive Versionen) zu erstellen.

Die AVV-Publikationen – Fahrplaninformation, Tarif- und Ticketinformationen, Freizeitbroschüren, Verbundbericht und Kundenzeitungen – werden auch in 2014 in bisherigem Umfang neu aufgelegt. Unverändert werden die Bürger im AVV

- flächendeckend per Haushaltsverteilung durch das AVV-Magazin „unterwegs“ (2 Ausgaben, ÖV-Info plus Freizeittipps) informiert,
- mit dem Flyer über das „School&Fun-Ticket“ informiert,
- mit aktualisierten lokalen Ortslinien-Netzplänen versorgt (stehen als Aushang für Haltestellen und als Faltblatt zur Verteilung zur Verfügung),
- mit aktualisierten Mini-Fahrplan (u.a. für die **euregiobahn**) versorgt,
- mit dem Nationalpark-Fahrplan „Natur erfahren mit Bus & Bahn“ über Freizeitverbindungen rund um den Nationalpark Eifel informiert,
- mit weiteren Freizeitpublikationen (Fahrradbus, Wandern auf dem Eifelsteig, Heimbach-Fahrten) versorgt sowie
- die Haushalte in Monschau, Roetgen und Simmerath mit dem Fahrplanheft „Mobil in der Eifel“ ausgestattet.

Anzeigen und Plakatierungen zu verkehrlichen und tariflichen Angeboten werden wie bisher die Präsenz des AVV im Verbundgebiet abrunden. Die Pressearbeit wird wie bisher fortgesetzt, ebenso die Mitarbeit in vielzähligen Gremien und Arbeitskreisen auf Landes- sowie auf kommunaler Ebene.

Kommunikation der Marke „Mobility Euregio“

Die euregionalen Kommunikationsmaßnahmen sollen in 2014 wie bisher fortgesetzt werden. Eine detaillierte Strategieentwicklung und Planung operativer Maßnahmen kann erst erfolgen, wenn eine Entscheidung über die Fortführung des Projektes bis Ende 2014 getroffen wurde (Projektende Mitte 2014; Verlängerungsantrag läuft).

Die Umsetzung der Marketingstrategie erfordert eine enge Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, Städten und Gemeinden und vielen weiteren Institutionen. Das kooperative Zusammenwirken aller Beteiligten im AVV ist das Fundament für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region.



Mittelfristige Vorausschau für den Verbundverkehr

Die Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2014 bis 2018 bildet die erwartete wirtschaftliche Entwicklung des Verbundverkehrs unter Berücksichtigung der Anforderungen des Gemeinschaftsrechts an eine wettbewerbskonforme ÖPNV-Finanzierung ab.

Entsprechend den Rahmenbedingungen des Verbundetats 2014 beziehen sich auch die in der Mittelfristigen Vorausschau ausgewiesenen Prognosedaten ausschließlich auf den mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendig verbundenen Finanzbedarf.

Die Mittelfristige Vorausschau basiert auf entsprechenden Abschätzungen der Verbundverkehrsunternehmen. Dabei ist seitens der Verbundverkehrsunternehmen die Entwicklung

- des betrieblichen Leistungsangebotes,
- des unternehmensspezifischen Sollkostensatzes,
- der voraussichtlichen anzurechnenden Erträge und
- der daraus resultierenden ausgleichsfähigen Sollkosten (Ausgleichsbetrag)

zu prognostizieren.

Im Rahmen der Vorausschau sind grundsätzlich vielfältige Einflussfaktoren zu berücksichtigen. Erhebliche Auswirkungen im Hinblick auf die Ertragslage resultieren z.B. aus der weiteren Entwicklung gesetzlicher Ausgleichsleistungen. Darüber hinaus steht die Entwicklung der Tarifeinnahmen unter dem Vorbehalt der politischen Konsensfindung bei der Fortschreibung der Tarife.

Neben den Unwägbarkeiten im Bereich der Erträge ist selbstverständlich auch die künftige Entwicklung der Aufwendungen – insbesondere der Treibstoff- und Energiekosten – von entscheidender Bedeutung. In diesem Zusammenhang sei auf die drohenden wirtschaftlichen Auswirkungen der seitens des Landes NRW geforderten einheitlichen Anwendung des Spartenarifvertrags TV-N NW in allen (kommunalen und privaten) Nahverkehrsunternehmen (Tariftreue- und Vergabegesetz NRW) hingewiesen.

Die Belastbarkeit der Ansätze im Rahmen der Mittelfristigen Vorausschau hängt somit wesentlich von der künftigen Entwicklung der nachfolgend beispielhaft aufgeführten Unsicherheitsfaktoren bzw. Rahmenbedingungen ab:

- Auswirkungen der strukturellen Entwicklung in der Region – insbesondere Arbeitsplätze, Schülerzahlen und Schulstandorte – sowie des demographischen Wandels auf das allgemeine Mobilitätsverhalten,
- allgemeine wirtschaftliche Entwicklung in der Region und daraus resultierende Veränderungen im Modal-Split,
- Ausmaß der allgemeinen Kostenentwicklung, insbesondere der Treibstoffkosten,
- Umfang und Ausgestaltung bzw. Sicherung der zukünftigen öffentlichen Zuwendungen,
- Erfolg der Restrukturierungsbemühungen der Verkehrsunternehmen, d. h. weitere Senkung der Produktionskosten,

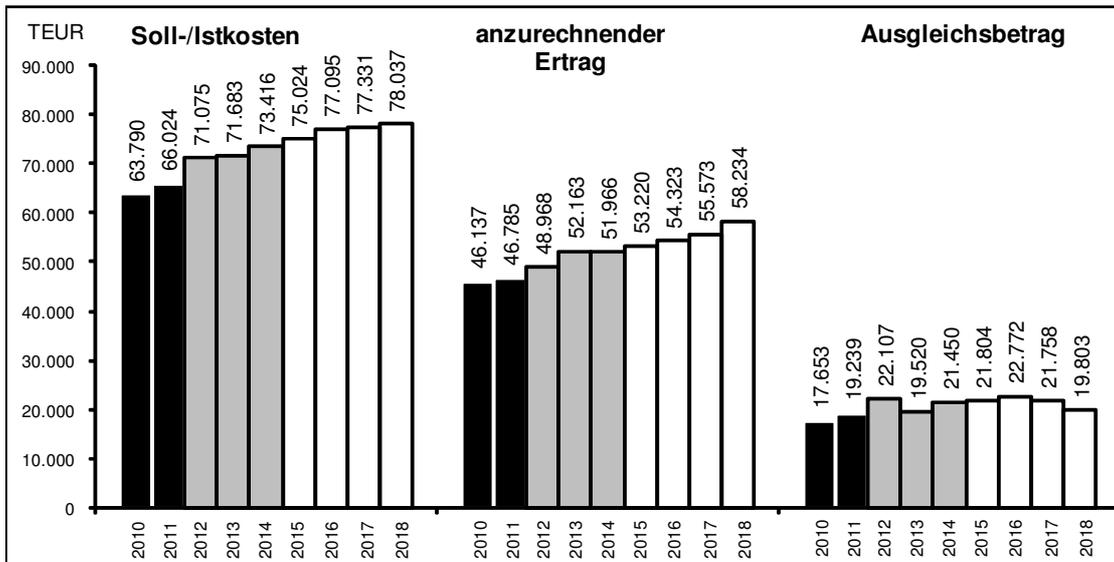
- Steigerung der Verkehrserlöse durch konsequente Fortführung einer marktorientierten Tarifpolitik, d. h. kontinuierliche jährliche Anpassung der Verbundtarife und optimale Ausschöpfung von Marktchancen,
- Auswirkungen der Tarifkooperation mit dem VRS (Mindererlöse / Einnahmenaufteilung),
- Optimierung des Leistungsangebotes im Hinblick auf nachfrageorientierte Anpassungen und Umstrukturierungen insbesondere in Bezug auf den weiteren Ausbau des Schienenverkehrs im AVV,
- Fortentwicklung der Einnahmenaufteilung im Aachener Verkehrsverbund.

Die vorgenannten Aspekte können jeweils einzeln oder auch in gegenseitiger Überlagerung zu gravierenden Veränderungen im Verbundergebnis führen.

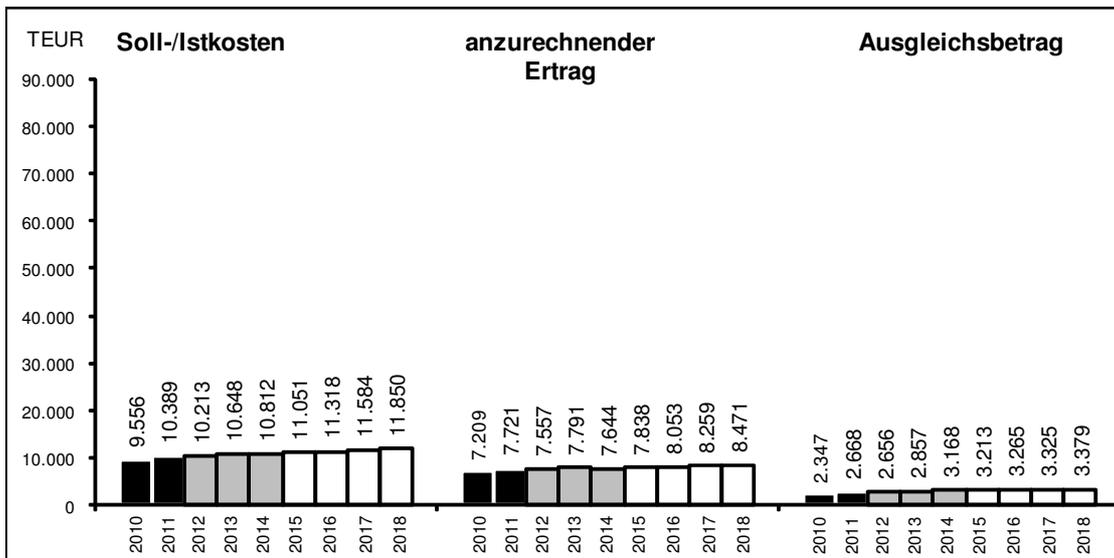
Angesichts der Vielzahl der beispielhaft aufgeführten internen und externen Einflussfaktoren auf die Aufwendungen und Erträge der Verkehrsunternehmen wird deutlich, dass die Belastbarkeit der prognostizierten Entwicklung nur in begrenztem Umfang durch lokale, regionale und unternehmerische Entscheidungsprozesse zu beeinflussen ist.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die derzeitigen Betrauungen und Verträge zum 31.12.2017 auslaufen und die ausgewiesenen Ansätze für 2018 mögliche Modifikationen infolge der Neuvergabe der ÖSPV-Leistungen und des Finanzierungssystems noch nicht berücksichtigen können.

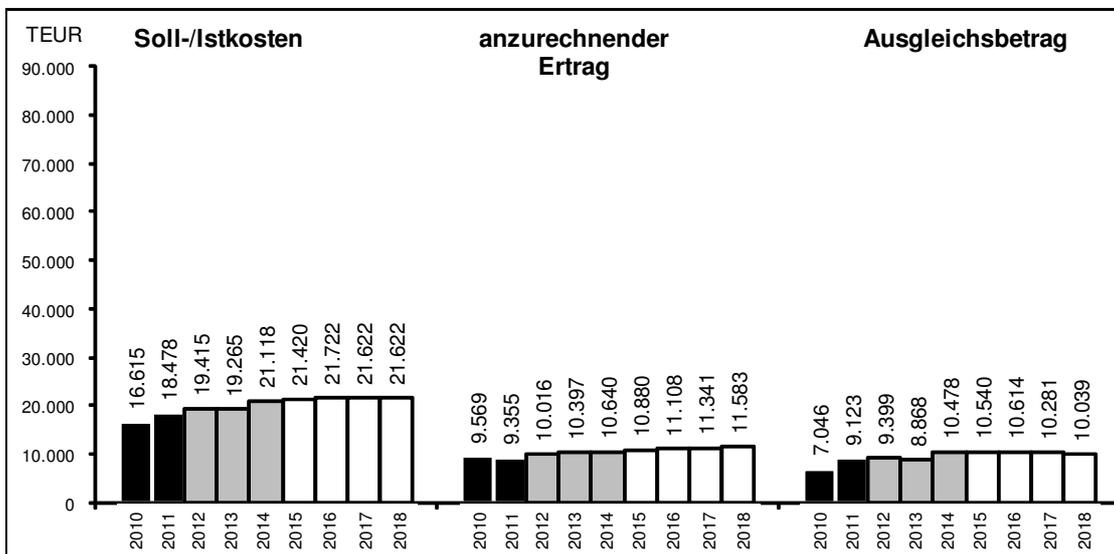
ASEAG



DKB



west



Wert gem. Ergebnisrechnung
 Etat-Ansatz
 Ansatz gem. Mittelfristiger Vorausschau

Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2014 – 2018 - Betriebszweig Bus

Verkehrsunternehmen	2014				2015				2016				2017				2018			
	ASEAG	DKB	west	Summe																
1. Betriebsleistungen [TKM]	15.200	2.663	5.040	22.903	15.311	2.663	5.040	23.014	15.419	2.663	5.040	23.122	15.374	2.663	5.040	23.077	15.392	2.663	5.040	23.095
Leistungen RVE / Taeter Aachen	3.359	3.987	1.387	8.733	3.359	3.987	1.387	8.733	3.359	3.987	1.387	8.733	3.359	3.987	1.387	8.733	3.359	3.987	1.387	8.733
Summe umlagerrelevante Leistg.	18.559	6.650	6.427	31.636	18.670	6.650	6.427	31.747	18.778	6.650	6.427	31.855	18.733	6.650	6.427	31.810	18.751	6.650	6.427	31.828
2. Sollkosten [TEUR] *	73.416	10.812	21.118	105.346	75.024	11.051	21.420	107.495	77.095	11.318	21.722	110.135	77.331	11.584	21.622	110.537	78.037	11.850	21.622	111.509
3. anzurechnende Erträge [TEUR]	51.966	7.644	10.640	70.250	53.220	7.838	10.880	71.938	54.323	8.053	11.108	73.484	55.573	8.259	11.341	75.173	58.234	8.471	11.583	78.288
4. Ausgleichsbetrag [TEUR]	-21.450	-3.168	-10.478	-35.096	-21.804	-3.213	-10.540	-35.557	-22.772	-3.265	-10.614	-36.651	-21.758	-3.325	-10.281	-35.364	-19.803	-3.379	-10.039	-33.221
5. Sonderumlagen [TEUR]																				
- für Fahrplan-Maßnahmen	75	75	0	150	75	75	0	150	75	75	0	150	75	75	0	150	75	75	0	150
- für tarifliche Maßnahmen	20	0	0	20	20	0	0	20	20	0	0	20	20	0	0	20	20	0	0	20
6. Ausgleichsbetrag Normalumlage (nach km)	-21.355	-3.093	-10.478	-34.926	-21.709	-3.138	-10.540	-35.387	-22.677	-3.190	-10.614	-36.481	-21.663	-3.250	-10.281	-35.194	-19.708	-3.304	-10.039	-33.051
7. ausgleichsfähige Sollkosten je Nutzwg.-km [EUR] *	-1,1507	-0,4651	-1,6303		-1,1628	-0,4719	-1,6400		-1,2076	-0,4797	-1,6515		-1,1564	-0,4887	-1,5997		-1,0510	-0,4968	-1,5620	

* Werte für 2015 - 2018 vorläufig

Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2014 – 2018 - Betriebszweig Bus

Zahlungen der Gebietskörperschaften an den Zweckverband [in TEUR]					
	2014	2015	2016	2017	2018
Verbandsumlagen					
von der Stadt Aachen	11.927	12.135	12.685	12.116	11.029
von der StädteRegion Aachen	9.661	9.806	10.218	9.771	8.911
vom Kreis Düren	3.321	3.368	3.426	3.479	3.521
vom Kreis Heinsberg	10.187	10.248	10.322	9.998	9.760
Summe Einnahmen	35.096	35.557	36.651	35.364	33.221

Zahlungen des Zweckverbands an die Gebietskörperschaften [in TEUR]					
	2014	2015	2016	2017	2018
Finanzierung der Ausgleichsbeträge					
an Stadt Aachen	21.450	21.804	22.772	21.758	19.803
an Kreis Düren	3.168	3.213	3.265	3.325	3.379
an Kreis Heinsberg	10.478	10.540	10.614	10.281	10.039
Summe Ausgaben	35.096	35.557	36.651	35.364	33.221