



## **Ergebnisrechnungen für den Verbundverkehr 2007-2010**

Gemäß § 15 Abs. 4 des Gesellschaftsvertrages der AVV GmbH erstellt die Verbundgesellschaft eine Ergebnisrechnung für den Verbundverkehr als Nachweis für die Einhaltung des Überkompensationsverbots gemäß § 12 Abs. 7 der Satzung für den Zweckverband AVV.

Grundlage für die Erstellung der Ergebnisrechnung sind detaillierte Meldungen der Verkehrsunternehmen einschließlich jeweils eines gutachterlichen Prüfberichts, aus dem der tatsächliche, für die Kontrolle des Überkompensationsverbots relevante ÖSPV-Ist-Kostensatz der Verbundverkehrsunternehmen für das betreffende Geschäftsjahr hervorgeht.

Die letzte dem Aufsichtsrat der AVV GmbH und der Verbandsversammlung vorgelegte Ergebnisrechnung bezog sich auf das Geschäftsjahr 2006. Hintergrund dafür ist u.a. das mit erstmaliger Wirkung zum Verbundetat 2007 modifizierte ÖSPV-Finanzierungssystem im AVV. Im Rahmen der hiermit verbundenen Regularien ist – im Gegensatz zu den Ergebnisrechnungen vorangehender Jahre – eine exakte periodenscharfe Abgrenzung sowohl der Ist-Kosten als auch der Ist-Erträge für das jeweilige Geschäftsjahr erforderlich. Nach dem bis einschließlich 2006 für den Verbundverkehr geltenden Finanzierungssystem konnte die jeweilige Ergebnisrechnung bereits im Herbst des Folgejahres vorgelegt werden. Insbesondere die hierin ausgewiesenen Erträge beinhalteten jedoch lediglich die Ergebnisse einer vorläufigen Einnahmenaufteilung sowie vorläufige Ansätze im Hinblick auf die gesetzlichen Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten und die rabattierten Tarife im Ausbildungsverkehr. Die inzwischen erforderlichen endgültigen Daten betreffend etwa die gesetzlichen Ausgleichsansprüche sind schon aus antragstechnischen Gründen jeweils frühestens im zweiten auf das Berichtsjahr folgenden Geschäftsjahr bekannt.

Ursächlich für die verzögerte Fertigstellung der vorliegenden Ergebnisrechnungen waren über den vorgenannten Grund hinaus insbesondere auch seitens der Dürener Kreisbahn noch ausstehende Datenlieferungen, die u.a. durch die Neugründung der DKB zum 1.1.2009 begründet waren. Des Weiteren hat sich im Zuge der Überprüfung der durch die Verkehrsunternehmen gelieferten Daten und gutachterlichen Prüfberichte erheblicher zusätzlicher Abstimmungsbedarf ergeben, der auf die erstmalige Erstellung einer AVV-Ergebnisrechnung unter den neuen Vorgaben der der Satzung für den Zweckverband AVV zurückzuführen ist.

Da die als **Anlagen 1 bis 4** beigefügten AVV-Ergebnisrechnungen für die Jahre 2007 bis 2010 erstmals unter den veränderten Rahmenbedingungen erstellt wurden, sind die hierin ausgewiesenen Ansätze mit den entsprechenden Angaben für die Berichtsjahre bis 2006 nicht unmittelbar vergleichbar.

Die gemäß § 22 Abs. 2 Ziffer 7 des Gesellschaftsvertrages erforderliche Beschlussfassung des Aufsichtsrates der AVV GmbH über die Feststellung der Ergebnisrechnungen erfolgt in seiner Sitzung am 05.12.2012. Über das Beratungsergebnis wird in der Sitzung berichtet.

### **Beschlussempfehlung Nr. 36/2012**

Die Verbandsversammlung beschließt die Ergebnisrechnungen für die Geschäftsjahre 2007 bis 2010.



**Aachener Verkehrsverbund GmbH**

**Ergebnisrechnung  
für den Verbundverkehr  
im Jahr 2007**

## Übersicht:

1.	Vorwort.....	3
2.	Leistungsangebot.....	4
3.	Verbundtarif 2007 .....	9
4.	Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Kundeninformation.....	11
5.	Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus) .....	13
6.	Erträge (Betriebszweig Bus) .....	16
7.	Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus).....	19
8.	Zweckverbandsumlage .....	22
9.	Finanzierung des Busverkehrs .....	23

## 1. Vorwort

Mit Wirkung zum 1.1.2008 wurde das AVV-Vertragswerk auf eine neue, an die Anforderungen der EuGH-Rechtsprechung bezüglich einer wettbewerbskonformen Finanzierung im ÖPNV („Altmark-Trans“-Urteil) angepasste Vertragsbasis gestellt. Im Vorgriff auf diese Umstellung wurde bereits der Verbundetat für das Geschäftsjahr 2007 unter Beachtung der neuen, verschärften Rahmenbedingungen aufgestellt.

Die im AVV seit Juni 1994 geltenden Grundprinzipien für die Erbringung der Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) im Verbund und deren Finanzierung durch die bedienten Verbandsmitglieder unter Einbeziehung bestehender Gesellschafterfinanzierungen sind grundsätzlich beibehalten worden.

Entsprechend der geltenden Rechtslage darf eine mit dem Gemeinschaftsrecht kompatible ÖPNV-Finanzierung der öffentlichen Hand grundsätzlich nicht über die Abdeckung des mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendig verbundenen Finanzbedarfs hinausgehen.

Die Rechtsprechung des EuGH erlaubt öffentliche Zuschüsse für Verkehrsleistungen vor diesem Hintergrund nur noch unter der Voraussetzung, dass

1. das begünstigte Unternehmen mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tatsächlich betraut ist,
2. die Parameter für den Kostenausgleich vorab objektiv und transparent aufgestellt wurden,
3. nur die Kosten der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen unter der Berücksichtigung von Einnahmen und angemessenem Gewinn ausgeglichen werden,
4. die Höhe des Ausgleichs bei Nichtausschreibung von Verkehrsleistungen nicht über die Kosten hinausgeht, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen hätte.

Die vier vorgenannten Kriterien gewährleisten, dass öffentliche Zuschüsse für Verkehrsleistungen ausschließlich als Gegenleistung zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt werden und – mangels Gewährung von Vorteilen – keine Beihilfe darstellen.

Die vorliegende Ergebnisrechnung hat über die Ermittlung der auf die Verbandsmitglieder entfallenden Finanzierungsanteile für den ÖSPV hinaus die Funktion, die Einhaltung der im Rahmen des Verbundetats 2007 festgelegten Parameter zu prüfen bzw. zu dokumentieren. Neben der Feststellung, ob der im vorhinein festgelegte Leistungsumfang in vollem Umfang erbracht wurde (satzungsgemäß sind Abweichungen von bis zu 2 % zulässig) steht hierbei insbesondere die Einhaltung der im Verbundetat 2007 je Verbundverkehrsunternehmen festgelegten Kostenparameter (Sollkostensatz) im Vordergrund. Im Falle einer Unterschreitung der ausgleichsfähigen Sollkosten gem. Verbundetat erfolgt der Kostenausgleich – unter Anrechnung der verbundrelevanten Erträge – auf der Basis der niedrigeren Istkosten. Im Falle einer unzulässigen Überschreitung der Sollkosten ist die Überschreitung entsprechend § 12 Abs. 7 der Satzung des Zweckverband AVV innerhalb eines zusammenhängenden 4-jährigen Zeitraumes zu kompensieren.

Es sei darauf hingewiesen, dass die im Rahmen der vorliegenden Ergebnisrechnung 2007 ausgewiesenen Daten – im Gegensatz zu den Ergebnisrechnungen vorangehender Geschäftsjahre – in Bezug auf die zugrundeliegenden Erträge erstmals die Ergebnisse einer endgültigen AVV-Einnahmenaufteilung für das Berichtsjahr sowie die darauf basierenden gesetzlichen Ausgleichsleistungen (gem. § 45a PBefG bzw. § 148 SGB IX) berücksichtigen. Hierdurch ist erstmals eine weitestgehend periodenscharfe Zuordnung aller Aufwendungen und Erträge im Rahmen der Ergebnisrechnung gewährleistet.

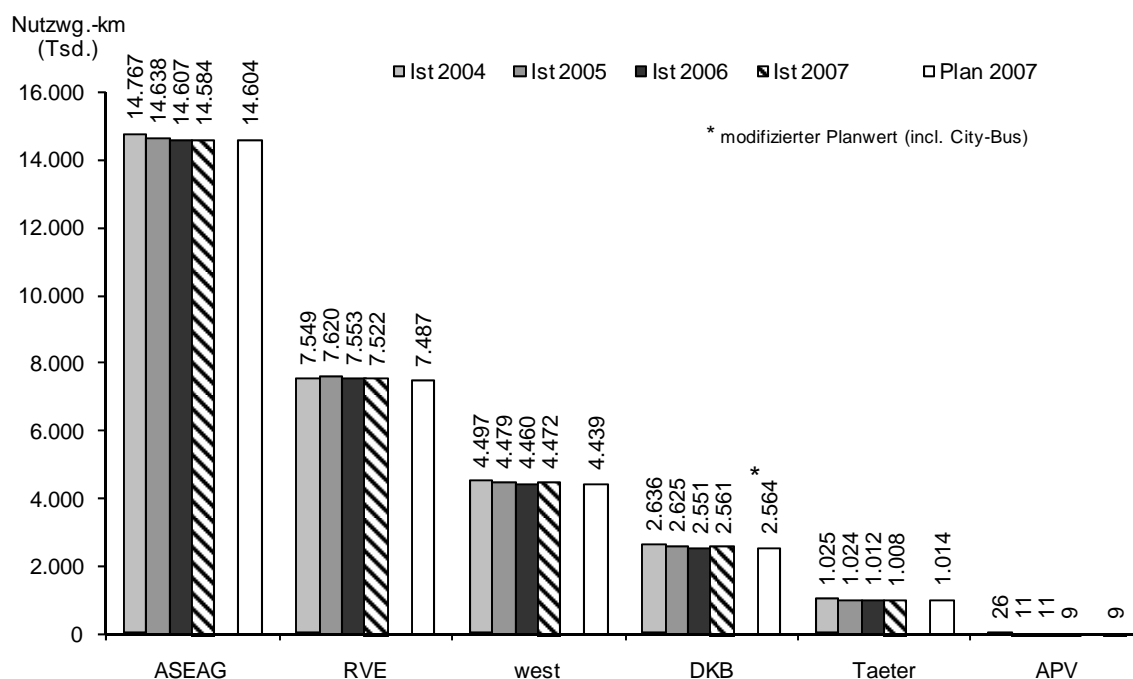
## 2. Leistungsangebot

Die gesamten Betriebsleistungen der AVV-Busverkehrsunternehmen sind im Jahr 2007 gegenüber dem Vorjahr verbundweit um insgesamt 38 Tsd. Nutzwagen-km (-0,1 %) geringfügig gesunken. Gegenüber den Planansätzen für 2007 ist verbundweit insgesamt eine Mehrleistung von 39 Tsd. Nutzwagen-km (+ 0,1 %) festzustellen.

Beim Vergleich der jährlichen Betriebsleistungen ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass sich die Auswirkungen unterjährig umgesetzter Fahrplanmaßnahmen in den ausgewiesenen Betriebsleistungen des betreffenden Kalenderjahres lediglich anteilig auswirken.

Die von der DKB zum AVV-Verbundetat 2007 ursprünglich angemeldete Plan-Leistung (2.533 Tsd. Nutzwg.-km) wurde in den nachfolgenden Darstellungen nachträglich um die Leistungen des City-Bus-Verkehrs in Düren (31 Tsd. Nutzwg.-km) erhöht. Der im Rahmen des Verbundetats 2007 versehentlich unberücksichtigte City-Bus-Verkehr ist Bestandteil des durch die Betrauung der DKB abgedeckten Anforderungsprofils und unterliegt somit den Regularien zur Finanzierung des Verbundverkehrs gem. Satzung des Zweckverband AVV.

In der nachstehenden Abbildung ist die Entwicklung der Betriebsleistung der AVV-Bus-Verkehrsunternehmen für die Jahre 2004 bis 2007 dargestellt.

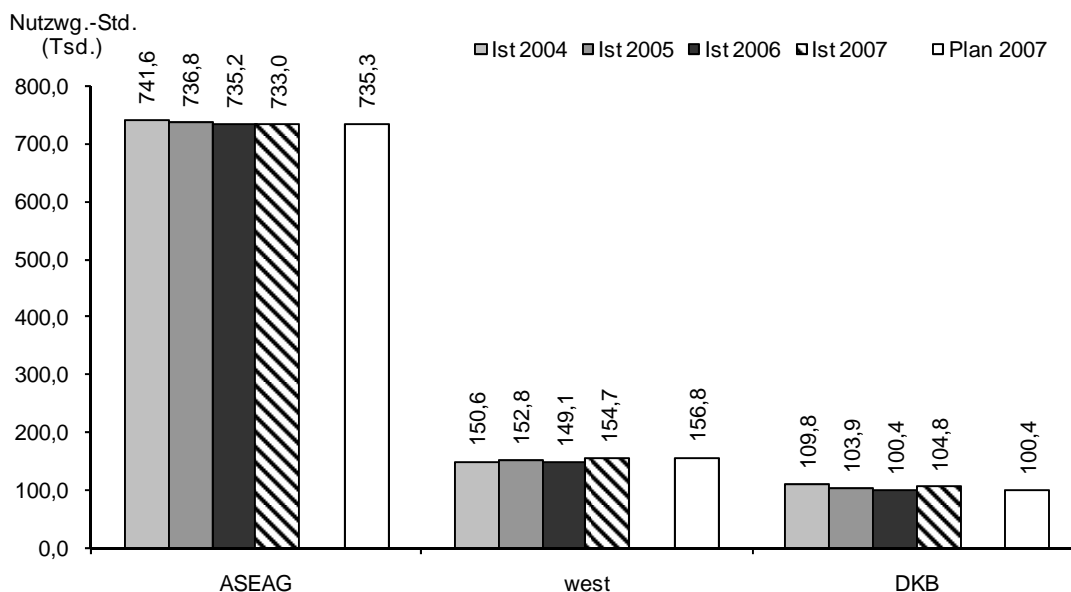


**Abb. 1a: Betriebsleistungen** (Ist-Leistung der AVV-Verkehrsunternehmen von 2004 bis 2007 im Vergleich zu den Plandaten 2007)

In Bezug auf die Betriebsleistungen der Verbundverkehrsunternehmen ist grundsätzlich festzustellen, dass diese im Vergleich zu den im Rahmen des Verbundetats 2007 festgelegten Plan-Leistungen jeweils um weniger als die gemäß Satzung des Zweckverband AVV zulässigen 2 % abweichen.

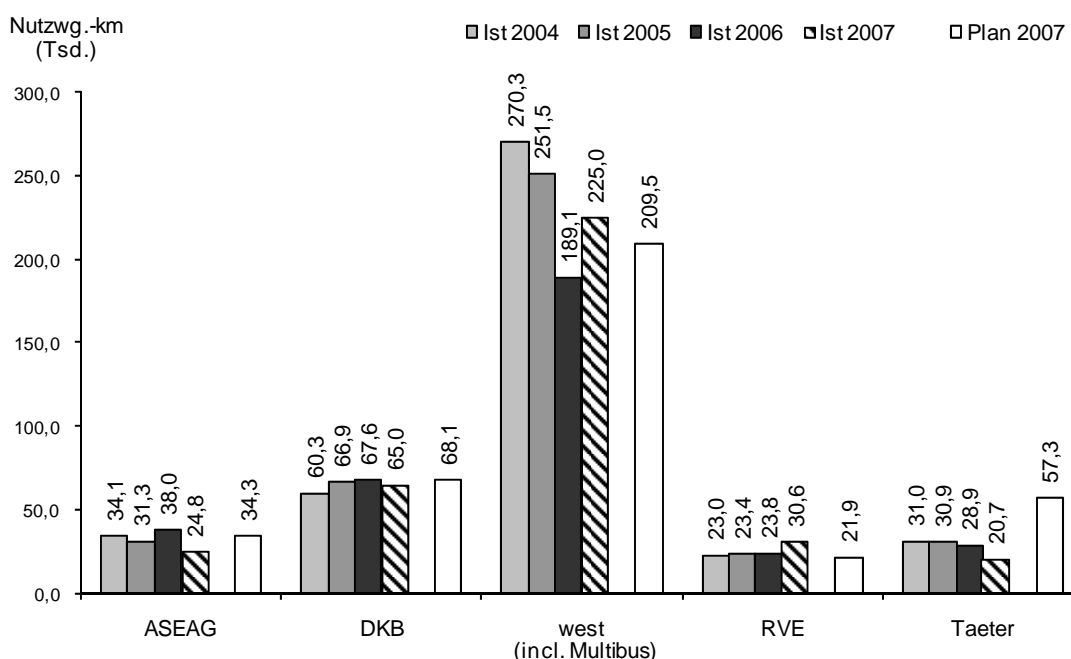
Bei den für das Unternehmen APV ausgewiesenen Leistungen handelt es sich um AVV-Linienverkehr, der im Rahmen einer gesonderten verkehrsvertraglichen Vereinbarung (ohne Ausgleichsleistungen) erbracht wird. Die Finanzierung dieses Leistungsangebots basiert auf den Ausgleichszahlungen für fremdverkaufte Schülerjahreskarten durch den RVE zuzüglich entsprechender gesetzlicher Ausgleichsleistungen.

Um eine differenzierte Beurteilung der aufwands- und ertragsbezogenen Kenngrößen der kommunalen Unternehmen zu ermöglichen, werden nachfolgend zusätzlich die entsprechenden Nutzwagenstunden ausgewiesen.



**Abb. 1b: Nutzwagenstunden** der kommunalen Unternehmen (Ist- bzw. Planwerte für 2004 bis 2007)

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

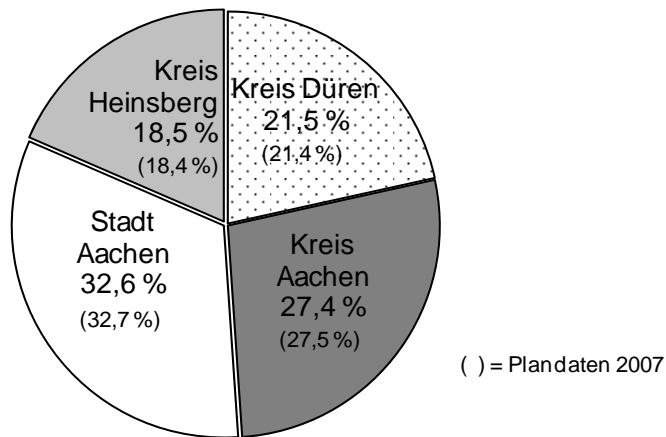


**Abb. 1c: Betriebsleistungen im Linienbedarfsverkehr** (Ist- bzw. Planwerte für 2004 bis 2007)

In den Leistungsdaten aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen sind die plan- und außerplanmäßigen E-Wagenfahrten berücksichtigt. Die Leistungen des Disco-Busver-

kehrs der DKB sind nicht enthalten, da es sich hierbei nicht um ein AVV-Leistungsangebot handelt.

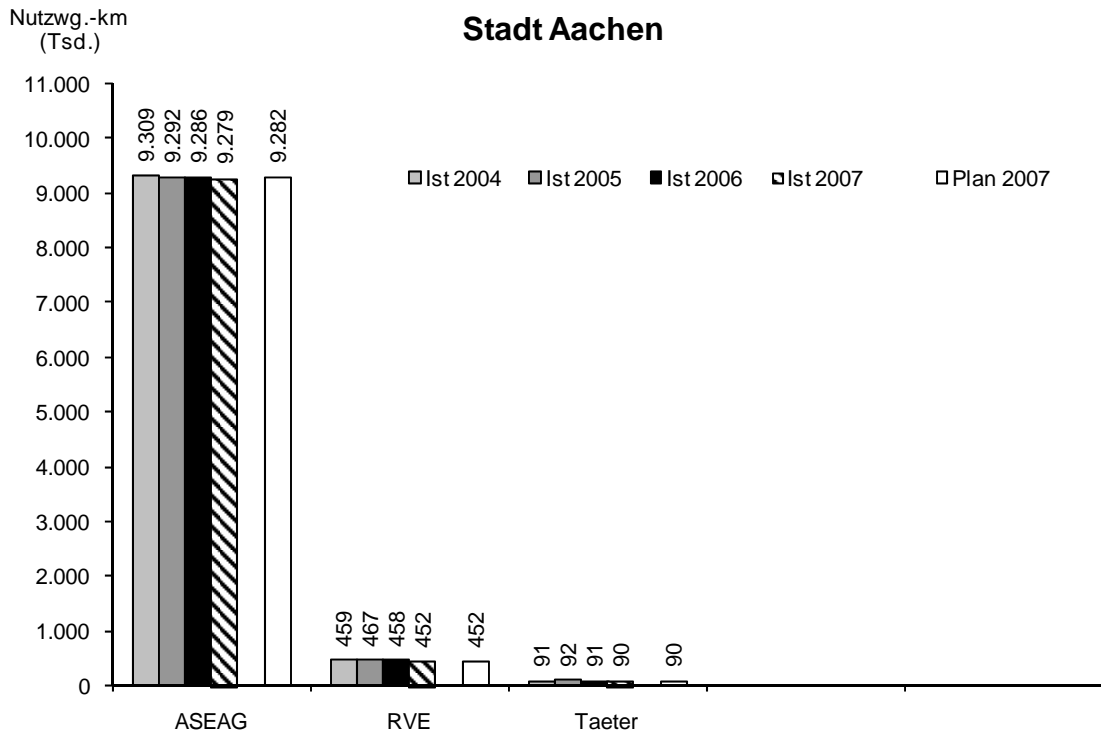
Die Verteilung der Betriebsleistungen auf die Mitglieder des AVV-Zweckverbandes ist in den Abbildungen 2 und 3 wiedergegeben.



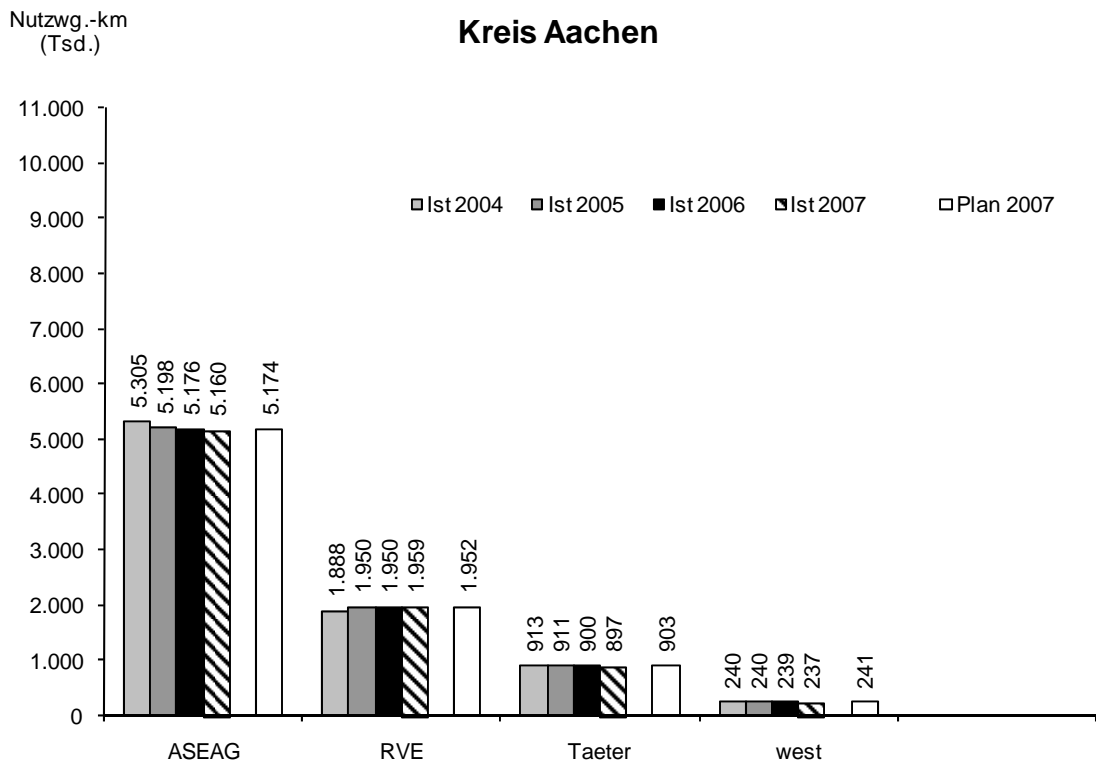
**Abb. 2:** Übersicht zu den auf die Verbandsmitglieder entfallenden **Anteilen an der gesamten Bus-Betriebsleistung** (Nutzwagen-km) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen

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) Kreis Aachen**



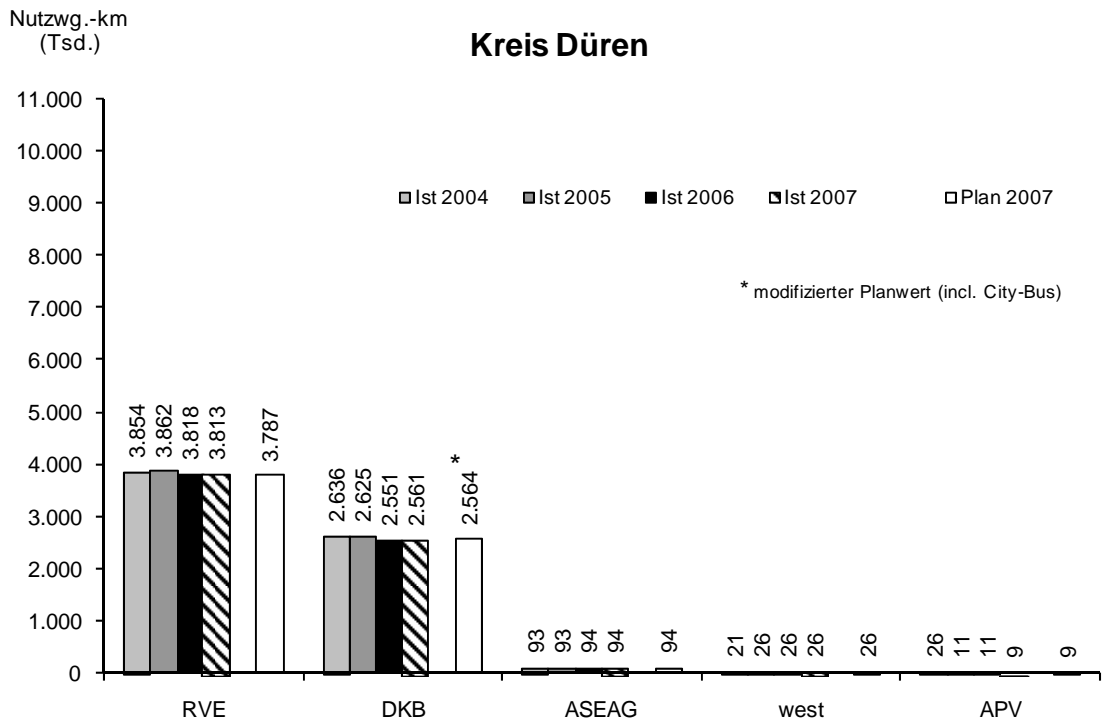


Abb. 3c: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Kreis Düren

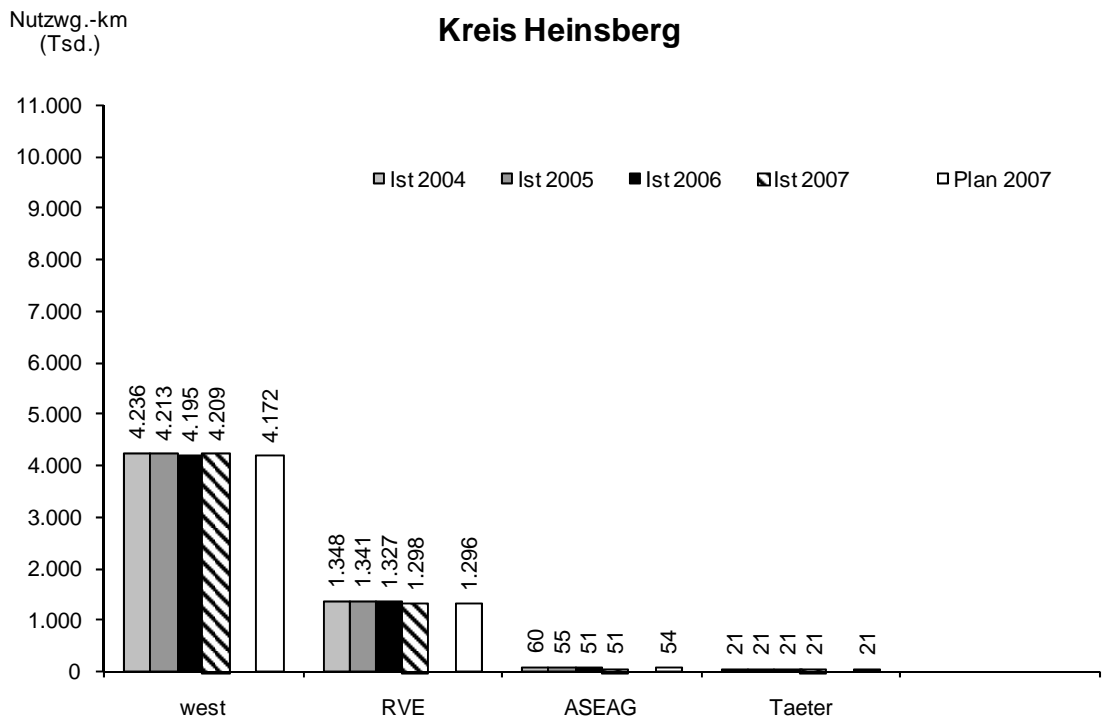


Abb. 3d: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Kreis Heinsberg

### 3. Verbundtarif 2007

Auf der Grundlage entsprechender Beschlüsse der AVV-Gremien erfolgte zum 1. April 2007 eine Anpassung des Verbundtarifs um rd. 3,7 %. Hiermit wurde einerseits der Kostenentwicklung, die insbesondere von steigendem Energie- bzw. Treibstoffaufwand geprägt war, und andererseits den Auswirkungen der Mittelkürzungen seitens des Bundes bzw. des Landes NRW auf die Ertragslage der Verkehrsunternehmen Rechnung getragen.

Das vor dem Hintergrund der landesseitig vorgenommenen Mittelkürzungen im Ausbildungsverkehr zu Beginn des Schuljahres 2006/2007 von vielen Schulträgern im Kreis Düren sowie in den Städten Baesweiler und Monschau neu eingeführte „SchoolPlus-Ticket“ wurde im Schuljahr 2007/2008 fortgeführt. Die für die anspruchsberechtigten Schüler der betreffenden Schulen für das Schuljahr 2006/2007 erhobenen Eigenanteile blieben für das Schuljahr 2007/2008 unverändert. Auch die mit den Schulträgern in Stadt und Kreis Aachen bestehenden Schülerticket-Verträge (School&FunTicket) wurden in 2007 fortgeführt. Trotz der Mittelkürzungen im Ausbildungsverkehr blieb der Schülerticket-Preis für Selbstzahler in Stadt und Kreis Aachen zum Schuljahr 2007/2008 unverändert bei einheitlich 21,00 Euro / Monat. Auch die Eigenanteile für anspruchsberechtigte Nutzer des School&Fun-Tickets blieben unverändert, da die Obergrenzen entsprechend dem Schulgesetz NRW bereits seit dem Schuljahr 2005/2006 ausgeschöpft werden.

Die tariflichen Rahmenbedingungen für die Studierenden im AVV blieben angesichts der vertraglichen Laufzeit zum „PROFI-Ticket für Studierende“ vom Sommersemester 2006 bis einschließlich zum Wintersemester 2008/2009 im Berichtsjahr unverändert. Nach Abschluss der landesweiten Verhandlungen über die Einführung eines entsprechenden NRW-weit gültigen Tarifangebots konnte den Studierenden in 2007 in Kooperation mit den übrigen Verkehrsverbänden bzw. -gemeinschaften in NRW ein Angebot zum „SemesterTicket NRW“ unterbreitet werden, welches im Folgejahr sukzessive an den Hochschulen im AVV eingeführt wurde.

Die Übergangs- bzw. Kragentarife wurden analog der Entwicklung des AVV-Verbundtarifs zum 01.04.2007 fortgeschrieben. Die tarifliche Vereinbarung mit der SNCB für Fahrten zwischen Lüttich und dem AVV-Gebiet mit dem euregio**AIX**press wurde – entsprechend dem Tarifwechsel der SNCB – bereits zum 01.02.2007 angepasst.

Zum Fahrplanwechsel am 10. Juni 2007 wurden die mit den übrigen Verkehrsverbänden bzw. -gemeinschaften in NRW und der DB vereinbarten Maßnahmen zur 3. Stufe des NRW-Tarifs umgesetzt. Hierbei wurde insbesondere die tarifliche Gleichstellung aller Bahnhöfe innerhalb einer Kommune in NRW realisiert.

Die mit der Deutschen Bahn bereits für das Stadtgebiet Aachen bestehende „City-Ticket“-Kooperation wurde zum 01.04.2007 auf das Gebiet der Stadt Düren ausgedehnt. Fahrgäste im Fernverkehr der DB, die ein DB-Ticket über eine Fahrtstrecke von mindestens 100 km mit einer BahnCard 25 bzw. 50 erwerben, sowie Inhaber einer BahnCard 100 dürfen seitdem die Verkehrsmittel im Stadtgebiet Düren unentgeltlich zur Weiterfahrt nutzen.

Nicht zuletzt wurde – auch vor dem Hintergrund der Luftreinhalteplanung der Stadt Aachen – in 2007 eine Vielzahl von Verhandlungen mit interessierten Unternehmen, Verbänden (u.a. IHK und Einzelhandelsverband Aachen) und öffentlichen Einrichtungen über das tarifliche Angebot „Job-Ticket“ geführt.

**AVV-Verbundtarif**

Stand: 1. April 2007

Preise in Euro

Regeltarife								
Preisstufe:		K	1			2	3	4
Gültigkeit	Kurzstreckenzone	Stadt / Gemeinde	Aachen / Vaals / Kelmis	Stammgebiet und ein Nachbarstammgebiet		Stammgebiet und eine Nachbarregion		AVV-Gesamtnetz
			A	B	C			
Erwachsene Einzel-Ticket	Einzelfahrt	1,50	2,10 <sup>1)</sup>		2,70	4,10	6,50	
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt		5,25 (1,3125)	7,35 <sup>1)</sup> (1,8375)		9,45 (2,3625)	14,35 (3,5875)	22,75 (5,6875)	
Kinder Einzel-Ticket <sup>2)</sup>		0,90	1,20 <sup>1)</sup>		1,50	2,30	3,70	
Kinder 4-Fahrten-Ticket <sup>2)</sup> je Fahrt		3,60 (0,90)	4,80 <sup>1)</sup> (1,20)		6,00 (1,50)	9,20 (2,30)	14,80 (3,70)	
Tages-Ticket (1 Person)		ganztäglich	5,80			8,40	10,80	13,60
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztäglich	8,00		6,40	11,50	15,70	19,50	
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	16,40			21,60	33,30	42,20	
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat	40,00	46,00	47,50	65,00	92,00	126,20	
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	33,33	38,33	39,58	54,17	76,67	105,17	
Aktiv-ABO für Senioren ab 60 Jahren	werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich	36,50						
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	12,30			16,20	25,00	31,65	
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat	30,00	34,50	35,65	48,75	69,00	94,65	
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten	309,00	355,36	356,50	502,10	710,70	974,90	
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	werktags ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztäglich	13,80			im ABO: 11,50			
Zuschlag 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt	1,00			1,40	2,00	3,30	
Zuschlag 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	8,20			10,80	16,70	21,10	
Zuschlag 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat	23,00			32,50	46,00	63,10	
Zuschlag 1. Kl. DB Mon. Karte ABO	mindestens 12 Monate	19,20			27,10	38,35	52,60	

<sup>1)</sup> Dieser Tarif gilt auch für zwei angrenzende Kurzstrecken-Zonen unterschiedlicher Stammgebiete.

<sup>2)</sup> Gilt für Kinder unter 15 Jahren; Kinder unter 6 Jahren werden unentgeltlich befördert.

Sondertarife			
JoJo-Ticket	werktags (mo. - sa.) ab 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr (Fahrende) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde	3,30	
City-Ticket Aachen Einzel-Ticket	Für Fahrten innerhalb des Alleinrings sowie auf dem Alleinring	1,30	
City-Ticket Aachen 4Fahrten-Ticket je Fahrt		4,30 (1,075)	
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)		1 Person	Mini-gruppe
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	<ul style="list-style-type: none"> <li>die Tages-Tickets für 1 Person gelten jeweils von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss</li> <li>die Minigruppen-Tickets (für max. 5 Personen) gelten werktags ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztäglich</li> </ul>	5,80	6,40
Stadt und Kreis Aachen		10,80	15,70
Kreis Düren		8,40	15,70
Kreis Heinsberg		8,40	11,50
NRW-Tickets			
SchöneFahrtTicket NRW	für einen Erwachsenen (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW	14,00	
	für ein Kind 6 - 14 Jahre (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW	7,00	
SchönerTagTicket NRW werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich	für 1 Person in ganz NRW	22,00 *	
	für 5 Personen oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren in ganz NRW	29,50 *	
SchöneFerienTicket NRW Sommerferien	für alle unter 16, Schüler unter 21 und Studenten unter 27 Jahren in den Sommerferien in ganz NRW	44,00	
SchöneFerienTicket NRW übrige Ferien	für alle unter 16, Schüler unter 21 und Studenten unter 27 J. in den übrigen Ferien (Ostern, Herbst o. Weihnachten) in ganz NRW	18,00	
FahrradTicket NRW	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades in ganz NRW	3,50	
Wochenend-Tickets			
Schönes-Wochenende-Ticket	samstags oder sonntags (für max. 5 Pers. oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 J. in ganz NRW	33,00 *	
WE-T. für Jugendliche unter 21 J.	samstags und sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz	4,00	
Ferien-Tickets im AVV			
Jugendl./Schüler Sommerferien	für Jugendliche unter 18 und Schüler unter 21 Jahren	22,60	
Jugendl./Schüler übrige Ferien		11,30	
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren	41,00	
Senioren übrige Ferien		20,50	
Sonstige Tickets			
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	14,00 **	
Fahrrad Einzelfahrt	Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	1,80	
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	2,80	

<sup>\*</sup>) 2,00 € Aufpreis im personenbedienten Verkauf der DB / DB-Agenturen

<sup>\*\*</sup>) ab 10.06.2007

**Abb. 4: Verbundtarif April 2007**

## 4. Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Kundeninformation

Im Jahr 2007 konnten wieder, gemeinsam mit den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen, den Kommunen sowie den Partnern in der Euregio Maas-Rhein und NRW, zahlreiche Maßnahmen zur Vermarktung bestehender und neuer Angebote umgesetzt und erfolgreich in der Öffentlichkeit vermarktet werden.

Vor dem Hintergrund der sich verschärfenden Klimadiskussion in Politik und Gesellschaft – Stichwort CO<sub>2</sub>-Ausstoß – wurde im Herbst eine groß angelegte Schnupper-Abo-Kampagne mit dem Claim „Schlarafffahrkarte“ durchgeführt. Ziel der Kampagne war es, Neukunden – insbesondere Berufspendler – für den Nahverkehr zu gewinnen, indem dessen Attraktivität in Bezug auf Angebot, Preis, Flexibilität, aber auch aus Umweltaspekten hervorgehoben wurden. Mittels einer intensiven Pressearbeit, Flyern, Plakaten und einer Großflächenplakatierung wurde die Kampagne durchgeführt.

Mit der 2007 abgeschlossenen und konsequenten Umsetzung der Neugestaltung und -ausrichtung der Kommunikations- und Marketingmedien wurde ein hohes Maß an Präsenz und Wiedererkennungswert erreicht.

Rückblickend kann resümiert werden, dass es auch in 2007 wieder gelungen ist, Marketing und Kundenkommunikation mit geringem Mitteleinsatz erfolgreich durchzuführen. Im Einzelnen konnten die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

### **Tarif**

Zum Tarifwechsel am 1. April 2007 wurden alle kommunenspezifischen Informationsflyer zum AVV-Tarif, zu den Übergangstarifen sowie den vorhandenen zielgruppenspezifischen Angeboten (Schüler, Studenten, Senioren etc.) aktualisiert und in hoher Auflage flächendeckend im Verbundgebiet verteilt.

Zum ersten Mal ist in 2007 eine Gesamtbroschüre mit Informationen und Erläuterungen zu allen Tickets des AVV-Verbundtarifs, den Übergangstarifen sowie Angeboten des NRW-Tarifs einschließlich derer Erhältlichkeiten erstellt worden.

Ebenfalls neu konzipiert wurde ein speziell auf die Kundengruppe „Familie“ zugeschnittener Flyer mit entsprechenden Ticketangeboten.

Die Tickets des NRW-Tarif-Sortiments wurden ebenso mittels Flyern und Plakaten kommuniziert. Darüber hinaus fanden spezifische Aktionen zu den NRW-Tickets („Wunderbar wanderbar“, Weihnachtsmärkte in NRW) statt.

### **Fahrplan**

Die bewährten Minifahrpläne für die beiden Hauptachsen (Lüttich –) Aachen – Köln und Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf sowie für die **euregiobahn** und die Rurtalbahn und der, erstmals in 2006 herausgegebene, „AVV-Taktfahrplan Bahn“ wurden aktualisiert herausgegeben.

Für die Züge der **euregiobahn** und der Rurtalbahn konnten neue Linienbänder produziert werden, die neben den Linienführungen und Haltepunkten auch Informationen zur örtlichen Busverknüpfung und P&R-Möglichkeiten umfassen.

Die Fahrplanhefte „Mobil in der Eifel“ (Aachener Südkreiskommunen) und „Natur erfahren“ (ÖPNV-Anbindung des Nationalpark Eifel) wurden neu aufgelegt.

Der gemeinsam mit dem VCD Aachen-Düren in 2007 als Pilotprojekt gestartete Fahrradbus Aachen – Vogelsang – Heimbach wurde ebenso wie die weiteren Nationalpark-Verkehre durch Plakate, Flyer und Anzeigen beworben.

Die regionalen Liniennetzpläne Aachen, Düren und Heinsberg sowie die Ortsliniennetzpläne (Handzettel und Haltestellenaushänge) sind in überarbeiteter Form neu aufgelegt worden.

In 2007 wurde mit der Erstellung von Haltestellen-Umgebungsplänen für alle Bahnstationen und wichtigen Bushaltestellen begonnen.

### **Kundenmagazin**

Das AVV-Kundenmagazin „unterwegs“ mit Neuigkeiten rund um Bus & Bahn, Informationen zu Tickets und Preisen sowie Ausflugstipps erschien zu den Fahrplanwechseln im Juni und Dezember jeweils mit einer Auflage von 400.000 Exemplaren und wurde verbundweit an die Haushalte, Rathäuser und Kundencenter verteilt.

### **Euregionales**

Die Informationen zu den euregionalen Verbindungen und Ticketangeboten unter der Dachmarke „mobility**euregio**“ wurden weiter ausgebaut und an das AVV-CI angepasst. Neben den Printprodukten zum „**euregio**ticket****“, zum „**euregio**AIX**press“ und dem „**euregio**plan****“ (Schnellverkehrsplan) sind zwei weitere Flyer gestaltet worden: ein Flyer zur neuen grenzüberschreitenden Busverbindung zwischen Heinsberg und Roermond (Linie 79) und ein Flyer zum AVV-Thalys-Kombi-Ticket.**

Die Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes „Hergenrath“ an der Strecke Aachen – Lüttich zum Fahrplanwechsel im Dezember konnte mittels einer breiten Öffentlichkeitsarbeit den Kunden in der Region gegenüber kommuniziert werden.

### **die euregiobahn**

In 2007 konnten zwei weitere wichtige Schritte im Rahmen des **euregiobahn**-Gesamtkonzeptes umgesetzt werden. Zum einen starteten die Bauarbeiten an der Neubaustrecke Weisweiler – Langerwehe, zum anderen wurden im Dezember die beiden neuen Haltepunkte Heerlen De Kissel und Eyselshoven Markt auf dem niederländischen Streckenabschnitt feierlich mit einer Sonderfahrt und einem Bürgerfest eröffnet.

### **Aktuelle Kundeninformationen / Öffentlichkeitsarbeit**

Aktuelle Meldungen, Neuerungen und Anpassungen im Fahrplan- und Tarifangebot wurden über eine aktive Pressearbeit, auf Informationsveranstaltungen, durch gezielte Anzeigenschaltungen, Plakataktionen sowie auf den Webseiten [avv.de](http://avv.de) und [euregiobahn.de](http://euregiobahn.de) gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert.

## **5. Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus)**

Aufwendungen der Verbundverkehrsunternehmen werden seitens des Zweckverband AVV ausschließlich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ausgeglichen.

Die Aufwendungen, die zur Erbringung des im Verbundetat 2007 festgelegten Leistungsumfangs maximal ausgeglichen werden dürfen, sind durch die ebenfalls im Verbundetat ausgewiesenen Sollkosten je Verbundverkehrsunternehmen determiniert. Diese ergeben sich aus dem Produkt aus individuellem Sollkostensatz und geplanten Nutzwagenkilometern (zzgl. Mehrleistungen) im AVV-Linienverkehr.

Die im Rahmen des Verbundetats 2007 vorab festgelegten Sollkosten dürfen jeweils nicht durch höhere Istkosten überschritten werden. Die Istkosten sind entsprechend § 12 Abs. 6 der Satzung des Zweckverband AVV auf der Grundlage einer Trennungsrechnung entsprechend der Sollkostenermittlung nachzuweisen, welche von einem Wirtschaftsprüfer zu testieren ist.

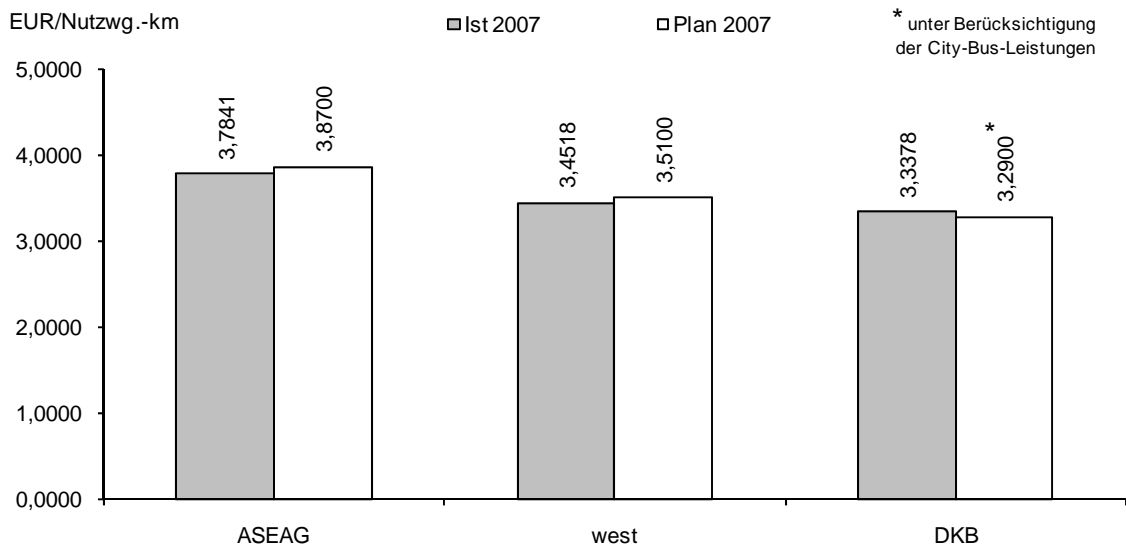
Unterschreiten die im Rahmen der Ergebnisrechnung festgestellten Istkosten die Sollkosten, so ist der Kostenausgleich – unter Berücksichtigung der relevanten Erträge – auf die Höhe der Istkosten begrenzt.

Aufwendungen für AVV-Linienverkehre, die über das Gebiet des Zweckverbandes AVV hinausgehen, sind in den Soll- bzw. Istkostensätzen 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.

Die Fördermittel des Landes nach § 13 des in 2007 geltenden ÖPNVG NRW wurden bei der Ermittlung der Kostensätze berücksichtigt, da sie entsprechend einer Vorgabe des Landes grundsätzlich aufwandsmindernd anzusetzen sind.

Weder die in Abb. 5 ausgewiesenen Soll- bzw. Istkostensätze noch die dargestellten Soll- bzw. Istkosten (Abb. 6) sind mit den im Rahmen vorangehender AVV-Verbundetats bzw. Ergebnisrechnungen dargestellten Aufwendungen unmittelbar vergleichbar, da die inzwischen allein in Bezug auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zugrundegelegten Aufwandsbestandteile inhaltlich nicht in vollem Umfang deckungsgleich sind mit den seitens der Verbundverkehrsunternehmen bis einschließlich zur Ergebnisrechnung 2006 in die Aufwandsbetrachtung einbezogenen Positionen ihrer Gewinn- und Verlustrechnungen. Aus diesem Grund wird hier auf eine vergleichende Darstellung mit den Ansätzen der Vorjahre verzichtet.

Die für das Jahr 2007 relevanten Soll- und Istkostensätze sind nachfolgend dargestellt.



**Abb. 5: Soll-/Istkostensatz je Nutzwagenkilometer je Verbundverkehrsunternehmen**

Ein direkter Vergleich des leistungsbezogenen Soll- bzw. Istkostensatzes 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.

### **Beihilferechtliche Bewertung**

Entsprechend den Regularien zur Finanzierung des Verbundverkehrs gem. § 12 der Satzung des Zweckverband AVV dürfen die Istkosten die prognostizierten Sollkosten grundsätzlich nicht übersteigen. Im Falle einer Überschreitung der Sollkosten ist diese innerhalb eines zusammenhängenden vierjährigen Betrachtungszeitraums (einschließlich des Jahres, in dem die Überschreitung erfolgt ist) zu kompensieren. Dabei dürfen die kumulierten Istkosten die kumulierten Sollkosten im Vierjahreszeitraum nicht übersteigen. Entsprechend § 12 Abs. 7 der Satzung des Zweckverband AVV ist innerhalb des Vierjahreszeitraums sowohl ein Vortrag als auch ein Rücktrag der Überschreitung möglich.

Vor diesem Hintergrund ist hinsichtlich der Aufwendungen der Verbundverkehrsunternehmen aus beihilferechtlicher Sicht Folgendes festzustellen:

#### ASEAG

Der für das Jahr 2007 ermittelte Istkostensatz der ASEAG in Höhe von 3,7841 Euro/ Nutzwagen-km unterschreitet den Sollkostensatz um 0,0859 Euro/Nutzwagen-km. Unter Berücksichtigung der in Abschnitt 2 für die ASEAG ausgewiesenen Ist-Betriebsleistung 2007 in Höhe von 14.584 Tsd. Nutzwagen-km ergibt sich für die ASEAG eine absolute **Unterschreitung** der Sollkosten in Höhe von 1.253 TEUR für das Geschäftsjahr 2007.

#### west

Der Istkostensatz 2007 der west beträgt 3,4518 Euro/Nutzwagen-km und unterschreitet den im Verbundetat 2007 ausgewiesenen Ansatz somit um 0,0582 Euro/Nutzwagen-km. Unter Zugrundelegung der Ist-Betriebsleistung 2007 der west in Höhe von 4.472 Tsd. Nutzwagen-km (vgl. Abschnitt 2) ist für die west eine absolute **Unterschreitung** der prognostizierten Sollkosten in Höhe von 260 TEUR festzustellen.

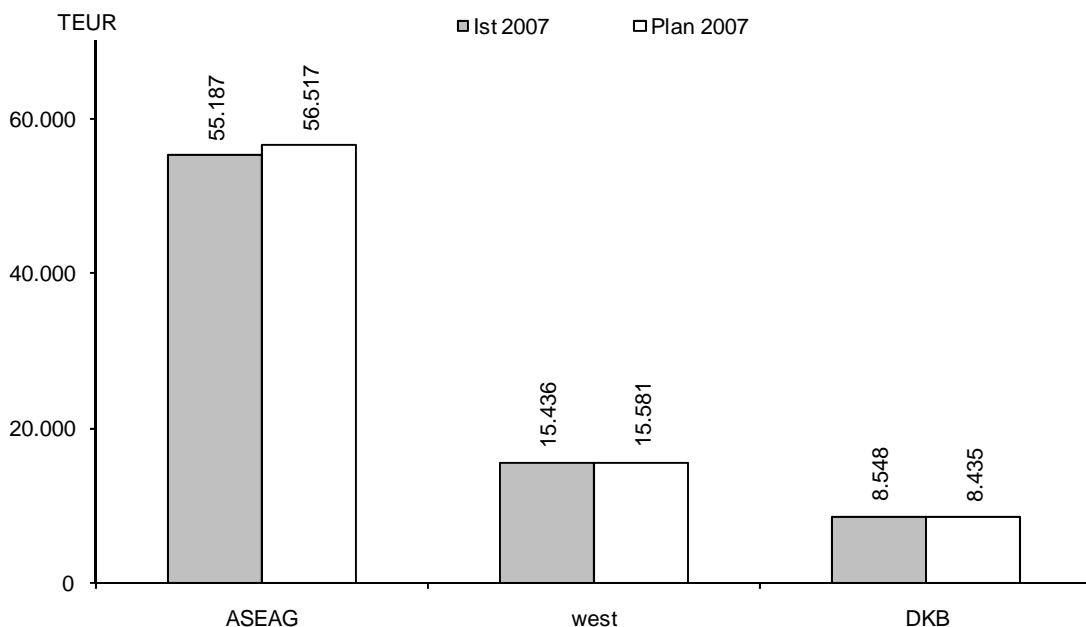
### DKB

Als Sollkostensatz der DKB wurde im Verbundetat 2007 ein Wert in Höhe von 3,33 Euro/Nutzwagen-km ausgewiesen. Diesem gutachterlich ermittelten Planansatz lag jedoch ein DKB-Leistungsvolumen zugrunde, das den City-Bus-Verkehr nicht beinhaltete. Da die Kosten des City-Bus-Verkehrs – in Übereinstimmung mit dem Anforderungsprofil des Aufgabenträgers – hingegen vollständig in die Sollkostenermittlung eingeflossen sind, bedarf der gutachterlich ermittelte Sollkostensatz je Nutzwagen-km einer entsprechenden Korrektur auf 3,29 Euro/Nutzwagen-km (incl. Leistungen des City-Bus).

Der für die DKB ermittelte Istkostensatz für das Jahr 2007 beträgt 3,3378 Euro/Nutzwagen-km und übersteigt somit den (korrigierten) Sollkostensatz um 0,0478 Euro/Nutzwagen-km. Auf der Grundlage der in Abschnitt 2 ausgewiesenen DKB-Ist-Betriebsleistung in Höhe von 2.561 Tsd. Nutzwagen-km und der vorgenannten Überschreitung des (korrigierten) DKB-Sollkostensatzes ergibt sich für die DKB im Geschäftsjahr 2007 eine **Überschreitung** der Sollkosten in Höhe von 122 TEUR. Nach den oben dargelegten Regularien der Satzung für den Zweckverband AVV ist diese Überschreitung nunmehr innerhalb eines vierjährigen Betrachtungszeitraums – also bis einschließlich 2010 – seitens der DKB zu kompensieren.

Auf der Grundlage der in Abb. 5 ausgewiesenen Istkostensätze in Verbindung mit den in Abschnitt 2 ausgewiesenen Betriebsleistungen der Verbundverkehrsunternehmen ergeben sich für das Jahr 2007 die in der folgenden Abb. 6 dargestellten Ist-Gesamtaufwendungen (ohne Berücksichtigung der in Abschnitt 6 dargestellten Erträge).

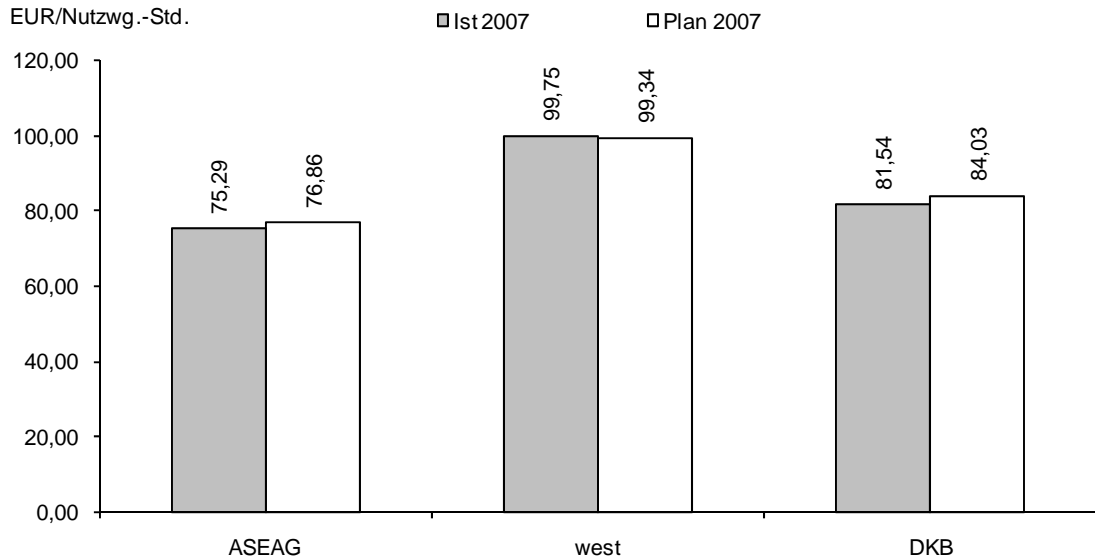
Die sich gegenüber den vorgenannten Unter- bzw. Überschreitungen bei einem Soll-/Ist-Vergleich der Daten gem. nachfolgender Abb. 6 ergebenden Differenzen resultieren aus der Soll-/Ist-Abweichung in Bezug auf die jeweilige Betriebsleistung.



**Abb. 6: Relevante Soll- bzw. Istkosten der Verbundverkehrsunternehmen für das Jahr 2007**

Auf Basis der in Abb. 6 ausgewiesenen Gesamtkosten ergeben sich die nachfolgend dargestellten Soll- bzw. Istkosten je Nutzwagen-Stunde.





**Abb. 7: Soll- bzw. Istkosten je Nutzwagen-Stunde für das Jahr 2007**

## 6. Erträge (Betriebszweig Bus)

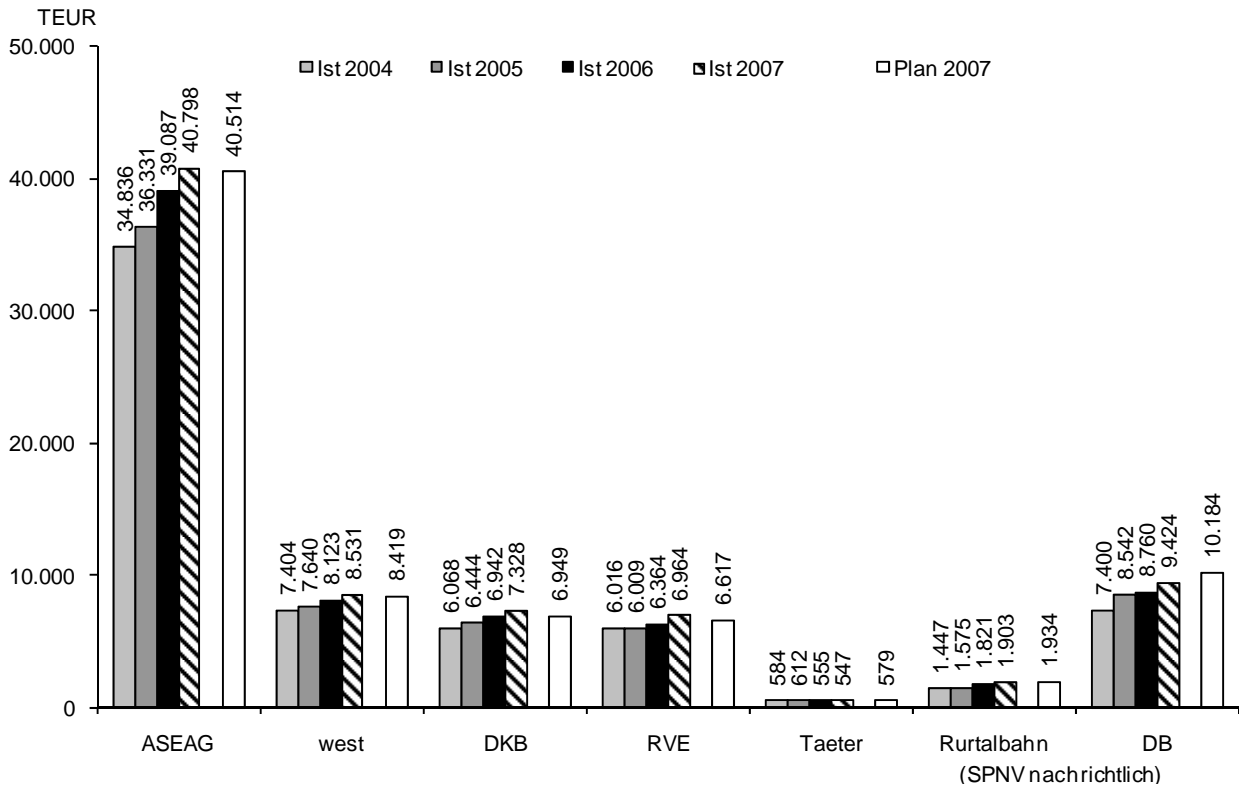
Die verbundrelevanten Erträge, sofern sie nicht bereits im Zuge der Istkostenermittlung abgezogen wurden, setzen sich im Wesentlichen zusammen aus:

- Einnahmen aus dem Verbundverkehr nach Einnahmenaufteilung,
- erhöhte Beförderungsentgelte,
- öffentliche Abgeltungszahlungen,
- Steuererstattungen,
- Zuschüsse Dritter,
- Werbeeinnahmen.

Der Ausgleich der Einnahmenansprüche an die Unternehmen RVE und Taeter Aachen wirkt bei den Verbundverkehrsunternehmen ertragsmindernd. Die Erträge der Verbundverkehrsunternehmen entsprechen weitgehend deren Gewinn- und Verlustrechnung. Da sie inhaltlich der Betrachtung des Wirtschaftsprüfers zur Ermittlung der Soll- bzw. Istkostensätze angeglichen sind, ist eine direkte Vergleichbarkeit mit den Ansätzen aus Vorjahren nicht gewährleistet.

Den im Rahmen der vorliegenden AVV-Ergebnisrechnung berücksichtigten Erträgen aus dem Verbundverkehr und mithin auch den öffentlichen Abgeltungszahlungen liegen die Ergebnisse der AVV-Einnahmenaufteilung zugrunde. Insoweit ist – anders als in den Ergebnisrechnungen der Vorjahre - diesbezüglich eine periodenscharfe Zuordnung gegeben.

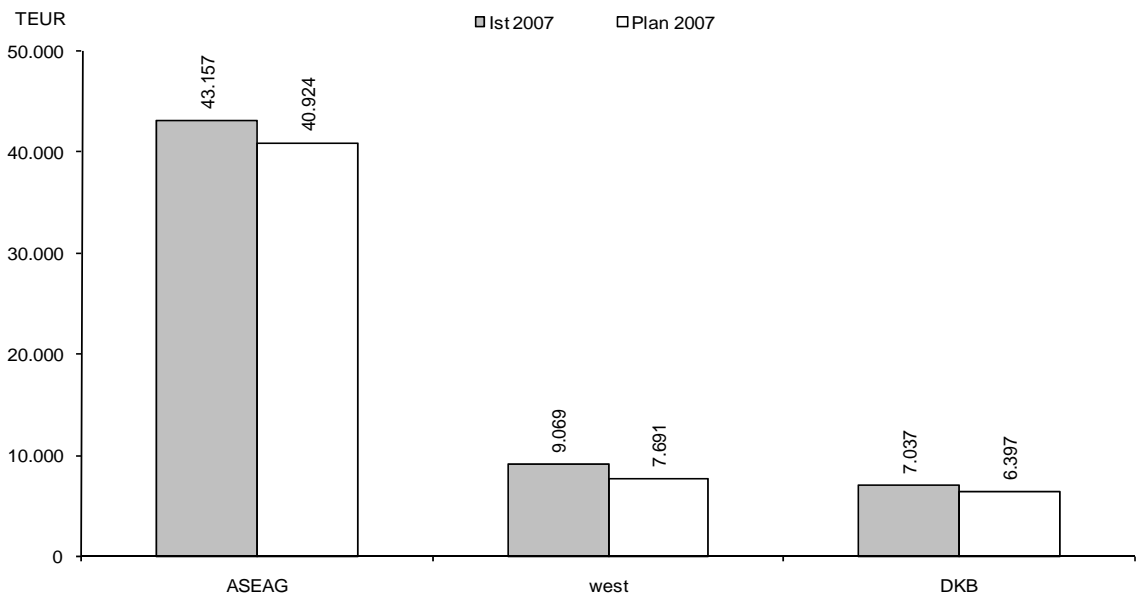
Eine Übersicht zu den kassentechnischen Fahrgeldeinnahmen (vor Einnahmenaufteilung) aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen liefert die nachfolgende Abb. 8.



**Abb. 8:** Entwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (Ist 2004 - 2007 und Plan 2007; vor Einnahmenaufteilung)

Das Unternehmen APV, welches mit nur einer Linie über einen Verkehrsvertrag (ohne Ausgleichsanspruch) in den AVV eingebunden war, erzielte keine Einnahmen aus eigenen Fahrausweisverkäufen. Zur Finanzierung trugen ausschließlich Ausgleichszahlungen der RVE für fremdverkaufte Schülerjahreskarten zuzüglich der entsprechenden gesetzlichen Ausgleichsleistungen bei.

Die verbundrelevanten Gesamterträge der Verbundverkehrsunternehmen unter Berücksichtigung gesetzlicher Ausgleichsleistungen und des Einnahmenausgleichs an die Unternehmen RVE und Taeter Aachen stellen sich nach endgültiger AVV-Einnahmenaufteilung für das Jahr 2007 wie folgt dar:



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

## Einnahmenaufteilung

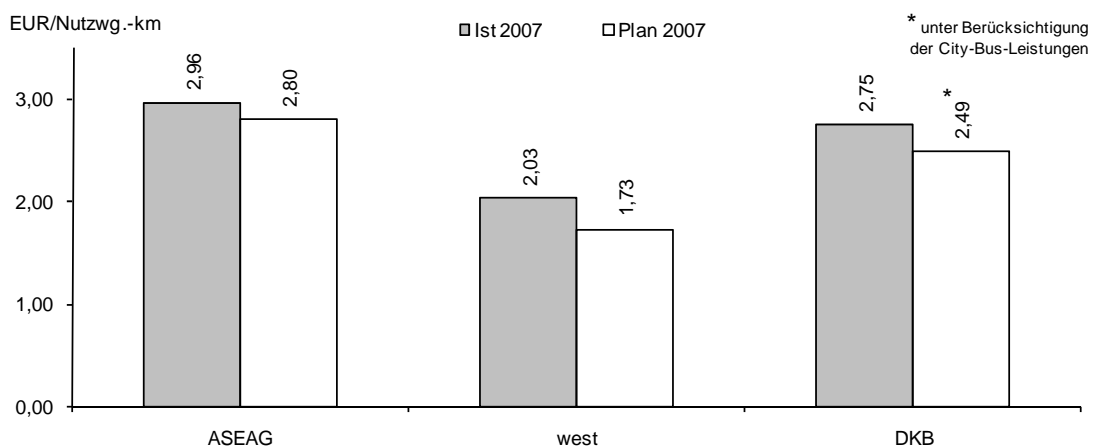
Das seit dem Jahr 2003 geltende Verfahren zur Einnahmenaufteilung im AVV sieht im Hinblick auf den Übersteigerausgleich eine differenzierte Aufteilung nach Grund- und Arbeitspreisanteilen vor und fördert ertragskraftorientiert das wirtschaftliche Agieren der einzelnen im AVV tätigen Verkehrsunternehmen.

Die Grundlagen des Einnahmenaufteilungsverfahrens ab dem Geschäftsjahr 2006 bilden eine Verkehrserhebung aus dem Herbst 2003 sowie eine vor dem Hintergrund des schrittweisen Ausbaus der **euregiobahn** im Herbst 2006 durchgeführte ergänzende Verkehrserhebung, deren Ergebnisse jeweils durch einen unabhängigen Gutachter bereitgestellt wurden. Die gutachterlichen Untersuchungsergebnisse sind entsprechend Bestandteile der AVV-Einnahmenaufteilungsrechnung für das Geschäftsjahr 2007. Darüber hinaus werden für neue tarifliche Angebote jeweils mit allen beteiligten Partnern gesonderte Regelungen vereinbart.

Entsprechend den Vorgaben für die Verkehrsunternehmen (d.h. 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 2007 war somit eine Einnahmenaufteilung für das Jahr 2006 zu erstellen.

Unter Berücksichtigung der zuvor dargelegten Rahmenbedingungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen nach Abzug des Einnahmenausgleichs an RVE und Taeter Aachen für den Betriebszweig Bus für das Jahr 2007 insgesamt verbundrelevante Erträge in Höhe von 59.263 TEUR. Der Planansatz für 2007 lag bei 55.012 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

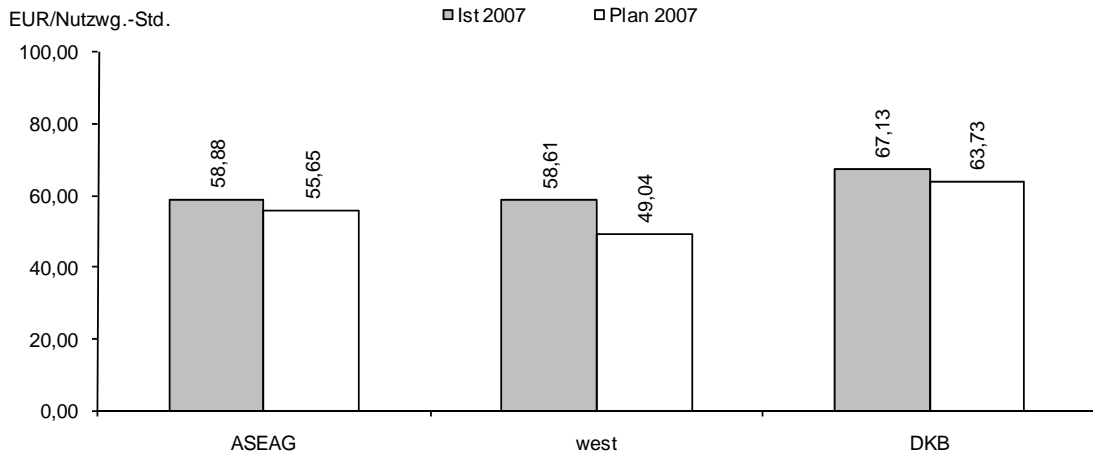


Abb. 10b: Verbundrelevante Erträge je Nutzwagenstunde

## 7. Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus)

Der umlagerrelevante Ausgleichsbetrag des Verbundverkehrs ergibt sich aus der Differenz der ausgleichsfähigen Istkosten und -erträge für den Busverkehr. Für den gesamten AVV ergibt sich 2007 für den Betriebszweig Bus ein zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährter Ausgleichsbetrag in Höhe von 19.908 TEUR. Der Planwert für 2007 lag bei 25.521 TEUR.

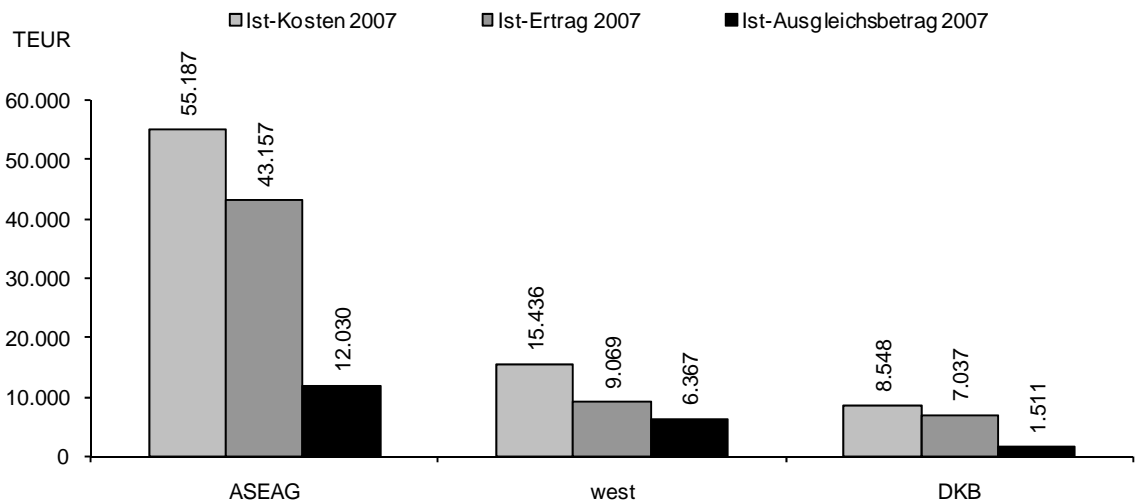
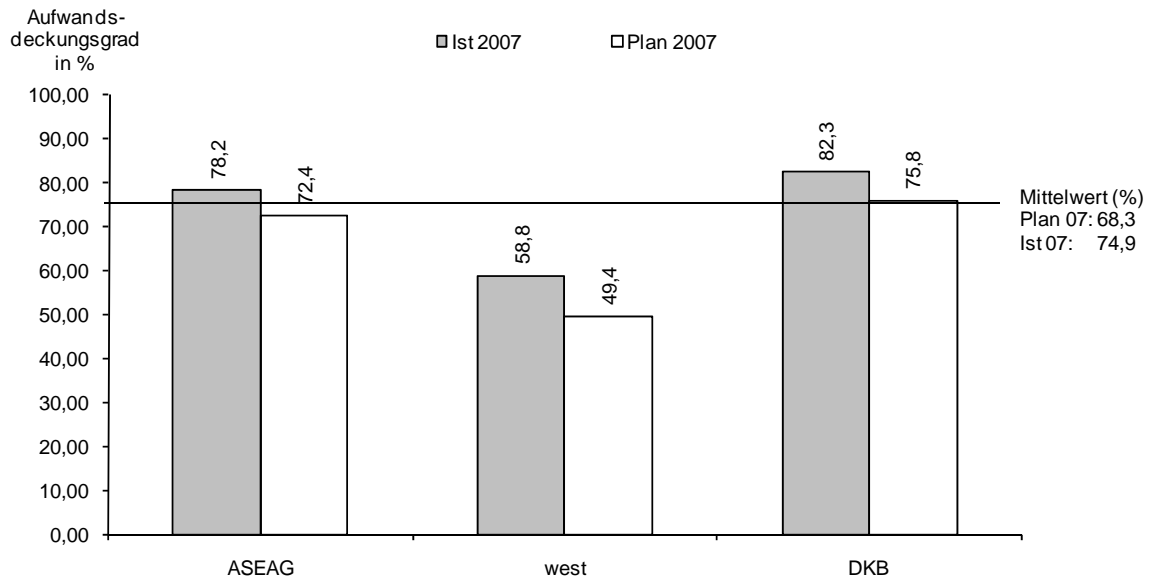


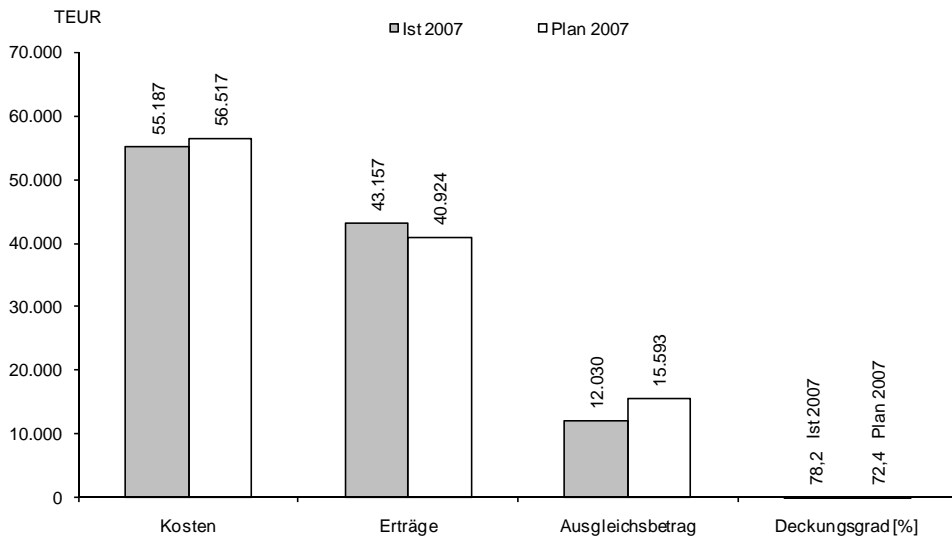
Abb. 11: Übersicht zu den Istkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen für 2007 der Verbundverkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus



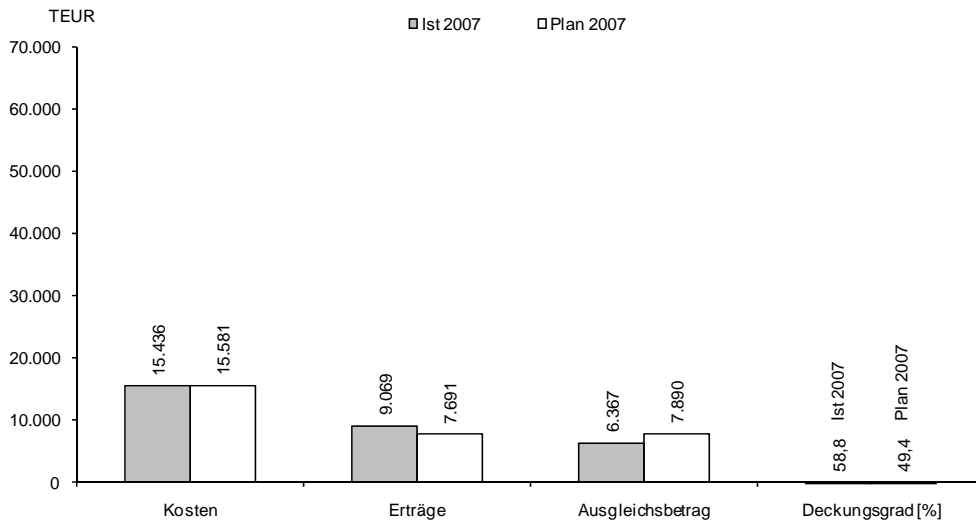
**Abb. 12: Aufwandsdeckungsgrad** der Verbundverkehrsunternehmen vor Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Für den gesamten AVV ergibt sich gemäß Abb. 12 für 2007 insgesamt ein Aufwandsdeckungsgrad in Höhe von 74,9 %. Bedingt durch die im Zusammenhang mit der Anpassung der ÖPNV-Finanzierung an die verschärften Anforderungen des EU-Gemeinschaftsrechts ab dem Berichtsjahr 2007 vorgenommenen strukturellen Modifikationen in der Ergebnisrechnung sind die Angaben zur Aufwandsdeckung mit den Vorjahreswerten bis einschließlich 2006 nicht vergleichbar.

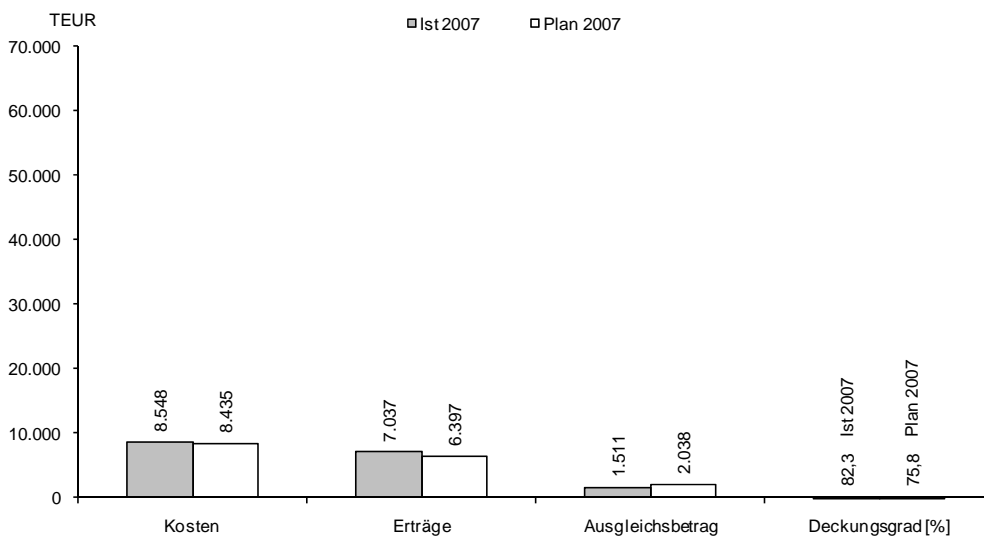
### ASEAG



### west



### DKB



**Abb. 13: Übersicht zu den Soll- bzw. Istkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen der Verbundverkehrsunternehmen (Plan / Ist 2007)**

## 8. Zweckverbandsumlage

Zur Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Busverkehr erhebt der Zweckverband AVV für das Jahr 2007 von den bedienten Gebietskörperschaften im AVV Umlagen.

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

Für das Jahr 2007 ergibt sich für den Betriebszweig Bus im gesamten AVV ein Ist-Umlagebetrag in Höhe von rd. 19,9 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)	Ist 2007	12.030	6.367	1.511	19.908
	Plan 2007	(15.593)	(7.890)	(2.038)	(25.521)
Nutzwagen-km (in Tsd.) *	Ist 2007	17.982	5.791	6.383	30.156
	Plan 2007	(18.001)	(5.756)	(6.360)**	(30.117)
Ausgleichsbetrag/km (in EUR/km)	Ist 2007	0,6690	1,0995	0,2367	0,6602
	Plan 2007	(0,8662)	(1,3707)	(0,3204)	(0,8474)

\* incl. RVE und Taeter sowie relevante Leistungen außerhalb des AVV in Tsd.

\*\* modif. Planansatz DKB incl. Leistung City-Bus-Linie

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

Unternehmensbereich		Stadt Aachen	Kreis Aachen	Kreis Düren	Kreis Heinsberg	Summe
<b>ASEAG</b>						
1. Nutzwagen-km *		9.821	8.016	94	51	17.982
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	0,6690	0,6690	0,6690	0,6690	0,6690
3. Ausgleichsbetrag ASEAG	TEUR	6.570	5.363	63	34	12.030
Planansatz 2007	TEUR	(8.510)	(6.955)	(81)	(47)	(15.593)
<b>west</b>						
1. Nutzwagen-km *		0	237	26	5.528	5.791
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	1,0995	1,0995	1,0995	1,0995	1,0995
3. Ausgleichsbetrag west	TEUR	0	260	29	6.078	6.367
Planansatz 2007	TEUR	(0)	(330)	(35)	(7.525)	(7.890)
<b>DKB</b>						
1. Nutzwagen-km *		0	0	6.383	0	6.383
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	0,2367	0,2367	0,2367	0,2367	0,2367
3. Ausgleichsbetrag DKB	TEUR	0	0	1.511	0	1.511
Planansatz 2007	TEUR	(0)	(0)	(2.038)	(0)	(2.038)
Summe Umlage	TEUR	6.570	5.623	1.603	6.112	19.908

**Abb. 15:** Übersicht zur **Umlage** der Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen in 2007

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 9 dargestellten Einnahmen und Ausgaben des Zweckverbandes **nicht** die letztlich fließenden Zahlungsströme dar.

Darüber hinaus vermindert sich die obige Gesamtumlage um etwaige Mittel gemäß § 14 Abs. 2 ÖPNVG NRW, soweit diese den Verbundverkehrsunternehmen seitens der Zweckverbandsmitglieder bzw. des Zweckverbandes zur Verfügung gestellt wurden.

## 9. 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 Zweckverbandes 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 Stadt Aachen	6.570 TEUR
im Kreis Aachen	5.363 TEUR
im Kreis Düren	63 TEUR
im Kreis Heinsberg	34 TEUR
Gesamt	<u>12.030 TEUR</u>

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

für Leistungen der DKB

im Kreis Düren Bus	1.511 TEUR
im Kreis Aachen	0 TEUR
im Kreis Heinsberg	0 TEUR
Gesamt	<u>1.511 TEUR</u>

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

für Leistungen der west

in Stadt Aachen	0 TEUR
im Kreis Aachen	260 TEUR
im Kreis Düren	29 TEUR
im Kreis Heinsberg	6.078 TEUR
Gesamt	<u>6.367 TEUR</u>



**Verbundergebnis 2007**  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007

<b>Einnahmen:</b>	<b>TEUR</b>
1. Verbandsumlagen von Stadt Aachen	6.570
2. Verbandsumlagen vom Kreis Aachen	5.623
3. Verbandsumlagen vom Kreis Düren	1.603
4. Verbandsumlagen vom Kreis Heinsberg	6.112
5. Summe Einnahmen	<u>19.908</u>

<b>Ausgaben:</b>	<b>TEUR</b>
1. Finanzierung der Ausgleichsbeträge	
an Stadt Aachen für Leistungen der ASEAG	12.030
an Kreis Düren für Leistungen der DKB	1.511
an Kreis Heinsberg für Leistungen der west	6.367
2. Summe Ausgaben	<u>19.908</u>



**Aachener Verkehrsverbund GmbH**

**Ergebnisrechnung  
für den Verbundverkehr  
im Jahr 2008**

## Übersicht:

1.	Vorwort.....	3
2.	Leistungsangebot.....	5
3.	Verbundtarif 2008 .....	10
4.	Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Kundeninformation.....	12
5.	Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus) .....	14
6.	Erträge (Betriebszweig Bus) .....	18
7.	Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus).....	21
8.	Zweckverbandsumlage .....	23
9.	Finanzierung des Busverkehrs .....	26

## 1. Vorwort

Mit Wirkung zum 1.1.2008 wurde das AVV-Vertragswerk auf eine neue, an die Anforderungen der EuGH-Rechtsprechung bezüglich einer wettbewerbskonformen Finanzierung im ÖPNV („Altmark-Trans“-Urteil) angepasste Vertragsbasis gestellt. Im Vorgriff auf diese Umstellung wurde erstmals der Verbundetat für das Geschäftsjahr 2007 unter Beachtung der neuen, verschärften Rahmenbedingungen aufgestellt.

Die im AVV seit Juni 1994 geltenden Grundprinzipien für die Erbringung der Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) im Verbund und deren Finanzierung durch die bedienten Verbandsmitglieder unter Einbeziehung bestehender Gesellschafterfinanzierungen sind grundsätzlich beibehalten worden.

Entsprechend der geltenden Rechtslage darf eine mit dem Gemeinschaftsrecht kompatible ÖPNV-Finanzierung der öffentlichen Hand grundsätzlich nicht über die Abdeckung des mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendig verbundenen Finanzbedarfs hinausgehen.

Die Rechtsprechung des EuGH erlaubt öffentliche Zuschüsse für Verkehrsleistungen vor diesem Hintergrund nur noch unter der Voraussetzung, dass

- das begünstigte Unternehmen mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tatsächlich betraut ist,
- die Parameter für den Kostenausgleich vorab objektiv und transparent aufgestellt wurden,
- nur die Kosten der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen unter der Berücksichtigung von Einnahmen und angemessenem Gewinn ausgeglichen werden,
- die Höhe des Ausgleichs bei Nichtausschreibung von Verkehrsleistungen nicht über die Kosten hinausgeht, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen hätte.

Die vier vorgenannten Kriterien gewährleisten, dass öffentliche Zuschüsse für Verkehrsleistungen ausschließlich als Gegenleistung zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt werden und – mangels Gewährung von Vorteilen – keine Beihilfe darstellen.

Die vorliegende Ergebnisrechnung hat über die Ermittlung der auf die Verbandsmitglieder entfallenden Finanzierungsanteile für den ÖSPV hinaus die Funktion, die Einhaltung der im Rahmen des Verbundetats 2008 festgelegten Parameter zu prüfen bzw. zu dokumentieren. Neben der Feststellung, ob der im vorhinein festgelegte Leistungsumfang in vollem Umfang erbracht wurde (satzungsgemäß sind Abweichungen von bis zu 2 % zulässig) steht hierbei insbesondere die Einhaltung der im Verbundetat 2008 je Verbundverkehrsunternehmen festgelegten Kostenparameter (Sollkostensatz) im Vordergrund. Im Falle einer Unterschreitung der ausgleichsfähigen Sollkosten gem. Verbundetat erfolgt der Kostenausgleich – unter Anrechnung der verbundrelevanten Erträge – auf der Basis der niedrigeren Istkosten. Im Falle einer unzulässigen Überschreitung der Sollkosten, ist die Überschreitung entsprechend § 12 Abs. 7 der Satzung des Zweckverband AVV innerhalb eines zusammenhängenden 4-jährigen Zeitraumes zu kompensieren.

Die im Rahmen der vorliegenden Ergebnisrechnung 2008 ausgewiesenen Daten berücksichtigen – im Gegensatz zu den Ergebnisrechnungen bis einschließlich für das Geschäftsjahr 2006 – in Bezug auf die zugrundeliegenden Erträge die Ergebnisse einer endgültigen AVV-Einnahmenaufteilung für das Berichtsjahr sowie die darauf basierenden gesetzlichen Ausgleichsleistungen (gem. § 45a PBefG bzw. § 148 SGB IX). Hierdurch ist eine weitestgehend periodenscharfe Zuordnung aller Aufwendungen und Erträge im Rahmen der Ergebnisrechnung gewährleistet.

Es sei darauf hingewiesen, dass die in der vorliegenden Ergebnisrechnung ausgewiesenen Planansätze für das Jahr 2008 auf der Datengrundlage des Nachtrags zum Verbundetat 2008 basieren, welcher – bedingt durch eine unterjährige Erhöhung des west-Sollkostensatzes – im Herbst 2008 beschlossen wurde. Die Vergleichbarkeit mit den im ursprünglichen Verbundetat 2008 ausgewiesenen Ansätzen ist somit nicht vollständig gewährleistet.

In Analogie zu den Inhalten des Verbundetat 2008 sind in der Ergebnisrechnung 2008 die mit dem zum 1.1.2008 neu in Kraft getretenen ÖPNVG NRW verbundenen Änderungen – insbesondere also die veränderte Aufgabenträgerschaft im SPNV und die modifizierten Förderstrukturen – berücksichtigt.

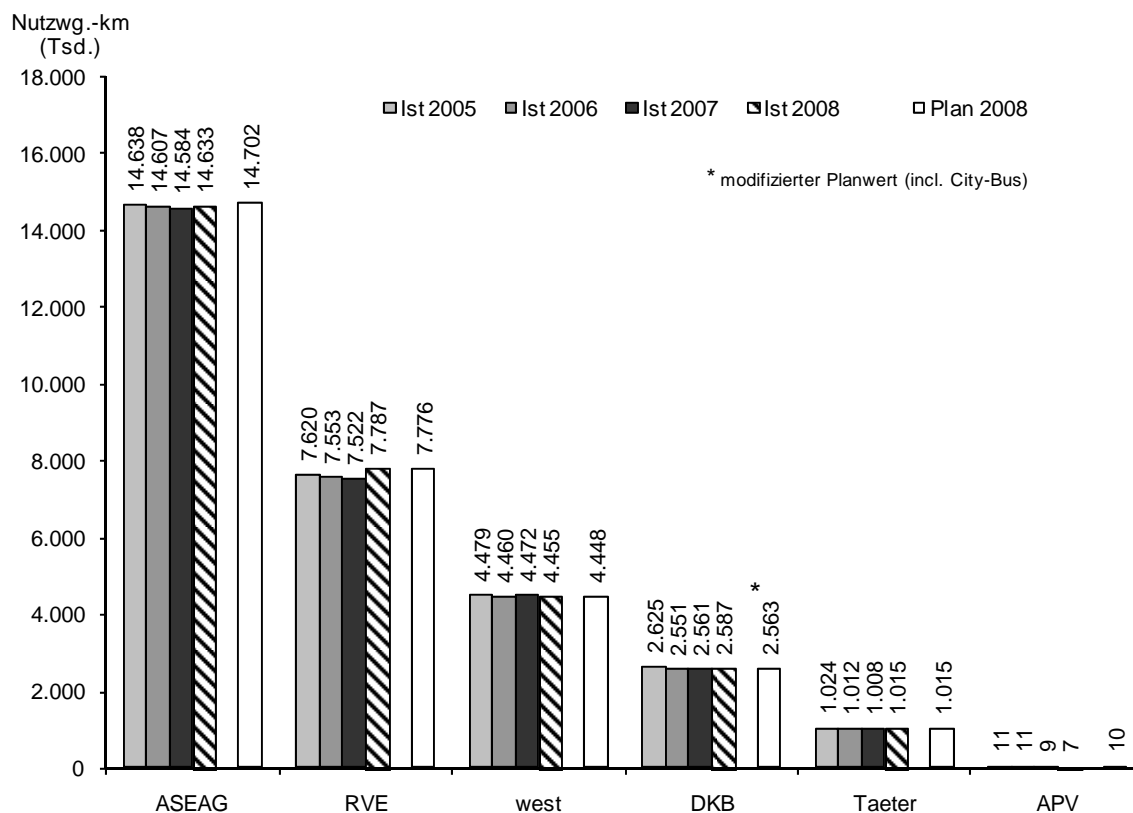
## 2. Leistungsangebot

Die gesamten Betriebsleistungen der AVV-Busverkehrsunternehmen sind im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr verbundweit um insgesamt 328 Tsd. Nutzwagen-km (+ 1,1 %) leicht gestiegen. Die entsprechenden Mehrleistungen sind im Wesentlichen in den Gebieten des ehemaligen Kreis Aachen und im Kreis Düren erbracht worden (u.a. Mehrleistungen der Schnellbuslinie SB11). Der Planansatz für 2008 wird in Bezug auf die verbundweite Gesamtleistung mit 30 Tkm (- 0,1 %) nur geringfügig unterschritten.

Beim Vergleich der jährlichen Betriebsleistungen ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass sich die Auswirkungen unterjährig umgesetzter Fahrplanmaßnahmen in den ausgewiesenen Betriebsleistungen des betreffenden Kalenderjahres lediglich anteilig auswirken.

Die von der DKB zum AVV-Verbundetat 2008 ursprünglich angemeldete Plan-Leistung (2.531 Tsd. Nutzwg.-km) wurde in den nachfolgenden Darstellungen nachträglich um die Leistungen des City-Bus-Verkehrs in Düren (32 Tsd. Nutzwg.-km) erhöht. Der im Rahmen des Verbundetat 2008 versehentlich unberücksichtigte City-Bus-Verkehr ist Bestandteil des durch die Betrauung der DKB abgedeckten Anforderungsprofils und unterliegt somit den Regularien zur Finanzierung des Verbundverkehrs gem. Satzung des Zweckverband AVV.

In der nachstehenden Abbildung ist die Entwicklung der Betriebsleistung der AVV-Busverkehrsunternehmen für die Jahre 2005 bis 2008 dargestellt.



**Abb. 1a: Betriebsleistungen** (Ist-Leistung der AVV-Verkehrsunternehmen von 2005 bis 2008 im Vergleich zu den Plandaten 2008)

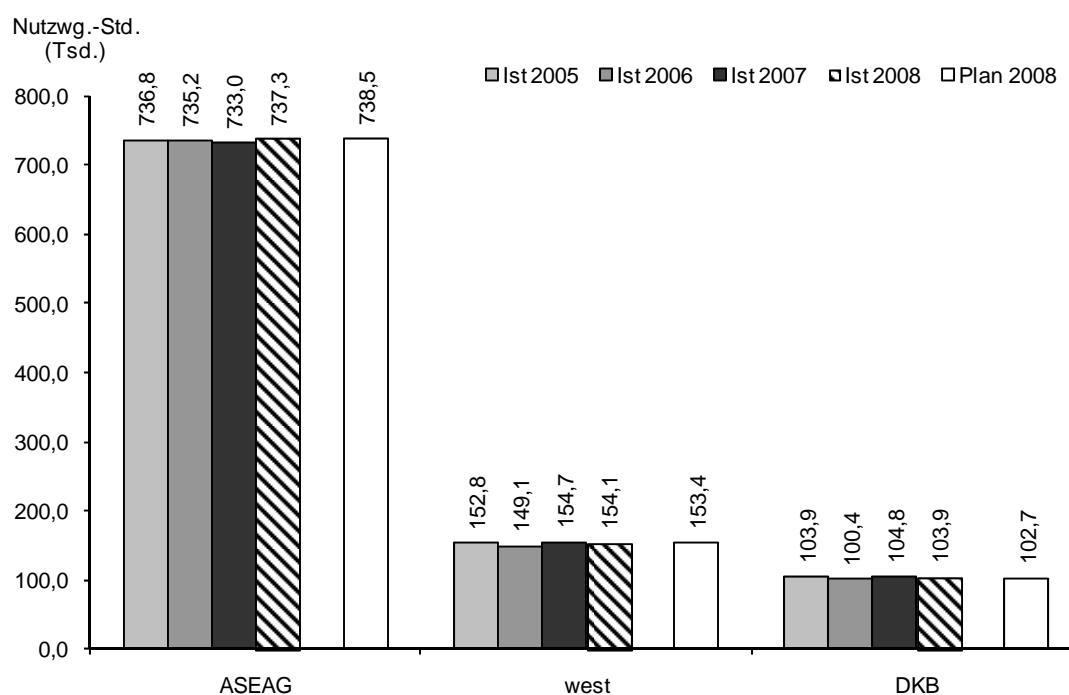
Gemäß § 11 Abs. 5 Nr. 5 der Satzung des Zweckverband AVV dürfen die Verbundverkehrsunternehmen um max. 2 % vom Umfang des betrauten Anforderungsprofils abweichen. Durch diese Toleranzregelung sollen Planungsunsicherheiten wie z.B. Mehrleistung

infolge von Umleitungsverkehr ausgeglichen werden. Für Mehrleistungen, die über den Umfang von 2 % hinausgehen, kann ein Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Regel nur erfolgen, wenn eine entsprechende Betrauung – z.B. in Form einer nach Erstellung des Verbundetats unterjährig beschlossenen Fahrplanmaßnahme – vorliegt.

In Bezug auf die Betriebsleistungen der Verbundverkehrsunternehmen ist grundsätzlich festzustellen, dass diese im Vergleich zu den im Rahmen des Verbundetat 2008 festgelegten Plan-Leistungen jeweils um weniger als die gemäß Satzung des Zweckverband AVV zulässigen 2 % abweichen.

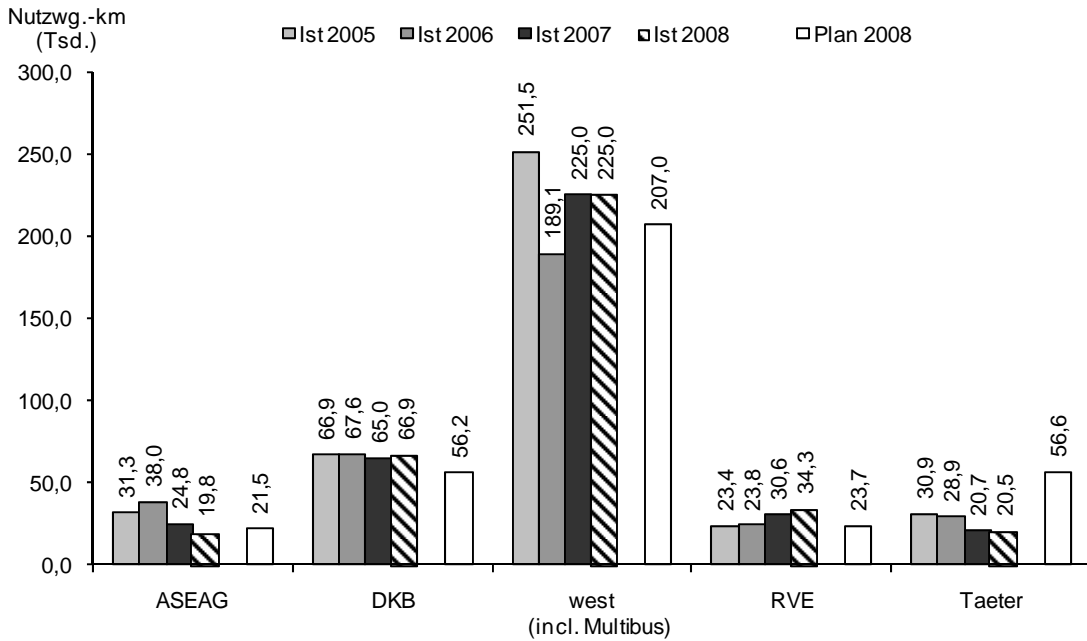
Bei den für das Unternehmen APV ausgewiesenen Leistungen handelt es sich um AVV-Linienerverkehr, der im Rahmen einer gesonderten verkehrsvertraglichen Vereinbarung (ohne Ausgleichsleistungen) erbracht wurde. Bedingt durch die Liquidation der APV wurden die betreffenden Leistungen ab Oktober 2008 durch den RVE erbracht. Die Finanzierung des APV-Leistungsangebots basierte auf den Ausgleichszahlungen für fremdverkaufte Schülerjahreskarten durch den RVE zuzüglich entsprechender gesetzlicher Ausgleichsleistungen.

Um eine differenzierte Beurteilung der aufwands- und ertragsbezogenen Kenngrößen der kommunalen Unternehmen zu ermöglichen, werden nachfolgend zusätzlich die entsprechenden Nutzwagenstunden ausgewiesen.



**Abb. 1b: Nutzwagenstunden** der kommunalen Unternehmen (Ist- bzw. Planwerte 2005 bis 2008)

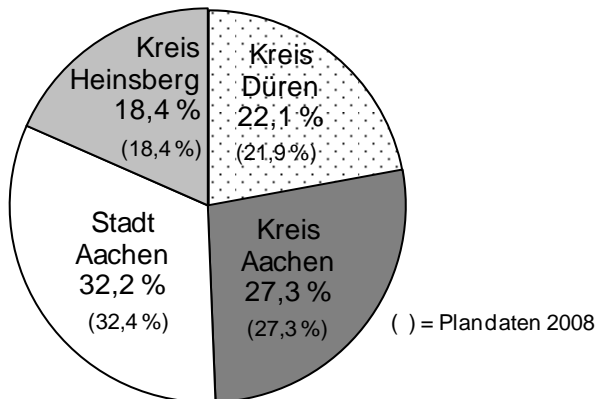
Die oben aufgezeigten Betriebsleistungen beinhalten die nachfolgend (Abb. 1 c) dargestellten Leistungen der Bedarfsverkehre der Unternehmen ASEAG (Anruf-Linientaxi), DKB (Ruf- und Nachtbus), west (Anruf-Sammeltaxi und MultiBus) und RVE (Anruf-Linientaxi) und Taeter Aachen (Rufbus und Linien mit bedarfsorientierter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



**Abb. 1c: Betriebsleistungen im Linienbedarfsverkehr** (Ist- bzw. Planwerte für 2005 bis 2008)

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.

Die Verteilung der Betriebsleistungen auf die Mitglieder des AVV-Zweckverbandes ist in den Abbildungen 2 und 3 wiedergegeben.



**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.



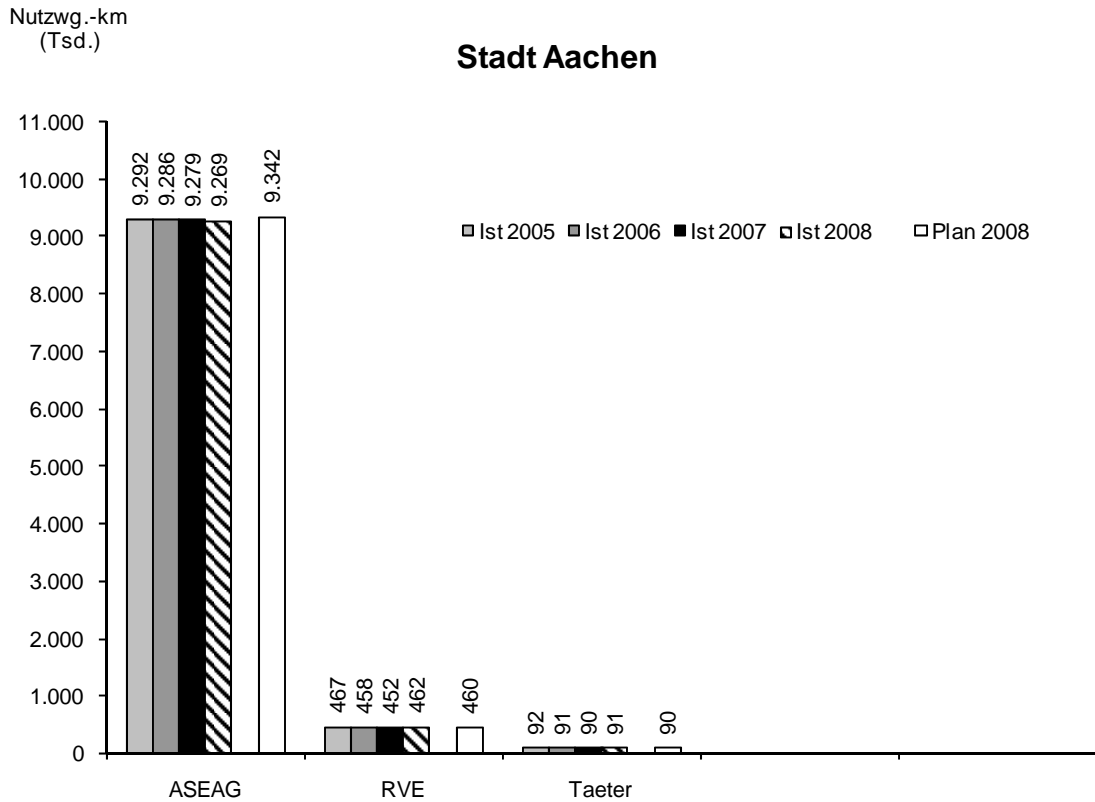


Abb. 3a: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Stadt Aachen

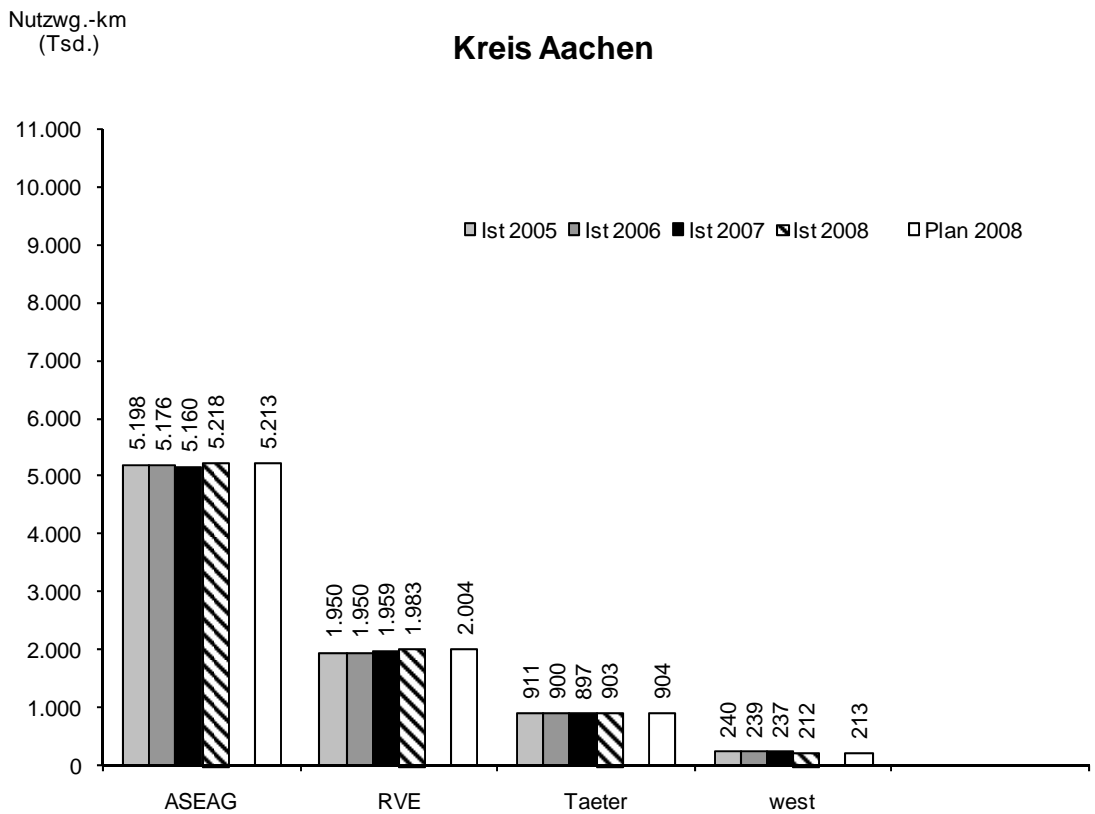


Abb. 3b: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Kreis Aachen

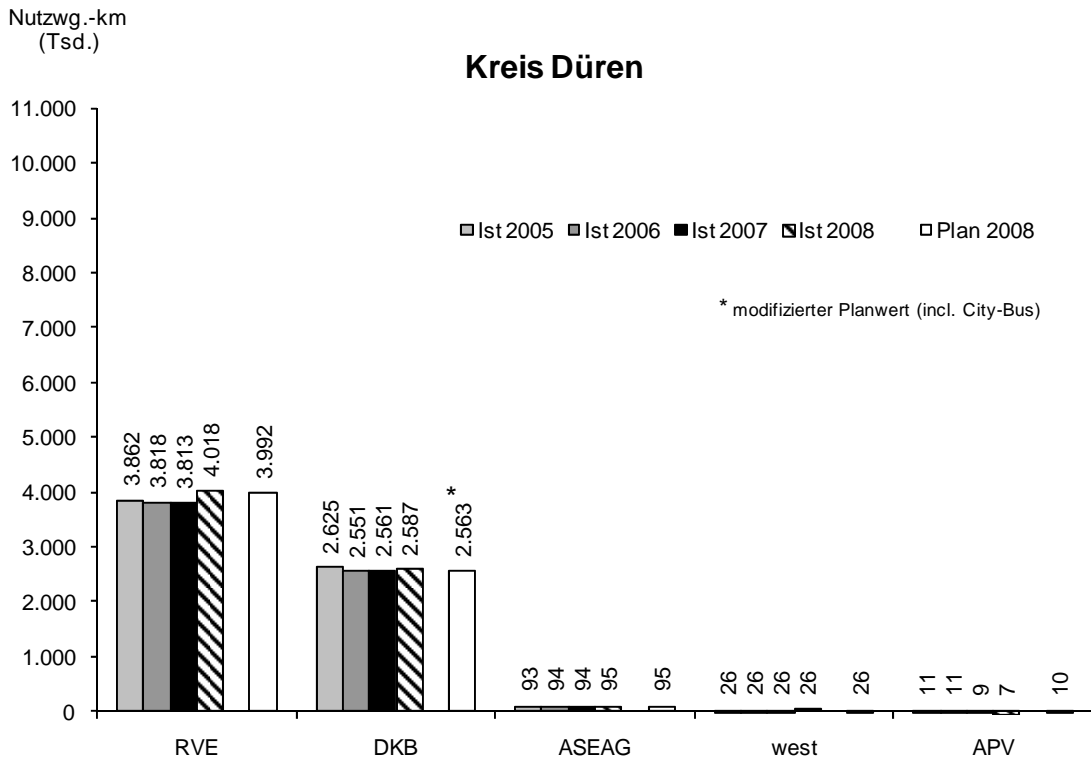


Abb. 3c: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Kreis Düren

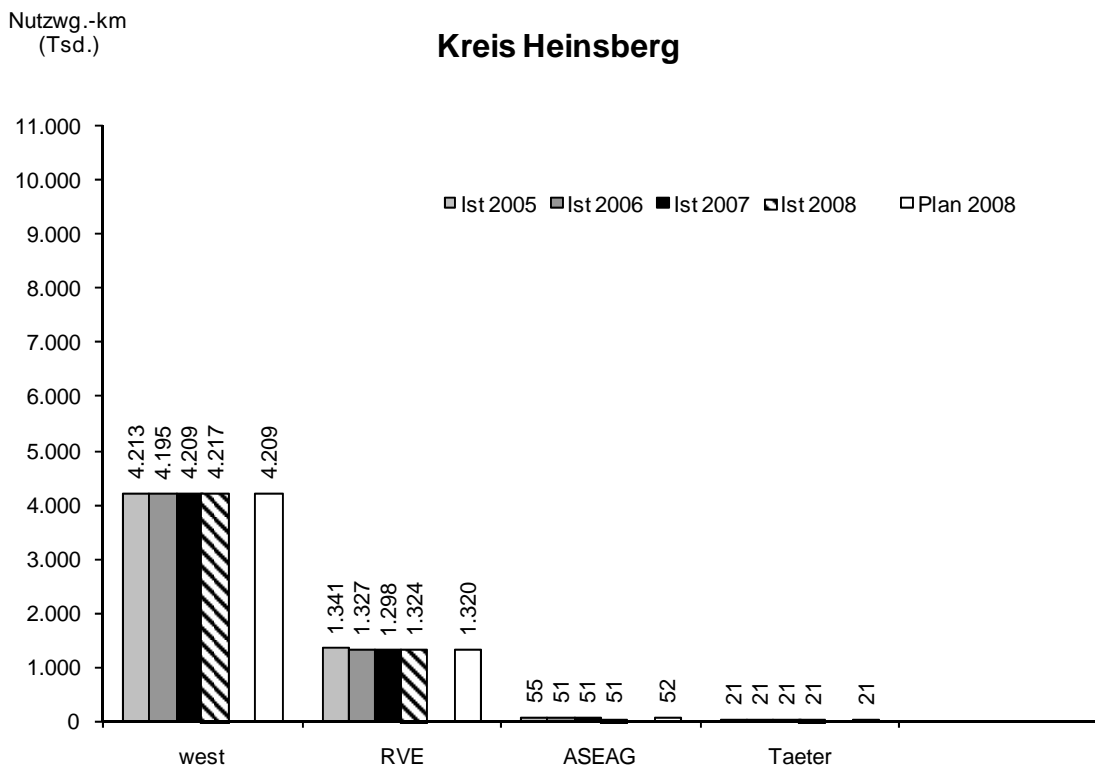


Abb. 3d: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Kreis Heinsberg

### 3. Verbundtarif 2008

Vor dem Hintergrund der von einem deutlichen Anstieg des Energie- bzw. Treibstoffaufwands geprägten Kostensituation sowie den aus den Mittelkürzungen seitens des Landes NRW resultierenden, anhaltend wirksamen Auswirkungen auf die Ertragslage der Verkehrsunternehmen erfolgte zum 01.04.2008 eine Anpassung des Verbundtarifs um rd. + 4,6 %. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Beratungen zur weiteren Tarifentwicklung seitens der zuständigen AVV-Gremien auch bereits eine Tarifanpassung in Höhe von 3,9 % zum 1. April 2009 beschlossen.

Das Fahrausweissortiment des Verbundtarifs wurde zum 01.04.2008 um einige wenige Angebote ergänzt. So wurde die „Regiokarte“ als neuer Zeitfahrausweis eingeführt, der es u.a. Berufspendlern mit variierenden Einsatzorten erlaubt, innerhalb eines wählbaren Teilnetzes aus benachbarten Kommunen beliebige Fahrten zu unternehmen. Ebenfalls neu eingeführt wurde die Monatskarte für Auszubildende im Abonnement. Über den bei Zeitkarten für Auszubildende ohnehin gewährten Rabatt hinaus wird die Monatskarte für Auszubildende im Abonnement um zusätzliche 5 % vergünstigt angeboten. Für Gelegenheitsfahrgäste wurde zudem das „Welcome-Ticket“ neu eingeführt. Dieses wird für eine Person als 3-Tageskarte mit einem Geltungsbereich für jeweils eine Stadt oder Gemeinde im Verkehrsgebiet des AVV angeboten. Für größere Gruppen ab 11 Personen oder auch Kongresse wird zudem eine gestaffelte Rabattierung, eine Ausdehnung des räumlichen Geltungsbereich auf eine Nachbarkommune bzw. eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer angeboten. Im Übrigen wurden die Nutzungsbedingungen des „AVV-Wochenend-Ticket für Jugendliche“ mit Wirkung zum 01.04.2008 inhaltlich modifiziert (z.B. Altersgrenze).

Die mit den Schulträgern in Stadt und Kreis Aachen bestehenden Schülerticket-Verträge (School&FunTicket) wurden in 2008 fortgeführt. Der bereits seit dem 1.8.2006 bestehende Schülerticket-Preis für Selbstzahler in Stadt und Kreis Aachen blieb auch zum Schuljahr 2008/2009 unverändert bei einheitlich 21,- Euro/Monat. Die Eigenanteile für anspruchsberechtigte Schüler blieben ebenfalls unverändert, da die Obergrenzen entsprechend dem Schulgesetz NRW bereits seit dem Schuljahr 2005/2006 ausgeschöpft werden. Das zum Schuljahr 2006/2007 in den Städten Baesweiler und Monschau sowie von vielen Schulträgern im Kreis Düren neu eingeführte „SchoolPlus-Ticket“ wurde im Schuljahr 2008/2009 ebenfalls fortgeführt. Die Eigenanteile für gesetzlich anspruchsberechtigte Schüler in Monschau bzw. den beteiligten Kommunen des Kreises Düren wurden zum Schuljahr 2008/2009 um jeweils 0,50 Euro/Monat für das erste bzw. zweite anspruchsberechtigte Kind erhöht. Die gestaffelten Eigenanteile für das SchoolPlus-Ticket der Stadt Baesweiler wurden zum 01.08.2008 zwischen 0,20 € und 0,75 € angepasst.

Die Vereinbarungen zum „PROFI-Ticket für Studierende“ (Semester-Ticket) mit den vier Aachener Hochschulen hatten eine Laufzeit bis einschließlich Wintersemester 2008/2009. Die in 2007 begonnenen Verhandlungen über eine Fortsetzung der Kooperation konnten in 2008 erfolgreich abgeschlossen werden, so dass zum Sommersemester 2009 eine Anschlussvereinbarung für weitere 6 Semester in Kraft getreten ist. Darüber hinaus haben sich die im AVV-Gebiet Studierenden in 2008 einheitlich dafür ausgesprochen, das Semesterticket NRW einzuführen. Mit Ausnahme der RWTH Aachen, welche das neue Angebot ab dem Sommersemester 2009 eingeführt hat, haben die übrigen drei AVV-Hochschulen das Semesterticket NRW bereits zum Wintersemester 2008/09 erstmals an die Studierenden ausgegeben.

Zur Forcierung des Job-Tickets wurde in 2008 ein vertragliches Konstrukt in Kooperation mit dem Unternehmen QLEO Science GmbH und der IHK Aachen entwickelt, welches es Arbeitgebern mit weniger als 100 Mitarbeiter ab Januar 2009 ermöglichte, sich einem Job-Ticket-Pool anzuschließen und auf diese Weise von den Vorteilen des Job-Tickets zu profitieren.

**AVV-Verbundtarif 1. April 2008**

Stand: 1. April 2008

Preise in Euro

Regeltarife								
Preisstufe:	Gültigkeit	K	1			2	3	4
			A	B	C	Aachen / Vaals / Kelmis	Stammgebiet und ein Nachbarstammgebiet	Stammgebiet und eine Nachbarregion
Erwachsene Einzel-Ticket	Einzelfahrt	1,50	2,20 <sup>1)</sup>			2,90	4,30	6,80
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt		5,50 (1,375)	7,70 <sup>1)</sup> (1,925)			10,00 (2,50)	15,00 (3,75)	24,00 (6,00)
Kinder Einzel-Ticket <sup>2)</sup>		0,90	1,25 <sup>1)</sup>			1,60	2,40	3,85
Kinder 4Fahrten-Ticket <sup>2)</sup> je Fahrt		3,60 (0,90)	5,00 <sup>1)</sup> (1,25)			6,40 (1,60)	9,60 (2,40)	15,40 (3,85)
Tages-Ticket (1 Person)		ganztäglich	6,10			8,70	11,50	14,40
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztäglich	8,30			6,90	12,20	16,80	20,70
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	17,00			22,50	34,00	43,90	
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat	41,70	48,00	49,60	67,90	96,00	131,50	
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	34,75	40,00	41,33	56,58	80,00	109,58	
<b>NEU</b> Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet und i. d. R. alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2	Erwachsene: 96,00 / im ABO: 80,00					Auszubildende: 72,00 / im ABO: 68,40	
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	12,75			16,90	25,50	32,95	
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat	31,25	36,00	37,20	50,90	72,00	98,65	
<b>NEU</b> Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	29,69	34,20	35,34	48,36	68,40	93,72	
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten	321,90	370,80	372,00	524,30	741,60	1.016,10	
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	werktags ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztäglich	14,50			im ABO: 12,00			
Aktiv-ABO für Senioren ab 60 Jahren	werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich	38,00						
Zuschlag 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt	1,10			1,45	2,15	3,40	
Zuschlag 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	8,50			11,25	17,00	22,00	
Zuschlag 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat	24,00			34,00	48,00	65,75	
Zuschlag 1. Kl. DB Mon. Karte ABO	mindestens 12 Monate	20,00			28,30	40,00	54,80	

<sup>1)</sup> Dieser Tarif gilt auch für zwei angrenzende Kurzstrecken-Zonen unterschiedlicher Stammgebiete.

<sup>2)</sup> Gilt für Kinder unter 15 Jahren; Kinder unter 6 Jahren werden unentgeltlich befördert.

Sondertarife			
<b>NEU</b> Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztäglich) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde	13,00	
JoJo-Ticket	werktags (mo. - sa.) ab 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr (Fahrten) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde	3,30	
City-Ticket Aachen Einzel-Ticket	Für Fahrten innerhalb des Alleinrings sowie auf dem Alleinring	1,35	
City-Ticket Aachen 4Fahrten-Ticket		4,60 (1,15 / Fahrt)	
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)		1 Person	Mini-gruppe
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	<ul style="list-style-type: none"> <li>die Tages-Tickets für 1 Person gelten jeweils von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss</li> <li>die Minigruppen-Tickets (für max. 5 Personen) gelten werktags ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztäglich</li> </ul>	6,10	6,90
Stadt und Kreis Aachen		11,50	16,80
Kreis Düren		8,70	16,80
Kreis Heinsberg		8,70	12,20
NRW-Tickets			
SchöneFahrtTicket NRW	für einen Erwachsenen (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW	15,20	
	für ein Kind 6 - 14 Jahre (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW	7,60	
SchönerTagTicket NRW werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich	für 1 Person in ganz NRW	23,50 *	
	für max. 5 Personen oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren in ganz NRW	33,00 *	
SchöneFerienTicket NRW Sommerferien	für alle unter 16, Schüler unter 21 und Studenten unter 27 Jahren in den Sommerferien in ganz NRW	48,00	
SchöneFerienTicket NRW übrige Ferien	für alle unter 16, Schüler unter 21 und Studenten unter 27 J. in den übrigen Ferien (Ostern, Herbst o. Weihnachten) in ganz NRW	20,00	
FahrradTicket NRW	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades in ganz NRW	3,50	
Ferien-Tickets im AVV			
Jugendl./Schüler Sommerferien	für Jugendliche unter 18 und Schüler unter 21 Jahren	24,80	
Jugendl./Schüler übrige Ferien		12,40	
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren	45,00	
Senioren übrige Ferien		22,50	
Sonstige Tickets			
Schönes-Wochenende-Ticket	samstags oder sonntags für max. 5 Pers. oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren	35,00 *	
WE-T. für Jugendliche unter 18 J.	samstags oder sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz	4,00	
euregio <b>ticket</b>	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	14,50	
Fahrrad Einzelfahrt	Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	1,90	
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	2,80	

\* 2,00 € Aufpreis im personenbedienten Verkauf der DB / DB-Agenturen

**Abb. 4: Verbundtarif April 2008**

#### **4. Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Kundeninformation**

In Zusammenarbeit mit den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen, den Kommunen sowie den Partnern in der Euregio Maas-Rhein und NRW sind in 2008 erneut umfangreiche Maßnahmen durchgeführt worden, um die bestehenden und neuen Tarif- und Leistungsangebote im AVV angemessen zu vermarkten und eine entsprechende Präsenz in der Öffentlichkeit zu erzielen.

Die stetig steigenden Benzin- und Dieselpkosten, die hohen Pkw-Unterhaltskosten und ein wachsendes Bewusstsein für einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen führen langsam zu einem Umdenken bei der eigenen Verkehrsmittelwahl in der Bevölkerung. Mit dem neuen AVV-Umweltrechner können potentielle Neukunden errechnen, welchen monetären Vorteil sie erzielen können, wenn sie auf Bus und Bahn umsteigen. Bei der Berechnung kann der Nutzer selbst bestimmen, ob neben den Treibstoffkosten auch anteilig weitere Kosten wie Steuern, Versicherung, Wertverlust etc. berücksichtigt werden sollen. Zudem ermittelt der Umweltrechner, wie viel Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) der eigene PKW ausstößt.

Ein formuliertes Ziel des Luftreinhalteplans für die Stadt Aachen zur Vermeidung einer Umweltzone ist es unter anderen, gemeinsam mit dem AVV und der ASEAG als lokalem Verkehrsunternehmen vor Ort Arbeitgeber für die Einführung des AVV-Job-Tickets zu gewinnen. Die Informationsarbeit und Beratung wird in diesem Zusammenhang noch intensiver betrieben.

Zum Wintersemester 2008/09 wurde erstmals das SemesterTicket NRW an Hochschulen im AVV eingeführt. Die Einführung des neuen Angebotes für Studenten wurde durch eine intensive Presse- und Informationsarbeit begleitet.

In 2008 wurde intensiv an einem Relaunch der AVV-Homepage gearbeitet. Dabei stand die Anpassung an den aktuellen technischen Standard sowie die Vereinfachung in der Bearbeitung der Inhalte im Vordergrund. Weiterhin wurde das Layout modernisiert und v.a. die Nutzerführung erheblich verbessert. Ebenso wurde das Informationsangebot deutlich ausgeweitet. Die neue Homepage ging in 2009 online.

Auch in 2008 konnte mit einem relativ geringen Budgeteinsatz erreicht werden, dass Marketing und Kundenkommunikation dennoch effektiv und öffentlichkeitswirksam durchgeführt werden konnten. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen zu nennen:

##### **Tarif**

Zum Tarifwechsel am 1. April 2008 wurden die (kommunenbezogenen) Informationsflyer zum AVV-Tarif in 14 Versionen neu aufgelegt.

Auch alle weiteren Informationsmedien zu den zielgruppenspezifischen AVV-Ticketangeboten (Schüler, Senioren, Familien, Besucher etc.), die Gesamtticket-Broschüre und die Flyer zu den Übergangs- bzw. Kragentarifen in die angrenzenden Verbünde wurden aktualisiert herausgegeben.

Zeitlich befristete Ticketangebote wie die Karneval-Netzkarte, Sondertarife zu Stadtfesten etc. wurden mittels Plakaten, im Internet und über begleitende Medienarbeit kommuniziert.

Gemeinsam mit den anderen Kooperationspartnern in NRW wurden die Informationen zu den Tickets des NRW-Tarifs erneut publiziert und begleitend jahreszeitlich abgestimmte Broschüren und Plakate (Wandertouren, Weihnachtsmärkte) veröffentlicht.

Anzeigenschaltungen zu einzelnen Tickets in lokalen und regionalen Printmedien runden die Information zu den Tarifangeboten ab.

### **Fahrplan**

Für die ÖV-Verbindungen im Nationalpark Eifel wurde in Kooperation mit dem Kreis Euskirchen und dem VRS die Fahrplanbroschüre „Natur erfahren – mit Bus und Bahn unterwegs im und um den Nationalpark Eifel“ erstellt. Diese wurde an zahlreichen Stellen kostenlos verteilt. Zusätzlich wurden die ÖV-Anbindungen zum Nationalpark auf Plakaten und in Anzeigen beworben.

Als kombinierte Fahr-/Netzplan- und Tarifbroschüre für die Kommunen des Südkreises Aachen erschien „Mobil in der Eifel“. Per Haushaltsverteilung konnte eine flächendeckende Versorgung gewährleistet werden.

Auch die beiden Flyer „Mit der **euregiobahn** ins Rurtal“ und „Mit dem Fahrradbus von Aachen in die Eifel“, die Fahrplan- und Tarifinformationen sowie Ausflugstipps miteinander verbinden, konnten neu aufgelegt werden.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember sind die Faltfahrpläne für die Strecken (Lüttich –) Aachen – Köln und Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf neu aufgelegt worden. Darüber hinaus sind die Mini-Fahrpläne für die **euregiobahn** und die Rurtalbahn sowie der „AVV-Taktfahrplan Bahn“, eine schematische Übersicht aller Bahnlinien im AVV mit kompletten Fahrplanzeiten im Taschenformat, ebenfalls überarbeitet und herausgegeben worden.

Für die **euregiobahn** und die Rurtalbahn sind zudem wieder Linienbänder produziert worden, die eine verbesserte Kundenorientierung (Linienführung, Haltepunkte, P&R-Möglichkeiten, örtliche Busverknüpfungen) ermöglichen sollen.

Die Standardnetzplan-Medien (Regionale Liniennetzpläne Aachen/Düren/Heinsberg, Ortsliniennetzpläne als Handzettel und für Haltestellenaushänge) wurden ebenfalls überarbeitet und neu aufgelegt.

### **Kundenmagazin**

Das AVV-Kundenmagazin „unterwegs“ mit allen aktuellen Informationen zu Fahrplan- und Tarifänderungen sowie Freizeittipps ist jeweils mit einer Auflage von 400.000 Exemplaren vor den Fahrplanwechseln im Juni und Dezember erschienen und an die Haushalte im AVV verteilt worden.

### **Euregionales**

Unter der Dachmarke „mobility**euregio**“ werden alle euregionalen Tarif- und Fahrplaninformationen mehrsprachig publiziert und grenzüberschreitend vertrieben. Hierzu zählen Broschüren zum „**euregioticket**“, zum AVV-Thalys-Kombi-Ticket sowie zum „**euregioAIXpress**“ und der „**euregioplan**“ (Schnellverkehrsplan).

Erstmals in 2008 wurde das grenzüberschreitende Fahrplanangebot zwischen dem Kreis Heinsberg und der Provinz Limburg erweitert. Der MultiBus der west und der Belbus der Veolia Transport verkehren jeweils über das bisherige Bedienungsgebiet hinaus bis über die Grenze und bieten dort Anschluss an den Regionalbusverkehr. Das Angebot wurde durch einen Flyer und eine aktive Pressearbeit kommuniziert.

Darüber hinaus gelang es, weitere euregionale Fahrplandaten in die AVV-Fahrplanauskunft zu integrieren.

### **Aktuelle Kundeninformationen / Öffentlichkeitsarbeit**

Aktuelle Meldungen, Neuerungen und Anpassungen im Leistungs- und Tarifangebot im AVV sind über Pressemitteilungen und -konferenzen, Anzeigenschaltungen, Infoveranstaltungen und über [www.avv.de](http://www.avv.de) gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert worden.

## **5. Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus)**

Aufwendungen der Verbundverkehrsunternehmen werden seitens des Zweckverband AVV ausschließlich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ausgeglichen.

Die Aufwendungen, die zur Erbringung des im Verbundetat 2008 festgelegten Leistungsumfangs maximal ausgeglichen werden dürfen, sind durch die ebenfalls im Verbundetat ausgewiesenen Sollkosten je Verbundverkehrsunternehmen determiniert. Diese ergeben sich aus dem Produkt aus individuellem Sollkostensatz und geplanten Nutzwagenkilometern (zzgl. Mehrleistungen) im AVV-Linienverkehr.

Die im Rahmen des Verbundetats 2008 vorab festgelegten Sollkosten dürfen jeweils nicht durch höhere Istkosten überschritten werden. Die Istkosten sind entsprechend § 12 Abs. 6 der Satzung des Zweckverband AVV auf der Grundlage einer Trennungsrechnung entsprechend der Sollkostenermittlung nachzuweisen, welche von einem Wirtschaftsprüfer zu testieren ist.

Unterschreiten die im Rahmen der Ergebnisrechnung festgestellten Istkosten die Sollkosten, so ist der Kostenausgleich – unter Berücksichtigung der relevanten Erträge – auf die Höhe der Istkosten begrenzt.

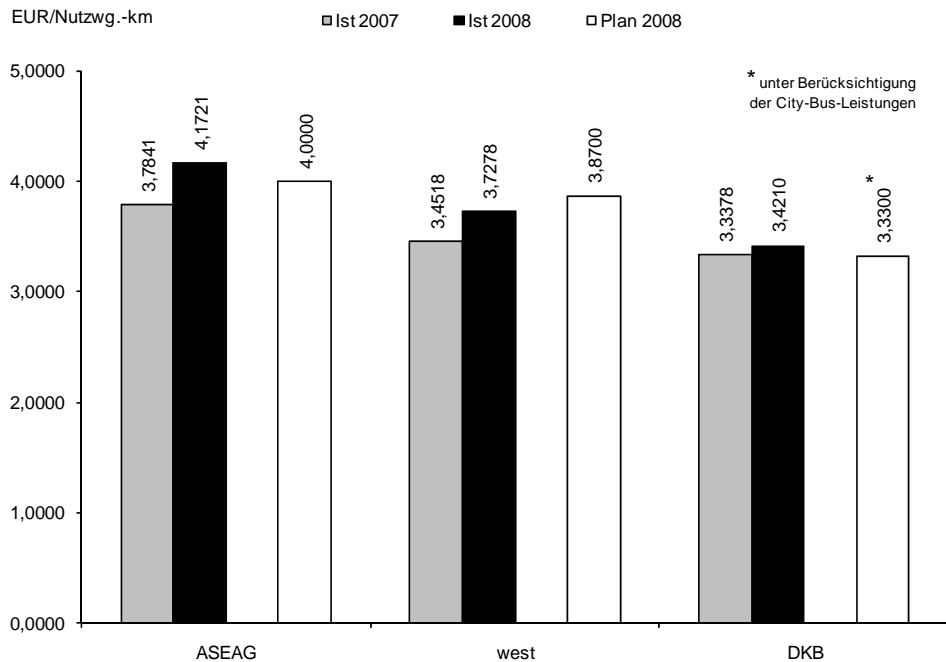
Aufwendungen für AVV-Linienverkehre, die über das Gebiet des Zweckverbandes AVV hinausgehen, sind in den Soll- bzw. Istkostensätzen berücksichtigt. Ebenso sind alle Anmietkosten enthalten, sofern es sich um Verkehre im AVV-Leistungsangebot handelt. Verbundfremde Aufwendungen (z. B. für Schülerverkehre 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.

Weder die in Abb. 5 ausgewiesenen Soll- bzw. Istkostensätze noch die dargestellten Soll- bzw. Istkosten (Abb. 6) sind mit den im Rahmen der AVV-Verbundetats bzw. Ergebnisrechnungen bis einschließlich 2006 dargestellten Aufwendungen unmittelbar vergleichbar, da die inzwischen allein in Bezug auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zugrundegelegten Aufwandsbestandteile inhaltlich nicht in vollem Umfang deckungsgleich sind mit den seitens der Verbundverkehrsunternehmen bis einschließlich zur Ergebnisrechnung 2006 in die Aufwandsbetrachtung einbezogenen Positionen ihrer Gewinn- und Verlustrechnungen. Aus diesem Grund wird hier auf eine vergleichende Darstellung mit den Ansätzen der Vorjahre verzichtet.

Es sei darauf hingewiesen, dass die in den nachfolgenden Darstellungen ausgewiesenen Planansätze für das Jahr 2008 auf der Datengrundlage des Nachtrags zum Verbundetat 2008 basieren, welcher infolge einer unterjährigen Erhöhung des Sollkostensatzes der west beschlossen wurde. Eine Vergleichbarkeit mit den im ursprünglichen Verbundetat 2008 ausgewiesenen Ansätzen ist somit nicht gewährleistet. Dies betrifft neben den kostenbezogenen Darstellungen insbesondere auch die Darstellungen zur Ermittlung bzw. zum Ergebnis der Verbandsumlage in den nachfolgenden Abschnitten 8 bis 10.

Die für das Jahr 2008 relevanten Soll- und Istkostensätze sind nachfolgend dargestellt.



**Abb. 5: Soll-/Istkostensatz je Nutzwagenkilometer je Verbundverkehrsunternehmen**

Ein direkter Vergleich des leistungsbezogenen Soll- bzw. Istkostensatzes 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.

### Beihilferechtliche Bewertung

Entsprechend den Regularien zur Finanzierung des Verbundverkehrs gem. § 12 der Satzung des Zweckverband AVV dürfen die Istkosten die prognostizierten Sollkosten grundsätzlich nicht übersteigen. Im Falle einer Überschreitung der Sollkosten ist diese innerhalb eines zusammenhängenden vierjährigen Betrachtungszeitraums (einschließlich des Jahres, in dem die Überschreitung erfolgt ist) zu kompensieren. Dabei dürfen die kumulierten Istkosten die kumulierten Sollkosten im Vierjahreszeitraum nicht übersteigen. Entsprechend § 12 Abs. 7 der Satzung des Zweckverband AVV ist innerhalb des Vierjahreszeitraums sowohl ein Vortrag als auch ein Rücktrag der Überschreitung möglich.

Vor diesem Hintergrund ist hinsichtlich der Aufwendungen der Verbundverkehrsunternehmen aus beihilferechtlicher Sicht Folgendes festzustellen:

#### ASEAG

Der von der ASEAG für den Verbundetat 2008 prognostizierte Sollkostensatz betrug 4,00 Euro/Nutzwagen-km. Der für das Geschäftsjahr 2008 inzwischen gutachterlich ermittelte Istkostensatz in Höhe von rd. 4,1721 Euro/Nutzwagen-km übersteigt diesen Planansatz um 0,1721 Euro/Nutzwagen-km.

Unter Berücksichtigung der in Abschnitt 2 ausgewiesenen ASEAG-Ist-Betriebsleistung in Höhe von 14.633 Tsd. Nutzwagen-km und der für die ASEAG ermittelten Überschreitung des Sollkostensatzes um 0,1721 Euro/Nutzwagen-km ergibt sich für das Geschäftsjahr 2008 bei der ASEAG eine **Überschreitung** der Sollkosten in Höhe von 2.518 TEUR.



Kumuliert mit der für die ASEAG festgestellten Unterschreitung der Sollkosten gem. Ergebnisrechnung 2007 in Höhe von 1.253 TEUR verbleibt insgesamt ein in den beiden Folgejahren noch zu kompensierender Restbetrag in Höhe von 1.265 TEUR.

#### ASEAG

Geschäftsjahr	<u>2007</u>	<u>2008</u>
Ist-Leistung (Tkm)	14.584	14.633
Soll-Kostensatz (EUR/km)	3,87	4,00
Soll-Kosten [TEUR] ( <i>Basis: Ist-Leistung</i> )	56.440	58.532
Ist-Kosten [TEUR]	55.187	61.050
Über- (-)/Unterschreitung (+) [TEUR]	1.253	-2.518
<b>Über- (-)/Unterschreitung (+) kumuliert [TEUR]</b>		<b>-1.265</b>

#### west

Der Istkostensatz 2008 der west beträgt 3,7278 Euro/Nutzwagen-km und unterschreitet den im Verbundetat 2008 ausgewiesenen Ansatz in Höhe von rd. 3,87 Euro/Nutzwagen-km somit um 0,1422 Euro/Nutzwagen-km. Unter Zugrundelegung der Ist-Betriebsleistung 2008 der west in Höhe von 4.455 Tsd. Nutzwagen-km (vgl. Abschnitt 2) ist für die west eine absolute **Unterschreitung** der prognostizierten Sollkosten in Höhe von 634 TEUR festzustellen.

#### DKB

Als Sollkostensatz der DKB wurde im Verbundetat 2008 ein Wert in Höhe von 3,37 Euro/Nutzwagen-km ausgewiesen. Diesem Planansatz lag jedoch ein DKB-Leistungsvolumen zugrunde, das den City-Bus-Verkehr nicht beinhaltete. Da die Kosten des City-Bus-Verkehrs – in Übereinstimmung mit dem Anforderungsprofil des Aufgabenträgers – hingegen vollständig in die Sollkostenermittlung eingeflossen sind, bedarf der prognostizierte Sollkostensatz je Nutzwagen-km einer entsprechenden Korrektur auf 3,33 Euro/Nutzwagen-km (incl. Leistungen des City-Bus). Der für das Jahr 2008 ermittelte Istkostensatz der DKB in Höhe von 3,4210 Euro/Nutzwagen-km übersteigt den (korrigierten) Sollkostensatz somit um 0,0910 Euro/Nutzwagen-km.

Auf der Grundlage der in Abschnitt 2 ausgewiesenen DKB-Ist-Betriebsleistung in Höhe von 2.587 Tsd. Nutzwagen-km und der vorgenannten Überschreitung des (korrigierten) Sollkostensatzes der DKB um 0,0910 Euro/Nutzwagen-km ergibt sich für die DKB im Geschäftsjahr 2008 eine **Überschreitung** der Sollkosten in Höhe von 235 TEUR.

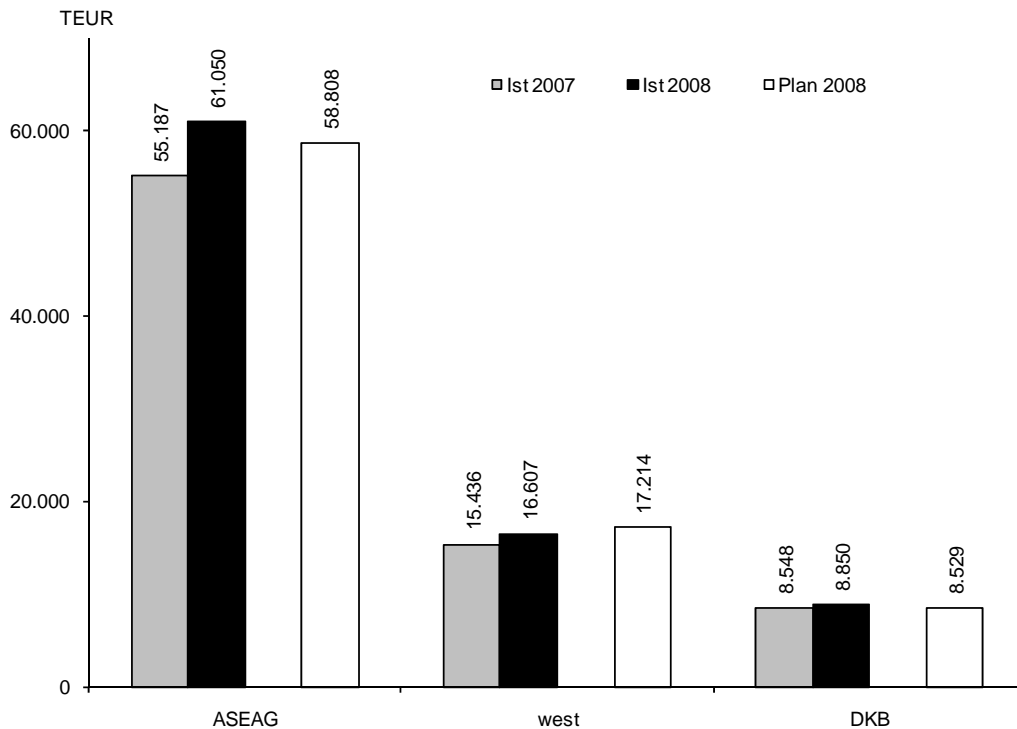
Kumuliert mit der bereits für das Geschäftsjahr 2007 festgestellten Überschreitung der Sollkosten in Höhe von 122 TEUR ergibt sich für die DKB nunmehr ein in den beiden Folgejahren zu kompensierender Gesamtbetrag in Höhe von 357 TEUR.

#### DKB

Geschäftsjahr	<u>2007</u>	<u>2008</u>
Ist-Leistung (Tkm)	2.561	2.587
Soll-Kostensatz (EUR/km)	3,29	3,33
Soll-Kosten [TEUR] ( <i>Basis: Ist-Leistung</i> )	8.426	8.615
Ist-Kosten [TEUR]	8.548	8.850
Über- (-)/Unterschreitung (+) [TEUR]	-122	-235
<b>Über- (-)/Unterschreitung (+) kumuliert [TEUR]</b>		<b>-357</b>

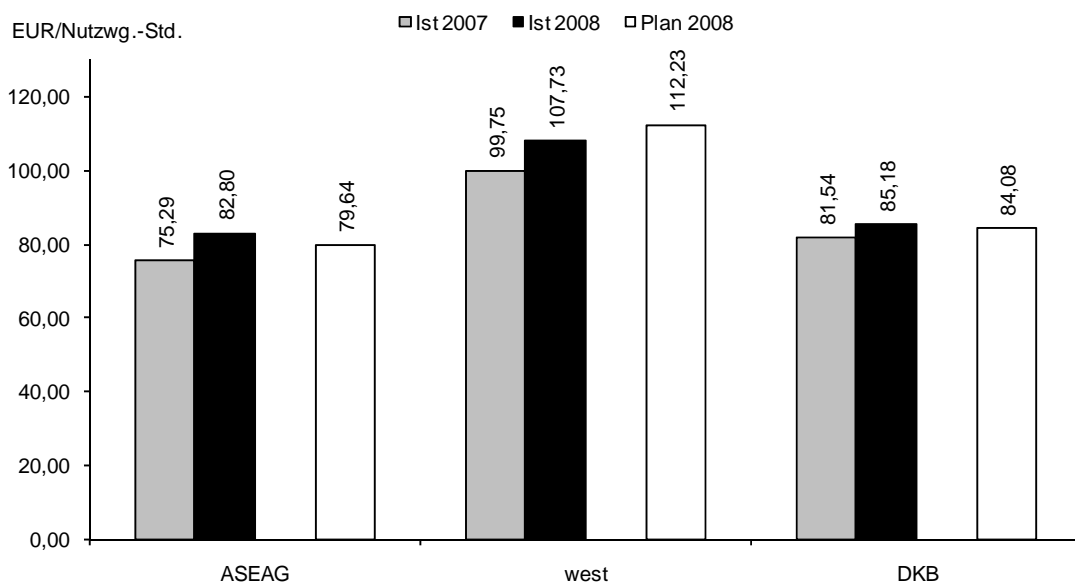
Auf der Grundlage der in Abb. 5 ausgewiesenen Istkostensätze in Verbindung mit den in Abschnitt 2 ausgewiesenen Betriebsleistungen der Verbundverkehrsunternehmen ergeben sich für das Jahr 2008 die in der folgenden Abb. 6 dargestellten Ist-Gesamtaufwendungen (ohne Berücksichtigung der in Abschnitt 6 dargestellten Erträge).

Die sich gegenüber den vorgenannten Unter- bzw. Überschreitungen bei einem Soll-/Ist-Vergleich der Daten gem. nachfolgender Abb. 6 ergebenden Differenzen resultieren aus der Soll-/Ist-Abweichung in Bezug auf die jeweilige Betriebsleistung.



**Abb. 6: Relevante Soll- bzw. Istkosten der Verbundverkehrsunternehmen für das Jahr 2008 im Vergleich zu 2007**

Auf Basis der ausgleichsfähigen Gesamtkosten ergeben sich die nachfolgend dargestellten Soll- bzw. Istkosten je Nutzwagen-Stunde.



**Abb. 7: Soll- bzw. Istkosten je Nutzwagen-Stunde für das Jahr 2008 im Vergleich zu 2007**

## 6. Erträge (Betriebszweig Bus)

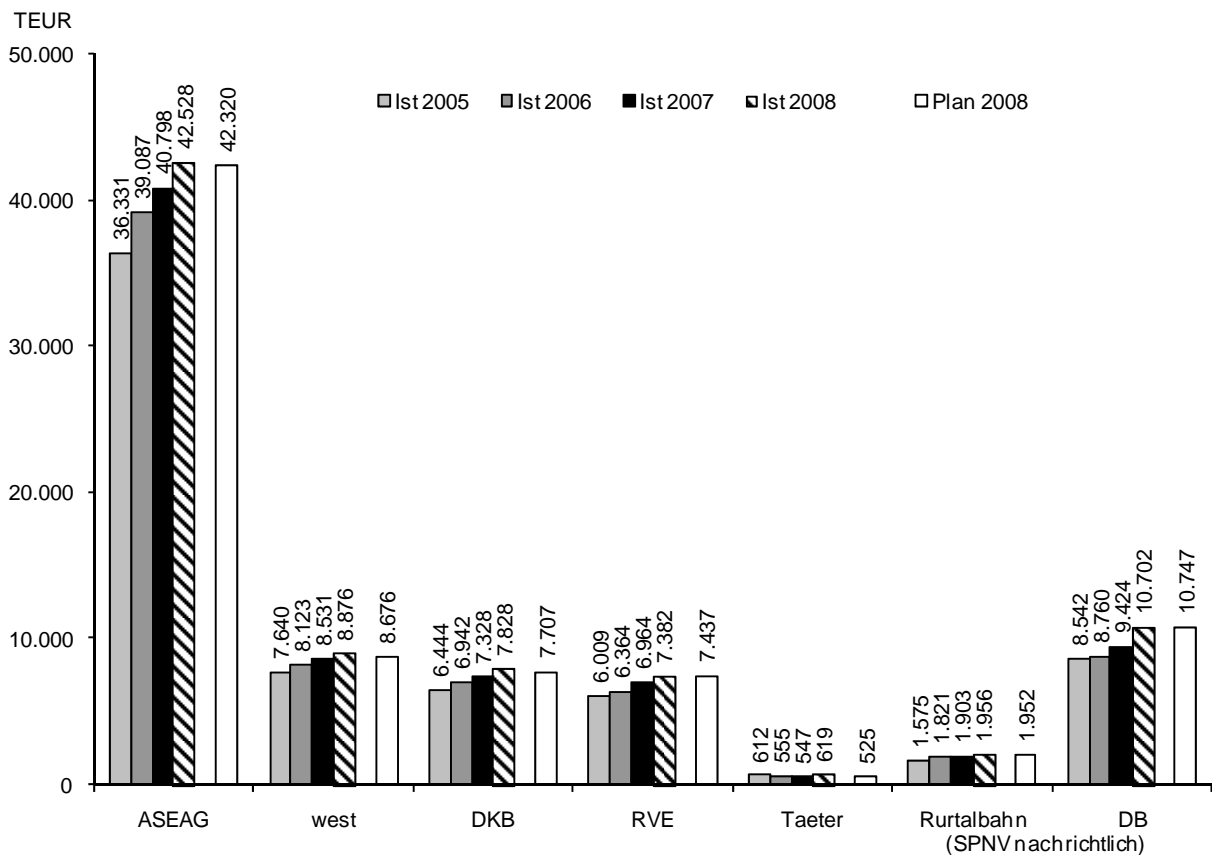
Die verbundrelevanten Erträge, sofern sie nicht bereits im Zuge der Istkostenermittlung abgezogen wurden, setzen sich im Wesentlichen zusammen aus:

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

Der Ausgleich der Einnahmenansprüche an die Unternehmen RVE und Taeter Aachen wirkt bei den Verbundverkehrsunternehmen ertragsmindernd. Die Erträge der Verbundverkehrsunternehmen entsprechen weitgehend deren Gewinn- und Verlustrechnung. Da sie inhaltlich der Betrachtung des Wirtschaftsprüfers zur Ermittlung der Soll- bzw. Istkostensätze angeglichen sind, ist eine direkte Vergleichbarkeit mit den Ansätzen aus Vorjahren nicht gewährleistet.

Den im Rahmen der vorliegenden AVV-Ergebnisrechnung berücksichtigten Erträgen aus dem Verbundverkehr und mithin auch den öffentlichen Abgeltungszahlungen liegen die Ergebnisse der AVV-Einnahmenaufteilung zugrunde. Insoweit ist – anders als in den Ergebnisrechnungen bis 2006 – diesbezüglich eine periodenscharfe Zuordnung gegeben.

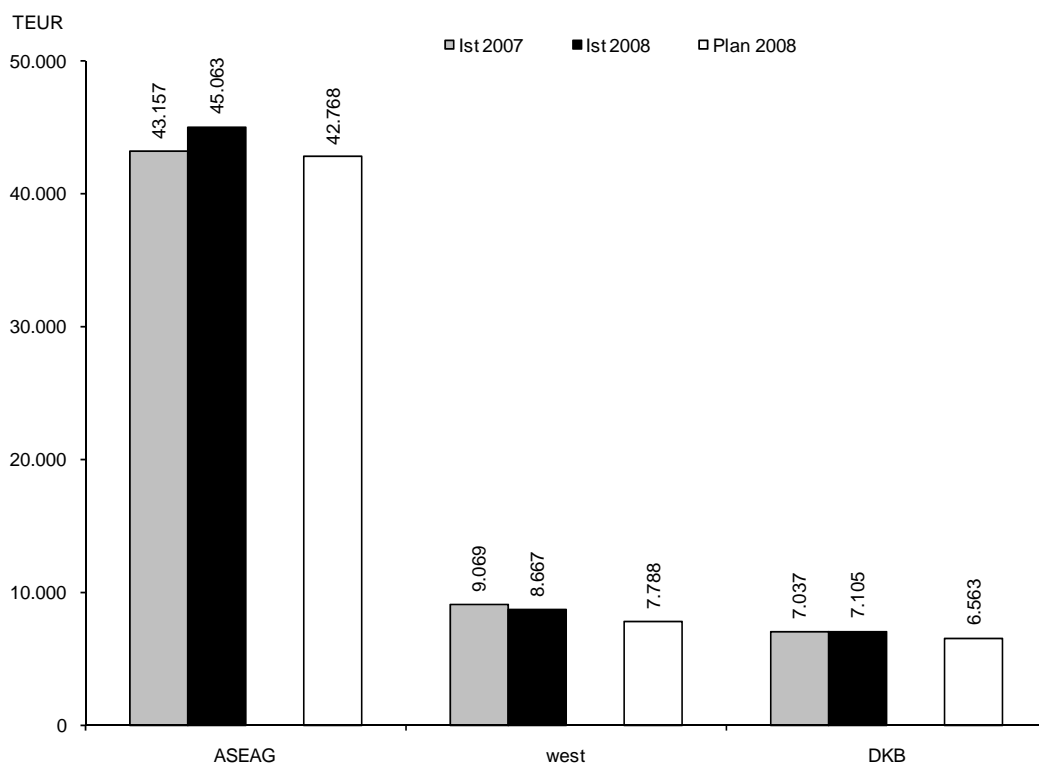
Eine Übersicht zu den kassentechnischen Fahrgeldeinnahmen (vor Einnahmenaufteilung) aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen liefert die nachfolgende Abb. 8.



**Abb. 8:** Entwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (Ist 2005 - 2008 und Plan 2008; vor Einnahmenaufteilung)

Das Unternehmen APV, welches bis Herbst 2008 mit nur einer Linie über einen Verkehrsvertrag (ohne Ausgleichsanspruch) in den AVV eingebunden war, erzielte keine Einnahmen aus eigenen Fahrausweisverkäufen. Zur Finanzierung trugen ausschließlich Ausgleichszahlungen der RVE für fremdverkaufte Schülerjahreskarten zuzüglich der entsprechenden gesetzlichen Ausgleichsleistungen bei.

Die verbundrelevanten Gesamterträge der Verbundverkehrsunternehmen unter Berücksichtigung gesetzlicher Ausgleichsleistungen und des Einnahmenausgleichs an die Unternehmen RVE und Taeter Aachen stellen sich nach endgültiger AVV-Einnahmenaufteilung für das Jahr 2008 wie folgt dar:



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

### Einnahmenaufteilung

Das seit dem Jahr 2003 geltende Verfahren zur Einnahmenaufteilung im AVV sieht im Hinblick auf den Übersteigerenausgleich eine differenzierte Aufteilung nach Grund- und Arbeitspreisannteilen vor und fördert ertragskraftorientiert das wirtschaftliche Agieren der einzelnen im AVV tätigen Verkehrsunternehmen.

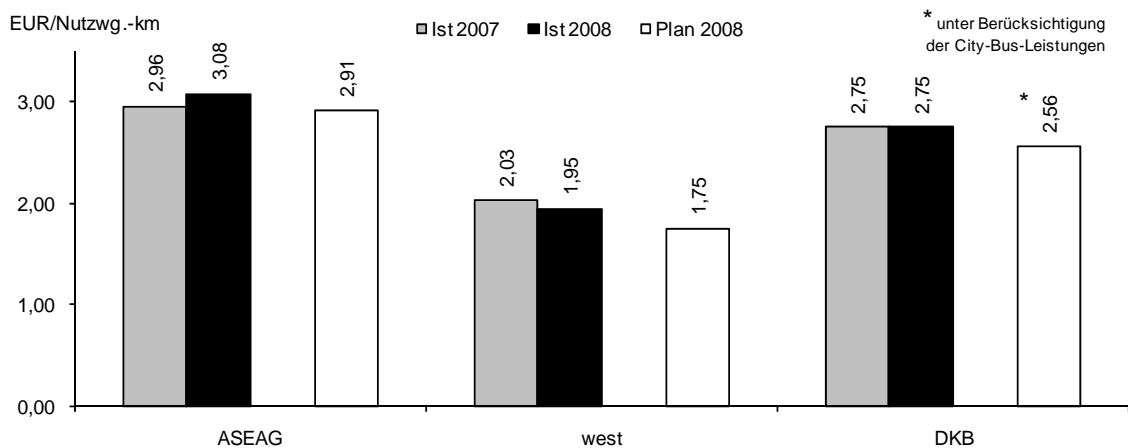
Die Grundlagen des Einnahmenaufteilungsverfahrens ab dem Geschäftsjahr 2006 bilden eine Verkehrserhebung aus dem Herbst 2003 sowie eine vor dem Hintergrund des schrittweisen Ausbaus der eu**regio**bahn im Herbst 2006 durchgeführte ergänzende Verkehrserhebung, deren Ergebnisse jeweils durch einen unabhängigen Gutachter bereitgestellt wurden. Die gutachterlichen Untersuchungsergebnisse sind entsprechend Bestandteile der AVV-Einnahmenaufteilungsrechnung für das Geschäftsjahr 2008. Darüber hinaus werden für neue tarifliche Angebote jeweils mit allen beteiligten Partnern gesonderte Regelungen vereinbart.

Entsprechend den Vorgaben für die Verkehrsunternehmen (d.h. Beantragung gesetzlicher Ausgleichszahlungen gem. SGB IX auf der Basis endgültiger Einnahmen) ist die Einnah-

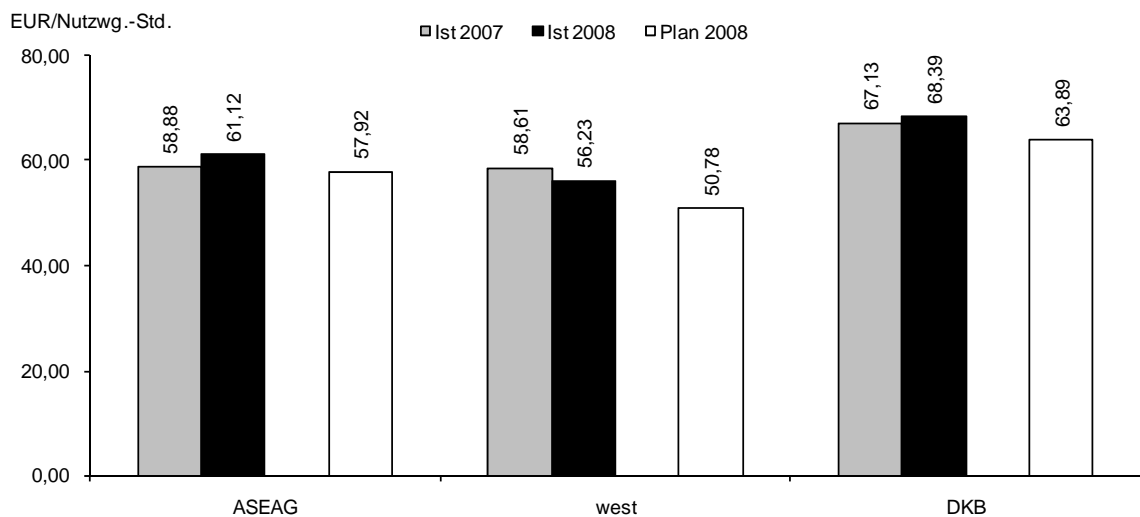
menaufteilung jeweils bis spätestens zum Ende des auf den Betrachtungszeitraum folgenden Jahres zu erstellen.

Unter Berücksichtigung der zuvor dargelegten Rahmenbedingungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen nach Abzug des Einnahmenausgleichs an RVE und Taeter Aachen für den Betriebszweig Bus für das Jahr 2008 insgesamt verbundrelevante Erträge in Höhe von 60.835 TEUR. Der Planansatz für 2008 lag bei 57.119 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.



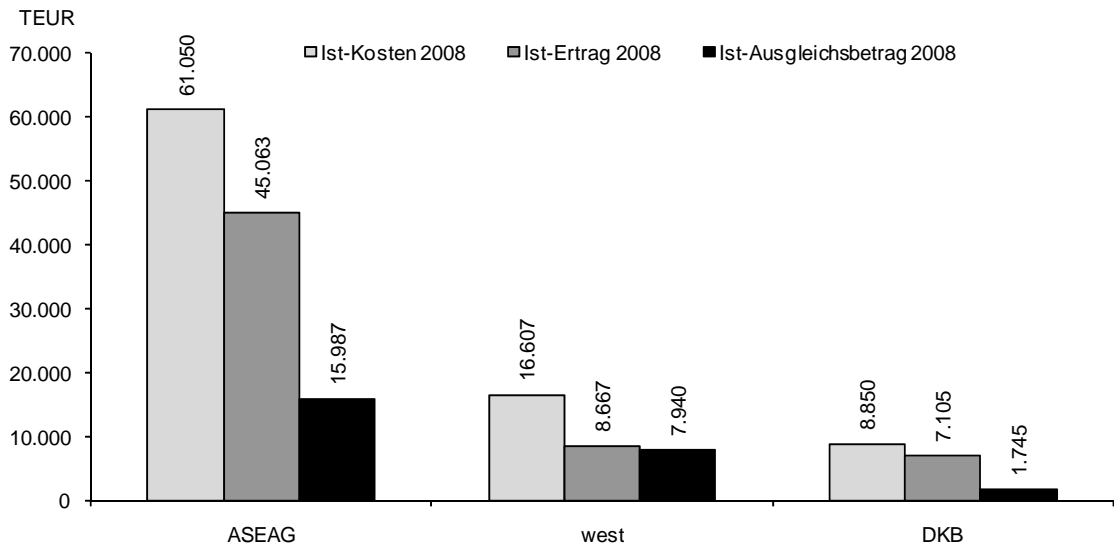
**Abb. 10a:** Verbundrelevante Erträge je Nutzwagen-km



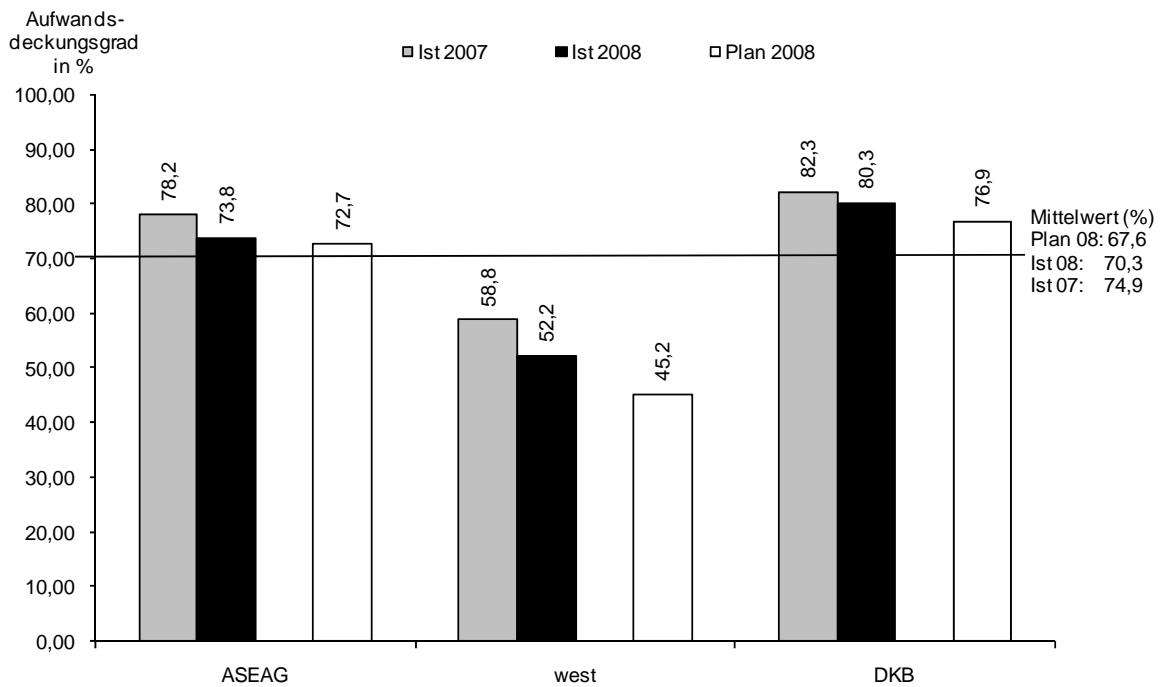
**Abb. 10b:** Verbundrelevante Erträge je Nutzwagenstunde

## 7. Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus)

Der umlagererelevante Ausgleichsbetrag des Verbundverkehrs ergibt sich aus der Differenz der ausgleichsfähigen Istkosten und -erträge für den Busverkehr. Für den gesamten AVV ergibt sich 2008 für den Betriebszweig Bus ein zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährter Ausgleichsbetrag in Höhe von 25.672 TEUR. In diesem Ausgleichsbetrag sind auch die Auswirkungen der Fahrplan-Sondermaßnahme (SB11) enthalten. Der Planwert für 2008 lag bei 27.432 TEUR.



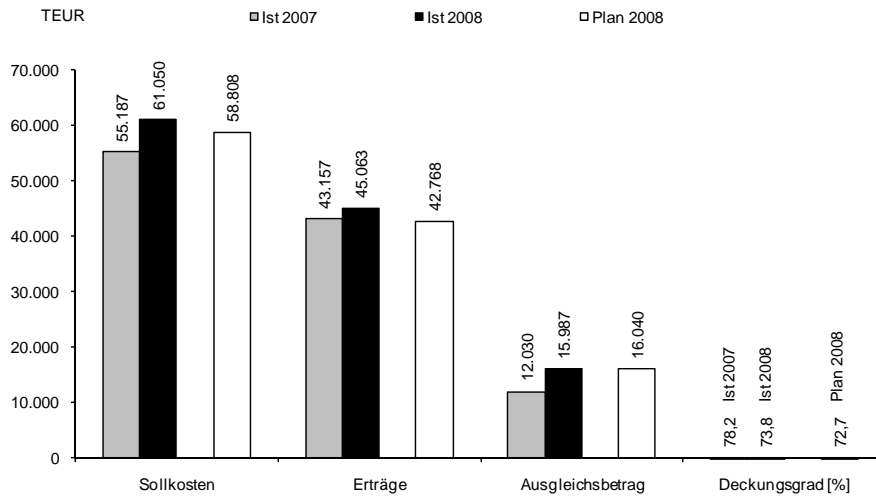
**Abb. 11:** Übersicht zu den **Istkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen** für 2008 der Verbundverkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus



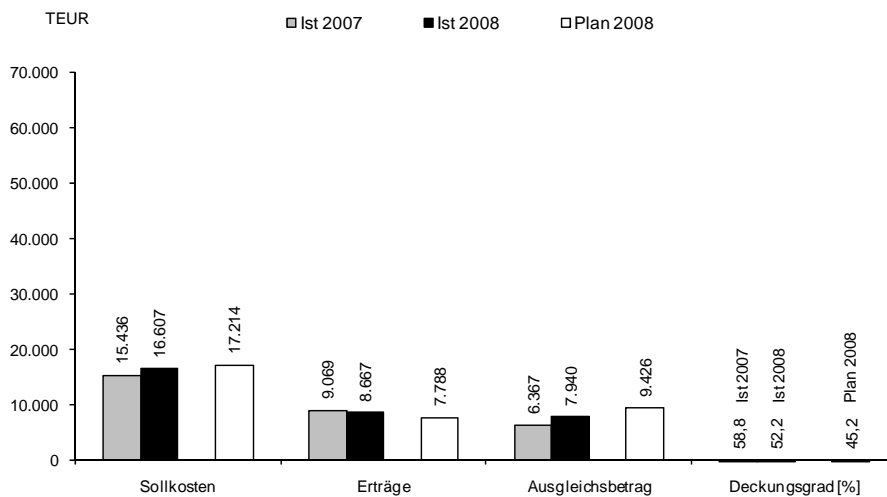
**Abb. 12:** **Aufwandsdeckungsgrad** der Verbundverkehrsunternehmen vor Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Für den gesamten AVV ergibt sich gemäß Abb. 12 für 2008 insgesamt ein Aufwandsdeckungsgrad in Höhe von 70,3 %.

### ASEAG



### west



### DKB

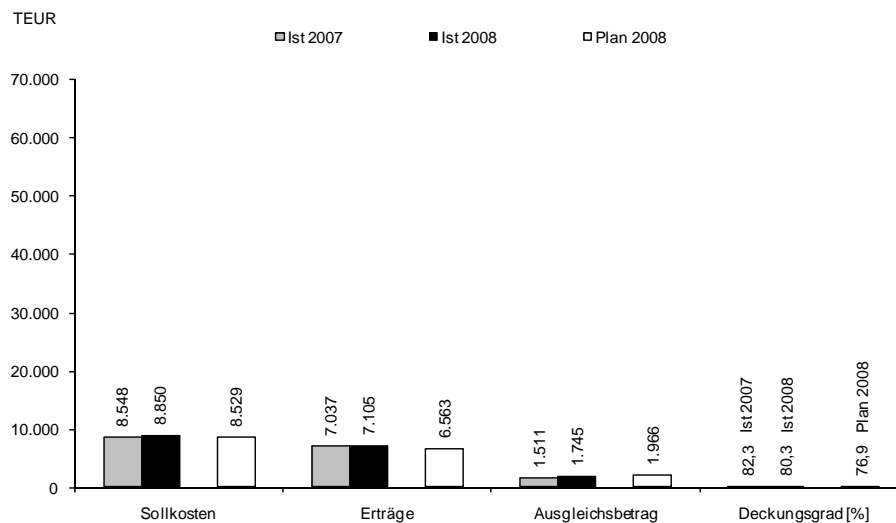


Abb. 13: Entwicklung der Soll- bzw. Istkosten, Erträge und Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen

## 8. Zweckverbandsumlage

Zur Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Busverkehr erhebt der Zweckverband AVV von den bedienten Gebietskörperschaften im AVV für das Jahr 2008 Umlagen auf der Grundlage des § 14 der zum 1.1.2008 in Kraft getretenen AVV-Zweckverbandssatzung.

Entsprechend den Vorgaben der Zweckverbandssatzung setzt sich die AVV-Gesamtumlage im Geschäftsjahr 2008 zusammen aus:

- a) einer allgemeinen Umlage gem. § 14 Abs. 2 Pkt. 1 der ZV-Satzung (Normalumlage)
- und
- b) 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 Ist-Erträge verminderten Istkosten je Verbundverkehrsunternehmen und dem Verhältnis der Nutzwagen-km in den Gebieten der Mitglieder des AVV-Zweckverbandes. Hierbei sind die Betriebsleistungen der Unternehmen RVE, Taeter Aachen und APV sowie die Leistungen der Auftragsunternehmen mit in Ansatz zu bringen.

Für das Jahr 2008 ergibt sich im Rahmen der allgemeinen Umlage für den Betriebszweig Bus im gesamten AVV ein Ist-Ausgleichsbetrag (Normalumlage) in Höhe von rd. 25,5 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)	Ist 2008	15.912	7.940	1.670	25.522
	Plan 2008	(15.965)	(9.426)	(1.891)	(27.282)
Nutzwagen-km (in Tsd.) *	Ist 2008	18.068	5.800	6.507	30.375
	Plan 2008	(18.156)	(5.789)	(6.460)**	(30.405)
Ausgleichsbetrag/km (in EUR/km)	Ist 2008	0,8807	1,3690	0,2566	0,8402
	Plan 2008	(0,8793)	(1,6283)	(0,2927)	(0,8973)

\* incl. RVE, Taeter Aachen und APV sowie relevante Leistungen außerhalb des AVV in Tsd.

\*\* modif. Planansatz DKB incl. Leistung City-Bus-Linie

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



Unternehmensbereich	Stadt Aachen	Kreis Aachen	Kreis Düren	Kreis Heinsberg	Summe
ASEAG					
1. Nutzwagen-km *	9.821	8.101	95	51	18.068
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	0,8807	0,8807	0,8807	0,8807	0,8807
3. Ausgleichsbetrag ASEAG TEUR	8.649	7.134	84	45	15.912
Planansatz 2008 TEUR	(8.697)	(7.138)	(84)	(46)	(15.965)
west					
1. Nutzwagen-km *	0	212	26	5.562	5.800
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	1,3690	1,3690	1,3690	1,3690	1,3690
3. Ausgleichsbetrag west TEUR	0	290	36	7.614	7.940
Planansatz 2008 TEUR	(0)	(347)	(42)	(9.037)	(9.426)
DKB					
1. Nutzwagen-km *	0	0	6.507	0	6.507
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	0,2566	0,2566	0,2566	0,2566	0,2566
3. Ausgleichsbetrag DKB TEUR	0	0	1.670	0	1.670
Planansatz 2008 TEUR	(0)	(0)	(1.891)	(0)	(1.891)
Summe Umlage TEUR	8.649	7.424	1.790	7.659	25.522

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

**Abb. 15:** Übersicht zur **Umlage** der Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen in 2008

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

Vor dem Hintergrund einer intensivierten Kooperation bzw. Verschmelzung verschiedener Bereiche der RWTH Aachen und des Forschungszentrums Jülich wurden beginnend mit dem Geschäftsjahr 2008 deutlich wachsende Verkehrsströme zwischen den Standorten Aachen und Jülich erwartet.

Da das bestehende ÖSPV-Angebot auf der Relation Aachen – Jülich dem erwarteten Verkehrsaufkommen nicht gerecht wurde, ist unter Einbeziehung der beteiligten Verkehrsunternehmen und Institutionen zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften eine deutliche Ausweitung der Leistungen auf der zwischen Aachen und Jülich verkehrenden Schnellbusverbindung (SB11) vereinbart worden.

Die mit dieser Leistungsausdehnung verbundenen Mehraufwendungen werden – unter Anrechnung einer seitens des Forschungszentrums Jülich zugesagten Kostenbeteiligung – gemäß einer entsprechenden Vereinbarung zwischen der Stadt Aachen, dem Kreis Aachen und dem Kreis Düren im Rahmen einer AVV-Sonderumlage in Höhe von jährlich insgesamt 150 T€ finanziert.

Die vorgenannte Sonderumlage wird vereinbarungsgemäß in einem Verhältnis von jeweils 25 % der Stadt bzw. dem Kreis Aachen und zu 50 % dem Kreis Düren zugerechnet.

### Gesamtergebnis für die Zweckverbandsumlage 2008

Insgesamt ergibt sich für 2008 ohne Berücksichtigung etwaiger Umlagekürzungen für den AVV-Zweckverband folgende Gesamtumlage:

Art der Umlage		Stadt Aachen	Kreis Aachen	Kreis Düren	Kreis Heinsberg	Summe
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
a) Ausgleichsbetrag (Normalumlage)	Ist 2008	8.649	7.424	1.790	7.659	25.522
	Plan 2008	(8.697)	(7.485)	(2.017)	(9.083)	(27.282)
b) Fahrplanmaßnahmen (Sonderumlage SB11)	Ist 2008	37	38	75	0	150
	Plan 2008	(37)	(38)	(75)	(0)	(150)
Summe	Ist 2008	8.686	7.462	1.865	7.659	25.672
	Plan 2008	(8.734)	(7.523)	(2.092)	(9.083)	(27.432)

(..) = Planansatz 2008

**Abb. 16:** Übersicht zu den Einzelpositionen und dem Gesamtergebnis der **Verbandsumlage für 2008** (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 9 dargestellten Einnahmen und Ausgaben des Zweckverbandes **nicht** die letztlich fließenden Zahlungsströme dar.

## 9. 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 Stadt Aachen	8.686 TEUR
im Kreis Aachen	7.172 TEUR
im Kreis Düren	84 TEUR
im Kreis Heinsberg	45 TEUR
Gesamt	<u>15.987 TEUR</u>

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

für Leistungen der DKB	
im Kreis Düren Bus	1.745 TEUR
im Kreis Aachen	0 TEUR
im Kreis Heinsberg	0 TEUR
Gesamt	<u>1.745 TEUR</u>

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

für Leistungen der west	
in Stadt Aachen	0 TEUR
im Kreis Aachen	290 TEUR
im Kreis Düren	36 TEUR
im Kreis Heinsberg	7.614 TEUR
Gesamt	<u>7.940 TEUR</u>

**Verbundergebnis 2008**  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008

<b>Einnahmen:</b>	<b>TEUR</b>
1. Verbandsumlagen von Stadt Aachen	8.686
2. Verbandsumlagen vom Kreis Aachen	7.462
3. Verbandsumlagen vom Kreis Düren	1.865
4. Verbandsumlagen vom Kreis Heinsberg	7.659
5. Summe Einnahmen	<u>25.672</u>

<b>Ausgaben:</b>	<b>TEUR</b>
1. Finanzierung der Ausgleichsbeträge	
an Stadt Aachen für Leistungen der ASEAG	15.987
an Kreis Düren für Leistungen der DKB	1.745
an Kreis Heinsberg für Leistungen der west	7.940
2. Summe Ausgaben	<u>25.672</u>



**Aachener Verkehrsverbund GmbH**

**Ergebnisrechnung  
für den Verbundverkehr  
im Jahr 2009**

## Übersicht:

1.	Vorwort.....	3
2.	Leistungsangebot.....	5
3.	Verbundtarif 2009 .....	10
4.	Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Kundeninformation.....	12
5.	Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus) .....	14
6.	Erträge (Betriebszweig Bus) .....	20
7.	Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus).....	23
8.	Zweckverbandsumlage .....	26
9.	Finanzierung des Busverkehrs .....	29

## 1. Vorwort

Mit Wirkung zum 1.1.2008 wurde das AVV-Vertragswerk auf eine neue, an die Anforderungen der EuGH-Rechtsprechung bezüglich einer wettbewerbskonformen Finanzierung im ÖPNV („Altmark-Trans“-Urteil) angepasste Vertragsbasis gestellt. Im Vorgriff auf diese Umstellung wurde erstmals der Verbundetat für das Geschäftsjahr 2007 unter Beachtung der neuen, verschärften Rahmenbedingungen aufgestellt.

Die im AVV seit Juni 1994 geltenden Grundprinzipien für die Erbringung der Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) im Verbund und deren Finanzierung durch die bedienten Verbandsmitglieder unter Einbeziehung bestehender Gesellschafterfinanzierungen sind grundsätzlich beibehalten worden.

Entsprechend der geltenden Rechtslage darf eine mit dem Gemeinschaftsrecht kompatible ÖPNV-Finanzierung der öffentlichen Hand grundsätzlich nicht über die Abdeckung des mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendig verbundenen Finanzbedarfs hinausgehen.

Die Rechtsprechung des EuGH erlaubt öffentliche Zuschüsse für Verkehrsleistungen vor diesem Hintergrund nur noch unter der Voraussetzung, dass

- das begünstigte Unternehmen mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tatsächlich betraut ist,
- die Parameter für den Kostenausgleich vorab objektiv und transparent aufgestellt wurden,
- nur die Kosten der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen unter der Berücksichtigung von Einnahmen und angemessenem Gewinn ausgeglichen werden,
- die Höhe des Ausgleichs bei Nichtausschreibung von Verkehrsleistungen nicht über die Kosten hinausgeht, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen hätte.

Die vier vorgenannten Kriterien gewährleisten, dass öffentliche Zuschüsse für Verkehrsleistungen ausschließlich als Gegenleistung zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt werden und – mangels Gewährung von Vorteilen – keine Beihilfe darstellen.

Die vorliegende Ergebnisrechnung hat über die Ermittlung der auf die Verbandsmitglieder entfallenden Finanzierungsanteile für den ÖSPV hinaus die Funktion, die Einhaltung der im Rahmen des Verbundetats 2009 festgelegten Parameter zu prüfen bzw. zu dokumentieren. Neben der Feststellung, ob der im vorhinein festgelegte Leistungsumfang in vollem Umfang erbracht wurde (satzungsgemäß sind Abweichungen von bis zu 2 % zulässig) steht hierbei insbesondere die Einhaltung der im Verbundetat 2009 je Verbundverkehrsunternehmen festgelegten Kostenparameter (Sollkostensatz) im Vordergrund. Im Falle einer Unterschreitung der ausgleichsfähigen Sollkosten gem. Verbundetat erfolgt der Kostenausgleich – unter Anrechnung der verbundrelevanten Erträge – auf der Basis der niedrigeren Istkosten. Im Falle einer unzulässigen Überschreitung der Sollkosten, ist die Überschreitung entsprechend § 12 Abs. 7 der Satzung des Zweckverband AVV innerhalb eines zusammenhängenden 4-jährigen Zeitraumes zu kompensieren.

Die im Rahmen der vorliegenden Ergebnisrechnung 2009 ausgewiesenen Daten berücksichtigen – im Gegensatz zu den Ergebnisrechnungen bis einschließlich für das Geschäftsjahr 2006 – in Bezug auf die zugrundeliegenden Erträge die Ergebnisse einer endgültigen AVV-Einnahmenaufteilung für das Berichtsjahr sowie die darauf basierenden gesetzlichen Ausgleichsleistungen (gem. § 45a PBefG bzw. § 148 SGB IX). Hierdurch ist eine weitestgehend periodenscharfe Zuordnung aller Aufwendungen und Erträge im Rahmen der Ergebnisrechnung gewährleistet.

Es sei darauf hingewiesen, dass die in der vorliegenden Ergebnisrechnung ausgewiesenen Planansätze für das Jahr 2009 grundsätzlich auf der Datengrundlage des Nachtrags zum Verbundetat 2009 basieren, welcher anlässlich der Einführung des City-XL-Tarifs in Aachen zum 1. Oktober 2009 im Herbst 2009 beschlossen wurde. Die entsprechenden Planansätze 2009 wurden darüber hinaus teilweise aus gegebenem Anlass modifiziert; die entsprechenden Änderungen sind durch Texthinweise und Fußnoten gekennzeichnet. Die Vergleichbarkeit mit den im ursprünglichen Verbundetat 2009 ausgewiesenen Ansätzen ist somit nicht vollständig gewährleistet.

Bei der Aufstellung der Ergebnisrechnung sind Sachverhalte in den geprüften Trennungsberechnungen aufgetreten, die auf verschärfte gesetzliche Anforderungen gemäß dem Bilanzmodernisierungsgesetz (BilMoG) für die Bildung von Rückstellungen (§ 253 Abs. 2 HGB) zurückzuführen sind. In Abstimmung mit den beteiligten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften haben sich der Zweckverband und die Verbundgesellschaft darauf verständigt, diese allein durch gesetzliche Maßgaben und von den Unternehmen nicht beeinflussbaren Aufwandssteigerungen im Verbundetat und in der Ergebnisrechnung neutral zu behandeln. Da die Aufwandssteigerungen, die dem ÖSPV-Verbundverkehr zuzurechnen sind, auch in die Umlageberechnung einzubeziehen sind, sind die auf das BilMoG zurück zu führenden Rückstellungserhöhungen ab 2009 durch entsprechende Zuschreibungen beim Soll- und Istkostensatz in gleicher Höhe in die Verbundrechnung einzubeziehen.

Im Hinblick auf den zum 1. Oktober 2009 vollzogenen Zusammenschluss der Stadt Aachen und des Kreises Aachen zur „StädteRegion Aachen“ sei angemerkt, dass die das ehemalige Gebiet des Zweckverbandsmitglieds Kreis Aachen betreffenden Ansätze – analog zu den Darstellungen im Verbundetat 2009 – in der Ergebnisrechnung 2009 letztmalig unter der Bezeichnung „Kreis Aachen“ aufgeführt sind.

Zum 1. Januar 2009 wurde eine Neugründung der Dürener Kreisbahn GmbH (DKB) vollzogen. Die in der vorliegenden Ergebnisrechnung für die DKB ausgewiesenen Ist-Daten berücksichtigen entsprechend die mit den strukturellen Veränderungen verbundenen wirtschaftlichen Auswirkungen und sind mit den für die Vorjahre ausgewiesenen Ansätzen inhaltlich nicht vergleichbar.



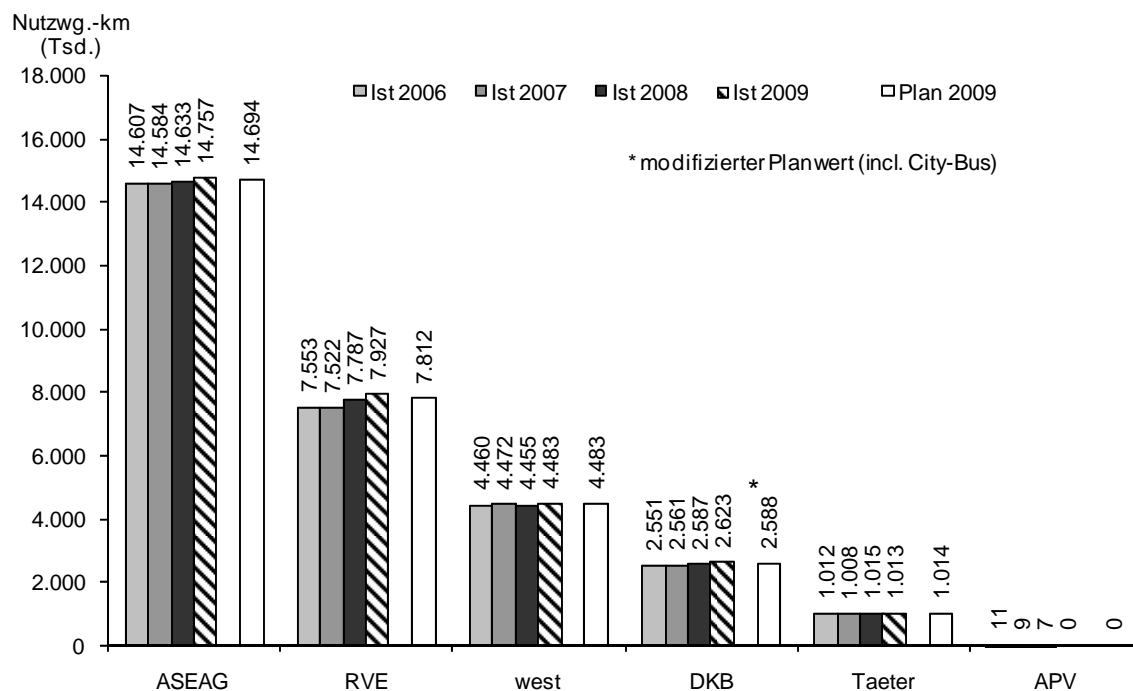
## 2. Leistungsangebot

Die gesamten Betriebsleistungen der AVV-Busverkehrsunternehmen sind im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr verbundweit um insgesamt 319 Tsd. Nutzwagen-km (+ 1,0 %) leicht gestiegen. Die entsprechenden Mehrleistungen verteilen sich dabei auf die Gebiete aller AVV-Zweckverbandsmitglieder. Der Planansatz für 2009 wird in Bezug auf die verbundweite Gesamtleistung mit 212 Tsd. Nutzwagen-km (+ 0,7 %) ebenfalls leicht überschritten.

Beim Vergleich der jährlichen Betriebsleistungen ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass sich die Auswirkungen unterjährig umgesetzter Fahrplanmaßnahmen in den ausgewiesenen Betriebsleistungen des betreffenden Kalenderjahres lediglich anteilig auswirken.

Die von der DKB zum AVV-Verbundetat 2009 ursprünglich angemeldete Plan-Leistung (2.549 Tsd. Nutzwg.-km) wurde in den nachfolgenden Darstellungen nachträglich um die Leistungen des City-Bus-Verkehrs in Düren (39 Tsd. Nutzwg.-km) erhöht. Der im Rahmen des Verbundetats 2009 versehentlich unberücksichtigte City-Bus-Verkehr ist Bestandteil des durch die Betrauung der DKB abgedeckten Anforderungsprofils und unterliegt somit den Regularien zur Finanzierung des Verbundverkehrs gem. Satzung des Zweckverband AVV.

In der nachstehenden Abbildung ist die Entwicklung der Betriebsleistung der AVV-Bus-Verkehrsunternehmen für die Jahre 2006 bis 2009 dargestellt.



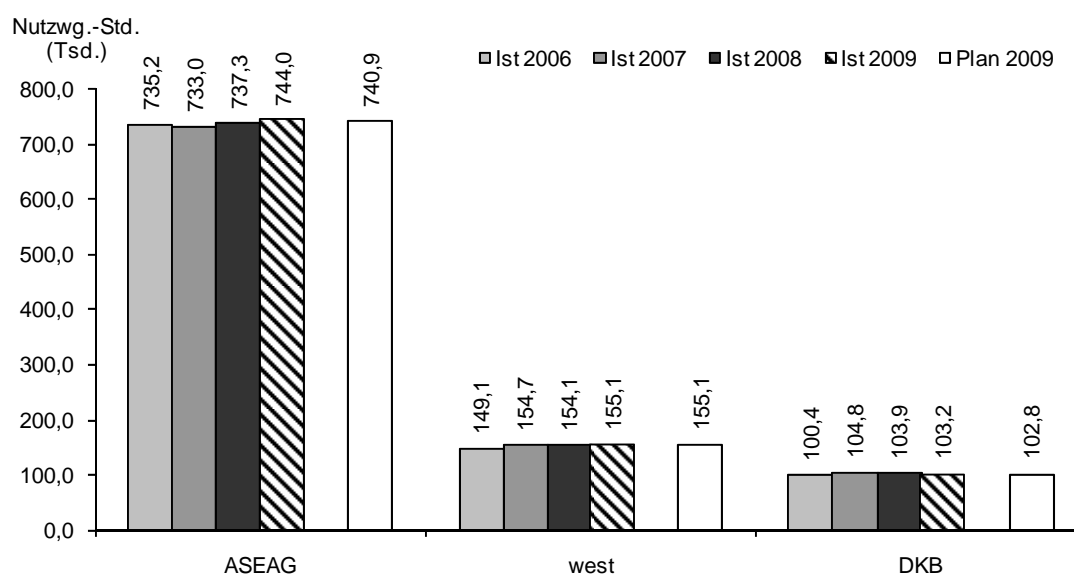
**Abb. 1a: Betriebsleistungen** (Ist-Leistung der AVV-Verkehrsunternehmen von 2006 bis 2009 im Vergleich zu den Plandaten 2009)

Gemäß § 11 Abs. 5 Nr. 5 der Satzung des Zweckverband AVV dürfen die Verbundverkehrsunternehmen um max. 2 % vom Umfang des betrauten Anforderungsprofils abweichen. Durch diese Toleranzregelung sollen Planungsunsicherheiten wie z.B. Mehrleistung infolge von Umleitungsverkehr ausgeglichen werden. Für Mehrleistungen, die über den Umfang von 2 % hinausgehen, kann ein Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Regel nur erfolgen, wenn eine entsprechende Betrauung – z.B. in Form einer nach Erstellung des Verbundetats unterjährig beschlossenen Fahrplanmaßnahme – vorliegt.

In Bezug auf die Betriebsleistungen der Verbundverkehrsunternehmen ist grundsätzlich festzustellen, dass diese im Vergleich zu den im Rahmen des Verbundetat 2009 festgelegten Plan-Leistungen jeweils um weniger als die gemäß Satzung des Zweckverband AVV zulässigen 2 % abweichen.

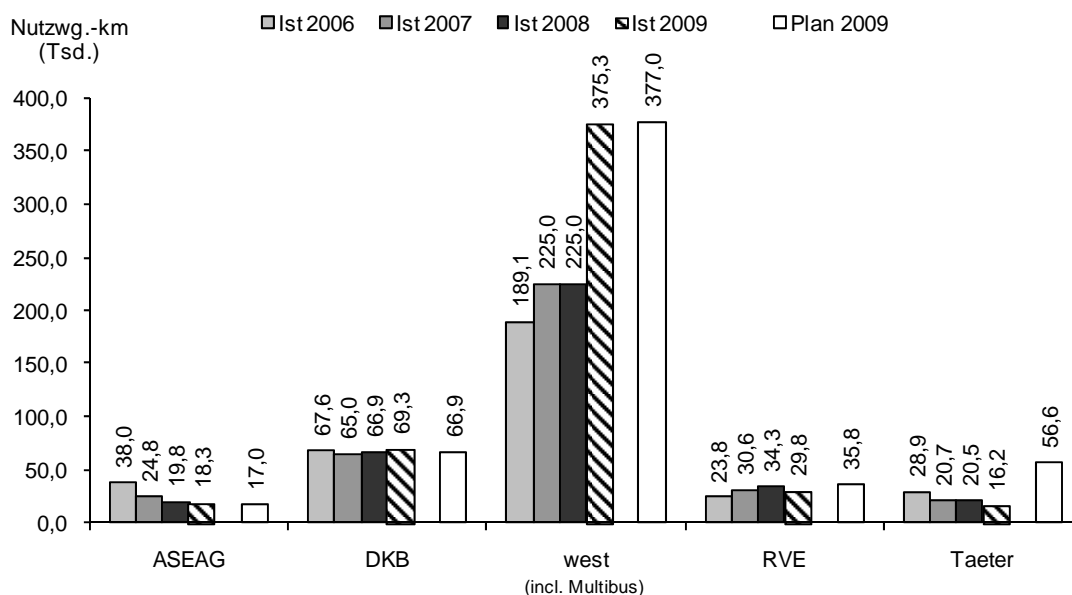
Bei den für das Unternehmen APV bis 2008 ausgewiesenen Leistungen handelt es sich um AVV-Linienerkehr, der im Rahmen einer gesonderten verkehrsvertraglichen Vereinbarung (ohne Ausgleichsleistungen) erbracht wurde. Bedingt durch die Liquidation der APV wurden die betreffenden Leistungen ab Oktober 2008 durch den RVE erbracht. Die Finanzierung des APV-Leistungsangebots basierte auf den Ausgleichszahlungen für fremdverkaufte Schülerjahreskarten durch den RVE zuzüglich entsprechender gesetzlicher Ausgleichsleistungen.

Um eine differenzierte Beurteilung der aufwands- und ertragsbezogenen Kenngrößen der kommunalen Unternehmen zu ermöglichen, werden nachfolgend zusätzlich die entsprechenden Nutzwagenstunden ausgewiesen.



**Abb. 1b: Nutzwagenstunden** der kommunalen Unternehmen (Ist- bzw. Planwerte 2006 bis 2009)

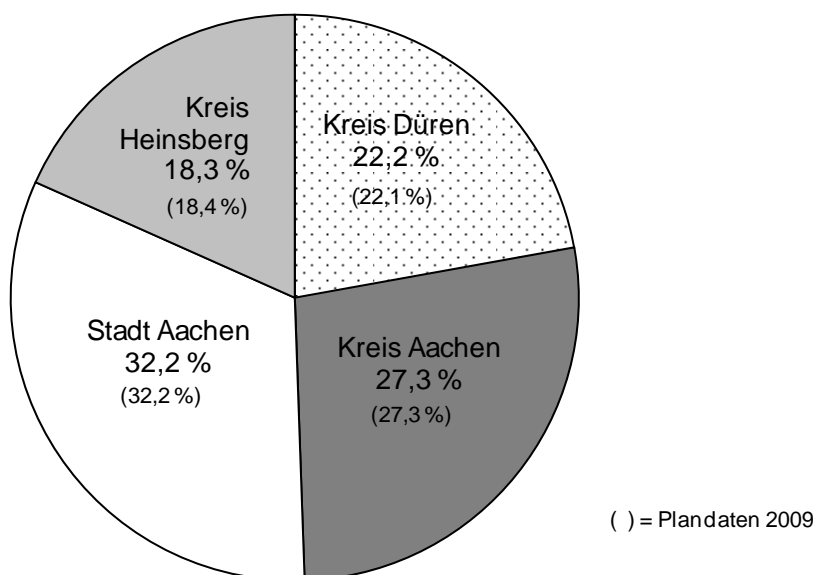
Die oben aufgezeigten Betriebsleistungen beinhalten die nachfolgend (Abb. 1 c) dargestellten Leistungen der Bedarfsverkehre der Unternehmen ASEAG (Anruf-Liniertaxi), DKB (Ruf- und Nachtbus), west (Anruf-Sammeltaxi und MultiBus) und RVE (Anruf-Liniertaxi) und Taeter Aachen (Rufbus und Linien mit bedarfsorientierter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



**Abb. 1c: Betriebsleistungen im Linienbedarfsverkehr** (Ist- bzw. Planwerte für 2006 bis 2009)

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.

Die Verteilung der Betriebsleistungen auf die Mitglieder des AVV-Zweckverbandes ist in den Abbildungen 2 und 3 wiedergegeben.



**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.

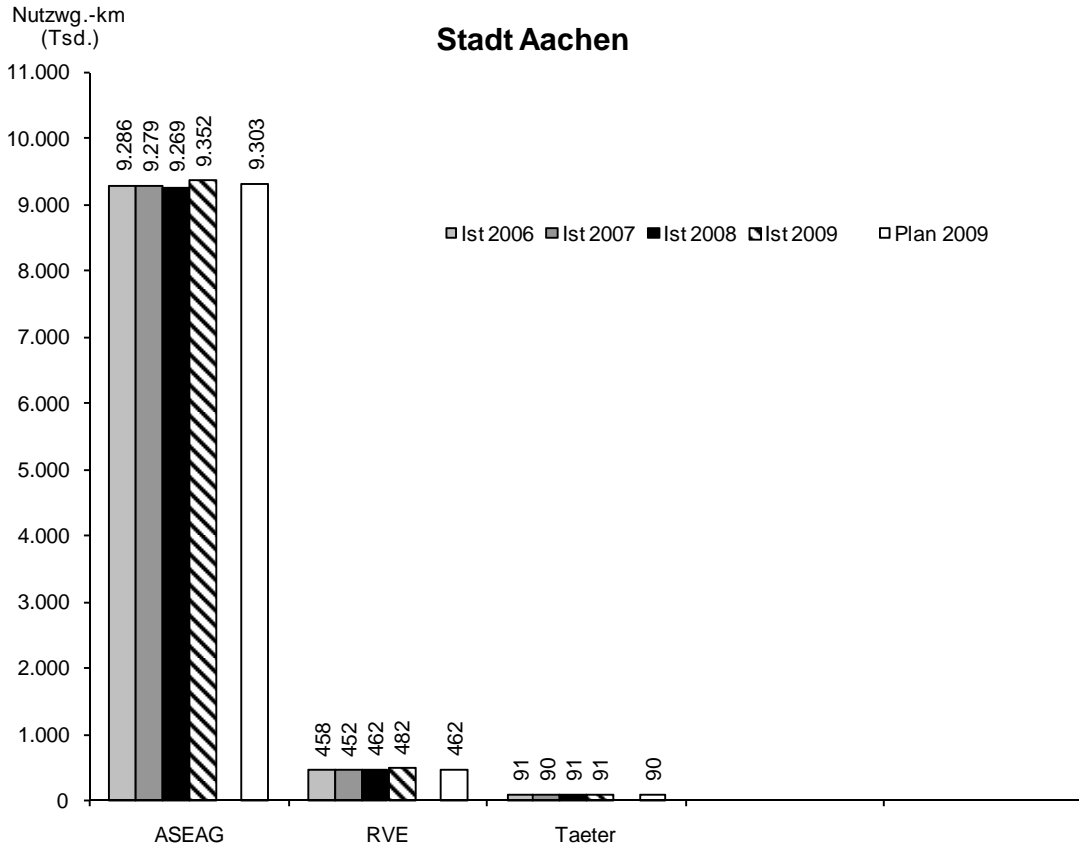


Abb. 3a: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Stadt Aachen

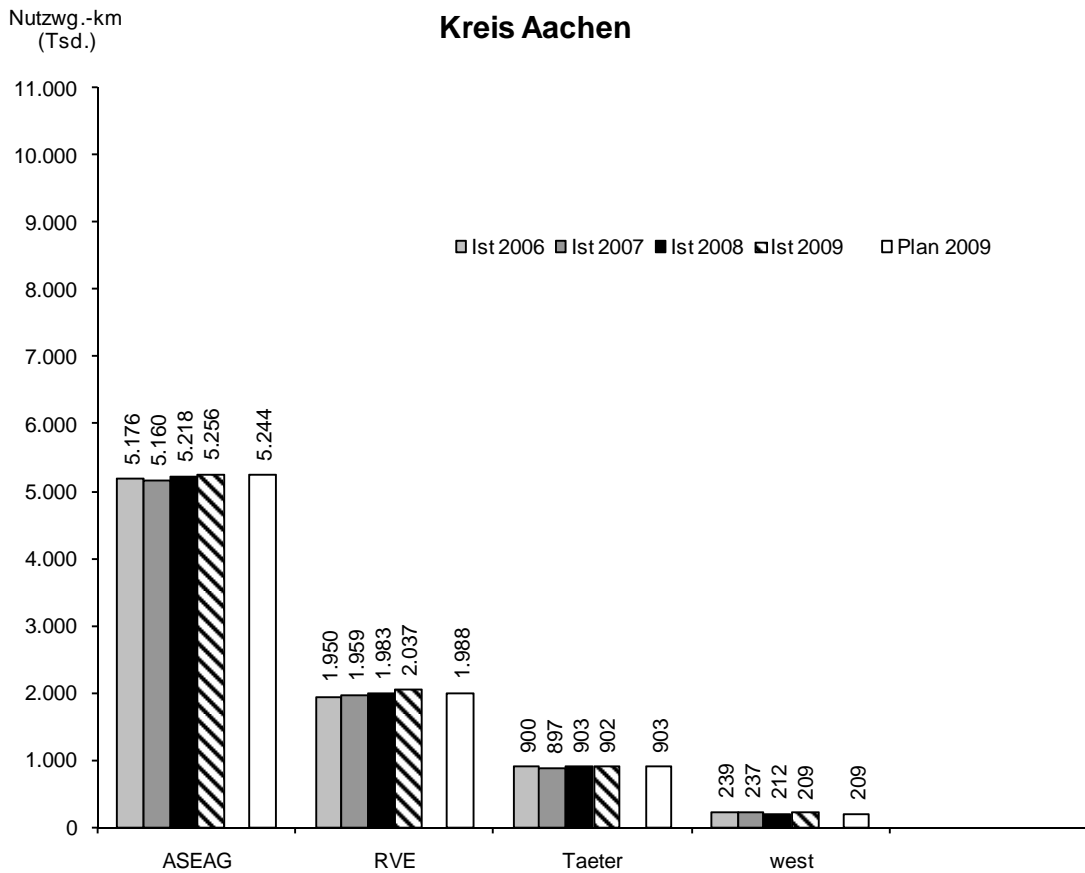
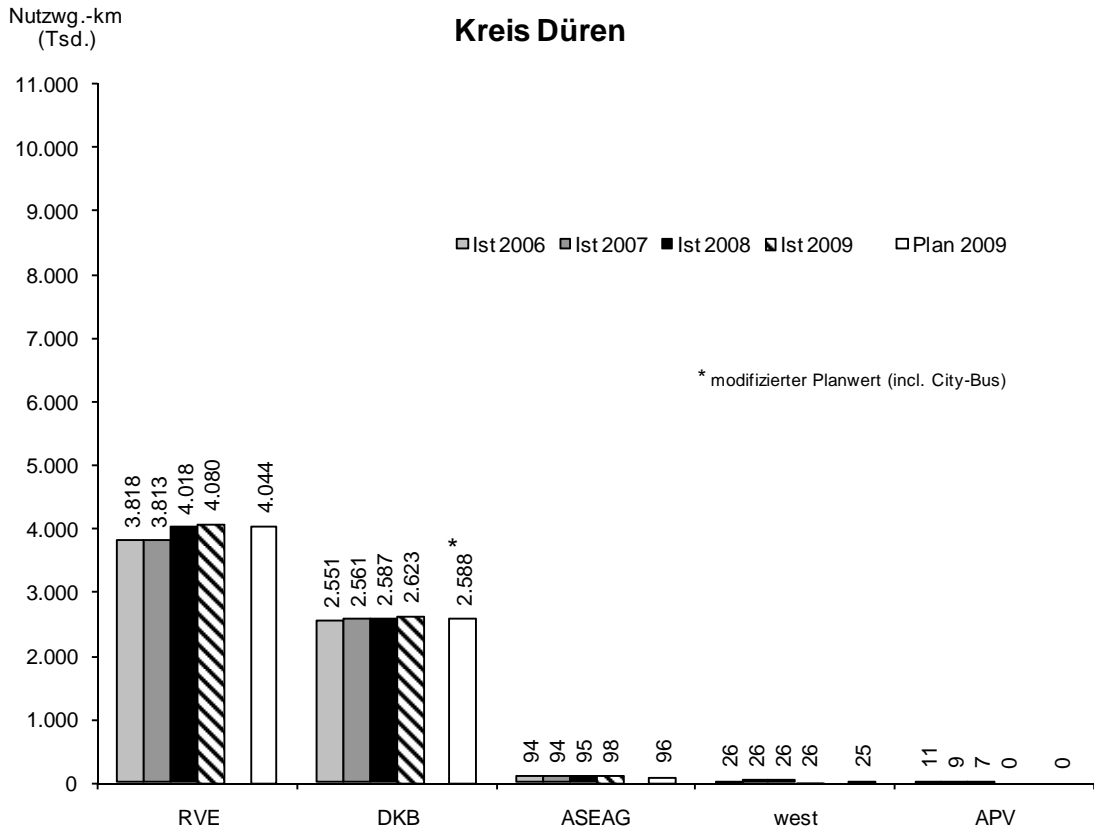
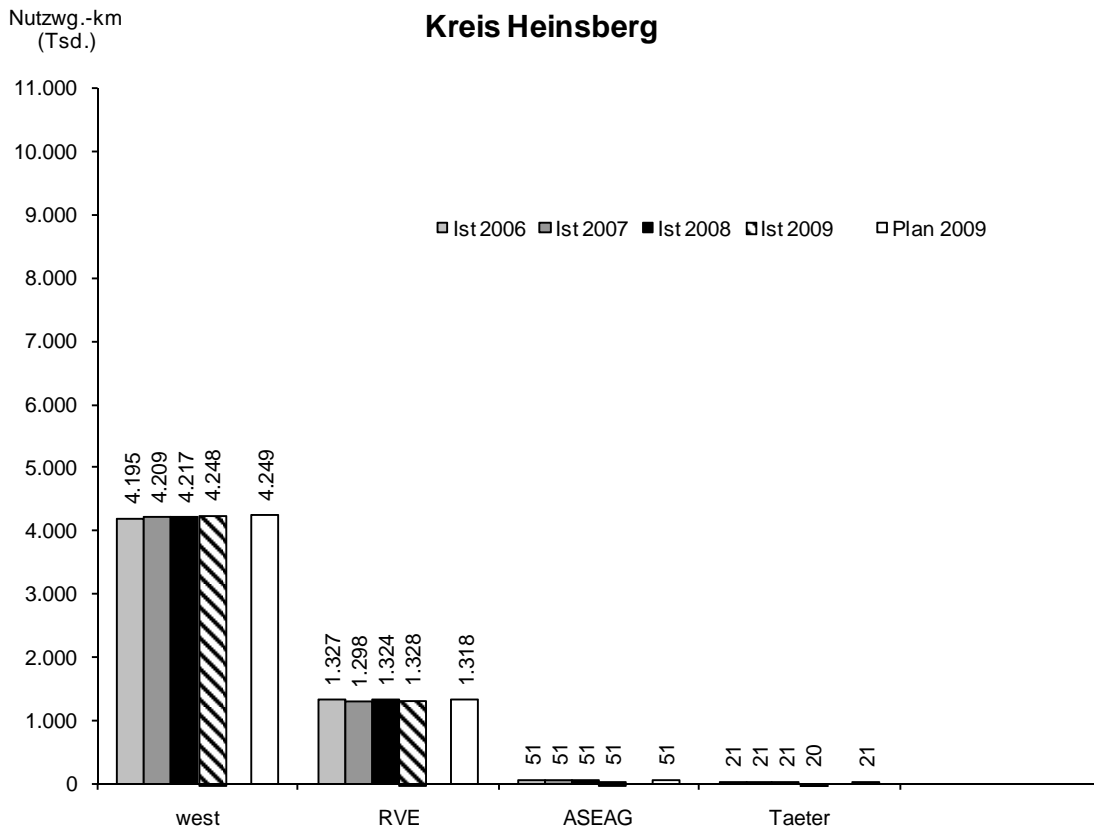


Abb. 3b: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Kreis Aachen



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



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

### 3. Verbundtarif 2009

Um den Auswirkungen des zuvor spürbar gestiegenen Energie- bzw. Treibstoffaufwands, der Personalkostenentwicklung sowie den aus den Mittelkürzungen seitens des Landes NRW resultierenden, anhaltend wirksamen Auswirkungen auf die Ertragslage der Verkehrsunternehmen entgegenzuwirken, wurde zum 1. April 2009 eine Anpassung des Verbundtarifs um durchschnittlich 3,9 % vorgenommen. Diese war bereits im Rahmen eines Doppelbeschlusses gemeinsam mit den Tarifmaßnahmen zum 1. April 2008 beschlossen worden.

Als Ergänzung zu dem bereits bestehenden „Aktiv-ABO“ für Personen über 60 Jahre wurde ebenfalls zum 1.4.2009 als neues Tarifangebot eine preisgünstige Partnerkarte eingeführt („Aktiv-Duo“), um dem veränderten Mobilitätsverhalten dieses demografisch bedeutenden Fahrgastsegments Rechnung zu tragen.

Im Zusammenhang mit der Luftreinhalteplanung der Stadt Aachen wurde aufgrund einer politischen Initiative zur Stärkung des ÖPNV in der Aachener Innenstadt zum 1. Oktober 2009 der „City-XL-Tarif“ als Sondertarif für vergünstigte Fahrten innerhalb der über den Außenring hinausgehenden „City-XL-Zone“ eingeführt.

Ebenfalls seit dem 1. Oktober 2009 erlaubt die seitens der Kommunen der StädteRegion Aachen bzw. des Kreises Düren an Familien mit mindestens 1 Kind ausgegebene „Familienkarte“, welche zur Inanspruchnahme verschiedenster Vergünstigungen bei zahlreichen Einrichtungen dient, die Nutzung eines vergünstigten „Familien-Tickets“ für Fahrten in der StädteRegion Aachen bzw. im Kreisgebiet Düren, dessen Preis einer Tageskarte für eine Person entspricht.

Seit dem 14.06.2009 wurde unter der Bezeichnung „Mobil-Ticket“ – zunächst für einen Probezeitraum von einem Jahr – für Bezieher und Bezieherinnen von Transferleistungen nach dem SGB II und SGB XII eine vergünstigte Monatskarte für Fahrten mit allen AVV-Verkehrsmitteln im Gebiet des Kreises Düren angeboten. Das personengebundene Ticket zum Preis von 15,00 Euro/Monat war zunächst von montags bis freitags ab 9.00 Uhr bzw. an Wochenenden und feiertags ganztägig gültig.

Die mit diversen Schulträgern in der StädteRegion Aachen bestehenden Schülerticket-Verträge (School&FunTicket) wurden in 2009 fortgeführt. Der bereits seit dem 1.8.2006 geltende Schülerticket-Preis für Selbstzahler in der StädteRegion Aachen blieb mit 21,00 Euro/Monat auch im Schuljahr 2009/2010 unverändert. Das zum Schuljahr 2006/2007 erstmals in den Städten Baesweiler und Monschau sowie von vielen Schulträgern im Kreis Düren neu eingeführte „SchoolPlus-Ticket“ wurde im Schuljahr 2009/2010 ebenfalls fortgeführt. Auf Wunsch der Stadt Monschau wurden Ende 2009 die Vorbereitungen für eine Umstellung des Schülerticketangebots vom SchoolPlus-Ticket auf das School&Fun-Ticket getroffen, die für gesetzlich anspruchsberechtigte Schüler zum Schuljahresbeginn 2010/2011 in Kraft getreten ist. Das mit der Einführung des School&Fun-Tickets verbundene Angebot für Selbstzahler hingegen war vereinbarungsgemäß bereits seit dem 1.1.2010 sowohl für Schüler städtischer als auch privater Monschauer Schulen verfügbar.

Mit den ASten der vier im AVV-Gebiet ansässigen Hochschulen wurden in 2009 Anschlussvereinbarungen über das AVV-Semester-Ticket mit einer Laufzeit bis einschließlich Wintersemester 2011/12 (6 Semester) unterzeichnet. Ergänzend hierzu haben sich die Studierenden aller Hochschulen im AVV für die Einführung des SemesterTicket NRW entschieden. Nachdem das SemesterTicket NRW bereits zum Wintersemester 2008/09 an der Fachhochschule Aachen, der Katholischen Hochschule NRW, Abteilung Aachen, und der Musikhochschule Köln, Abteilung Aachen, eingeführt wurde, stand es ab dem Sommersemester 2009 auch den Studierenden der RWTH Aachen zur Verfügung. Es erlaubt eine landesweite Nutzung aller Verkehrsmittel des Nahverkehrs in NRW.

**AVV-Verbundtarif 1. April 2009**

Stand: 1. Oktober 2009

Preise in Euro

Regeltarife								
Preisstufe:	Gültigkeit	K Kurzstreckenzone	1			2	3	4
			A	B	C	Stammgebiet und ein Nachbarstammgebiet	Stammgebiet und eine Nachbarregion	AVV-Gesamtnetz
Erwachsene Einzel-Ticket	Einzelfahrt	1,55	2,30 <sup>1)</sup>			3,00	4,50	7,10
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt		5,60 (1,40)	8,00 <sup>1)</sup> (2,00)			10,40 (2,60)	15,60 (3,90)	24,80 (6,20)
Kinder Einzel-Ticket <sup>2)</sup>		0,95	1,30 <sup>1)</sup>			1,70	2,50	4,00
Kinder 4Fahrten-Ticket <sup>2)</sup> je Fahrt		3,80 (0,95)	5,20 <sup>1)</sup> (1,30)			6,80 (1,70)	10,00 (2,50)	16,00 (4,00)
Tages-Ticket (1 Person)		ganztäglich	6,30			9,00	11,90	14,90
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztäglich	8,60			7,20	12,70	17,40	21,50
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	17,60			23,40	35,30	45,55	
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat	43,20	49,70	51,50	70,60	99,50	136,40	
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	36,00	41,42	42,92	58,83	82,92	113,67	
Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet und i. d. R. alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2	Erwachsene: 99,50 / im ABO: 82,92			Auszubildende: 74,65 / im ABO: 70,92			
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	13,20			17,55	26,50	34,15	
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat	32,40	37,30	38,65	52,95	74,65	102,30	
Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	30,78	35,44	36,72	50,30	70,92	97,19	
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten	333,70	384,20	386,50	545,40	768,90	1.053,70	
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	mo. – fr. ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztäglich	15,00			im ABO: 12,50			
Aktiv-ABO (1 Person)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. u. feiertags ganztäglich	39,75 (ABO)						
Aktiv-Duo (2 Personen)		66,00 (ABO)						
Zuschlag 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt	1,15			1,50	2,25	3,55	
Zuschlag 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	8,80			11,70	17,65	22,80	
Zuschlag 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat	24,85			35,30	49,75	68,20	
Zuschlag 1. Kl. DB Mon. Karte ABO	mindestens 12 Monate	20,71			29,40	41,46	56,86	

<sup>1)</sup> Dieser Tarif gilt auch für zwei angrenzende Kurzstrecken-Zonen unterschiedlicher Stammgebiete.

<sup>2)</sup> Gilt für Kinder unter 15 Jahren; Kinder unter 6 Jahren werden unentgeltlich befördert.

Sondertarife					
Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztäglich) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde		13,00		
JoJo-Ticket	werktags (mo. – sa.) ab 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr (Fahrtende) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde		3,40		
City-XL-Ticket Aachen	für eine Einzelfahrt innerhalb der City-XL-Zone in Aachen		1,00		
City-XL-Monatskarte Aachen	Monatskarte für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen		30,00		
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)			1 Person	Mini-gruppe	Familien-Ticket
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tages-Tickets für 1 Person gelten von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss</li> <li>• 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 ganztäglich</li> </ul>		6,30	7,20	11,90
StädteRegion Aachen (Stadt u. Kreis)			11,90	17,40	
Kreis Düren			9,00	17,40	9,00
Kreis Heinsberg			9,00	12,70	-
NRW-Tickets					
SchöneFahrtTicket NRW	für einen Erwachsenen (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW		16,00		
	für ein Kind 6 - 14 Jahre (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW		8,00		
SchönerTagTicket NRW werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich	für 1 Person in ganz NRW		25,00 *		
	für max. 5 Personen oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren in ganz NRW		34,00 *		
SchöneFerienTicket NRW Sommerferien	für alle unter 16, Schüler unter 21 und Studenten unter 27 Jahren in den Sommerferien in ganz NRW		50,00		
SchöneFerienTicket NRW übrige Ferien	für alle unter 16, Schüler unter 21 und Studenten unter 27 J. in den übrigen Ferien (Ostern, Herbst o. Weihnachten) in ganz NRW		21,50		
FahrradTicket NRW	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades in ganz NRW		4,00		
Ferien-Tickets im AVV					
Jugendl./Schüler Sommerferien	für Jugendliche unter 18 und Schüler unter 21 Jahren		25,00		
Jugendl./Schüler übrige Ferien			12,50		
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren		46,50		
Senioren übrige Ferien			23,25		
Sonstige Tickets					
Schönes-Wochenende-Ticket	samstags oder sonntags für max. 5 Pers. oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren		37,00 *		
WE-T. für Jugendliche unter 18 J.	samstags oder sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz		4,00		
euregio <b>ticket</b>	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		15,00		
Fahrrad Einzelfahrt	Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)		2,00		
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)		2,90		

<sup>\*</sup>) 2,00 € Aufpreis im personenbedienten Verkauf der DB / DB-Agenturen

**Abb. 4: Verbundtarif April 2009 (Stand: 10/2009 incl. City-XL-Tarif)**

#### **4. Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Kundeninformation**

Auch wenn das Jahr 2009 sehr im Zeichen der **euregiobahn**-Erweiterung stand, wurden darüber hinaus gemeinsam mit den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen, den Kommunen sowie den Partnern in der Euregio Maas-Rhein und NRW zahlreiche spezifische Maßnahmen durchgeführt, um die bestehenden und die in diesem Jahr neu eingeführten Tarif- und Leistungsangebote im AVV angemessen zu vermarkten und eine entsprechende Präsenz in der Öffentlichkeit zu erreichen.

Im Jahr 2009 bestand der AVV 15 Jahre als Aufgabenträgerverbund. Zu diesem Ereignis wurde erstmalig ein Verbundbericht herausgegeben, der vollständig durch die Kommunikationsabteilung konzipiert, gestaltet und umgesetzt wurde. Im Rahmen einer Pressekonferenz wurde dieser vorgestellt und Bilanz aus 15-jähriger erfolgreicher Arbeit gezogen.

Die Diskussion um den Luftreinhalteplan der Stadt Aachen hat die Bevölkerung für einen verantwortungsvollen Umgang mit unseren Ressourcen und somit für eine umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl sensibilisiert. Die AVV-Umweltkampagne »Fahr dem Klimawandel davon« im Herbst rückte das Umweltthema in den Blickpunkt und regte durch aufsehenerregende Motive auf Großflächen, City-Lights etc. – beispielsweise das Aachener Rathaus, das vom steigenden Meeresspiegel infolge der Erderwärmung bedroht wird – dazu an, über das eigene Verkehrsverhalten nachzudenken.

Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum Umweltverbund bildet einen Schwerpunkt des Maßnahmenpaketes zum Luftreinhalteplans, da hier erhebliche Potenziale zur Verringerung der Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung liegen. Wesentlicher Bestandteil dieser Maßnahmen war die Erweiterung der City-Zone zur City-XL-Zone in der Stadt Aachen zum 1. Oktober 2009. Diese wurde, ebenso wie die parallel eingeführten Familien-Tickets in der StädteRegion Aachen und im Kreis Düren, intensiv mittels Anzeigenschaltungen und offensiver Pressearbeit vermarktet.

Als ein weiteres wichtiges Ziel ist die Steigerung der Job-Ticket-Anzahl im Luftreinhalteplan formuliert. In enger Kooperation mit der ASEAG intensivierte der AVV die Akquisition neuer Job-Ticket-Kunden. So stieg die Zahl der Unternehmen, die ihren Mitarbeitern die Fahrt mit dem ÖPNV kostengünstig anbieten, auch in 2009 an. Ende 2009 nutzten bereits mehr als 8.000 Berufspendler das Job-Ticket.

Insgesamt kann konstatiert werden, dass es in 2009 gelungen ist, die Kommunikationsarbeit des Verbundes mit geringem Mitteleinsatz erfolgreich und öffentlichkeitswirksam zu positionieren. Im Einzelnen wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

##### **Tarif**

Im April wurde das seit Frühjahr 2006 erfolgreich angebotene Aktiv-Abo um das Aktiv-Duo erweitert. Für das neue Angebot wurde mit einer Werbekampagne im Frühjahr und Sommer unter dem Motto »60 plus 60 macht 66« geworben. Die kontinuierlich wachsende Zahl der Aktiv-ABO- und -Duo-Kunden zeigt, dass die Angebote von der Zielgruppe angenommen werden und die Kampagne zur Steigerung der Bekanntheit beigetragen hat.

Ferner wurden zum Tarifwechsel am 1. April 2009 die (kommunenbezogenen) Informationsflyer zum AVV-Tarif in 14 Versionen neu aufgelegt. Auch alle weiteren Informationsmedien zu den zielgruppenspezifischen AVV-Ticketangeboten (Schüler, Senioren, Familien, Besucher etc.), die Gesamtticket-Broschüre und die Flyer zu den Übergangs- bzw. Kragentarifen in die angrenzenden Verbünde wurden aktualisiert herausgegeben.



Zeitlich befristete Ticketangebote wie die Karneval-Netzkarte, Sondertarife zu Stadtfesten etc. wurden mittels Plakaten, im Internet und über begleitende Medienarbeit kommuniziert.

Gemeinsam mit den anderen Kooperationspartnern in NRW wurden die Informationen zu den Tickets des NRW-Tarifs erneut publiziert und begleitend jahreszeitlich abgestimmte Broschüren und Plakate (Wandertouren, Weihnachtsmärkte) veröffentlicht.

Anzeigenschaltungen zu einzelnen Tickets in lokalen und regionalen Printmedien runden die Information zu den Tarifangeboten ab.

## **Fahrplan**

Für die ÖV-Verbindungen im Nationalpark Eifel wurde in Kooperation mit dem Kreis Euskirchen und dem VRS die Fahrplanbroschüre „Natur erfahren – mit Bus und Bahn unterwegs im und um den Nationalpark Eifel“ erstellt – in 2009 erstmals ergänzt um Ausflugstipps mit Anreisehinweisen. Diese wurde an zahlreichen Stellen kostenlos verteilt. Zusätzlich wurden die ÖV-Anbindungen zum Nationalpark auf Plakaten und in Anzeigen beworben.

Ein stetig verbessertes Angebot führte in den letzten Jahren zu steigenden Fahrgastzahlen auf der Relation von Aachen in die Eifel. Um den gestiegenen Fahrgastzahlen Rechnung zu tragen, wurden im Sommer durch die RVE neue Gelenkbusse auf den Linien SB63 und 166 eingesetzt – zudem wurde der Takt am Nachmittag auf 30-Minuten verdichtet. In einer gemeinsamen Pressekonferenz mit Vertretern aus Politik und den Unternehmen und mittels einer Werbekampagne wurde das neue Angebot publik gemacht.

Als kombinierte Fahr-/Netzplan- und Tarifbroschüre für die Kommunen des Südkreises Aachen erschien „Mobil in der Eifel“. Per Haushaltsverteilung konnte eine flächendeckende Versorgung gewährleistet werden. Auch der Flyer „Mit der euregiobahn ins Rurtal“, der Fahrplan- und Tarifinformationen sowie Ausflugstipps miteinander verbindet, wurde zweisprachig - neben Deutsch auch in Niederländisch - wieder aufgelegt.

Der Fahrradbus wurde zum Saisonstart Anfang Mai in den AVV-Tarif integriert, was mittels Plakaten in den Fahrzeugen, KundenCentern, Fahrradläden etc. unter dem Motto „Frühlingserwachen“ bekannt gemacht wurde. Der Flyer „Mit dem Fahrradbus von Aachen in die Eifel“ wurde komplett neu konzipiert und um Tourentipps, die der VCD ausgearbeitet hat, und einer entsprechenden topographischen Karte ergänzt.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember sind die Faltfahrpläne für die Strecken (Lüttich –) Aachen – Köln und Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf neu aufgelegt worden. Darüber hinaus sind die Mini-Fahrpläne für die euregiobahn und die Rurtalbahn sowie der „AVV-Taktfahrplan Bahn“, eine schematische Übersicht aller Bahnlinien im AVV mit kompletten Fahrplanzeiten im Taschenformat, ebenfalls überarbeitet und herausgegeben worden.

Für die euregiobahn und die Rurtalbahn sind zudem wieder Linienbänder produziert worden, die eine verbessert Kundenorientierung (Linienführung, Haltepunkte, P&R-Möglichkeiten, örtliche Busverknüpfungen) ermöglichen sollen. Auch die Haltestellenlagepläne für die Bahnhöfe, wichtige Verknüpfungspunkte und Haltestellen wurden aktualisiert.

Die Standardnetzplan-Medien (Regionale Liniennetzpläne Aachen/Düren/Heinsberg, Ortsliniennetzpläne als Handzettel und für Haltestellenaushänge) wurden ebenfalls überarbeitet und neu aufgelegt.

## **Euregio Maas-Rhein (EMR)**

Unter der Dachmarke „mobility**euregio**“ wurden alle euregionalen Tarif- und Fahrplaninformationen mehrsprachig publiziert und grenzüberschreitend vertrieben. Hierzu zählen Broschüren zum „euregio**ticket**“, zum AVV-Thalys-Kombi-Ticket sowie zum „euregio**AIX**-press“ und der „euregio**plan**“ (Schnellverkehrsplan). Auch die kombinierte Multi- und Belbus-Broschüre konnte aktualisiert wieder veröffentlicht werden.

### **die euregiobahn**

Das Jahr 2009 stand ganz im Zeichen der zwei **euregiobahn**-Ausbaustufen nach Langerwehe und Düren. Die Anbindung Langerwehes über die Neubaustecke an das Netz der **euregiobahn** zum Fahrplanwechsel im Juni wurde – vergleichbar mit den vorangegangenen Ausbausritten – durch eine Kommunikationskampagne begleitet, die gemeinsam mit den übrigen Projektpartnern und der Gemeinde Langerwehe durchgeführt wurde.

Bestandteile der Kommunikationskampagne vor der Eröffnung waren ein Mailing an die Bevölkerung in Langerwehe (alle relevanten Informationen zum Produkt inkl. Fahrpläne und Tarife), Plakatierungen im Gemeindegebiet (inkl. eines eigens aufgestellten Großflächenplakats) sowie eine aktive Pressearbeit mit regelmäßigen Veröffentlichungen in den lokalen und regionalen Medien.

Zur Inbetriebnahme wurde ein Eröffnungsfest für die Bürger veranstaltet, die sich dort über das Angebot informieren konnten und die Möglichkeit zu kostenlosen Probefahrten hatten. Kurz zuvor wurde die neue Strecke – ebenso wie die Erweiterung nach Düren im Dezember – mit Vertretern aus Politik, Verwaltung und Presse während einer offiziellen Pressefahrt feierlich eröffnet.

Der **euregiobahn**-Minifahrplan ist zu den beiden Fahrplanwechseln in 2009 neu aufgelegt worden. Darüber hinaus wurden die beliebten sonntäglichen Freizeitfahrten der **euregiobahn** in den Nationalpark Eifel mit einem Infolyer (Ausflugstipps, Fahrplan und Tarifinfo) in zwei Sprachversionen (deutsch / niederländisch) sowie durch Plakate, Anzeigenschaltungen und redaktionelle Beiträge kommuniziert.

### **Kundenmagazin**

Das AVV-Kundenmagazin „unterwegs“ mit allen aktuellen Informationen zu Fahrplan- und Tarifänderungen sowie Freizeittipps ist jeweils mit einer Auflage von 400.000 Exemplaren vor den Fahrplanwechseln im Juni und Dezember erschienen und an die Haushalte im AVV verteilt worden.

### **Aktuelle Kundeninformationen / Öffentlichkeitsarbeit**

Aktuelle Meldungen, Neuerungen und Anpassungen im Leistungs- und Tarifangebot im AVV sind über Pressemitteilungen und -konferenzen, Anzeigenschaltungen, Infoveranstaltungen und über [www.avv.de](http://www.avv.de) gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert worden.

## **5. Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus)**

Aufwendungen der Verbundverkehrsunternehmen werden seitens des Zweckverband AVV ausschließlich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ausgeglichen.

Die Aufwendungen, die zur Erbringung des im Verbundetat 2009 festgelegten Leistungsumfangs maximal ausgeglichen werden dürfen, sind durch die ebenfalls im Verbundetat ausgewiesenen Sollkosten je Verbundverkehrsunternehmen determiniert. Diese ergeben sich aus dem Produkt aus individuellem Sollkostensatz und geplanten Nutzwagenkilometern (zzgl. Mehrleistungen) im AVV-Linienverkehr.

Die im Rahmen des Verbundetats 2009 vorab festgelegten Sollkosten dürfen jeweils nicht durch höhere Istkosten überschritten werden. Die Istkosten sind entsprechend § 12 Abs. 6 der Satzung des Zweckverband AVV auf der Grundlage einer Trennungsrechnung entsprechend der Sollkostenermittlung nachzuweisen, welche von einem Wirtschaftsprüfer zu testieren ist.

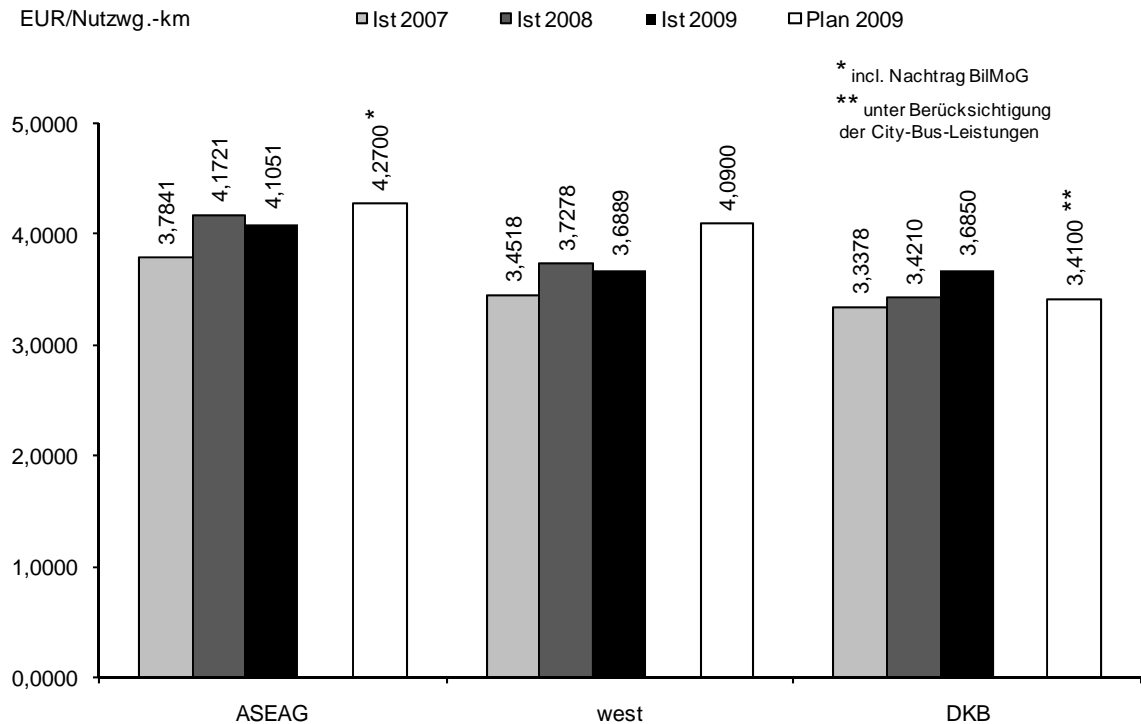
Unterschreiten die im Rahmen der Ergebnisrechnung festgestellten Istkosten die Sollkosten, so ist der Kostenausgleich – unter Berücksichtigung der relevanten Erträge – auf die Höhe der Istkosten begrenzt.

Aufwendungen für AVV-Linienverkehre, die über das Gebiet des Zweckverbandes AVV hinausgehen, sind in den Soll- bzw. Istkostensätzen 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 in den nachfolgenden Darstellungen ausgewiesenen Planansätze für das Jahr 2009 basieren grundsätzlich auf der Datengrundlage des Nachtrags zum Verbundetat 2009, welcher anlässlich der Einführung des City-XL-Tarifs in Aachen zum 1. Oktober 2009 im Herbst 2009 beschlossen wurde. Die entsprechenden Planansätze 2009 wurden zudem in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und den beteiligten Wirtschaftsprüfern im Sinne einer sachgerechten und verbundweit einheitlichen Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen in einzelnen Positionen nachträglich angepasst (entsprechende Änderungen sind durch Fußnoten gekennzeichnet). Eine Vergleichbarkeit mit den im ursprünglichen Verbundetat 2009 ausgewiesenen Ansätzen ist somit nicht gewährleistet.

Die für das Jahr 2009 relevanten Soll- und Istkostensätze sind nachfolgend dargestellt.



**Abb. 5: Soll-/Istkostensatz je Nutzwagenkilometer je Verbundverkehrsunternehmen**

Ein direkter Vergleich des leistungsbezogenen Soll- bzw. Istkostensatzes 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.

### Beihilferechtliche Bewertung

Entsprechend den Regularien zur Finanzierung des Verbundverkehrs gem. § 12 der Satzung des Zweckverband AVV dürfen die Istkosten die prognostizierten Sollkosten grundsätzlich nicht übersteigen. Im Falle einer Überschreitung der Sollkosten ist diese innerhalb eines zusammenhängenden vierjährigen Betrachtungszeitraums (einschließlich des Jahres, in dem die Überschreitung erfolgt ist) zu kompensieren. Dabei dürfen die kumulierten Istkosten die kumulierten Sollkosten im Vierjahreszeitraum nicht übersteigen. Entsprechend § 12 Abs. 7 der Satzung des Zweckverband AVV ist innerhalb des Vierjahreszeitraums sowohl ein Vortrag als auch ein Rücktrag der Überschreitung möglich.

Vor diesem Hintergrund ist hinsichtlich der Aufwendungen der Verbundverkehrsunternehmen aus beihilferechtlicher Sicht Folgendes festzustellen:

#### ASEAG

Als Sollkostensatz der ASEAG wurde im Verbundetat 2009 ein Wert in Höhe von 4,16 Euro/Nutzwagen-km ausgewiesen. In diesem Planansatz waren jedoch die für die ASEAG mit dem Bilanzmodernisierungsgesetz (BilMoG) ab 2009 verbundenen Auswirkungen noch nicht berücksichtigt. Da der durch das BilMoG bedingte Mehraufwand als ÖPNV-bedingter Aufwand bei der Ermittlung des Kostensatzes zu berücksichtigen war, wurde der ursprünglich prognostizierte ASEAG-Sollkostensatz je Nutzwagen-km auf der Basis von – durch einen Wirtschaftsprüfer testierten – Angaben der ASEAG inzwischen auf 4,27 Euro/Nutzwagen-km angepasst. Der für das Jahr 2009 gutachterlich ermittelte Istkosten-

satz der ASEAG in Höhe von rd. 4,1051 Euro/Nutzwagen-km unterschreitet den (korrigierten) Sollkostensatz somit um 0,1649 Euro/Nutzwagen-km.

Unter Berücksichtigung der in Abschnitt 2 ausgewiesenen ASEAG-Ist-Betriebsleistung in Höhe von 14.757 Tsd. Nutzwagen-km und der für die ASEAG ermittelten Unterschreitung des Sollkostensatzes um 0,1649 Euro/Nutzwagen-km ergibt sich für das Geschäftsjahr 2009 bei der ASEAG eine **Unterschreitung** der Sollkosten in Höhe von 2.433 TEUR.

Kumuliert mit der für die ASEAG gem. Ergebnisrechnung 2008 aus dem Zeitraum 2007 – 2008 verbleibenden Überschreitungen der Sollkosten in Höhe von insgesamt 1.265 TEUR ergibt sich für den Zeitraum 2007 – 2009 insgesamt eine Unterschreitung der kumulierten Sollkosten in Höhe von 1.168 TEUR.

#### ASEAG

Geschäftsjahr	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>
Ist-Leistung (Tkm)	14.584	14.633	14.757
Soll-Kostensatz (EUR/km)	3,87	4,00	4,27
Soll-Kosten [TEUR] ( <i>Basis: Ist-Leistung</i> )	56.440	58.532	63.012
Ist-Kosten [TEUR]	55.187	61.050	60.579
Über- (-)/Unterschreitung (+) [TEUR]	1.253	-2.518	2.433
<b>Über- (-)/Unterschreitung (+) kumuliert [TEUR]</b>		<b>-1.265</b>	<b>1.168</b>

#### west

Der Istkostensatz 2009 der west beträgt 3,6889 Euro/Nutzwagen-km und unterschreitet den im Verbundetat 2009 ausgewiesenen Ansatz in Höhe von rd. 4,09 Euro/Nutzwagen-km somit um 0,4011 Euro/Nutzwagen-km. Unter Zugrundelegung der Ist-Betriebsleistung 2009 der west in Höhe von 4.483 Tsd. Nutzwagen-km (vgl. Abschnitt 2) ist für die west eine absolute **Unterschreitung** der prognostizierten Sollkosten in Höhe von 1.798 TEUR festzustellen.

#### DKB

Als Sollkostensatz der DKB wurde im Verbundetat 2009 ein Wert in Höhe von 3,46 Euro/Nutzwagen-km ausgewiesen. Diesem Planansatz lag jedoch ein DKB-Leistungsvolumen zugrunde, das den City-Bus-Verkehr nicht beinhaltete. Da die Kosten des City-Bus-Verkehrs – in Übereinstimmung mit dem Anforderungsprofil des Aufgabenträgers – hingegen vollständig in die Sollkostenermittlung eingeflossen sind, bedarf der prognostizierte Sollkostensatz je Nutzwagen-km einer entsprechenden Korrektur auf 3,41 Euro/Nutzwagen-km (incl. Leistungen des City-Bus). Der für das Jahr 2009 ermittelte Istkostensatz der DKB in Höhe von 3,6850 Euro/Nutzwagen-km übersteigt den (korrigierten) Sollkostensatz somit um 0,2750 Euro/Nutzwagen-km.

Auf der Grundlage der in Abschnitt 2 ausgewiesenen DKB-Ist-Betriebsleistung in Höhe von 2.623 Tsd. Nutzwagen-km und der vorgenannten Überschreitung des (korrigierten) Sollkostensatzes der DKB um 0,2750 Euro/Nutzwagen-km ergibt sich für die DKB im Geschäftsjahr 2009 rechnerisch eine Überschreitung der Sollkosten in Höhe von 721 TEUR.

Hinsichtlich der vorgenannten Überschreitung ist festzustellen, dass die seitens der DKB im Rahmen des Verbundetat 2009 prognostizierten Sollkosten auf einer DKB-eigenen Fortschreibung der zuletzt für den Verbundetat 2007 gutachterlich ermittelten Sollkosten basieren. Die Auswirkungen der im Zusammenhang mit der zum 1.1.2009 erfolgten Neugründung der Dürener Kreisbahn GmbH (DKB) stehenden strukturellen Veränderungen konnten dabei seitens der DKB nur mit erheblichen Unsicherheiten prognostiziert werden.

Vor diesem Hintergrund wurde im Auftrag der DKB eine zusätzliche, nachträglich vorgenommene analytische Ermittlung des „Soll“-Kostensatzes 2009 durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer durchgeführt, die den tatsächlichen Unternehmens- bzw. Kosten-

strukturen der DKB im Geschäftsjahr 2009 Rechnung trägt. Im Ergebnis weist diese gutachterliche Untersuchung aus, dass sich als sachlich adäquater Sollkostensatz für das Jahr 2009 ein den realen Rahmenbedingungen der DKB entsprechender, analytisch ermittelter Wert in Höhe von 3,73 Euro/Nutzwagen-km ergibt, welcher im Sinne der beihilferechtlichen Kriterien als Kostensatz eines „durchschnittlichen, gut geführten“ Verkehrsunternehmens anzusehen ist.

In diesem Lichte ist der für das Geschäftsjahr 2009 für die DKB ermittelte Istkostensatz in Höhe von 3,6850 Euro/Nutzwagen-km als mit den Anforderungen des EU-Wettbewerbsrechts vereinbar zu bewerten, wenngleich die im Rahmen des Verbundetat 2009 ursprünglich prognostizierten Sollkosten überschritten wurden.

Als Differenz zwischen den DKB-Istkosten 2009 und den Sollkosten, die sich aus dem Produkt der Ist-Betriebsleistung und dem gutachterlich nachträglich festgestellten Sollkostensatz ergeben, ergibt sich für das Geschäftsjahr 2009 eine **Unterschreitung** der Sollkosten in Höhe von 118 TEUR.

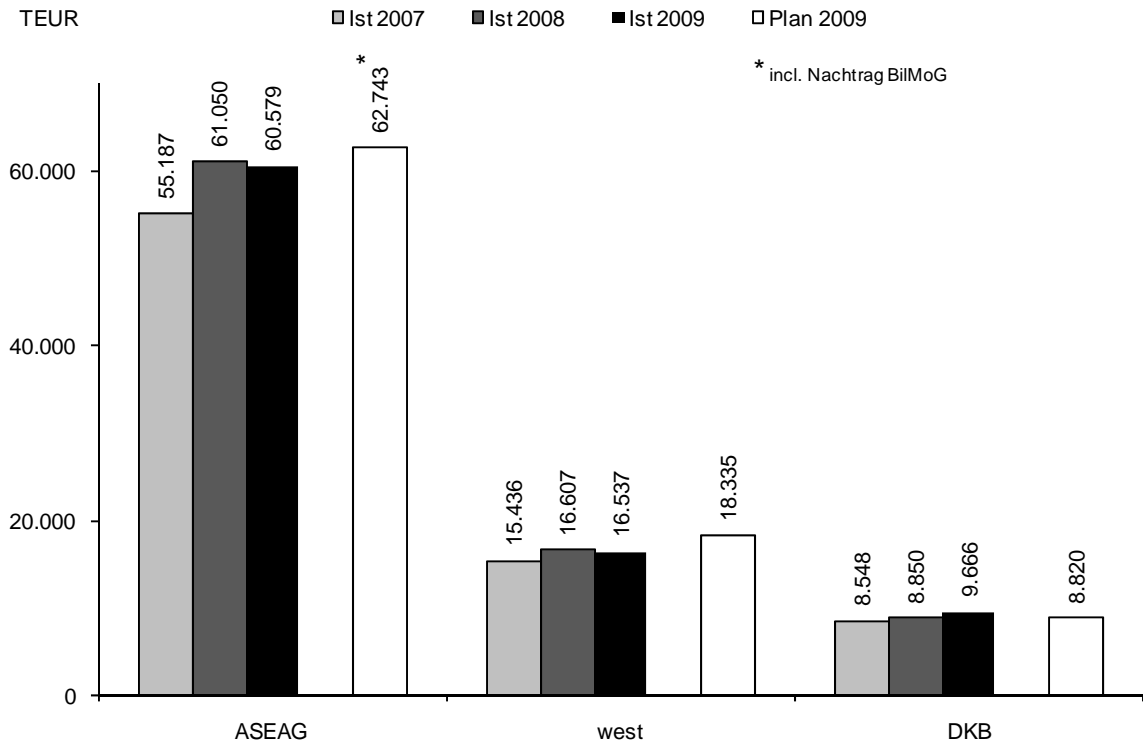
Kumuliert mit der für die Geschäftsjahre 2007 bzw. 2008 festgestellten Überschreitung der Sollkosten in Höhe von insgesamt 357 TEUR ergibt sich unter Ansatz der vorgenannten Unterschreitung im Jahr 2009 insgesamt ein noch zu kompensierender Betrag in Höhe von 239 TEUR in Bezug auf den in 2007 begonnenen 4-Jahres-Zeitraum.

#### DKB

Geschäftsjahr	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>
Ist-Leistung (Tkm)	2.561	2.587	2.623
Soll-Kostensatz (EUR/km)	3,29	3,33	3,73
Soll-Kosten [TEUR] ( <i>Basis: Ist-Leistung</i> )	8.426	8.615	9.784
Ist-Kosten [TEUR]	8.548	8.850	9.666
Über- (-)/Unterschreitung (+) [TEUR]	-122	-235	118
<b>Über- (-)/Unterschreitung (+) kumuliert [TEUR]</b>		<b>-357</b>	<b>-239</b>

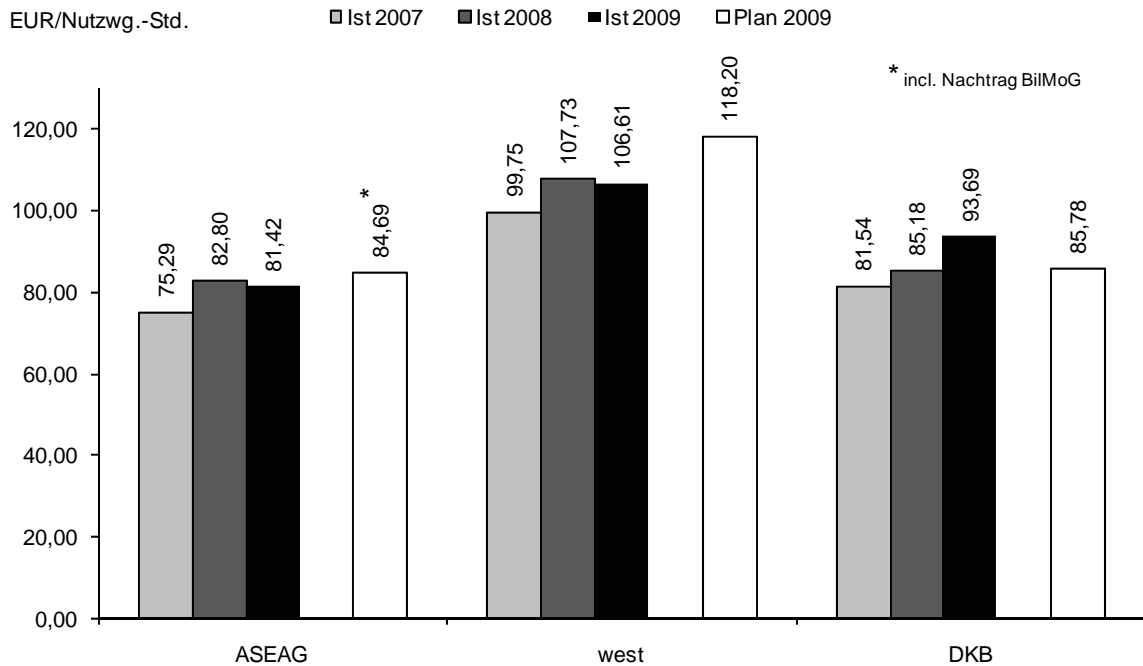
Auf der Grundlage der in Abb. 5 ausgewiesenen Istkostensätze in Verbindung mit den in Abschnitt 2 ausgewiesenen Betriebsleistungen der Verbundverkehrsunternehmen ergeben sich für das Jahr 2009 die in der folgenden Abb. 6 dargestellten Ist-Gesamtaufwendungen (ohne Berücksichtigung der in Abschnitt 6 dargestellten Erträge).

Die sich gegenüber den vorgenannten Unter- bzw. Überschreitungen bei einem Soll-/Ist-Vergleich der Daten gem. nachfolgender Abb. 6 ergebenden Differenzen resultieren aus der Soll-/Ist-Abweichung in Bezug auf die jeweilige Betriebsleistung.



**Abb. 6: Relevante Soll- bzw. Istkosten der Verbundverkehrsunternehmen für das Jahr 2009 im Vergleich zu 2007 – 2008**

Auf Basis der ausgleichsfähigen Gesamtkosten ergeben sich die nachfolgend dargestellten Soll- bzw. Istkosten je Nutzwagen-Stunde.



**Abb. 7: Soll- bzw. Istkosten je Nutzwagen-Stunde für das Jahr 2009 im Vergleich zu 2007 – 2008**

## 6. Erträge (Betriebszweig Bus)

Die verbundrelevanten Erträge, sofern sie nicht bereits im Zuge der Istkostenermittlung 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.

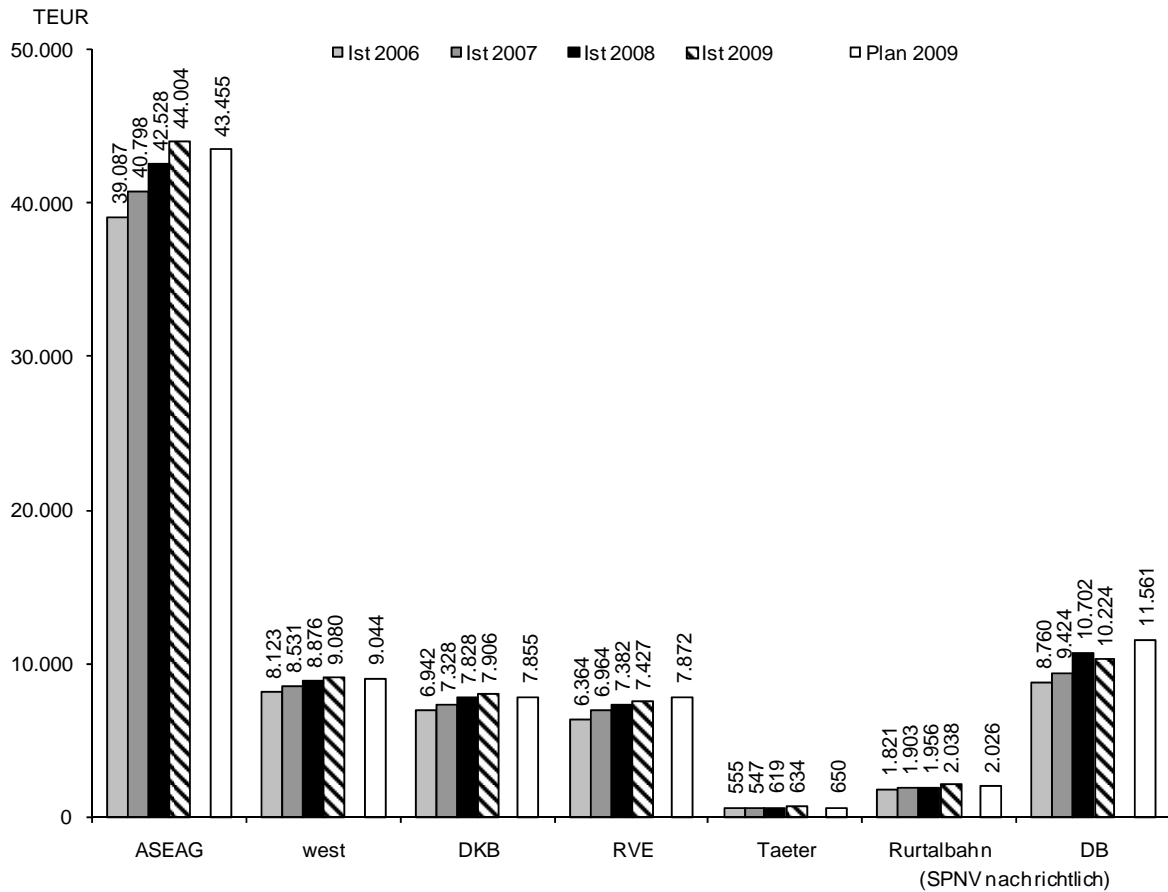
Der Ausgleich der Einnahmenansprüche an die Unternehmen RVE und Taeter Aachen wirkt bei den Verbundverkehrsunternehmen ertragsmindernd. Die Erträge der Verbundverkehrsunternehmen entsprechen weitgehend deren Gewinn- und Verlustrechnung. Da sie inhaltlich der Betrachtung des Wirtschaftsprüfers zur Ermittlung der Soll- bzw. Istkostensätze angeglichen sind, ist eine direkte Vergleichbarkeit mit den Ansätzen aus Vorjahren nicht gewährleistet.

Den im Rahmen der vorliegenden AVV-Ergebnisrechnung berücksichtigten Erträgen aus dem Verbundverkehr und mithin auch den öffentlichen Abgeltungszahlungen liegen die Ergebnisse der AVV-Einnahmenaufteilung zugrunde. Insoweit ist – anders als in den Ergebnisrechnungen bis 2006 - diesbezüglich eine periodenscharfe Zuordnung gegeben.

Es sei darauf hingewiesen, dass die in den nachfolgenden Darstellungen ausgewiesenen Planansätze für das Jahr 2009 auf der Datengrundlage des Nachtrags zum Verbundetat 2009 basieren, welcher infolge der unterjährigen Einführung des City-XL-Tarifs in Aachen zum 1. Oktober 2009 beschlossen wurde. Eine Vergleichbarkeit mit den im ursprünglichen Verbundetat 2009 ausgewiesenen Ansätzen ist somit nicht gewährleistet.

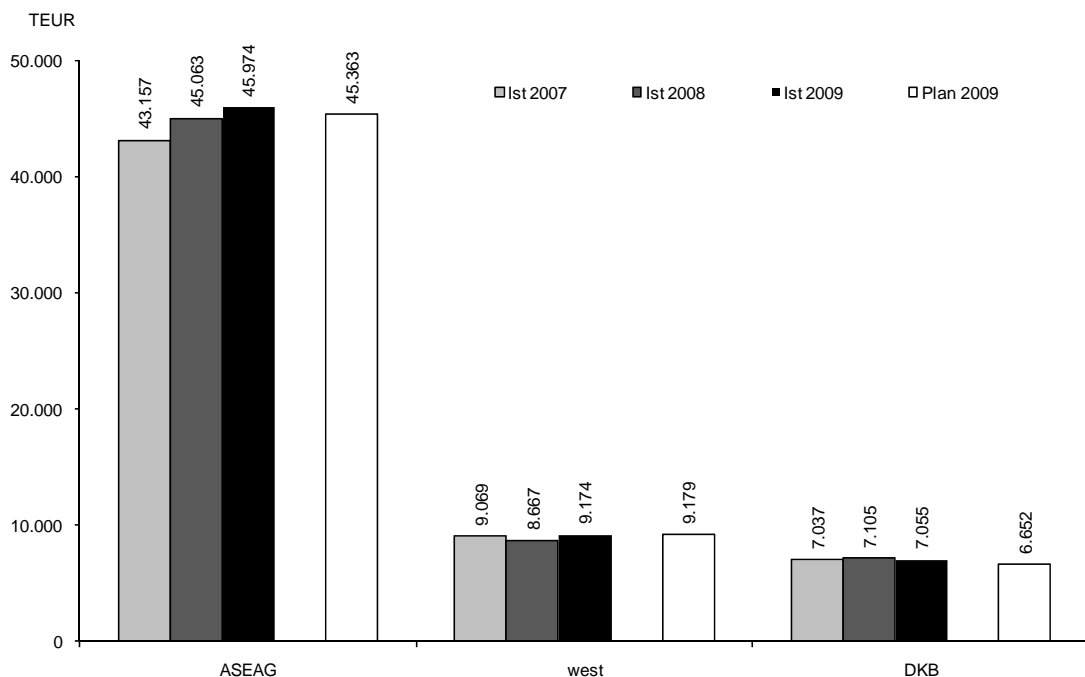
Eine Übersicht zu den kassentechnischen Fahrgeldeinnahmen (vor Einnahmenaufteilung) aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen liefert die nachfolgende Abb. 8.





**Abb. 8:** Entwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (Ist 2006 - 2009 und Plan 2009; vor Einnahmenaufteilung)

Die verbundrelevanten Gesamterträge der Verbundverkehrsunternehmen unter Berücksichtigung gesetzlicher Ausgleichsleistungen und des Einnahmenausgleichs an die Unternehmen RVE und Taeter Aachen stellen sich nach endgültiger AVV-Einnahmenaufteilung für das Jahr 2009 wie folgt dar:



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

## Einnahmenaufteilung

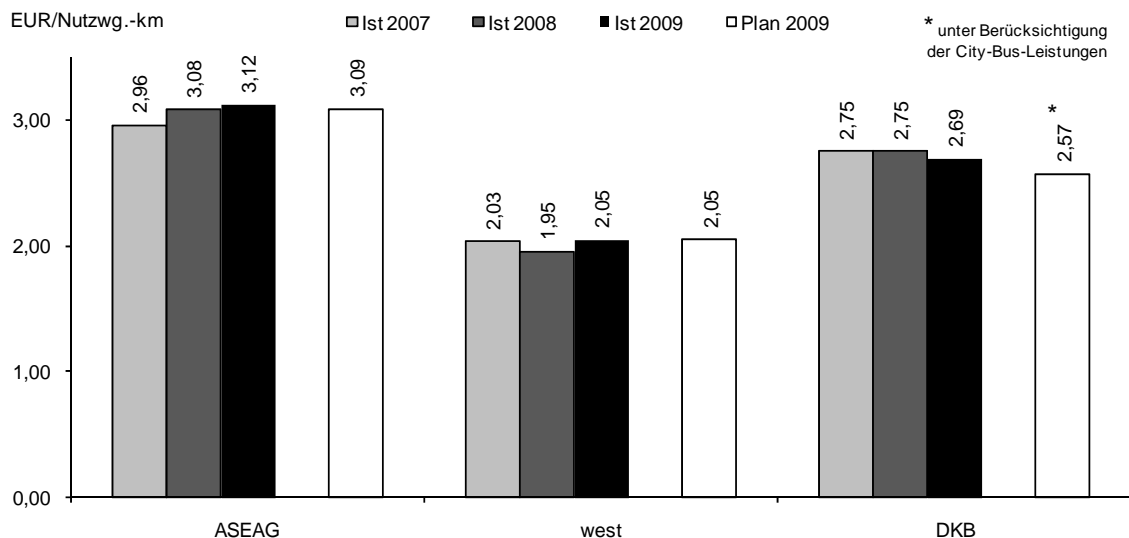
Das seit dem Jahr 2003 geltende Verfahren zur Einnahmenaufteilung im AVV sieht im Hinblick auf den Übersteigerausgleich eine differenzierte Aufteilung nach Grund- und Arbeitspreisanteilen vor und fördert ertragskraftorientiert das wirtschaftliche Agieren der einzelnen im AVV tätigen Verkehrsunternehmen. Der entsprechende Einnahmenaufteilungsvertrag, der die im AVV praktizierte Einnahmenaufteilung vertraglich festschreibt, ist zum 1.1.2009 in überarbeiteter Fassung in Kraft getreten.

Die den Rahmenbedingungen des im AVV angewandten Einnahmenaufteilungsverfahrens zugrundeliegenden gutachterlichen Untersuchungen wurden im Herbst 2009 durch Fahrgasterhebungen und -befragungen aktualisiert. Die Ergebnisse dieser Überprüfung werden vereinbarungsgemäß ab der Einnahmenaufteilungsrechnung für das Jahr 2010 angewendet. Für neue tarifliche Angebote werden im Übrigen jeweils mit allen beteiligten Partnern gesonderte Regelungen vereinbart.

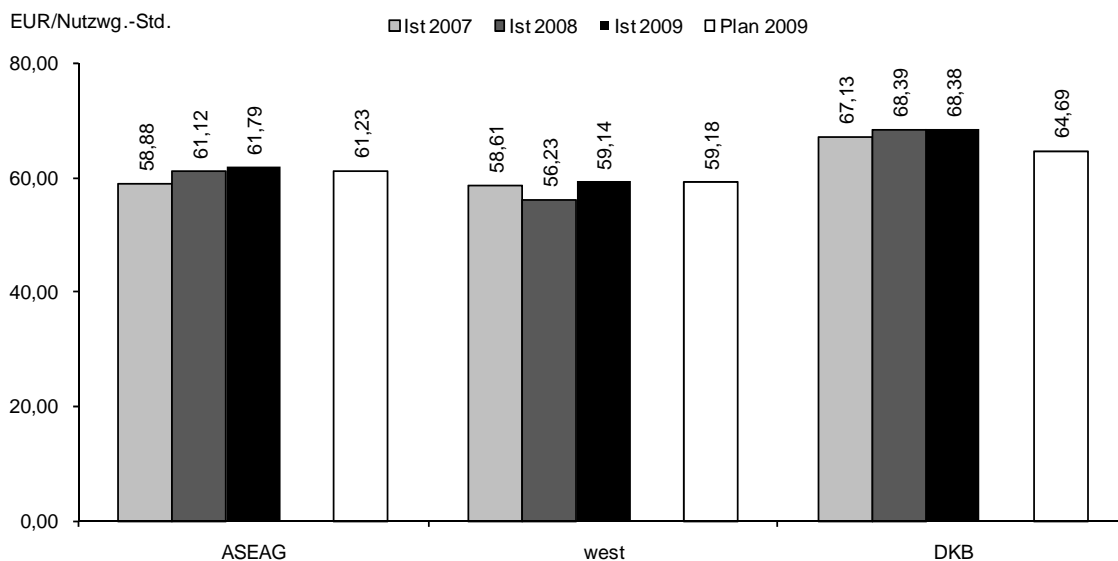
Entsprechend den Vorgaben für die Verkehrsunternehmen (d.h. Beantragung gesetzlicher Ausgleichszahlungen gem. SGB IX auf der Basis endgültiger Einnahmen) ist die Einnahmenaufteilung jeweils bis spätestens zum Ende des auf den Betrachtungszeitraum folgenden Jahres zu erstellen.

Unter Berücksichtigung der zuvor dargelegten Rahmenbedingungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen nach Abzug des Einnahmenausgleichs an RVE und Taeter Aachen für den Betriebszweig Bus für das Jahr 2009 insgesamt verbundrelevante Erträge in Höhe von 62.203 TEUR. Der Planansatz für 2009 lag bei 61.194 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.



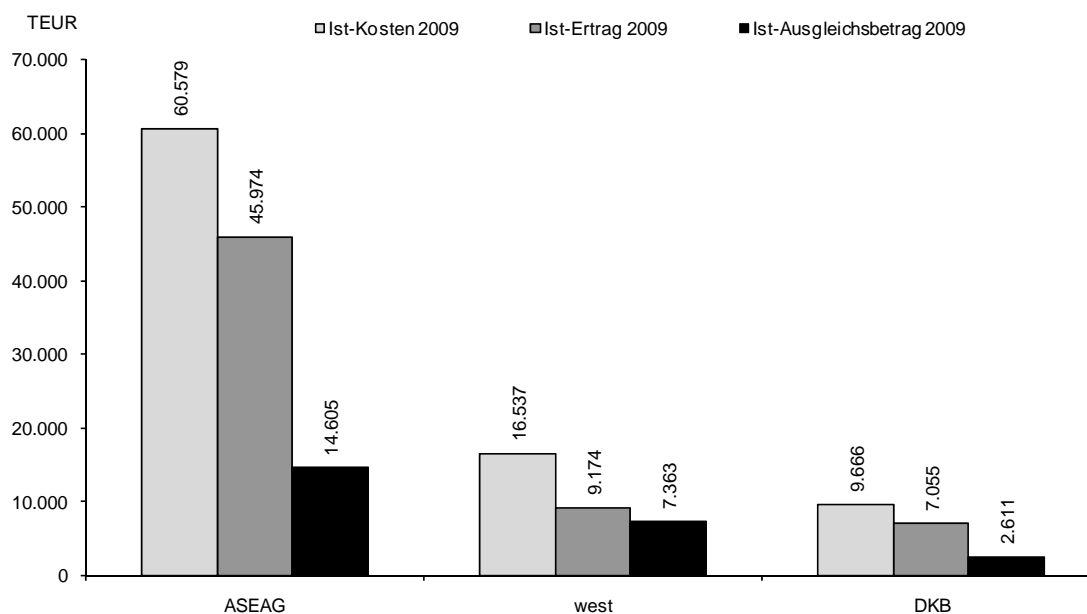
**Abb. 10a:** Verbundrelevante Erträge je Nutzwagen-km



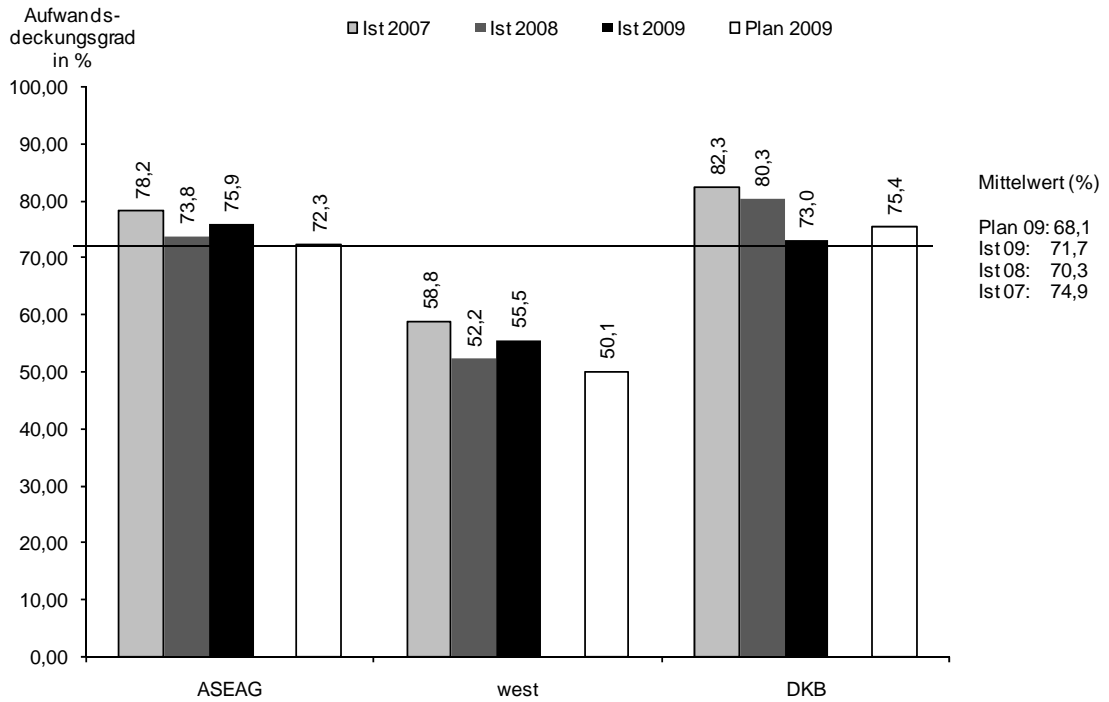
**Abb. 10b:** Verbundrelevante Erträge je Nutzwagenstunde

## 7. Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus)

Der umlagerelevante Ausgleichsbetrag des Verbundverkehrs ergibt sich aus der Differenz der ausgleichsfähigen Istkosten und -erträge für den Busverkehr. Für den gesamten AVV ergibt sich 2009 für den Betriebszweig Bus ein durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedingter Ausgleichsbetrag in Höhe von 24.579 TEUR. In diesem Ausgleichsbetrag sind die Auswirkungen der Fahrplan-Sondermaßnahme (SB11) bzw. des City-XL-Tarifs in der Stadt Aachen enthalten. Der (korrigierte) Planwert für 2009 liegt bei 28.704 TEUR.



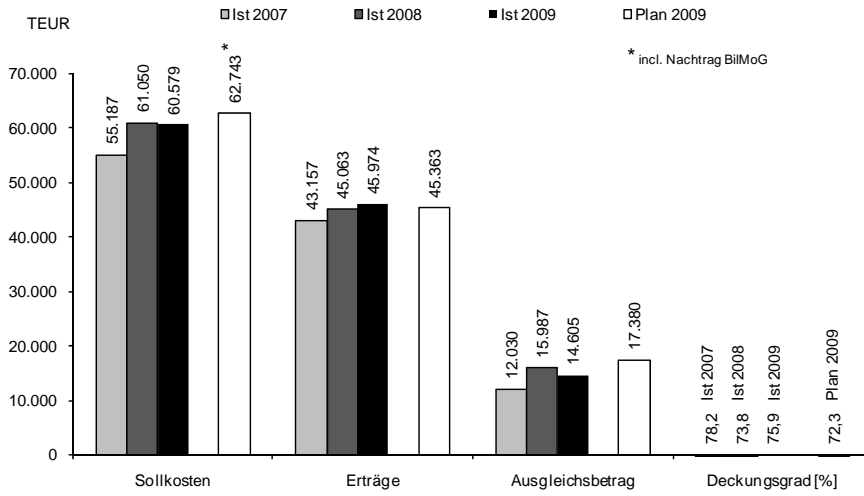
**Abb. 11:** Übersicht zu den Istkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen für 2009 der Verbundverkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus



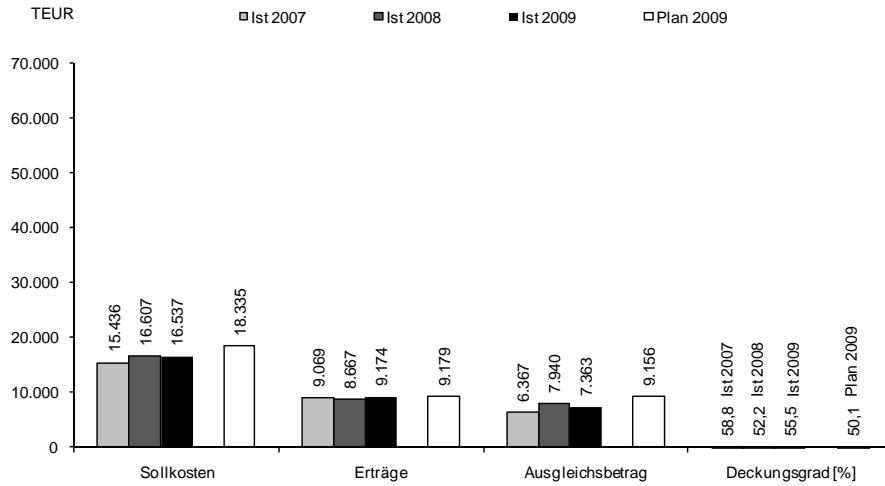
**Abb. 12: Aufwandsdeckungsgrad** der Verbundverkehrsunternehmen vor Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Für den gesamten AVV ergibt sich gemäß Abb. 12 für 2009 insgesamt ein Aufwandsdeckungsgrad in Höhe von 71,7 %.

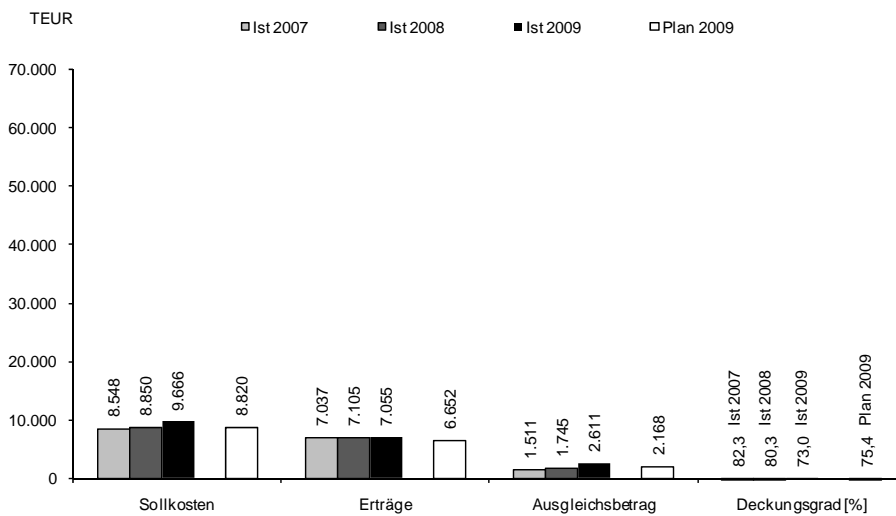
### ASEAG



### west



### DKB



**Abb. 13: Entwicklung der Soll- bzw. Istkosten, Erträge und Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen**

## 8. Zweckverbandsumlage

Zur Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Busverkehr erhebt der Zweckverband AVV von den bedienten Gebietskörperschaften im AVV für das Jahr 2009 Umlagen auf der Grundlage des § 14 der zum 1.1.2008 in Kraft getretenen AVV-Zweckverbandssatzung.

Entsprechend den Vorgaben der Zweckverbandssatzung setzt sich die AVV-Gesamtumlage im Geschäftsjahr 2009 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 Abs. 2 Pkt. 3 der ZV-Satzung (Sonderumlage) 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 Ist-Erträge verminderten Istkosten 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.

Für das Jahr 2009 ergibt sich im Rahmen der allgemeinen Umlage für den Betriebszweig Bus im gesamten AVV ein Ist-Ausgleichsbetrag (Normalumlage) in Höhe von rd. 24,3 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)	Ist 2009	14.399	7.363	2.536	24.298
	Plan 2009	(17.180)**	(9.156)	(2.093)	(28.429)
Nutzwagen-km (in Tsd.) *	Ist 2009	18.215	5.821	6.570	30.606
	Plan 2009	(18.133)	(5.822)	(6.527)***	(30.482)
Ausgleichsbetrag/km (in EUR/km)	Ist 2009	0,7905	1,2649	0,3860	0,7939
	Plan 2009	(0,9474)	(1,5727)	(0,3207)	(0,9326)

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

\*\* incl. Nachtrag BilMoG      \*\*\* modif. Planansatz DKB incl. Leistung City-Bus-Linie

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

Unternehmensbereich	Stadt Aachen	Kreis Aachen	Kreis Düren	Kreis Heinsberg	Summe
ASEAG					
1. Nutzwagen-km *	9.906	8.160	98	51	18.215
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	0,7905	0,7905	0,7905	0,7905	0,7905
3. Ausgleichsbetrag ASEAG TEUR	7.832	6.450	77	40	14.399
ehemaliger Planansatz 2009 TEUR	(8.457)	(6.981)	(82)	(44)	(15.564)
modif. Planansatz 2009 ** TEUR	(9.336)	(7.705)	(91)	(48)	(17.180)
west					
1. Nutzwagen-km *	0	209	26	5.586	5.821
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	1,2649	1,2649	1,2649	1,2649	1,2649
3. Ausgleichsbetrag west TEUR	0	264	33	7.066	7.363
Planansatz 2009 TEUR	(0)	(329)	(39)	(8.788)	(9.156)
DKB					
1. Nutzwagen-km *	0	0	6.570	0	6.570
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	0,3860	0,3860	0,3860	0,3860	0,3860
3. Ausgleichsbetrag DKB TEUR	0	0	2.536	0	2.536
Planansatz 2009 TEUR	(0)	(0)	(2.093)	(0)	(2.093)
Summe Umlage TEUR	7.832	6.714	2.646	7.106	24.298

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

\*\* incl. Nachtrag BilMoG

**Abb. 15:** Übersicht zur **Umlage** der Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen in 2009

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

Auf Wunsch der Stadt Aachen wurde zum 1. Oktober 2009 eine tarifliche Maßnahme, der „City-XL-Tarif“ für die Aachener Innenstadt, umgesetzt. Entsprechend einem in diesem Zusammenhang erstellten Gutachten beliefen sich die wirtschaftlichen Auswirkungen für die im Stadtgebiet Aachen tätigen Verkehrsunternehmen im Zeitraum Oktober bis Dezember 2009 auf 131 T€.

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.

Vor diesem Hintergrund wird für die aus der Einführung des „City-XL-Tarifs“ resultierenden Erhöhung des umlagererelevanten Ausgleichsbetrags eine entsprechende Sonderumlage von der Stadt Aachen erhoben.

### 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 für die Leistungen im Geschäftsjahr 2009 erhoben.

### Gesamtergebnis für die Zweckverbandsumlage 2009

Insgesamt ergibt sich für 2009 ohne Berücksichtigung etwaiger Umlagekürzungen für den AVV-Zweckverband folgende Gesamtumlage:

Art der Umlage		Stadt Aachen	Kreis Aachen	Kreis Düren	Kreis Heinsberg	Summe
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
a) Ausgleichsbetrag (Normalumlage)	Ist 2009	7.832	6.714	2.646	7.106	24.298
	Plan 2009 *	(9.336)	(8.034)	(2.223)	(8.836)	(28.429)
b) tarifliche Maßnahmen (Sonderumlage)	Ist 2009	131	0	0	0	131
	Plan 2009	(125)	(0)	(0)	(0)	(125)
c) Fahrplanmaßnahmen (Sonderumlage)	Ist 2009	37	38	75	0	150
	Plan 2009	(37)	(38)	(75)	(0)	(150)
Summe	Ist 2009	8.000	6.752	2.721	7.106	24.579
	Plan 2009 *	(9.498)	(8.072)	(2.298)	(8.836)	(28.704)

(..) = Planansatz 2009 \* incl. Nachtrag BilMoG

**Abb. 16:** Übersicht zu den Einzelpositionen und dem Gesamtergebnis der **Verbandsumlage für 2009** (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 9 dargestellten Einnahmen und Ausgaben des Zweckverbandes **nicht** die letztlich fließenden Zahlungsströme dar.



## 9. 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 Stadt Aachen	8.000 TEUR
im Kreis Aachen	6.488 TEUR
im Kreis Düren	77 TEUR
im Kreis Heinsberg	40 TEUR
Gesamt	<u>14.605 TEUR</u>

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

für Leistungen der DKB

im Kreis Düren Bus	2.611 TEUR
im Kreis Aachen	0 TEUR
im Kreis Heinsberg	0 TEUR
Gesamt	<u>2.611 TEUR</u>

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

für Leistungen der west

in Stadt Aachen	0 TEUR
im Kreis Aachen	264 TEUR
im Kreis Düren	33 TEUR
im Kreis Heinsberg	7.066 TEUR
Gesamt	<u>7.363 TEUR</u>

**Verbundergebnis 2009**  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

<b>Einnahmen:</b>	<b>TEUR</b>
1. Verbandsumlagen von Stadt Aachen	8.000
2. Verbandsumlagen vom Kreis Aachen	6.752
3. Verbandsumlagen vom Kreis Düren	2.721
4. Verbandsumlagen vom Kreis Heinsberg	7.106
5. Summe Einnahmen	<u>24.579</u>

<b>Ausgaben:</b>	<b>TEUR</b>
1. Finanzierung der Ausgleichsbeträge	
an Stadt Aachen für Leistungen der ASEAG	14.605
an Kreis Düren für Leistungen der DKB	2.611
an Kreis Heinsberg für Leistungen der west	7.363
2. Summe Ausgaben	<u>24.579</u>



**Aachener Verkehrsverbund GmbH**

**Ergebnisrechnung  
für den Verbundverkehr  
im Jahr 2010**

## Übersicht:

1.	Vorwort.....	3
2.	Leistungsangebot.....	5
3.	Verbundtarif 2010 .....	10
4.	Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Kundeninformation.....	12
5.	Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus) .....	14
6.	Erträge (Betriebszweig Bus) .....	19
7.	Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus).....	21
8.	Zweckverbandsumlage .....	24
9.	Finanzierung des Busverkehrs.....	27

## 1. Vorwort

Mit Wirkung zum 1.1.2008 wurde das AVV-Vertragswerk auf eine neue, an die Anforderungen der EuGH-Rechtsprechung bezüglich einer wettbewerbskonformen Finanzierung im ÖPNV („Altmark-Trans“-Urteil) angepasste Vertragsbasis gestellt. Im Vorgriff auf diese Umstellung wurde erstmals der Verbundetat für das Geschäftsjahr 2007 unter Beachtung der neuen, verschärften Rahmenbedingungen aufgestellt.

Die im AVV seit Juni 1994 geltenden Grundprinzipien für die Erbringung der Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) im Verbund und deren Finanzierung durch die bedienten Verbandsmitglieder unter Einbeziehung bestehender Gesellschafterfinanzierungen sind grundsätzlich beibehalten worden.

Entsprechend der geltenden Rechtslage darf eine mit dem Gemeinschaftsrecht kompatible ÖPNV-Finanzierung der öffentlichen Hand grundsätzlich nicht über die Abdeckung des mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendig verbundenen Finanzbedarfs hinausgehen.

Die Rechtsprechung des EuGH erlaubt öffentliche Zuschüsse für Verkehrsleistungen vor diesem Hintergrund nur noch unter der Voraussetzung, dass

- das begünstigte Unternehmen mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tatsächlich betraut ist,
- die Parameter für den Kostenausgleich vorab objektiv und transparent aufgestellt wurden,
- nur die Kosten der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen unter der Berücksichtigung von Einnahmen und angemessenem Gewinn ausgeglichen werden,
- die Höhe des Ausgleichs bei Nichtausschreibung von Verkehrsleistungen nicht über die Kosten hinausgeht, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen hätte.

Die vier vorgenannten Kriterien gewährleisten, dass öffentliche Zuschüsse für Verkehrsleistungen ausschließlich als Gegenleistung zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt werden und – mangels Gewährung von Vorteilen – keine Beihilfe darstellen.

Die vorliegende Ergebnisrechnung hat über die Ermittlung der auf die Verbandsmitglieder entfallenden Finanzierungsanteile für den ÖSPV hinaus die Funktion, die Einhaltung der im Rahmen des Verbundetats 2010 festgelegten Parameter zu prüfen bzw. zu dokumentieren. Neben der Feststellung, ob der im vorhinein festgelegte Leistungsumfang in vollem Umfang erbracht wurde (satzungsgemäß sind Abweichungen von bis zu 2 % zulässig) steht hierbei insbesondere die Einhaltung der im Verbundetat 2010 je Verbundverkehrsunternehmen festgelegten Kostenparameter (Sollkostensatz) im Vordergrund. Im Falle einer Unterschreitung der ausgleichsfähigen Sollkosten gem. Verbundetat erfolgt der Kostenausgleich – unter Anrechnung der verbundrelevanten Erträge – auf der Basis der niedrigeren Istkosten. Im Falle einer unzulässigen Überschreitung der Sollkosten, ist die Überschreitung entsprechend § 12 Abs. 7 der Satzung des Zweckverband AVV innerhalb eines zusammenhängenden 4-jährigen Zeitraumes zu kompensieren.

Die im Rahmen der vorliegenden Ergebnisrechnung 2010 ausgewiesenen Daten berücksichtigen in Bezug auf die zugrundeliegenden Erträge die Ergebnisse einer endgültigen AVV-Einnahmenaufteilung für das Berichtsjahr sowie die darauf basierenden gesetzlichen Ausgleichsleistungen (gem. § 45a PBefG bzw. § 148 SGB IX). Hierdurch ist eine weitestgehend periodenscharfe Zuordnung aller Aufwendungen und Erträge im Rahmen der Ergebnisrechnung gewährleistet.

Es sei darauf hingewiesen, dass die in der vorliegenden Ergebnisrechnung ausgewiesenen Planansätze für das Jahr 2010 aus gegebenem Anlass teilweise modifiziert wurden;

die entsprechenden Änderungen sind durch Texthinweise und Fußnoten gekennzeichnet. Die Vergleichbarkeit mit den im ursprünglichen Verbundetat 2010 ausgewiesenen Ansätzen ist somit nicht vollständig gewährleistet.

Bei der Aufstellung der Ergebnisrechnung sind Sachverhalte in den geprüften Trennungsberechnungen aufgetreten, die auf verschärfte gesetzliche Anforderungen gemäß dem Bilanzmodernisierungsgesetz (BilMoG) für die Bildung von Rückstellungen (§ 253 Abs. 2 HGB) zurückzuführen sind. In Abstimmung mit den beteiligten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften haben sich der Zweckverband und die Verbundgesellschaft darauf verständigt, diese allein durch gesetzliche Maßgaben und von den Unternehmen nicht beeinflussbaren Aufwandssteigerungen im Verbundetat und in der Ergebnisrechnung neutral zu behandeln. Da die Aufwandssteigerungen, die dem ÖSPV-Verbundverkehr zuzurechnen sind, auch in die Umlageberechnung einzubeziehen sind, sind die auf das BilMoG zurück zu führenden Rückstellungserhöhungen ab 2009 durch entsprechende Zuschreibungen beim Soll- und Istkostensatz in gleicher Höhe in die Verbundrechnung einzubeziehen.

Vor dem Hintergrund des zum 1. Oktober 2009 vollzogenen Zusammenschlusses der Stadt Aachen und des Kreises Aachen zur „StädteRegion Aachen“ sei angemerkt, dass die das ehemalige Gebiet des Zweckverbandsmitglieds Kreis Aachen betreffenden Ansätze – analog zu den Darstellungen im Verbundetat 2010 – in der Ergebnisrechnung 2010 erstmalig unter der Bezeichnung „StädteRegion Aachen“ aufgeführt sind.

Es sei darauf hingewiesen, dass die bei der ASEAG im Geschäftsjahr 2010 aufgrund eines Arbeitsrechtsstreits erfolgte Bildung einer Rückstellung in Höhe von rd. 19,1 Mio. € als Sondereffekt **nicht** in die Verbundrechnung einbezogen worden ist, um eine grobe Verzerrung im Verbundjahr 2010 und möglicherweise auch in den Folgejahren zu vermeiden. Damit bleibt diese Aufwandsposition auch bei der Ermittlung der Umlage für die Mitglieder des Zweckverband AVV ausgeblendet. Damit ist aus Sicht des Zweckverband AVV kein Präjudiz für das Verhältnis zwischen der Stadt Aachen und der StädteRegion Aachen in Bezug auf diesen Rückstellungsposten verbunden.

Die Abrechnung des vorgenannten Sondereffektes ist insofern außerhalb der Verbundabrechnung direkt zwischen der Stadt Aachen und der StädteRegion Aachen vorzunehmen.

Die im Konzern der E.V.A. erfolgte Finanzierung der Rückstellungsbildung ist nach Auffassung des Zweckverband AVV und der AVV GmbH sowie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC, Düsseldorf, von der Betrauung der ASEAG durch die Stadt Aachen und die StädteRegion Aachen beihilfenrechtlich abgesichert, da sie dem betrauten ÖSPV-Verbundverkehr zuzurechnen ist.

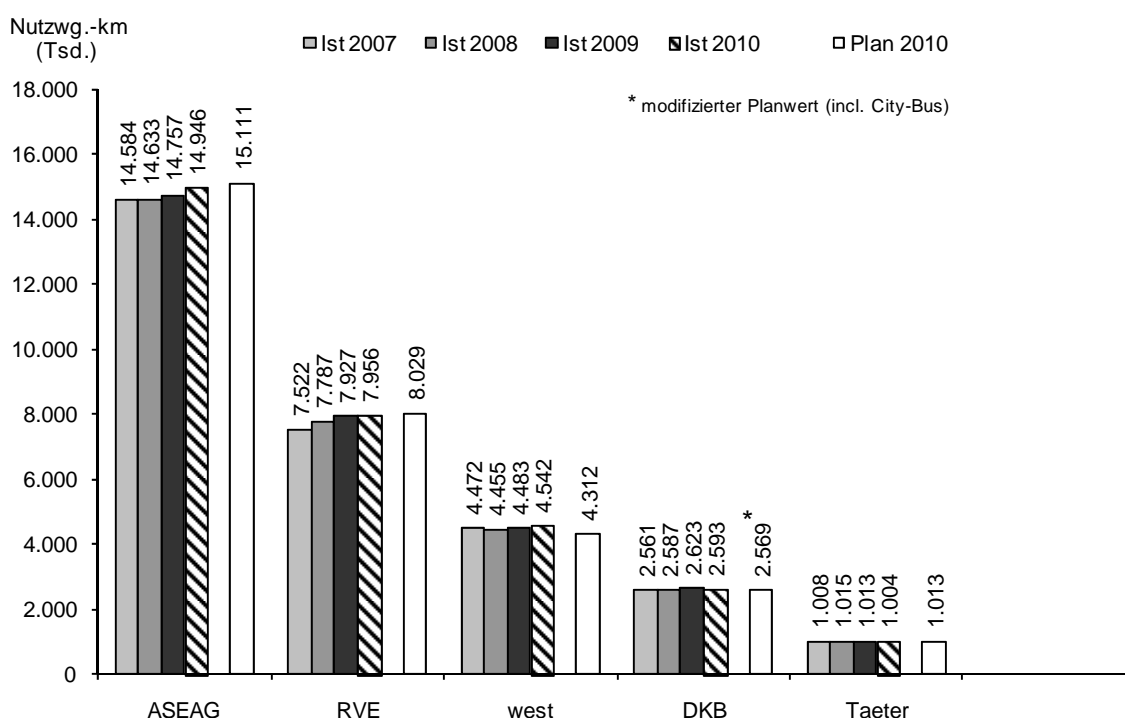
## 2. Leistungsangebot

Die gesamten Betriebsleistungen der AVV-Busverkehrsunternehmen sind im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr verbundweit um insgesamt 238 Tsd. Nutzwagen-km (+ 0,8 %) leicht gestiegen. Der überwiegende Teil dieser Mehrleistungen ist dabei im Gebiete der Stadt Aachen erbracht worden. Der Planansatz 2010 in Bezug auf die verbundweite Gesamtleistung wurde mit einer Abweichung von lediglich 7 Tsd. Nutzwagen-km (+ 0,0 %) nahezu exakt eingehalten.

Beim Vergleich der jährlichen Betriebsleistungen ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass sich die Auswirkungen unterjährig umgesetzter Fahrplanmaßnahmen in den ausgewiesenen Betriebsleistungen des betreffenden Kalenderjahres lediglich anteilig auswirken.

Die von der DKB zum AVV-Verbundetat 2010 ursprünglich angemeldete Plan-Leistung (2.531 Tsd. Nutzwg.-km) wurde in den nachfolgenden Darstellungen nachträglich um die Leistungen des City-Bus-Verkehrs in Düren (38 Tsd. Nutzwg.-km) erhöht. Der im Rahmen des Verbundetats 2010 versehentlich unberücksichtigte City-Bus-Verkehr ist Bestandteil des durch die Betrauung der DKB abgedeckten Anforderungsprofils und unterliegt somit den Regularien zur Finanzierung des Verbundverkehrs gem. Satzung des Zweckverband AVV.

In der nachstehenden Abbildung ist die Entwicklung der Betriebsleistung der AVV-Bus-Verkehrsunternehmen für die Jahre 2007 bis 2010 dargestellt.



**Abb. 1a: Betriebsleistungen** (Ist-Leistung der AVV-Verkehrsunternehmen von 2007 bis 2010 im Vergleich zu den Plandaten 2010)

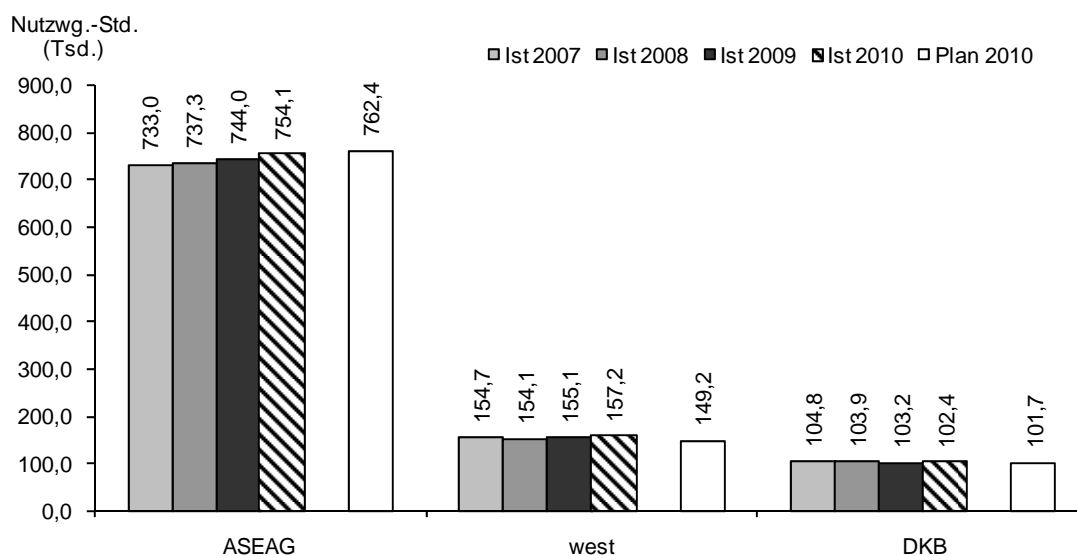
Gemäß § 11 Abs. 5 Nr. 5 der Satzung des Zweckverband AVV dürfen die Verbundverkehrsunternehmen um max. 2 % vom Umfang des betrauten Anforderungsprofils abweichen. Durch diese Toleranzregelung sollen Planungsunsicherheiten wie z.B. Mehrleistung infolge von Umleitungsverkehr ausgeglichen werden. Für Mehrleistungen, die über den Umfang von 2 % hinausgehen, kann ein Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Regel nur erfolgen, wenn eine entsprechende Betrauung – z.B. in Form einer nach Erstellung des Verbundetats unterjährig beschlossenen Fahrplanmaßnahme – vorliegt.

In Bezug auf die Ist-Betriebsleistung der west ist festzustellen, dass diese die im Rahmen des Verbundetats 2010 festgelegte Plan-Leistung um 5,3 % (230 Tsd. Nutzwg.-km) übersteigt. Sowohl die Plan- als auch die Ist-Leistung der west beinhaltet die Leistungen des „MultiBus“-Linienbedarfsverkehrs. Wie der Abb. 1c zu entnehmen ist, übersteigt die tatsächliche Inanspruchnahme des west-Bedarfsverkehrs den Planansatz 2010 um rd. 222 Tsd. Nutzwg.-km. In Bezug auf die nicht bedarfsabhängige west-Betriebsleistung beträgt die Planabweichung 2010 somit lediglich 8 Tsd. Nutzwg.-km bzw. 0,2 %.

Da der MultiBus-Verkehr als bedarfsabhängiges Angebot grundsätzlich mit seinem gesamten Leistungsvolumen als Bestandteil des durch die Betrauung der west abgedeckten Anforderungsprofils anzusehen ist, wird die aus diesem Verkehr resultierende Planüberschreitung im Hinblick auf die Anforderungen des § 11 Abs. 5 Nr. 5 der Satzung des Zweckverband AVV als unkritisch bewertet.

In Bezug auf die Betriebsleistungen der übrigen Verbundverkehrsunternehmen ist festzustellen, dass diese im Vergleich zu den im Rahmen des Verbundetat 2010 festgelegten Plan-Leistungen jeweils um weniger als die gemäß Satzung des Zweckverband AVV zulässigen 2 % abweichen.

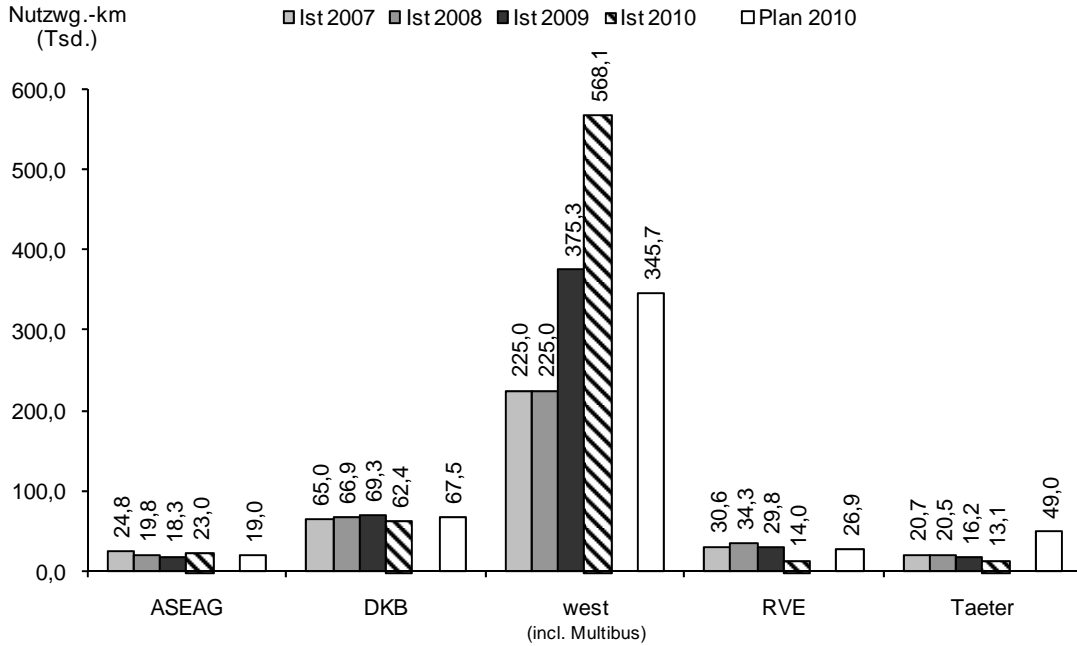
Um eine differenzierte Beurteilung der aufwands- und ertragsbezogenen Kenngrößen der kommunalen Unternehmen zu ermöglichen, werden nachfolgend zusätzlich die entsprechenden Nutzwagenstunden ausgewiesen.



**Abb. 1b: Nutzwagenstunden** der kommunalen Unternehmen (Ist- bzw. Planwerte 2007 bis 2010)

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

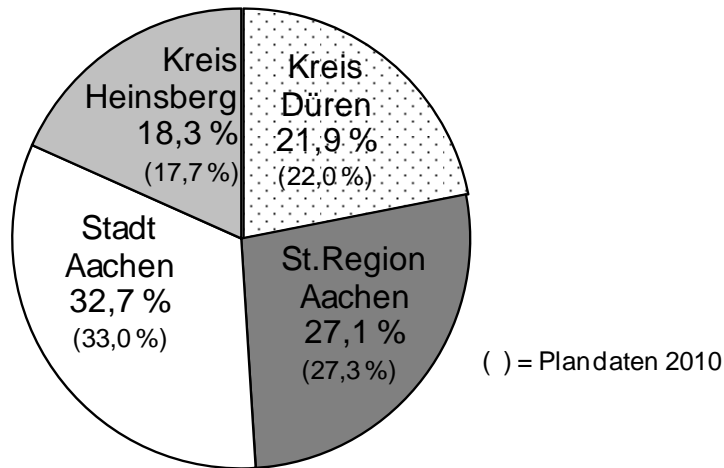




**Abb. 1c: Betriebsleistungen im Linienbedarfsverkehr** (Ist- bzw. Planwerte für 2007 bis 2010)

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.

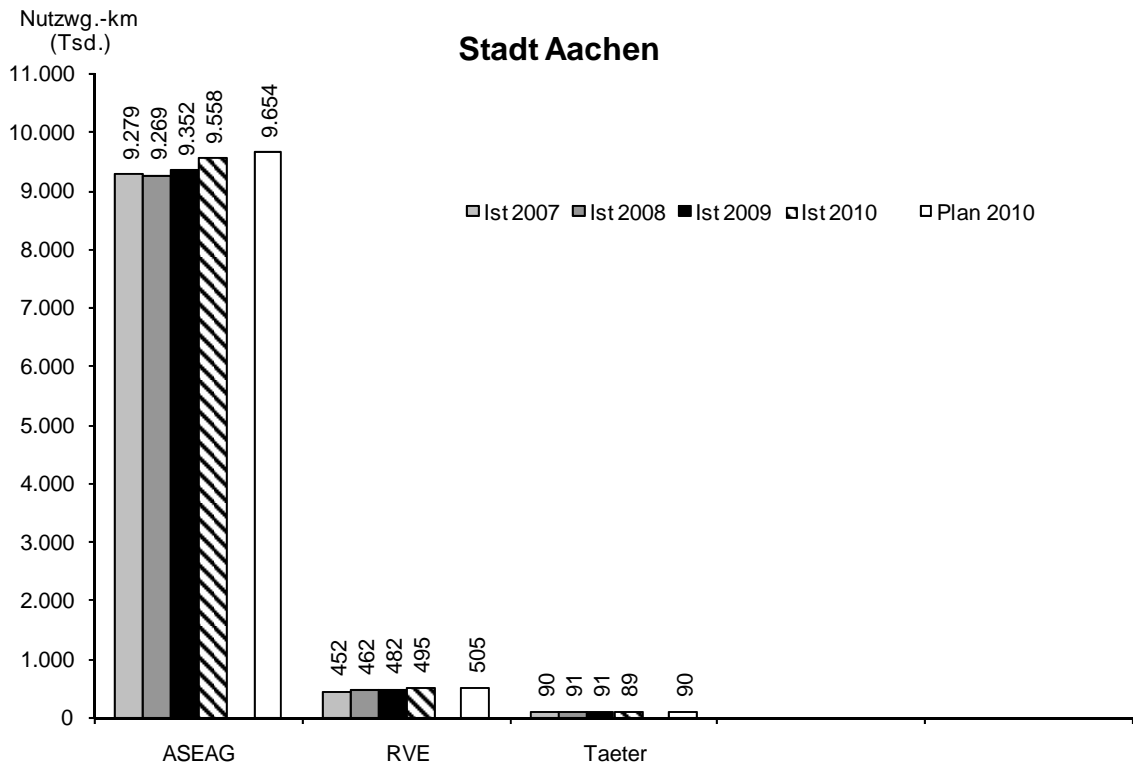
Die Verteilung der Betriebsleistungen auf die Mitglieder des AVV-Zweckverbandes ist in den Abbildungen 2 und 3 wiedergegeben.



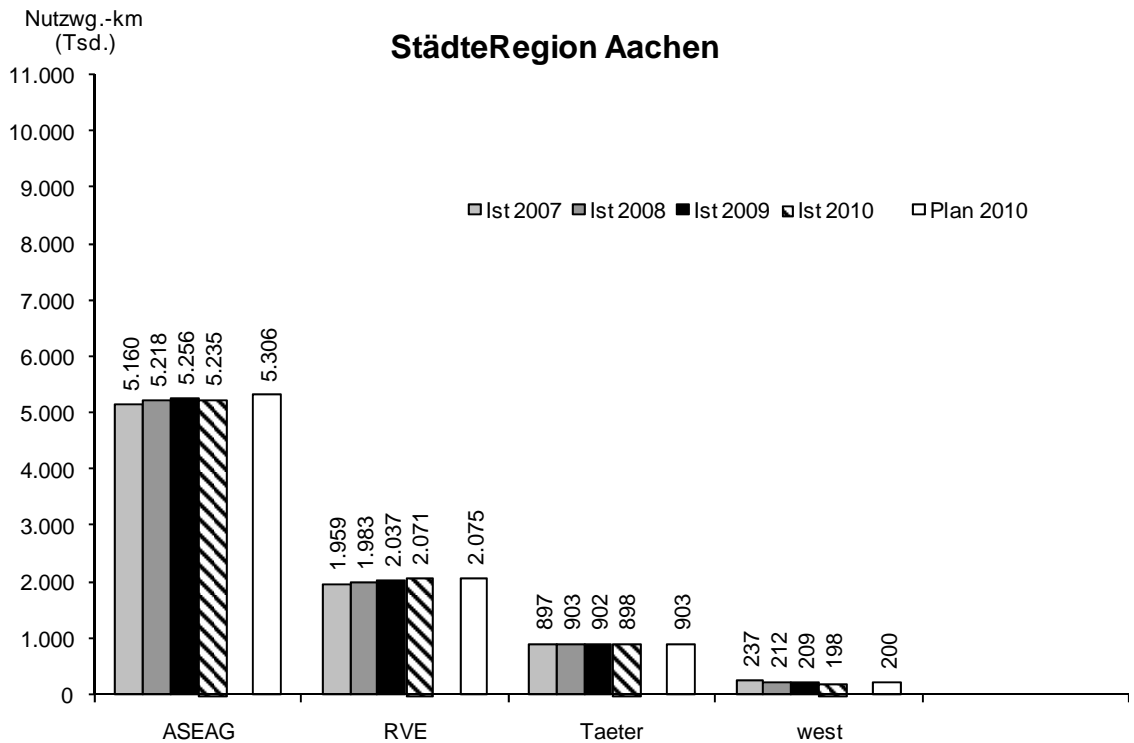
**Abb. 2:** Übersicht zu den auf die Verbandsmitglieder entfallenden **Anteilen an der gesamten Bus-Betriebsleistung** (Nutzwagen-km) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen

Die im Ausland erbrachten Leistungen der ASEAG sind in vollem Umfang dem Anteil der Stadt Aachen zugeordnet.

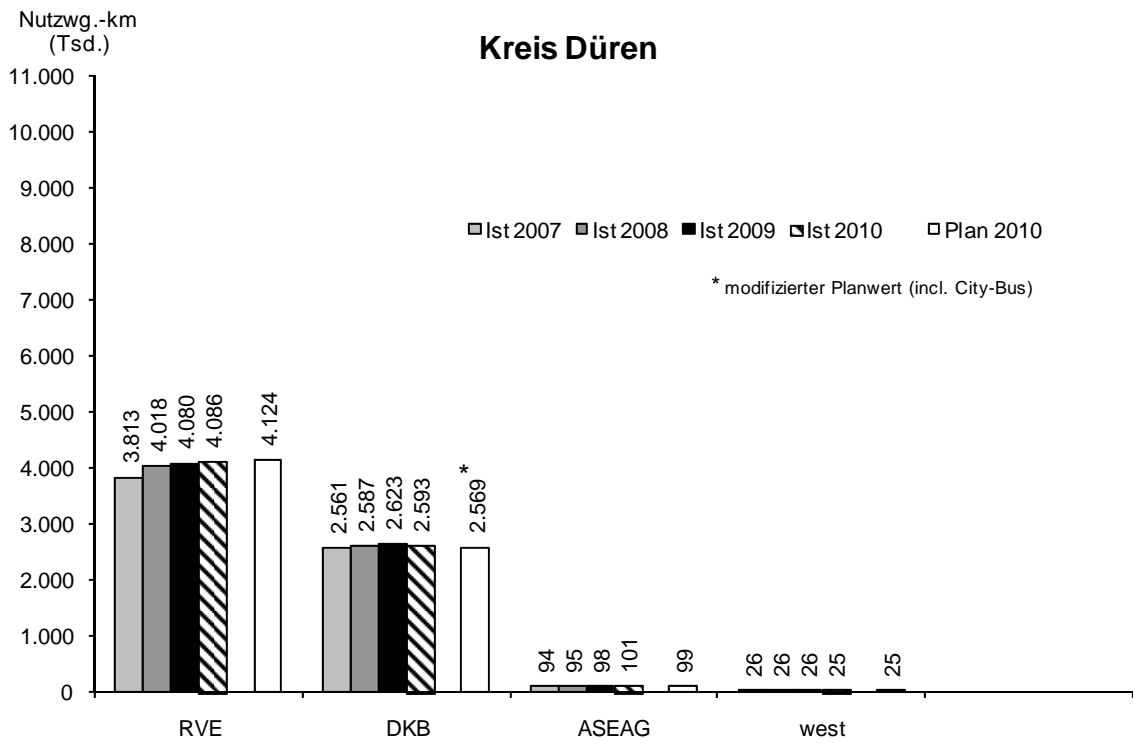
Die Leistungen der west, DKB und RVE in verbundfremden Räumen sind dem jeweils zugehörigen Verbandsmitglied zugeordnet.



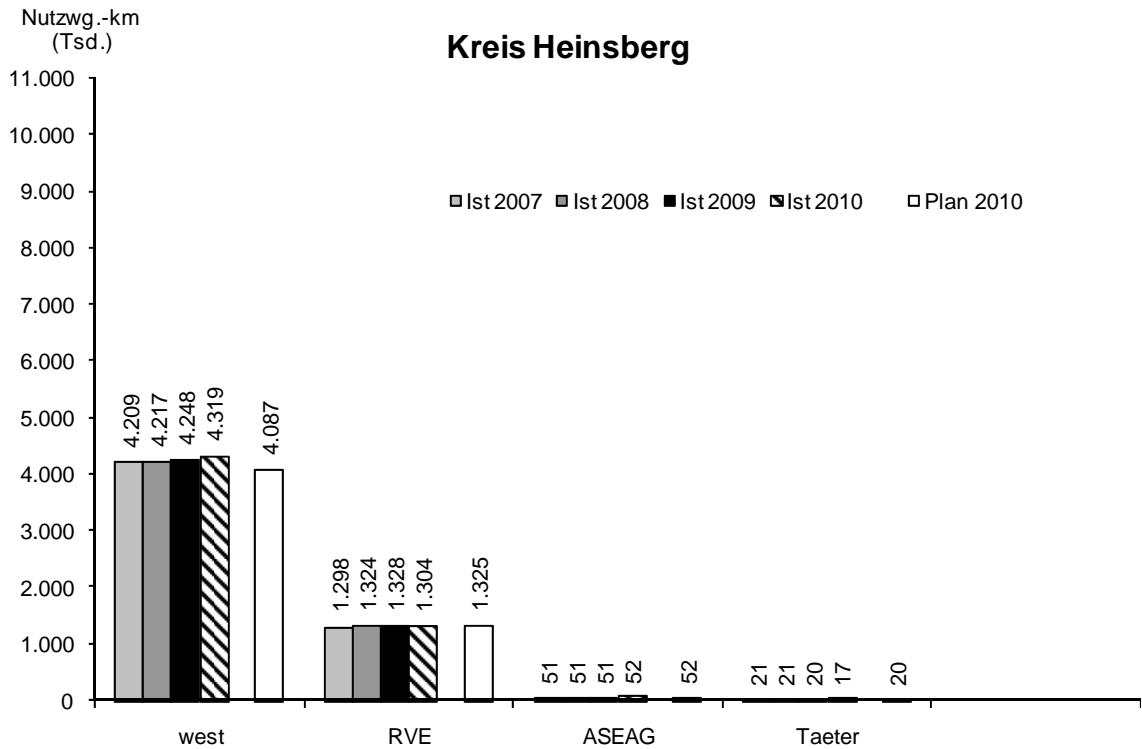
**Abb. 3a: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Stadt Aachen**



**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 2010

Vor dem Hintergrund eines anhaltend hohen Energie- bzw. Treibstoffaufwands, der Personalkostenentwicklung sowie den aus den Mittelkürzungen seitens des Landes NRW resultierenden, nachhaltig wirkenden Auswirkungen auf die Ertragslage der Verkehrsunternehmen wurde zum 1. April 2010 eine Anpassung des Verbundtarifs um durchschnittlich 3,5 % vorgenommen.

Die Preisstellung des für Fahrten innerhalb des Aachener Alleinrings zum Oktober 2009 eingeführten „City-XL“-Sondertarifs blieb in 2010 unverändert. Eine diesbezüglich im Berichtsjahr durchgeführte gutachterliche Untersuchung bestätigte im Wesentlichen die im Vorfeld der Einführung prognostizierten negativen Auswirkungen auf die Fahrgeldeinnahmen.

Das seit Juni 2009 für entsprechend Anspruchsberechtigte im Gebiet des Kreises Düren angebotene „Mobilticket“ (Sozialticket) wurde nach Ablauf des 1-jährigen Probezeitraums fortgeführt. Darüber hinaus wurde in 2010 mit der StädteRegion Aachen sowie mit dem Kreis Heinsberg Einvernehmen darüber erzielt, ab Sommer 2011 auch in diesen Regionen ein entsprechendes Tarifangebot für die Bezieher und Bezieherinnen von Transferleistungen nach dem SGB II, SGB XII und AsylbLG einzuführen.

Die im Lichte der Luftreinhalteplanung der Stadt Aachen forcierte Akquisition weiterer Job-Ticket-Kunden wurden im Zusammenwirken mit IHK und Stadt Aachen in 2010 fortgesetzt. Im Fokus der Bemühungen standen dabei die Verhandlungen über die Einführung des AVV-Job-Tickets für die rd. 5.000 Bediensteten der RWTH Aachen. Nach umfangreichen Verhandlungen mit der Hochschulverwaltung konnte schließlich Einvernehmen erzielt werden, das AVV-Job-Ticket mit Wirkung zum 1. Juli 2011 an der RWTH Aachen einzuführen.

Die mit diversen Schulträgern in Stadt und Kreis Aachen bestehenden Schülerticket-Verträge (School&FunTicket) wurden in 2010 fortgeführt. Der bereits seit dem 1.8.2006 unverändert belassene Schülerticket-Preis für Selbstzahler in Stadt und Kreis Aachen wurde zum Schuljahr 2010/2011 von 21,00 auf 22,00 Euro/Monat erhöht. Auch das in den Städten Baesweiler und Monschau sowie von vielen Schulträgern im Kreis Düren angebotene „SchoolPlus-Ticket“ wurde im Schuljahr 2010/2011 fortgeführt. Auf Wunsch der Stadt Monschau wurde zum Schuljahresbeginn 2010/2011 eine Umstellung des Schülerticketangebots vom SchoolPlus-Ticket auf das School&Fun-Ticket vollzogen.

Die mit den ASten der vier im AVV-Gebiet ansässigen Hochschulen in 2009 getroffenen Anschlussvereinbarungen über das AVV-Semester-Ticket mit einer Laufzeit bis einschließlich Wintersemester 2011/12 (6 Semester) wurden in 2010 unverändert fortgeführt. Bei dem seit dem Sommersemester 2009 von den Studierenden aller Hochschulen im AVV-Gebiet zusätzlich genutzten SemesterTicket NRW, welches eine landesweite Nutzung aller Verkehrsmittel des Nahverkehrs in NRW erlaubt, wurde zum Sommersemester 2010 eine Anpassung des durch alle Studierenden obligatorisch zu leistenden Solidarbeitrags auf landesweit einheitlich 38,90 Euro / Semester vorgenommen.

Mit dem Ziel, die Transparenz der in den neun NRW-Kooperationsräumen sowie für den NRW-Tarif bislang unterschiedlichen Regelwerke für den Fahrgast zu erhöhen, traten zum 1.1.2010 erstmals einheitliche „Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW“ in Kraft. Zeitgleich wurden die in NRW bislang uneinheitlichen Regelungen zur Entschädigung der Fahrgäste bei Verspätungen oder Ausfällen von Nahverkehrsmitteln in Kooperation mit den übrigen Verkehrsverbänden und -gemeinschaften landesweit vereinheitlicht („Mobilitätsgarantie NRW“).

**AVV-Verbundtarif 1. April 2010**

Stand: 1. April 2010

Preise in Euro

Regeltarife								
Preisstufe:	Gültigkeit	K Kurzstreckenzone	1			2	3	4
			A	B	C	Stammgebiet und ein Nachbarstammgebiet	Stammgebiet und eine Nachbarregion	AVV-Gesamtnetz
Erwachsene Einzel-Ticket	Einzelfahrt	1,55	2,35 <sup>1)</sup>			3,10	4,65	7,30
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt		5,60 (1,40)	8,20 <sup>1)</sup> (2,05)			10,80 (2,70)	16,00 (4,00)	25,20 (6,30)
Kinder Einzel-Ticket <sup>2)</sup>		0,95	1,35 <sup>1)</sup>			1,75	2,60	4,10
Kinder 4Fahrten-Ticket <sup>2)</sup> je Fahrt		3,80 (0,95)	5,40 <sup>1)</sup> (1,35)			7,00 (1,75)	10,40 (2,60)	16,40 (4,10)
Tages-Ticket (1 Person)		ganztäglich	6,45			9,20	12,15	15,20
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztäglich	8,80		7,40	13,00	17,80	21,50	
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	18,30			24,30	36,70	47,30	
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat	44,90	51,50	53,55	73,40	103,30	141,50	
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	37,42	42,92	44,63	61,17	86,08	117,92	
Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet und i. d. R. alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2	Erwachsene: 103,30 / im ABO: 86,08				Auszubildende: 77,50 / im ABO: 73,63		
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	13,75			18,25	27,55	35,50	
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat	33,70	38,65	40,20	55,05	77,50	106,15	
Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	32,02	36,72	38,19	52,30	73,63	100,84	
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten	347,10	398,10	402,00	567,00	798,25	1.093,35	
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	mo. – fr. ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztäglich	15,60			im ABO: 13,00			
Aktiv-ABO (1 Person)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. u. feiertags ganztäglich	41,60 (ABO)						
Aktiv-Duo (2 Personen)		68,00 (ABO)						
Zuschlag 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt	1,20		1,55	2,35	3,65		
Zuschlag 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	9,15		12,15	18,35	23,65		
Zuschlag 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat	25,75		36,70	51,65	70,75		
Zuschlag 1. Kl. DB Mon. Karte ABO	mindestens 12 Monate	21,45		30,60	43,00	59,00		

<sup>1)</sup> Dieser Tarif gilt auch für zwei angrenzende Kurzstrecken-Zonen unterschiedlicher Stammgebiete.

<sup>2)</sup> Gilt für Kinder unter 15 Jahren; Kinder unter 6 Jahren werden unentgeltlich befördert.

Sondertarife					
Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztäglich) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde		13,00		
City-XL-Ticket Aachen	für eine Einzelfahrt innerhalb der City-XL-Zone in Aachen		1,00		
City-XL-Monatskarte Aachen	Monatskarte für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen		30,00		
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)			1 Person	Mini-gruppe	Familien-Ticket
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tages-Tickets für 1 Person gelten von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss</li> <li>• 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 ganztäglich</li> </ul>		6,45	7,40	12,15
StädteRegion Aachen (Stadt u. Kreis)			12,15	17,80	
Kreis Düren			9,20	17,80	9,20
Kreis Heinsberg			9,20	13,00	-
NRW-Tickets					
SchöneFahrtTicket NRW	für einen Erwachsenen (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW		16,00		
	für ein Kind 6 - 14 Jahre (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW		8,00		
SchönerTagTicket NRW werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich	für 1 Person in ganz NRW		25,00 *		
	für max. 5 Personen oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren in ganz NRW		35,00 *		
SchöneFerienTicket NRW Sommerferien	für alle unter 16, Schüler unter 21 und Studenten unter 27 Jahren in den Sommerferien in ganz NRW		50,00		
SchöneFerienTicket NRW übrige Ferien	für alle unter 16, Schüler unter 21 und Studenten unter 27 J. in den übrigen Ferien (Ostern, Herbst o. Weihnachten) in ganz NRW		23,00		
FahrradTicket NRW	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades in ganz NRW		4,00		
Ferien-Tickets im AVV					
Jugendl./Schüler Sommerferien	für Jugendliche unter 18 und Schüler unter 21 Jahren		26,00		
Jugendl./Schüler übrige Ferien			13,00		
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren		49,90		
Senioren übrige Ferien			24,95		
Sonstige Tickets					
Schönes-Wochenende-Ticket	samstags oder sonntags für max. 5 Pers. oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren		37,00 *		
WE-T. für Jugendliche unter 18 J.	samstags oder sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz		4,20		
euregionticket	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		15,50		
Fahrrad Einzelfahrt	Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)		2,00		
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)		3,00		

<sup>\*</sup>) 2,00 € Aufpreis im personenbedienten Verkauf der DB / DB-Agenturen

**Abb. 4: Verbundtarif April 2010**

#### 4. Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Kundeninformation

Im Jahr 2010 wurden gemeinsam mit den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen, den Kommunen sowie den Partnern in der Euregio Maas-Rhein und NRW zahlreiche Kommunikationsmaßnahmen durchgeführt, um die bestehenden und neuen Tarif- und Leistungsangebote im AVV angemessen zu vermarkten und eine entsprechende Präsenz in der Öffentlichkeit zu erreichen.

Ein wichtiger Baustein im Kundenservice des AVV ist eine gut funktionierende elektronische Fahrplanauskunft. Da das bisherige Online-Fahrplanauskunftssystem hinsichtlich seiner Zukunftsfähigkeit an gewisse Grenzen gestoßen war, wurden in 2010 Neuentwicklungen vorangetrieben. Die Fahrplanauskunft wurde um eine für mobile Endgeräte angepasste Version ergänzt. Für Mobilitätsbehinderte wurde eine rein textbasierte, für Screenreader optimierte Version der Fahrplanauskunft entwickelt. Der Fahrtbegleiter für Sehbehinderte wurde für handelsübliche Navigationsgeräte aufbereitet und um Informationen zu den in der Fahrplanauskunft gefundenen Verbindungen ergänzt. Die Schnittstelle zu DELFI (Durchgängige elektronische Fahrplaninformation) ermöglicht deutschlandweite Abfragen von Verbindungen. QR-Codes werden auf der Druckansicht von Verbindungsfahrplänen und Haltestellenfahrplänen angezeigt und stehen auch den Unternehmen zur Integration in die Haltestellenaushänge zur Verfügung. Die Bedeutung der QR-Codes wird mit der geplanten Integration von Echtzeitdaten an Einfluss gewinnen. Darüber hinaus wurde die Systemarchitektur angepasst, um die Skalierbarkeit des Systems in der Zukunft zu vereinfachen und die Systemstabilität auszubauen.

Im Herbst 2010 hat der AVV eine SchnupperAbo-Kampagne durchgeführt. Wie bisher wurden neben den klassischen Werbemedien wie Flyer, Plakate, TrafficBoards auf Fahrzeugen auch die Werbegroßflächen in der Stadt Aachen (City- und Megalights) angemietet.

Das Pilotprojekt „car2gether“ startet in 2010 und wurde durch den AVV begleitet. Ein Gemeinschaftsprojekt von „scientific computers“ und Daimler testet eine App, die spontane Mitfahrgelegenheiten vermittelt. Neben Mitfahrangeboten und –nachfragen wurden die ÖPNV-Daten integriert, die alternativ zu jeder Mitfahrgelegenheit angeboten werden.

Insgesamt kann konstatiert werden, dass es in 2010 gelungen ist, Marketing und Kundenkommunikation mit geringem Mitteleinsatz erfolgreich neu aufzustellen. Im Einzelnen wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

##### • Tarif

- In 2010 wurden neue zielgruppenspezifische Werbemotive zur Vermarktung der Tickets entwickelt.
- Zum Tarifwechsel am 1. April 2010 wurden die (kommunenbezogenen) Informationsflyer zum AVV-Tarif – mit völlig überarbeitetem Inhalt – in 14 Versionen veröffentlicht.
- Auch alle weiteren Informationsmedien zu den zielgruppenspezifischen AVV-Ticketangeboten sowie den Übergangsregelungen in die benachbarten Verbünde wurden neu aufgelegt.
- Gemeinsam mit den übrigen Kooperationspartnern in NRW wurden die Informationen zum NRW-Tarif aktualisiert und Aktionen zu spezifischen Ticketangeboten durchgeführt.

## • Fahrplan

- Die Fahrplanbroschüre „Natur erfahren – mit Bus und Bahn unterwegs im und um den Nationalpark Eifel“ wurde erneut in Kooperation mit dem Kreis Euskirchen und dem VRS aufgelegt und in 2010 erstmals ergänzt um die Fahrten an Werktagen. Ebenfalls wurde der Fahrradbusflyer in 2010 überarbeitet. Auch die Broschüre „Einstieg Natur“ mit Freizeittipps in der Region erschien in 2010 wieder. Gemeinsam mit der RVE wurden Flyer mit touristischen Informationen zu den RVE-Linien im Südkreis der StädteRegion Aachen erstmals herausgegeben. Zusätzlich wurde auf Plakaten und in Anzeigen für die auf den Busachsen Aachen – Nationalpark optimierte ÖV-Erschließung des Nationalparks und im speziellen für die in Kooperation mit dem VCD geführten Fahrradtouren geworben.
- Als kombinierte Fahr-/Netzplan- und Tarifbroschüre für die Kommunen des Südkreises Aachen erschien „Mobil in der Eifel“. Per Haushaltsverteilung konnte eine flächendeckende Versorgung gewährleistet werden.
- Anlässlich des Fahrplanwechsels im Schienenverkehr wurden die Mini-Faltfahrpläne „Zug um Zug“ für die Strecken (Lüttich –) Aachen – Köln und Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf neu herausgegeben. Darüber hinaus ist auch der Mini-Fahrplan für die Rurtalbahn überarbeitet und veröffentlicht worden.
- Auch der AVV-Taktfahrplan wurde in 2010 wieder publiziert. Dieser bietet eine komplette Fahrplanübersicht über alle SPNV-Angebote im Gebiet des AVV sowie in die / aus den angrenzenden Regionen im handlichen Taschenformat.

## • Euregio Maas-Rhein (EMR)

In 2010 werden die Kommunikationsarbeiten für das Projekt „M3 (Mobilität ohne Grenzen)“ ausgeschrieben und vergeben. Die Arbeiten zur Erstellung einer Website mit euregionaler Fahrplanauskunft und euregionalem Freizeitportal starten. Gleichzeitig werden die Image- und Werbemedien zur Vermarktung der neuen Marke „mobility euregio“ erstellt.

Auch die Informationsmedien für die grenzüberschreitenden Verkehre in der EMR wurden optisch angepasst und inhaltlich aktualisiert. Folgende Publikationen sind erschienen:

- **euregioticket**
- **euregioAIXpress**
- Übergangstarif AVV-Heerlen
- Mini-Schnellverkehrsplan für die EMR

## • die euregiobahn

Mit der Ganzflächenwerbung eines **euregiobahn**-Fahrzeuges und einer VIP-Pressefahrt wird der Auftakt einer strategischen Kooperation zwischen der Parkstad Limburg und der StädteRegion Aachen beworben. Zukünftig wollen Parkstad und StädteRegion sich im Bereich Verkehrsentwicklungsplanung stärker vernetzen. Nachdem im Jahr 2009 sowohl die Verlängerung nach Langerwehe (Juni 2009) und die Durchbindung nach Düren (Dezember 2009) realisiert und entsprechend kommuniziert wurde, beschränkte sich die Kommunikationsarbeit für die **euregiobahn** darüber hinaus im Wesentlichen auf die Erstellung der Fahrplanmedien sowie auf die Pressearbeit zum Auftakt der Saisonverkehre nach Heimbach sowie zum Spatenstich für den Ringbahnschluss.

- **Kundenmagazin**

Das AVV-Kundenmagazin „unterwegs“ mit allen aktuellen Informationen zu Fahrplan- und Tarifänderungen wurde auch in 2010 erstellt und in einer Auflage von rd. 400.000 Exemplaren kurz vor den Fahrplanwechseln im Juni bzw. Dezember an die Haushalte im gesamten Verbundgebiet verteilt.

- **Aktuelle Kundeninformationen / Öffentlichkeitsarbeit**

Aktuelle Meldungen, Neuerungen und Anpassungen im Leistungs- und Tarifangebot im AVV sind über Pressemitteilungen und -konferenzen, Anzeigenschaltungen, Infoveranstaltungen und über [www.avv.de](http://www.avv.de) gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert worden.

## **5. Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus)**

Aufwendungen der Verbundverkehrsunternehmen werden seitens des Zweckverband AVV ausschließlich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ausgeglichen.

Die Aufwendungen, die zur Erbringung des im Verbundetat 2010 festgelegten Leistungsumfangs maximal ausgeglichen werden dürfen, sind durch die ebenfalls im Verbundetat ausgewiesenen Sollkosten je Verbundverkehrsunternehmen determiniert. Diese ergeben sich aus dem Produkt aus individuellem Sollkostensatz und geplanten Nutzwagenkilometern (zzgl. Mehrleistungen) im AVV-Linienverkehr.

Die im Rahmen des Verbundetats 2010 vorab festgelegten Sollkosten dürfen jeweils nicht durch höhere Istkosten überschritten werden. Die Istkosten sind entsprechend § 12 Abs. 6 der Satzung des Zweckverband AVV auf der Grundlage einer Trennungsrechnung entsprechend der Sollkostenermittlung nachzuweisen, welche von einem Wirtschaftsprüfer zu testieren ist.

Unterschreiten die im Rahmen der Ergebnisrechnung festgestellten Istkosten die Sollkosten, so ist der Kostenausgleich – unter Berücksichtigung der relevanten Erträge – auf die Höhe der Istkosten begrenzt.

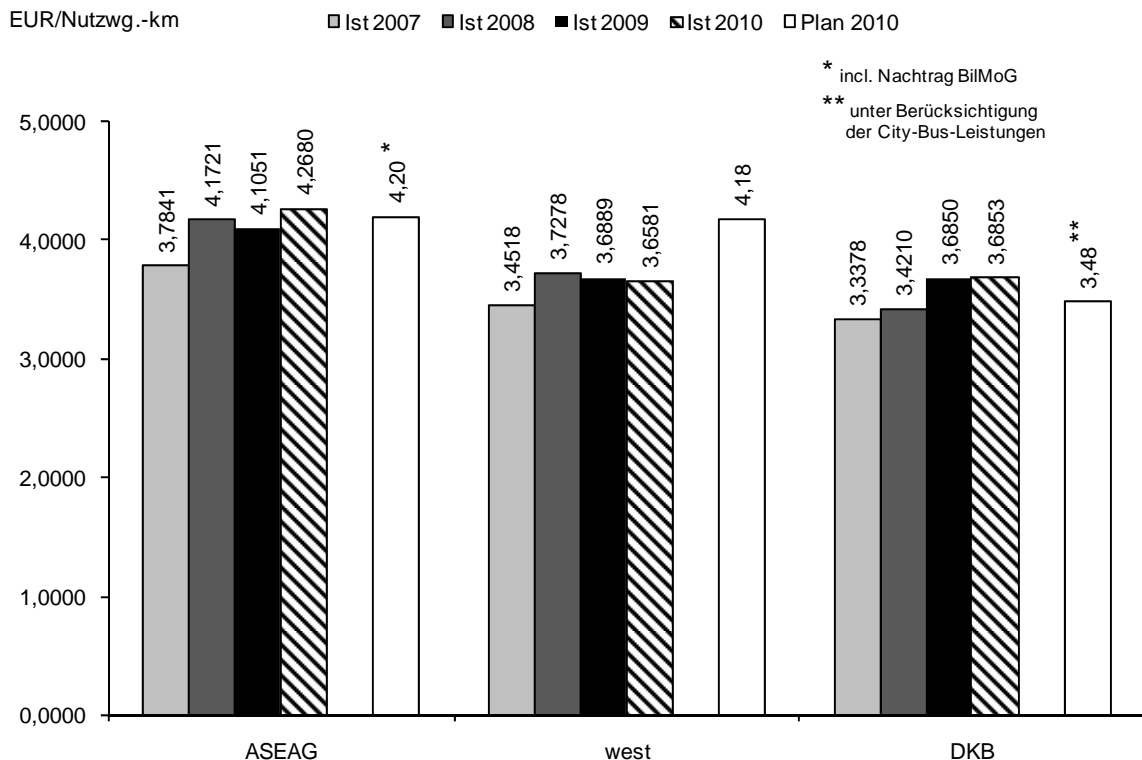
Aufwendungen für AVV-Linienverkehre, die über das Gebiet des Zweckverbandes AVV hinausgehen, sind in den Soll- bzw. Istkostensätzen berücksichtigt. Ebenso sind alle Anmietkosten enthalten, sofern es sich um Verkehre im AVV-Leistungsangebot handelt. Verbundfremde Aufwendungen (z. B. für Schülerverkehre 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 in den nachfolgenden Darstellungen ausgewiesenen Planansätze für das Jahr 2010 wurden in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und den beteiligten Wirtschaftsprüfern im Sinne einer sachgerechten und verbundweit einheitlichen Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen in einzelnen Positionen nachträglich angepasst (entsprechende Änderungen sind durch Fußnoten gekennzeichnet). Eine Vergleichbarkeit mit den im ursprünglichen Verbundetat 2010 ausgewiesenen Ansätzen ist somit nicht gewährleistet.

Die für das Jahr 2010 relevanten Soll- und Istkostensätze sind nachfolgend dargestellt.





**Abb. 5: Soll-/Istkostensatz je Nutzwagenkilometer je Verbundverkehrsunternehmen**

Ein direkter Vergleich des leistungsbezogenen Soll- bzw. Istkostensatzes 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.

### Beihilferechtliche Bewertung

Entsprechend den Regularien zur Finanzierung des Verbundverkehrs gem. § 12 der Satzung des Zweckverband AVV dürfen die Istkosten die prognostizierten Sollkosten grundsätzlich nicht übersteigen. Im Falle einer Überschreitung der Sollkosten ist diese innerhalb eines zusammenhängenden vierjährigen Betrachtungszeitraums (einschließlich des Jahres, in dem die Überschreitung erfolgt ist) zu kompensieren. Dabei dürfen die kumulierten Istkosten die kumulierten Sollkosten im Vierjahreszeitraum nicht übersteigen. Entsprechend § 12 Abs. 7 der Satzung des Zweckverband AVV ist innerhalb des Vierjahreszeitraums sowohl ein Vortrag als auch ein Rücktrag der Überschreitung möglich.

Vor diesem Hintergrund ist hinsichtlich der Aufwendungen der Verbundverkehrsunternehmen aus beihilferechtlicher Sicht Folgendes festzustellen:

#### ASEAG

Als Sollkostensatz der ASEAG wurde im Verbundetat 2010 ein Wert in Höhe von 4,15 Euro/Nutzwagen-km ausgewiesen. In diesem Planansatz waren jedoch die für die ASEAG mit dem Bilanzmodernisierungsgesetz (BilMoG) in 2010 verbundenen Auswirkungen noch nicht berücksichtigt. Da der durch das BilMoG bedingte Mehraufwand als ÖPNV-bedingter Aufwand bei der Ermittlung des Kostensatzes zu berücksichtigen war, wurde der ursprünglich prognostizierte ASEAG-Sollkostensatz je Nutzwagen-km auf der Basis von –

durch einen Wirtschaftsprüfer testierten – Angaben der ASEAG inzwischen auf 4,20 Euro/Nutzwagen-km angepasst. Der für das Jahr 2010 gutachterlich ermittelte ASEAG-Istkostensatz in Höhe von 4,2680 Euro/Nutzwagen-km übersteigt den (korrigierten) Sollkostensatz somit um rd. 0,0680 Euro/Nutzwagen-km.

Unter Berücksichtigung der in Abschnitt 2 ausgewiesenen ASEAG-Ist-Betriebsleistung in Höhe von 14.946 Tsd. Nutzwagen-km und der für die ASEAG ermittelten Überschreitung des Sollkostensatzes um rd. 0,0680 Euro/Nutzwagen-km ergibt sich für das Geschäftsjahr 2010 bei der ASEAG eine **Überschreitung** der Sollkosten in Höhe von 1.017 TEUR.

Kumuliert mit der für die ASEAG gem. Ergebnisrechnung 2009 aus dem Zeitraum 2007 – 2009 verbleibenden Unterschreitungen der Sollkosten in Höhe von insgesamt 1.168 TEUR ergibt sich für den Vierjahreszeitraum 2007 – 2010 insgesamt eine Unterschreitung der kumulierten Sollkosten in Höhe von 151 TEUR.

Die ASEAG erfüllt somit die gem. § 12 Abs. 7 der Satzung des Zweckverband AVV geltende Forderung nach einer Kompensation von Sollkosten-Überschreitungen innerhalb eines zusammenhängenden Vierjahreszeitraums.

ASEAG				
Geschäftsjahr	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
Ist-Leistung (Tkm)	14.584	14.633	14.757	14.946
Soll-Kostensatz (EUR/km)	3,87	4,00	4,27	4,20
Soll-Kosten [TEUR] ( <i>Basis: Ist-Leistung</i> )	56.440	58.532	63.012	62.773
Ist-Kosten [TEUR]	55.187	61.050	60.579	63.790
Über- (-)/Unterschreitung (+) [TEUR]	1.253	-2.518	2.433	-1.017
<b>Über- (-)/Unterschreitung (+) kumuliert [TEUR]</b>		<b>-1.265</b>	<b>1.168</b>	<b>151</b>

#### west

Der Istkostensatz 2010 der west beträgt 3,6581 Euro/Nutzwagen-km und unterschreitet den im Verbundetat 2010 ausgewiesenen Ansatz in Höhe von rd. 4,18 Euro/Nutzwagen-km somit um 0,5219 Euro/Nutzwagen-km. Unter Zugrundelegung der Ist-Betriebsleistung 2010 der west in Höhe von 4.542 Tsd. Nutzwagen-km (vgl. Abschnitt 2) ist für die west eine absolute **Unterschreitung** der prognostizierten Sollkosten in Höhe von 2.370 TEUR festzustellen.

#### DKB

Als Sollkostensatz der DKB wurde im Verbundetat 2010 ein Wert in Höhe von 3,53 Euro/Nutzwagen-km ausgewiesen. Diesem Planansatz lag jedoch ein DKB-Leistungsvolumen zugrunde, das den City-Bus-Verkehr nicht beinhaltete. Da die Kosten des City-Bus-Verkehrs – in Übereinstimmung mit dem Anforderungsprofil des Aufgabenträgers – hingegen vollständig in die Sollkostenermittlung eingeflossen sind, bedarf der prognostizierte Sollkostensatz je Nutzwagen-km einer entsprechenden Korrektur auf 3,48 Euro/Nutzwagen-km (incl. Leistungen des City-Bus). Der für das Jahr 2010 ermittelte Istkostensatz der DKB in Höhe von 3,6853 Euro/Nutzwagen-km übersteigt den (korrigierten) Sollkostensatz somit um rd. 0,2053 Euro/Nutzwagen-km.

Hinsichtlich der vorgenannten Überschreitung ist festzustellen, dass die seitens der DKB im Rahmen des Verbundetat 2010 prognostizierten Sollkosten auf einer DKB-eigenen Fortschreibung der zuletzt für den Verbundetat 2007 gutachterlich ermittelten Sollkosten basieren. Die Auswirkungen der im Zusammenhang mit der zum 1.1.2009 erfolgten Neugründung der Dürener Kreisbahn GmbH (DKB) stehenden strukturellen Veränderungen konnten dabei seitens der DKB nur mit erheblichen Unsicherheiten prognostiziert werden.

Vor diesem Hintergrund wurde im Auftrag der DKB eine zusätzliche, nachträglich vorgenommene analytische Ermittlung des „Soll“-Kostensatzes 2010 durch einen unabhängigen

gen Wirtschaftsprüfer durchgeführt, die den tatsächlichen Unternehmens- bzw. Kostenstrukturen der DKB im Geschäftsjahr 2010 Rechnung trägt. Im Ergebnis weist diese gutachterliche Untersuchung aus, dass sich als sachlich adäquater Sollkostensatz für das Jahr 2010 ein den realen Rahmenbedingungen der DKB entsprechender, analytisch ermittelter Wert in Höhe von 3,77 Euro/Nutzwagen-km ergibt, welcher im Sinne der beihilferechtlichen Kriterien als Kostensatz eines „durchschnittlichen, gut geführten“ Verkehrsunternehmens anzusehen ist.

In diesem Lichte ist der für das Geschäftsjahr 2010 für die DKB ermittelte Istkostensatz in Höhe von 3,6853 Euro/Nutzwagen-km als mit den Anforderungen des EU-Wettbewerbsrechts vereinbar zu bewerten, wenngleich der im Rahmen des Verbundetat 2010 ursprünglich prognostizierte Sollkostensatz überschritten wurde.

Als Differenz zwischen den DKB-Istkosten 2010 und den Sollkosten, die sich aus dem Produkt der Ist-Betriebsleistung und dem gutachterlich nachträglich festgestellten Sollkostensatz ergeben, ergibt sich für das Geschäftsjahr 2010 eine Unterschreitung der Sollkosten in Höhe von 220 TEUR.

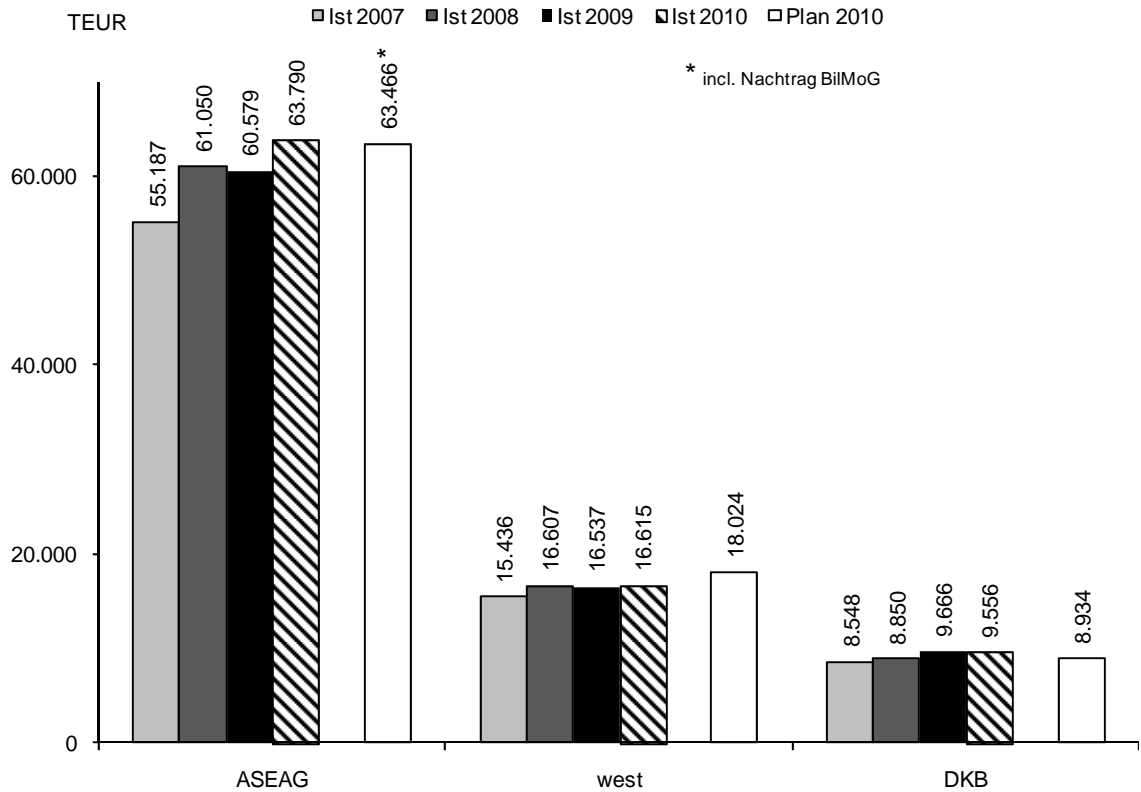
Kumuliert mit der für die Geschäftsjahre 2007 bis 2009 festgestellten Überschreitung der Sollkosten in Höhe von insgesamt 239 TEUR verbleibt unter Ansatz der vorgenannten Unterschreitung im Jahr 2010 in Bezug auf den in 2007 begonnenen Vierjahreszeitraum insgesamt ein nicht kompensierter Restbetrag in Höhe von 19 TEUR.

Hinsichtlich der vorgenannten Überkompensation der DKB hat das Verkehrsunternehmen entsprechend § 12 Abs. 7 der Satzung des Zweckverband AVV den Eintritt eines beihilferechtswidrigen Tatbestands zu vermeiden. Des Weiteren ist die entsprechende Überkompensation ausschließlich für die Durchführung der betrauten ÖSPV-Verbundverkehre zu verwenden.

DKB				
Geschäftsjahr	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
Ist-Leistung (Tkm)	2.561	2.587	2.623	2.593
Soll-Kostensatz (EUR/km)	3,29	3,33	3,73	3,77
Soll-Kosten [TEUR] ( <i>Basis: Ist-Leistung</i> )	8.426	8.615	9.784	9.776
Ist-Kosten [TEUR]	8.548	8.850	9.666	9.556
Über- (-)/Unterschreitung (+) [TEUR]	-122	-235	118	220
<b>Über- (-)/Unterschreitung (+) kumuliert [TEUR]</b>		<b>-357</b>	<b>-239</b>	<b>-19</b>

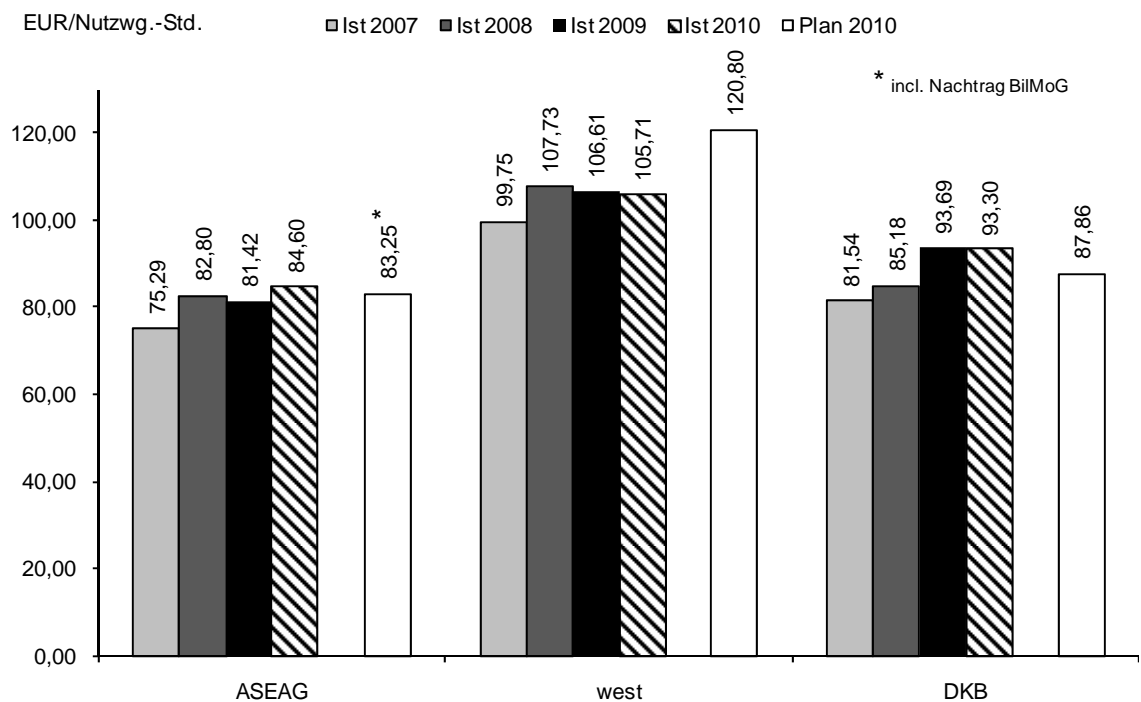
Auf der Grundlage der in Abb. 5 ausgewiesenen Istkostensätze in Verbindung mit den in Abschnitt 2 ausgewiesenen Betriebsleistungen der Verbundverkehrsunternehmen ergeben sich für das Jahr 2010 die in der folgenden Abb. 6 dargestellten Ist-Gesamtaufwendungen (ohne Berücksichtigung der in Abschnitt 6 dargestellten Erträge).

Die sich gegenüber den vorgenannten Unter- bzw. Überschreitungen bei einem Soll-/Ist-Vergleich der Daten gem. nachfolgender Abb. 6 ergebenden Differenzen resultieren aus der Soll-/Ist-Abweichung in Bezug auf die jeweilige Betriebsleistung.



**Abb. 6: Relevante Soll- bzw. Istkosten der Verbundverkehrsunternehmen für das Jahr 2010 im Vergleich zu 2007 – 2009**

Auf Basis der ausgleichsfähigen Gesamtkosten ergeben sich die nachfolgend dargestellten Soll- bzw. Istkosten je Nutzwagen-Stunde.



**Abb. 7: Soll- bzw. Istkosten je Nutzwagen-Stunde für das Jahr 2010 im Vergleich zu 2007 – 2009**

## 6. Erträge (Betriebszweig Bus)

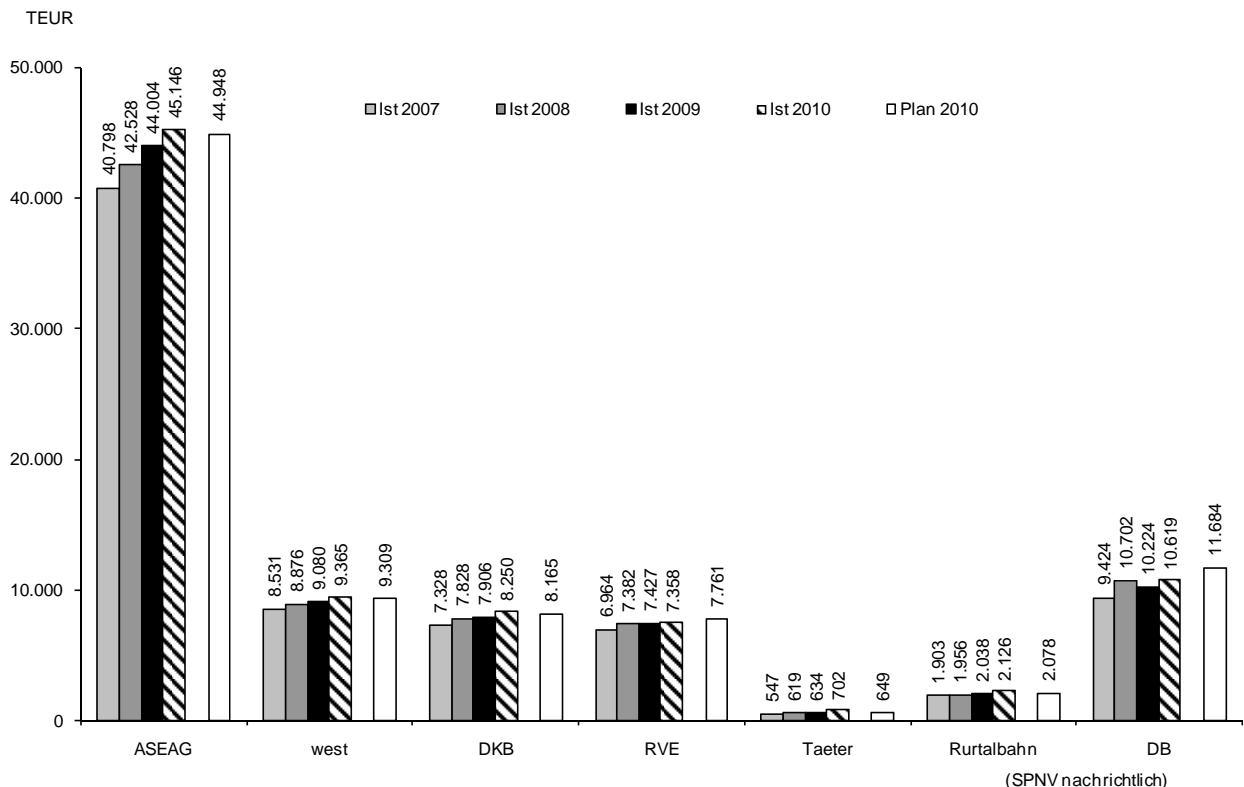
Die verbundrelevanten Erträge, sofern sie nicht bereits im Zuge der Istkostenermittlung abgezogen wurden, setzen sich im Wesentlichen zusammen aus:

- Einnahmen aus dem Verbundverkehr nach Einnahmenaufteilung,
- erhöhte Beförderungsentgelte,
- öffentliche Abgeltungszahlungen,
- Steuererstattungen,
- Zuschüsse Dritter,
- Werbeeinnahmen.

Der Ausgleich der Einnahmenansprüche an die Unternehmen RVE und Taeter Aachen wirkt bei den Verbundverkehrsunternehmen ertragsmindernd. Die Erträge der Verbundverkehrsunternehmen entsprechen weitgehend deren Gewinn- und Verlustrechnung.

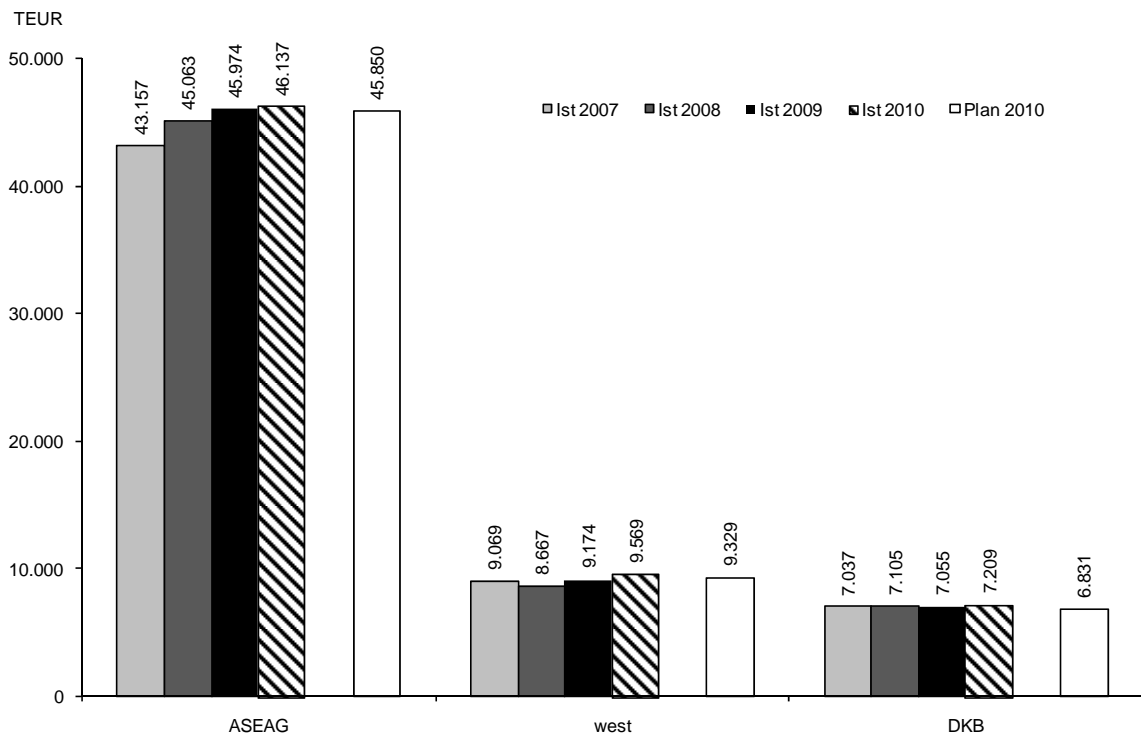
Den im Rahmen der vorliegenden AVV-Ergebnisrechnung berücksichtigten Erträgen aus dem Verbundverkehr und mithin auch den öffentlichen Abgeltungszahlungen liegen die Ergebnisse der AVV-Einnahmenaufteilung zugrunde. Insoweit ist – anders als in den Ergebnisrechnungen bis 2006 - diesbezüglich eine periodenscharfe Zuordnung gegeben.

Eine Übersicht zu den kassentechnischen Fahrgeldeinnahmen (vor Einnahmenaufteilung) aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen liefert die nachfolgende Abb. 8.



**Abb. 8:** Entwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (Ist 2007 - 2010 und Plan 2010; vor Einnahmenaufteilung)

Die verbundrelevanten Gesamterträge der Verbundverkehrsunternehmen unter Berücksichtigung gesetzlicher Ausgleichsleistungen und des Einnahmenausgleichs an die Unternehmen RVE und Taeter Aachen stellen sich nach endgültiger AVV-Einnahmenaufteilung für das Jahr 2010 wie folgt dar:



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

### Einnahmenaufteilung

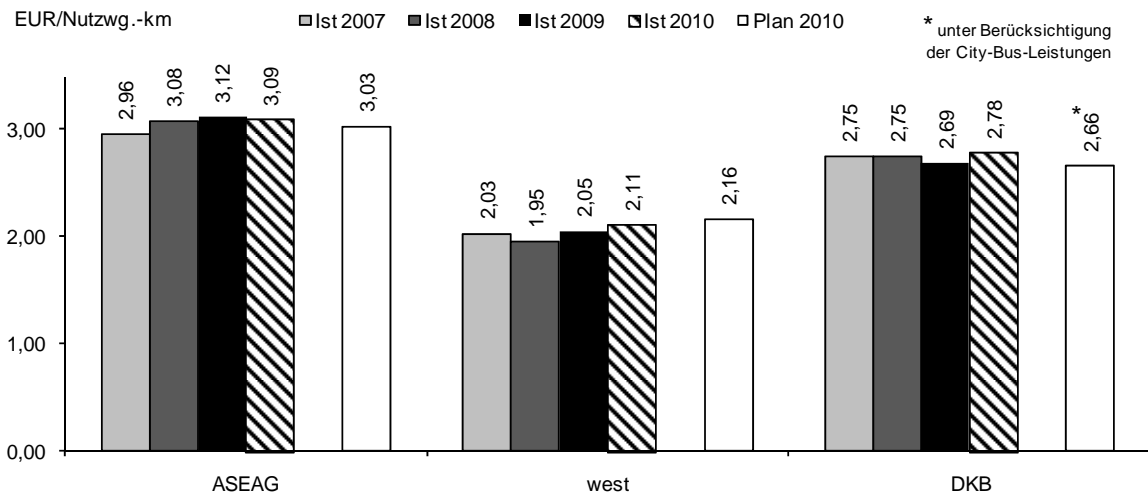
Das seit dem Jahr 2003 geltende Verfahren zur Einnahmenaufteilung im AVV sieht im Hinblick auf den Übersteigerausgleich eine differenzierte Aufteilung nach Grund- und Arbeitspreisanteilen vor und fördert ertragskraftorientiert das wirtschaftliche Agieren der einzelnen im AVV tätigen Verkehrsunternehmen. Der entsprechende Einnahmenaufteilungsvertrag, der die im AVV praktizierte Einnahmenaufteilung vertraglich festschreibt, ist zum 1.1.2009 in überarbeiteter Fassung in Kraft getreten.

Die den Rahmenbedingungen des im AVV angewandten Einnahmenaufteilungsverfahrens zugrundeliegenden gutachterlichen Untersuchungen wurden im Herbst 2009 durch Fahrgasterhebungen und -befragungen aktualisiert. Die Ergebnisse dieser Überprüfung werden vereinbarungsgemäß ab der Einnahmenaufteilungsrechnung für das Jahr 2010 angewendet. Für neue tarifliche Angebote werden im Übrigen jeweils mit allen beteiligten Partnern gesonderte Regelungen vereinbart.

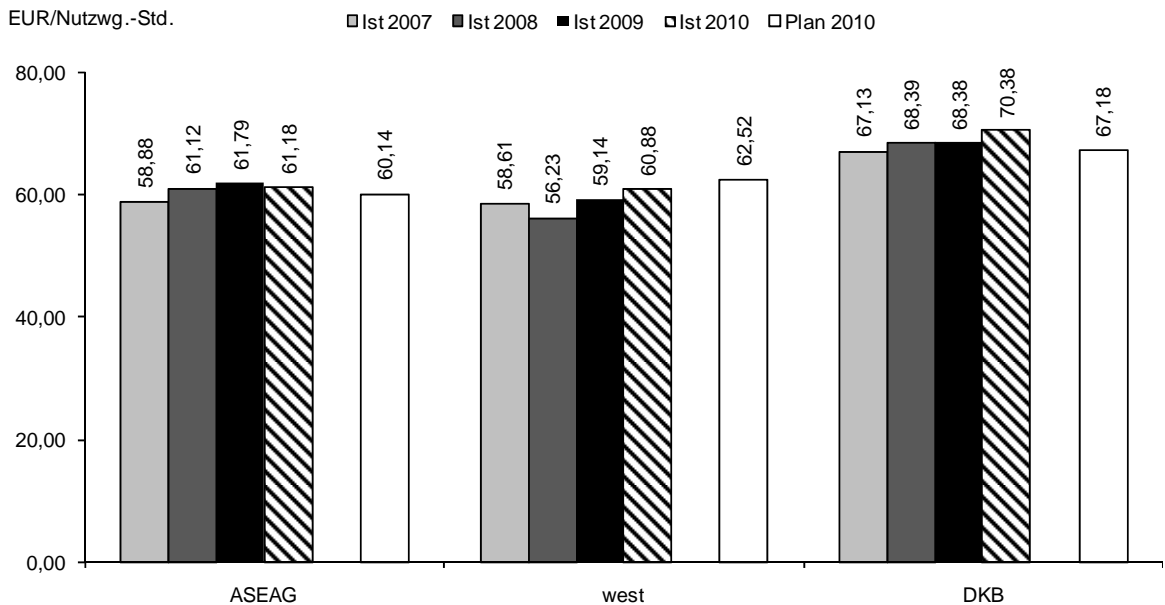
Entsprechend den Vorgaben für die Verkehrsunternehmen (d.h. Beantragung gesetzlicher Ausgleichszahlungen gem. SGB IX auf der Basis endgültiger Einnahmen) ist die Einnahmenaufteilung jeweils bis spätestens zum Ende des auf den Betrachtungszeitraum folgenden Jahres zu erstellen.

Unter Berücksichtigung der zuvor dargelegten Rahmenbedingungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen nach Abzug des Einnahmenausgleichs an RVE und Taeter Aachen für den Betriebszweig Bus für das Jahr 2010 insgesamt verbundrelevante Erträge in Höhe von 62.915 TEUR. Der Planansatz für 2010 lag bei 62.010 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.



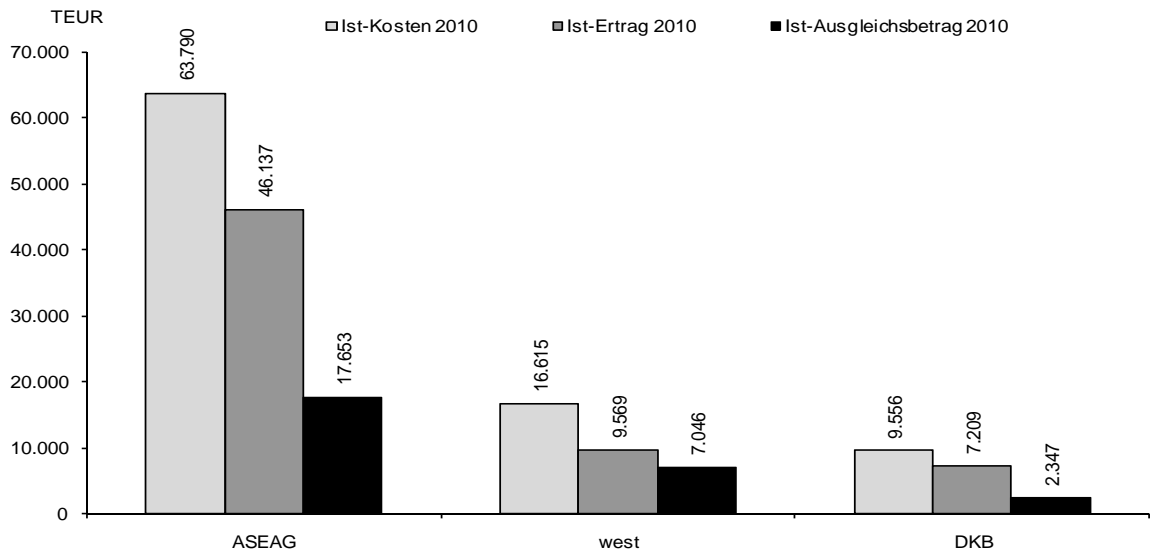
**Abb. 10a:** Verbundrelevante Erträge je Nutzwagen-km



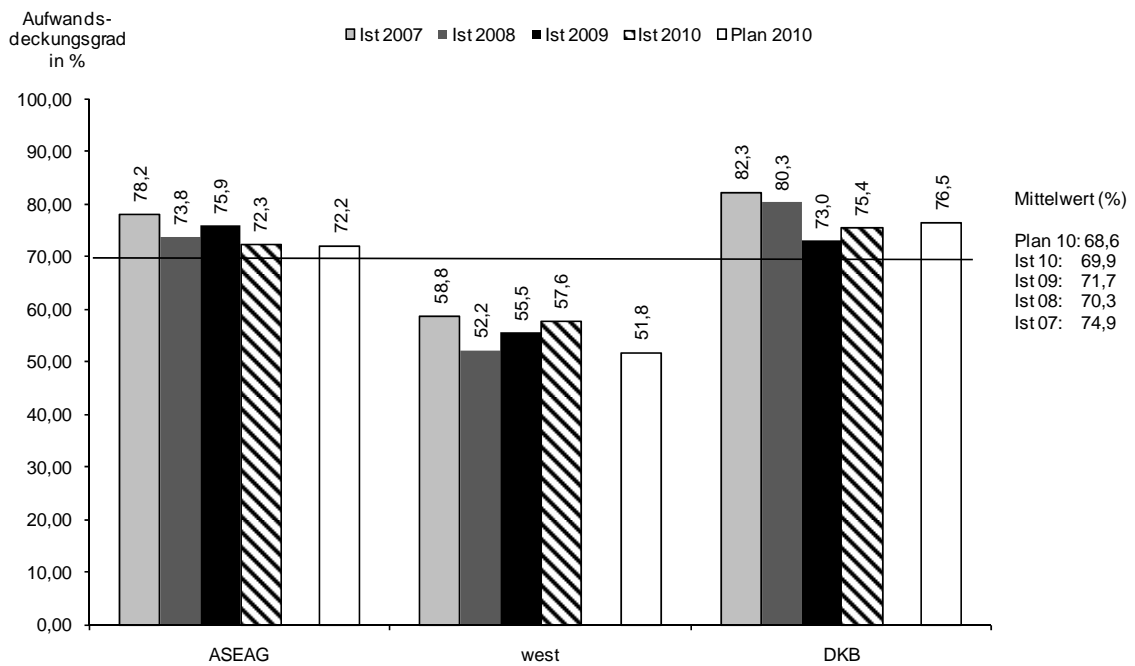
**Abb. 10b:** Verbundrelevante Erträge je Nutzwagenstunde

## 7. Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus)

Der umlagerrelevante Ausgleichsbetrag des Verbundverkehrs ergibt sich aus der Differenz der ausgleichsfähigen Istkosten und -erträge für den Busverkehr. Für den gesamten AVV ergibt sich 2010 für den Betriebszweig Bus ein durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedingter Ausgleichsbetrag in Höhe von 27.046 TEUR. In diesem Ausgleichsbetrag sind die Auswirkungen der Fahrplan-Sondermaßnahme (SB11) bzw. des City-XL-Tarifs in der Stadt Aachen enthalten. Der (korrigierte) Planwert für 2010 liegt bei 28.414 TEUR.



**Abb. 11:** Übersicht zu den **Istkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen** für 2010 der Verbundverkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus

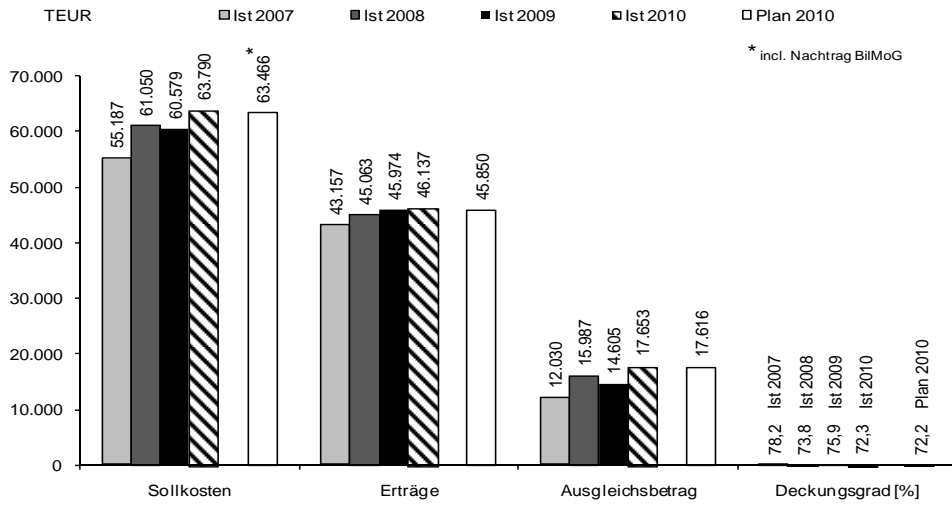


**Abb. 12:** **Aufwandsdeckungsgrad** der Verbundverkehrsunternehmen vor Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

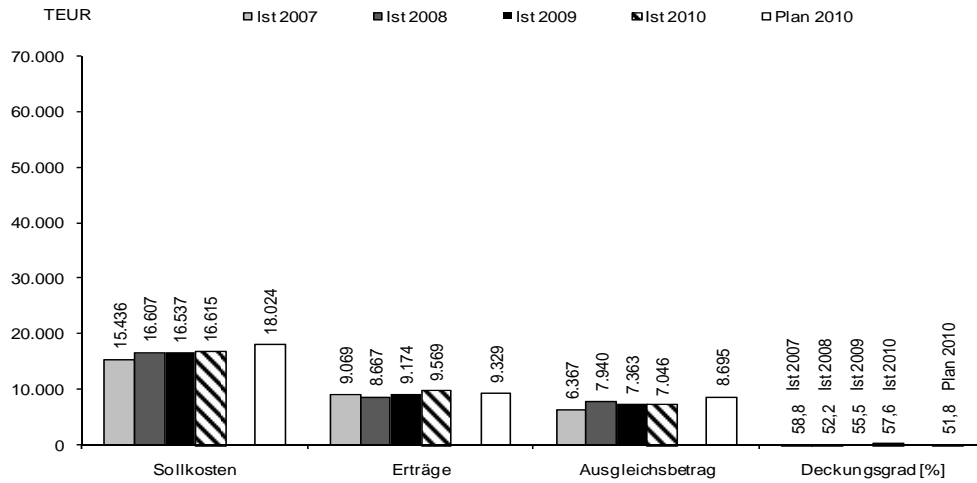
Für den gesamten AVV ergibt sich gemäß Abb. 12 für 2010 insgesamt ein Aufwandsdeckungsgrad in Höhe von 69,9 %.



### ASEAG



### west



### DKB

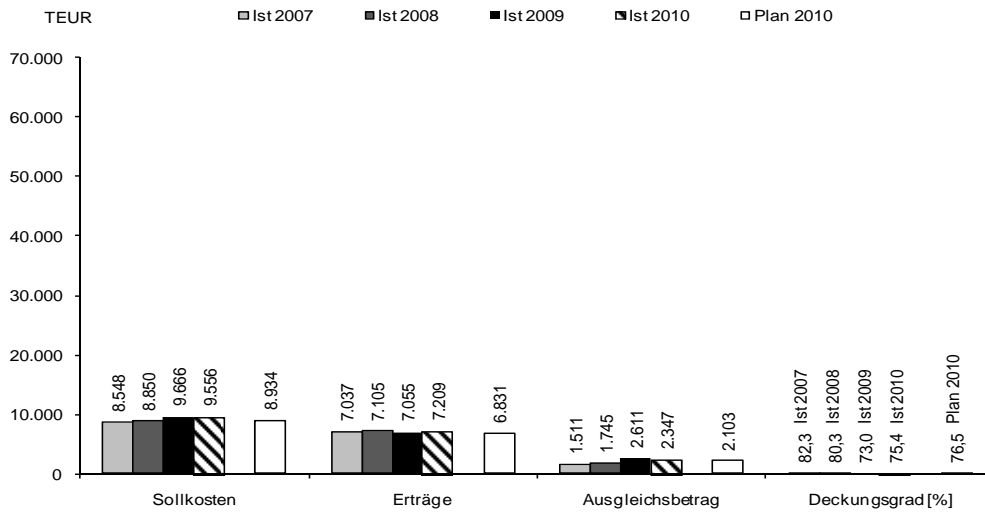


Abb. 13: Entwicklung der Soll- bzw. Istkosten, Erträge und Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen

## 8. Zweckverbandsumlage

Zur Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Busverkehr erhebt der Zweckverband AVV von den bedienten Gebietskörperschaften im AVV für das Jahr 2010 Umlagen auf der Grundlage des § 14 der zum 1.1.2008 in Kraft getretenen AVV-Zweckverbandssatzung.

Entsprechend den Vorgaben der Zweckverbandssatzung setzt sich die AVV-Gesamtumlage im Geschäftsjahr 2010 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 Abs. 2 Pkt. 3 der ZV-Satzung (Sonderumlage) 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 Ist-Erträge verminderten Istkosten 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.

Für das Jahr 2010 ergibt sich im Rahmen der allgemeinen Umlage für den Betriebszweig Bus im gesamten AVV ein Ist-Ausgleichsbetrag (Normalumlage) in Höhe von rd. 26,5 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)	Ist 2010	17.184	7.046	2.272	26.502
	Plan 2010	(17.041)**	(8.695)	(2.028)	(27.764)
Nutzwagen-km (in Tsd.) *	Ist 2010	18.410	5.877	6.532	30.819
	Plan 2010	(18.529)	(5.651)	(6.539)**	(30.719)
Ausgleichsbetrag/km (in EUR/km)	Ist 2010	0,9334	1,1989	0,3478	0,8599
	Plan 2010	(0,9197)	(1,5387)	(0,3101)	(0,9038)

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

\*\* incl. Nachtrag BilMoG      \*\*\* modif. Planansatz DKB incl. Leistung City-Bus-Linie

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

Unternehmensbereich	Stadt Aachen	StädteRegion Aachen	Kreis Düren	Kreis Heinsberg	Summe
ASEAG					
1. Nutzwagen-km *	10.107	8.150	101	52	18.410
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	0,9334	0,9334	0,9334	0,9334	0,9334
3. Ausgleichsbetrag ASEAG TEUR	9.434	7.607	94	49	17.184
ehemaliger Planansatz 2010 TEUR	(8.967)	(7.186)	(87)	(46)	(16.286)
Planansatz 2010 ** TEUR	(9.383)	(7.519)	(91)	(48)	(17.041)
west					
1. Nutzwagen-km *	0	198	25	5.654	5.877
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	1,1989	1,1989	1,1989	1,1989	1,1989
3. Ausgleichsbetrag west TEUR	0	237	30	6.779	7.046
Planansatz 2010 TEUR	(0)	(308)	(38)	(8.349)	(8.695)
DKB					
1. Nutzwagen-km *	0	0	6.532	0	6.532
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	0,3478	0,3478	0,3478	0,3478	0,3478
3. Ausgleichsbetrag DKB TEUR	0	0	2.272	0	2.272
Planansatz 2010 TEUR	(0)	(0)	(2.028)	(0)	(2.028)
Summe Umlage TEUR	9.434	7.844	2.396	6.828	26.502

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

\*\* incl. Nachtrag BilMoG

**Abb. 15:** Übersicht zur **Umlage** der Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen in 2010

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

Auf Wunsch der Stadt Aachen wurde zum 1. Oktober 2009 eine tarifliche Maßnahme, der „City-XL-Tarif“ für die Aachener Innenstadt, umgesetzt. Auf der Grundlage eines in diesem Zusammenhang erstellten Gutachtens wird davon ausgegangen, dass sich die wirtschaftlichen Auswirkungen für die im Stadtgebiet Aachen tätigen Verkehrsunternehmen im Kalenderjahr 2010 auf insgesamt 394 T€ belaufen.

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.

Vor diesem Hintergrund wird für die aus der Einführung des „City-XL-Tarifs“ resultierenden Erhöhung des umlagererelevanten Ausgleichsbetrags eine entsprechende Sonderumlage von der Stadt Aachen erhoben.

### 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 für die Leistungen im Geschäftsjahr 2010 erhoben.

### Gesamtergebnis für die Zweckverbandsumlage 2010

Insgesamt ergibt sich für 2010 ohne Berücksichtigung etwaiger Umlagekürzungen für den AVV-Zweckverband folgende Gesamtumlage:

Art der Umlage		Stadt Aachen	StädteRegion Aachen	Kreis Düren	Kreis Heinsberg	Summe
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
a) Ausgleichsbetrag (Normalumlage)	Ist 2010	9.434	7.844	2.396	6.828	26.502
	Plan 2010 *	(9.383)	(7.827)	(2.157)	(8.397)	(27.764)
b) tarifliche Maßnahmen (Sonderumlage)	Ist 2010	394	0	0	0	394
	Plan 2010	(500)	(0)	(0)	(0)	(500)
c) Fahrplanmaßnahmen (Sonderumlage)	Ist 2010	37	38	75	0	150
	Plan 2010	(37)	(38)	(75)	(0)	(150)
Summe	Ist 2010	9.865	7.882	2.471	6.828	27.046
	Plan 2010 *	(9.920)	(7.865)	(2.232)	(8.397)	(28.414)

(..) = Planansatz 2010 \* incl. Nachtrag BilMoG

**Abb. 16:** Übersicht zu den Einzelpositionen und dem Gesamtergebnis der **Verbandsumlage für 2010** (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 9 dargestellten Einnahmen und Ausgaben des Zweckverbandes **nicht** die letztlich fließenden Zahlungsströme dar.

## 9. 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 Stadt Aachen	9.865 TEUR
in der StädteRegion Aachen	7.645 TEUR
im Kreis Düren	94 TEUR
im Kreis Heinsberg	49 TEUR
Gesamt	<u>17.653 TEUR</u>

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

für Leistungen der DKB	
im Kreis Düren Bus	2.347 TEUR
in der StädteRegion Aachen	0 TEUR
im Kreis Heinsberg	0 TEUR
Gesamt	<u>2.347 TEUR</u>

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

für Leistungen der west	
in Stadt Aachen	0 TEUR
in der StädteRegion Aachen	237 TEUR
im Kreis Düren	30 TEUR
im Kreis Heinsberg	6.779 TEUR
Gesamt	<u>7.046 TEUR</u>

**Verbundergebnis 2010**  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010

<b>Einnahmen:</b>	<b>TEUR</b>
1. Verbandsumlagen von Stadt Aachen	9.865
2. Verbandsumlagen von der StädteRegion Aachen	7.882
3. Verbandsumlagen vom Kreis Düren	2.471
4. Verbandsumlagen vom Kreis Heinsberg	6.828
5. Summe Einnahmen	<u>27.046</u>

<b>Ausgaben:</b>	<b>TEUR</b>
1. Finanzierung der Ausgleichsbeträge	
an Stadt Aachen für Leistungen der ASEAG	17.653
an Kreis Düren für Leistungen der DKB	2.347
an Kreis Heinsberg für Leistungen der west	7.046
2. Summe Ausgaben	<u>27.046</u>