



Verbundetat 2009

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 Zweckverbandes AVV beraten den Verbundetat und geben eine Beschlussempfehlung für die Gesellschafterversammlung ab.

Der Verbundetat 2009 wurde entsprechend den Anforderungen des § 12 der seit dem 1.1.2008 geltenden Satzung des Zweckverbandes 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 2008

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 2009 sind

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

Da eine Beschlussfassung über die Fortentwicklung des Verbundtarifs in 2009 in den zuständigen Gremien des AVV bereits gemeinsam mit den Beratungen zum Verbundtarif 2008 im

Januar 2008 erfolgt ist, wurde auf eine entsprechende Anlage zum Verbundtarif 2009 verzichtet. Diesbezüglich sei auch auf die ergänzenden Beratungen zu TOP 3 hingewiesen.

Die Auswirkungen der unter TOP 7a zu beratenden unterjährigen Erhöhung des Sollkostensatzes der west für 2008, die seitens der WestEnergie und Verkehr GmbH mit Schreiben vom 17.11.2008 beim Zweckverband AVV beantragt wurde, sind - vorbehaltlich einer entsprechenden Beschlussfassung - im vorliegenden Verbundetat sowie im Rahmen der Mittelfristigen Vorausschau bei den das Geschäftsjahr 2008 betreffenden Plandaten bereits berücksichtigt.

Beschlussempfehlung 17/2008

Die Verbandsversammlung stimmt dem Verbundetat 2009 einschließlich seiner beigefügten Bestandteile zu und empfiehlt der Gesellschafterversammlung die Genehmigung.

Vorlage zu Top 5.1
ZV-Versammlung am 19.12.2008



Aachener Verkehrsverbund GmbH

Verbundetat 2009

Übersicht:

1.	Vorwort.....	3
2.	Leistungsangebot.....	4
3.	Verbundtarif 2009	14
4.	Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Kundeninformation.....	18
5.	ÖPNV-Pauschale	19
6.	Aufwand für den Verbundverkehr	19
7.	Erträge	22
8.	Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus).....	25
9.	Zweckverbandsumlage	28
10.	Finanzierung des Busverkehrs	30

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 beigehalten 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 2009 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 2009 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 2008 bereits die durch die West-Energie und Verkehr auf der Grundlage des § 12 Abs. 3 der Satzung für den Zweckverband AVV beantragte Erhöhung des west-Sollkostensatzes 2008 berücksichtigen. Die für 2008 ausgewiesenen Plandaten weichen daher von den Ansätzen im Rahmen des ursprünglich für das Jahr 2008 beschlossenen Verbundetats ab.

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. Die Einbindung des SPNV in den AVV-Verbundtarif ist auch weiterhin durch entsprechende vertragliche Regelungen gesichert. Dies gilt ebenso für die Beteiligung der Eisenbahnverkehrsunternehmen an der Einnahmenaufteilung und den Marketingaktivitäten im AVV.

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen aufgrund der Kürzung der Regionalisierungsmittel können Einschnitte im Leistungsangebot insbesondere auf Basis des bestehenden Verkehrsvertrages mit DB Regio auch im Fahrplanjahr 2009 vermieden werden. Um das Leistungsangebot auch in der Zukunft zu sichern und qualitativ zu verbessern, wurde noch in 2007 die Linie RE 9 zwischen Aachen – Köln und Siegen gemeinsam mit dem VRS, ZWS und SPNV Nord europaweit ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt die DB Heidekrautbahn GmbH, die ab Dezember 2010 den Betrieb übernehmen soll. Die Mitwirkung der DB Heidekrautbahn im AVV wurde zwischenzeitlich ebenfalls vertraglich geregelt. Für die übrigen SPNV-Linien werden die weiteren Vergabeverfahren derzeit vorbereitet.

Die **euregiobahn**, deren Fahrgastzahlen kontinuierlich steigen, wird in 2009 von Weisweiler nach Langerwehe verlängert. Die Inbetriebnahme ist für den 14. Juni 2009 vorgesehen. Ein Konzept zur Anpassung der Buslinien liegt bereits vor. Zum Jahresende soll dann die Durchbindung der **euregiobahn** bis nach Düren erfolgen. Damit ist eine wichtige Grundlage für die Vernetzung der **euregiobahn** mit der Rurtalbahn gegeben. Bei Inbetriebnahme wird die Taktlücke zwischen 9 und 11 Uhr (montags – freitags) zwischen Stolberg und Weisweiler geschlossen. Darüber hinaus wird ein zusätzliches Fahrtenpaar in den frühen Morgenstunden an Montagen - Freitagen ab Aachen nach Stolberg/Weisweiler angeboten.

Bedingt durch die Änderungen der Fahrlagen des Thalys verschieben sich Fahrtzeiten der RE 1 in der Fahrplanperiode ab dem 14. Juni 2009 um zwei Minuten. Diese Verschiebung hat Auswirkungen auf die Knoten Düren und Aachen. Der Übergang der RE 1 auf die RE 4 wird mit nunmehr 6 statt 4 Minuten verbessert. In der Folge kann in Düren kein Übergang von der RE 1 auf die RTB in Richtung Jülich erfolgen. An Wochenenden kann der Übergang durch eine leichte Verschiebung der Abfahrt der Rurtalbahn sichergestellt werden.

Im Fahrplanjahr 2009 bleibt das übrige Fahrplanangebot im Bereich SPNV, abgesehen von geringen Verschiebungen im Minutenbereich, gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.

Die o.g. Maßnahmen beinhalten eine Leistungsmehrung und verändern sich von derzeit 1.029.015 km auf 1.069.417 km. Die Mehrleistung geht ausschließlich auf Fahrplanmaßnahmen der RB 20 zurück und dabei ganz wesentlich auf die Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Weisweiler – Langerwehe / Düren.

Fahrplanmaßnahmen im Busbereich (ÖSPV)

Schülerverkehr

Der Konsolidierungsprozess im Bereich des straßengebundenen Leistungsangebotes (ÖSPV) wird sich auch im Jahre 2009 fortsetzen. Notwendige Leistungsanpassungen ergeben sich insbesondere aus den verlängerten Unterrichtszeiten aufgrund der vorgenommenen Reformen im Schulwesen. Die hierdurch teilweise entstehenden Mehrleistungen können nicht vollständig durch Leistungsreduktionen zu anderen Zeiten kompensiert werden.

Verbesserte Anbindung des Forschungszentrums (FZJ) und der Fachhochschule Jülich

Der JARA-Express (abgeleitet von der „Jülich Aachen Research Alliance“) wird auch in 2009 verkehren. Die Auslastung soll durch ein intensiveres Marketing weiter erhöht werden.

Fahrradbus

Der an Sonn- und Feiertagen in der Saison 2008 auf Initiative von AVV, RVE und VCD angebotene Fahrradbus in Richtung Nationalpark Eifel hat bei guten Wetterbedingungen den erwarteten Zuspruch erfahren. Der Fahrradbus wird in 2009 als Linienverkehr in den AVV-Tarif integriert. Die Nutzung wird für Kunden somit noch attraktiver. Die bisher gemeinsam mit dem VCD durchgeführte Marketingkooperation soll im kommenden Jahr fortgesetzt werden.

Stadt Aachen

Bei der ASEAG ist der nächste Fahrplanwechsel im Juni 2009 geplant. Vorgesehen ist die Anpassung des Betriebskonzeptes Doppelgelenkbus mit einer evtl. Anbindung von Vaals, eine Optimierung und Erweiterung des Nachtbuslinienangebotes, die Einführung zusätzlicher Schnellbusfahrten im Berufsverkehr sowie die Verknüpfung bisher am Bushof endender Linien. Im Gesamtvolumen ergibt sich eine Mehrleistung von rund 49.500 Nutzwagenkilometer/Jahr.

Kreis Aachen

Die bereits oben aufgeführten Maßnahmen der ASEAG zum Juni 2009 führen auch im Kreis Aachen zu Mehrleistungen im Volumen von 15.000 – 20.000 Nutzwagenkilometer/Jahr. Darüber hinaus ist die Stadt Eschweiler von der Anpassung der Buslinien bei Inbetriebnahme der **euregiobahn** zwischen Weisweiler und Langerwehe betroffen. Für die Stadt Eschweiler ergibt sich daraus eine Minderleistung in Höhe von ca. 15.000 Nutzwagenkilometer/Jahr. Durch eine veränderte Linienführung der Linie 84 im Monschauer Stadtgebiet ergibt sich hingegen eine Mehrleistung von ca. 15.000 Nutzwagenkilometer/Jahr. Wie oben bereits erwähnt, wird auch der Fahrradbus der RVE in 2009 wieder einige Kreiskommunen mit dem Nationalpark verbinden. Die Mehrleistung liegt bei rd. 250 Nutzwagenkilometer/Jahr für die Gemeinde Roetgen und bei ca. 500 Nutzwagenkilometer/Jahr für die Gemeinde Simmerath. Durch entfallende Leistungen an Samstagen auf den Linien 431 und 433 kommt es zu geringen Minderleistungen in den Stadtgebieten von Baesweiler und Alsdorf.

Kreis Düren

Für die Linie 214 ist eine veränderte Linienwegführung sowie eine Taktverdichtung vorgesehen. Über die Umsetzung dieser Maßnahme ist noch nicht abschließend entschieden. Im Falle einer Umsetzung würde sich eine Mehrleistung von rd. 3.000 Nutzwagenkilometer/Jahr ergeben.

Weiterhin ist das Kreisgebiet durch die Anpassung der Buslinien an die Betriebsaufnahme des Schienenverkehrs zwischen Langerwehe und Weisweiler betroffen. Die Gemeinde Iden erhält eine direkte Anbindung an die Schiene im Bf Langerwehe. Der Anschluss wird über die Linie 296 hergestellt, die nach Düren weiterfährt. Die Linie 294 von Jülich nach Frenz wird bis nach Weisweiler weitergeführt. Die Folgewirkungen für die Linie 216 der DKB sind noch zu untersuchen, eine einvernehmliche Lösung wird angestrebt. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen in Pier und der gleichzeitigen Erfordernis der Anbindung von Iden wird ggf. eine Änderung der Linie 216 erforderlich.

Der Fahrradbus verbindet in 2009 wieder Heimbach mit Gemünd und Vogelsang und führt zu einer Mehrleistung von ca. 500 Nutzwagenkilometer/Jahr. Weiterhin wird die Verbindung zwischen Linnich Bf und Lindern Bf an Wochenenden statt wie bisher über die Linie 409 zukünftig mit dem MultiBus als Bedarfsverkehr angebunden.

Die Maßnahmen führen im Kreis Düren im Saldo zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 3.500 Nutzwagenkilometer/Jahr.

Kreis Heinsberg

Das Fahrplanangebot der Linien 405, 406, 408 (teilweise), 409, 412, 413 und 433 wird an Samstagen eingestellt. Stattdessen wird an Samstagen und Sonntagen sowie an Feiertagen der MultiBus kreisweit verkehren. Ebenso wird dann stündlich eine bedarfsorientierte Verbindung zwischen Lindern Bf und Linnich Bf angeboten.

Gemeinsam mit dem niederländischen Verkehrsunternehmen Veolia werden die grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen dem Kreis Heinsberg und den Niederlanden ausgebaut. Eine entsprechende Vermarktung wird gemeinsam mit dem AVV vorbereitet.

Weiterhin erfolgen Anpassungen einzelner Fahrlagen oder eine Anpassung des Linienweges. Die Streichung diverser Linienangebote an Wochenenden führt zunächst zu einer Leistungsminderung in Höhe von rd. 95.000 Nutzwagenkilometer/Jahr. Der kreisweite Einsatz des MultiBusses führt je nach Inanspruchnahme zu einer geschätzten Mehrleistung von ca. 84.000 Nutzwagenkilometer/Jahr im Vergleich zur Ist-Leistung in 2008.

Gesamtübersicht der Fahrplanmaßnahmen 2009 (ÖSPV)

Fahrplanänderungen in der Stadt Aachen

Linie	Maßnahme:
4	Verlängerung der Linie 4 ab Hanbruch zur Uniklinik sowie ab Hanbruch zur Welkenrather Str.
5/45	Veränderung des Linienweges zwischen Aachen Bushof und Uniklinik (Führung über Vaalser Str. statt über Kronenberg); Linienwegänderung im Bereich Driescher Hof; Alternative Bedienung zwischen Bushof und Uniklinik über Kronenberg zu bestimmten Zeiten
15	Verlängerung bisher an der Welkenrather Str. endender Fahrten; zusätzliche Fahrten am Nachmittag zwischen Hörn und Welkenrather Str.
34	Verlängerung von Fahrten bis Brand
151	zusätzliche Schnellbusfahrt auf der Achse nach Baesweiler
	Schnellbusfahrten auf der Achse nach Brand
	Ausweitung des Nachtbuslinienangebotes

Fahrplanänderungen im Kreis Aachen

Linie	Maßnahme:
21	je 2 zusätzliche Früh- und Spätfahrten an Samstagen zwischen Herzogenrath Bf und Haltestelle Boscheler Berg (s. u. Linie 430 west).
84	Linie 84 soll bis auf wenige Ausnahmen nicht mehr durch die Monschauer Altstadt geführt werden. Der Fahrweg der Linie 84 wird dadurch verlängert.
94	(Eschweiler – Weisweiler – Frenz) Leistung der Linie 96 auf der Relation Eschweiler - Weisweiler wird in Linie 94 integriert; Durchbindung einzelner Schulfahrten von/nach Langerwehe; Anbindung von Frenz an Eschweiler/ Weisweiler entfällt; Verknüpfung in Weisweiler Bf mit euregiobahn in beide Richtungen.
96	(Eschweiler Bushof – Weisweiler – Langerwehe) entfällt.
294	(Jülich – Inden/Altdorf – Frenz): Verlängerung des Linienweges ab/nach Frenz nach/von Weisweiler Bf mit Verknüpfung euregiobahn in Richtung Aachen und Langerwehe. Wie bisher 5 Fahrtenpaare an Samstagen, jedoch im klaren 2-Std.-Takt auf Tag verteilt.
430	Wegfall von je 2 Früh- und Spätfahrten an Samstagen ab Palenberg Bf bis Herzogenrath Bf (s. o. Linie 21 ASEAG).
431	An Samstagen entfällt je die erste Frühfahrt ab Geilenkirchen bzw. Baesweiler.
433	Bedienung der Linie an Samstagen wird eingestellt.
neu	Fahrradbus Aachen – Eifel: Überführung Fahrradbus Eifel von Gelegenheits- in Linienverkehr unter Anwendung des AVV-Tarifes.

Fahrplanänderungen im Kreis Düren

Linie	Maßnahme:
94	(Eschweiler – Weisweiler – Frenz) Leistung der Linie 96 auf der Relation Eschweiler - Weisweiler wird in Linie 94 integriert; Durchbindung einzelner Schulfahrten von/nach Langerwehe; Anbindung von Frenz an Eschweiler/ Weisweiler entfällt; Verknüpfung in Weisweiler Bf mit euregiobahn in beide Richtungen.
96	(Eschweiler Bushof – Weisweiler – Langerwehe) entfällt.
214	veränderte Linienführung und Taktverdichtung
237	(Langerwehe – Düren) Verkürzung des Linienweges durch Wende in Langerwehe Bf .
260 mit ALT	(Langerwehe – Luchem – Lamersdorf) entfällt.
261	Einrichtung von 4 Fahrtenpaaren im ALT-Verkehr zwischen Langerwehe und Hamich an Samstagen (Wert abgeleitet aus Nutzungsintensität der Linie 260).
294	(Jülich – Inden/Altdorf – Frenz): Verlängerung des Linienweges ab/nach Frenz nach/von Weisweiler Bf mit Verknüpfung euregiobahn in Richtung Aachen und Langerwehe. Wie bisher 5 Fahrtenpaare an Samstagen, jedoch im klaren 2-Std.-Takt auf Tag verteilt.
296	(Düren – Langerwehe): wird ab Langerwehe, Kirche verlängert über Inden/Altdorf, Lucherberg nach Lamersdorf; Verknüpfung in Langerwehe Bf mit euregiobahn in Richtung Aachen.
296 ALT	Bedienung an Samstagen und Sonntagen durch ALT (Inanspruchnahme abgeleitet aus Nutzungsintensität Linie 260).
409/ Multi-Bus	Die bisherige Bedienung auf der Linie 409 an Samstagen wird eingestellt. Stattdessen MultiBus-Angebot an Sa. und So. stündlich in Anbindung an Rurtalbahn; geschätzte Inanspruchnahme beträgt 50 % aller Fahrtangebote.
neu	Überführung Fahrradbus Eifel von Gelegenheits- in Linienverkehr unter Anwendung des AVV-Tarifes.

Fahrplanänderungen im Kreis Heinsberg

401	Mo-Fr (S)	Fahrten um 14:40 und 15:40 Uhr ab HBF über Hetzerath Schule.
	Mo-Fr (S)	Fahrt um 6:50 Uhr ab HBF bis EBF verlängern.
	Mo-Fr (S)	Fahrt 13:42 Uhr ab EBF nur bis HST. Oberbruch Grebbener Str.
405	Samstag	Bedienung der Linie wird eingestellt.
406	Samstag	Bedienung der Linie wird eingestellt.
408	Samstag	Bedienung der Linie nur noch bis Wegberg und zurück.
409	Samstag	Bedienung der Linie wird eingestellt.
412	Samstag	Bedienung der Linie wird eingestellt.
413	Samstag	Bedienung der Linie wird eingestellt.
414	Mo-Fr (S)	Fahrt um 07:25 Uhr ab Pesch entfällt.
	Mo-Fr (S)	Neuer Linienweg über Immerath.
	Mo-Fr (F)	Neuer Linienweg über Immerath.
430	Mo-Fr (S)	Fahrweganpassung Übach o. Sportzentrum über Talstr.
	Mo-Fr (F)	Fahrweganpassung Übach o. Sportzentrum über Talstr.
	Samstag	Fahrweganpassung Übach o. Sportzentrum über Talstr.
	Sonntag	Fahrweganpassung Übach o. Sportzentrum über Talstr.
	Samstag	Fahrten um 5:43 und 22:13 Uhr ab Palenberg entfallen.
	Samstag	Fahrten um 6:13 und 22:46 Uhr ab Herzogenrath entfallen.
431	Samstag	Fahrt um 5:08 Uhr ab Geilenkirchen entfällt.
	Samstag	Fahrt um 5:58 Uhr ab Baesweiler entfällt.
433	Samstag	Bedienung der Linie wird eingestellt.
436	Mo-Fr (F)	Bedienung der Linie wird eingestellt.
ÜP1	Mo-Fr (S)	Neuer Fahrweg zwischen Frelenberg und Palenberg bei Fahrt um 7:29 Uhr.
EK1	Mo-Fr (S)	Ab 17:00 Uhr nicht mehr bis Pestalozzischule.
EK2	Mo-Fr (S)	Ab 17:00 Uhr nicht mehr bis Pestalozzischule.
SB3	Mo-Fr (F)	Verlängerung des Linienweges bis Höngen Schule

Die Betriebsleistungen im Bereich Bus erhöhen sich im Jahr 2009 um insgesamt 70 Tsd. Nutzwagen-km (+ 0,2 %) gegenüber dem Planansatz des Vorjahres. Diese Erhöhung resultiert alleine aus Maßnahmen in den Kreisen Aachen, Düren und Heinsberg. Die Betriebsleistungen in der Stadt Aachen verringern sich hingegen geringfügig gegenüber dem Planansatz 2008.

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

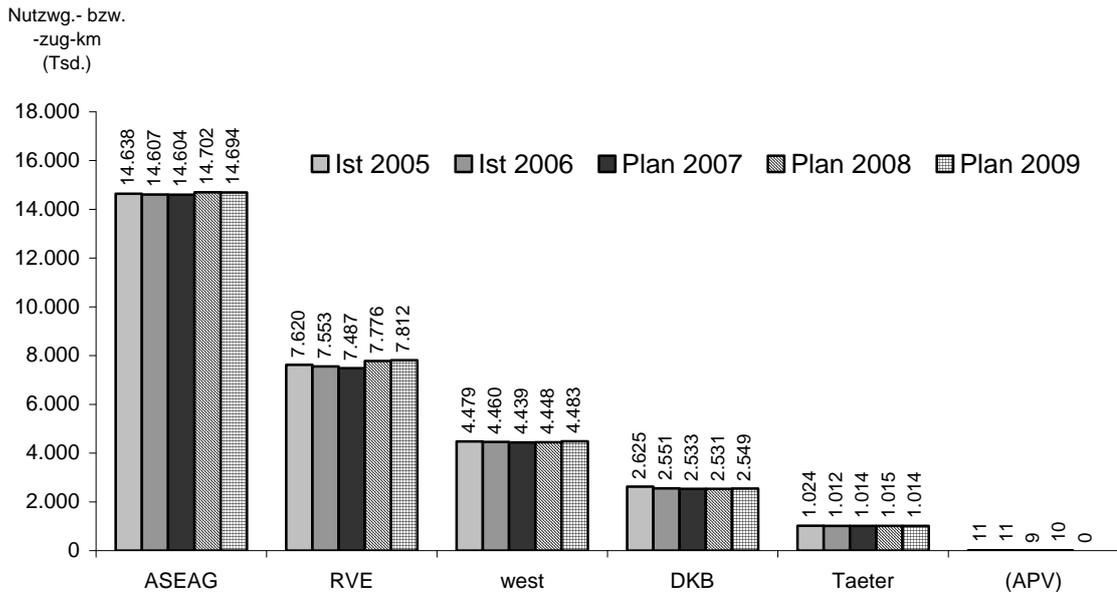


Abb. 1a: Betriebsleistungen (Plan-Leistung der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen im Jahr 2009 im Vergleich zu den Ist- bzw. Plandaten 2005 - 2008)

Die für die Vorjahre separat ausgewiesenen Leistungen des Unternehmens APV werden – bedingt durch die im Jahr 2008 erfolgte Liquidation der APV – im Kalenderjahr 2009 vollständig durch das Verkehrsunternehmen RVE erbracht.

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

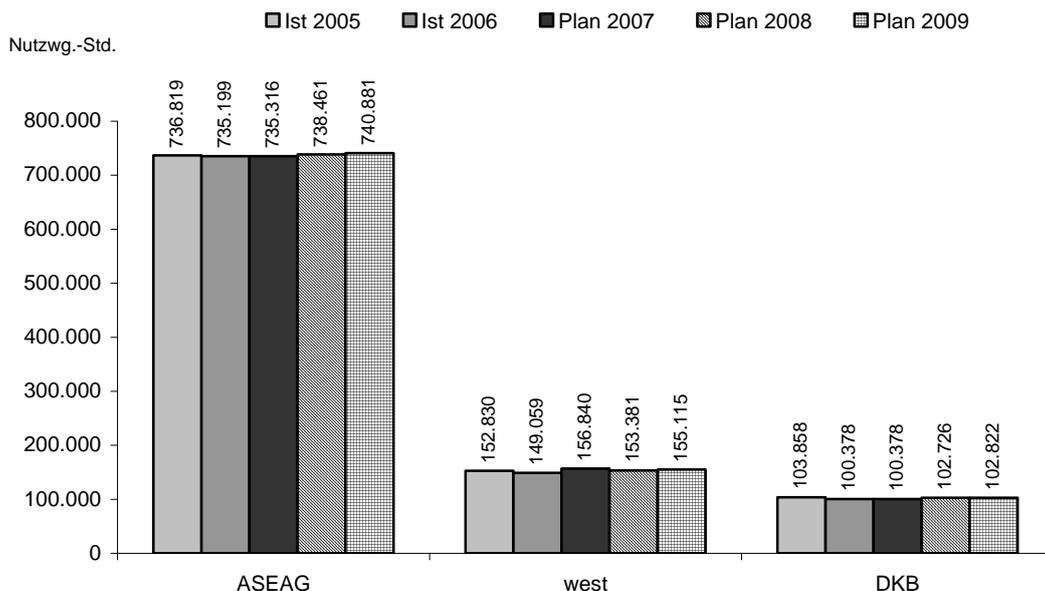


Abb. 1b: Nutzwagenstunden der Verbundverkehrsunternehmen (Plan- bzw. Istwerte)

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.

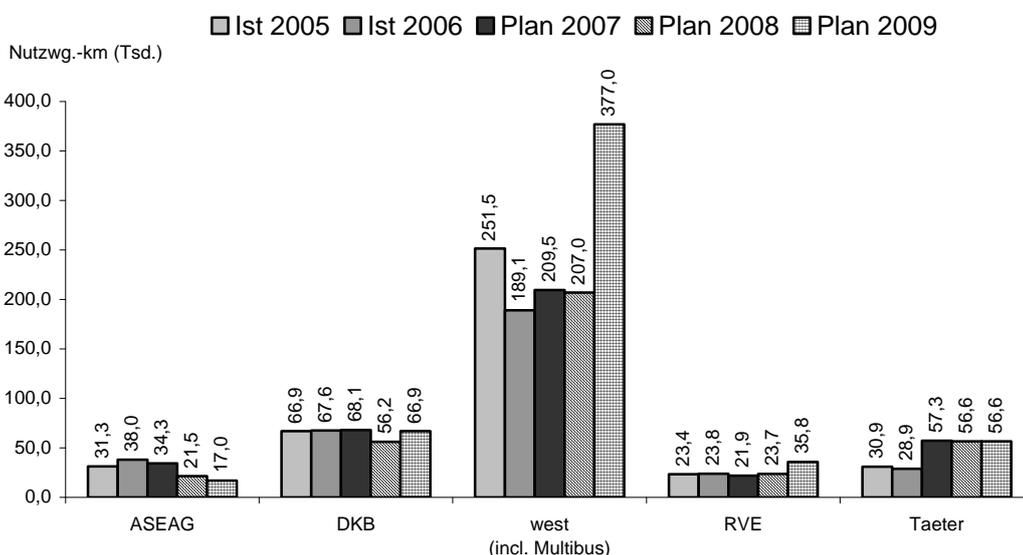


Abb. 1c: Betriebsleistungen im Linienbedarfsverkehr

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.

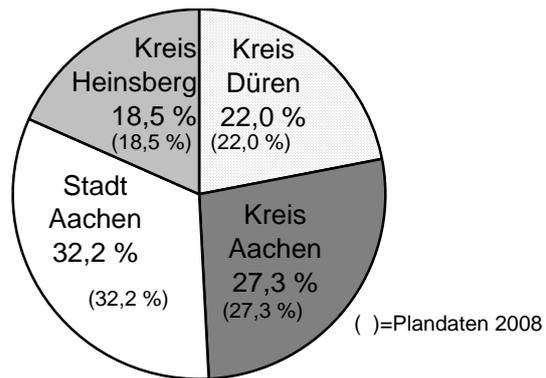


Abb. 2: Übersicht zu den auf die Verbandsmitglieder entfallenden **Anteilen an der gesamten Bus-Betriebsleistung** (Nutzwagen-km) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen

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.

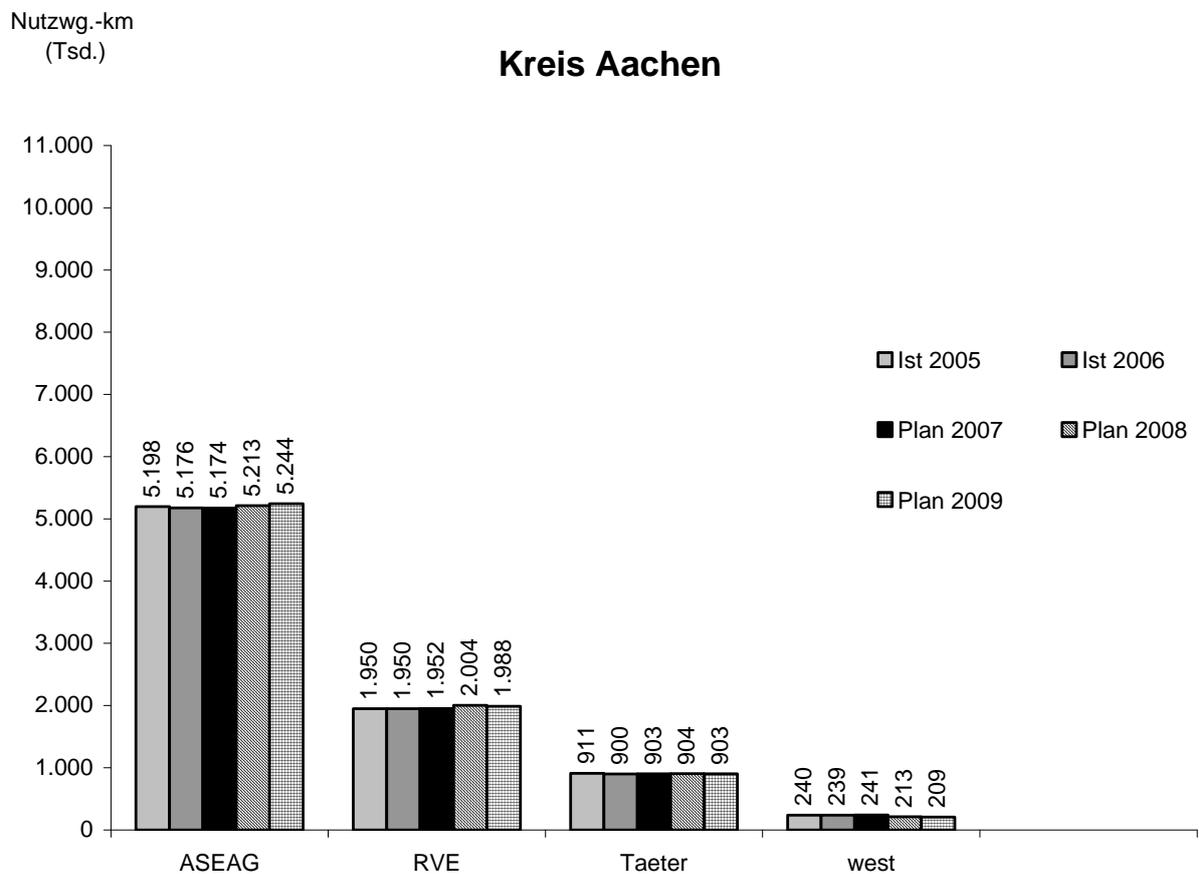
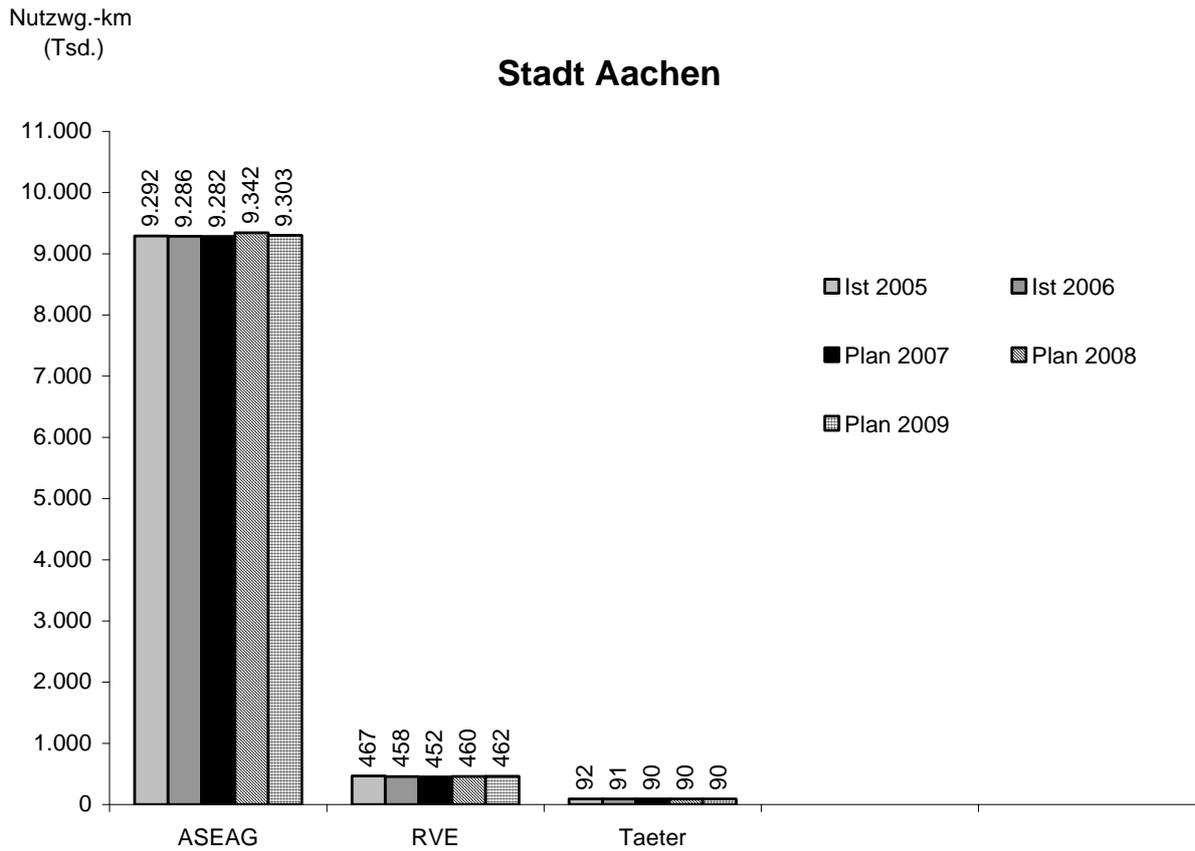


Abb. 3a: Verteilung der **Bus-Betriebsleistungen** (Nutzwagen-km in Tausend) auf die Mitglieder des AVV-Zweckverbandes

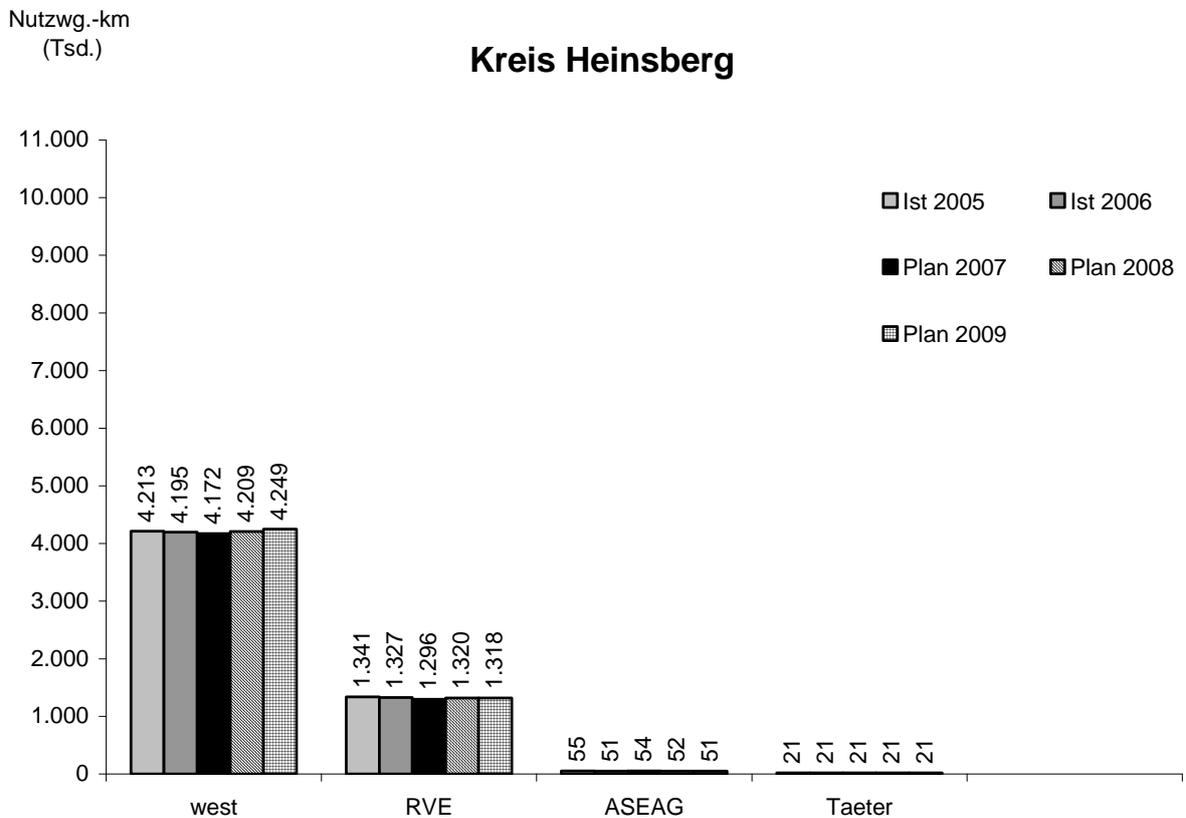
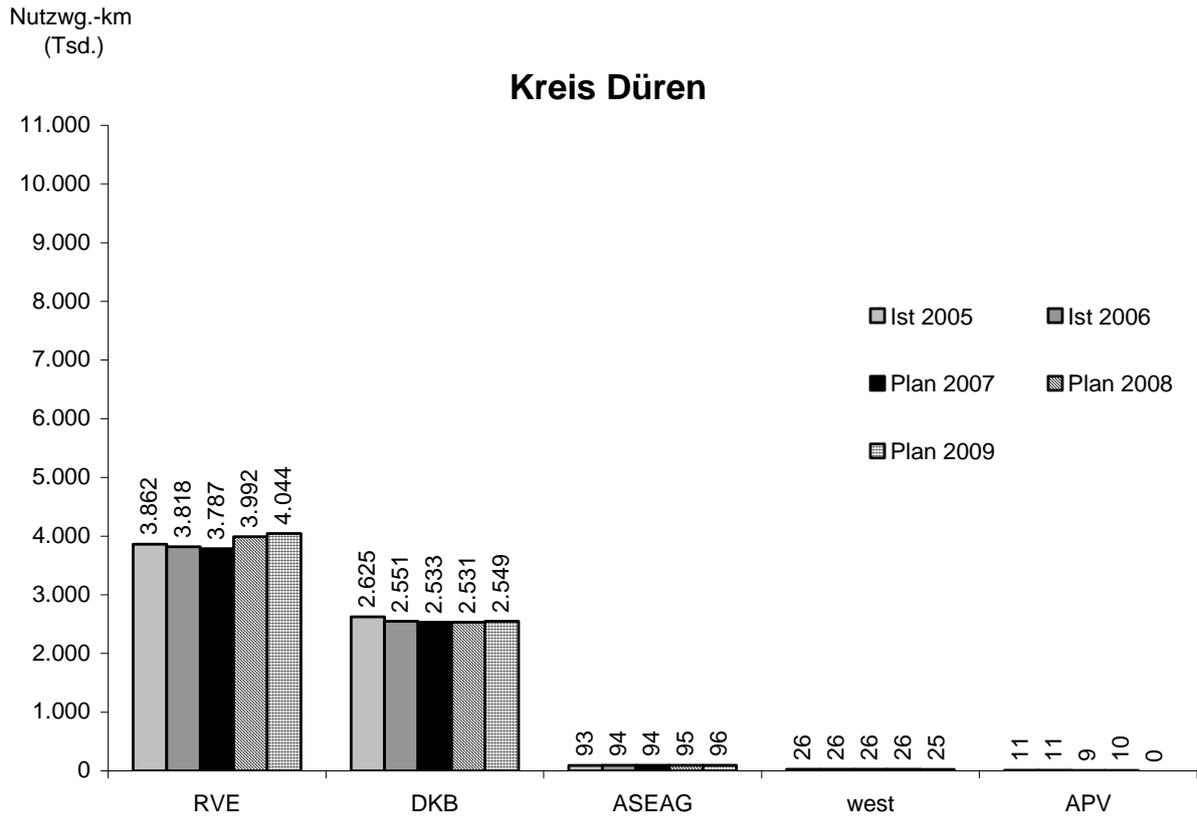


Abb. 3b: Verteilung der **Bus-Betriebsleistungen** (Nutzwagen-km in Tausend) auf die Mitglieder des AVV-Zweckverbandes

3. Verbundtarif 2009

Entsprechend den Beschlüssen der AVV-Gremien im Januar 2008 erfolgt zum 1. April 2009 eine Anpassung des AVV-Verbundtarifs um durchschnittlich 3,95 %. Hiermit soll der anhaltend wirksamen Kürzung der Finanzierungsbeiträge von Bund und Land einerseits sowie der allgemeinen Kostenentwicklung – insbesondere im Energie- und Personalkostenbereich – Rechnung getragen werden. Eine entsprechende Ertragsverbesserung bei den im AVV tätigen Verkehrsunternehmen ist in den Etatansätzen berücksichtigt.

Als neues Tarifangebot soll zum 1.4.2009 eine preisgünstige Partnerkarte ergänzend zum bestehenden „Aktiv-Abo“ für Personen über 60 Jahre eingeführt werden. Hiermit soll sowohl dem veränderten Mobilitätsverhalten des betreffenden Personenkreises Rechnung getragen als auch dem wachsenden Motorisierungsgrad dieses demografisch bedeutenden Fahrgastsegments entgegengewirkt werden.

Die allgemeine Tarifierhöhung beinhaltet u.a. eine Anhebung der Preise für die durch Schulträger ausgegebenen Schülerjahreskarten bzw. den Schulträger-Anteil zur Finanzierung der Schülertickets in den Regionen Aachen und Düren (School&Fun- bzw. School-Plus-Ticket). Da die Eigenanteile für anspruchsberechtigte Schüler mit School&FunTicket entsprechend der geltenden Gesetzeslage bereits maximal ausgeschöpft werden, sollen zum Schuljahr 2009/2010 lediglich die monatlichen Eigenanteile für Inhaber des School-Plus-Tickets moderat angepasst werden. Eine Anpassung der Preisstellungen für Selbstzahler des School&FunTickets in Stadt bzw. Kreis Aachen ist – entsprechend den Beschlüssen der AVV-Gremien – auch zum Schuljahr 2009/2010 nicht vorgesehen.

Für die mit den vier im AVV-Gebiet ansässigen Hochschulen noch bis einschließlich Wintersemester 2008/09 bestehenden Verträge zum AVV-Semesterticket wurden mit den zuständigen ASten inzwischen jeweils entsprechende Anschlussvereinbarungen unterzeichnet. Diese haben eine Laufzeit bis einschließlich Wintersemester 2011/12 (6 Semester) und bleiben – abgesehen von einer entsprechenden Preisanpassung – gegenüber dem bestehenden Angebot inhaltlich unverändert. Ergänzend zum AVV-Semesterticket haben sich die Studierenden aller Hochschulen im AVV für die Einführung des SemesterTicket NRW entschieden. Das SemesterTicket NRW wurde daher bereits zum Wintersemester 2008/09 an der Fachhochschule Aachen, der Katholischen Hochschule NRW (ehemals Katholische Fachhochschule NRW), Abteilung Aachen, und der Musikhochschule Köln, Abteilung Aachen, eingeführt und wird ab dem Sommersemester 2009 auch den Studierenden der RWTH Aachen zur Verfügung stehen. Es erlaubt eine landesweite Nutzung aller Verkehrsmittel des Nahverkehrs in NRW und setzt – wie die lokalen Semestertickets – die obligatorische Zahlung eines landesweit einheitlichen Solidarbeitrags von allen Studierenden einer Hochschule voraus.

Die zuletzt im Lichte der Luftreinhalteplanung der Stadt Aachen verstärkten Aktivitäten zur Werbung neuer Job-Ticket-Kunden werden weiterhin z.B. durch gezielte Einstiegsanreize in Form befristeter Sonderkonditionen forciert. Nach der erfolgreichen Einführung des AVV-Job-Tickets z.B. bei der IHK Aachen und der Handwerkskammer Aachen in 2008 wird voraussichtlich zum 1.1.2009 die AachenMünchener Versicherung AG das AVV-Job-Ticket als weiterer Arbeitgeber einführen. Mit diversen Arbeitgebern werden darüber hinaus zurzeit entsprechende Verhandlungen geführt.

Die bestehenden Übergangs- bzw. Kragentarife mit den benachbarten Kooperationsräumen bzw. Verkehrsunternehmen werden entsprechend der Entwicklung des AVV-Verbundtarifs zum 01.04.2009 fortgeschrieben.

Es ist vorgesehen, die im AVV bislang mit der Ausgabe von Garantie-Tickets verbundene „Pünktlichkeitsgarantie“ aufgrund zunehmenden Missbrauchs zum 01.04.2009 durch eine mit den Modellen von VRR und VRS vergleichbare „Mobilitätsgarantie“ zu ersetzen, die anstelle von Garantie-Tickets als Entschädigung eine Erstattung von Taxikosten vorsieht.

Eine Übersicht zu den seit 1. April 2008 geltenden bzw. ab 1. April 2009 vorgesehenen AVV-Fahrpreisen geben die nachfolgenden Preistabellen:

AVV-Verbundtarif 1. April 2008

Stand: 1. April 2008

Preise in Euro

Regeltarife								
Preisstufe:	Gültigkeit	K Kurzstreckenzone	1			2	3	4
			Stadt / Gemeinde		Aachen / Vaals / Kelmis	Stammgebiet und ein Nachbarstammgebiet	Stammgebiet und eine Nachbarregion	AVV-Gesamtnetz
			A	B	C			
Erwachsene Einzel-Ticket	Einzelfahrt	1,50	2,20 ¹⁾		2,90	4,30	6,80	
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt		5,50 (1,375)	7,70 ¹⁾ (1,925)		10,00 (2,50)	15,00 (3,75)	24,00 (6,00)	
Kinder Einzel-Ticket ²⁾		0,90	1,25 ¹⁾		1,60	2,40	3,85	
Kinder 4Fahrten-Ticket ²⁾ je Fahrt		3,60 (0,90)	5,00 ¹⁾ (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 ganztägig	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	
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	
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 ganztägig	14,50			im ABO: 12,00			
Aktiv-ABO für Senioren ab 60 Jahren	werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztägig	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		

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	3,30	
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"> die Tages-Tickets für 1 Person gelten jeweils von 0.00 Uhr bis Betriebschluss die Minigruppen-Tickets (für max. 5 Personen) gelten werktags ab 9.00 Uhr bis Betriebschluss und sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztägig 	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	für 1 Person in ganz NRW	23,50 *	
SchöneFerienTicket NRW Sommerferien	für max. 5 Personen oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren in ganz NRW	33,00 *	
SchöneFerienTicket NRW übrige Ferien	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 <u>oder</u> 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 <u>oder</u> 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	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. 4a: Verbundtarif 01.04.2008

AVV-Verbundtarif 1. April 2009

Stand: 1. April 2009

Preise in Euro

Regeltarife								
Preisstufe:	Gültigkeit	K Kurzstreckenzone	1			2	3	4
			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.)	werktags 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	werktags ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztäglich	15,00			im ABO: 12,50			
Aktiv-ABO für Senioren ab 60 Jahren	werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich	1 Person: 39,75			/ Partnerkarte (2 Pers.): 66,00			
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 (ganztäglich) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde	13,00	
JoJo-Ticket	werktags (mo. - sa.) ab 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr (Fahrtdende) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde	3,40	
City-Ticket Aachen Einzel-Ticket	Für Fahrten innerhalb des Alleinrings sowie auf dem Alleinring	1,40	
City-Ticket Aachen 4Fahrten-Ticket		4,80 (1,20 / Fahrt)	
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)		1 Person	Mini-gruppe
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	<ul style="list-style-type: none"> die Tages-Tickets für 1 Person gelten jeweils von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss die Minigruppen-Tickets (für max. 5 Personen) gelten werktags ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztäglich 	6,30	7,20
Stadt und Kreis Aachen		11,90	17,40
Kreis Düren		9,00	17,40
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	für 1 Person in ganz NRW	25,00 *	
werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich	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. 4b: Verbundtarif 01.04.2009

4. Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Kundeninformation

Im Jahr 2008 wurden diverse Maßnahmen in enger Kooperation mit den Verkehrsunternehmen, einzelnen Gebietskörperschaften und euregionalen Institutionen durchgeführt. Diese erfolgreiche gemeinsame Strategie soll auch im Jahr 2009 fortgeführt werden. Sämtliche 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 Maßnahmenbereiche sind für 2009 vorgesehen:

Fortführung Projekte 2008:

- Reload der elektronischen Fahrplanauskunft
- Weiterentwicklung der Homepage, insbesondere Freizeitportal
- Integration von Bedarfsverkehren zur Beauskunftung über Fahrplaninformation
- Ergänzung der Homepage um Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen
- intensive Tarifwerbung

neue Projekte:

- Event, Werbung, Direktmarketing zur Inbetriebnahme Langerwehe – Weisweiler / Düren
- Bewerbung Partnerkarte Aktiv-ABO
- stärkere Bewerbung von Freizeitverkehren im AVV
- Internetrelaunch euregiobahn
- Verbundbericht
- Aktion gegen Rechts / gegen Vandalismus

Kampagne:

- Werbekampagnen als Imagekampagnen

Öffentlichkeitsarbeit:

- umfangreiche redaktionelle Arbeit zu Maßnahmen
- Pressekonferenzen und Presseberichte je nach Anlass
- Aktionstage / Promotion
- Begleitung Tarifänderung zum 01.04.2009 mit Vermarktung Taxikosten-Erstattung

Fahrgastinformation:

- umfangreiche Informationsmedien im einheitlichen CI

Eine detaillierte Übersicht der für 2009 geplanten Maßnahmen befindet sich in der Vorlage zu TOP 7b.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 modifizierten Satzung des Zweckverband AVV werden die Fördermaßnahmen zentral über den AVV abgewickelt. Die ÖPNV-Aufgabenträger haben die Aufgabenwahrnehmung hierzu an den Zweckverband AVV übertragen. Dieser hat entsprechende Förderrichtlinien entwickelt mit dem Ziel, die Qualität des ÖPNV im AVV nachhaltig zu verbessern.

Für das Geschäftsjahr 2009 stehen den ÖPNV-Aufgabenträgern im 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 Fahrzeugförderung, d.h. zur Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen bzw. zur Abgeltung von Vorhaltekosten für Fahrzeuge, an die im AVV tätigen Verkehrsunternehmen (einschließlich deren Auftragsunternehmen) 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, durch eine kontinuierliche Erneuerung des im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugmaterials. Im Jahr 2008 werden nach aktuellem Stand insgesamt 116 Neufahrzeuge zumindest anteilig durch den AVV gefördert.

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 2009 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-Linienerkehr ergeben, dürfen nicht durch höhere Istkosten überschritten werden. Eine diesbezügliche Überprüfung erfolgt im Rahmen einer Ergebnisrechnung, die erst nach Vorliegen aller das Geschäftsjahr betreffenden Ist-Daten zu einem späteren Zeitpunkt erstellt wird. Unterschreiten die im Rahmen der Ergebnisrechnung ermittelten Istkosten die Sollkosten, so ist der Kostenausgleich auf die Höhe der Istkosten und unter Berücksichtigung der Erträge begrenzt.

Die 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-Linienerkehr, die über das Gebiet des Zweckverbandes AVV hinausgehen, sind in dem Sollkostensatz berücksichtigt. Ebenso sind alle Anmietkosten enthalten, sofern es sich um Verkehr im AVV-Leistungsangebot handelt. Verbundfremde Aufwendungen (z. B. für Schülerverkehr 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 2009 relevanten Sollkostensätze sind nachfolgend dargestellt.

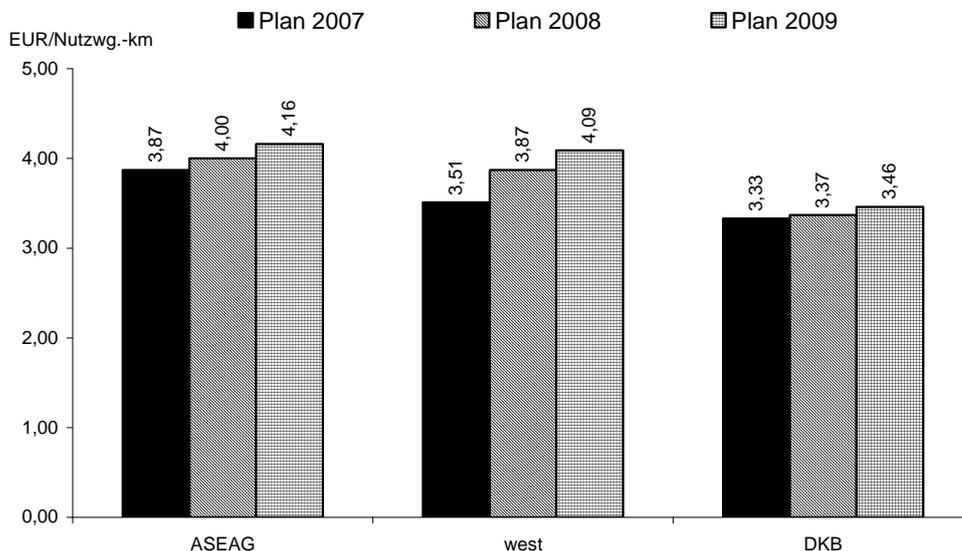


Abb. 5: Sollkostensatz je Nutzwagenkilometer je Verbundverkehrsunternehmen

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 2009 die in der folgenden Abb. 6 dargestellten ausgleichsfähigen Soll-Gesamtaufwendungen.

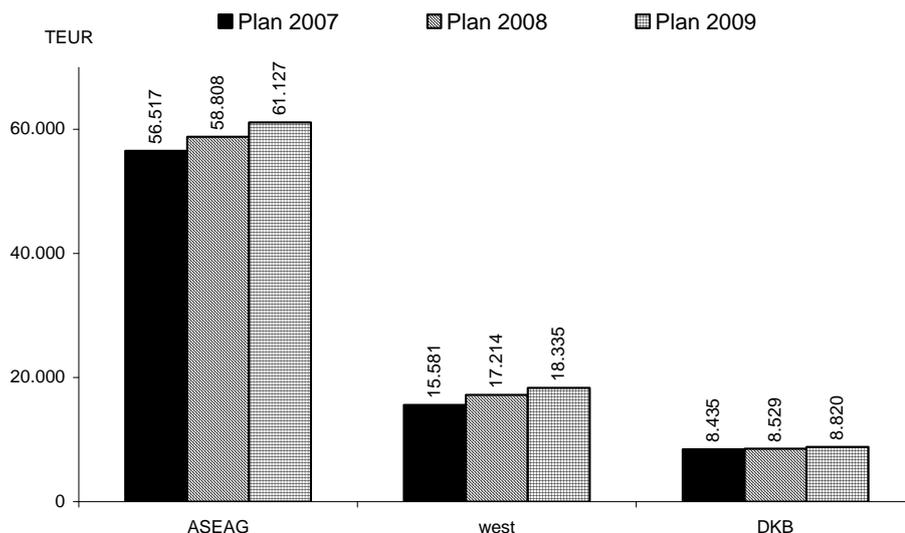


Abb. 6: Relevante **Sollkosten** der Verbundverkehrsunternehmen (2007 – 2009)

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.

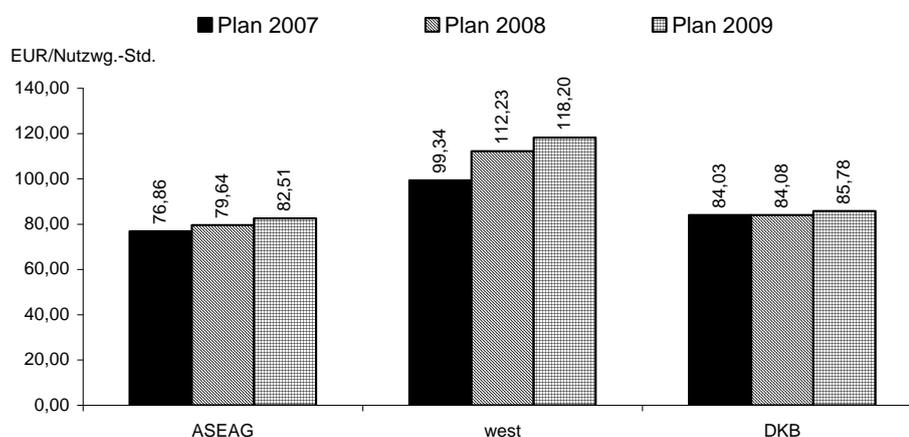


Abb. 7: Sollkosten je Nutzwagen-Stunde (2007 – 2009)

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 der zum 01.04.2009 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.

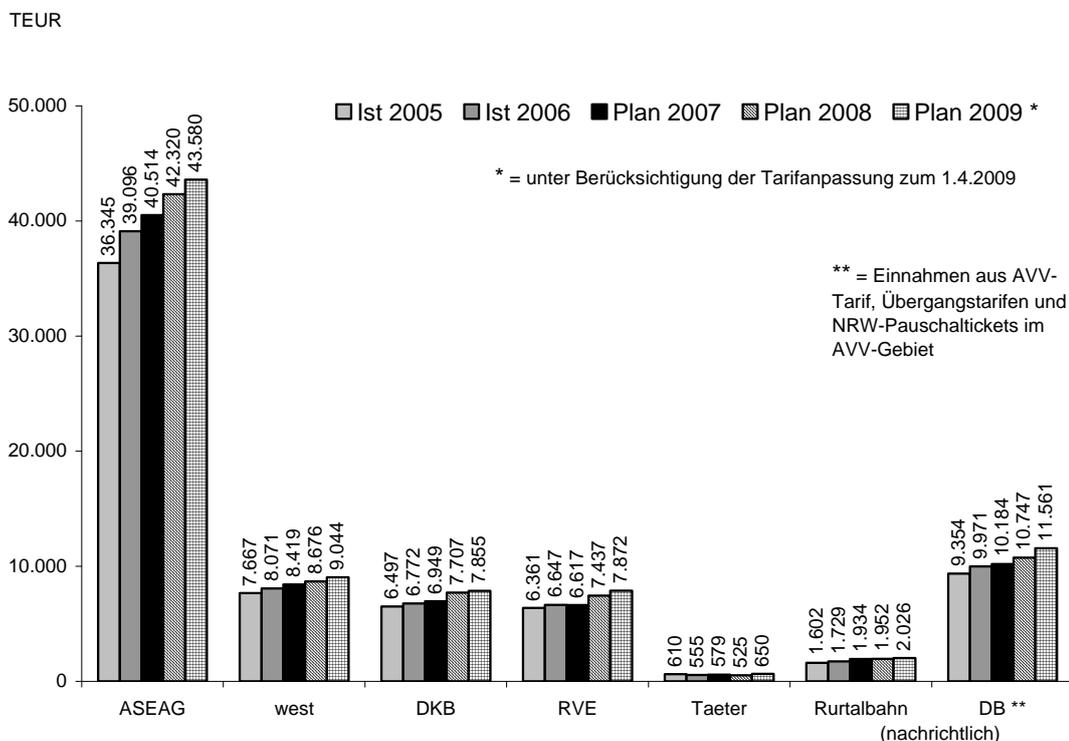


Abb. 8a: Entwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (vor Einnahmenaufteilung)

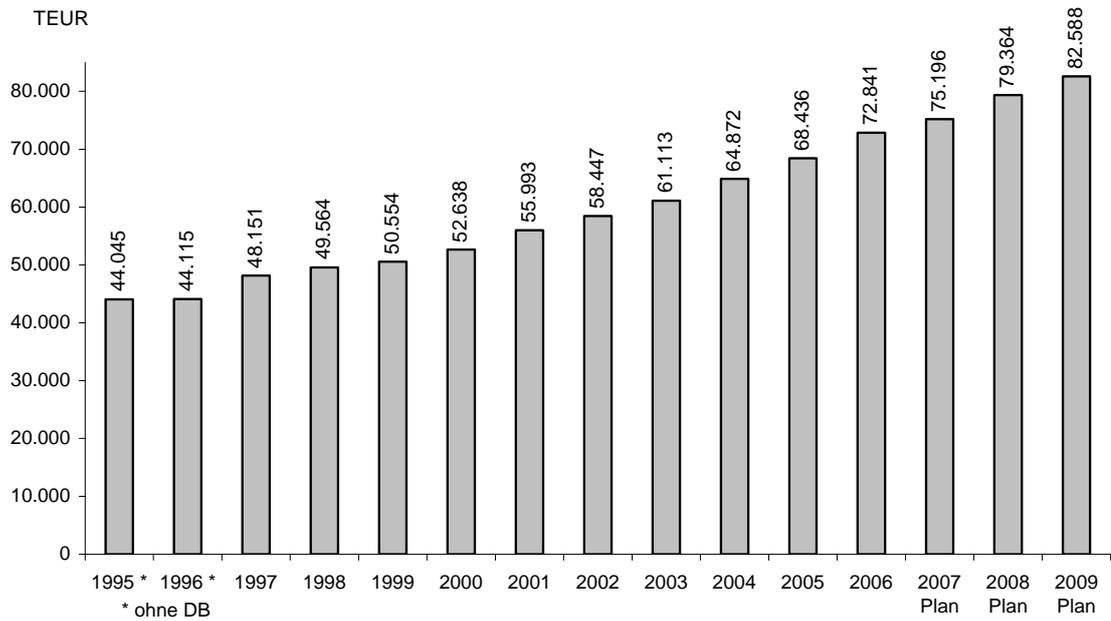


Abb. 8b: Gesamtentwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen insgesamt (vor Einnahmenaufteilung mit „AVV-fremden“ Verkehrsunternehmen)

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

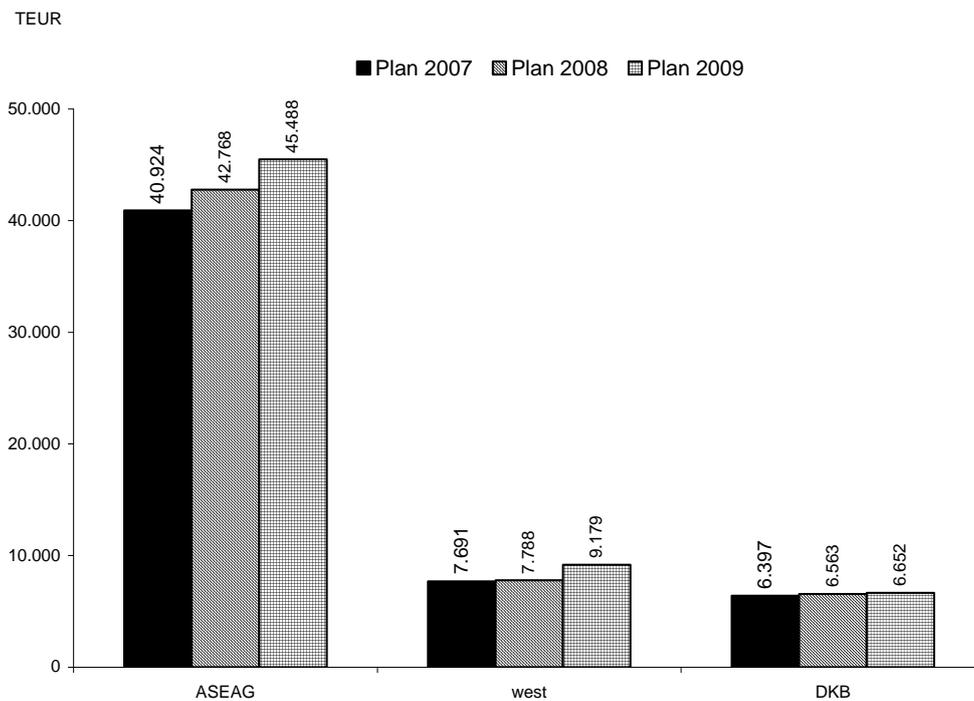


Abb. 9: Verbundrelevante **Gesamterträge (Bus)**

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 2009 wird somit eine Einnahmenaufteilung für das Jahr 2008 erfolgen. Die Ansätze der Verbundverkehrsunternehmen für den Verbundetat 2009 beruhen folglich auf vorläufigen Abschätzungen. Eine abschließende Verrechnung gegenseitiger Ansprüche betreffend das Jahr 2009 wird verfahrensbedingt frühestens im Laufe des Jahres 2010 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 2009 rückwirkend berücksichtigt werden.

Für das Kalenderjahr 2009 ist eine gutachterliche Überprüfung der Höhe des aktuellen Übersteigerausgleichs auf der Basis einer erneuten Erhebung geplant. Diese soll voraussichtlich im Herbst 2009 nach erfolgter Verlängerung der **euregiobahn** bis Langerwehe durchgeführt werden.

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 1.4.2009 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 2009 insgesamt verbundrelevante Erträge in Höhe von 61.319 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.

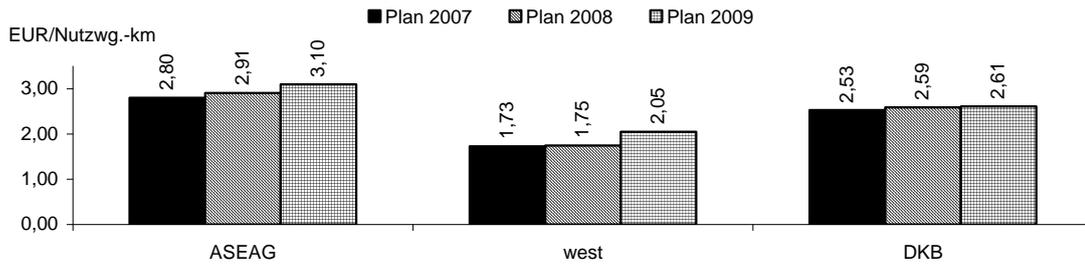


Abb. 10a: Verbundrelevante Erträge je Nutzwagen-km

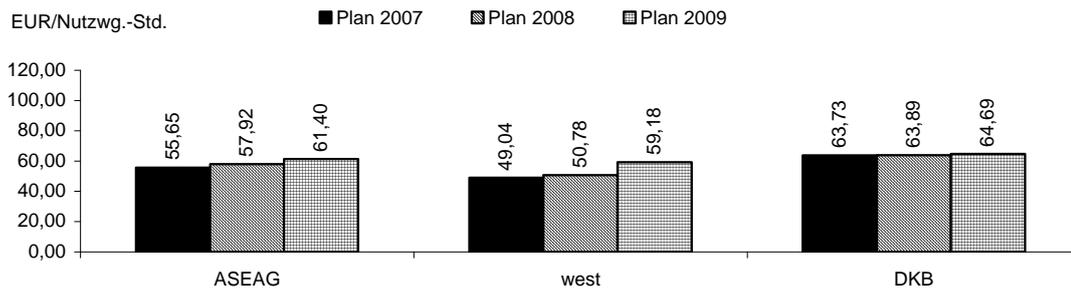


Abb. 10b: Verbundrelevante Erträge je Nutzwagenstunde

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 2009 für den Betriebszweig Bus ein durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedingter Ausgleichsbetrag in Höhe von 26.963 TEUR. Der Vergleichswert für 2008 (Plan) liegt bei 27.432 TEUR. Insgesamt vermindert sich der Plan-Ausgleichsbetrag von 2008 nach 2009 somit um 469 TEUR.

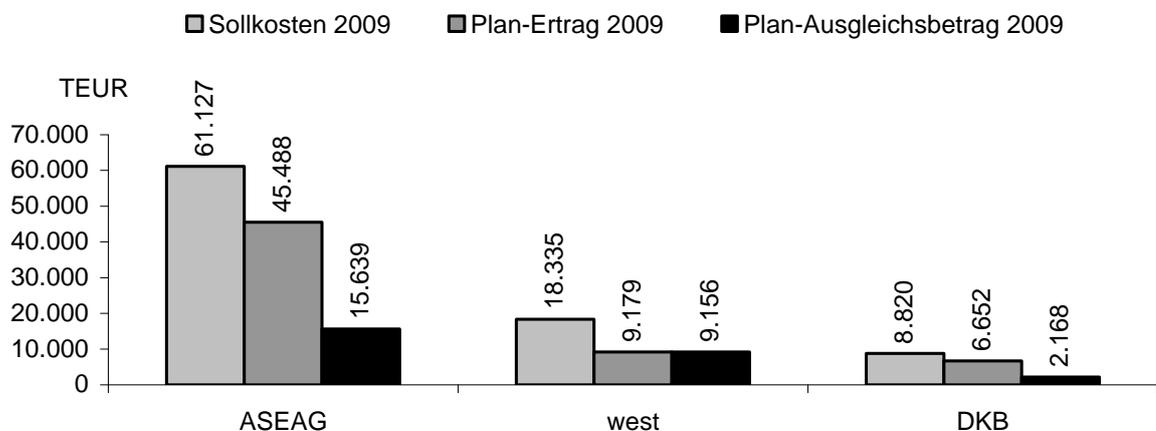


Abb. 11: Übersicht zu den **Sollkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen** (Plan 2009) der Verbundverkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus

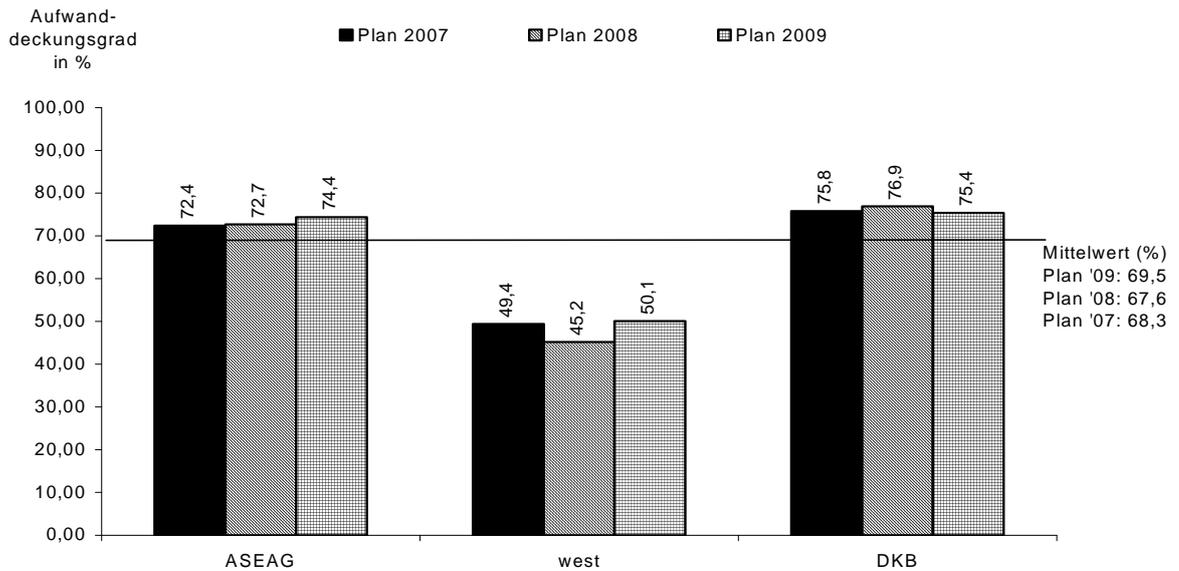
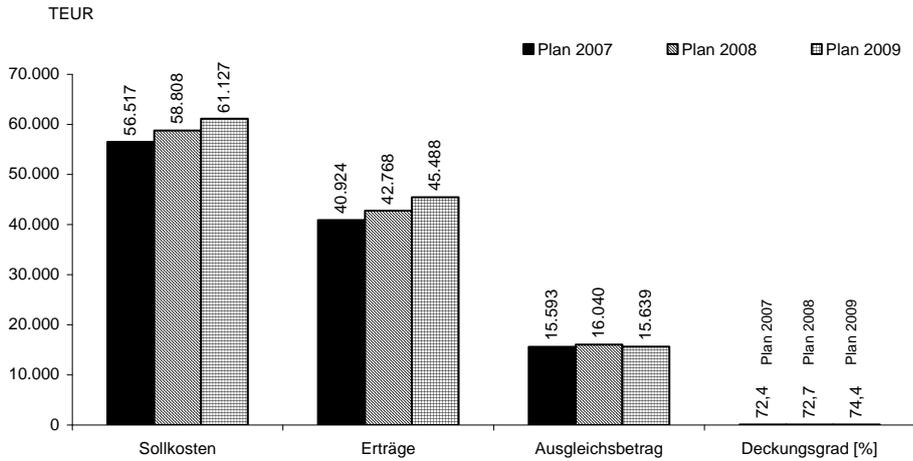


Abb. 12: Aufwanddeckungsgrad der Verbundverkehrsunternehmen vor Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

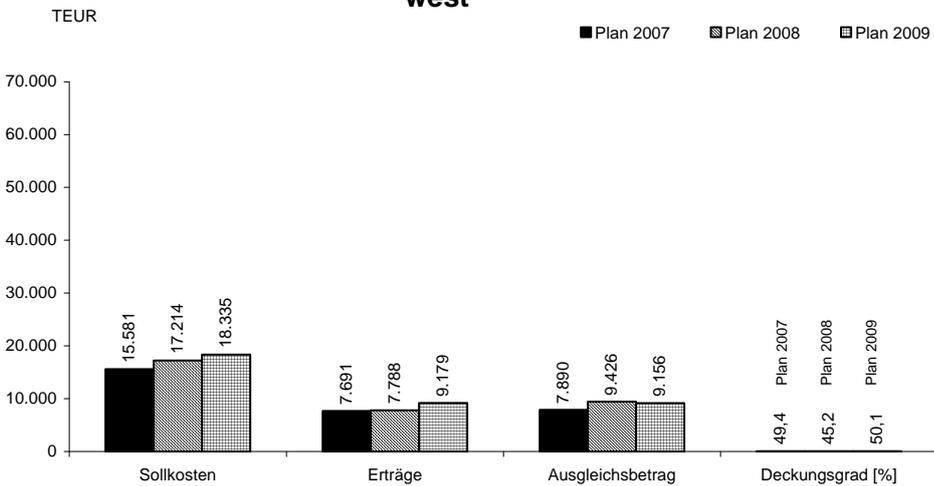
Für den gesamten AVV ergibt sich für 2009 insgesamt ein Aufwanddeckungsgrad in Höhe von 69,5%.

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

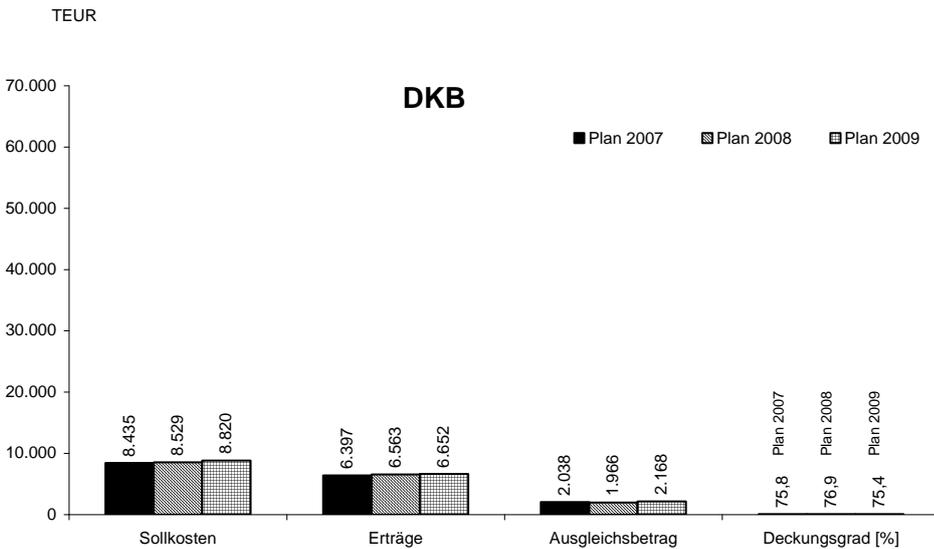


Abb. 13: Entwicklung der Sollkosten, Erträge und Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen (Plan 2007 – 2009)

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 2009 zusammen aus:

- a) einer allgemeinen Umlage gem. § 14 (2), Pkt. 1, der ZV-Satzung (Normalumlage) und
- b) 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 2009 ergibt sich im Rahmen der allgemeinen Umlage für den Betriebszweig Bus im gesamten AVV ein Ausgleichsbetrag (Normalumlage) in Höhe von rd. 26,8 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 2009	15.564	9.156	2.093	26.813
	Plan 2008	(15.965)	(9.426)	(1.891)	(27.282)
Nutzwagen-km (in Tsd.) *	Plan 2009	18.133	5.822	6.488	30.443
	Plan 2008	(18.156)	(5.789)	(6.428)	(30.373)
Ausgleichsbetrag/km (in EUR/km)	Plan 2009	0,8583	1,5727	0,3226	0,8808
	Plan 2008	(0,8793)	(1,6283)	(0,2942)	(0,8982)

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

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

Unternehmensbereich	Stadt Aachen	Kreis Aachen	Kreis Düren	Kreis Heinsberg	Summe
ASEAG					
1. Nutzwagen-km *	9.853	8.133	96	51	18.133
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	0,8583	0,8583	0,8583	0,8583	0,8583
3. Ausgleichsbetrag ASEAG TEUR	8.457	6.981	82	44	15.564
Planansatz 2008 TEUR	(8.697)	(7.138)	(84)	(46)	(15.965)
west					
1. Nutzwagen-km *	0	209	25	5.588	5.822
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	1,5727	1,5727	1,5727	1,5727	1,5727
3. Ausgleichsbetrag west TEUR	0	329	39	8.788	9.156
Planansatz 2008 TEUR	(0)	(347)	(42)	(9.037)	(9.426)
DKB					
1. Nutzwagen-km *	0	0	6.488	0	6.488
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	0,3226	0,3226	0,3226	0,3226	0,3226
3. Ausgleichsbetrag DKB TEUR	0	0	2.093	0	2.093
Planansatz 2008 TEUR	(0)	(0)	(1.891)	(0)	(1.891)
Summe Umlage TEUR	8.457	7.310	2.214	8.832	26.813

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

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

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 im Vorjahr erstmals erhobene Sonderumlage in Höhe von insgesamt 150 T€ für Fahrplanmaßnahmen entsprechend § 14 (2) der Zweckverbandssatzung auch 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)	Plan 2009	8.457	7.310	2.214	8.832	26.813
	Plan 2008	(8.697)	(7.485)	(2.017)	(9.083)	(27.282)
b) Fahrplanmaßnahmen (Sonderumlage)	Plan 2009	37	38	75	0	150
	Plan 2008	(37)	(38)	(75)	(0)	(150)
Summe	Plan 2009	8.494	7.348	2.289	8.832	26.963
	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 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 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 Stadt Aachen	8.494 TEUR
im Kreis Aachen	7.019 TEUR
im Kreis Düren	82 TEUR
im Kreis Heinsberg	44 TEUR
Gesamt	<u>15.639 TEUR</u>

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

für Leistungen der DKB

im Kreis Düren	2.168 TEUR
im Kreis Aachen	0 TEUR
im Kreis Heinsberg	0 TEUR
Gesamt	<u>2.168 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 Stadt Aachen	0 TEUR
im Kreis Aachen	329 TEUR
im Kreis Düren	39 TEUR
im Kreis Heinsberg	8.788 TEUR
Gesamt	<u>9.156 TEUR</u>

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

Verbundetat 2009
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

Einnahmen:	TEUR
1. Verbandsumlagen von Stadt Aachen	8.494
2. Verbandsumlagen vom Kreis Aachen	7.348
3. Verbandsumlagen vom Kreis Düren	2.289
4. Verbandsumlagen vom Kreis Heinsberg	8.832
5. Summe Einnahmen	<u>26.963</u>

Ausgaben:	TEUR
1. Finanzierung der Ausgleichsbeträge	
an Stadt Aachen für Leistungen der ASEAG	15.639
an Kreis Düren für Leistungen der DKB	2.168
an Kreis Heinsberg für Leistungen der west	9.156
2. Summe Ausgaben	<u>26.963</u>



Marketingstrategie

Rückblick und Ausgangslage

Die neue AVV-Homepage unter www.avv.de konnte in 2008 online gehen. Die Seite enthält wesentlich umfangreiche Informationen, die Benutzerführung wurde erheblich erleichtert und die technische Modernisierung erlaubt eine zügige, flexible Bearbeitung der Inhalte. Das Layout der elektronischen Fahrplanauskunft konnte im Zuge dessen den Anforderungen an ein zeitgemäßes Design angepasst werden. Im Rahmen der aktuellen Bedeutung des Umweltschutzes wurde ein „Umweltrechner“ auf der Homepage integriert, der einen Kostenvergleich zwischen PKW- und ÖPNV-Nutzung ermöglicht und Angaben zum CO2 Verbrauch ergänzt.

Die Entwicklung der elektronischen Fahrplanauskunft hin zu einem euregionalen Auskunftssystem schreitet voran. So konnten in diesem Jahr weitere Fahrplandaten der niederländischen und belgischen Nachbar ergänzt werden. Weiterhin wurde ein umfangreiches Paket zur Weiterentwicklung des Auskunftssystems vorbereitet, welches in 2009 umgesetzt werden soll.

Für zentrale Haltestellen, Haltepunkte und Bahnhöfe wurden Umgebungspläne angefertigt, die alle wesentlichen Merkmale wie die Lage einzelner Haltemasten an Verknüpfungspunkten etc. zur Orientierung enthalten. Diese werden den Verkehrsunternehmen zwecks Aushang bzw. zur Integration auf der Homepage zur Verfügung gestellt.

Die Bewerbung der Tarifangebote, die Erstellung von Fahrplaninformationen z. T. im Auftrag einzelner Kommunen sowie diverse Aktionen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit haben auch in 2008 dazu geführt, insgesamt eine gute Präsenz in der Öffentlichkeit zu erreichen.

Strategien und spezifische Maßnahmen

Auf Grundlage einer Analyse von Strukturdaten sowie von Zielgruppen im Verbundraum wurden für die Bereiche Verkehrsangebot, Tarif, Vertrieb und Kommunikation Handlungsfelder definiert, die im kommenden Jahr die Basis des Kommunikationskonzeptes bilden:

Kernleistung: Die Qualität der ÖPNV-Kernleistung im Gebiet des AVV soll offensiver dargestellt werden, z. B. durch Imagewerbung, die an ausgewählten Standorten die Zeit-, Preis- oder Umweltvorteile der ÖPNV-Nutzung in den Vordergrund rückt.

Tarifkommunikation: Die Preiswürdigkeit des AVV-Angebots soll verdeutlicht werden, z. B. durch das Herausstellen von Rabatten innerhalb des Fahrkartensortiments, unterstützt durch die Integration des Umweltrechners auf der AVV-Homepage. Die Tarifwerbung soll intensiviert werden, u. a. durch die Nutzung von Informationsflächen in Institutionen mit hohem Publikumsverkehr (große Freizeit- und Einkaufseinrichtungen, Verwaltungen, Unternehmen).

Kundenbindung: Maßnahmen zur Gewinnung und Betreuung der Stammkunden sollen verstärkt werden. So ist z. B. an die Ansprache von Kunden bei Veränderungen in ihrem Lebenszyklus (z. B. Wechsel von der Schule in die Berufstätigkeit) gedacht.

Erstnutzer: Zugangsbarrieren für Erst- und Seltennutzer sollen gesenkt werden, z. B. durch Verbesserung der Informationsmedien an Zugangsstellen sowie durch Ansprache von Neubürgern.

Fahrgastinformation: Informationsinhalte, Medien und Distributionsweise zu den jeweiligen Zielgruppen sollen strategisch definiert werden. Die Fahrplaninformation soll verstärkt auf elektronische Medien ausgerichtet werden, so durch die Verfügbarkeit einer Version der elektronischen Fahrplanauskunft für mobile Medien (Handy, PDA).

Differenzierte Marktbearbeitung: Um vorhandene Ressourcen zielgerichteter einsetzen zu können, soll der Markt unterteilt werden nach geographischen Aspekten (Verbundmitglieder), nach Bevölkerungsstruktur (städtische Verdichtungsräume, eher ländlich geprägte Gebiete), nach Auslastung der Verkehrsmittel bzw. der Nutzungsintensität durch Kunden (Stamm-/ Gelegenheitskunden).

Für 2009 geplante Kommunikationsmaßnahmen:

1. Aktionen / Kampagnen
 - Werbekampagne (Image/Abokunden)
 - Inbetriebnahme euregiobahn Weisweiler – Langerwehe
 - Bewerbung „Partnerkarte Aktiv-Abo“
 - verstärkte Tarifwerbung an Aufkommensschwerpunkten
 - Aktion gegen Rechts/ gegen Vandalismus
2. Kommunikation euregiobahn
 - Broschüre „Freizeittipps mit der euregiobahn“
 - Plakate / Anzeigen
 - Minifahrpläne
 - Redesign der Homepage
 - Flyer / Plakate / Anzeigen zu Freizeitfahrten Heerlen – Heimbach
 - Linienbänder / Schnellverkehrspläne für Fahrzeuge
3. Kundenmagazine
 - 2 Ausgaben „unterwegs“ (Haushaltsverteilung, ohne Eifel)
 - 1 Ausgabe „Mobil in der Eifel“ (Haushaltsverteilung)
4. Prospekte und Plakate
 - Gesamt-Ticketbroschüre
 - Aktiv-Abo
 - Familien-Ticketbroschüre
 - Monatskarte ABO („Mobilitätsflatrate“)
 - JoJo-Ticket
 - 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
 - Garantie-Ticket
 - Kombi-Tickets
 - Nationalpark Eifel (Broschüre, Flyer, Plakate)
 - Fahrrad-Bus

5. Internet-Angebot
 - permanente Ergänzung der Homepage, v.a. Ausbau der touristischen Information
 - Relaunch der Homepage www.euregionbahn.de (s. o.)
6. 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
 - Anpassungen im Rahmen des Landesdatenverbundes
7. Info-Vitrinen an Haltepunkten und Bahnhöfen
 - Erstellung einheitlicher AVV-Vitrinenaushänge (Tarif/Netz)
8. Linienpläne
 - Schnellverkehrspläne aktualisieren
 - Umgebungspläne aktualisieren
 - euregionaler Netzplan als Internetversion aktualisieren
9. Printprodukte zum Schienenverkehr
 - Minifahrpläne für die Strecken Lüttich – AC Köln und AC - MG – Düsseldorf
 - Minifahrplan euregiobahn
 - Minifahrplan Rurtalbahn
 - AVV-Taktfahrplan Bahn
10. Euregionale Marketingmaßnahmen
 - euregionaler Netzplan als Internetversion (s.o.)
 - Übersetzung der AVV-Homepage sowie der euregiobahn- Homepage (s.o.)
 - Euregio-Ticket-Flyer
 - Euregio-Ticket-Plakate
 - euregioAIXpressflyer inkl. Tarif- und Fahrplaninfo
 - allgemeiner ÜT-Flyer für die EMR
 - Info zum Thalys / AVV-Kombi-Ticket
 - Vermarktung Freizeitfahrten Heerlen – Heimbach (s.o.)
 - Integration sämtlicher euregionaler Daten einschl. der Kartenbasis (s.o.)

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 2009 bis 2013 bildet die erwartete wirtschaftliche Entwicklung des Verbundverkehrs unter Berücksichtigung der Anforderungen des Gemeinschaftsrechts an eine wettbewerbskonforme ÖPNV-Finanzierung ab.

Entsprechend den Rahmenbedingungen des Verbundetats 2009 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 des Vorjahres, 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 zuletzt sprunghaft gestiegenen 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.

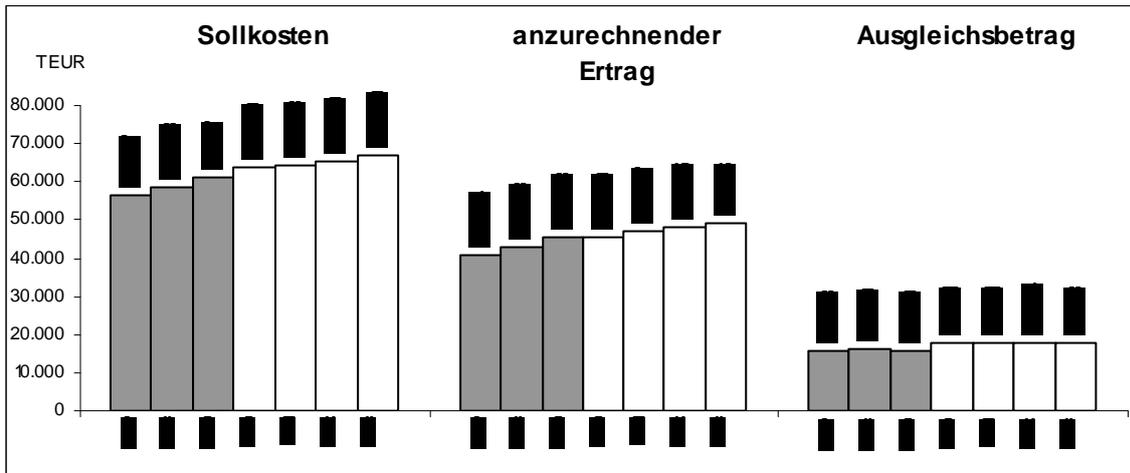
Die vorgenannten Aspekte können jeweils einzeln oder auch in gegenseitiger Überlagerung zu gravierenden Veränderungen im Verbundergebnis führen.

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.

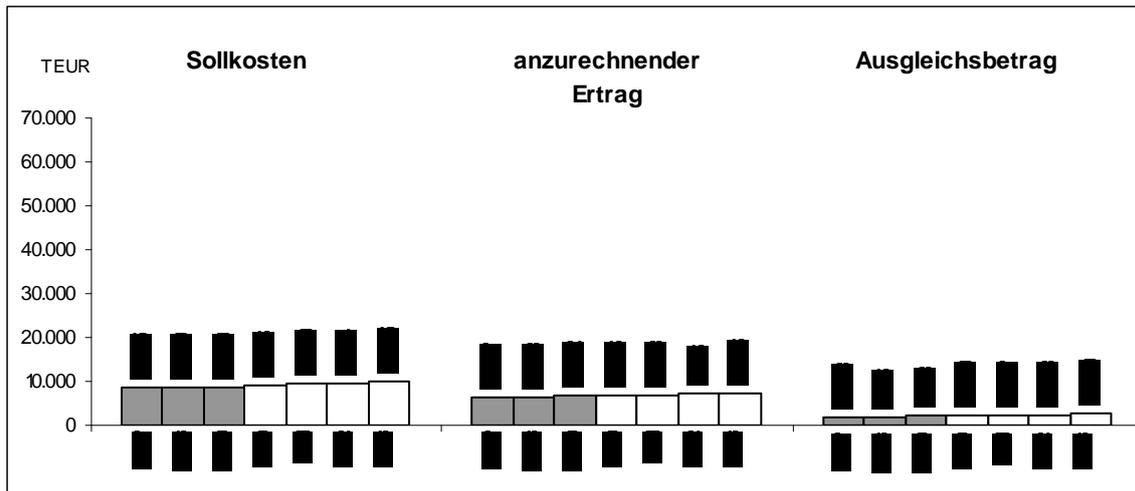
Es sei darauf hingewiesen, dass die im Rahmen der Mittelfristigen Vorausschau für die Jahre 2009 bis 2013 ausgewiesenen Ansätze insbesondere zur Entwicklung der Sollkosten lediglich in Bezug auf die Daten für das Geschäftsjahr 2009 die im Rahmen der EuGH-Rechtsprechung (Urteil „Altmark-Trans“) geforderte Verbindlichkeit aufweisen.

Die für die Jahre 2010 – 2013 ausgewiesenen Ansätze begründen hingegen keine im Sinne einer wettbewerbskonformen Finanzierung rechtlich verbindliche finanzielle Obergrenze der ausgleichsfähigen Sollkosten zur Erbringung des prognostizierten Leistungsumfangs.

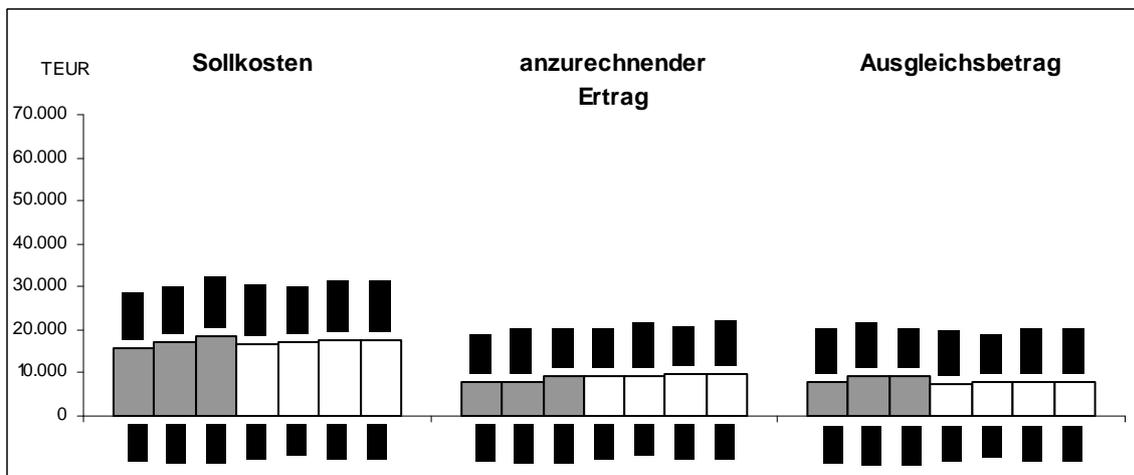
ASEAG



DKB



west



■ Etat-Ansatz

□ Ansatz gem. Mittelfristiger Vorausschau

Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2009 – 2013 - Betriebszweig Bus

Verkehrsunternehmen	2009				2010				2011				2012				2013			
	ASEAG	DKB	west	Summe																
1. Betriebsleistungen [TKM]																				
Bus	14.694	2.549	4.483	21.726	14.779	2.574	4.288	21.641	14.829	2.600	4.288	21.717	14.830	2.626	4.288	21.744	14.833	2.652	4.288	21.773
Leistungen RVE / Taeter Aachen	3.439	3.939	1.339	8.717	3.439	3.939	1.339	8.717	3.439	3.939	1.339	8.717	3.439	3.939	1.339	8.717	3.439	3.939	1.339	8.717
Summe umlagerelevante Leistg.	18.133	6.488	5.822	30.443	18.218	6.513	5.627	30.358	18.268	6.539	5.627	30.434	18.269	6.565	5.627	30.461	18.272	6.591	5.627	30.490
2. Sollkosten [TEUR] *	61.127	8.820	18.335	88.282	63.550	9.086	16.895	89.531	64.358	9.360	17.281	90.999	65.549	9.664	17.409	92.622	66.749	9.945	17.667	94.361
3. anzurechnende Erträge [TEUR]	45.488	6.652	9.179	61.319	45.729	6.826	9.321	61.876	46.837	7.003	9.467	63.307	47.965	7.186	9.615	64.766	49.136	7.376	9.767	66.279
4. Ausgleichsbetrag [TEUR]	-15.639	-2.168	-9.156	-26.963	-17.821	-2.260	-7.574	-27.655	-17.521	-2.357	-7.814	-27.692	-17.584	-2.478	-7.794	-27.856	-17.613	-2.569	-7.900	-28.082
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
6. Ausgleichsbetrag Normalumlage (nach km)	-15.564	-2.093	-9.156	-26.813	-17.746	-2.185	-7.574	-27.505	-17.446	-2.282	-7.814	-27.542	-17.509	-2.403	-7.794	-27.706	-17.538	-2.494	-7.900	-27.932
7. ausgleichsfähige Sollkosten je Nutzwg.-km [EUR] *	-0,8583	-0,3226	-1,5727		-0,9741	-0,3355	-1,3460		-0,9550	-0,3490	-1,3887		-0,9584	-0,3660	-1,3851		-0,9598	-0,3784	-1,4039	

* Werte für 2010 - 2013 vorläufig

Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2009 – 2013 - Betriebszweig Bus

Zahlungen der Gebietskörperschaften an den Zweckverband [in TEUR]					
	2009	2010	2011	2012	2013
Verbandsumlagen					
von Stadt Aachen	8.494	9.687	9.528	9.563	9.579
vom Kreis Aachen	7.348	8.259	8.129	8.156	8.173
vom Kreis Düren	2.289	2.386	2.483	2.604	2.696
vom Kreis Heinsberg	8.832	7.323	7.552	7.533	7.634
Summe Einnahmen	26.963	27.655	27.692	27.856	28.082

Zahlungen des Zweckverbands an die Gebietskörperschaften [in TEUR]					
	2009	2010	2011	2012	2013
Finanzierung der Infrastrukturkosten und Soll-Defizite					
an Stadt Aachen	15.639	17.821	17.521	17.584	17.613
an Kreis Düren	2.168	2.260	2.357	2.478	2.569
an Kreis Heinsberg	9.156	7.574	7.814	7.794	7.900
Summe Ausgaben	26.963	27.655	27.692	27.856	28.082