



Verbundetat 2010

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

Der Aufsichtsrat der AVV GmbH und die Verbandsversammlung des Zweckverband AVV beraten den Verbundetat und geben eine Beschlussempfehlung für die Gesellschafterversammlung ab. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 25.11.2009 bereits dem Verbundetat 2010 einschließlich seiner beigefügten Bestandteile einstimmig zugestimmt und der Gesellschafterversammlung die Genehmigung empfohlen.

Der Verbundetat 2010 wurde entsprechend den Anforderungen des § 12 der seit dem 01.01.2008 geltenden Satzung des Zweckverband AVV erstellt und entspricht den wettbewerbsrechtlichen Anforderungen des EU-Gemeinschaftsrechts hinsichtlich der Finanzierung von Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV.

Entsprechend den Regularien der modifizierten Zweckverbandssatzung haben die Verbundverkehrsunternehmen eine Fortschreibung ihrer Sollkostensätze je Nutzwagenkilometer in Analogie zu den durch die WIBERA vor Erstellung des Verbundetats 2007 durchgeführten gutachterlichen Untersuchungen vorgenommen. Eine Neuermittlung der Sollkostensätze durch einen Gutachter erfolgt gem. § 12 Abs. 2 der Zweckverbandssatzung in einem 4-Jahresturnus.

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

Neben der notwendigen Darlegung verbindlicher Parameter für den Kostenausgleich an die Verbundverkehrsunternehmen im Rahmen des Verbundetats ist zur Erfüllung der vier sog. „Altmark“-Kriterien insbesondere die Betrauung der drei kommunalen Verkehrsunternehmen durch die jeweiligen Aufgabenträger auf der Grundlage

- der ihnen erteilten Linienverkehrsgenehmigungen
- des jeweiligen Nahverkehrsplanes und
- der jeweils gültigen Fahrpläne für das Jahr 2009

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

Das seit Verbundgründung praktizierte Verfahren der Umlagefinanzierung durch die bedienten Verbandsmitglieder im Verhältnis der Verkehrsleistungen wird auch unter den neuen Rahmenbedingungen für die wettbewerbskonforme Finanzierung von ÖSPV-Leistungen unverändert angewandt.

Bestandteile des Verbundetats für 2010 sind

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

Da eine Beratung bzw. Beschlussfassung über die Fortentwicklung des Verbundtarifs in 2010 in den zuständigen Gremien des AVV noch nicht erfolgt ist, wurde auf eine entsprechende Anlage zum Verbundtarif 2010 verzichtet. Die diesbezüglichen Beratungen sind im Rahmen des ersten Sitzungsblocks der AVV-Gremien in 2010 vorgesehen.

Die Auswirkungen des unter TOP 3 zu beratenden Nachtrags zum Verbundetat 2009 infolge der Einführung des „City-XL-Tarifs“ in Aachen zum 1.10.2009 sind – vorbehaltlich einer entsprechenden Beschlussfassung – im vorliegenden Verbundetat sowie im Rahmen der Mittelfristigen Vorausschau bei den das Geschäftsjahr 2009 betreffenden Plandaten bereits berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund des im Oktober 2009 vollzogenen Zusammenschlusses der Stadt Aachen und des Kreises Aachen zur „StädteRegion Aachen“ werden im vorliegenden Verbundetat 2010 die ausschließlich das ehemalige Gebiet des ZV-Mitglieds Kreis Aachen (ohne Stadt Aachen) betreffenden Ansätze unter der Bezeichnung „StädteRegion Aachen“ aufgeführt.

Beschlussempfehlung 24/2009

Die Verbandsversammlung stimmt dem Verbundetat 2010 einschließlich seiner beigefügten Bestandteile zu und empfiehlt der Gesellschafterversammlung die Genehmigung.

Vorlage zu Top 10.1
ZV-Versammlung am 16.12.2009



Aachener Verkehrsverbund GmbH

Verbundetat 2010

Übersicht:

1.	Vorwort.....	3
2.	Leistungsangebot.....	4
3.	Verbundtarif 2010.....	13
4.	Kundeninformation, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	15
5.	ÖPNV-Pauschale	16
6.	Aufwand für den Verbundverkehr.....	16
7.	Erträge	19
8.	Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus)	22
9.	Zweckverbandsumlage	25
10.	Finanzierung des Busverkehrs	28

1. Vorwort

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

Entsprechend der seit dem 1.1.2008 geltenden Satzung des Zweckverband AVV deckt die ÖPNV-Finanzierung im AVV in Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrecht grundsätzlich ausschließlich den mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendig verbundenen Finanzbedarf ab. Die Einhaltung dieser rechtlichen Vorgabe wurde seitens des EuGH an das Vorliegen vier festgelegter Kriterien gebunden.

Das erste dieser vier Kriterien wird erfüllt durch die Betrauung der Verbundverkehrsunternehmen mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Ein entsprechender Betrauungsakt wurde seitens der jeweiligen Aufgabenträger Ende 2007 einheitlich für den Zeitraum bis einschließlich 2017 vorgenommen.

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

Zu diesem Zweck werden im Rahmen des Verbundetats die durch einen Gutachter für das Geschäftsjahr 2007 ermittelten und seitens der Verbundverkehrsunternehmen in Analogie für das Geschäftsjahr 2010 fortgeschriebenen Sollkostensätze ebenso ausgewiesen wie das zugrunde liegende Leistungsangebot und die erwarteten Erträge.

Die auf der Basis der im Verbundetat ausgewiesenen individuellen Sollkostensätze und des Leistungsangebots für 2010 ermittelten Gesamtaufwendungen determinieren verbindlich den finanziellen Rahmen (Obergrenze) der ausgleichsfähigen Sollkosten je Verbundverkehrsunternehmen zur Erbringung des im Rahmen der Betrauung definierten Leistungsumfangs.

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

Es sei darauf hingewiesen, dass die in dem vorliegenden Verbundetat zum Vergleich ausgewiesenen Plandaten betreffend das Geschäftsjahr 2009 bereits die Auswirkungen des in der Stadt Aachen zum 1. Oktober 2009 eingeführten City-XL-Tarifs und die daraus resultierende Sonderumlage für die Stadt Aachen berücksichtigen. Die für 2009 ausgewiesenen Plandaten weichen daher von den Ansätzen im Rahmen des ursprünglich für das Jahr 2009 beschlossenen Verbundetats ab.

Vor dem Hintergrund des im Oktober 2009 vollzogenen Zusammenschlusses der Stadt Aachen und des Kreises Aachen zur „StädteRegion Aachen“ werden im vorliegenden Verbundetat 2010 die ausschließlich das ehemalige Gebiet des ZV-Mitglieds Kreis Aachen (ohne Stadt Aachen) betreffenden Ansätze unter der Bezeichnung „StädteRegion Aachen“ aufgeführt.

2. Leistungsangebot

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Zuständigkeit für den SPNV liegt seit dem 01.01.2008 beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR). Um die Transparenz der Leistungsveränderungen auch in Zukunft sicherzustellen, werden die Fahrplanmaßnahmen im SPNV auch zukünftig nachrichtlich im Verbundetat des AVV wiedergegeben.

Im Fernverkehr wird am Wochenende ein direktes Zugpaar zwischen Aachen und Berlin (Leipzig) eingerichtet: Abfahrt Aachen Hbf an Freitagen, ca. 12:00 Uhr (über Düsseldorf nach Berlin), Ankunft Aachen sonntags gegen 22:00 Uhr (von Leipzig, Berlin, Düsseldorf nach Aachen, dann weiter nach Köln). Der Zug hält in Herzogenrath, nicht in Geilenkirchen.

Auf den RegionalExpress-Linien RE9 und RE1 sind zum Dezember 2009 leichte Verschiebungen im Minutenbereich vorgesehen. Die RE9 verkehrt ohne Halt in Eilendorf und in Nothberg, wobei Nothberg als SPNV-Haltepunkt entfällt. Im Rahmen der Ausschreibung hat die DB Regio Rheinland GmbH den Zuschlag für den Betrieb der RE9 ab Dezember 2010 erhalten.

Die **euregiobahn**, deren Fahrgastzahlen kontinuierlich steigen, wird ab Dezember 2009 bis Düren durchgebunden und erhält dort Anschluss an die S-Bahn nach Köln. Ab Dezember 2010 kann die Takt Drehung des **euregiobahn**-Fahrplans in Richtung Heerlen erfolgen, sofern die neuen Kreuzungspunkte in Landgraaf und in Alsdorf fertiggestellt sind. Der Ringbahnschluss von Alsdorf nach Stolberg soll im Dezember 2010 erfolgen.

Im Fahrplanjahr 2010 bleibt das übrige Fahrplanangebot im Bereich SPNV, abgesehen von geringfügigen Änderungen gegenüber dem Vorjahr, nahezu unverändert.

Fahrplanmaßnahmen im Busbereich (ÖSPV)

Schülerverkehr

Der Konsolidierungsprozess im Bereich des straßengebundenen Leistungsangebotes (ÖSPV) wird sich auch im Jahre 2010 fortsetzen. Notwendige Leistungsanpassungen ergeben sich weiterhin insbesondere durch verlängerte Unterrichtszeiten. Die hierdurch teilweise entstehenden Mehrleistungen können nicht vollständig durch Leistungsreduktionen zu anderen Zeiten kompensiert werden.

Eifelkonzept

Nachdem die RVE auf der Relation Aachen – Eifel an Werktagen bereits umfangreiche Optimierungen für den Berufsverkehr vorgenommen hat, ist für 2010 eine deutlich verbesserte Anbindung der Freizeitverkehre in Richtung Eifel vorgesehen. So wird an Wochenenden alle 2 Stunden eine Direktverbindung zwischen der Stadt Aachen und dem Nationalpark Eifel auf der einen sowie zwischen Stadt Aachen und der Stadt Monschau auf der anderen Seite geschaffen. Der Fahrradbus hat sich etabliert und wird in der Saison 2010 um eine weitere Fahrt um 8.25 Uhr ab Aachen ergänzt. Auf der Linie 68 wird die Anbindung von Einruhr wieder sichergestellt und die Anbindung zwischen Monschau und Gemünd wird verbessert. Weiterhin werden auch an Werktagen zwei Fahrtenpaare als Direktverbindung zwischen Aachen und Gemünd angeboten. Die Anbindung des Nationalparktors Höfen nach Gemünd wird an Werktagen ebenfalls optimiert. Das Eifelkonzept wird auf Seiten der RVE zu einer Mehrleistung von rd. 8.500 Nutzwagen-km/Jahr führen, auf Seiten von TAETER Aachen ergibt sich eine Einsparung in Höhe von rd. 11.000 Nutzwagen-km/Jahr.

Stadt Aachen

Die ASEAG führt den nächsten Fahrplanwechsel im Juni 2010 durch. Im Rahmen eines mehrstufigen Aktionsprogramms zur Qualitätssteigerung im ÖPNV sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Einführung einer neuen Busverbindung vom Bahnhof Rothe Erde über die Innenstadt und Westbahnhof zum Hochschulerweiterungsgebiet bzw. zur Uniklinik
2. Verbesserung der Erschließung von Gewerbestandorten u.a. vor dem Hintergrund der Bemühungen um weitere Abschlüsse von Job-Ticket-Verträgen
3. Erhöhung der Attraktivität des Angebotes insbesondere im Berufsverkehr durch zusätzliche Schnellbusfahrten und Taktverdichtungen auf stark nachgefragten Relationen
4. Verbesserung des Angebotes im Freizeitverkehr unter Einbeziehung der Ausdehnung des Nachtverkehrs in der Städtereion Aachen
5. Verbesserung der Erschließung von Bus-/Schiene-Verknüpfungspunkten

Weitere Maßnahmen, so die

- Einführung einer City-Buslinie zur besseren Verbindungsqualität zwischen Hauptbahnhof und dem Bereich Markt/Rathaus/Dom und
- Verbesserung der Busverbindung zum Dreiländereck Vaals (Detailmaßnahme unter Punkt 3)

sind bis zur Klärung der finanziellen Voraussetzungen (Auswirkungen der Einrichtung des City-XL-Tarifs und Mitfinanzierung durch Gemeinde Vaals) zunächst zurückgestellt. Die Maßnahmen 1. bis 5. wurden im Verkehrsausschuss der Stadt Aachen am 20.08.2009 beschlossen und führen zu einer Mehrleistung von ca. 286.000 Nutzwagen-km/Jahr.

StädteRegion Aachen (ohne Stadt Aachen)

Die z.T bereits oben aufgeführten Maßnahmen der ASEAG zum Juni 2010 führen auch in den Städten und Gemeinden der StädteRegion Aachen (ohne Stadt Aachen) zu Leistungsänderungen. So ist eine Erweiterung des Schnellbusliniennetzes mit zusätzlichen Fahrtenpaaren auf der Achse Stolberg – Aachen Bushof, der Ausbau des Nachtbusnetzes in Richtung Herzogenrath und Stolberg, eine Leistungserweiterung zwischen Stolberg Münsterbusch und Aachen sowie eine bessere Anbindung des Gewerbegebietes Aachener Kreuz vorgesehen. Weiterhin werden Leistungsreduzierungen der west auf der Linie 430 (Übach-Palenberg – Herzogenrath) durch Mehrleistungen auf der Linie 21 zwischen Herzogenrath und Merkstein ersetzt.

Mit weiteren kleinen Maßnahmen wie die verbesserte Erschließung von Gewerbestandorten oder Wohngebieten ergibt sich durch die ASEAG eine Mehrleistung im Kreis Aachen von ca. 57.000 Nutzwagen-km/Jahr. Demgegenüber stehen Leistungsreduzierungen auf der Linie 433 (Übach-Palenberg – Alsdorf) in Höhe von ca. 3.500 Nutzwagen-km/Jahr.

Aufgrund der Kommunalwahl und der damit verbundenen Neubesetzung der Gremien erfolgte keine fristgerechte Beschlussfassung über die Fahrplanmaßnahmen. Dieses wird in den zu Beginn des Jahres 2010 stattfindenden Gremien nachgeholt. Dies gilt ebenso für die Beratungen zum modifizierten Eifelkonzept.

Kreis Düren

Die DKB wird im Kreis Düren im Fahrplanjahr 2010 nur geringfügige Anpassungen vornehmen. Die RVE wird das Fahrplanangebot auf der Linie SB 11 zwischen Aachen – Jülich verdichten, wobei außerhalb der Hauptverkehrszeit ein gesicherter Umstieg auf die

Linie 270 am ZOB Jülich in Richtung FH Jülich erforderlich wird. Diese Maßnahme soll die Pünktlichkeit auf der SB 11 deutlich erhöhen und wird für die RVE leistungsneutral sein.

Weiterhin wird die RVE auf der Linie 231 zwischen Heimbach und Gemünd mehr Direktfahrten an Werktagen anbieten, um die Erschließung des Nationalparks Eifel zu optimieren. Diese Leistung führt zu einer Mehrleistung in Höhe von 5.500 km/Jahr.

Kreis Heinsberg

In der dritten und letzten Stufe des Rationalisierungskonzeptes wurden im Kreis Heinsberg schwerpunktmäßig Verkehre in Tagesrandlagen an Montagen – Freitagen in der Schul- sowie in der Ferienzeit auf ihre Inanspruchnahme hin geprüft.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 werden auf diversen Linienverbindungen Fahrten in den Tagesrandlagen gestrichen oder verkürzt. Eine detaillierte Übersicht ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Dabei handelt es sich um eine Vielzahl von Maßnahmen, die Änderungen im Leistungsumfang, jedoch nicht in der Netzstruktur mit sich bringen.

Strukturelle Änderungen ergeben sich im Stadtbusliniennetz in Erkelenz. Die Stadtbuslinien werden umgestaltet, Linienwege optimiert und Neubaugebiete mit dem ÖPNV erschlossen. In Ergänzung zum Linienverkehr werden die Bedienungszeiten des MultiBus erweitert. Das bisherige AST-Angebot wird durch die Erweiterung des MultiBus-Angebotes aufgefangen (ohne Haustür-Bedienung) und entfällt somit.

Insgesamt führen die Maßnahmen zu einer Minderleistung im Kreis Heinsberg von ca. 154.000 Nutzwagen-km/Jahr.

Gesamtübersicht der Fahrplanmaßnahmen 2010 (ÖSPV)

Fahrplanänderungen in Stadt und Kreis Aachen (StädteRegion Aachen)

Linie/VU	Maßnahme
73 (ASEAG)	Verbesserung der Erreichbarkeit des Hochschul- und Hochschulerweiterungsgebietes durch eine neue Buslinie zwischen Bahnhof Rothe Erde und Uniklinik
53 (ASEAG)	Verbesserung der Erschließung der unteren Maria-Theresia-Allee mit Anbindung des Hauptbahnhofes
16/46 (ASEAG)	Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Aachener Kreuz mit Angebotsverdichtung auf der Jülicher Straße
34 (ASEAG)	Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Eilendorf Süd
30 (ASEAG)	Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbestandorte und der Umsteigemöglichkeit an der Krefelder Straße
25,35 (ASEAG)	Ausbau des Schnellbusliniennetzes in Aachen
S (ASEAG)	Erweiterung der Querverbindung zwischen Brand und Eilendorf

Linie/VU	Maßnahme
(N3/N8) (ASEAG)	Verbesserung und Erweiterung des Nachtbusliniennetzes unter Einbeziehung der bestehenden Nachtbuslinie N3 Richtung Herzogenrath und Stolberg
57 (ASEAG)	Verbesserung der Anbindung des Bahnhofes Eilendorf und bessere Erschließung des Ortsteils Nirm
3 (ASEAG)	Verbesserung der Anbindung des Westbahnhofes an das Hochschulgebiet bzw. an die Studentenwohnheime auf der Hörn durch Angebotsausweitung
12/22 (ASEAG)	Verbesserung der Anbindung des Bahnhofes Rothe Erde aus Richtung Eilendorf im Zusammenhang mit dem Wegfall des Haltes der RE9 in Eilendorf; Ausweitung des Fahrtenangebotes zwischen Stolberg Münsterbusch in Richtung Aachen
11,SB11 (ASEAG, RVE	Anbindung des Gewerbegebietes Konrad-Zuse-Straße in Alsdorf
68,SB63, 166 (RVE, Taeter Aachen)	Erschließungskonzept für den Nationalpark Eifel an Werktagen und Verbesserung der Verbindungen der Stadt Aachen zu den südlichen Kommunen der StädteRegion
430,433 (west)	Rücknahme nicht ausreichend besetzter Fahrten in und aus Richtung Übach-Palenberg nach Herzogenrath bzw. Alsdorf. Betroffen sind insbesondere die Zeitlagen am späten Abend.

Fahrplanänderungen im Kreis Heinsberg

Linie	Maßnahme
405 (west)	Verbesserte Anbindung der Erkelenzer Ortsteile Schwanenberg und Grambusch
407,408, (west)	Einstellung nicht ausreichend nachgefragter Linienfahrten. Samstags wird die Linie 208 komplett eingestellt
409 (west)	Verbesserung der Erschließung des Hückelhovener Stadtteils Brachelen (Schwarzer Weg)
413 (west)	Einstellung gering nachgefragter Fahrten an Werktagen. In den Ferien entfällt der Abschnitt Wassenberg – Heinsberg in Gänze
416,418 (west)	Rücknahme gering nachgefragter Fahrten an Werktagen. In den Ferien wird die Linie 418 eingestellt
414, EK1, EK2, EK3 (west)	Umgestaltung der Stadtbuslinien in Erkelenz: Optimierung der Linienwege und Anbindung von Neubaugebieten im Stadtbereich Erkelenz durch Linien EK1, EK2 sowie neue Linie EK3
SB1 (west)	Einstellung der werktäglichen Frühfahrten (ca. 5:30 Uhr) ab Geilenkirchen und Palenberg
430,433 (west)	Rücknahme nicht ausreichend besetzter Fahrten. Betroffen sind insbesondere die Zeitlagen am Abend.
434,436 (west)	Einstellung nicht ausreichend nachgefragter Linienfahrten an Werktagen Die Stadt Sittard (NL) wird nicht mehr mit der Linie 436 angedient.

Die Betriebsleistungen im Bereich Bus erhöhen sich im Jahr 2010 um insgesamt 444 Tsd. Nutzwagen-km (+ 1,5%) gegenüber dem Planansatz des Vorjahres. Diese Erhöhung resultiert alleine aus Maßnahmen in der Stadt Aachen sowie in den Kreisen Aachen und Düren. Die Betriebsleistungen im Kreis Heinsberg verringern sich hingegen leicht gegenüber dem Planansatz 2009.

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

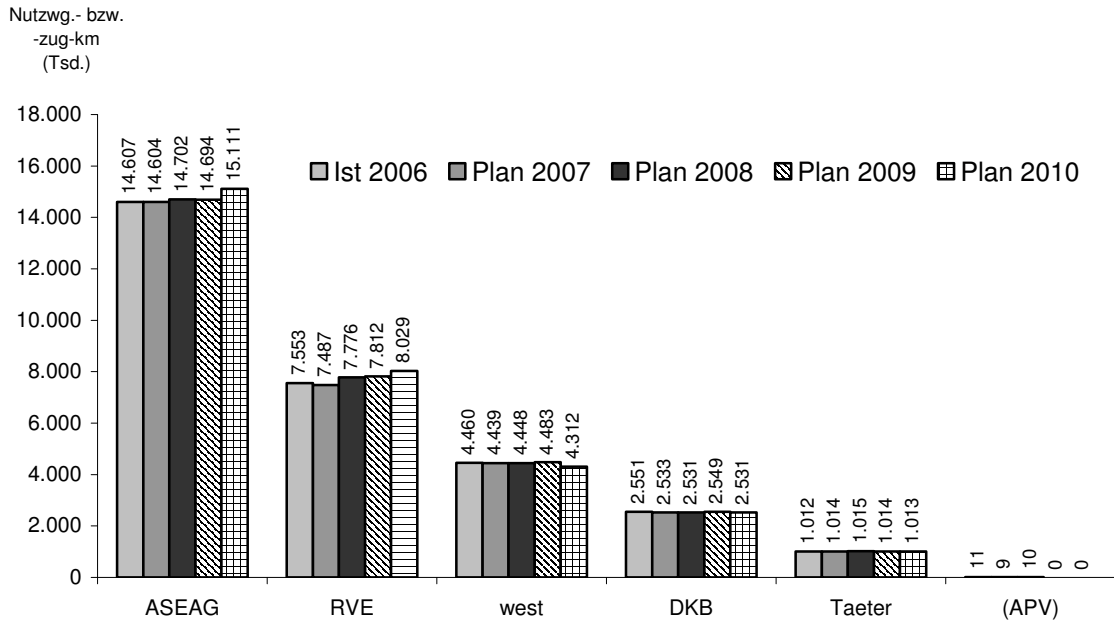


Abb. 1a: Betriebsleistungen (Plan-Leistung der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen im Jahr 2010 im Vergleich zu den Ist- bzw. Plandaten 2006 - 2009)

Die für die Vorjahre separat ausgewiesenen Leistungen des Unternehmens APV werden seit der im Jahr 2008 erfolgten Liquidation der APV vollständig durch das Verkehrsunternehmen RVE erbracht.

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

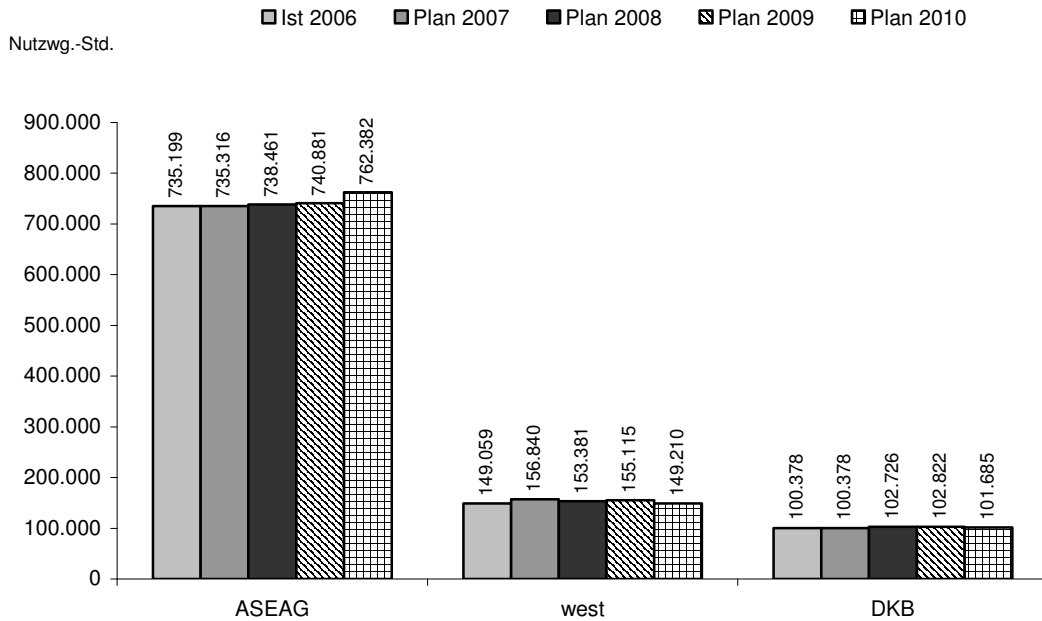


Abb. 1b: Nutzwagenstunden der Verbundverkehrsunternehmen (Plan- bzw. Istwerte)

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

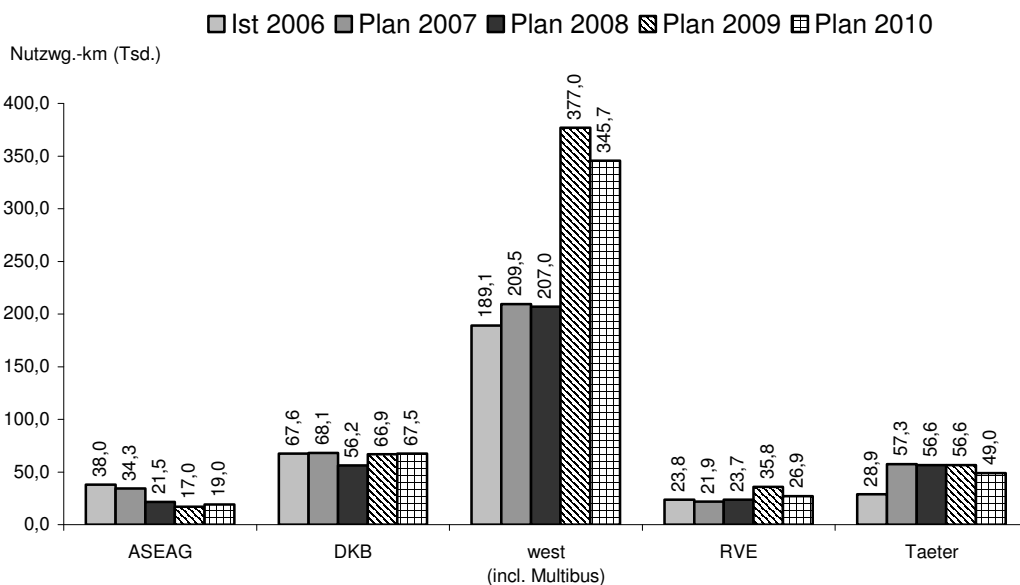


Abb. 1c: Betriebsleistungen im Linienbedarfsverkehr

In den Leistungsdaten aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen sind die plan- und außerplanmäßigen E-Wagenfahrten berücksichtigt.

Die Leistungen des Disco-Busverkehrs der DKB sind nicht enthalten, da es sich hierbei nicht um ein AVV-Leistungsangebot handelt.

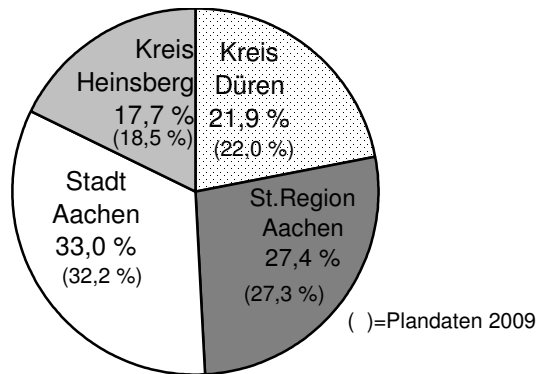


Abb. 2: Übersicht zu den auf die Verbandsmitglieder entfallenden **Anteilen an der gesamten Bus-Betriebsleistung** (Nutzwagen-km) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen

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

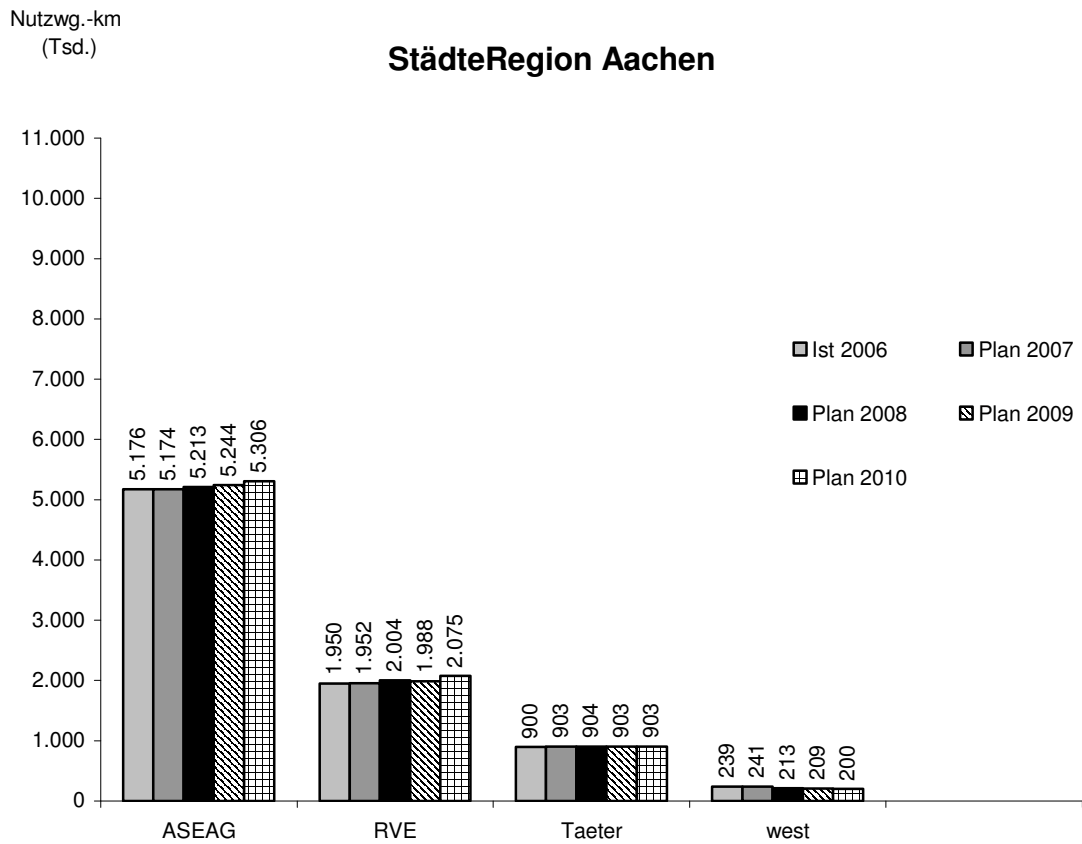
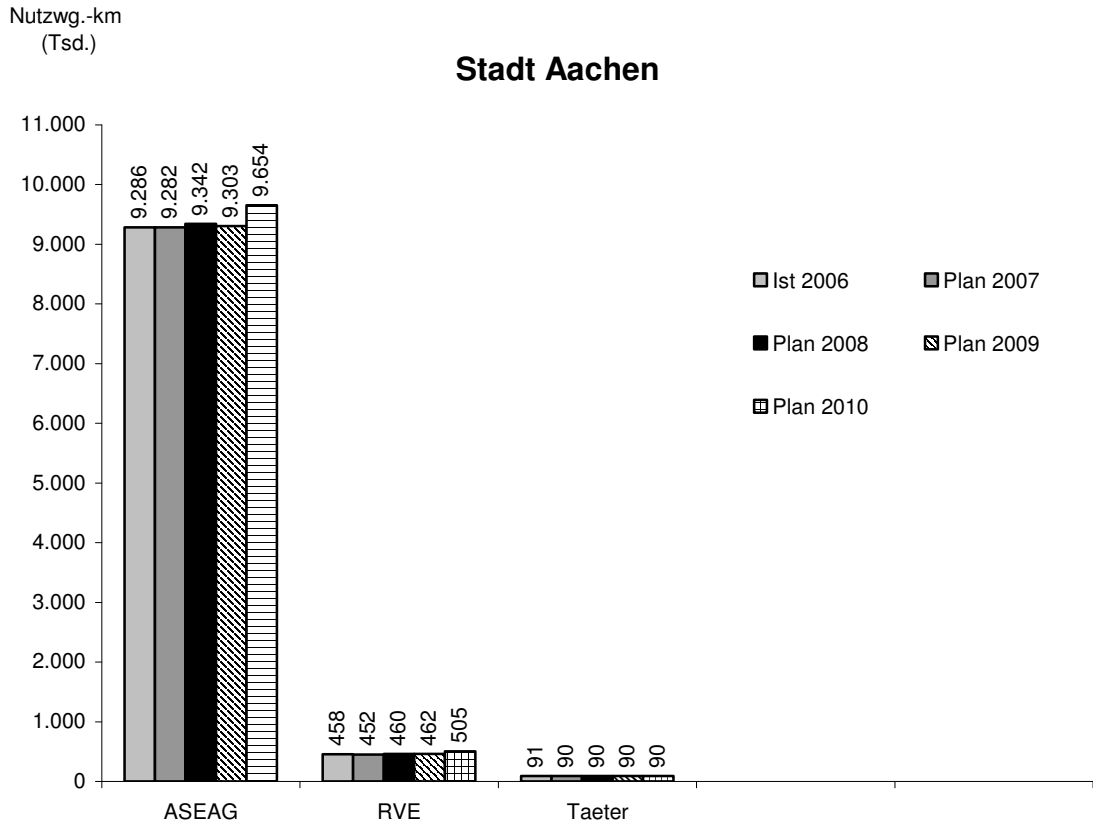


Abb. 3a: Verteilung der **Bus-Betriebsleistungen** (Nutzwagen-km in Tausend) auf die Mitglieder des AVV-Zweckverbandes

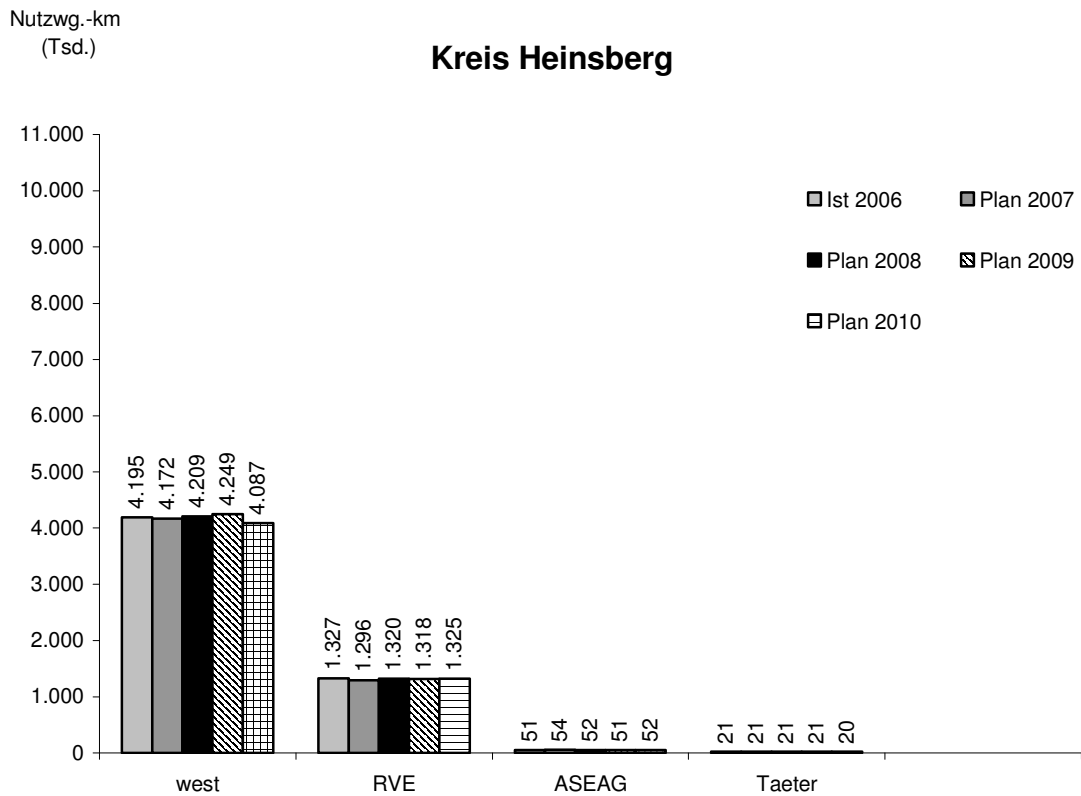
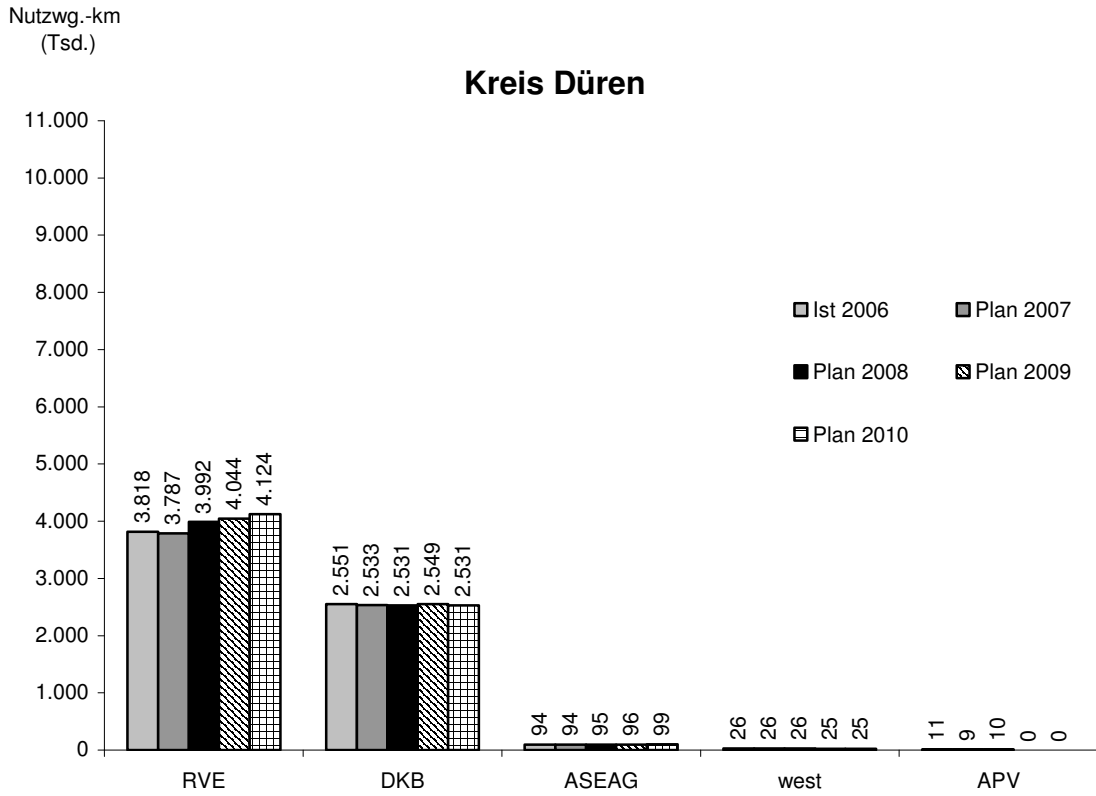


Abb. 3b: Verteilung der **Bus-Betriebsleistungen** (Nutzwagen-km in Tausend) auf die Mitglieder des AVV-Zweckverbandes

3. Verbundtarif 2010

Im Hinblick auf die voranschreitende Entwicklung des Aufwands einerseits sowie die auf der Ertragsseite anhaltend wirksamen Kürzungen der gesetzlichen Ausgleichsansprüche andererseits ist eine marktverträgliche Anpassung des Verbundtarifs in 2010 erforderlich. Ziel der tariflichen Maßnahmen muss es sein, die in den vergangenen Jahren erreichte verbesserte Wirtschaftlichkeit des Verbundverkehrs zu stabilisieren bzw. nach Möglichkeit weiter zu verbessern.

Eine differenzierte Beratung der in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen bereits erarbeiteten Überlegungen zur tariflichen Fortschreibung des Verbundtarifs in den zuständigen Gremien des AVV steht noch aus.

Eine entsprechende Ertragsverbesserung bei den im AVV tätigen Verkehrsunternehmen wurde bei den Etatansätzen bereits unterstellt. Als Zeitpunkt für die Tarifierpassung ist der 1. April 2010 geplant.

Eine Übersicht zu den im AVV aktuell geltenden Fahrpreisen gibt die nachfolgende Preistabelle:

AVV-Verbundtarif 1. April 2009

Stand: 1. Oktober 2009

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	1,55	2,30 ¹⁾			3,00	4,50	7,10
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt		5,60 (1,40)	8,00 ¹⁾ (2,00)			10,40 (2,60)	15,60 (3,90)	24,80 (6,20)
Kinder Einzel-Ticket ²⁾		0,95	1,30 ¹⁾			1,70	2,50	4,00
Kinder 4Fahrten-Ticket ²⁾ je Fahrt		3,80 (0,95)	5,20 ¹⁾ (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 ganztägig	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 ganztägig	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 ganztägig				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	

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

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

Sondertarife					
Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztägig) 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"> Tages-Tickets für 1 Person gelten von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss Minigruppen-Tickets (für max. 5 Personen) bzw. Familien-Tickets (nur in Verbindung mit Familienkarte) gelten mo. – fr. ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztägig 	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 ganztägig	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 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	15,00			
Fahrrad Einzelfahrt	Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	2,00			
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	2,90			

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

Abb. 4: Verbundtarif 01.04.2009

4. Kundeninformation, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Kooperation mit den Verkehrsunternehmen, euregionalen Institutionen und den Kommunen sowie die Entwicklung einer gemeinsamen Strategie soll auch im Jahr 2010 fortgeführt werden.

Die Kommunikationsmaßnahmen sind darauf ausgerichtet, die Tarif- und Leistungsangebote im AVV angemessen zu vermarkten. Die umfassende Kundeninformation durch diverse Publikationen steht dabei im Vordergrund. Ein einheitliches Corporate Identity (CI), ein ansprechendes Design sowie prägnante, verständliche Textinformationen sollen helfen, Zugangshemmnisse zum ÖPNV abzubauen und vorhandene Kunden für neue Produkte zu gewinnen.

Folgende Maßnahmen sind für 2010 vorgesehen:

Fahrgastinformation:

- Integration von IST-Daten, ggf. Ereignisdaten in die elektronische Fahrgastinformation
- Schaffung einer Mobilversion der elektronischen Fahrgastinformation
- Einbindung digitalisierter Kartengrundlagen in die elektronische Fahrplanauskunft
- Optimierung der elektronischen Auskunft für mobilitätseingeschränkte Personen
- Einbindung eines interaktiven Freizeitportals in die AVV-Homepage
- Pilot zur SMS-Abfrage über Barcode an Haltestellen

- AVV-Infosäule – Pilot im Verwaltungsgebäude der StädteRegion Aachen

- Printprodukte zur Information über Tarife, Tickets und Leistungsangebote wie 2009, ggf. Anpassung an neue Entwicklungen

Werbung:

- Intensivierung der Ticketwerbung durch z. B. zielgruppenspezifische Plakatschichten und Flyer zur Bewerbung von Abokunden
- Erweiterung der Printprodukte zur zielgruppenspezifischen Werbung im Freizeitbereich
- Bewerbung des Eifelkonzeptes zum Saisonstart 2010

Kampagnen:

- Abokundenwerbung
- Einführung des Handy-Tickets und Angebot einer Mobilversion der Fahrgastinformation

Öffentlichkeitsarbeit:

- redaktionelle Berichte
- anlassbezogene Pressekonferenzen und Presseberichte
- Verbundbericht, 2 Ausgaben der Kundenzeitung wie 2009
- Bereitstellung von Unterrichtsmaterial für Schüler (in Kooperation mit VRS)

Eine detaillierte Übersicht der für 2010 geplanten Maßnahmen befindet sich in der Vorlage zu TOP 4.2 (Marketingstrategie).

5. ÖPNV-Pauschale

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

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

Für das Geschäftsjahr 2010 stehen dem ZV AVV insgesamt rd. 4,6 Mio. Euro als ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW zur Verfügung. Hiervon werden 580 Tsd. Euro als Ersatz für die Aufgabenträgerpauschale an die vier ÖPNV-Aufgabenträger weitergeleitet. Die übrigen rd. 4,0 Mio. Euro werden zum Zwecke der Qualitätsverbesserung im Rahmen von Fördermaßnahmen an im AVV tätige Verkehrsunternehmen weitergeleitet.

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

6. Aufwand für den Verbundverkehr

Aufwand für den Betriebszweig Bus

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

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

Die Sollkostensätze der Verbundverkehrsunternehmen wurden unter Beachtung der Anforderungsprofile und übriger Verbundstandards sowie sonstiger kostenbeeinflussender, objektiver Rahmenbedingungen und der gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen an eine beihilfefreie Finanzierung von Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen unternehmensbezogen für das Geschäftsjahr 2007 durch eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ermittelt und – entsprechend § 12 (3) der neuen Satzung des Zweckverband AVV – seitens der Verbundverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2010 fortgeschrieben. Die auf dieser Basis ermittelten Sollkosten zeigen die maximale Obergrenze für die Ermittlung der Ausgleichsbeträge unter Berücksichtigung der relevanten Erträge auf.

Die im Rahmen des Verbundetats festgesetzten Sollkosten, die sich aus dem Produkt aus Sollkostensatz und geplanten Nutzwagenkilometern im AVV-Linienverkehr ergeben, dürfen nicht durch höhere Istkosten überschritten werden. Eine diesbezügliche Überprü-

fung erfolgt im Rahmen einer Ergebnisrechnung, die erst nach Vorliegen aller das Geschäftsjahr betreffenden Ist-Daten zu einem späteren Zeitpunkt erstellt wird. Unterschreiten die im Rahmen der Ergebnisrechnung ermittelten Istkosten die Sollkosten, so ist der Kostenausgleich auf die Höhe der Istkosten und unter Berücksichtigung der Erträge begrenzt.

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

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

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

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

Die für das Jahr 2010 relevanten Sollkostensätze sind nachfolgend dargestellt.

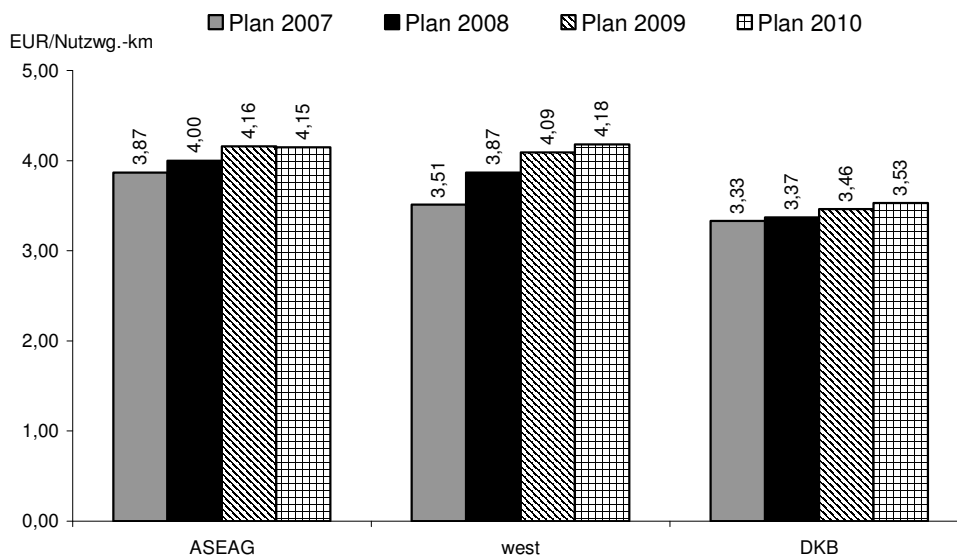


Abb. 5: Sollkostensatz je Nutzwagenkilometer je Verbundverkehrsunternehmen

Auf der Grundlage der in Abb. 5 ausgewiesenen Sollkostensätze in Verbindung mit den in Abschnitt 2 ausgewiesenen Betriebsleistungen der Verbundverkehrsunternehmen ergeben sich für das Jahr 2010 die in der folgenden Abb. 6 dargestellten ausgleichsfähigen Soll-Gesamtaufwendungen.

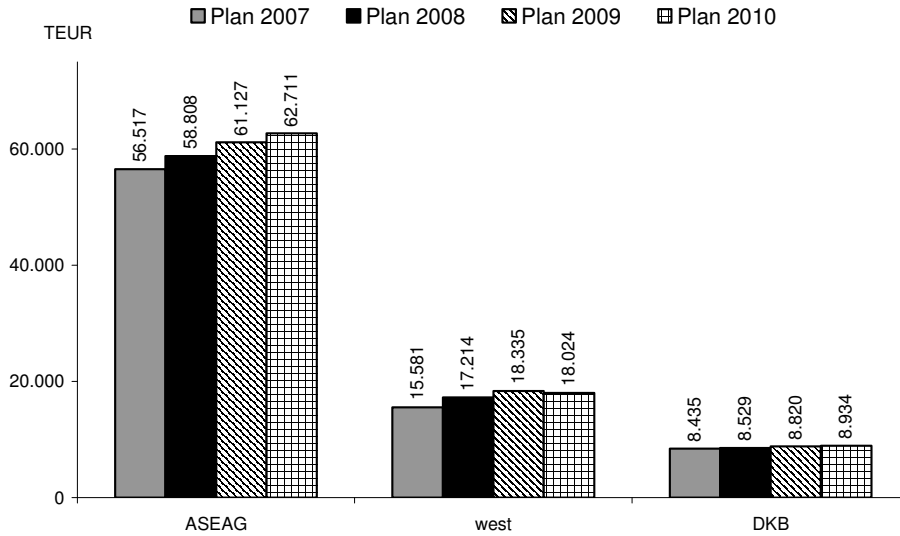


Abb. 6: Relevante **Sollkosten** der Verbundverkehrsunternehmen (2007 – 2010)

Weder die in Abb. 5 ausgewiesenen Sollkostensätze noch die daraus resultierenden Gesamt-Sollkosten (Abb. 6) sind mit den im Rahmen der AVV-Verbundetats bis einschließlich 2006 dargestellten Aufwendungen inhaltlich unmittelbar vergleichbar, da die seitens des Wirtschaftsprüfers allein in Bezug auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zugrundegelegten Aufwandsbestandteile inhaltlich nicht in vollem Umfang deckungsgleich sind mit den seitens der Verbundverkehrsunternehmen bislang in die Aufwandsbetrachtung einbezogenen Positionen ihrer Gewinn- und Verlustrechnungen.

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

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

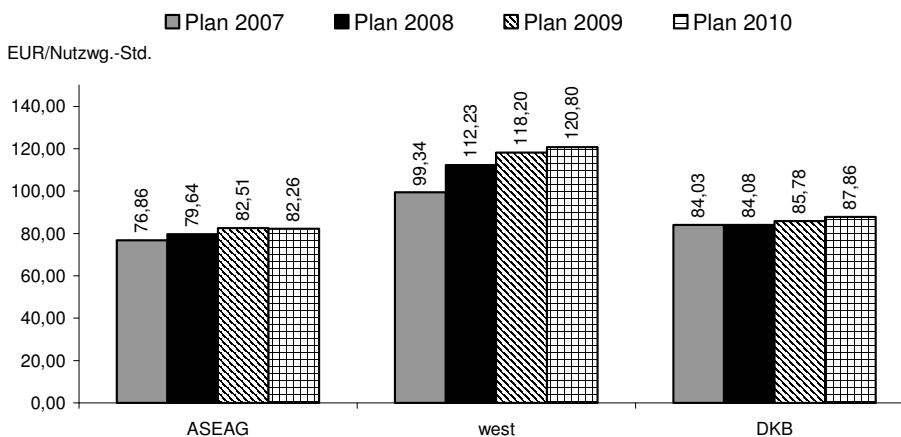


Abb. 7: Sollkosten je Nutzwagen-Stunde (2007 – 2010)

7. Erträge

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

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

Die Auswirkungen einer zum 01.04.2010 vorgesehenen Anpassung des AVV-Verbundtarifs sind in die nachfolgenden Darstellungen bzw. Ansätze bereits eingeflossen.

Der Ausgleich von Einnahmenansprüchen zwischen den im AVV tätigen Verkehrsunternehmen (einschl. Eisenbahnverkehrsunternehmen) bewirkt bei den Verbundverkehrsunternehmen eine Minderung der kassentechnischen Einnahme. Die Erträge der Verbundverkehrsunternehmen entsprechen weitgehend deren Gewinn- und Verlustrechnung und sind inhaltlich der Betrachtung des Wirtschaftsprüfers zur Ermittlung der Sollkostensätze angeglichen. Die direkte Vergleichbarkeit mit den Ansätzen aus Vorjahren (bis einschl. 2006) ist insofern nicht gewährleistet.

Eine periodenscharfe Zuordnung aller Einflüsse ist nicht gegeben.

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

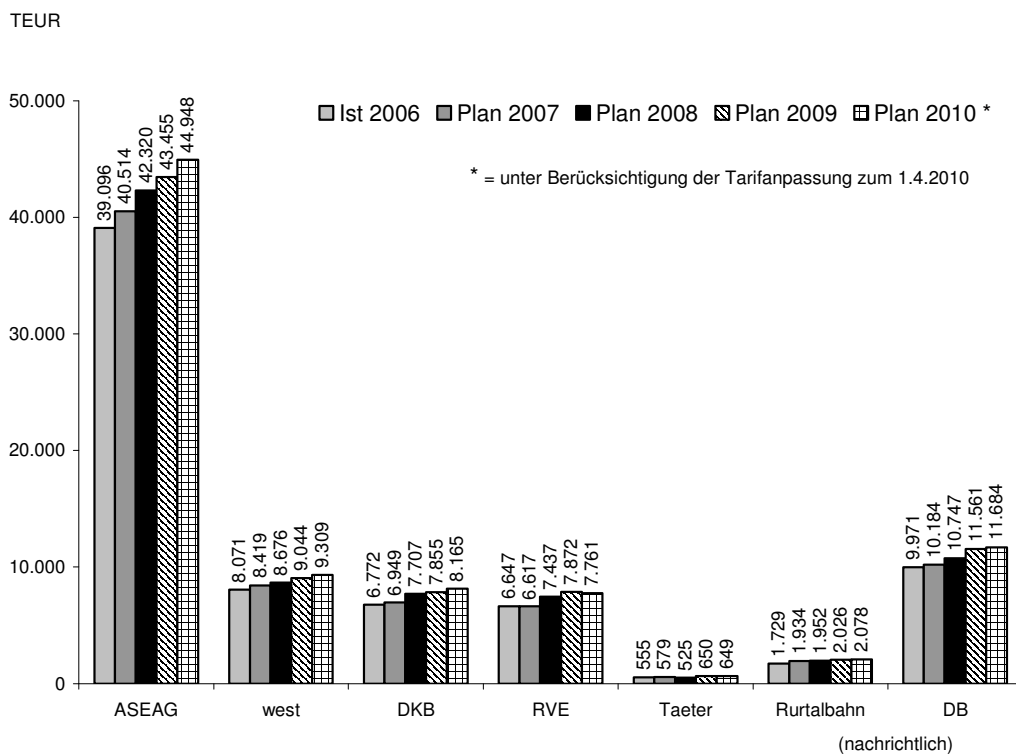


Abb. 8a: Entwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** (incl. Einnahmenanteilen aus NRW-Tarif und Übergangs- bzw. Kragentarifen; Rurtalbahn incl. NE-Tarif) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (vor Einnahmenaufteilung)

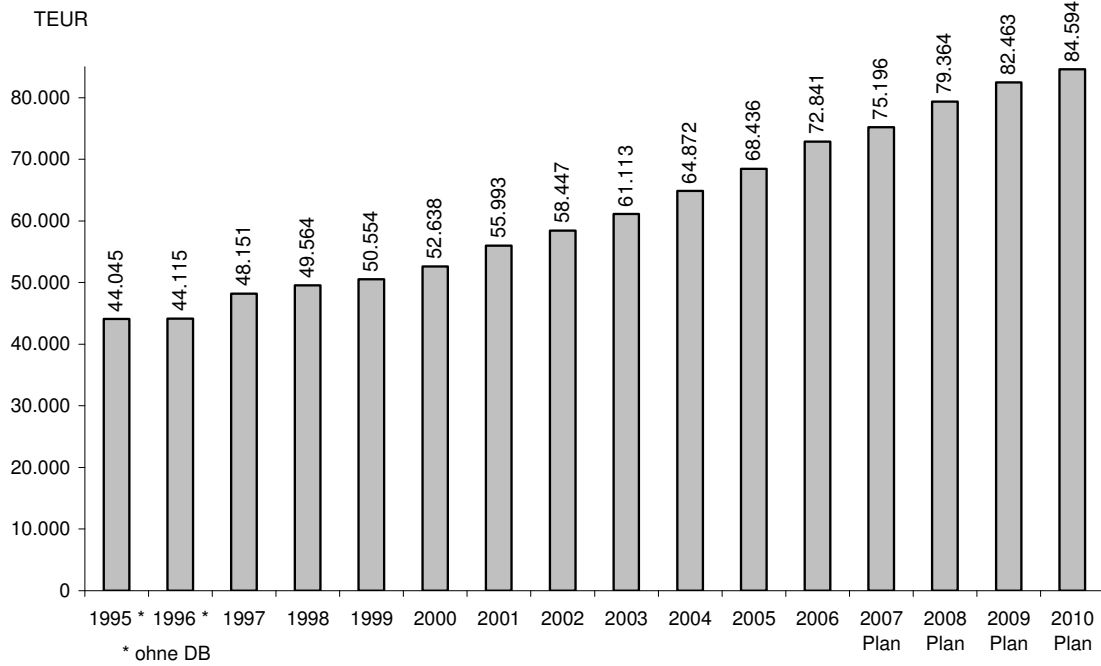


Abb. 8b: Gesamtentwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen insgesamt (vor Einnahmenaufteilung mit „AVV-fremden“ Verkehrsunternehmen; incl. Einnahmenanteilen aus NRW-Tarif und Übergangs- bzw. Kragentarifen; Rurtalbahn incl. NE-Tarif)

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

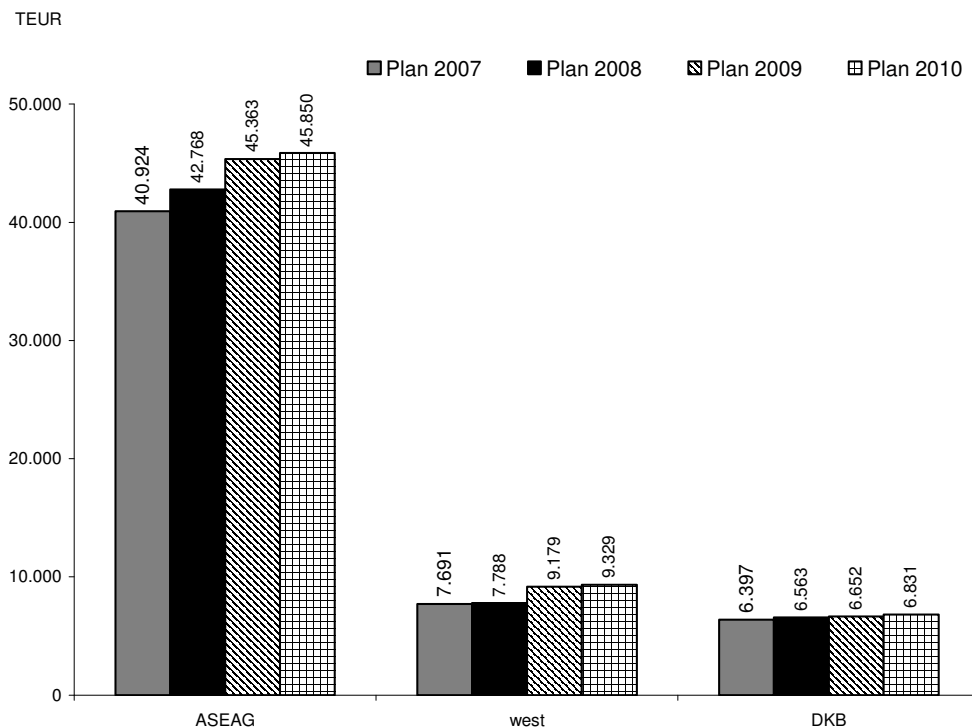


Abb. 9: Verbundrelevante **Gesamterträge (Bus)**

Einnahmenaufteilung

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

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

Im Geschäftsjahr 2010 wird somit eine Einnahmenaufteilung für das Jahr 2009 erfolgen. Die Ansätze der Verbundverkehrsunternehmen für den Verbundetat 2010 beruhen folglich auf vorläufigen Abschätzungen. Eine abschließende Verrechnung gegenseitiger Ansprüche betreffend das Jahr 2010 wird verfahrensbedingt frühestens im Laufe des Jahres 2011 erfolgen.

Die zeitlich versetzt stattfindende Ermittlung endgültiger Einnahmenansprüche hat Auswirkungen auf die abschließende Ermittlung der tatsächlich ausgleichsfähigen Differenz zwischen Sollkosten und Erträgen je Verbundverkehrsunternehmen. Im Gegensatz zu dem durch die Höhe ihres Sollkostensatzes determinierten Sollaufwands der Verbundverkehrsunternehmen kann die Höhe der anzurechnenden Einnahmen, die u.a. von den Ergebnissen der Einnahmenaufteilung abhängig ist, erst mit entsprechender zeitlicher Verzögerung endgültig festgestellt und im Rahmen einer späteren Ist-Betrachtung für das Jahr 2010 rückwirkend berücksichtigt werden.

Zur gutachterlichen Überprüfung der Höhe des aktuellen Übersteigerausgleichs wurde nach erfolgter Verlängerung der eu**regio**bahn bis Langerwehe im Herbst 2009 eine Verkehrserhebung durchgeführt. Die entsprechenden Ergebnisse sollen voraussichtlich bis Sommer 2010 vorliegen und in die Einnahmenaufteilung für das Kalenderjahr 2010 einfließen.

Eine vorläufige Einnahmenaufteilung ergibt für die Verbundverkehrsunternehmen die in den Abbildungen 9 und 10a/b aufgezeigten verbundrelevanten Erträge. Hierbei wurde bereits eine Anpassung der Tarife zum 1.4.2010 unterstellt.

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

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Rahmenbedingungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen nach Abzug des Einnahmenausgleichs für die übrigen Verkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus für das Jahr 2010 insgesamt verbundrelevante Erträge in Höhe von 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.

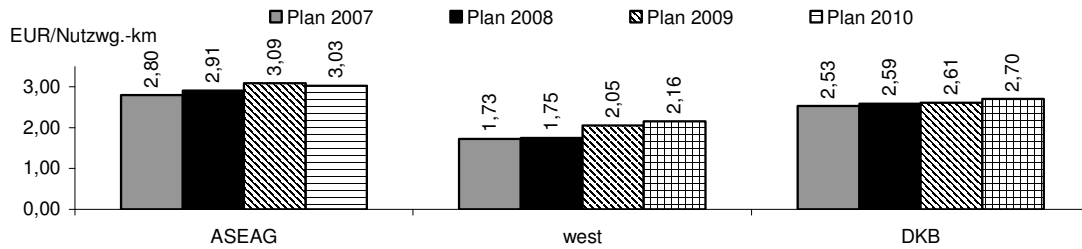


Abb. 10a: Verbundrelevante Erträge je Nutzwagen-km

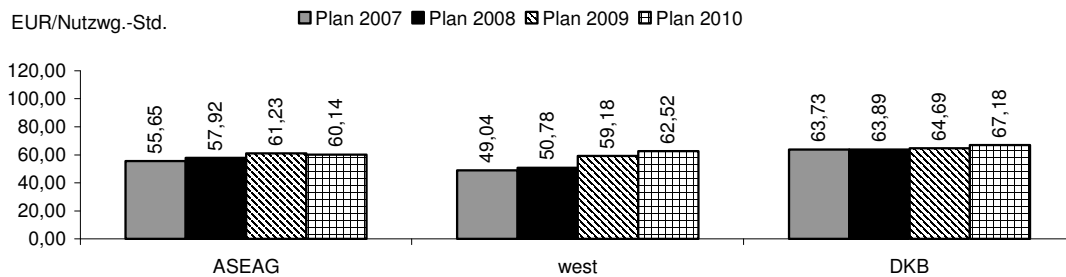


Abb. 10b: Verbundrelevante Erträge je Nutzwagenstunde

8. Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus)

Der umlagerelevante Ausgleichsbetrag des Verbundverkehrs ergibt sich aus der Differenz der ausgleichsfähigen Sollkosten 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 27.659 TEUR. Die Auswirkungen des zum 1. Oktober 2009 in Aachen eingeführten „City-XL-Tarifs“ sind hierin berücksichtigt. Der Vergleichswert für 2009 (ursprünglicher Planwert ohne Auswirkungen des City-XL-Tarifs) liegt bei 26.963 TEUR. Insgesamt erhöht sich der Plan-Ausgleichsbetrag von 2009 nach 2010 somit um insgesamt 696 TEUR.

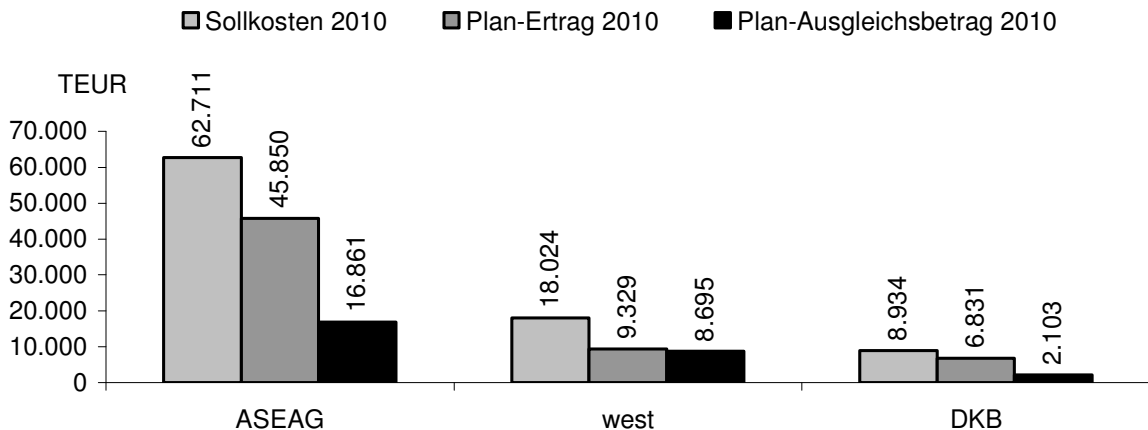


Abb. 11: Übersicht zu den **Sollkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen** (Plan 2010) der Verbundverkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus

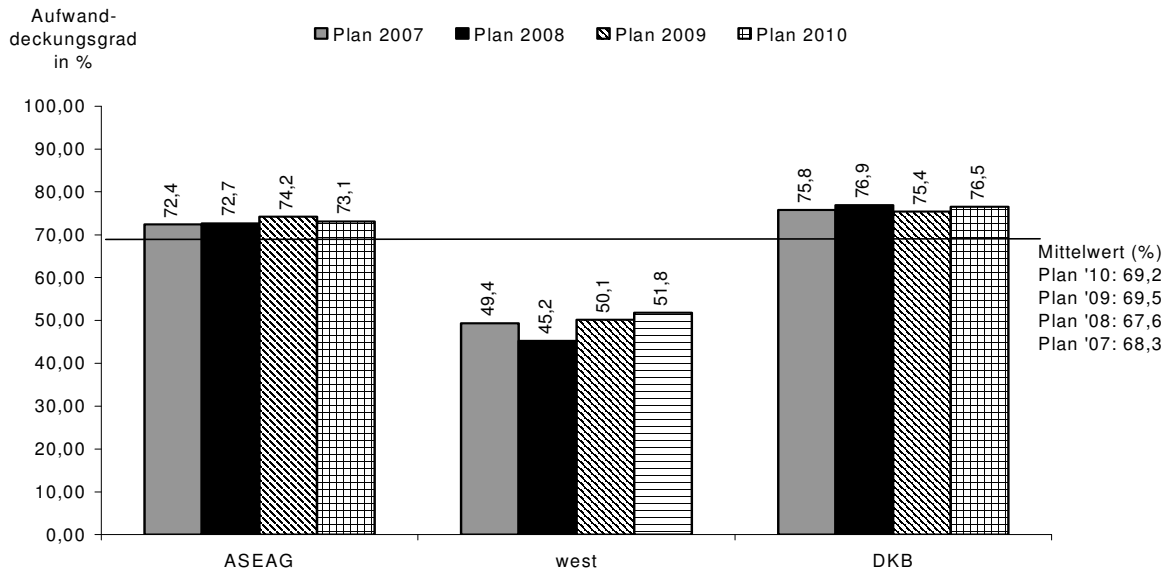
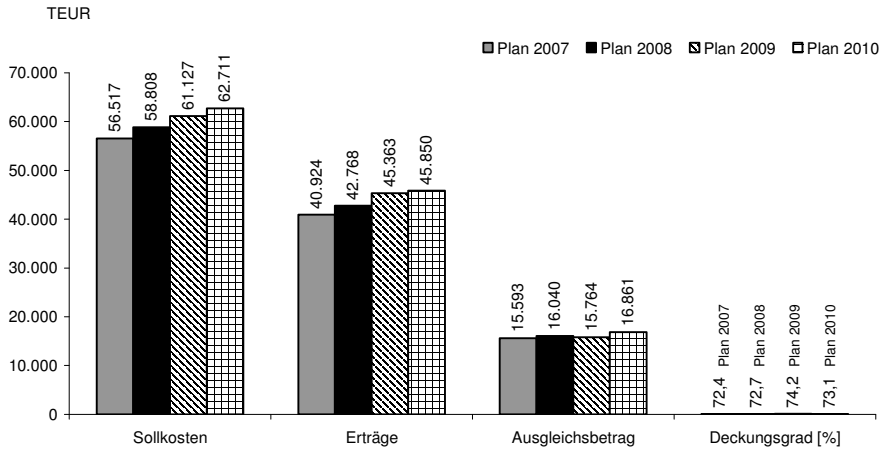


Abb. 12: Aufwanddeckungsgrad der Verbundverkehrsunternehmen vor Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

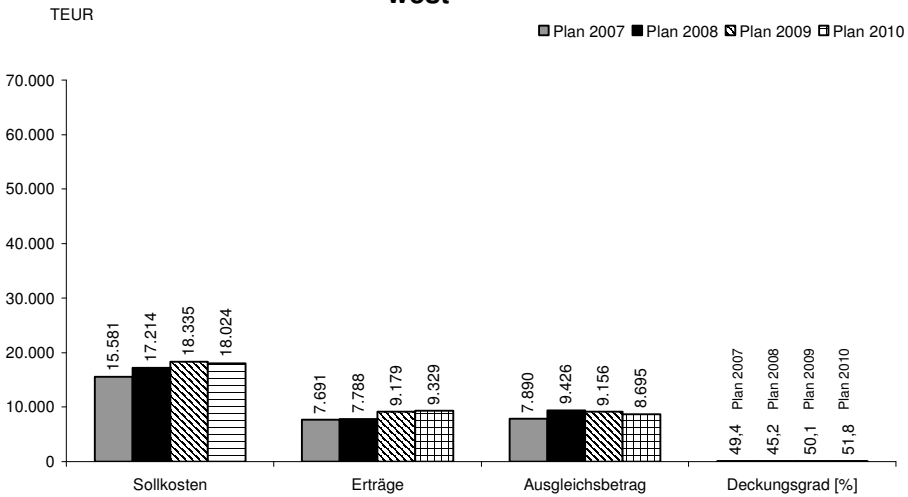
Für den gesamten AVV ergibt sich für 2010 insgesamt ein Aufwanddeckungsgrad in Höhe von 69,2%.

Bedingt durch die im Zusammenhang mit der Anpassung der ÖPNV-Finanzierung an die Anforderungen des EU-Gemeinschaftsrechts ab dem Berichtsjahr 2007 vorgenommenen strukturellen Modifikationen im Verbundetat sind die Angaben zur Aufwanddeckung mit den Vorjahreswerten (bis 2006) nicht vergleichbar.

ASEAG



west



DKB

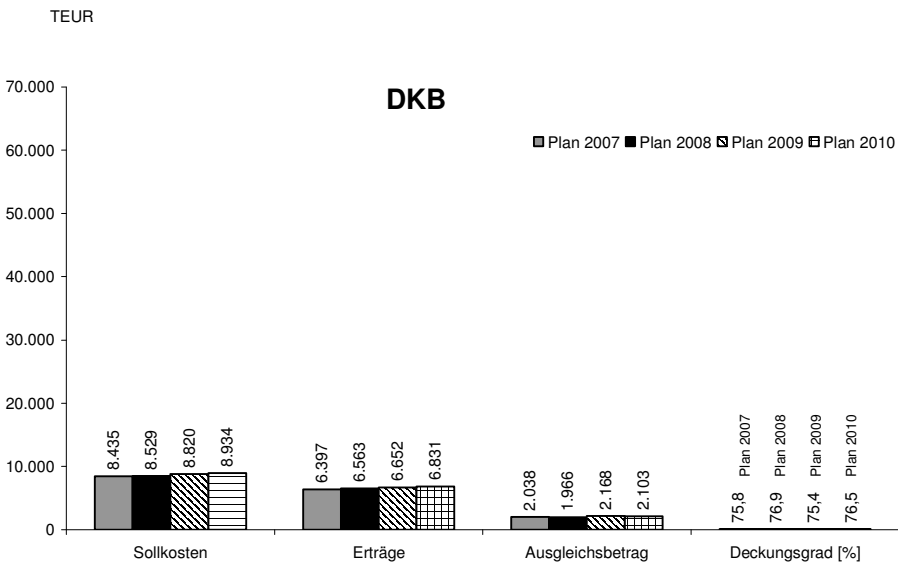


Abb. 13: Entwicklung der Sollkosten, Erträge und Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen (Plan 2007 – 2010)

9. Zweckverbandsumlage

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

Entsprechend den Vorgaben der Zweckverbandssatzung setzt sich die AVV-Gesamtumlage im Geschäftsjahr 2010 zusammen aus:

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

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

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

Im Jahr 2010 ergibt sich im Rahmen der allgemeinen Umlage für den Betriebszweig Bus im gesamten AVV ein Ausgleichsbetrag (Normalumlage) in Höhe von rd. 27,0 Mio. EUR.

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

		ASEAG	west	DKB	Gesamt
Ausgleichsbetrag (in TEUR)	Plan 2010	16.286	8.695	2.028	27.009
	Plan 2009	(15.564)	(9.156)	(2.093)	(26.813)
Nutzwagen-km (in Tsd.) *	Plan 2010	18.529	5.651	6.501	30.681
	Plan 2009	(18.133)	(5.822)	(6.488)	(30.443)
Ausgleichsbetrag/km (in EUR/km)	Plan 2010	0,8789	1,5387	0,3120	0,8803
	Plan 2009	(0,8583)	(1,5727)	(0,3226)	(0,8808)

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

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

Unternehmensbereich	Stadt Aachen	StädteRegion Aachen	Kreis Düren	Kreis Heinsberg	Summe
ASEAG					
1. Nutzwagen-km *	10.202	8.176	99	52	18.529
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	0,8789	0,8789	0,8789	0,8789	0,8789
3. Ausgleichsbetrag ASEAG TEUR	8.967	7.186	87	46	16.286
Planansatz 2009 TEUR	(8.457)	(6.981)	(82)	(44)	(15.564)
west					
1. Nutzwagen-km *	0	200	25	5.426	5.651
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	1,5387	1,5387	1,5387	1,5387	1,5387
3. Ausgleichsbetrag west TEUR	0	308	38	8.349	8.695
Planansatz 2009 TEUR	(0)	(329)	(39)	(8.788)	(9.156)
DKB					
1. Nutzwagen-km *	0	0	6.501	0	6.501
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	0,3120	0,3120	0,3120	0,3120	0,3120
3. Ausgleichsbetrag DKB TEUR	0	0	2.028	0	2.028
Planansatz 2009 TEUR	(0)	(0)	(2.093)	(0)	(2.093)
Summe Umlage TEUR	8.967	7.494	2.153	8.395	27.009

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

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

Sonderumlage für Tarifmaßnahmen gem. § 14 (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. Im Rahmen eines diesbezüglich erstellten Gutachtens wurden für die im Stadtgebiet Aachen tätigen Verkehrsunternehmen wirtschaftliche Auswirkungen in Höhe von insgesamt 500 T€/Jahr aufgrund dieser Tarifmaßnahme prognostiziert.

Ausgleichszahlungen für Tarifmaßnahmen, die im Interesse einzelner Verbandsmitglieder erfolgen, werden entsprechend § 14 (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 (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 (2) der Zweckverbandssatzung auch 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	StädteRegion	Kreis	Kreis	Summe
		Aachen	Aachen	Düren	Heinsberg	
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
a) Ausgleichsbetrag (Normalumlage)	Plan 2010	8.967	7.494	2.153	8.395	27.009
	Plan 2009	(8.457)	(7.310)	(2.214)	(8.832)	(26.813)
b) tarifliche Maßnahmen (Sonderumlage)	Plan 2010	500	0	0	0	500
	Plan 2009	(125)	(0)	(0)	(0)	(125)
c) Fahrplanmaßnahmen (Sonderumlage)	Plan 2010	37	38	75	0	150
	Plan 2009	(37)	(38)	(75)	(0)	(150)
Summe	Plan 2010	9.504	7.532	2.228	8.395	27.659
	Plan 2009	(8.619)	(7.348)	(2.289)	(8.832)	(27.088)

(..) = Planansatz 2009

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

10. Finanzierung des Busverkehrs

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

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

für Leistungen der ASEAG	
in der Stadt Aachen	9.504 TEUR
in der StädteRegion Aachen	7.224 TEUR
im Kreis Düren	87 TEUR
im Kreis Heinsberg	46 TEUR
Gesamt	<u>16.861 TEUR</u>

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

für Leistungen der DKB	
im Kreis Düren	2.103 TEUR
in der StädteRegion Aachen	0 TEUR
im Kreis Heinsberg	0 TEUR
Gesamt	<u>2.103 TEUR</u>

Diese Mittel sind vom Kreis Düren zum Verlustausgleich als Kapital an die DKB weiterzuleiten.

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

für Leistungen der west	
in der Stadt Aachen	0 TEUR
in der StädteRegion Aachen	308 TEUR
im Kreis Düren	38 TEUR
im Kreis Heinsberg	8.349 TEUR
Gesamt	<u>8.695 TEUR</u>

Diese Mittel sind vom Kreis Heinsberg zum Verlustausgleich als Kapital an die west weiterzuleiten.

Verbundetat 2010
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010

Einnahmen:	TEUR
1. Verbandsumlagen von der Stadt Aachen	9.504
2. Verbandsumlagen von der StädteRegion Aachen	7.532
3. Verbandsumlagen vom Kreis Düren	2.228
4. Verbandsumlagen vom Kreis Heinsberg	8.395
5. Summe Einnahmen	<u>27.659</u>

Ausgaben:	TEUR
1. Finanzierung der Ausgleichsbeträge	
an Stadt Aachen für Leistungen der ASEAG	16.861
an Kreis Düren für Leistungen der DKB	2.103
an Kreis Heinsberg für Leistungen der west	8.695
2. Summe Ausgaben	<u>27.659</u>



AACHENER

VERKEHRSVERBUND GMBH

Vorlage zu Top 10.2
ZV-Versammlung am 16.12.2009

Marketingstrategie

Rückblick und Ausgangslage

Der den Gremien vorgelegte Marketingplan 2009 konnte weitestgehend umgesetzt werden. Einen Schwerpunkt bildete die Eröffnung der Neubaustrecke der eu**regio**bahn zwischen Weisweiler und Langerwehe. Neben dem offiziellen Empfang mit vielen Gästen aus Politik und Verwaltung gab es ein Bahnhofsfest in Langerwehe mit ganztägig kostenloser Nutzung der eu**regio**bahn.

Zur Unterstützung der Aktivitäten zum Luftreinhalteplan der Stadt Aachen wurde das Thema „ÖPNV und Umweltschutz“ in Form einer Kampagne aufgegriffen und mittels Großflächenplakaten und Anzeigen kommuniziert. Insgesamt wurden 3 Motive, je eins für die StädteRegion Aachen und die Kreise Düren und Heinsberg aufgelegt. Das provokante, insgesamt aber positiv besetzte Motiv erzielte eine hohe Aufmerksamkeit mit positivem Feedback in der Bevölkerung.

Der AVV konnte in 2009 seinen 15. Geburtstag feiern. In der ersten Ausgabe des AVV-Verbundberichtes wurde diesem Ereignis Rechnung getragen.

Weiterhin wurde die Homepage des AVV in 2009 optimiert. Das Informationsangebot soll bis 2010 in vier Sprachen verfügbar sein, in 2009 konnte dies für den Tarifbereich bereits weitgehend umgesetzt werden. Die elektronische Fahrplaninformation wurde um weitere euregionale Fahrplandaten ergänzt.

Gemeinsam mit der ASEAG wurde der City-XL-Tarif in der Stadt Aachen beworben. Zeitgleich wurde das Familien-Ticket für die StädteRegion Aachen eingeführt und vermarktet.

Die Bewerbung der Tarifangebote, die Erstellung von Fahrplaninformationen z. T. im Auftrag einzelner Kommunen sowie diverse Aktionen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit haben auch in 2009 dazu geführt, insgesamt eine gute Präsenz in der Öffentlichkeit zu erreichen.

Strategien und spezifische Maßnahmen

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

Auf Grundlage einer Analyse von Strukturdaten sowie von Zielgruppen im Verbundraum werden Handlungsfelder definiert, die im kommenden Jahr den Schwerpunkt des Kommunikationskonzeptes bilden.

In 2010 liegt dieser bei der zielgruppenspezifischen Vermarktung der Tickets und einer Kampagne zur Bewerbung der Abokunden. So sollen neben den Informationsflyern zu den Tickets

und Tarifen werbewirksame Motive für einzelne Zielgruppen entwickelt werden, die in Form von Anzeigen, Plakaten oder auch Flyern zielgerichteter eingesetzt werden können.

Eine stärker zielgruppenspezifisch ausgerichtete Kommunikation ist auch zur Vermarktung des Leistungsangebotes, insbesondere für ÖPNV-Freizeitverkehre vorgesehen. So können im Internet als auch in Printform ÖV-Informationen mit Wandervorschlägen (Eifelsteig), mit Kulturtipps oder auch mit Ausflusstipps für Familien und/oder Senioren verknüpft werden.

Ein weiterer Schwerpunkt des Kommunikationskonzeptes ist die Schaffung einer Mobilversion der elektronischen Fahrplanauskunft. Dieses als auch die Einführung des Handy-Tickets soll nach Möglichkeit innerhalb einer internetbasierten Werbekampagne kommuniziert werden.

Die ÖPNV-Angebote zwischen Aachen und der Eifel wurden im vergangenen Jahr für Pendler ausgebaut und optimiert. Zum Saisonstart in 2010 sollen die überwiegend im Freizeitverkehr genutzten Linienverbindungen einer neuen Struktur unterzogen werden, die das Angebot und v.a. auch die Kommunikation der Angebote deutlich verbessert. Zum Saisonstart wird das neue Eifelkonzept gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen beworben.

Voraussichtlich zum Jahresende wird der Ringbahnschluss der **euregiobahn** fertig gestellt. Die Realisierung der Maßnahme wird offiziell und auch in Form eines großes Kundenevents in Kooperation mit den Beteiligten gefeiert. Detaillierte Planungen folgen im Jahresverlauf.

Auch in 2010 wird das AVV-Kundenmagazin (Auflage von 100.000) zum Fahrplanwechsel im Frühjahr und Winter erscheinen. Der Verbundbericht für das Jahr 2009 wird ebenfalls in 2009 publiziert. Weiterhin werden die umfangreichen Publikationen im Bereich der Tarif- und Fahrplaninformation durch den AVV erstellt.

Im Rahmen diese Kommunikationsplans ist den strategischen Anforderungen an das Kommunikationskonzept, wie die

- offensive Vermarktung der Kernleistung (Image und/oder Tarifwerbung),
- Verdeutlichung der Preiswürdigkeit des AVV-Angebotes,
- Intensivierung der Ticketwerbung,
- Maßnahmen zur Kundenbindung,
- Senkung von Zugangsbarrieren für Erstnutzer,
- stetige Optimierung der Fahrgastinformation und
- differenzierte Marktbearbeitung

Rechnung getragen.

Für 2010 geplante Kommunikationsmaßnahmen:

1. Werbeaktionen / Kampagnen
 - Werbekampagne (Image/Abokunden)
 - Einführung Handy-Ticket und Mobilversion Fahrplaninfo
 - Neues Eifelkonzept zum Saisonstart 2010
2. Tarifwerbung
 - zielgruppenspezifische Bewerbung von Tickets durch Plakat-, Anzeigenmotive
3. elektronische Fahrplanauskunft
 - technische und funktionale Weiterentwicklung
 - Bereitstellung einer Version für mobile Geräte
 - Vervollständigung euregionaler Daten einschl. der Kartenbasis
 - Integration des geodatenbasierten Linienetzplans

- Beauskunftung von Bedarfsverkehren
 - Integration von IST-Daten zur Beauskunftung
4. Kundenmagazine
- 2 Ausgaben „unterwegs“ (Haushaltsverteilung, ohne Eifel)
 - 1 Ausgabe „Mobil in der Eifel“ (Haushaltsverteilung)
5. Verbundbericht
6. Fahrgastinformation (Print)
- a. Prospekte und Plakate zu Tarif und Leistungsangebot wie bisher
- Gesamt-Ticketbroschüre
 - Aktiv-Abo
 - Familien-Ticketbroschüre
 - Monatskarte ABO („Mobilitätsflatrate“)
 - School&Fun-Ticket
 - SchoolPlus-Tickets
 - Fun-Tickets
 - Ferien-Tickets
 - Semester-Ticket
 - Job-Ticket
 - Lokale Tarifprospekte (13 Versionen + 1 Gesamtübersicht)
 - Prospekte zu den Kragentarifen AVV/VRS und AVV/VRR
 - Kombi-Tickets
 - Nationalpark Eifel (Broschüre, Flyer, Plakate)
 - Fahrrad-Bus
 - ggf. Erweiterung/Anpassung bei neuen Produkten (z.B. Handy-Ticket)
- b. Infovitrienen an Bahnhöfen und Haltepunkten
- Erstellung einheitlicher AVV-Vitrinenaushänge (Tarif/Netz)
- c. Linipläne
- Schnellverkehrspläne aktualisieren
 - Umgebungspläne aktualisieren
 - euregionaler Netzplan als Internetversion aktualisieren
- d. Printprodukte zum Schienenverkehr
- Minifahrpläne für die Strecken Lüttich – AC Köln und AC - MG – Düsseldorf
 - Minifahrplan **euregiobahn**
 - Minifahrplan Rurtalbahn
 - AVV-Taktfahrplan Bahn
7. Kommunikation **euregiobahn**
- Flyer, Plakate, Anzeigen, Minifahrpläne in bisherigem Umfang
 - Linienbänder / Schnellverkehrspläne für Fahrzeuge
 - Erweiterung Printprodukte im Bereich Freizeit und ÖPNV
 - Imagewerbung im Zusammenhang mit Umbau Autobahnkreuz Aachen
 - Bewerbung „Ringbahnschluss **euregiobahn** Alsdorf – Stolberg“
8. Euregionale Marketingmaßnahmen
- Flyer und Anzeigen wie bisher (Euregio-Ticket, euregioAIXpress, ÜT-Flyer für die EMR, **euregiobahn** Heerlen – Düren, Thalys Kombi-Ticket)
 - Erstellung einer Website „mobility-euregio“
 - intensivere Werbung, neue KombiTickets zu euregionalen Veranstaltungen

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



Mittelfristige Vorausschau für den Verbundverkehr

Die Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2010 bis 2014 bildet die erwartete wirtschaftliche Entwicklung des Verbundverkehrs unter Berücksichtigung der Anforderungen des Gemeinschaftsrechts an eine wettbewerbskonforme ÖPNV-Finanzierung ab.

Entsprechend den Rahmenbedingungen des Verbundetats 2010 beziehen sich auch die in der Mittelfristigen Vorausschau ausgewiesenen Prognosedaten ausschließlich auf den mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendig verbundenen Finanzbedarf.

Die in der vorliegenden Vorausschau dargestellten Sollkosten und anzurechnenden Erträge sind bedingt durch die Anpassung der ÖSPV-Finanzierung im AVV lediglich mit den Vorausschautdaten ab dem Geschäftsjahr 2007, nicht jedoch mit den Ansätzen vorangehender Betrachtungszeiträume, vergleichbar.

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

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

zu prognostizieren.

Im Rahmen der Vorausschau sind grundsätzlich vielfältige Einflussfaktoren zu berücksichtigen. Erhebliche Unsicherheiten im Hinblick auf die Ertragslage resultieren aus der weiteren Entwicklung gesetzlicher Ausgleichsleistungen, welche in den vergangenen Jahren bereits in erheblichem Umfang gekürzt wurden. Darüber hinaus steht die Entwicklung der Tarifeinnahmen unter dem Vorbehalt der politischen Konsensfindung bei der Fortschreibung der Tarife.

Neben den Unwägbarkeiten in Bezug auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen ist selbstverständlich auch die künftige Entwicklung der Aufwendungen – insbesondere der Treibstoff- und Energiekosten – von entscheidender Bedeutung.

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

- Ausmaß der allgemeinen Kostenentwicklung, insbesondere der Treibstoffkosten,
- Umfang und Ausgestaltung bzw. Sicherung der zukünftigen öffentlichen Zuwendungen
 - für die Beförderung von Auszubildenden (§ 45a PBefG),
 - für die Beförderung von Schwerbehinderten (§ 145 ff SGB IX),
 - in Bezug auf die ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW

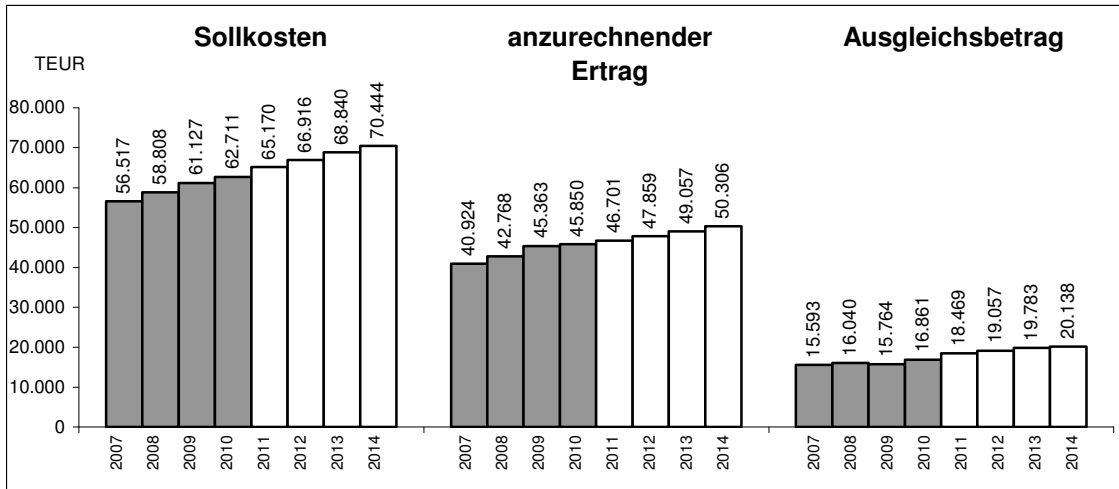
- Erfolg der Restrukturierungsbemühungen der kommunalen Unternehmen, d. h. weitere Senkung der Produktionskosten,
- Steigerung der Verkehrserlöse durch konsequente Fortführung einer marktorientierten Tarifpolitik, d. h. kontinuierliche Anpassung der Verbundtarife und optimale Ausschöpfung von Marktchancen,
- allgemeine wirtschaftliche Entwicklung in der Region und daraus resultierende Veränderungen im Modal-Split,
- Optimierung des Leistungsangebotes im Hinblick auf nachfrageorientierte Anpassungen und Umstrukturierungen insbesondere in Bezug auf den geplanten Ausbau des Schienenverkehrs im AVV,
- Fortentwicklung der Einnahmenaufteilung im Aachener Verkehrsverbund.

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

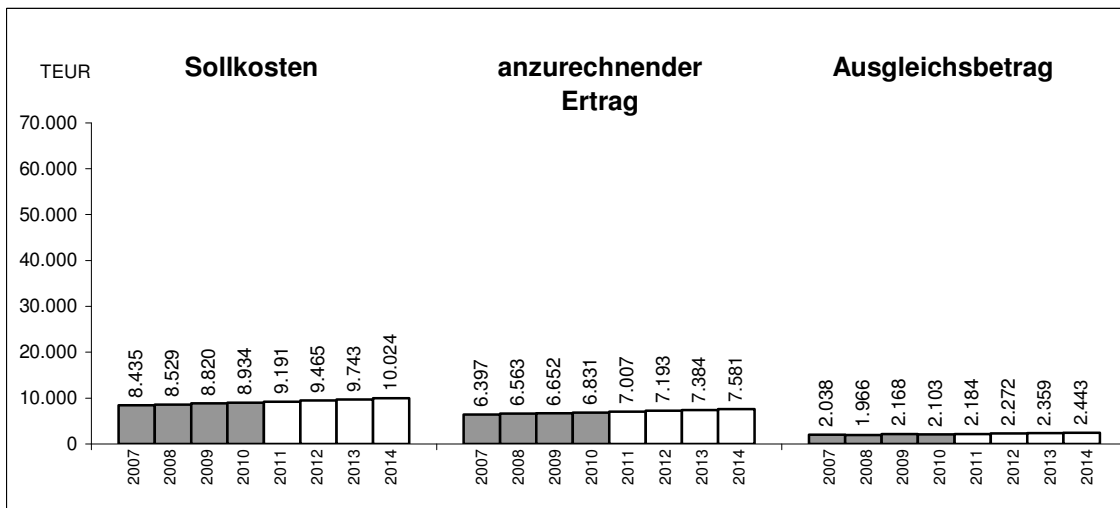
Angesichts der Vielzahl der beispielhaft aufgeführten internen und externen Einflussfaktoren auf die Aufwendungen und Erträge der Verkehrsunternehmen wird deutlich, dass die Belastbarkeit der prognostizierten Entwicklung nur in begrenztem Umfang durch lokale, regionale und unternehmerische Entscheidungsprozesse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

Es sei darauf hingewiesen, dass die im Rahmen der Mittelfristigen Vorausschau für die Jahre 2010 bis 2014 ausgewiesenen Ansätze insbesondere zur Entwicklung der Sollkosten lediglich in Bezug auf die Daten für das Geschäftsjahr 2010 die im Rahmen der EuGH-Rechtsprechung (Urteil „Altmark-Trans“) geforderte Verbindlichkeit aufweisen. Die für die Jahre 2011 – 2013 ausgewiesenen Ansätze begründen hingegen keine im Sinne einer wettbewerbskonformen Finanzierung rechtlich verbindliche finanzielle Obergrenze der ausgleichsfähigen Sollkosten zur Erbringung des prognostizierten Leistungsumfangs.

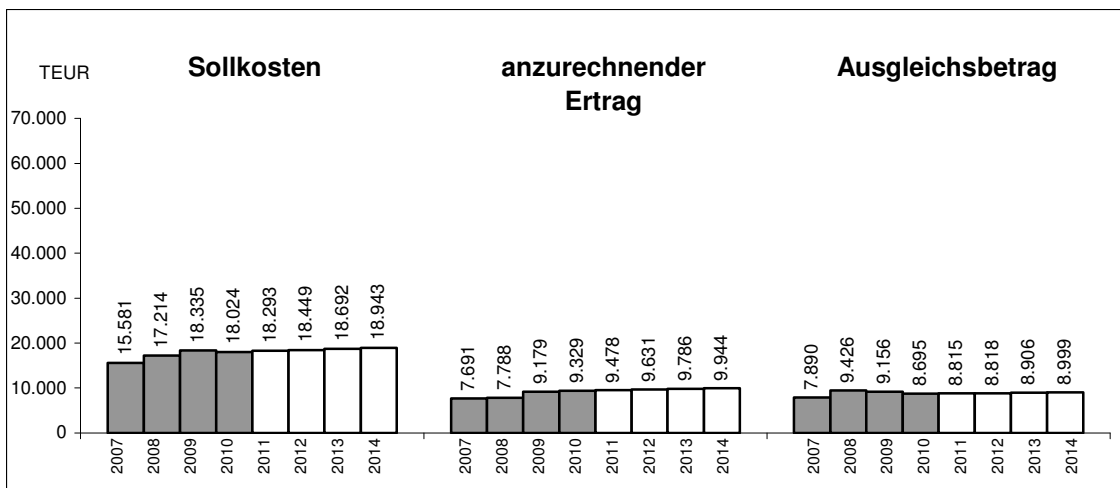
ASEAG



DKB



west



■ Etat-Ansatz

□ Ansatz gem. Mittelfristiger Vorausschau

Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2010 – 2014 - Betriebszweig Bus

Verkehrsunternehmen	2010				2011				2012				2013				2014			
	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe
1. Betriebsleistungen [TKM]																				
Bus	15.111	2.531	4.312	21.954	15.334	2.553	4.284	22.171	15.383	2.579	4.193	22.155	15.435	2.605	4.191	22.231	15.585	2.631	4.191	22.407
Leistungen RVE / Taeter Aachen	3.418	3.970	1.339	8.727	3.418	3.970	1.339	8.727	3.418	3.970	1.339	8.727	3.418	3.970	1.339	8.727	3.418	3.970	1.339	8.727
Summe umlagerelevante Leistg.	18.529	6.501	5.651	30.681	18.752	6.523	5.623	30.898	18.801	6.549	5.532	30.882	18.853	6.575	5.530	30.958	19.003	6.601	5.530	31.134
2. Sollkosten [TEUR] *	62.711	8.934	18.024	89.669	65.170	9.191	18.293	92.654	66.916	9.465	18.449	94.830	68.840	9.743	18.692	97.275	70.444	10.024	18.943	99.411
3. anzurechnende Erträge [TEUR]	45.850	6.831	9.329	62.010	46.701	7.007	9.478	63.186	47.859	7.193	9.631	64.683	49.057	7.384	9.786	66.227	50.306	7.581	9.944	67.831
4. Ausgleichsbetrag [TEUR]	-16.861	-2.103	-8.695	-27.659	-18.469	-2.184	-8.815	-29.468	-19.057	-2.272	-8.818	-30.147	-19.783	-2.359	-8.906	-31.048	-20.138	-2.443	-8.999	-31.580
5. Sonderumlagen [TEUR]																				
- für Fahrplan-Maßnahmen	75	75	0	150	75	75	0	150	75	75	0	150	75	75	0	150	75	75	0	150
- für tarifliche Maßnahmen	500	0	0	500	500	0	0	500	500	0	0	500	500	0	0	500	500	0	0	500
6. Ausgleichsbetrag Normalumlage (nach km)	-16.286	-2.028	-8.695	-27.009	-17.894	-2.109	-8.815	-28.818	-18.482	-2.197	-8.818	-29.497	-19.208	-2.284	-8.906	-30.398	-19.563	-2.368	-8.999	-30.930
7. ausgleichsfähige Sollkosten je Nutzwg.-km [EUR] *	-0,8789	-0,3120	-1,5387		-0,9542	-0,3233	-1,5677		-0,9830	-0,3355	-1,5940		-1,0188	-0,3474	-1,6105		-1,0295	-0,3587	-1,6273	

* Werte für 2011 - 2014 vorläufig

Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2010 – 2014 - Betriebszweig Bus

Zahlungen der Gebietskörperschaften an den Zweckverband [in TEUR]					
	2010	2011	2012	2013	2014
Verbandsumlagen					
von der Stadt Aachen	9.504	10.409	10.737	11.142	11.351
von der StädteRegion Aachen	7.532	8.226	8.479	8.797	8.943
vom Kreis Düren	2.228	2.319	2.410	2.501	2.588
vom Kreis Heinsberg	8.395	8.514	8.521	8.608	8.698
Summe Einnahmen	27.659	29.468	30.147	31.048	31.580

Zahlungen des Zweckverbands an die Gebietskörperschaften [in TEUR]					
	2010	2011	2012	2013	2014
Finanzierung der Ausgleichsbeträge					
an Stadt Aachen	16.861	18.469	19.057	19.783	20.138
an Kreis Düren	2.103	2.184	2.272	2.359	2.443
an Kreis Heinsberg	8.695	8.815	8.818	8.906	8.999
Summe Ausgaben	27.659	29.468	30.147	31.048	31.580