



# VORLAGE

Vorlagennummer

33/2014

Beratungsfolge	Datum
Verbandsversammlung	TOP 7 17.12.2014

öffentlich

nicht öffentlich

Gegenstand:

Verbundetat 2015

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung stimmt dem Verbundetat 2015 einschließlich seiner beigefügten Bestandteile zu und empfiehlt der Gesellschafterversammlung die Genehmigung.

Fortsetzung umseitig

Beratungsergebnis

- einstimmig
- mit Mehrheit
  - \_\_\_\_\_ Ja
  - \_\_\_\_\_ Nein
  - \_\_\_\_\_ Enthaltung
- lt. Beschlussvorschlag
- abweichend

Erläuterungen:

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

Der Aufsichtsrat der AVV GmbH berät in seiner Sitzung am 17.12.2014 über den Verbundetat und gibt eine Beschlussempfehlung für die Gesellschafterversammlung ab. Über das Beratungsergebnis wird in der Sitzung berichtet.

Der als **Anlage** beigefügte Verbundetat 2015 wurde entsprechend den Anforderungen des § 12 der Satzung des Zweckverband AVV erstellt und entspricht den wettbewerbsrechtlichen Anforderungen des EU-Gemeinschaftsrechts hinsichtlich der Finanzierung von Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV.

Entsprechend den Regularien der Zweckverbandssatzung haben die Verbundverkehrsunternehmen die in den Verbundetat eingebrachten Sollkostensätze je Nutzwagenkilometer für das Geschäftsjahr 2015 nicht selbst fortgeschrieben, sondern in Analogie zu 2011 erneut im Rahmen einer gutachterlichen Untersuchungen ermitteln lassen. Die Neuermittlung der Sollkostensätze durch einen Gutachter erfolgt gem. § 12, Abs. 2, der Zweckverbandssatzung in einem 4-Jahresturnus. Die auf der Basis der jeweiligen Sollkostensätze und des geplanten Leistungsangebots ermittelten Sollkosten determinieren – nach Abzug der anzurechnenden Erträge – die Obergrenze für die ausgleichsfähigen Kosten je Verbundverkehrsunternehmen.

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

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

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

Bestandteile des Verbundetats für 2015 sind

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

Da die Beratung bzw. Beschlussfassung über die Fortentwicklung des Verbundtarifs in 2014 in den zuständigen Gremien des AVV bereits erfolgt ist, wurde auf eine Anlage zum Verbundtarif 2015 verzichtet.

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

gez.

---

(Marcel Philipp)  
Der Verbandsvorsteher



# Verbundetat 2015

## Übersicht:

1.	Vorwort.....	3
2.	Leistungsangebot .....	4
3.	Verbundtarif 2015.....	14
4.	Kundeninformation, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit .....	16
5.	ÖPNV-Pauschalen gem. § 11 Abs. 2 bzw. § 11a ÖPNVG NRW .....	17
6.	Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus) .....	18
7.	Erträge .....	22
8.	Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus)....	26
9.	Zweckverbandsumlage .....	29
10.	Finanzierung des Busverkehrs.....	32

## 1. Vorwort

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

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

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

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

Zu diesem Zweck werden im Rahmen des Verbundetats die für das Geschäftsjahr 2015 durch einen Gutachter neu ermittelten Sollkostensätze der Verbundverkehrsunternehmen ebenso ausgewiesen wie das zugrundeliegende Leistungsangebot und die erwarteten Erträge.

Die auf der Basis der im Verbundetat ausgewiesenen individuellen Sollkostensätze und des Leistungsangebots für 2015 ermittelten Gesamtaufwendungen determinieren verbindlich den finanziellen Rahmen (Obergrenze) der ausgleichsfähigen Sollkosten je Verbundverkehrsunternehmen zur Erbringung des im Rahmen der Betrauung definierten Leistungsumfangs.

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

Die im vorliegenden Verbundetat zum Vergleich ausgewiesenen Plandaten betreffend das Geschäftsjahr 2014 berücksichtigen bereits die durch die ASEAG auf der Grundlage des § 12 Abs. 3 der Satzung für den Zweckverband AVV beantragte Erhöhung des ASEAG-Sollkostensatzes 2014. Die ausgewiesenen Plandaten 2014 weichen daher von den Ansätzen des ursprünglich für das Jahr 2014 beschlossenen Verbundetats ab.

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

## 2. Leistungsangebot

### **Maßnahmen des SPNV (nachrichtlich; Zuständigkeit liegt beim NVR)**

Zum Dezember 2014 werden kleinere Änderungen im SPNV erfolgen. Auf der RB 20 in Richtung Heerlen verschiebt sich die Fahrzeit ab Landgraaf um wenige Minuten. Darüber hinaus wird die RB 39 (Mönchengladbach - Dalheim) umbenannt in RB 34.

Des Weiteren ändert sich das Betriebskonzept der RE 29 Aachen - Belgien. Seitens der belgischen Staatsbahn SNCB wird die Linie RE 29 ab Aachen Hbf auf einen Stunden-Takt (bis zu 15 Fahrtenpaare pro Tag) verdichtet. Diese Fahrten sollen vorübergehend ab Verviers anstatt nach Lüttich über Pepinster nach Spa geführt werden und in Verviers einen bahnsteiggleichen Übergang auf den IC A (von Eupen) nach Lüttich, Brüssel bzw. Oostende herstellen. Mittelfristig ist ersatzweise die umsteigefreie Anbindung von Aachen aus Richtung Belgien über eine InterCity/Interregio Linie von Brüssel über Leuven und Lüttich nach Aachen Hbf mit bis zu 17 Fahrtenpaaren/Tag vorgesehen.

### **Maßnahmen im straßengebundenen öffentlichen Personenverkehr (ÖSPV)**

#### **Stadt Aachen**

Die ASEAG plant zum Fahrplanwechsel im Juni 2015 folgende Änderungen im Leistungsangebot:

#### Verbesserung der Erreichbarkeit von Einrichtungen der RWTH Aachen (Juni 2015)

- Änderung der Linienführung im Bereich Campus-Boulevard (Linien 12, 22, 23) zur besseren Erschließung des nordwestlichen Teils des Campus-Boulevard (leistungsneutral);
- Angebotsverbesserung zwischen Ponttor und Hörn bzw. Uniklinik samstags (Linien 3 A / 3 B) mit einer Mehrleistung in Höhe von rd. 7000 Nutzwagen-km/Jahr;
- Verbesserung der Erreichbarkeit von RWTH-Standorten aus Richtung Krefelder Straße bzw. aus Richtung Baesweiler, Alsdorf und Würselen (Linie 30) mit einer Mehrleistung in Höhe von rd. 11.500 Nutzwagen-km/Jahr
- Angebotsverbesserung zwischen Campus Melaten / Uniklinik und Kohlscheid (Linie 80); Schließung einer Taktlücke mit einer Zusatzfahrt ab Uniklinik; Mehrleistung in Höhe von rd. 1.900 Nutzwagen-km/Jahr

Die Maßnahmen führen in Summe zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 20.400 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Anbindung Fernbushaltestelle Wilmersdorfer Straße (Juni 2015)

Die Fernbushaltestelle an der Wilmersdorfer Straße ist über die Haltestelle Hüls Friedhof oder Wilmersdorfer Straße bzw. alternativ auch über die Haltestelle „Hüls“ erreichbar, die allerdings am unteren Ende der Fernbushaltestelle liegt. Abends in der Woche sowie auch abends am Wochenende wurde bisher die Haltestelle Hüls Friedhof mangels Nachfrage nicht bedient. Durch die Zunahme der nationalen und internationalen Fernbusverbindungen an der Fernbushaltestelle Wilmersdorfer Straße steigt die Nachfrage nach einer entsprechenden ÖPNV-Anbindung auch in den Abendstunden.

Fünf Fahrtenpaare der Linie 23 sollen zwischen Hüls Gewerbegebiet und der Innenstadt, abends zusätzlich auch über Hüls Friedhof, geführt werden. Die Maßnahme führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 4.100 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Anpassung des Nachtbusangebotes (Juni 2015)

Es besteht der Wunsch, die Umsteigemöglichkeiten zwischen den Zügen aus Richtung Köln spätabends und den Nachtbussen in Aachen zu verbessern. Heute müssen Umsteiger in die Nachtbusse am Bahnhof Rothe Erde und Aachen Hauptbahnhof Wartezeiten von bis zu 50 Minuten in Kauf nehmen. Zum kommenden Fahrplanwechsel ist deshalb vorgesehen, das Nachtbusliniennetz zu überarbeiten und im Hinblick auf die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten anzupassen. In diesem Zusammenhang sind allerdings noch Details zu prüfen, so dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine detaillierte Maßnahmenbeschreibung vorgelegt werden kann. Für diese Maßnahme fallen nach dem derzeitigen Planungsstand keine zusätzlichen Nutzwagen-km an.

Die Addition aller Maßnahmen im Stadtgebiet Aachen ergibt eine Mehrleistung in Höhe von rd. 26.750 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Zusatzfahrt SB 11 - neu SB 20, 220 und 219 (Dezember 2014)

Seit dem Fahrplanwechsel in 2007 finden auf dem Linienweg der SB 11 (RVE) zwischen Jülich und Aachen Direktfahrten statt, die über die Autobahn geführt werden. Die Reisezeit der Direktfahrten unterschreitet die der Fahrten über den klassischen Linienweg um mehr als 25 % (40 Min. zu 54 Min. zwischen Bushof Aachen und ZOB Jülich). Es ist vorgesehen, die bereits bestehenden vier Fahrtenpaare um eine Fahrt zwischen dem FZ Jülich, der FH Aachen und Aachen gegen 17.30 Uhr zu ergänzen. Dadurch sollen die letzte Direktfahrt um 16.15 Uhr entlastet und neue Fahrgastpotenziale erschlossen werden.

Es entsteht ein betrieblicher Mehraufwand in Höhe von rd. 9.500 Nutzwagen-km/Jahr. Zur Finanzierung der zusätzlichen Direktfahrt wird der in 2008 vereinbarte Schlüssel zur Finanzierung von Zusatzleistungen auf der SB 11 zugrunde gelegt. Damit entfallen folgende Anteile auf

Stadt Aachen (25 %):	2.375 Nutzwagen-km/Jahr
StädteRegion Aachen (25 %):	2.375 Nutzwagen-km/Jahr
Kreis Düren (50 %):	4.750 Nutzwagen-km/Jahr

#### **StädteRegion Aachen (ohne Stadt Aachen)**

##### Zusatzfahrt SB 11 - neu SB 20, 220 und 219 (Dezember 2014)

Die Maßnahme wurde bereits ausführlich dargestellt. Der Mehraufwand der StädteRegion Aachen beläuft sich auf rd. 2.375 Nutzwagen-km/Jahr.

##### Blausteinsee-Shuttle (Sommerferien 2015)

In 2013 wurde erstmals im Rahmen eines Pilotbetriebes eine Busanbindung zum Blausteinsee in den Sommermonaten realisiert. Das Betriebskonzept wurde in 2014 angepasst und entsprechend der Kundennachfrage auf die Wochenenden beschränkt. Die Linie EW 5 verkehrte an den Wochenenden in den Sommerferien (samstags und sonntags) zwischen dem 5. Juli und dem 17. August 2014 stündlich in der Zeit von 10:30 Uhr bis 20:29 Uhr (Mittagspause 13:29 bis 14:30 Uhr). Für 2015 ist eine Fortführung des Blausteinsee-Shuttles in den Sommerferien (27.06.2015 bis 09.08.2015) an Wochenenden vorgesehen. Die bisherige Linienführung vom Talbahnhof über Bushof und weiter zum Freibad Dürwiß bzw. zum Blausteinsee hat sich bewährt und soll daher beibehalten werden. Das Fahrtenangebot von 9 Hin- und 9 Rückfahrten entspricht insgesamt einer Leistung von rd. 1.600 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Zusätzliche Fahrt der Linie 80 (Juni 2015)

Die Linie 80 verbindet den Herzogenrather Stadtteil Kohlscheid mit den Aachener Stadtteilen Richterich und Laurensberg sowie dem RWTH Campus Melaten und der Uniklinik. Am Verknüpfungspunkt Kohlscheid Weststraße bestehen Umsteigemöglichkeiten zur Schnellbuslinie 147 in und aus Richtung Herzogenrath Mitte und Merkstein. Eine zusätzliche Rückfahrt ab Uniklinik in Richtung Kohlscheid gegen 18:00 Uhr (Mo – Fr) schließt die bisherige Taktlücke und stellt sicher, dass zwischen ca. 16:00 und 19:00 Uhr alle 30 Minuten eine Fahrtoption in oben genannte Fahrtrichtung gegeben ist.

Die Einrichtung der zusätzlichen Fahrt führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 1.000 Nutzwagen-km/Jahr.

Die Addition aller Maßnahmen in der StädteRegion Aachen ergibt eine Mehrleistung in Höhe von rd. 5.000 Nutzwagen-km/Jahr.

### **Kreis Düren**

#### Zusatzfahrt SB 11 - neu SB 20, 220 und 219 (Dezember 2014)

Die Maßnahme wurde bereits ausführlich dargestellt. Der Mehraufwand des Kreises Düren beläuft sich auf rd. 4.750 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Fortführung Pendelbus Forschungszentrum (FZ) Jülich (November 2014)

Zum 1. November 2013 wurde gemeinsam mit dem FZ Jülich, der RVE und dem AVV ein Konzept zur Optimierung der ÖPNV-Anbindung erarbeitet. Rd. 39 Fahrten verbinden das Betriebsgelände des Forschungszentrums mit dem Rurtalbahn-Haltepunkt FZ Jülich. Im regionalen AVV-Beirat des Kreises Düren am 19.11.2013 sowie in der Sitzung des AVV-Zweckverbandes am 4.12.2013 wurde die Umsetzung für einen Pilotzeitraum von einem Jahr beschlossen.

Nach nunmehr fast einjähriger Betriebszeit zeigt sich ein positives Ergebnis. Mit rd. 170 – 350 Fahrgästen/Bedientag bei steigender Tendenz hat sich das Angebot nach kurzer Zeit etabliert. Geringfügige Änderungen des Betriebskonzeptes können leistungsneutral umgesetzt werden. Die Leistung verteilt sich zu 47,3 % auf den öffentlichen Raum und zu 52,7 % auf das Gelände des Forschungszentrums. Das Forschungszentrum hat zugesagt, sich an den Mehrkosten in Höhe des Leistungsanteils zu beteiligen. Sowohl die Finanzierungszusage des FZ Jülich als auch des Kreises Düren wird zunächst auf den Betrieb für ein weiteres Jahr beschränkt.

Die Fortführung des Pendelbusbetriebes wurde bereits zum 01. November 2014 umgesetzt und führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 53.000 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Anpassung Linie 278 (Schuljahresbeginn 2014/2015)

Mit Beginn des Schuljahres 2014/15 wurde die Gesamtschule Aldenhoven-Linnich am Standort Aldenhoven (für die Klassen 5. bis 8.) eingerichtet. Schüler der Klassen 9. bis 13. werden am Standort Linnich unterrichtet. Die Gemeinschaftshauptschule Linnich sowie die städtische Realschule in Linnich laufen fünf Schuljahre nach Unterrichtsaufnahme an der Gesamtschule aus.

Schüler aus Linnich werden wie bisher mit dem ÖPNV befördert. Hierzu wurde die Linie 278 (Linnich – Aldenhoven) der Dürener Kreisbahn (DKB) über ihren bestehenden Endpunkt „Aldenhoven Markt“ hinaus bis zur neu eingerichteten Haltestelle „Aldenhoven Schule“ erweitert. Der aus dieser Maßnahme resultierende Mehraufwand beläuft sich auf rd. 2.500 Nutzwagen-km/Jahr.



Die Regionalverkehr Euregio Maas Rhein (RVE) hat parallel dazu Fahrten ergänzt, die in Linnich einen Anschluss zur Linie 278 herstellen und Schüler weiter in die Ortschaften Hottdorf und Boslar bringen. Der aus dieser Maßnahme resultierende Mehraufwand beläuft sich auf rd. 1.450 Nutzwagen-km/Jahr.

Die Addition der Mehrleistungen auf Seiten der DKB und der RVE führen im Gesamtergebnis zu einem Mehraufwand in Höhe von rd. 3.950 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Neuer Standort für Sekundarschule Jülich (Schuljahresbeginn 2014/15)

Mit Verlegung des Standortes der Sekundarschule Jülich zum Schulzentrum Jülich ergeben sich veränderte Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung. So werden einige Fahrten, die bisher am Bf. bzw. Walramplatz endeten, zum Schulzentrum weitergeführt.

Der aus dieser Maßnahme resultierende Mehraufwand der RVE beläuft sich auf rd. 15.200 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Anbindung Gewerbegebiet Glashüttenstraße (GHT-Park) (Dezember 2014)

Während der Bauarbeiten zur Erneuerung der Schöllerbrücke musste der Betrieb der Linie 225 (Realkauf – Stadtwerke – Kaiserplatz) der Dürener Kreisbahn eingestellt werden. Nach Beendigung der Brückenbauarbeiten soll die Linie 225 aufgrund des geringen öffentlichen Interesses an einer Fortführung des Betriebsangebotes gänzlich eingestellt werden. In der Folge wird sich die Leistung um rd. 10.000 Nutzwagen-km/Jahr verringern.

Der Verkehrs- und Bauausschuss der Stadt Düren hat parallel dazu die Dürener Kreisbahn und Akteure im Gewerbegebiet um ein Konzept zur Anbindung des Gewerbegebietes Glashütte gebeten. Der Umfang der Betriebsleistung sollte sich orientieren am Umfang entfallender Leistungen auf der Linie 225, um eine Kostenneutralität zu erreichen.

Zur Anbindung des Gewerbegebietes Glashütte werden vier Fahrtenpaare montags – freitags eingerichtet. Das Fahrtenangebot und die vorgesehenen Abfahrtszeiten orientieren sich in Abstimmung mit den örtlichen Betrieben am tatsächlichen Bedarf. Die Einrichtung der neuen Linien wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 erfolgen. Die Mehrleistung beläuft sich auf rd. 5.000 Nutzwagen-km/Jahr.

Die Leistungsreduzierung durch Einstellung der Linie 225 wird durch die Mehrleistung zur Anbindung des GHT-Park in Höhe von rd. 5.000 Nutzwagen-km/Jahr teilweise kompensiert.

Die Addition aller Maßnahmen im Kreis Düren ergibt eine Mehrleistung in Höhe von rd. 72.000 Nutzwagen-km/Jahr.

### **Kreis Heinsberg**

#### Neue Linie 423 Birgden

Die Grundschule Birgden wird zukünftig im öffentlichen Linienvorkehr (neue Linie 423) angebunden werden. Der bisher eingesetzte freigestellte Schülerverkehr kann dadurch entfallen. Die Maßnahme führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 15.500 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Änderungen SB 4

Die Schnellbuslinie SB4 wird in eine Regionalbuslinie 402 umgewandelt. Die Linie bedient derzeit bereits nahezu alle Haltestellen und wird der Bezeichnung als Schnellbus daher nicht gerecht. Zeitgleich soll sich der Linienweg in Oberbruch ändern, um das Schulzentrum besser

anzubinden. In Kombination mit der Linie 401 kann an Wochentagen somit ein 30 Minuten-Takt zwischen Erkelenz, Hückelhoven und Heinsberg realisiert werden. Das Betriebskonzept sieht im Weiteren die Bedienung an Wochenenden und in den Ferien im 120-Minuten-Takt vor, so dass die Ortschaften Baal und Hetzerath im Wechsel wieder bedient werden. Zwischen Erkelenz, Hückelhoven und Heinsberg ergibt sich dann ein 60 Minuten-Takt. Die Umsetzung der Maßnahmen führt zu einer Minderleistung in Höhe von rd. 5.230 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Änderungen Linie 407

Die Linie 407 wird derzeit bei der Fahrt um 12:06 Uhr ab Geilenkirchen von Gerderath bis Myhl gefahren. Es hat sich gezeigt, dass dieses Fahrtstück nicht mehr benötigt wird, deswegen soll die Fahrt auch in Gerderath enden. Es ergeben sich Minderleistungen in Höhe von 450 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Änderungen Linie 409

Die Linie 409 soll beschleunigt werden. Dazu soll der Linienweg und die Bedienung der Haltestellen in Hückelhoven angepasst werden. In Folge der Beschleunigung entstehen Minderleistungen in Höhe von rd. 2.120 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Änderungen im Stadtgebiet Erkelenz

Die Buslinien 401, 405, 406, 408, 412 und 418 bedienen nicht mehr die Haltestelle Kölner Tor. Die Linien werden nun direkt zum Bahnhof bzw. zu den Haltestellen Burg / Aachener Straße geleitet. Die Haltestelle Kölner Tor wird dann durch einen neuen Stadtbus EK4 bedient. Insgesamt wird die Maßnahme zu einer Leistungseinsparung in Höhe von rd. 19.500 Nutzwagen-km/Jahr führen.

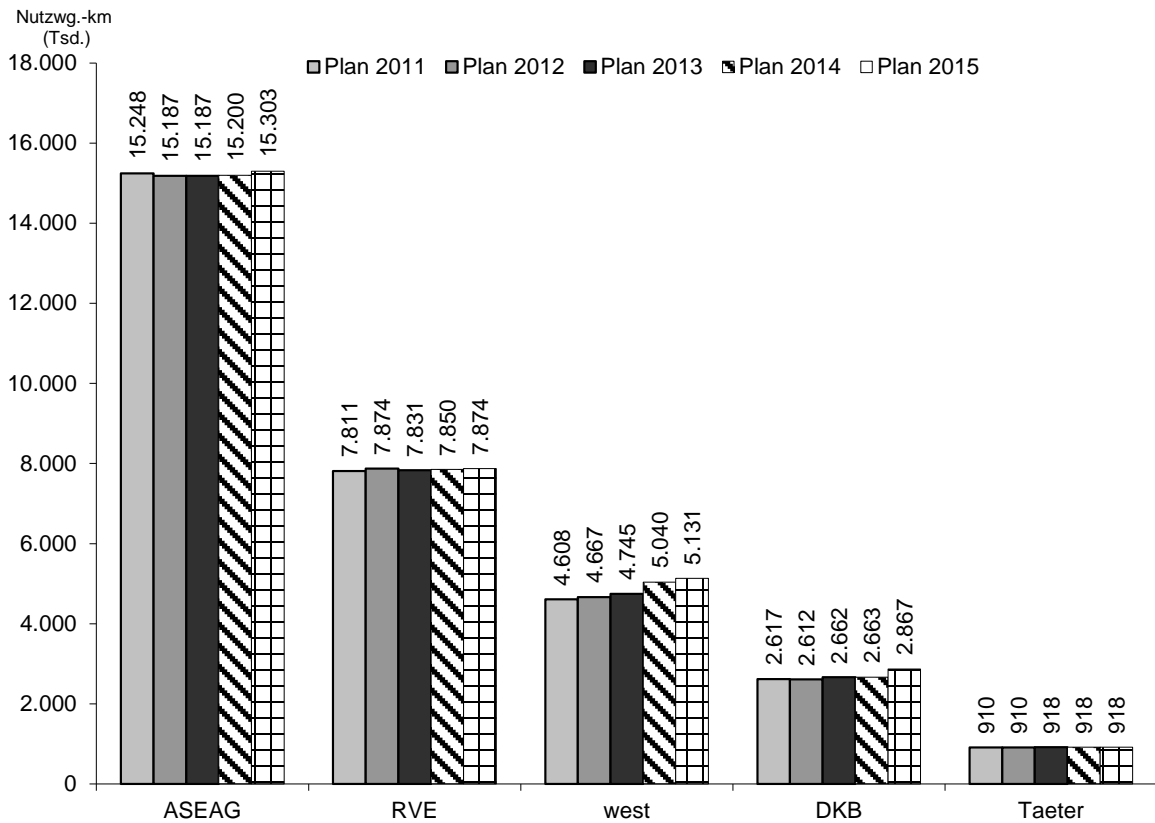
Die Buslinien 406 und 412 werden beschleunigt, indem Haltestellen an Schulstandorten nur noch zu den Schulzeiten bedient werden. Dadurch werden Minderleistungen in Höhe von rd. 5.500 Nutzwagen-km/Jahr entstehen.

Die Stadtbuslinien der Stadt Erkelenz werden umstrukturiert. Die Stadtbuslinien EK 1 und EK 3 starten und enden nun am Erkelenzer Bahnhof und bedienen die bekannten Strecken bis nach Keyenberg. Zu den Schulzeiten werden diese beiden Linien bis zum ZOB/Krefelder Straße oder bis zur Pestalozzischule verlängert, dabei werden nur noch die Haltestellen Agentur für Arbeit und Aachener Straße bedient. Die Ortschaften Immerath und Borschemich werden von der Linie EK 3 nur noch zu den Schulzeiten bedient. Die EK 2 fährt nicht mehr bis nach Mennekrath, sondern bedient die Relation Erkelenz-Katzem, dabei starten und enden die Fahrten am Bahnhof Erkelenz. Ausnahmen bilden auch hier die Schulzeiten, wo die EK 2 bis zum ZOB/Krefelder Straße verlängert wird. Eine neue Stadtbuslinie EK 4 wird eingerichtet. Sie bedient ausschließlich den Innenstadtbereich der Stadt Erkelenz. In zwei Routen erschließt sie zusätzliche Wohngebiete wie das Oerather Mühlenfeld, soziale Einrichtungen und verschiedene Einkaufsmöglichkeiten des kurzfristigen bis mittelfristigen Bedarfs. Außerdem werden neue Anschlüsse zu den Zügen nach Aachen und Mönchengladbach geschaffen. Die Umstrukturierung der Stadtbuslinien in Erkelenz führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 21.500 Nutzwagen-km/Jahr.

Die Addition aller Maßnahmen im Kreis Heinsberg ergibt eine Mehrleistung in Höhe von rd. 4.200 Nutzwagen-km/Jahr. Die Umsetzung erfolgt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014.

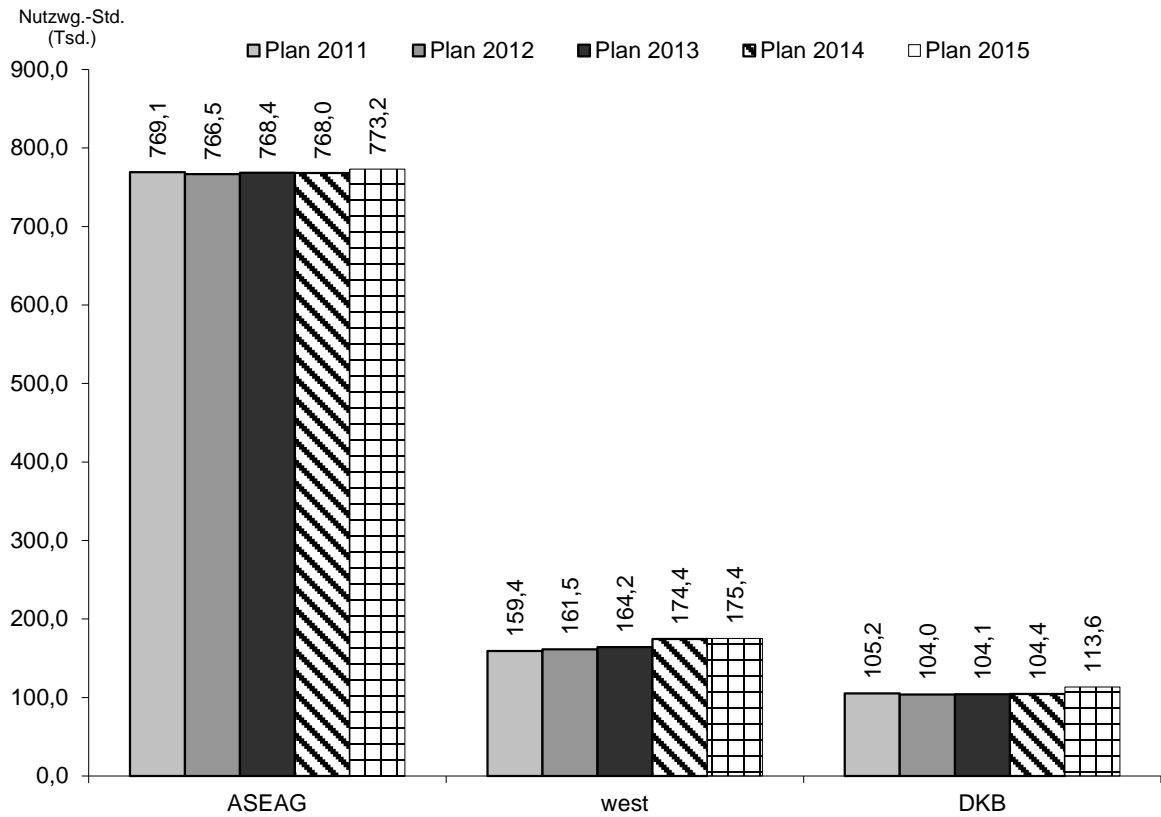
Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass sich neben den in diesem Abschnitt dargestellten Fahrplanmaßnahmen insbesondere auch die im Vorjahr umgesetzten Maßnahmen erstmalig ganzjährig auswirken.

Die Betriebsleistungen im Bereich Bus erhöhen sich im Jahr 2015 gegenüber dem Planansatz des Vorjahres verbundweit insgesamt um 422 Tsd. Nutzwagen-km (+ 1,3%). Die Planansätze 2015 sind dabei gegenüber den Planwerten für das Jahr 2014 in den Gebieten aller Zweckverbandsmitglieder leicht erhöht.



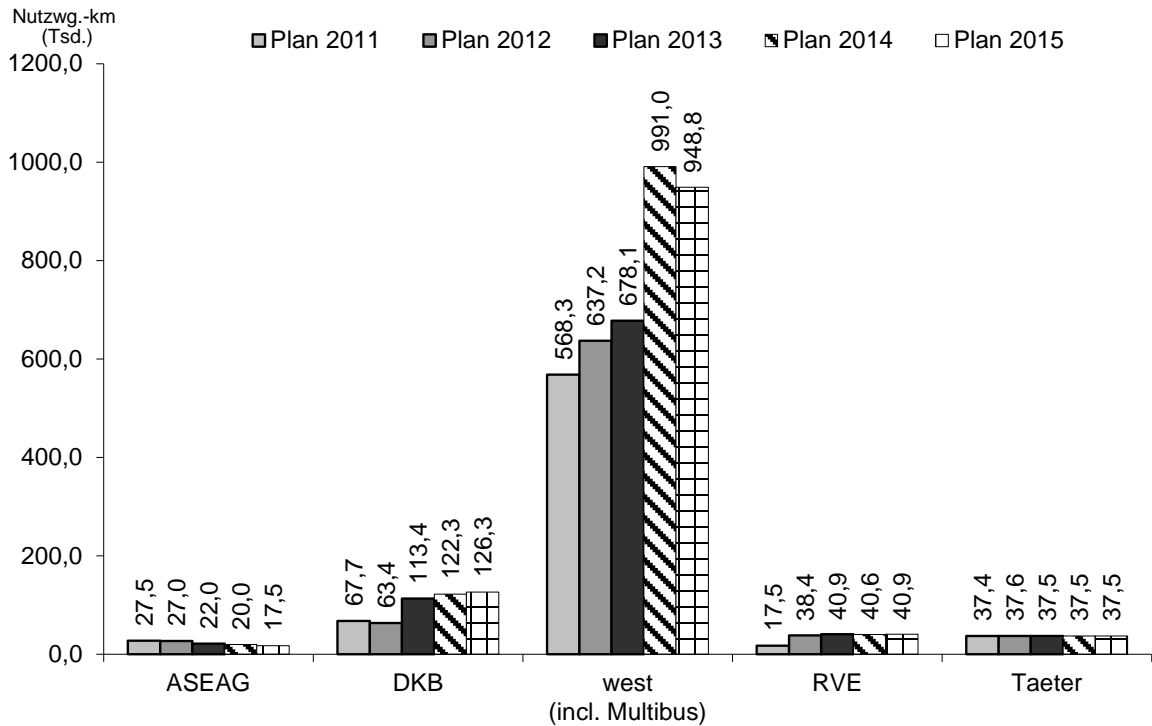
**Abb. 1a: Betriebsleistungen** (Plan-Leistung der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen im Jahr 2015 im Vergleich zu den Plandaten 2011 - 2014)

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



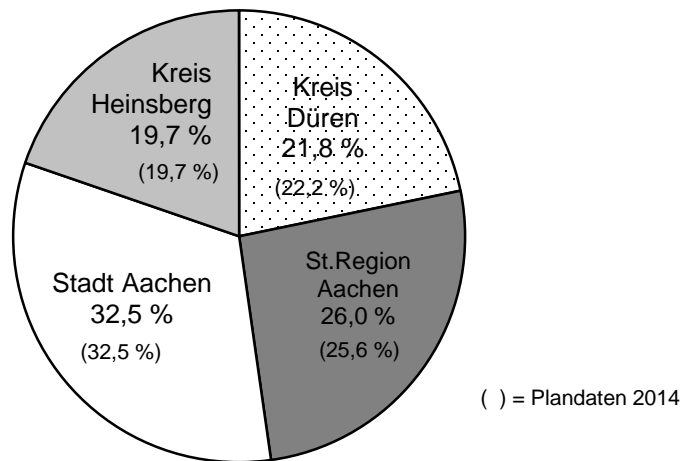
**Abb. 1b:** Nutzwagenstunden der Verbundverkehrsunternehmen (Planwerte 2011 - 2015)

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



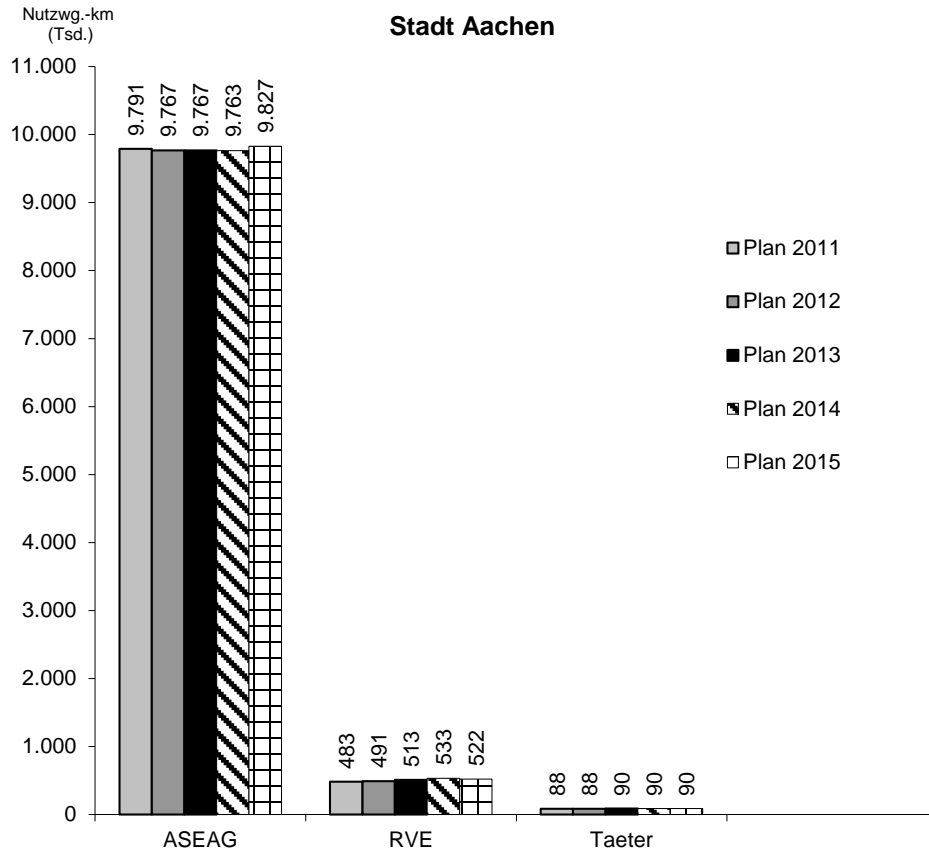
**Abb. 1c: Betriebsleistungen im Linienbedarfsverkehr**

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

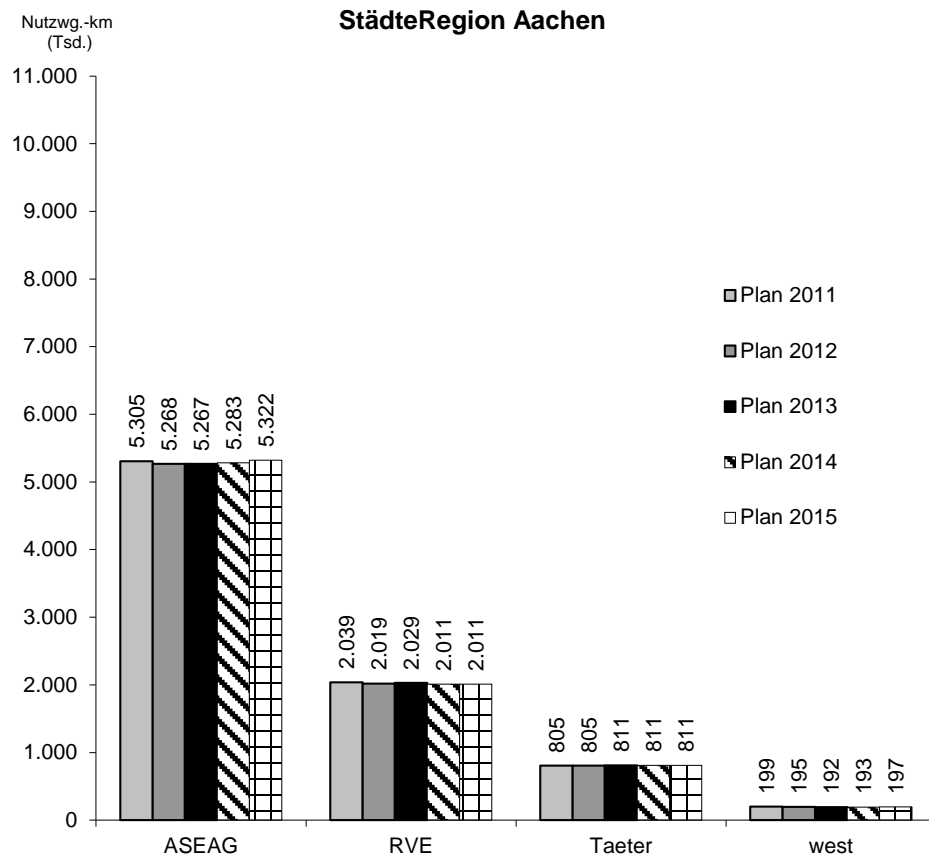


**Abb. 2:** Übersicht zu den auf die Verbandsmitglieder entfallenden **Anteilen an der gesamten Bus-Betriebsleistung** (Nutzwagen-km) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen

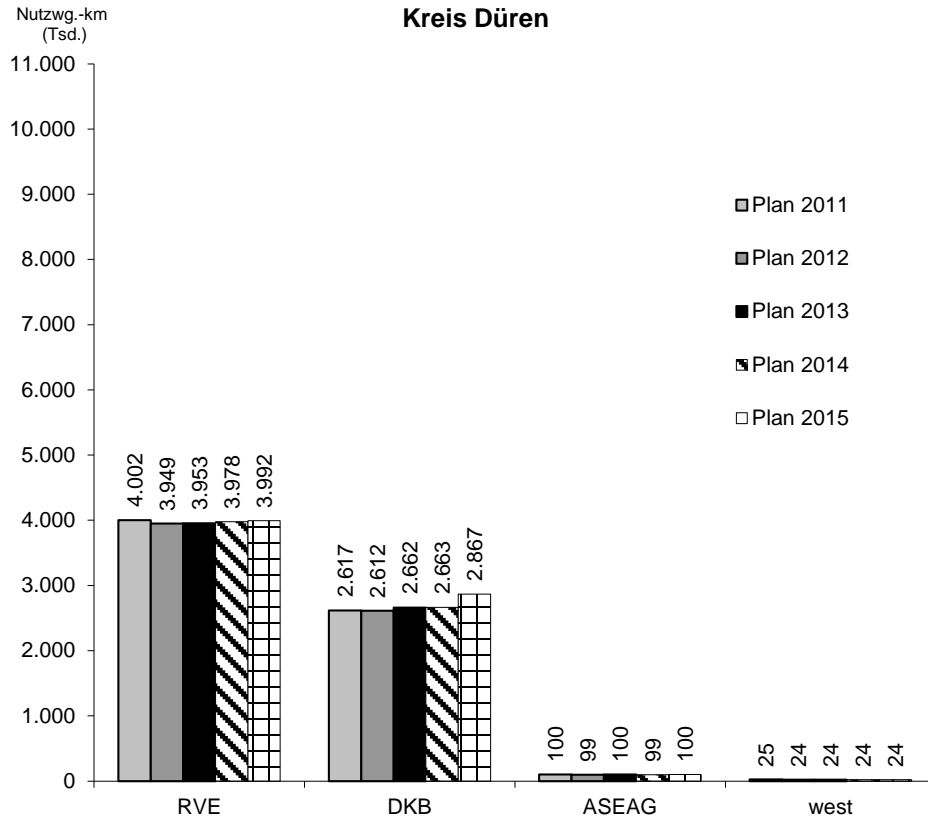
Die im Ausland erbrachten Leistungen der ASEAG sind in vollem Umfang dem Anteil der Stadt Aachen zugeordnet. Die Leistungen der west, DKB und RVE in verbundfremden Räumen sind dem jeweils zugehörigen Verbandsmitglied zugeordnet.



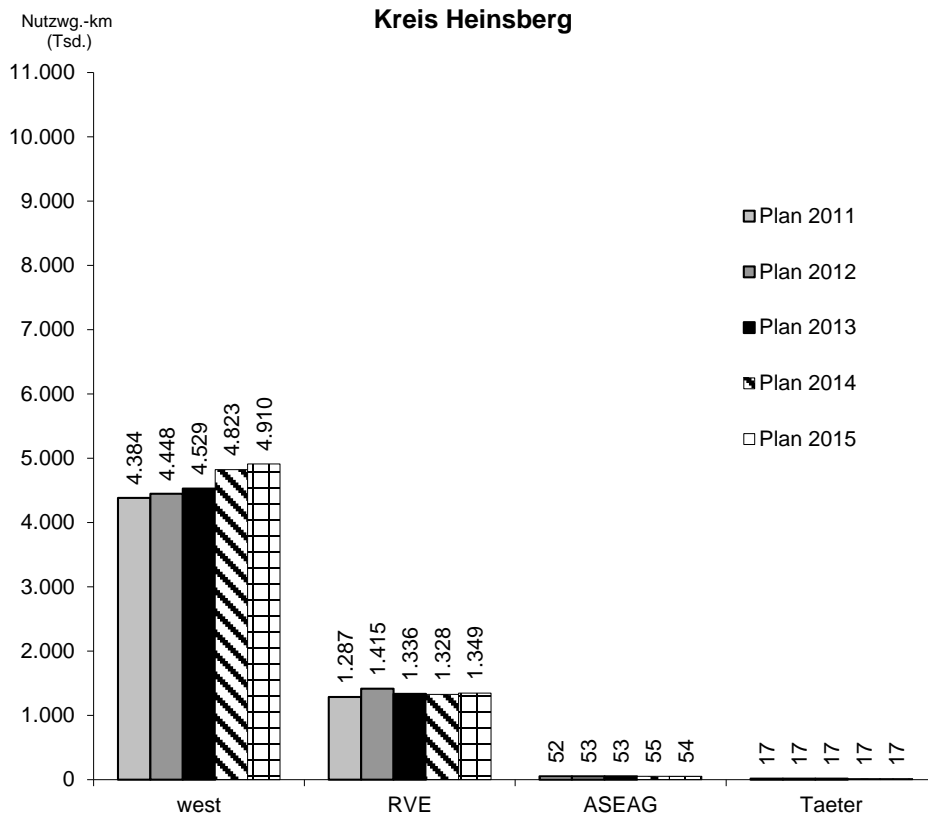
**Abb. 3a: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Stadt Aachen**



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



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



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

### **3. Verbundtarif 2015**

Entsprechend den Beschlüssen der AVV-Gremien im September 2014 erfolgt im kommenden Jahr eine Anpassung des AVV-Verbundtarifs zum 01.01.2015 um durchschnittlich 2,78 %. Die Tarifierhöhung liegt unter den Anpassungen der letzten Jahre, was u. a. dem Umstand geschuldet ist, dass die Tarifierhöhung bereits zum 01.01.2015 erfolgt. Dieser neue Tarifierhöhungszeitpunkt orientiert sich an der Handhabung der Nachbarverbände VRS und VRR sowie der DB Regio NRW. Des Weiteren empfiehlt sich dieses Vorgehen angesichts der Tarifkooperation zwischen AVV und VRS zum 01.01.2015.

Mit der Anpassung des AVV-Verbundtarifs soll den, bereits in den vergangenen Jahren gestiegenen und auch für die kommenden Jahre von den Verkehrsunternehmen im AVV erwarteten, kontinuierlich steigenden Aufwendungen für beispielsweise Energie und Personal Rechnung getragen werden. Infolge der Tarifabschlüsse im öffentlichen Dienst liegen insbesondere die Personalkosten deutlich über den prognostizierten Kostensteigerungen.

Mit differenzierten Tarifmaßnahmen soll einer konträren Entwicklung von Aufwendungen und Erträgen entgegengewirkt und zeitlich das Überschreiten der Preisakzeptanzschwelle der Fahrgäste und eine damit verbundene Abwanderung bzw. negative Entwicklung der Fahrgastzahlen vermieden werden.

Als maßgebliche tarifliche Veränderung soll zum 01.01.2015 im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen AVV und VRS der VRS-Tarif eingeführt werden. Damit werden die bisher geltenden Tarife auf allen Relationen zwischen dem AVV-Netz und dem erweiterten VRS-Netz durch den VRS-Tarif ersetzt.

In diesem Zusammenhang wird die Gültigkeit von AVV-Job-Tickets pauschal über die bereits heute eingeschlossenen VRS-Tarifgebiete Elsdorf, Zülpich, Euskirchen und Schleiden ebenfalls auf die VRS-Tarifgebiete Bedburg, Kerpen, Erftstadt, Mechernich, Hellenthal und Kall ausgeweitet. Zudem wird als tarifliche Verbesserung für Berufspendler eine verbundübergreifende Regelung für das Job-Ticket Solidarmodell für Arbeitsgeber mit Standort in den VRS- und AVV-Grenzkommunen erarbeitet. Darüber hinaus soll ab dem 01.01.2015 eine optionale Ergänzungsmöglichkeit für AVV- und VRS-Job-Ticket-Inhaber für das jeweils andere Verbundgebiet angeboten werden. Den gesonderten Anforderungen von Pendlern aus dem Kreis Heinsberg wird ebenfalls im Rahmen der Tarifkooperation Rechnung getragen, so dass im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen dem erweiterten VRS-Netz und dem AVV-Netz (Kreis Heinsberg) Fahrten über die VRR-Kommunen des Großen Grenzverkehrs möglich sind.

Als weitere tarifliche Neuerung soll zum 01.01.2015 ein Anschluss-Ticket AVV eingeführt werden, welches Inhabern einer AVV-Zeitkarte die pauschale Ausweitung des Geltungsbereichs der Zeitkarte auf das gesamte AVV-Gebiet für eine Einzelfahrt ermöglicht.

Eine Übersicht zu den im AVV ab dem 1. Januar 2015 geltenden Fahrpreisen gibt die nachfolgende Preistabelle:



## AVV-Verbundtarif 1. Januar 2015

Stand: 1. Januar 2015

Preise in Euro

Regeltarife									
Preisstufe:		K		1			2	3	4
	Gültigkeit	Flugs-Ticket (StädteRegion Aachen)	Kurzstreckenzone (Kreis Düren und Kreis Heinsberg)	Stadt / Gemeinde		Aachen / Vaals / Kelmis	Stamm- gebiet und ein Nachbar- stamm- gebiet	Stamm- gebiet und eine Nachbar- region	AVV- Gesamt- netz
				A	B	C			
Erwachsene Einzel-Ticket	Einzelfahrt	1,50	1,60	2,65 <sup>1)</sup>			3,55	5,30	8,30
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt		5,60 (1,40)	6,00 (1,50)	10,00 <sup>1)</sup> (2,50)			13,40 (3,35)	20,00 (5,00)	31,20 (7,80)
Kinder Einzel-Ticket <sup>2)</sup>		1,00	1,00	1,45 <sup>1)</sup>			1,90	2,80	4,30
Kinder 4Fahrten-Ticket <sup>2)</sup> je Fahrt		4,00 (1,00)	4,00 (1,00)	5,80 <sup>1)</sup> (1,45)			7,60 (1,90)	11,20 (2,80)	17,20 (4,30)
Tages-Ticket (1 Person)	ganztäglich			7,40			10,50	13,80	17,10
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztäglich			10,10		8,90	15,20	20,70	25,00
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)			21,50			28,50	42,70	55,50
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat			53,60	61,20	64,10	87,20	122,30	167,50
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate			45,02	51,41	53,84	73,25	102,73	140,70
Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet und i. d. R. alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2			Erwachsene: 122,30 / im ABO: 102,73 Auszubildende: 93,60 / im ABO: 80,80					
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)			16,30			21,50	32,30	41,90
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat			41,20	46,80	49,00	67,00	93,60	128,20
Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate			35,50	40,60	42,50	57,70	80,80	110,60
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten			424,35	482,05	490,00	690,10	964,10	1.320,45
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	mo. – fr. ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztäglich			18,40			im ABO: 15,33		
Aktiv-ABO (1 Person)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. u. feiertags ganztäglich			49,50 (Abo)					
Aktiv-Duo (2 Personen)				82,90 (Abo)					
Zuschlag 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt			1,40			1,80	2,65	4,15
Zuschlag 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)			10,75			14,25	21,35	27,75
Zuschlag 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat			30,60			43,60	61,15	83,75
Zuschlag 1. Kl. DB Mon. Karte ABO	mindestens 12 Kalendermonate			25,70			36,65	51,35	70,35
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)							1 Person	Mini- gruppe	Familien- Ticket
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tages-Tickets für 1 Person gelten von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss</li> <li>Minigruppen-Tickets (für max. 5 Personen) bzw. Familien-Tickets (nur in Verbindung mit Familienkarte) gelten mo. – fr. ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztäglich</li> </ul>						7,40	8,90	13,80
StädteRegion Aachen (Stadt u. Kreis)							13,80	20,70	
Kreis Düren							10,50	20,70	10,50
Kreis Heinsberg							10,50	15,20	-
Sondertarife									
City-XL-Ticket Aachen	für eine Einzelfahrt innerhalb der City-XL-Zone in Aachen							1,60	
City-XL-4Fahrten-Ticket Aachen	für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen							6,00	
City-XL-Monatskarte Aachen	Monatskarte für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen							37,00	
City-Tarif Düren Einzelfahrt	für eine Einzelfahrt in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)							1,00	
City-Tarif Düren Monatskarte	Monatskarte für Fahrten in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)							20,00	
Mobil-Ticket (für Berechtigte lt. Tarifbestimmungen)	Monatskarte Kreis Düren (nur im Abo)							15,00	
	Monatskarte Kreis Heinsberg							20,00	
	Monatskarte StädteRegion Aachen							27,80	
Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztäglich) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde							14,40	
Wochenend-Ticket für Jugendliche unter 18 Jahren	samstags <u>oder</u> sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz							4,90	
Fahrrad Einzelfahrt	Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)							2,10	
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)							3,10	
Anschluss-Ticket AVV	Einzelfahrt im AVV-Gesamtnetz (gilt nur in Verbindung mit einer AVV-Zeitkarte)							3,50	
euregionticket	Tageskarte für beliebig viele Fahrten in der Euregio Maas-Rhein, mo. bis fr. für 1 Person, sa., so. und feiertags für max. 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 12 Jahren							18,00	
Ferien-Tickets im AVV									
Jugendl./Schüler Sommerferien	für alle unter 21 Jahren							30,50	
Jugendl./Schüler übrige Ferien								15,30	
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren							59,60	
Senioren übrige Ferien								29,80	

<sup>1)</sup> Dieser Tarif gilt auch für zwei angrenzende Kurzstrecken-Zonen unterschiedlicher Stammgebiete in den Kreisen Düren und Heinsberg.

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

Abb. 4: Verbundtarif 01.01.2015

## 4. Kundeninformation, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Abstimmung der Kommunikationsmaßnahmen und die Entwicklung gemeinsamer Kommunikationsstrategien zwischen AVV und den Verkehrsunternehmen im AVV wird im Rahmen der Kommissionssitzungen in 2015 fortgesetzt und weiter intensiviert. Die Kommunikationsmaßnahmen lassen sich im Wesentlichen in drei Bereiche differenzieren: 1. Einheitliche und verbundweite Fahrgastinformation (Fahrplan und Tarif, elektronische und Printprodukte), 2. klassische Werbemaßnahmen zur Vermarktung der Produkte und Dienstleistungen sowie 3. dem politischen Marketing und der Öffentlichkeits-/Pressearbeit, um die Position und Marke AVV zu stärken.

Die Schwerpunkte in 2015 liegen in der Intensivierung des politischen Marketings sowie im weiteren Ausbau elektronischer Medien zur Fahrgastinformation und Kundenkommunikation.

Es wird jährlich eine Kommunikationsstrategie und daraus ableitend eine Jahresplanung erstellt.

### **Im Folgenden werden bereits geplante Maßnahmen für 2015 dargestellt:**

#### Fahrgastinformation und Vermarktung von Angeboten:

- Printpublikationen im Bereich der Fahrgastinformation werden in 2015 dem neuen Corporate Design angepasst sowie in der Text- und Bildsprache neu aufbereitet: z. B. Nationalparkfahrplan, Tarifflyer, SPNV-Fahrpläne (Minis und Aushangfahrpläne), Freizeitbrochüren wie Mobil in der Eifel, u. a. ; Art und Umfang der Publikationen bleibt im Wesentlichen unverändert
- Die Liniennetzpläne sollen in 2015 (aus 2014 übernommen) auf neuer Basis aufgelegt werden; dabei soll eine Grundlage für Print- und Online-Netzpläne genutzt werden (siehe oben)
- Erstellung des AVV-Verbundberichtes und des Newsletters avv aktuell in bisherigem Umfang
- Bewerbung von Tarifprodukten und ÖPNV-Informationsmedien in bisherigem Umfang

#### Elektronische Medien:

Auch in 2015 wird intensiv an der Weiterentwicklung des Fahrgastinformationssystems gearbeitet:

- Integration weiterer Echtzeitdaten in die Fahrplanauskunft (DKB, RTB, Taeter)
- Funktionalität, um bereits bei der Routenauskunft Störungen/Verspätungen zu berücksichtigen
- Weiterer Ausbau der Funktionalitäten in der App
- Entwicklung eines Fahrtassistenten (elektronische Information über Verlauf und Abweichungen während der Fahrt)
- Weitere Vervollständigung euregionaler Fahrplandaten in das Auskunftssystem (De Lijn, SNCB)
- Individualisierung von Ereignismeldungen
- Weiterer Ausbau der Tarifmodule auch zur verbundübergreifenden Beauskunftung von Tarifen sowie weiterer Ausbau der Kartographie
- Erweiterung der elektronischen Fahrplanauskunft um intermodale Beauskunftung (z. B. E-Carsharing, E-Bike / Mobilitätsverbund)

Darüber hinaus soll die Webpräsenz des AVV weiter ausgebaut und Synergien durch die Zusammenführung von [www.euregiobahn.de](http://www.euregiobahn.de), [www.wurmtalbahnhof.de](http://www.wurmtalbahnhof.de) sowie [www.mobility-euregio.com](http://www.mobility-euregio.com) genutzt werden (unter Beibehaltung der Domains; die Zusammenführung soll den Pflegeaufwand durch eine Vielzahl sich überlappender Informationen reduzieren). Die Aktivitäten im Bereich der sozialen Netzwerke erfahren eine sehr positive Resonanz und sollen in bisherigem Umfang weitgeführt werden.

#### Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Insgesamt soll das politische Marketing deutlich gestärkt werden. Dadurch soll der Bekanntheitsgrad und das Image des AVV als modernes und innovatives Unternehmen erhöht und die Wahrnehmung durch die Öffentlichkeit gestärkt werden. Die Identität des AVV mit seinem Aufgaben- und Verantwortungsprofil soll transparenter werden und stärker in der öffentlichen Wahrnehmung verankert werden.

Weitere Maßnahmen befinden sich noch in der Entwicklung und werden im Rahmen weiterer Gremien- und Kommissionssitzungen mit den Beteiligten abgestimmt.

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

### **5.1 § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW**

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

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

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

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

### **5.2 § 11a ÖPNVG NRW**

Mit dem § 11a des ÖPNVG NRW hat das Land NRW seit dem 01.01.2011 die im Rahmen des § 45a PBefG bundesgesetzlich verankerten Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr an die Verkehrsunternehmen in eine ÖPNV-Pauschale an die Aufgabenträger überführt. Im Jahr

2015 werden für die sogenannte „Ausbildungsverkehr-Pauschale“ seitens des Landes NRW landesweit 130 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

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

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

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

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

Die seitens des Landes zu diesem Zweck zur Verfügung gestellten Mittel beliefen sich in 2014 landesweit auf 30 Mio. Euro; für 2015 wird von einem gleichbleibenden Betrag ausgegangen. Für das Gebiet des AVV wurden für das Jahr 2014 Fördermittel in Höhe von insgesamt rd. 4,8 Mio. Euro gewährt. Ein gesetzlicher Anspruch auf entsprechende Fördermittel ist nicht gegeben, vielmehr wird hierüber seitens des Landes auf der Grundlage der verfügbaren Haushaltsmittel entschieden.

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

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

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

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

Die Sollkostensätze der Verbundverkehrsunternehmen wurden unter Beachtung der Anforderungsprofile und übriger Verbundstandards sowie sonstiger kostenbeeinflussender, objektiver Rahmenbedingungen und der gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen an eine beihilfefreie

Finanzierung von Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für das Geschäftsjahr 2015 entsprechend § 12 (2) der Satzung des Zweckverband AVV nach 2011 erneut durch eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ermittelt. 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 Überprüfung erfolgt im Rahmen einer Ergebnisrechnung, die erst nach Vorliegen aller das Geschäftsjahr betreffenden Ist-Daten zu einem späteren Zeitpunkt erstellt wird. Unterschreiten die im Rahmen der Ergebnisrechnung ermittelten Istkosten die Sollkosten, so ist der Kostenausgleich auf die Höhe der Istkosten und unter Berücksichtigung der Erträge begrenzt.

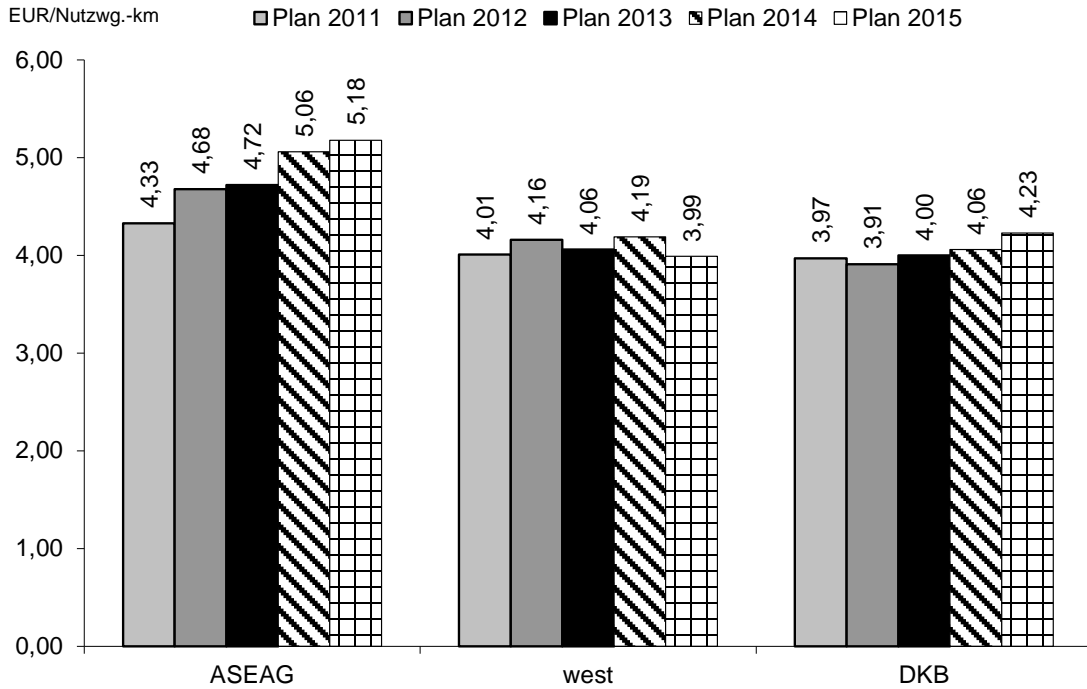
Die unabhängige Neu-Ermittlung der Sollkostensätze durch einen Wirtschaftsprüfer erfolgt in einem 4-jährigen Turnus. Die Sollkostensätze werden zwischenzeitlich jährlich durch die Verbundverkehrsunternehmen fortgeschrieben.

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

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

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

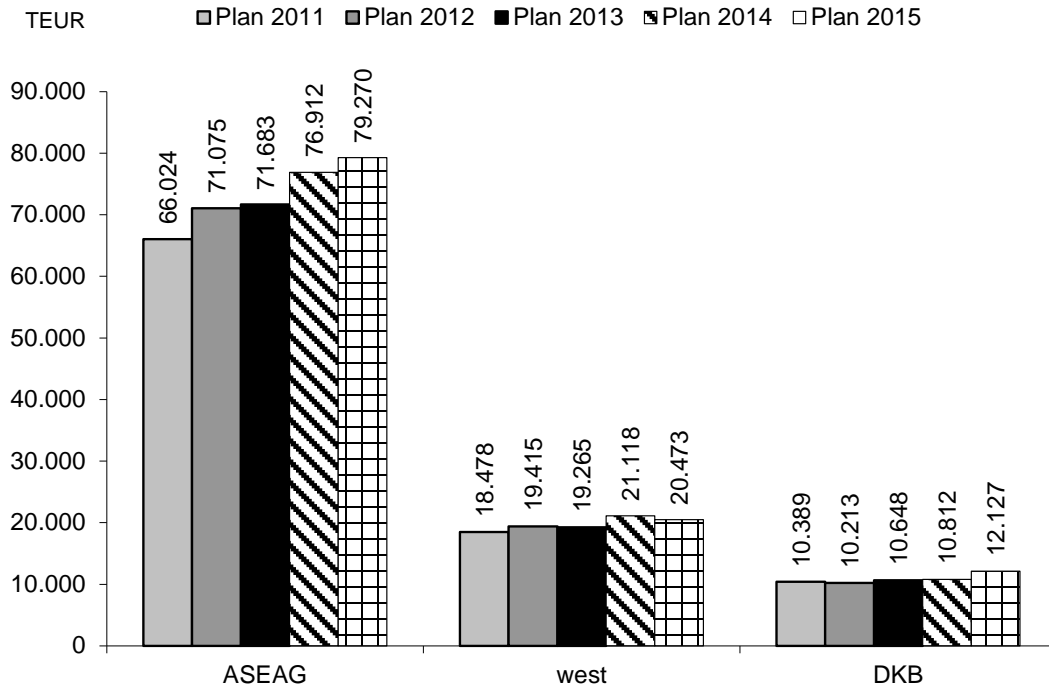
Die für das Jahr 2015 relevanten Sollkostensätze sind nachfolgend dargestellt.



**Abb. 5: Sollkostensätze je Nutzwagen-km je Verbundverkehrsunternehmen**

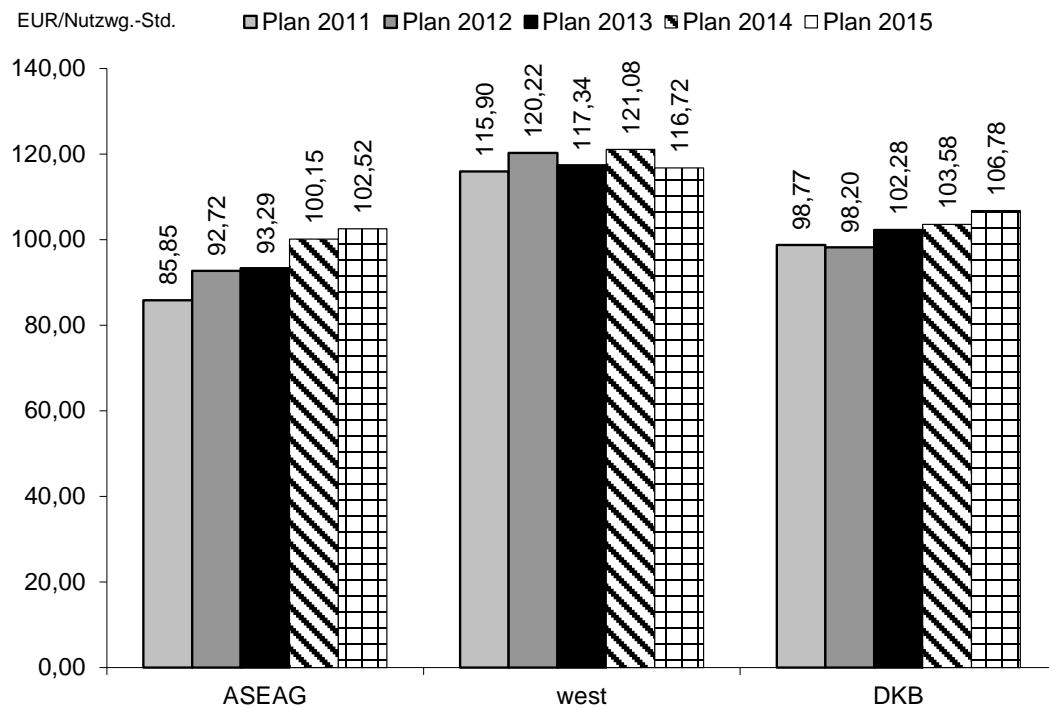
Ein direkter Vergleich des leistungsbezogenen Sollkostensatzes je Nutzwagen-km der Verbundverkehrsunternehmen untereinander ist grundsätzlich nur bedingt möglich, da die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten zum Teil deutlich differieren. So liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit im Überlandverkehr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

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



**Abb. 6:** Relevante **Sollkosten** der Verbundverkehrsunternehmen (2011 – 2015)

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



**Abb. 7:** Sollkosten je Nutzwagen-Stunde (2011 – 2015)

## 7. Erträge

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

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

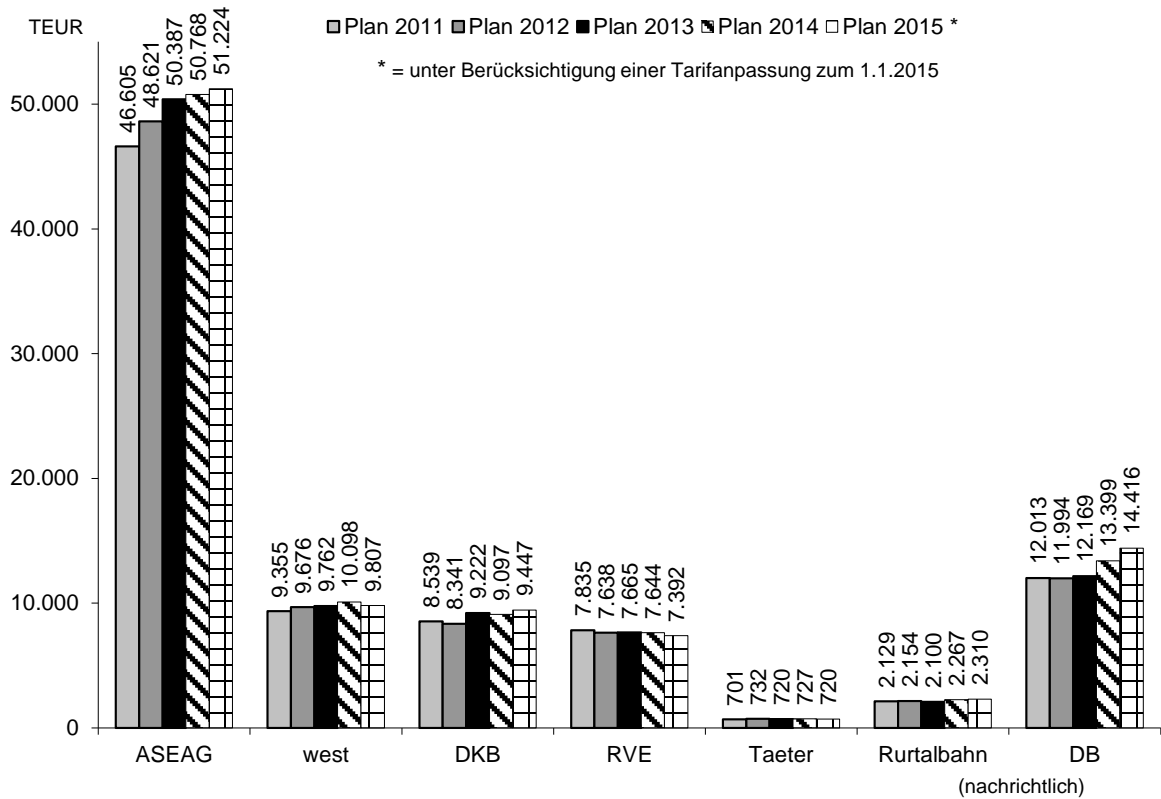
Die Auswirkungen der zum 01.01.2015 vorgesehenen Anpassung des AVV-Verbundtarifs sind in die nachfolgenden Darstellungen bzw. Ansätze bereits eingeflossen.

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. Eine periodenscharfe Zuordnung aller Einflüsse ist nicht gegeben.

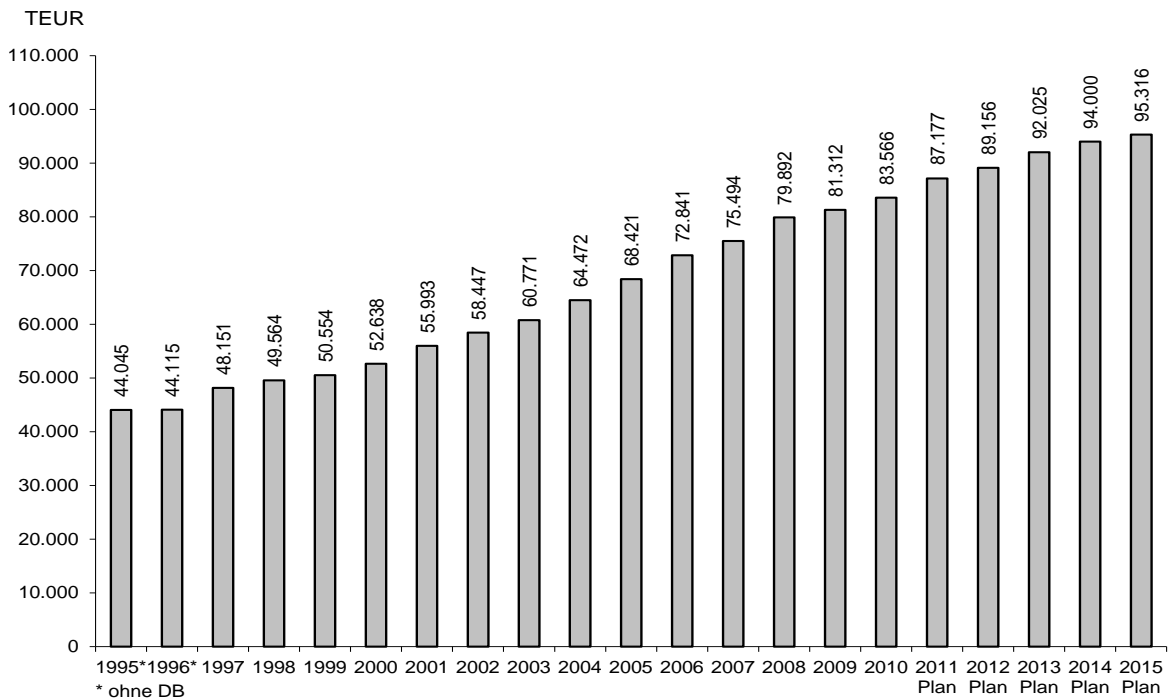
Es sei darauf hingewiesen, dass mit dem Angebot der AVV-Mobil-Tickets (Sozial-Ticket) eine Minderung der kassentechnischen Einnahmen aus dem Verbundtarif verbunden ist. Darüber hinaus führen sinkende Schülerzahlen zu verminderten kassentechnischen Einnahmen.

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



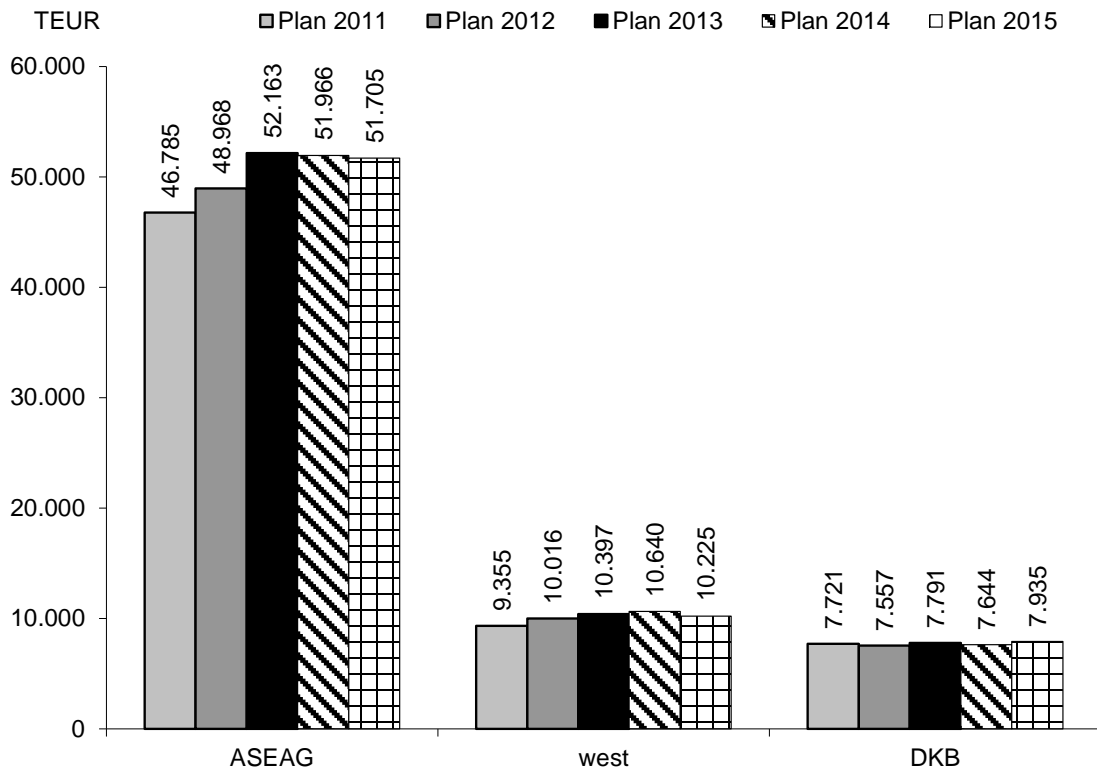


**Abb. 8a:** Entwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** (incl. Einnahmenanteilen aus NRW-Tarif und Übergangs- bzw. Kragentarifen; Rurtalbahn incl. NE-Tarif) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (vor Einnahmenaufteilung)



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

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



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

### Einnahmenaufteilung

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

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

Im Geschäftsjahr 2015 wird somit eine Einnahmenaufteilung für das Jahr 2014 erfolgen. Die Ansätze der Verbundverkehrsunternehmen für den Verbundetat 2015 beruhen folglich auf vorläufigen Abschätzungen. Eine abschließende Verrechnung gegenseitiger Ansprüche betreffend das Jahr 2015 wird verfahrensbedingt frühestens im Laufe des Jahres 2016 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 fest-

gestellt und im Rahmen einer späteren Ist-Betrachtung für das Jahr 2015 rückwirkend berücksichtigt werden.

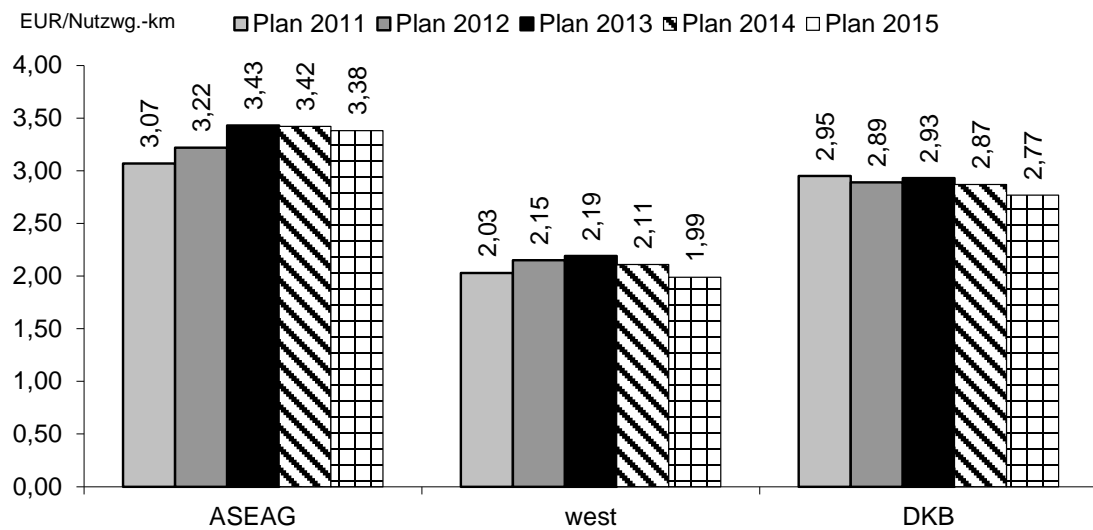
Unter Berücksichtigung der vertraglich vereinbarten Einnahmenanspruchsregelungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen die in den Abbildungen 9 und 10a/b aufgezeigten verbundrelevanten Erträge. Hierbei wurde bereits die aufgezeigte Anpassung der Tarife zum 1.1.2015 unterstellt.

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

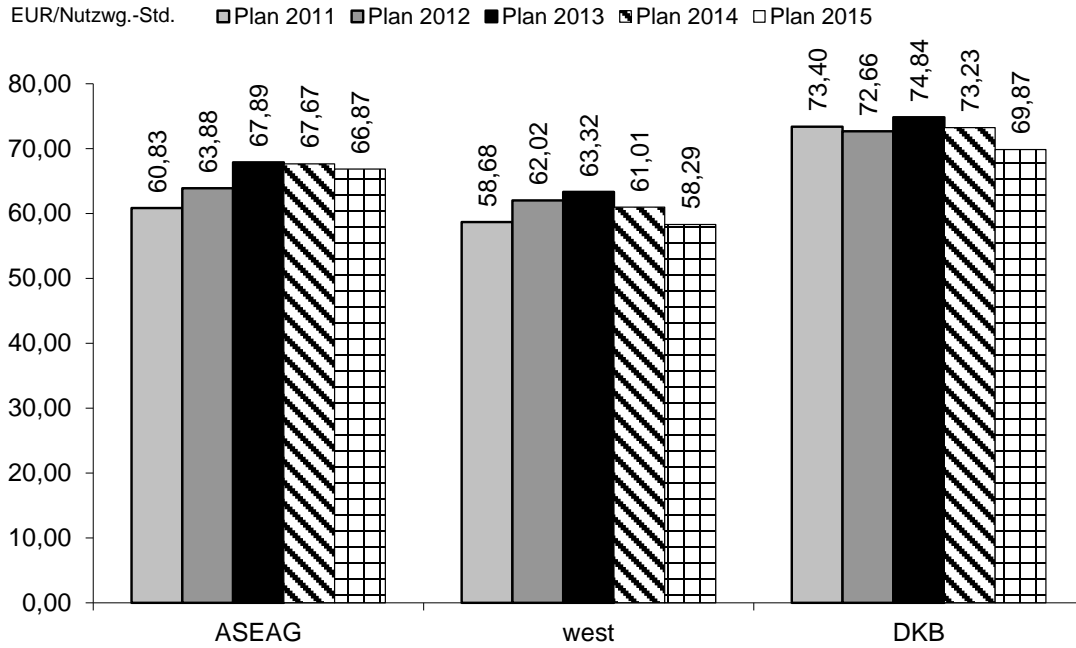
Die Einnahmenaufteilung ist im Übrigen maßgeblich für die Aufteilung der seitens des Landes NRW gewährten Fördermittel zum AVV-Mobil-Ticket (Sozial-Ticket).

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Rahmenbedingungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen nach Abzug des Einnahmenausgleichs für die übrigen Verkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus für das Jahr 2015 insgesamt verbundrelevante Erträge in Höhe von 69.865 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.



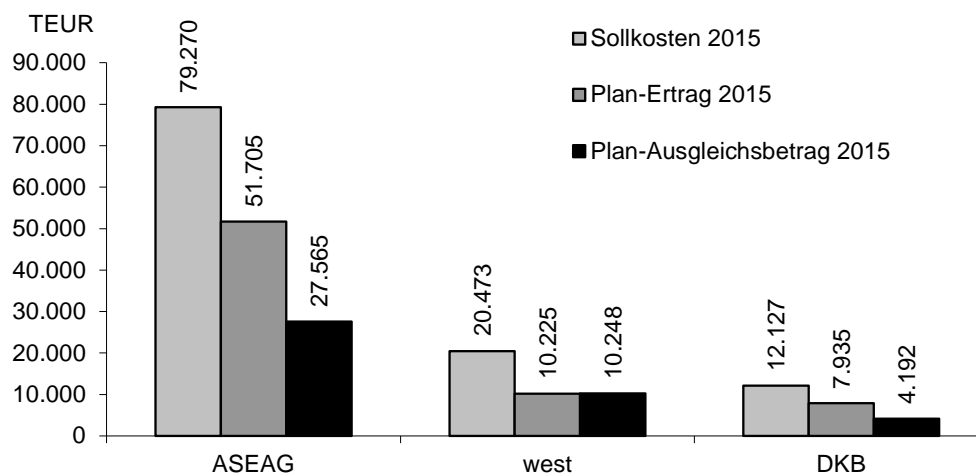
**Abb. 10a:** Verbundrelevante Erträge je Nutzwagen-km



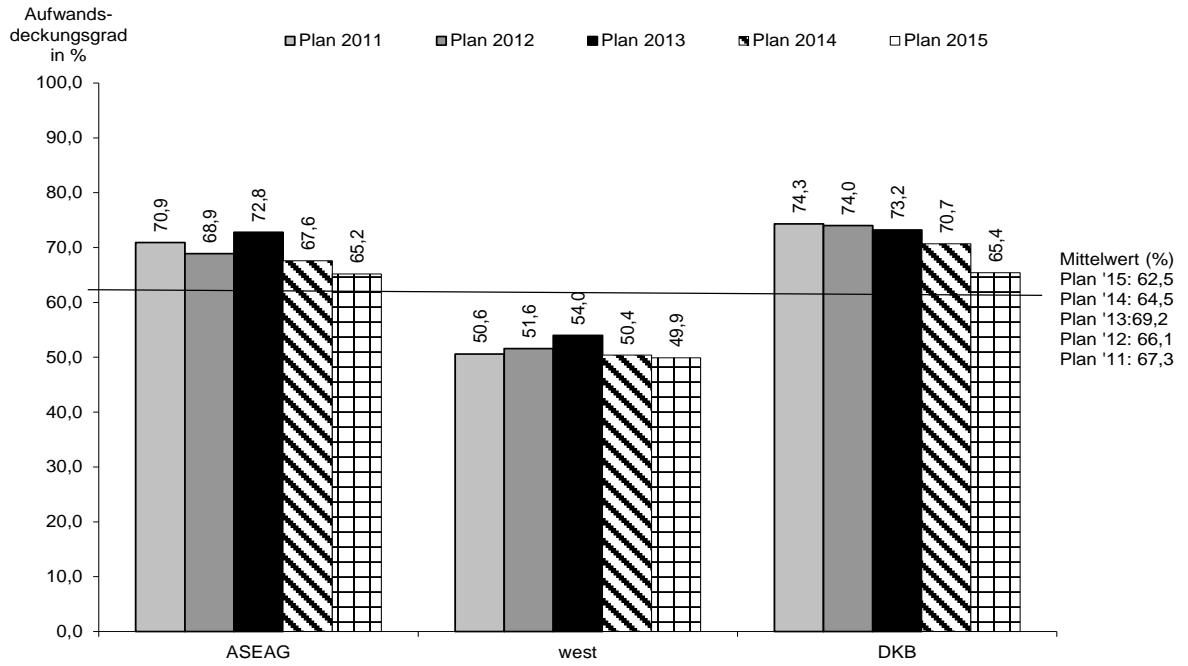
**Abb. 10b:** Verbundrelevante Erträge je Nutzwagenstunde

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

Der umlagerrelevante Ausgleichsbetrag des Verbundverkehrs ergibt sich aus der Differenz der ausgleichsfähigen Sollkosten und Erträge für den Busverkehr. Für den gesamten AVV ergibt sich 2015 für den Betriebszweig Bus ein durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedingter Ausgleichsbetrag in Höhe von 42.005 TEUR. Der Vergleichswert für 2014 liegt bei 38.592 TEUR (Basis: Nachtragsetat 2014). Insgesamt erhöht sich der Plan-Ausgleichsbetrag von 2014 nach 2015 somit um insgesamt 3.413 TEUR.

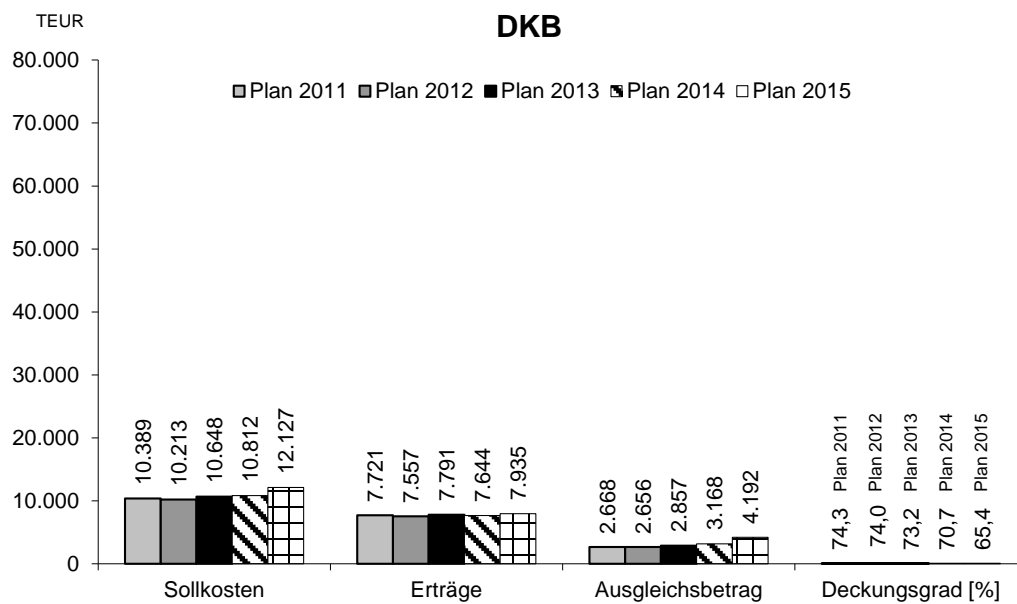
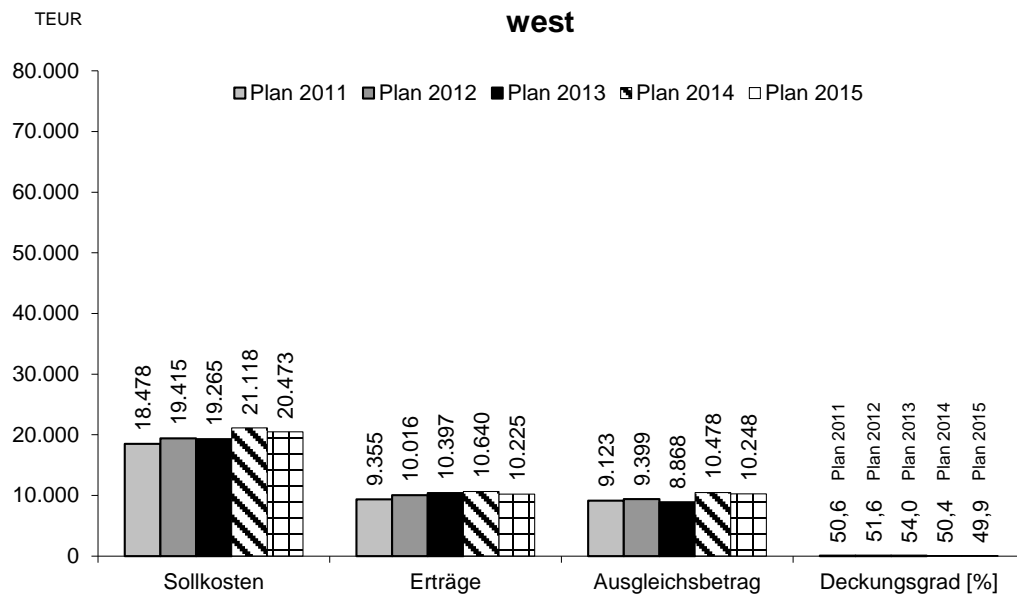
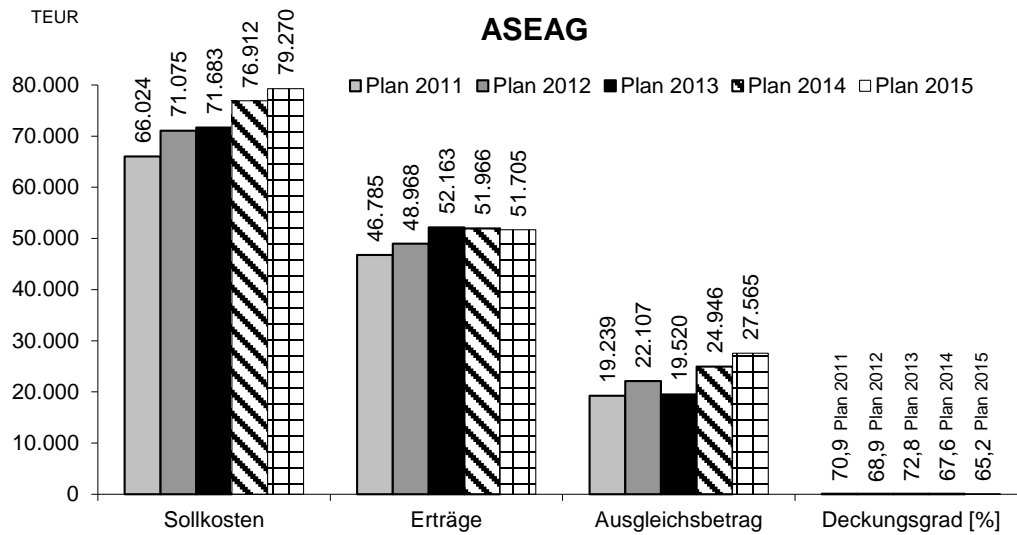


**Abb. 11:** Übersicht zu den **Sollkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen** (Plan 2015) der Verbundverkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus



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

Für den gesamten AVV ergibt sich gemäß Abb. 12 für 2015 insgesamt ein Aufwandsdeckungsgrad in Höhe von 62,5 %.



**Abb. 13: Entwicklung der Sollkosten, Erträge und Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen (Plan 2011 - 2015)**

## 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 2015 zusammen aus:

- a) einer allgemeinen Umlage gem. § 14 Abs. 2 Pkt. 1 der ZV-Satzung (Normalumlage),  
und
- b) einer gesonderten Umlage aufgrund von Fahrplanmaßnahmen auf der Schnellbuslinie SB11 gem. § 14 Abs. 2 Pkt. 4 der ZV-Satzung (Sonderumlage).

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

Die allgemeine Umlage für die Verbandsmitglieder ermittelt sich aus den um entsprechende 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 2015 ergibt sich im Rahmen der allgemeinen Umlage für den Betriebszweig Bus im gesamten AVV ein Ausgleichsbetrag (Normalumlage) in Höhe von rd. 41,7 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 2015	27.415	10.248	4.042	41.705
	Plan 2014	(24.851)	(10.478)	(3.093)	(38.422)
Nutzwagen-km (in Tsd.) *	Plan 2015	18.660	6.523	6.846	32.029
	Plan 2014	(18.559)	(6.427)	(6.650)	(31.636)
Ausgleichsbetrag/km (in EUR/km)	Plan 2015	1,4692	1,5711	0,5904	1,3021
	Plan 2014	(1,3390)	(1,6303)	(0,4651)	(1,2145)

\* 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 *	10.383	8.123	100	54	18.660
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	1,4692	1,4692	1,4692	1,4692	1,4692
3. Ausgleichsbetrag ASEAG TEUR	15.255	11.934	147	79	27.415
Planansatz 2014 TEUR	(13.813)	(10.831)	(133)	(74)	(24.851)
west					
1. Nutzwagen-km *	0	197	24	6.302	6.523
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	1,5711	1,5711	1,5711	1,5711	1,5711
3. Ausgleichsbetrag west TEUR	0	310	38	9.900	10.248
Planansatz 2014 TEUR	(0)	(315)	(39)	(10.124)	(10.478)
DKB					
1. Nutzwagen-km *	0	0	6.846	0	6.846
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	0,5904	0,5904	0,5904	0,5904	0,5904
3. Ausgleichsbetrag DKB TEUR	0	0	4.042	0	4.042
Planansatz 2014 TEUR	(0)	(0)	(3.093)	(0)	(3.093)
Summe Umlage TEUR	15.255	12.244	4.227	9.979	41.705

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

**Abb. 15:** Übersicht zur allgemeinen **Umlage** der Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen in 2015

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

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

Auf Wunsch der Stadt Aachen wurde zum 1. Oktober 2009 eine tarifliche Maßnahme, der „City-XL-Tarif“ für die Aachener Innenstadt, umgesetzt. Nachdem die Preisstellungen der City-XL-Tarifangebote in den vergangenen Jahren jeweils überdurchschnittlich angepasst wurden, konnte die Sonderumlage sukzessive abgebaut und zuletzt im Rahmen des Verbundetats für das Geschäftsjahr 2014 auf 20 T€ reduziert werden.

Vor dem Hintergrund der vorgesehenen Anpassung der Preisstellungen im Rahmen des City-XL-Tarifs zum 1. Januar 2015 kann die tarifliche Sonderumlage auf der Grundlage einer entsprechenden Kalkulation der ASEAG ab dem Jahr 2015 vollständig entfallen.

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

Auf der Grundlage einer entsprechenden Vereinbarung hinsichtlich der Ausweitung der Leistungen auf der zwischen Aachen und Jülich verkehrenden Schnellbusverbindung (SB11) wird seit dem Jahr 2008 eine Sonderumlage für Fahrplanmaßnahmen entsprechend § 14 Abs. 2 der Zweckverbandssatzung in Höhe von jährlich insgesamt 150 T€ im Verbundetat ausgewiesen.

Das der vorgenannten Vereinbarung zugrundeliegende Leistungsangebot auf der Linie SB11 wurde auf der Grundlage entsprechender Beschlüsse bereits im Jahr 2012 durch zusätzliche Direktfahrten zwischen Jülich und Aachen ausgeweitet. Der mit dieser Mehrleistung verbundene Finanzbedarf ist bei der Bemessung der Sonderumlage bislang unberücksichtigt geblieben, so dass diese Leistungen im Rahmen des Verbundetats zunächst nach dem Verfahren für die allgemeine Umlage abgedeckt wurden. Eine diesbezügliche Korrektur wird im Rahmen der für den Zeitraum ab 2012 noch ausstehenden Ergebnisrechnungen vorgenommen.



Ab Dezember 2014 wird das Direktfahrtenangebot auf der SB11 auf Grundlage entsprechender Beschlüsse erneut ausgedehnt. Die betreffenden Beschlüsse beinhalten im Hinblick auf den damit verbundenen steigenden Finanzbedarf ebenfalls eine entsprechende Anpassung der Sonderumlage für Fahrplanmaßnahmen.

Der Betrag der Sonderumlage für Fahrplanmaßnahmen erhöht sich vor dem Hintergrund der beiden vorgenannten Angebotserweiterungen für das Geschäftsjahr 2015 auf insgesamt 300 T€ (150 T€ + 118 T€ + 32 T€). Entsprechend den diesbezüglichen Beschlussfassungen bleiben die jeweiligen Anteile der betroffenen Verbandsmitglieder an der vorgenannten Sonderumlage gegenüber der seit 2008 geltenden Vereinbarung unverändert.

### Gesamtergebnis für die Zweckverbandsumlage 2015

Insgesamt ergibt sich für 2015 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 2015	15.255	12.244	4.227	9.979	41.705
	Plan 2014	(13.813)	(11.146)	(3.265)	(10.198)	(38.422)
b) tarifliche Maßnahmen (Sonderumlage)	Plan 2015	0	0	0	0	0
	Plan 2014	(20)	(0)	(0)	(0)	(20)
c) Fahrplanmaßnahmen (Sonderumlage)	Plan 2015	75	75	150	0	300
	Plan 2014	(37)	(38)	(75)	(0)	(150)
Summe	Plan 2015	15.330	12.319	4.377	9.979	42.005
	Plan 2014	(13.870)	(11.184)	(3.340)	(10.198)	(38.592)

(..) = Planansatz 2014

**Abb. 16:** Übersicht zu den Einzelpositionen und dem Gesamtergebnis der **Verbandsumlage** für 2015 (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	15.330 TEUR
in der StädteRegion Aachen	12.009 TEUR
im Kreis Düren	147 TEUR
im Kreis Heinsberg	79 TEUR
Gesamt	<u><u>27.565 TEUR</u></u>

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

für Leistungen der DKB	
im Kreis Düren	4.192 TEUR
in der StädteRegion Aachen	0 TEUR
im Kreis Heinsberg	0 TEUR
Gesamt	<u><u>4.192 TEUR</u></u>

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

für Leistungen der west	
in der Stadt Aachen	0 TEUR
in der StädteRegion Aachen	310 TEUR
im Kreis Düren	38 TEUR
im Kreis Heinsberg	9.900 TEUR
Gesamt	<u><u>10.248 TEUR</u></u>

**Verbundetat 2015**  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

<b>Einnahmen:</b>	<b>TEUR</b>
1. Verbandsumlagen von der Stadt Aachen	15.330
2. Verbandsumlagen von der StädteRegion Aachen	12.319
3. Verbandsumlagen vom Kreis Düren	4.377
4. Verbandsumlagen vom Kreis Heinsberg	9.979
5. Summe Einnahmen	<u>42.005</u>

<b>Ausgaben:</b>	<b>TEUR</b>
1. Finanzierung der Ausgleichsbeträge	
an Stadt Aachen für Leistungen der ASEAG	27.565
an Kreis Düren für Leistungen der DKB	4.192
an Kreis Heinsberg für Leistungen der west	10.248
2. Summe Ausgaben	<u>42.005</u>

## **Marketingstrategie**

### 1. Rückblick und Ausgangslage

#### Kundeninformation und Kundendialog

Die Publikationen im Bereich der Fahrgastinformation (Fahrplan-, Ticket- und Freizeitflyer wie „In der Eifel mobil“, der Nationalparkfahrplan, SPNV-Fahrpläne und -aushänge, Linienetzpläne sowie Ticket- und Tarifflyer) wurden keine wesentlichen Änderungen vorgenommen. Anpassungen an das neue Corporate Design werden erst bei den Publikationen für das Tarif- und Fahrplanjahr 2015 wirksam.

Die erste Version von avv connect – der Fahrplan-App mit Routenauskunft und einem Abfahrtsmonitor für die Region Aachen, für ganz NRW sowie Teilen der Euregio Maas-Rhein ist seit November in den App-Stores verfügbar. Mit dem Start werden die Echtzeitdaten der DB, der ASEAG sowie der RVE integriert sein. Über die Resonanz und die Weiterentwicklung wird zu gegebener Zeit berichtet.

Die Social Media-Aktivitäten wurden wie in 2013 weitergeführt und ergänzt um den Kundendialog im Rahmen eines Blog. Der Dialogkanal zum Kunden erfährt eine besonders positive Resonanz und konnte sich in der Region stark etablieren.

#### Corporate Design und Vermarktungsaktivitäten

Seit 2014 präsentiert sich der AVV mit einem neuen Logo und hat zeitgleich leichte Anpassungen des Corporate Design vorgenommen. Die Kommunikationsaktivitäten haben sich stark auf notwendige Anpassungen sämtlicher Medien und auf Kommunikation der neuen AVV-Präsenz konzentriert. Der Webauftritt des AVV wurde modernisiert und auf ein responsive Design umgestellt, so dass sich die Bildschirmdarstellung automatisch auf unterschiedlich große Endgeräte einstellt. Die neue Webpräsenz wurde im Rahmen einer Werbekampagne in Form von Verkehrsmittelwerbung und Plakatwerbung beworben.

#### Public Relations: PR-Schriften und Pressearbeit

In 2014 wurde erstmals ein Newsletter aufgelegt, der über aktuelle Aktivitäten und Projekte der AVV GmbH und des Zweckverbandes informiert. Auf die Herausgabe des AVV-Kundenmagazins wurde in 2014 verzichtet. Umfangreiche Mittel die insbesondere die Haushaltsverteilung nach sich zieht, konnten auf diese Weise in neue Maßnahmen fließen. Der Verbundbericht für das Jahr 2013 wurde wie bisher bis zur Druckvorstufe inhouse bearbeitet und gestaltet.

Die Pressearbeit erfolgte in ähnlichem Umfang wie bisher. Pressemitteilungen erfolgten zu aktuellen Themen und Ereignissen, Pressekonferenzen zu besonderen Ereignissen runden das Bild ab. Darüber hinaus wurden zahlreiche redaktionelle Berichte vorbereitet, die in Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Medien publiziert wurden.

#### mobility euregio und andere euregionale Kommunikationsaktivitäten

Die Kommunikationsmaßnahmen zur Markenbildung wurden fortgesetzt. Mittels Newsletter, Pressemitteilungen und Pressekonferenzen wurden Entscheider, Multiplikatoren und die Öffentlichkeit über Entwicklungen bzw. Verbesserungen im grenzüberschreitenden ÖPNV informiert. Die Website stand im Fokus im Rahmen von zwei Werbekampagnen für das *euregioticket*. Unter dem Motto „Frei im Mai“ und „Adventure Tours“ (Neuaufgabe der Kampagnen in 2013) wurden Zielgruppen animiert, sich durch unterhaltsame Aufgabenstellungen und attraktive Preise aktiv an einer Verlosung teilzunehmen. Die im Kampagnenzeitraum erhöhten Besucherzahlen der Website sind zufrieden stellend und belegen den Erfolg der Aktivitäten.

## 2. Strategien und Maßnahmen 2015

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

Die Marketingstrategie soll zukünftig das politische Marketing stärker in den Fokus rücken und das Aufgabenprofil und den Verantwortungsbereich des AVV stärker in der Öffentlichkeit verankern. Die Aktivitäten sollen noch stärker darauf ausgerichtet sein, die Marke AVV in der Öffentlichkeit und im politischen Umfeld zu stärken.

Vermarktungsaktivitäten sollen, aufbauend auf Entwicklungen der Umsatzerlöse in Ticketsegmenten, in bisherigem Umfang weitergeführt werden. Eine Abstimmung über Zielgruppen, Ort und Zeitpunkt der Aktivitäten sind mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen, um Synergien nutzen zu können.

In 2015 ist die Strategie im Bereich des Kundendialogs weiter zu entwickeln. Der Aktivitäten im Bereich von Social Media sollen in bisherigem Umfang beibehalten werden, der in 2013 erfolgreich gestartete Kundendialog fortgesetzt werden. Der Blog ist ein wichtiges Medium, um komplexere Inhalte an Kunden zu kommunizieren.

Mit Einführung des neuen Corporate Design wurden ab 2014 Layoutanpassungen vorgenommen. Die Anpassungen der Printprodukte werden in den Fahrplan- und Tarifmedien für 2015 vorgenommen. Zeitgleich werden die Publikationen auch in der Bild- und Textsprache angepasst und modernisiert. Im Bereich der Ticketinformationen wird auf einige, wenig

nachgefragt Flyer verzichtet, während neue Produkte wie der Aboflyer und ein Flyer mit Tarifinfos für Auszubildende ergänzt wurden.

Darüber hinaus ist geplant, topografischen Liniennetzpläne als elektronische Version (interaktiv) als auch als Printversion auf eine gemeinsame Basis zu stellen und so den Pflegeaufwand zu reduzieren. Parallel dazu sollen für ausgewählte Regionen auch schematische Liniennetzpläne erarbeitet werden.

Die elektronische Kundeninformation ist stetig weiterzuentwickeln. Dies gilt für die App, für das Fahrgastinformationssystem selbst sowie für die Website. Es ist ein Ausbau an Funktionalitäten für die App vorgehen, um den Ticketkauf und auch die Vernetzung mit anderen Mobilitätsdiensten optimaler abzubilden.

Im Rahmen des Projektes DYN@MO wird in 2015 eine Mobilitätsplattform entstehen, die sowohl statische als auch dynamische Mobilitätsinformationen verkehrsträgerübergreifend bündelt und für Kunden möglichst einfach zugänglich macht. Die Seite soll allen Projektpartnern zur Einbindung in den eigenen Webauftritt verfügbar gemacht werden und auch zur mobilen Anwendung geeignet sein.

Neben der Veröffentlichung von PR-Schriften (Kundenmagazin, Verbundbericht) sind u.a. die neuen Social Media Kanäle geeignet, die Marke in jüngeren Kundenkreisen bekannter zu machen.

#### Sonstige Kommunikationsmaßnahmen

Es ist davon auszugehen, dass im Dezember 2015 der Ringbahnschluss auf der **euregiobahn** realisiert wird. Wie bisher ist geplant, gemeinsam mit den Partnern DB und EVS entsprechende Kommunikationsaktivitäten zu planen.

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 2015 bis 2019 bildet die erwartete wirtschaftliche Entwicklung des Verbundverkehrs unter Berücksichtigung der Anforderungen des Gemeinschaftsrechts an eine wettbewerbskonforme ÖPNV-Finanzierung ab.

Entsprechend den Rahmenbedingungen des Verbundetats 2015 beziehen sich auch die in der Mittelfristigen Vorausschau ausgewiesenen Prognosedaten ausschließlich auf den mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendig verbundenen Finanzbedarf.

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

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

zu prognostizieren.

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

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

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

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

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

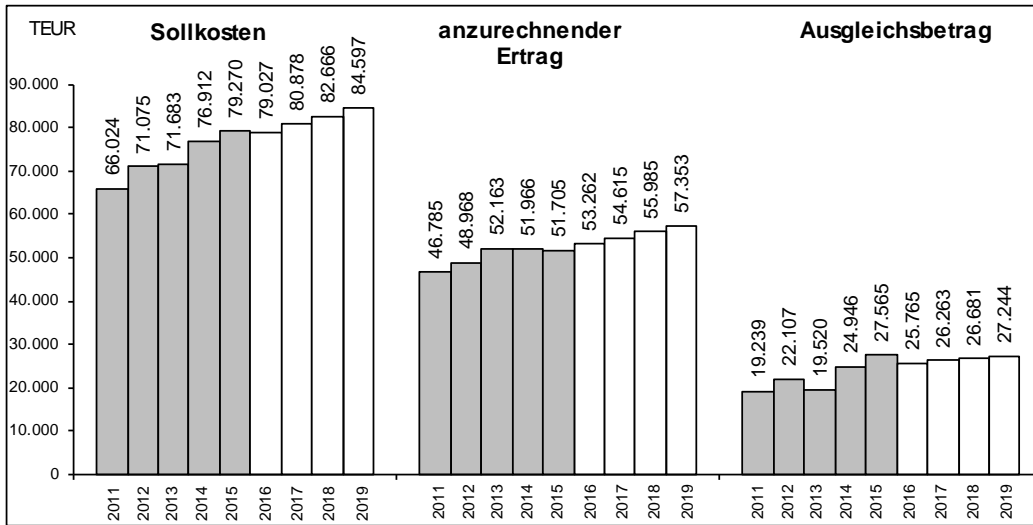
Die vorgenannten Aspekte können jeweils einzeln oder auch in gegenseitiger Überlagerung zu gravierenden Veränderungen im Verbundergebnis führen.

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

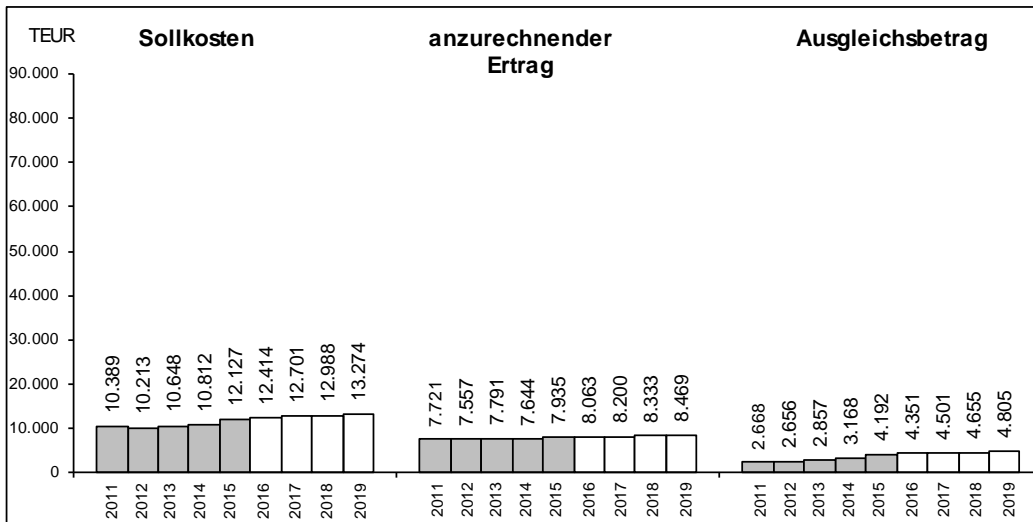
Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die derzeitigen Betrauungen und Verträge zum 31.12.2017 auslaufen und die ausgewiesenen Ansätze für 2018 und 2019 mögliche Modifikationen infolge der Neuvergabe der ÖSPV-Leistungen und des Finanzierungssystems noch nicht berücksichtigen können.



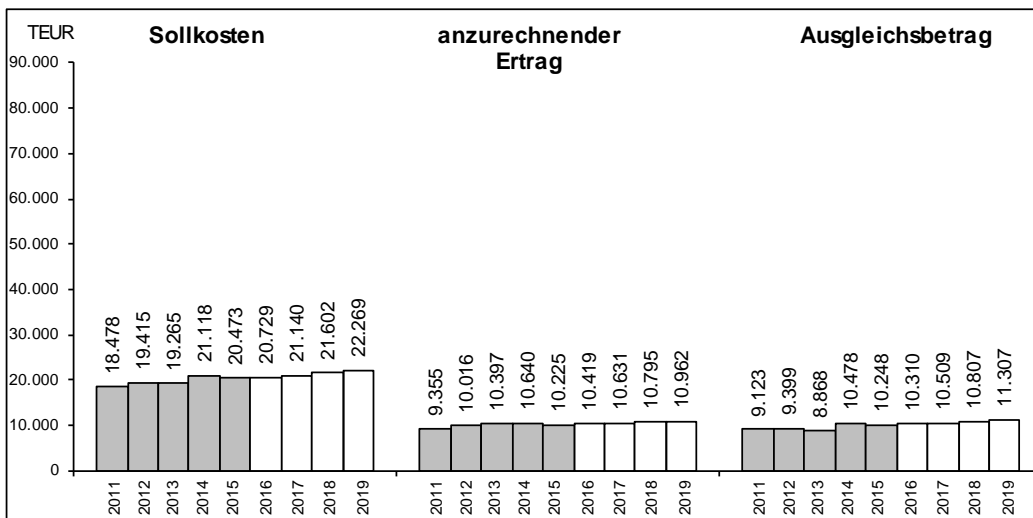
## ASEAG



## DKB



## west



Etat-Ansatz
  Ansatz gem. Mittelfristiger Vorausschau

## Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2015 – 2019 - Betriebszweig Bus

Verkehrsunternehmen	2015				2016				2017				2018				2019			
	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe
1. Betriebsleistungen [TKM]	15.303	2.867	5.131	23.301	15.435	2.867	5.131	23.433	15.376	2.867	5.131	23.374	15.394	2.867	5.131	23.392	15.494	2.867	5.131	23.492
Leistungen RVE / Taeter Aachen	3.357	3.979	1.392	8.728	3.357	3.979	1.392	8.728	3.357	3.979	1.392	8.728	3.357	3.979	1.392	8.728	3.357	3.979	1.392	8.728
Summe umlagerrelevante Leistg.	<b>18.660</b>	<b>6.846</b>	<b>6.523</b>	<b>32.029</b>	<b>18.792</b>	<b>6.846</b>	<b>6.523</b>	<b>32.161</b>	<b>18.733</b>	<b>6.846</b>	<b>6.523</b>	<b>32.102</b>	<b>18.751</b>	<b>6.846</b>	<b>6.523</b>	<b>32.120</b>	<b>18.851</b>	<b>6.846</b>	<b>6.523</b>	<b>32.220</b>
2. Sollkosten [TEUR] *	79.270	12.127	20.473	111.870	79.027	12.414	20.729	112.170	80.878	12.701	21.140	114.719	82.666	12.988	21.602	117.256	84.597	13.274	22.269	120.140
3. anzurechnende Erträge [TEUR]	51.705	7.935	10.225	69.865	53.262	8.063	10.419	71.744	54.615	8.200	10.631	73.446	55.985	8.333	10.795	75.113	57.353	8.469	10.962	76.784
4. Ausgleichsbetrag [TEUR]	-27.565	-4.192	-10.248	-42.005	-25.765	-4.351	-10.310	-40.426	-26.263	-4.501	-10.509	-41.273	-26.681	-4.655	-10.807	-42.143	-27.244	-4.805	-11.307	-43.356
5. Sonderumlagen [TEUR]																				
- für Fahrplan-Maßnahmen	150	150	0	300	150	150	0	300	150	150	0	300	150	150	0	300	150	150	0	300
- für tarifliche Maßnahmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Ausgleichsbetrag Normalumlage (nach km)	<b>-27.415</b>	<b>-4.042</b>	<b>-10.248</b>	<b>-41.705</b>	<b>-25.615</b>	<b>-4.201</b>	<b>-10.310</b>	<b>-40.126</b>	<b>-26.113</b>	<b>-4.351</b>	<b>-10.509</b>	<b>-40.973</b>	<b>-26.531</b>	<b>-4.505</b>	<b>-10.807</b>	<b>-41.843</b>	<b>-27.094</b>	<b>-4.655</b>	<b>-11.307</b>	<b>-43.056</b>
7. ausgleichsfähige Sollkosten je Nutzwg.-km [EUR] *	-1,4692	-0,5904	-1,5711		-1,3631	-0,6136	-1,5806		-1,3940	-0,6356	-1,6111		-1,4149	-0,6580	-1,6568		-1,4373	-0,6800	-1,7334	

\* Werte für 2016 - 2019 vorläufig

### Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2015 – 2019 - Betriebszweig Bus

<b>Zahlungen der Gebietskörperschaften an den Zweckverband [in TEUR]</b>					
	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Verbandsumlagen					
von der Stadt Aachen	15.330	14.344	14.613	14.849	15.174
von der StädteRegion Aachen	12.319	11.521	11.751	11.939	12.186
vom Kreis Düren	4.377	4.526	4.680	4.837	4.993
vom Kreis Heinsberg	9.979	10.035	10.229	10.518	11.003
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>42.005</b>	<b>40.426</b>	<b>41.273</b>	<b>42.143</b>	<b>43.356</b>

<b>Zahlungen des Zweckverbands an die Gebietskörperschaften [in TEUR]</b>					
	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Finanzierung der Ausgleichsbeträge					
an Stadt Aachen	27.565	25.765	26.263	26.681	27.244
an Kreis Düren	4.192	4.351	4.501	4.655	4.805
an Kreis Heinsberg	10.248	10.310	10.509	10.807	11.307
<b>Summe Ausgaben</b>	<b>42.005</b>	<b>40.426</b>	<b>41.273</b>	<b>42.143</b>	<b>43.356</b>