



# VORLAGE

Vorlagennummer

15/2015

Beratungsfolge	Datum
Verbandsversammlung	TOP 9 16.12.2015

öffentlich

nicht öffentlich

Gegenstand:

Verbundetat 2016

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung stimmt dem Verbundetat 2016 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 16.12.2015 über den Verbundetat und gibt eine Beschlussempfehlung für die Gesellschafterversammlung ab. Über das Beratungsergebnis wird in der Sitzung berichtet.

Der als **Anlage** beigelegte Verbundetat 2016 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 2016 auf der Basis der zuletzt für das Geschäftsjahr 2015 gutachterlich ermittelten Sollkostensätze selbst fortgeschrieben. Die Neuermittlung der Sollkostensätze durch einen Gutachter erfolgt gem. § 12 Abs. 2 der Zweckverbandssatzung in einem 4-Jahresturnus. Die auf der Basis der jeweiligen Sollkostensätze und des geplanten Leistungsangebots ermittelten Sollkosten determinieren – nach Abzug der anzurechnenden Erträge – die Obergrenze für die ausgleichsfähigen Kosten je Verbundverkehrsunternehmen.

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

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

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

Bestandteile des Verbundetats für 2016 sind

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

Mit Wirkung zum 1.1.2016 wurde zwischen der ASEAG und den privaten Verkehrsunternehmen RVE und Taeter eine nahezu vollständige Übertragung aller Liniengenehmigungen betreffend die Verkehrsleistungen im Gebiet der Stadt bzw. StädteRegion Aachen von RVE und Taeter auf die ASEAG vollzogen. Vor diesem Hintergrund sind die betreffenden Betriebsleistungen und deren wirtschaftliche Auswirkungen ab dem Geschäftsjahr 2016 dem Verbundverkehrsunternehmen ASEAG zuzurechnen, was im Rahmen des vorliegenden Verbundetats 2016 zu entsprechend deutlichen Abweichungen gegenüber den Vorjahresansätzen führt. Diesbezüglich ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass den mit der Erhöhung der ASEAG-Betriebsleistungen verbundenen Mehraufwendungen auch entsprechend erhöhte Erträge gegenüber stehen.

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 2016

## Übersicht:

1.	Vorwort.....	3
2.	Leistungsangebot .....	4
3.	Verbundtarif 2016.....	14
4.	Kundeninformation, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit.....	16
5.	ÖPNV-Pauschalen gem. § 11 Abs. 2 bzw. § 11a ÖPNVG NRW sowie Fördermittel des Landes NRW zum Sozialticket (Mobil-Ticket).....	17
6.	Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus).....	18
7.	Erträge .....	20
8.	Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus) ....	24
9.	Zweckverbandsumlage .....	27
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 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 zuletzt für das Geschäftsjahr 2015 durch einen Gutachter neu ermittelten und von den Verbundverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2016 fortgeschriebenen Sollkostensätze ebenso ausgewiesen wie das zugrundeliegende Leistungsangebot und die erwarteten Erträge.

Die auf der Basis der im Verbundetat ausgewiesenen individuellen Sollkostensätze und des Leistungsangebots für 2016 ermittelten Gesamtaufwendungen determinieren verbindlich den finanziellen Rahmen (Obergrenze) der ausgleichsfähigen Sollkosten je Verbundverkehrsunternehmen zur Erbringung des im Rahmen der Betrauung definierten Leistungsumfangs.

Mit Wirkung zum 1.1.2016 wird zwischen der ASEAG und den privaten Verkehrsunternehmen RVE und Taeter eine nahezu vollständige Übertragung aller Liniengenehmigungen betreffend die Verkehrsleistungen im Gebiet der Stadt bzw. StädteRegion Aachen von RVE und Taeter auf die ASEAG vollzogen. Vor diesem Hintergrund sind die betreffenden Betriebsleistungen und deren wirtschaftliche Auswirkungen ab dem Geschäftsjahr 2016 dem Verbundverkehrsunternehmen ASEAG zuzurechnen, was im Rahmen der nachfolgenden Darstellungen zu entsprechend deutlichen Abweichungen gegenüber den Vorjahresansätzen führt. Diesbezüglich ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass den mit der Erhöhung der ASEAG-Betriebsleistungen verbundenen Mehraufwendungen auch entsprechend erhöhte Erträge gegenüber stehen.

Die im vorliegenden Verbundetat zum Vergleich ausgewiesenen Plandaten betreffend das Geschäftsjahr 2015 berücksichtigen im Übrigen bereits die durch die ASEAG auf der Grundlage

des § 12 Abs. 3 der Satzung für den Zweckverband AVV beantragte Erhöhung des ASEAG-Sollkostensatzes 2015. Die ausgewiesenen Plandaten 2015 weichen daher von den Ansätzen des ursprünglich für das Jahr 2015 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)**

Unter dem Begriff „Aachen-Köln-Express“ (AKX) verkehrt auf der RE 1 künftig ein bisheriges HVZ-Zugpaar zwischen Aachen Hbf. und Köln Messe/Deutz stark beschleunigt als Sprinter-Zug mit wenigen Zwischenhalten.

Die neue Linie RE 18 wird interimweise als Pendelverkehr mit Dieseltriebwagen zwischen Herzogenrath und Heerlen eingerichtet. Der Pendelverkehr hat gute Anschlüsse in Heerlen sowie in Herzogenrath auf weiterführende SPNV-Verbindungen. Der Halt Heerlen de Kissel wird von diesem Pendelzug nicht mehr bedient.

Das Angebot auf der Linie RB 20 wird im Abschnitt zwischen Herzogenrath und Alsdorf auf einen 30-Min-Takt montags – freitags ganztätig und samstags bis 17 Uhr verdichtet. Insbesondere in Alsdorf-Annapark bestehen alle 30 Minuten gute Anschlüsse in das weiterführende Busnetz.

Die Eifel-Bördebahn wird unter der Linienbezeichnung RB 28 geführt. Der Betrieb zwischen Düren und Euskirchen wird, wie derzeit, auch in 2016 ganzjährig an Wochenenden fortgeführt. Die Wiederherstellung des Halts „Kohlscheid“ wird auf der RB 33 mit geringfügigen Fahrplananpassungen erreicht.

Zukünftig verkehrt die RB 34 montags – freitags zwischen 6 und 21 Uhr durchgängig im Stundentakt. Es wird eine zusätzliche Abendfahrt (täglich um 21.00 Uhr ab Dalheim, 22.35 Uhr ab Mönchengladbach Hbf) eingerichtet.

Auf dem Abschnitt zwischen Köln – Düren wird es einen Linientausch zwischen der S 12 und der S 13/19 mit entsprechend veränderten Zeitlagen geben. Die S 13/19 wird auf den Laufweg Düren/ Sindorf – Horrem – Köln – Köln/Bonn-Flughafen – Troisdorf bzw. Hennef/ Herchen zeitw. bis nach Au ausgedehnt. Damit ist Düren an den Flughafen Köln/Bonn angeschlossen. Durch die Fahrtzeitverschiebung werden andererseits zahlreiche Anschlüsse an die S-Bahn in Düren verloren gehen.

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

#### **Stadt Aachen**

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Aachener Kreuz soll insbesondere für Beschäftigte durch zwei zusätzliche Fahrten auf der Linie 16 verbessert werden. Durch diese Maßnahme entsteht eine Mehrleistung in Höhe von rd. 5.500 Nutzwagen-km/Jahr. Davon entfallen rd. 4.200 Nutzwagen-km / Jahr auf das Stadtgebiet Aachen.

Die Linie 34 verbindet Aachen Mitte und den Bahnhof Rothe Erde mit dem Gewerbegebiet Eilendorf Süd und dem Wohngebiet Brander Heide und endet im Ortszentrum in Brand. Zur Verbesserung der Bedienung der im Gewerbegebiet ansässigen Betriebe soll eine zusätzliche

Fahrt zum Arbeitsende gegen 22 Uhr montags - freitags auf der Linie 34 angeboten werden. Durch diese Maßnahme entsteht eine Mehrleistung in Höhe von rd. 2.700 Nutzwagen-km / Jahr.

Im Zusammenhang mit der weiteren Ansiedlung von Unternehmen und der Zunahme von Arbeitsplätzen auf dem Campus Melaten sowie zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Uniklinik aus den nördlichen Stadtteilen bzw. aus Richtung Herzogenrath-Kohlscheid sind zum kommenden Fahrplanwechsel zwei zusätzliche Fahrten auf der Linie 80 vorgesehen. Für diese Maßnahme sind ca. 3.900 Nutzwagen-km / Jahr im Stadtgebiet Aachen anzusetzen.

Fahrten der Linie 33 in Richtung Vaals Flats sollen zusätzlich die Haltestelle "Heuvel" bedienen. Darüber hinaus sollen drei bisher an Vaals Bloemendal endende Fahrten der Linie 33 bis Vaals Heuvel verlängert werden, um das Fahrtenangebot zu verbessern. Insgesamt betrifft dies sechs Fahrten in Richtung Vaals Flats sowie drei bisher an Vaals Bloemendal endende Fahrten der Linie 33. Durch diese Maßnahme entsteht eine Mehrleistung in Höhe von rd. 2.550 Nutzwagen-km / Jahr.

Im Zusammenhang mit dem neuen Einkaufszentrum Aquis Plaza ist die Umfahrt am Kaiserplatz umgestaltet und in Richtung Bushof eine neue Bustrasse angelegt worden. Über diese Bustrasse sollen künftig diejenigen Buslinien geführt werden, die ab Bushof weiter in Richtung Hochschulviertel fahren. Mit der neuen Linienführung wird eine Beschleunigung des Busverkehrs in Richtung Bushof sowie eine bessere Anbindung der zentralen Einkaufsbereiche (Aquis Plaza, Adalbertstraße und Willy-Brandt-Platz) aus Richtung Adalbertsteinweg bzw. von den südlich gelegenen Stadtteilen erwartet.

Nach Fertigstellung der Bustrasse über den Willy-Brandt-Platz, wird die Linienführung der Linien 43, 73 125, 173 und eventuell auch der Linien 66, 68 geändert und diese Linien ab Kaiserplatz über die neue Bustrasse in Richtung Bushof geführt. Am Kaiserplatz wird zu diesem Zweck in der Stiftsumfahrt eine neue Haltestelle angelegt, an der die Linien in Richtung Bushof mit Ausnahme der Linie 4 halten bzw. abfahren. Die am Kaiserplatz endende Linie 4 fährt an der Haltestelle in der Stiftsstraße am Reiterdenkmal ab. Der leicht verkürzte Linienweg über den Willy-Brandt-Platz führt zu einer Leistungsreduzierung in Höhe von rd. 6.900 Nutzwagen-km/Jahr.

Die Addition aller Maßnahmen im Stadtgebiet Aachen ergibt eine Mehrleistung in Höhe von rd. 6.450 Nutzwagen-km / Jahr.

## **ÖSPV-Maßnahmen zum Juni 2016 in der StädteRegion Aachen**

### Alsdorf

Mit der Einführung des 30-Minuten-Taktes auf der euregiobahn zwischen Alsdorf-Annapark und Herzogenrath sind die verkehrlichen Voraussetzungen erfüllt, die Maßnahmen gemäß Nahverkehrsplan auf den Linien AL1/AL4, Linie 28, Linie 69 bereits im Juni 2016 umzusetzen:

Die Stadtbuslinie AL1/AL4 soll nicht mehr auf der Relation zwischen Annapark und Mariadorf Dreieck verkehren; die Bedienung Mariadorfs mit Hoengen und Blumenrath wird durch einen Ringverkehr der Linie AL1 sichergestellt. Ausgenommen von den Reduzierungen sind einzelne, auch zukünftig verkehrende Schülerfahrten zur Gesamtschule Am Klött. Der Stadtteil Schaufenberg im Bereich der Siersdorfer Straße wird dann nur noch von der Linie 90 bedient. Da diese an Sonntagen nicht verkehrt, wird ersatzweise die Linie 28 sonntags mit insgesamt 7 Fahrtenpaaren den Bereich mit einer Schleifenfahrt erschließen.



Die Linie 69 (Annapark – Herzogenrath) verkehrt montags – freitags nur noch stündlich (statt im 30-Minuten-Takt). Des Weiteren endet die Linie 69 am Annapark (keine Bedienung Denkmalplatz). An Samstagen wird die Siedlung Busch nicht mehr durch die Linie 69 bedient, stattdessen jedoch im 1-Std-Takt durch die Linie AL2.

Diese Fahrplanmaßnahmen in Alsdorf führen zu einer Minderleistung in Höhe von rd. 80.340 Nutzwagen-km / Jahr.

#### Baesweiler

Das Linienangebot der BW 1 wird durch zwei Fahrtenpaare auf verändertem Linienweg ergänzt. Damit soll u. a. die Seniorenresidenz am Herzogenrather Weg besser angebunden werden. Des Weiteren wird eine zusätzliche Fahrt von Setterich (ab 16.25 Uhr) nach Bettendorf angeboten.

Mit der Umsetzung der beiden vorgenannten Maßnahmen ist eine Mehrleistung in Höhe von rd. 7.700 Nutzwagen-km / Jahr verbunden.

#### Eschweiler

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Städteregion Aachen 2016 – 2020 sind Maßnahmen zur Angebotsreduzierung im Zielnetz 2018 beschlossen worden. Einzelne Maßnahmen aus dem Zielnetz 2018 können bereits zum Fahrplanwechsel 2016 umgesetzt werden, was zu einer Konsolidierung des ÖPNV-Angebotes beiträgt und Kosten minimiert:

Die geplante Verknüpfung des ÖSPV und SPNV-Angebotes am Haltepunkt St. Jöris kann aufgrund fehlender Fördermittel für den Bau einer Wendeanlage noch nicht realisiert werden. ES wird geprüft, ob ein bedarfsabhängiges Angebot von Hehlrath/ Kinzweiler aus zum Haltepunkt in St. Jöris zu den Hauptverkehrszeiten in Hauptlastrichtung realisiert werden kann (ALT-Angebot o.ä.). Eine Entscheidung über die Umsetzung der Maßnahmen wird im Ausschuss für Planung, Umwelt und Bau der Stadt Eschweiler am 3.12.2015 getroffen.

Derzeit verbinden die Buslinien 28 und 96 sowie die **euregiobahn** Eschweiler Stadtmitte und dem Stadtteil Weisweiler. Die Linie 96 ist nicht in den Blockverkehr am Eschweiler Bushof eingebunden und soll zur Konsolidierung des ÖPNV-Angebotes reduziert werden. Fahrten der Linie 96 im Schülerverkehr und die durchgehenden Fahrten bis Langerwehe sind von der Reduzierung zunächst ausgenommen. Durch die Reduzierung des Fahrtenangebotes ist mit einer Leistungsreduzierung in Höhe von rd. 20.000 Nutzwagen-km / Jahr zu rechnen.

Derzeit wird das Wohngebiet Quartier Vöckelsberg mit der Linie 52 tagsüber im 30-Minuten-Takt bedient. Zukünftig soll das Angebot zur Konsolidierung des ÖPNV-Angebotes auf einen 60-Minuten-Takt reduziert werden. Die Relation wird zukünftig nicht durch die Linie 52 sondern durch die Buslinie 48 bedient. Die Fahrten zum Schulbeginn bzw. zum Schulschluss des städtischen Gymnasiums bleiben von der Reduzierung unberührt. Die Maßnahme führt zu einer Leistungsreduzierung in Höhe von rd. 15.000 Nutzwagen-km / Jahr.

Der Blaustein-See-Shuttle (Linie EW 5) verbindet das Stadtzentrum mit dem Freibad Dürwiß und fährt dann weiter bis zum Blaustein-See. Bereits in den vergangenen Jahren wurde der Blaustein-See-Shuttle jeweils an den Wochenenden (samstags und sonntags) in den Sommerferien angeboten. Der Blaustein-See-Shuttle soll dauerhaft an den Wochenenden in den Sommerferien als saisonales Angebot beibehalten werden. Für diese Maßnahme sind ca. 1.600 Nutzwagen-km / Jahr zu berücksichtigen.

Den Einsparungen in Höhe von rd. 35.000 Nutzwagen-km / Jahr stehen Mehrleistungen in Höhe von rd. 1.600 Nutzwagen-km / Jahr gegenüber. In Abhängigkeit von der Entscheidung des Planungs-, Umwelt- und Bauausschusses der Stadt Eschweiler am 3.12.2015 zur Anbindung des Haltepunktes St. Jöris entstünden zusätzliche Mehrleistungen in Höhe von rd. 5.800 Nutzwagen-km / Jahr.

#### Herzogenrath

Durch ein zusätzliches Fahrtenpaar auf der Linie 80 soll die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete in Kohlscheid bzw. in Aachen die Erreichbarkeit der Kackertstraße sowie die Anbindung des Campus Melaten und der Uniklinik verbessert werden. Die Umsetzung der Maßnahme führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 2.100 Nutzwagen-km / Jahr.

#### Monschau

Die Fahrt der Linie 82 montags – freitags um 16:38 Uhr an Imgenbroich Bushof wird als Linie 84 weitergeführt nach Höfen und Rohren. Die Linienwegverlängerung wurde bereits zum 09.11.2015 kurzfristig umgesetzt, um der gestiegenen Fahrgastnachfrage gerecht zu werden, die durch die Einrichtung einer Flüchtlingsunterkunft entstanden ist. Die Maßnahme führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 3.300 Nutzwagen-km / Jahr.

#### Simmerath

Es ist vorgesehen, jeweils eine Fahrt um 19.30 Uhr ab Rurberg Seeufer nach Simmerath an drei Adventssonntagen durchzuführen, an denen der Weihnachtsmarkt in Rurberg stattfindet. Die Maßnahme führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 51 Nutzwagen-km / Jahr.

#### Würselen

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Aachener Kreuz soll durch zwei zusätzliche Fahrten auf der Linie 16 optimiert werden. Für diese Maßnahme sind insgesamt ca. 5.500 Nutzwagen-km / Jahr vorgesehen, davon entfallen 1.300 Nutzwagen-km / Jahr auf das Stadtgebiet Würselen. Darüber hinaus soll die Anbindung von Pley optimiert werden, verbunden mit einer Mehrleistung in Höhe von rd. 3.350 Nutzwagen-km / Jahr. Die Umsetzung beider Maßnahmen führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 4.650 Nutzwagen-km / Jahr.

### **ÖSPV-Maßnahmen zum Dezember 2015 im Kreis Düren**

Nach nunmehr zweijähriger Betriebszeit des Pendelverkehrs zwischen dem Forschungszentrum Jülich und dem RTB-Haltepunkt ist eine weitere Steigerung der Fahrgastzahlen festzustellen, die bestätigen, dass sich das Angebot nach kurzer Zeit etabliert und sich die Akzeptanz auch durch Angebotsoptimierungen weiter positiv entwickelt hat. Für das Forschungszentrum Jülich und den Kreis Düren ist es daher von hohem Interesse, den Pendelbusbetrieb der Linie 219 fortzuführen. Die Mehrleistung beläuft sich auf rd. 53.000 Nutzwagen-km/Jahr. Die Leistung verteilt sich zu 47,3 % auf den öffentlichen Raum und zu 52,7 % auf das Gelände des Forschungszentrums. Das Forschungszentrum beteiligt sich an den Mehrkosten in Höhe des Leistungsanteils. Der Kreis Düren möchte das Angebot in bisherigem Umfang zunächst bis zum 31. Dezember 2017 und somit bis zum Ende der Laufzeit der bestehenden Liniengenehmigung der RVE fortführen. Eine Entfristung des Angebotes ab Anfang 2018 wird durch den Kreis Düren ausdrücklich unterstützt und angestrebt.

Die DKB plant geringfügige Fahrplananpassungen wie Linienwegverlängerungen zur besseren Anbindung der Krankenhäuser (Linien 203 und 205) sowie die Anpassung von Fahrplanzeiten aufgrund geänderter Schulzeiten bzw. zur besseren Verknüpfung mit dem SPNV (Linien 208,

211, 213, 215, 235 und 239). Die Maßnahmen führen insgesamt zu einer Mehrleistung in Höhe von weniger als 1.000 Nutzwagen-km/Jahr.

## **Kreis Heinsberg**

### Fahrplananpassungen der west

Die Schnellbuslinie SB1 erhält an Schultagen eine zusätzliche Fahrt von Erkelenz nach Heinsberg um 04:45 Uhr. Die zur gleichen Zeit verkehrende Linie 413 wird zwischen Wassenberg und Heinsberg eingestellt. Darüber hinaus gelten auf einigen Fahrten der Linie SB1 leicht geänderte Fahrzeiten. Die Änderungen führen zu einer Mehrleistung in Höhe von rd 2.200 Nutzwagen-km / Jahr.

Umsiedlungen bedingt durch den Tagebaus Garzweiler II machen Anpassungen der Stadtbusse in Erkelenz notwendig. Die Linien EK1 und EK3 sollen kombiniert als Rundweg verkehren. Zur Beförderung der Schüler werden die Ortschaften Lützerath und Immerath weiterhin bedient; in den Ferien sind ersatzweise bedarfsorientierte Fahrten vorgesehen. Die Fahrten der Linie EK2 werden an Schultagen optimiert und dort, wo es möglich ist, in einem 1-Stunden-Takt verkehren. Der ErkaBus (EK4) wird zukünftig stündlich nach Taktfahrplan verkehren, die Fahrzeiten am Bahnhof Erkelenz werden auf den SPNV abgestimmt. Darüber hinaus gibt es im nördlichen Teil der Route einen leicht veränderten Linienweg. Diese Maßnahmen führen in Erkelenz zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 14.400 Nutzwagen-km / Jahr.

In Geilenkirchen wird ein neuer Stadtbus, abgestimmt auf den SPNV, eingerichtet. Dieser erschließt zusätzliche Wohngebiete und verbindet soziale Einrichtungen sowie Einkaufsorte stündlich mit dem Zentrum. Die bisherige GK1 wird umbenannt in GK2 und auf die zur Schülerbeförderung notwendigen Fahrten reduziert. Die Umsetzung der Maßnahmen führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 28.600 Nutzwagen-km / Jahr.

Die Linien 401 und 402 sollen zukünftig im Takt verkehren, verbunden mit einer Optimierung der Verknüpfung mit dem SPNV in Erkelenz Bf. Darüber hinaus werden Verstärkerfahrten eingerichtet und in den Ferien Bedienungslücken (Linie 401) geschlossen. Die Linie 402 wird in Heinsberg durch die Auslassung weniger Haltestellen außerhalb der Schulzeiten beschleunigt. Es entsteht eine Mehrleistung in Höhe von rd. 4.600 Nutzwagen-km / Jahr.

Der Bau der Rurbrücke zwischen Kempen und Ophoven soll im Februar 2016 abgeschlossen sein. Mit der Fertigstellung sollen die Linien 403 und 404 in Kempen an Schultagen miteinander verknüpft werden. Auch die Verknüpfung mit anderen Buslinien und dem SPNV soll verbessert werden. Wo möglich, werden Anpassungen bereits vor Fertigstellung der Brücke vorgenommen. Im Weiteren erhalten die Linien 404 und 405 in Wassenberg bessere Anschlüsse an die Schnellbusse. Die Umsetzung der Maßnahmen führt zu einer Minderleistung in Höhe von rd. 12.800 Nutzwagen-km / Jahr.

Auf der Linie 407 wird eine zusätzliche Haltestelle („Kaphof“) eingerichtet, verbunden mit einer Linienwegerweiterung. Diese führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 5.400 Nutzwagen-km / Jahr.

Die Linie 418 soll sich zukünftig stärker an den Schulzeiten orientieren. Hierzu werden Stichfahrten zwischen Erkelenz und Kehrbusch sowie zwischen Wegberg und Schwanenberg in Verknüpfung mit der Linie 412 eingeführt, vereinzelt werden Fahrten gestrichen. Die Maßnahmen führen zu einer Minderleistung in Höhe von rd. 16.800 Nutzwagen-km / Jahr.

Die Linie 413 wird nachmittags im Taktverkehr bedient und die Verknüpfung mit dem SPNV in Heinsberg Bf gestärkt. Durch die Umsetzung der Maßnahme entsteht eine Mehrleistung in Höhe von rd. 4.400 Nutzwagen-km / Jahr.

Zur Anschlussoptimierung werden auf den Linien 432, 435, 436 und 437 kleinere Fahrplananpassungen vorgenommen. Die Umsetzung der Maßnahmen führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 560 Nutzwagen-km / Jahr.

Auf der Linie ÜP1 wird eine Bedienungslücke in den Ferien geschlossen. Hierdurch entsteht eine Mehrleistung in Höhe von rd. 1.100 Nutzwagen-km / Jahr.

Die Umsetzung der dargestellten Maßnahmen der west Verkehr führt insgesamt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 31.660 Nutzwagen-km / Jahr.

#### Fahrplananpassungen der RVE

Zur verbesserten Bedienung des Schulzentrums Heinsberg-Oberbruch wird die Linienführung der Linie 475 bei einzelnen Fahrten zu den Schulenzeiten zentral über den Busbahnhof Heinsberg geführt, einzelne Linienfahrten werden eingekürzt und auf die Linie 410 verlagert. Die Änderungen führen zu einem Mehraufwand in Höhe von rd. 386 Nutzwagen-km / Jahr.

Zwei Linienfahrten der Linie 475 werden auf die Linie 410 verlagert, um die Schuleinzugsbereiche besser zu erschließen. Die Maßnahme führt zu einem Mehraufwand in Höhe von rd. 2.202 Nutzwagen-km / Jahr.

Die Verlängerung von zwei Fahrten der Linie 495 von/nach Erkelenz-Katzem in Anpassung an die Schulzeiten der Gesamtschule Hückelhoven führen zu einem Mehraufwand in Höhe von rd. 1.129 Nutzwagen-km / Jahr.

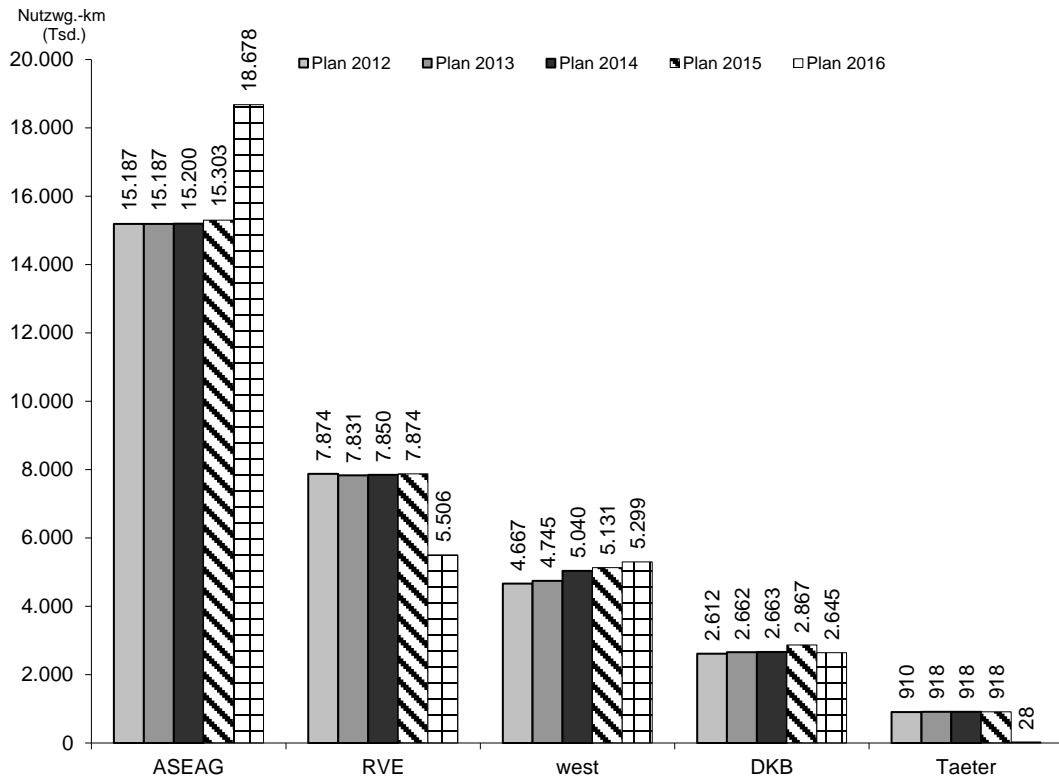
Die Maßnahmen der RVE ergeben in Summe eine Mehrleistung in Höhe von rd. 3.720 Nutzwagen-km / Jahr.

Die Summe aller Maßnahmen führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 35.380 Nutzwagen-km / Jahr.

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

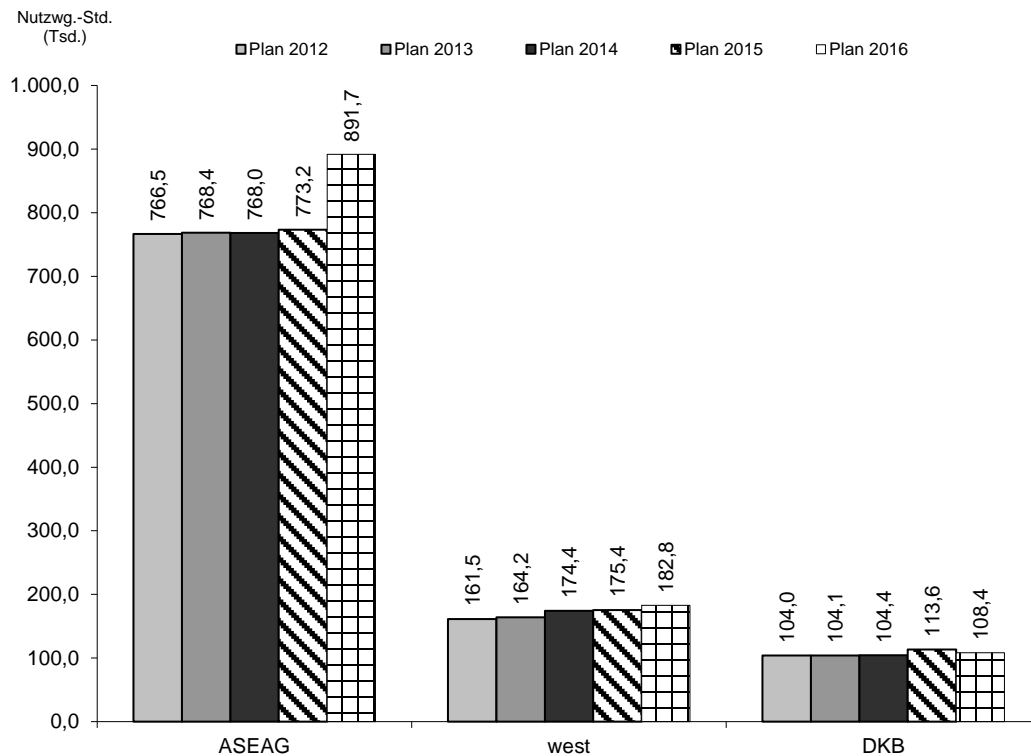
Die Betriebsleistungen im Bereich Bus erhöhen sich im Jahr 2016 gegenüber dem Planansatz des Vorjahres verbundweit insgesamt um 63 Tsd. Nutzwagen-km (+ 0,2 %). Die Planansätze 2016 sind dabei gegenüber den Planwerten für das Jahr 2015 – mit Ausnahme für den Kreis Düren - in den Gebieten aller übrigen Zweckverbandsmitglieder leicht erhöht.

Der deutliche Anstieg der ASEAG-Betriebsleistung resultiert aus der nahezu vollständigen Übertragung aller Liniengenehmigungen der Verkehrsunternehmen RVE und Taeter betreffend das Gebiet der StädteRegion Aachen (incl. Stadt Aachen) auf die ASEAG ab Januar 2016. Die Ansätze der vorgenannten privaten AVV-Partnerunternehmen verringern sich dementsprechend gegenüber den Vorjahren.



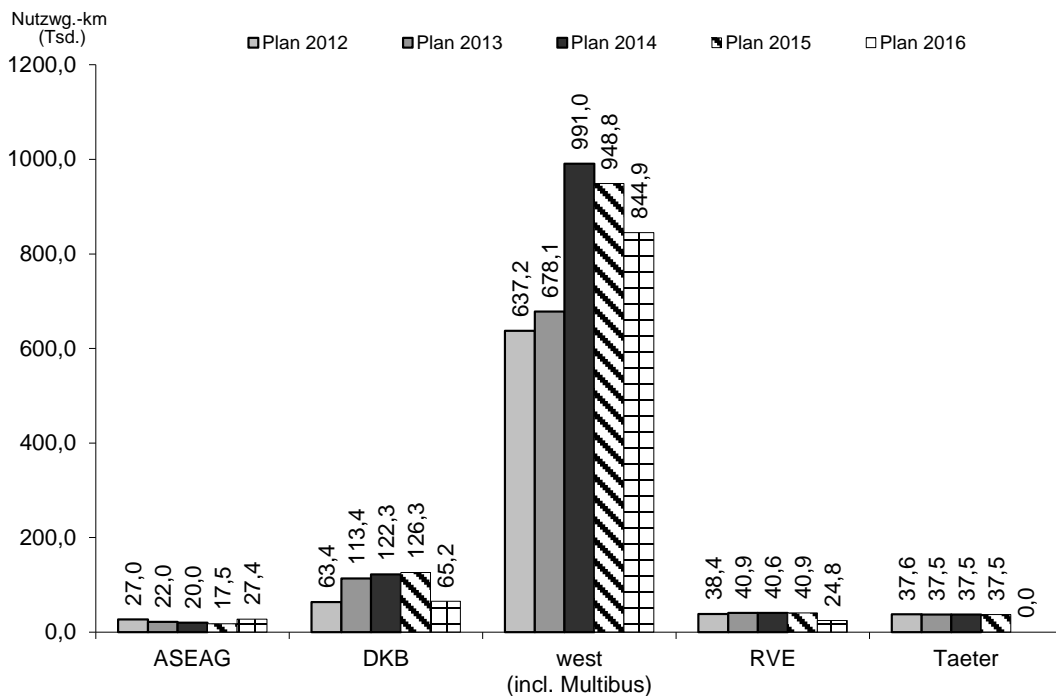
**Abb. 1a: Betriebsleistungen** (Plan-Leistung der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen im Jahr 2016 im Vergleich zu den Plandaten 2012 - 2015)

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



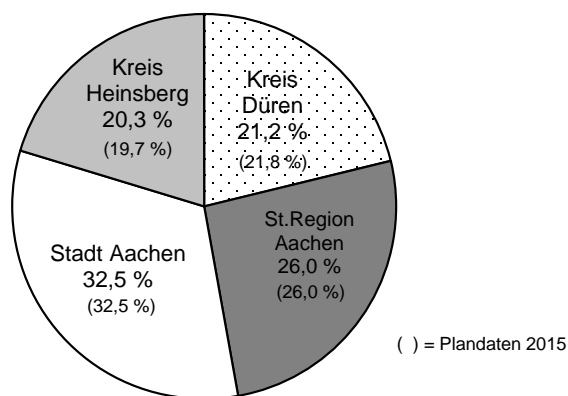
**Abb. 1b: Nutzwagenstunden** der Verbundverkehrsunternehmen (Planwerte 2012 - 2016)

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.



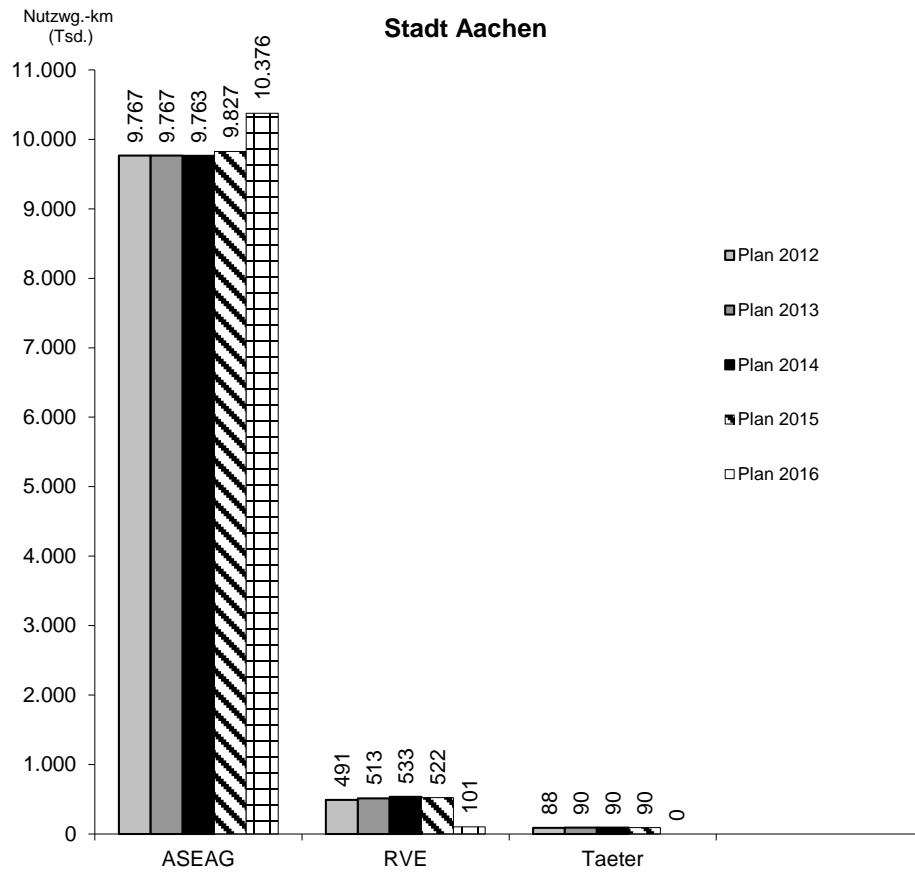
**Abb. 1c: Betriebsleistungen im Linienbedarfsverkehr**

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.

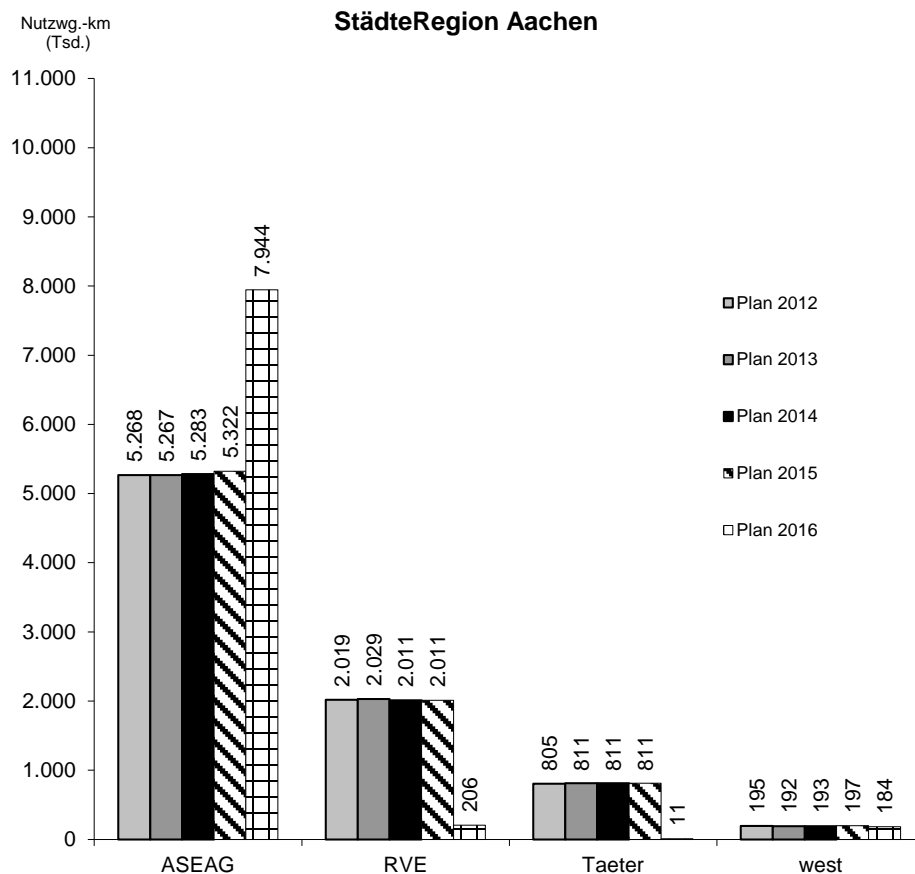


**Abb. 2: Übersicht zu den auf die Verbandsmitglieder entfallenden Anteilen an der gesamten Bus-Betriebsleistung (Nutzwagen-km) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen**

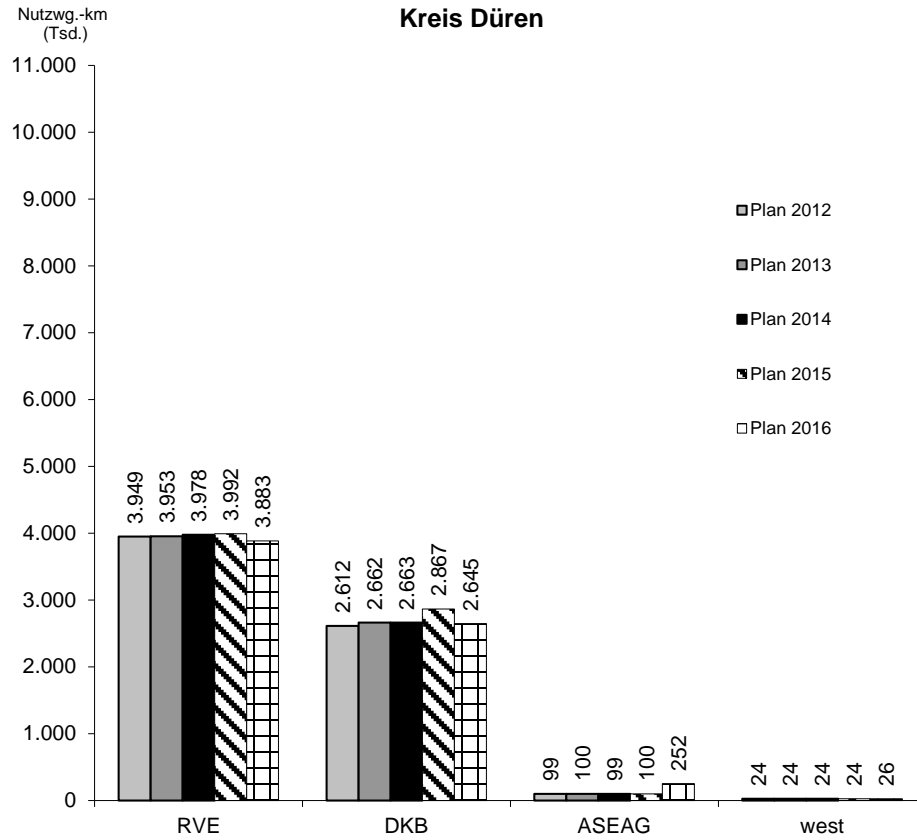
Die im Ausland erbrachten Leistungen der ASEAG sind in vollem Umfang dem Anteil der Stadt Aachen zugeordnet. Die Leistungen der west, DKB und RVE in verbundfremden Räumen sind dem jeweils zugehörigen Verbandsmitglied zugeordnet.



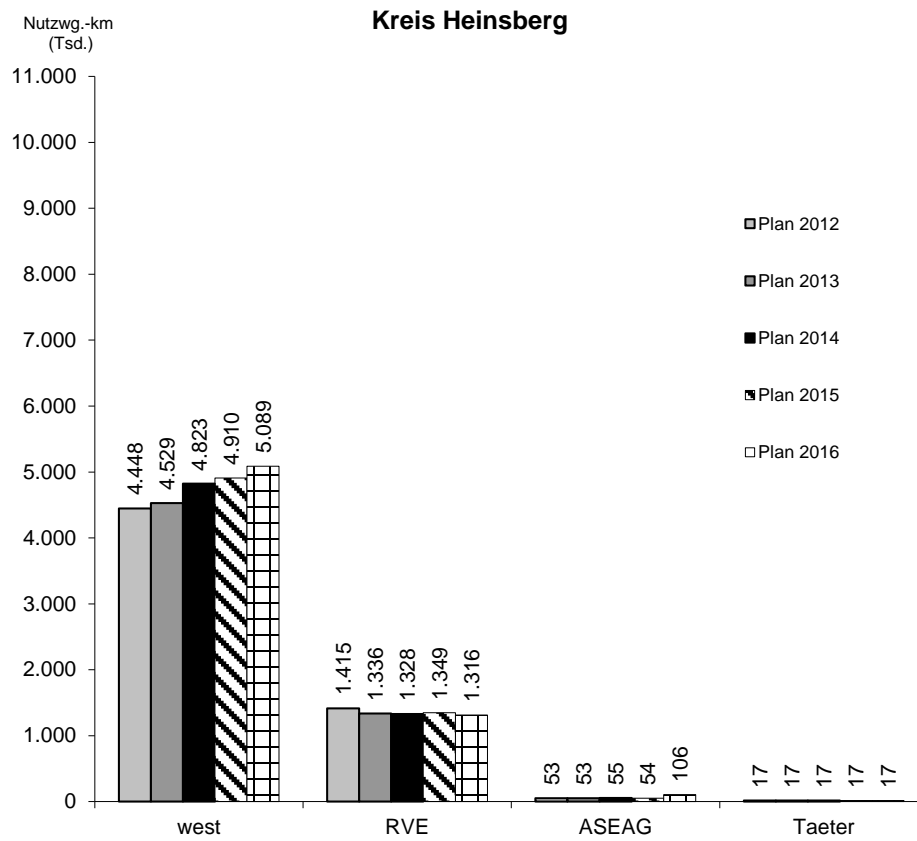
**Abb. 3a: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Stadt Aachen**



**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 2016**

Entsprechend den Vorschlägen der Verbundgesellschaft soll im kommenden Jahr zum 01.01.2016 eine Anpassung des AVV-Verbundtarifs um durchschnittlich 2,54 % erfolgen. Die Tarifierpassung liegt auch im Jahr 2016 unter den Anpassungen der letzten Jahre und fällt zudem im Vergleich mit den Tarifierpassungen der Nachbarverbände moderat aus.

Mit der Anpassung des AVV-Verbundtarifs soll den Personalkosten als einem wesentlichen Kostentreiber weiterhin Rechnung getragen werden. Zudem tragen Ausweitungen im Leistungsangebot, rückläufige Schülerzahlen und die allgemeine demographische Entwicklung zu einer Steigerung auf der Aufwandsseite bei. Die Einführung eines Elektronischen Fahrgeldmanagements und die Einrichtung eines Mobilitätsverbundes sind ebenfalls mit nicht unerheblichen Kosten verbunden. Dem gegenüber stehen nach wie vor rückläufige oder stagnierende Zuschüsse von Bund und Land.

Mit differenzierten Tarifmaßnahmen soll einer konträren Entwicklung von Aufwendungen und Erträgen und somit einer zunehmenden Senkung des Aufwanddeckungsbeitrages entgegengewirkt und zeitgleich das Überschreiten der Preisakzeptanzschwelle der Fahrgäste und eine damit verbundene Abwanderung bzw. negative Entwicklung der Fahrgastzahlen vermieden werden.

Die detaillierten geplanten Tarifmaßnahmen werden in der Sitzung des Aufsichtsrates und der Verbandsversammlung vorgestellt.

Eine Übersicht zu den im AVV ab dem 1. Januar 2016 geltenden Fahrpreisen gibt die nachfolgende Preistabelle:

## AVV-Verbundtarif 1. Januar 2016

Stand: November 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 (inkl. Vaals und Kelmis)	Stammgebiet und ein Nachbar- stammgebiet	Stammgebiet und eine Nachbarregion	AVV- Gesamtnetz
			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		7,50			10,70	14,00
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	Tages-Ticket – mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztäglich		10,30		9,50	15,40	21,00	25,50
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)		22,00			29,10	43,60	56,70
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat		54,80	62,60	65,60	89,10	125,00	171,50
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate		46,31	52,90	55,43	75,29	105,63	144,92
Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet und i. d. R. alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2		Erwachsene: 125,00 / im ABO: 105,63					
			Auszubildende: 95,40 / im ABO: 82,40					
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)		16,70			22,00	33,00	42,90
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat		42,00	47,70	49,90	68,30	95,40	131,00
Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate		36,20	41,40	43,30	58,85	82,40	113,10
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten		434,70	493,70	506,50	706,90	987,40	1.355,85
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	mo. – fr. ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztäglich		18,80			im ABO: 15,67		
Aktiv-ABO (1 Person)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich		51,00 (Abo)					
Aktiv-Duo (2 Personen)			85,40 (Abo)					
Zuschlag 1. Klasse Einzel-Ticket	Einzelfahrt		1,40		1,80	2,65	4,15	
Zuschlag 1. Klasse Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. – so.)		11,00		14,55	21,80	28,35	
Zuschlag 1. Klasse Monatskarte	Kalendermonat		31,30		44,55	62,50	85,75	
Zuschlag 1. Klasse Moka im ABO	mindestens 12 Kalendermonate		26,45		37,65	52,80	72,47	
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)						1 Person	Mini- gruppe	Familien- Ticket
Stadt Aachen (inkl. 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) sowie Familien-Tickets (gilt nur in Verbindung mit einer Familienkarte) gelten mo. – fr. ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss bzw. sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztäglich</li> </ul>					7,50	9,50	14,00
StädteRegion Aachen (Stadt u. Kreis)						14,00	21,00	
Kreis Düren						10,70	21,00	10,70
Kreis Heinsberg						10,70	15,40	-
Sondertarife								
City-XL-Ticket Aachen	Einzelfahrt innerhalb der City-XL-Zone in Aachen						1,60	
City-XL-4Fahrten-Ticket Aachen	Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen						6,00	
City-XL-Monatskarte Aachen	Monatskarte für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen						38,00	
City-Tarif Düren Einzelfahrt	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 gem. Tarifbestimmungen)	Monatskarte Kreis Düren (nur im ABO)						20,00	
	Monatskarte Kreis Heinsberg						20,00	
	Monatskarte StädteRegion Aachen						29,80	
Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztäglich) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde						14,70	
Wochenend-Ticket für Jugendliche unter 18 Jahren	Tages-Ticket – samstags <u>oder</u> sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz						5,00	
Fahrrad Einzel-Ticket	einmalige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)						2,10	
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)						3,10	
Fahrrad-Monatskarte (SPNV)	Monatskarte zur Mitnahme eines Fahrrades in Nahverkehrszügen im AVV (entfernungsunabhängig)						29,10	
Anschluss-Ticket AVV	Einzelfahrt im AVV-Gesamtnetz (gilt nur in Verbindung mit einer AVV-Zeitkarte)						3,50	
euregio ticket	Tageskarte für beliebig viele Fahrten in der Euregio Maas-Rhein, mo. – fr. für 1 Person, sa., so. oder feiertags für max. 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 12 Jahren						18,50	
Ferien-Tickets im AVV								
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren						61,40	
Senioren übrige Ferien							30,70	

<sup>1)</sup> Dieser Tarif gilt auch für zwei angrenzende Kurzstreckenzonen unterschiedlicher Stammgebiete in den Kreisen Düren bzw. Heinsberg.

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

Abb. 4: Verbundtarif 01.01.2016

## 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 2016 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. 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 2016 liegen in der Optimierung der Kundeninformation (Weiterentwicklung elektronischer Auskunftsmidien und neue Netzpläne) und der Intensivierung des politischen Marketings.

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

### **Im Folgenden werden bereits geplante Maßnahmen für 2016 dargestellt:**

#### Im Bereich der Fahrgastinformation sind vorgesehen:

- Erstellung neuer interaktiver Liniennetzpläne
- Neues Produkt als Ersatz des Nationalparkfahrplans

#### Die Weiterentwicklung elektronischer Auskunftsmidien fokussiert sich auf:

- Integration weiterer Echtzeitdaten in die Fahrplanauskunft (DKB, RTB, Taeter)
- Weiterer Ausbau der Funktionalitäten im Fahrgastinformationssystem
- Weitere Vervollständigung euregionaler Fahrplandaten in das Auskunftssystem (De Lijn, SNCB)
- 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.mobilityeuregio.com](http://www.mobilityeuregio.com) genutzt werden (unter Beibehaltung der Domains; die Zusammenführung soll den Pflegeaufwand reduzieren). Die Aktivitäten im Bereich der sozialen Netzwerke erfahren eine sehr positive Resonanz und sollen in bisherigem Umfang weitgeführt werden.

Maßnahmen und Kampagnen in 2016 werden noch konkretisiert. Zur Fertigstellung des Ringbahnschlusses der RB 20 zwischen Stolberg und Alsdorf sind diverse Kommunikationsmaßnahmen vorgesehen. Im Weiteren sind klassische Kampagnen und weitere Aktivitäten in bisherigem Umfang zur Vermarktung von Tickets und anderen Produkten vorgesehen.

#### Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Die Pressearbeit soll weiter intensiviert werden. Darüber hinaus werden PR-Schriften wie der Verbundbericht sowie der Newsletter avv aktuell auch in 2016 neu aufgelegt. Weitere Maßnahmen wie die Herausgabe von Materialien für Grundschüler 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 sowie Fördermittel des Landes NRW zum Sozialticket (Mobil-Ticket)**

### **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 2016 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 2016 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 Sozialtickets („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 „Mobil-Ticket“ (Sozialticket) 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 2015 landesweit auf 30 Mio. Euro; für das Jahr 2016 wurde von Seiten des Verkehrsministeriums NRW eine Anhebung des vorgenannten Betrages avisiert. Für das Gebiet des AVV wurden für das Jahr 2015 Fördermittel in Höhe von insgesamt rd. 2,1 Mio. Euro gewährt. Ein gesetzlicher Anspruch auf entsprechende Fördermittel ist nicht gegeben, vielmehr wird hierüber seitens des Landes auf der Grundlage der verfügbaren Haushaltsmittel entschieden.

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

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

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

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

Die Sollkostensätze der Verbundverkehrsunternehmen wurden unter Beachtung der Anforderungsprofile und übriger Verbundstandards sowie sonstiger kostenbeeinflussender, objektiver Rahmenbedingungen und der gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen an eine beihilfefreie Finanzierung von Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen unternehmensbezogen für das Geschäftsjahr 2015 durch eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ermittelt und – entsprechend § 12 Abs. 3 der Satzung des Zweckverband AVV – seitens der Verbundverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2016 fortgeschrieben. Die auf dieser Basis ermittelten Sollkosten zeigen die maximale Obergrenze für die Ermittlung der Ausgleichsbeträge unter Berücksichtigung der relevanten Erträge auf.

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

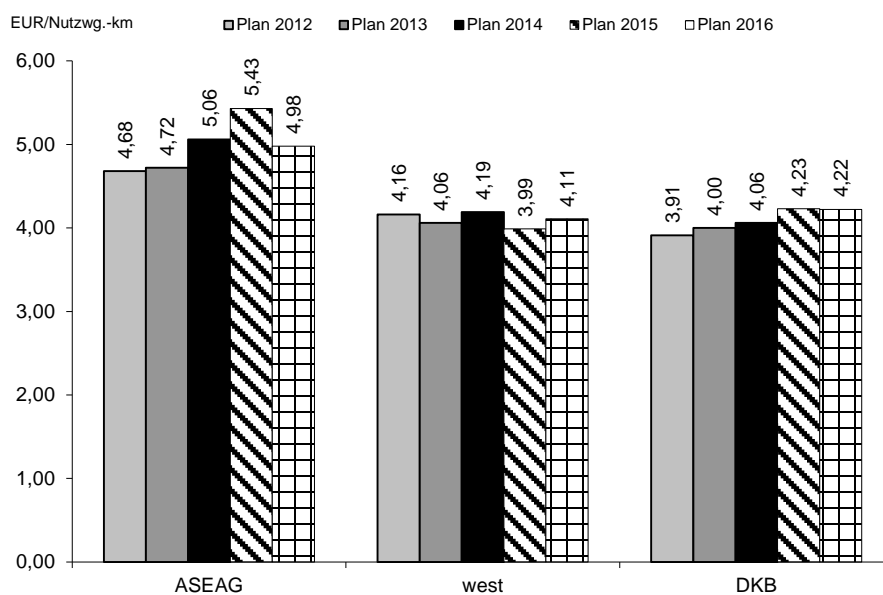
Die unabhängige Neu-Ermittlung der Sollkostensätze durch einen Wirtschaftsprüfer erfolgt in einem 4-jährigen Turnus. Die Sollkostensätze werden zwischenzeitlich jährlich durch die Verbundverkehrsunternehmen fortgeschrieben.

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.

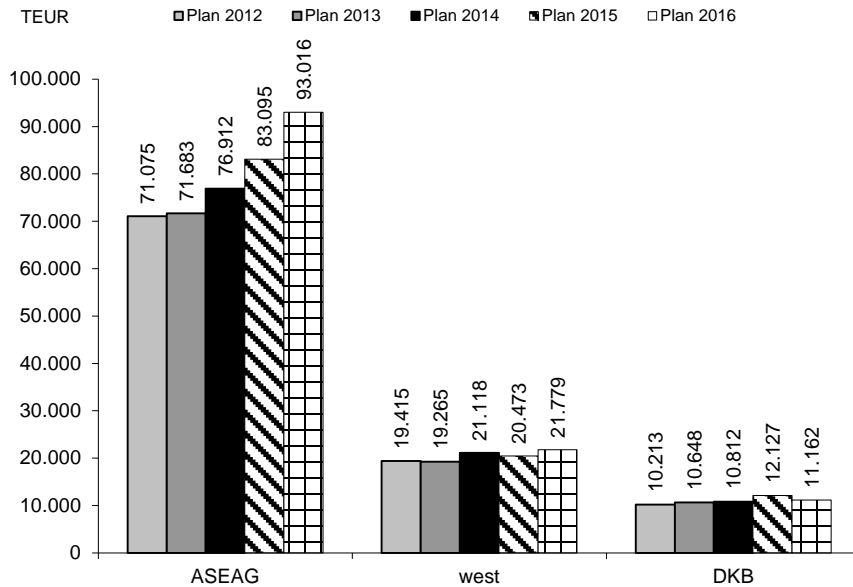
Die für das Jahr 2016 relevanten Sollkostensätze sind nachfolgend dargestellt.



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

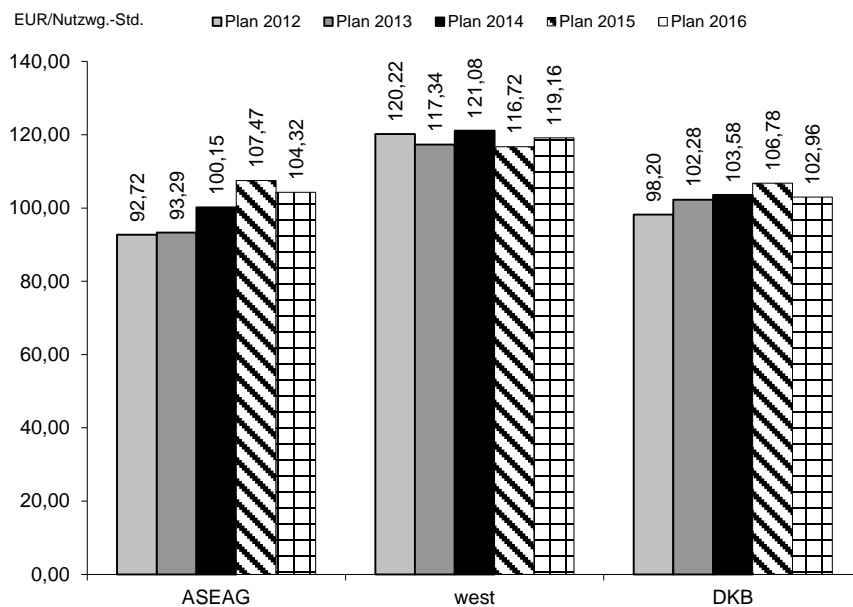
Ein direkter Vergleich des leistungsbezogenen Sollkostensatzes je Nutzwagen-km der Verbundverkehrsunternehmen untereinander ist grundsätzlich nur bedingt möglich, da die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten zum Teil deutlich differieren. So liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit im Überlandverkehr 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 2016 die in der folgenden Abb. 6 dargestellten ausgleichsfähigen Soll-Gesamtaufwendungen.



**Abb. 6:** Relevante **Sollkosten** der Verbundverkehrsunternehmen (2012 – 2016)

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



**Abb. 7:** Sollkosten je Nutzwagen-Stunde (2012 – 2016)

## 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,

- e) Zuschüsse Dritter,
- f) Werbeeinnahmen.

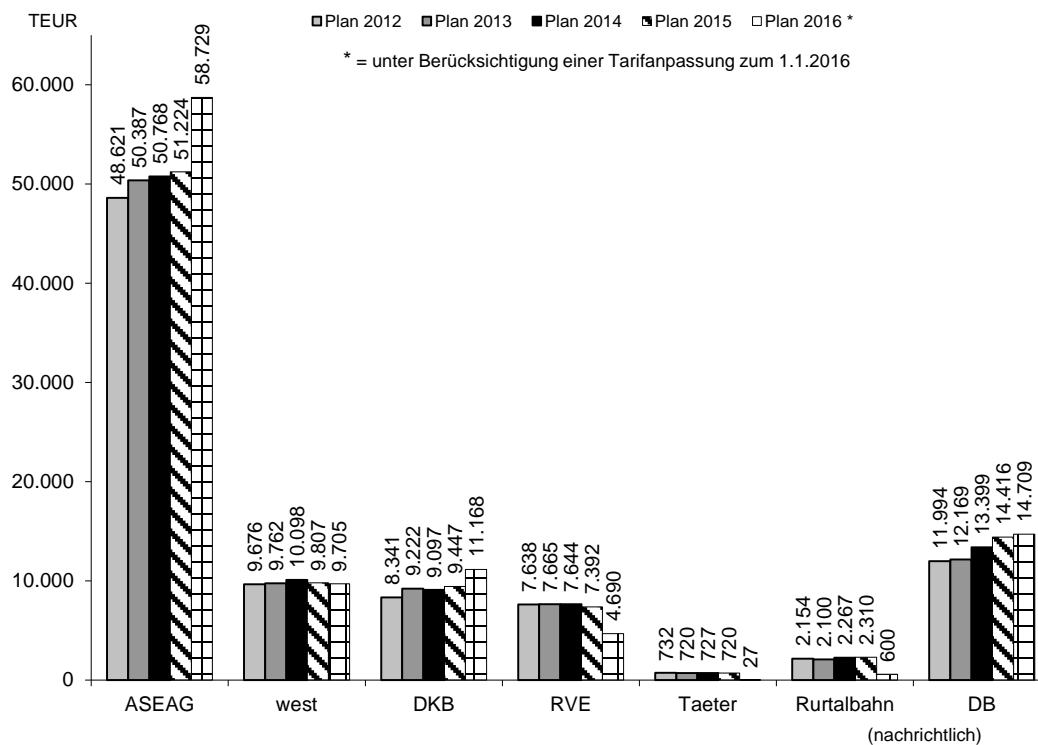
Die Auswirkungen der zum 01.01.2016 vorgesehenen Anpassung des AVV-Verbundtarifs sind in die nachfolgenden Darstellungen bzw. Ansätze bereits eingeflossen.

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.

Die zum 01.01.2016 vorgesehene Übertragung von Liniengenehmigungen von den Unternehmen RVE und Taeter Aachen auf die ASEAG für das Gebiet der StädteRegion Aachen (incl. Stadt Aachen) führt auch im Bereich der nachfolgend dargestellten Erträge zu entsprechenden Verschiebungen. Die darüber hinaus in Bezug auf die kassentechnischen Einnahmen zu verzeichnende Verschiebung zwischen den Ansätzen für die DKB und die Rurtalbahn resultiert aus einer seit 2015 wirksamen vertrieblichen Trennung dieser beiden Unternehmen.

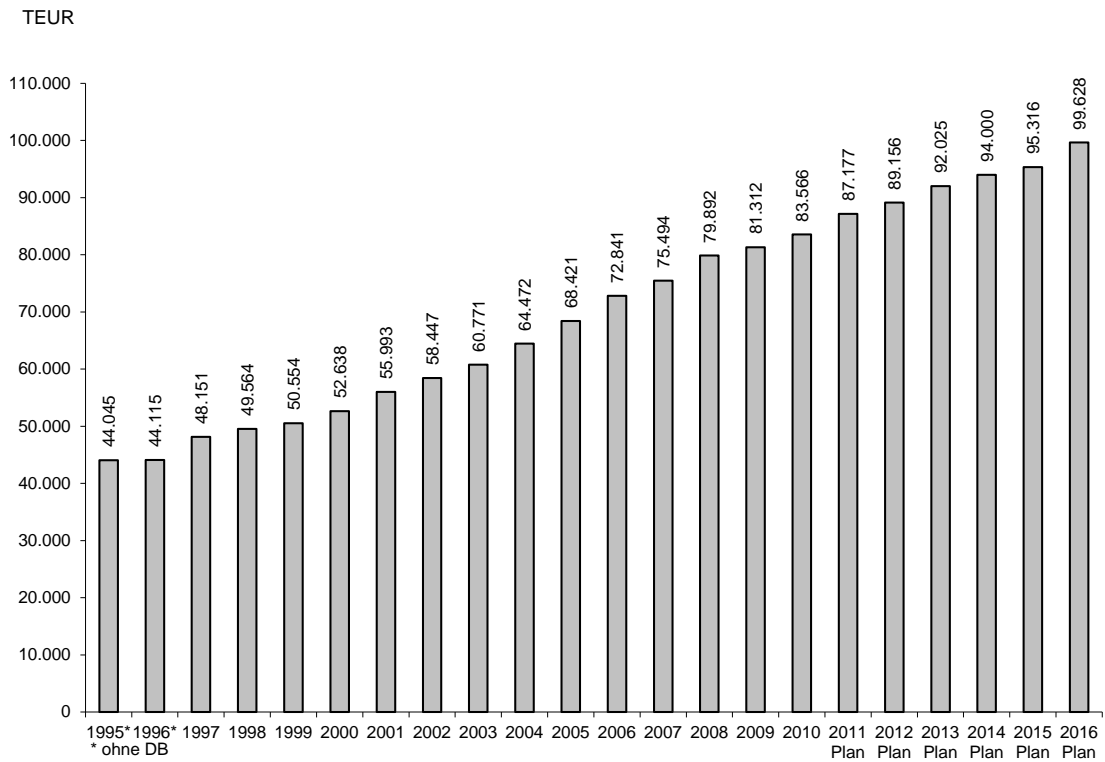
Es sei darauf hingewiesen, dass mit dem Angebot der Mobil-Tickets (Sozialticket) eine Minderung der kassentechnischen Einnahmen aus dem Verbundtarif verbunden ist. Darüber hinaus führen sinkende Schülerzahlen zu verminderten kassentechnischen Einnahmen.

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.



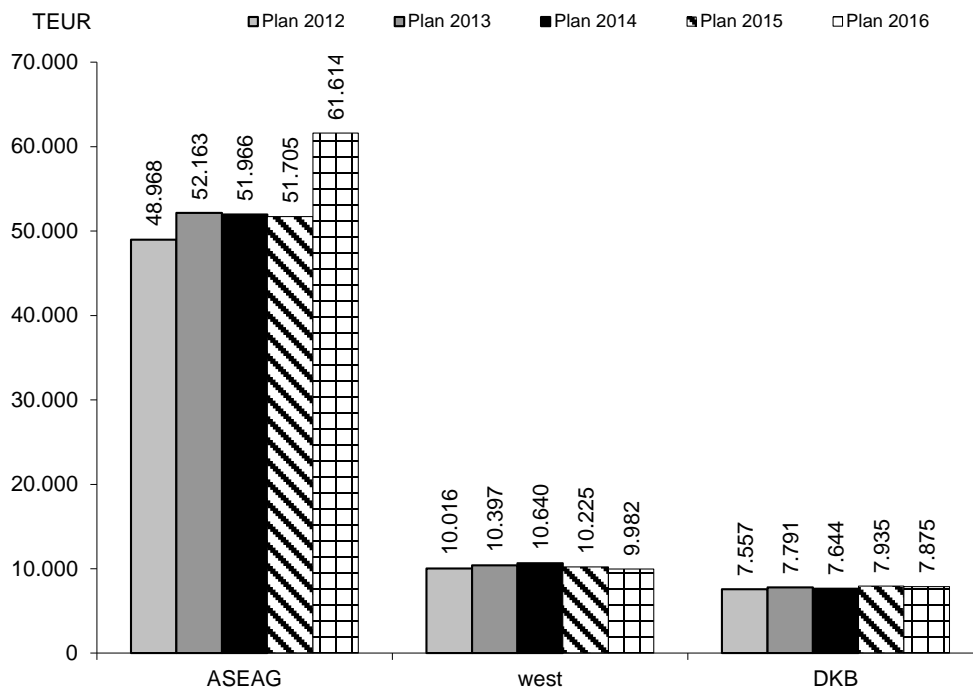
**Abb. 8a:** Entwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** (incl. Einnahmenanteilen aus NRW-Tarif und Übergangs- bzw. Kragentartarifen; Rurtalbahn incl. NE-Tarif) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (vor Einnahmenaufteilung)





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

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



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

## **Einnahmenaufteilung**

Das derzeitige differenzierte Verfahren zur Einnahmenaufteilung im AVV sieht u.a. im Hinblick auf den Übersteigerausgleich 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 2016 wird somit eine Einnahmenaufteilung für das Jahr 2015 erfolgen. Die Ansätze der Verbundverkehrsunternehmen für den Verbundetat 2016 beruhen folglich auf vorläufigen Abschätzungen. Eine abschließende Verrechnung gegenseitiger Ansprüche betreffend das Jahr 2016 wird verfahrensbedingt frühestens im Laufe des Jahres 2017 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 2016 rückwirkend berücksichtigt werden.

Die Ergebnisse der AVV-Verkehrserhebung 2014 finden in der Einnahmenaufteilungsrechnung ab dem Jahr 2015 Anwendung und werden somit auch im Jahr 2016 wirksam. Aufgrund des ermittelten und aktualisierten Nutzungsverhaltens und der Nachfrage ergeben sich im Hinblick auf den Übersteigerausgleich im AVV Verlagerungen der Einnahmenansprüche bei den im AVV tätigen Verkehrsunternehmen.

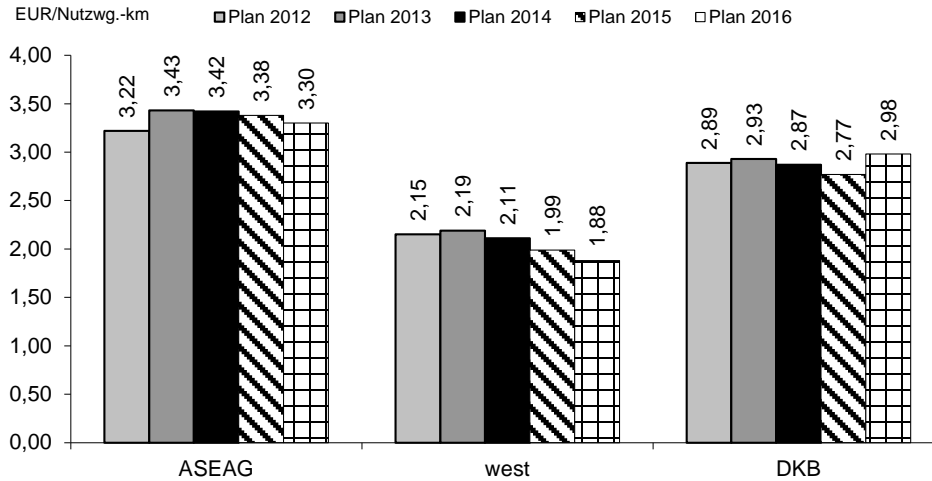
Unter Berücksichtigung der vertraglich vereinbarten Einnahmenanspruchsregelungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen die in den Abbildungen 9 und 10a/b aufgezeigten verbundrelevanten Erträge. Hierbei wurde bereits die aufgezeigte Anpassung der Tarife zum 1.1.2016 unterstellt.

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

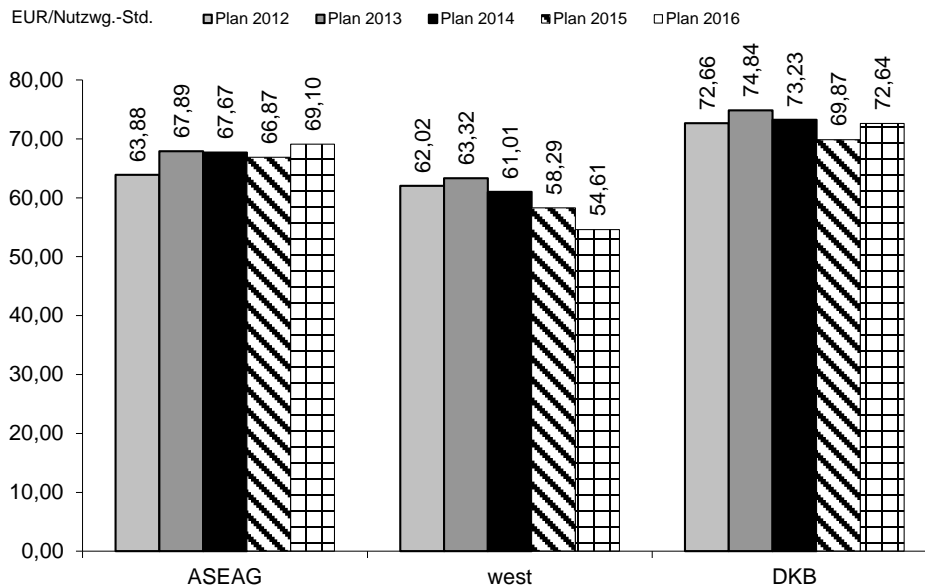
Die Einnahmenaufteilung ist im Übrigen maßgeblich für die Aufteilung der seitens des Landes NRW gewährten Fördermittel zum Mobil-Ticket (Sozialticket).

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 2016 insgesamt verbundrelevante Erträge in Höhe von 79.471 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.



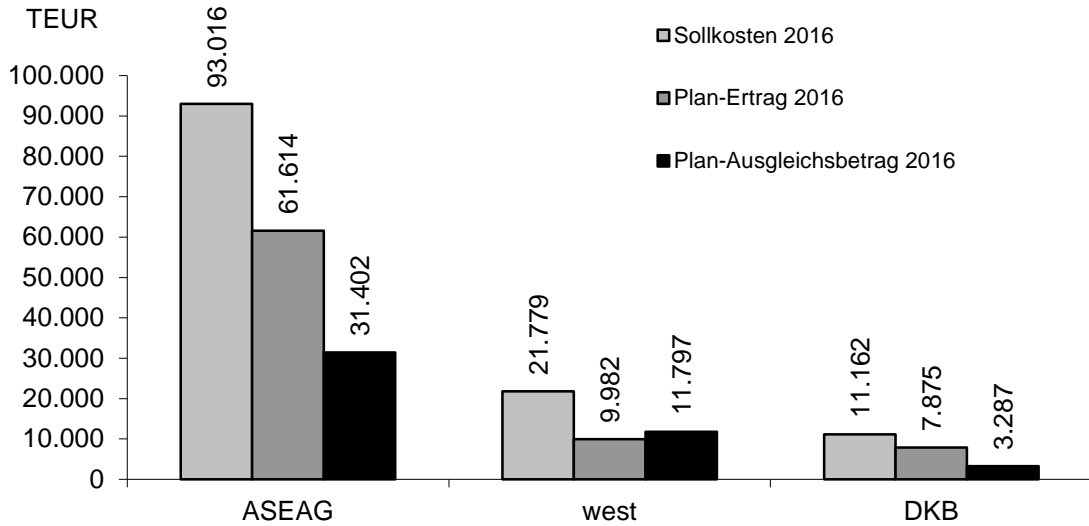
**Abb. 10a:** Verbundrelevante Erträge je Nutzwagen-km



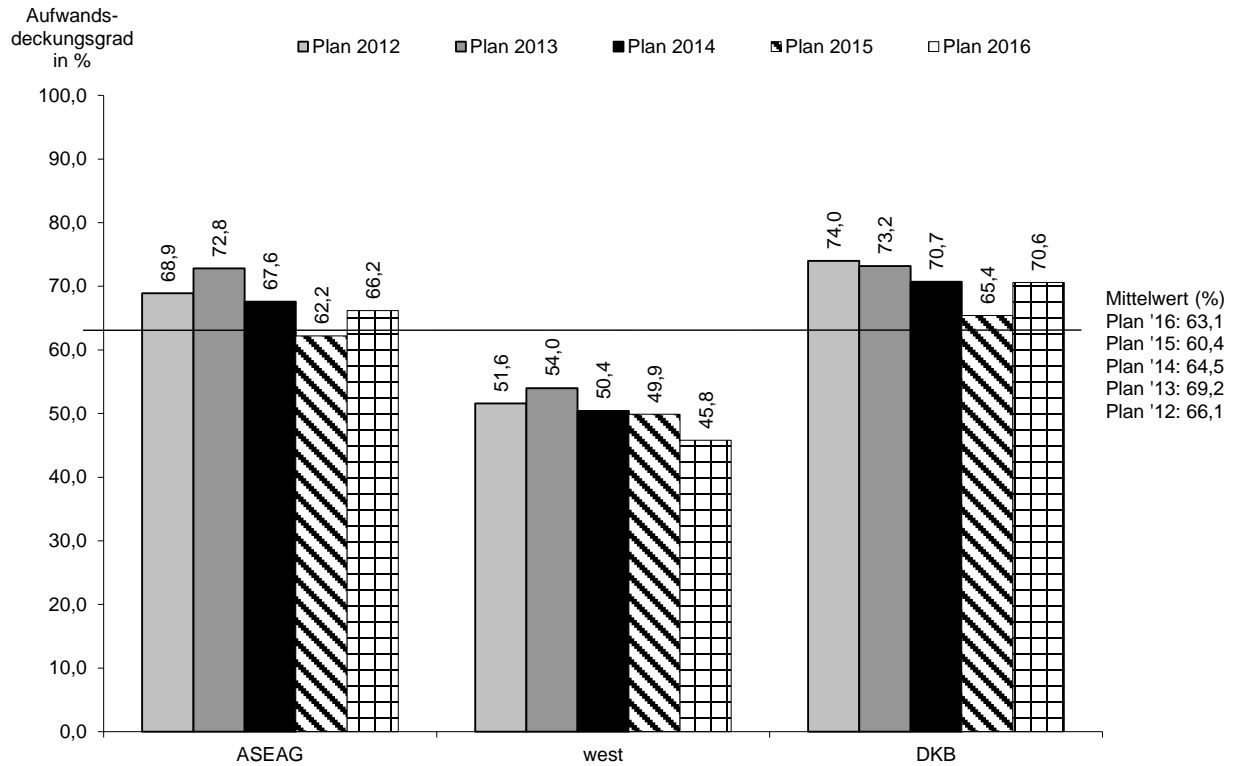
**Abb. 10b:** Verbundrelevante Erträge je Nutzwagenstunde

## 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 2016 für den Betriebszweig Bus ein durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedingter Ausgleichsbetrag in Höhe von 46.486 TEUR. Der Vergleichswert für 2015 liegt bei 45.830 TEUR (Basis: Nachtragsetat 2015). Insgesamt erhöht sich der Plan-Ausgleichsbetrag von 2015 nach 2016 somit um insgesamt 656 TEUR.

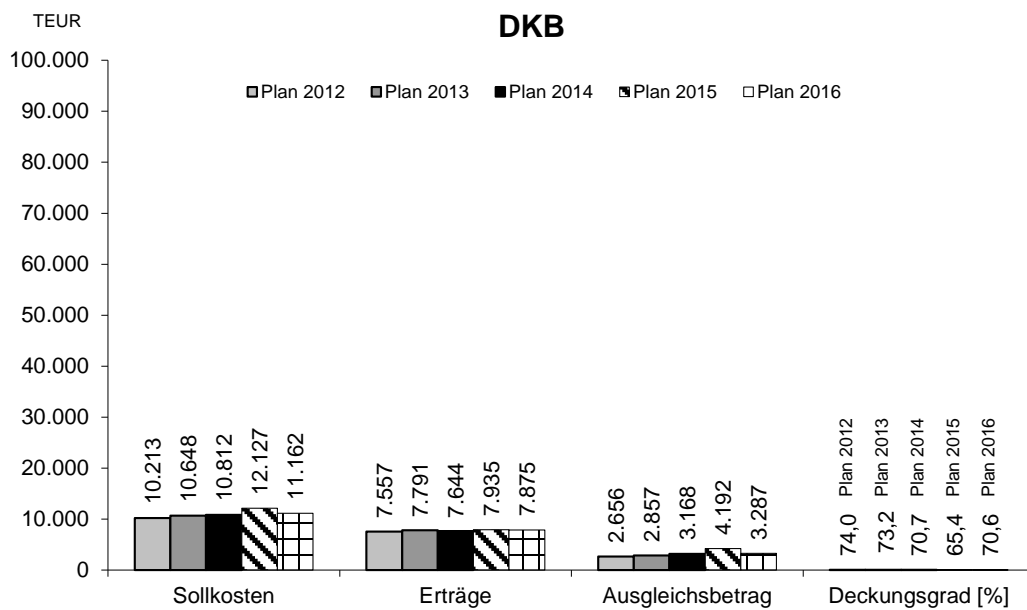
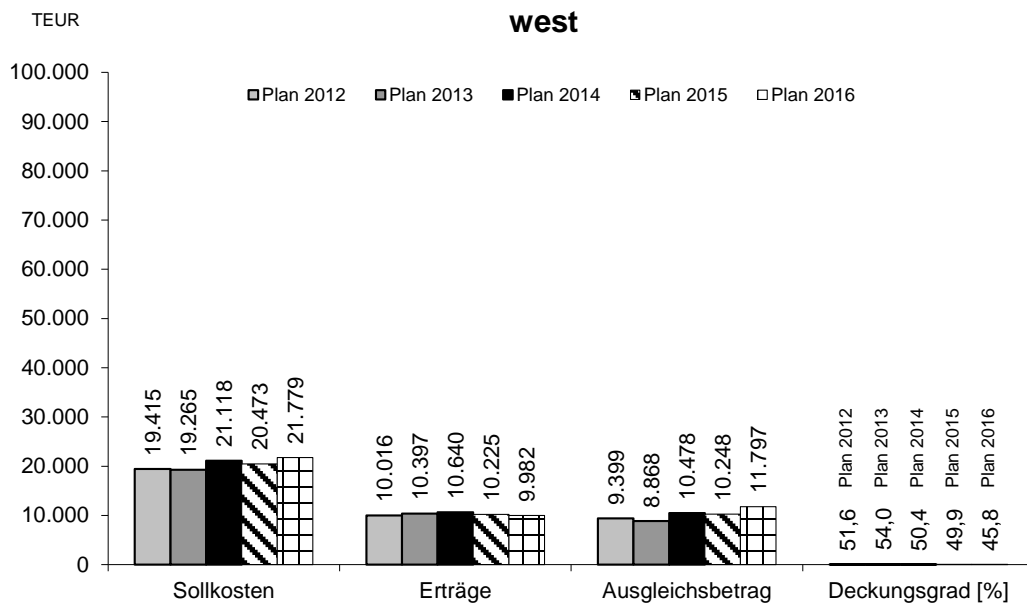
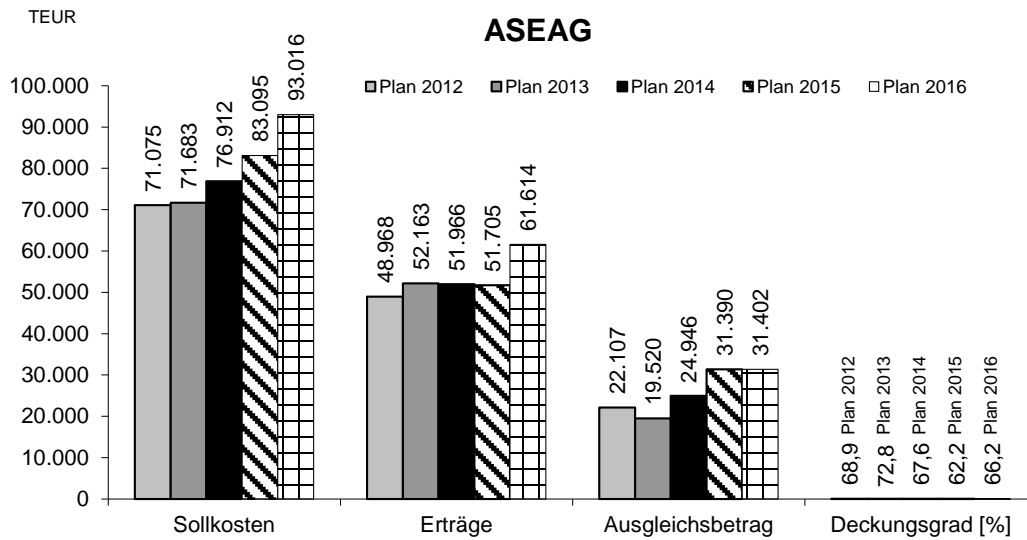


**Abb. 11:** Übersicht zu den **Sollkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen** (Plan 2016) der Verbundverkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus



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

Für den gesamten AVV ergibt sich gemäß Abb. 12 für 2016 insgesamt ein Aufwandsdeckungsgrad in Höhe von 63,1 %.



**Abb. 13: Entwicklung der Sollkosten, Erträge und Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen (Plan 2012 – 2016)**

## 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 2016 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 – soweit sie durch die Übertragung von Liniengenehmigungen zum 01.01.2016 nicht bereits der ASEAG zugeordnet sind – sowie die Leistungen der Auftragsunternehmen mit in Ansatz zu bringen.

Im Jahr 2016 ergibt sich im Rahmen der allgemeinen Umlage für den Betriebszweig Bus im gesamten AVV ein Ausgleichsbetrag (Normalumlage) in Höhe von rd. 46,2 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 2016	31.247	11.797	3.132	46.176
	Plan 2015	(31.240)	(10.248)	(4.042)	(45.530)
Nutzwagen-km (in Tsd.) *	Plan 2016	18.976	6.663	6.455	32.094
	Plan 2015	(18.660)	(6.523)	(6.846)	(32.029)
Ausgleichsbetrag/km (in EUR/km)	Plan 2016	1,6467	1,7705	0,4852	1,4388
	Plan 2015	(1,6742)	(1,5711)	(0,5904)	(1,4215)

\* 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 *		10.445	8.173	252	106	18.976
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	1,6467	1,6467	1,6467	1,6467	1,6467
3. Ausgleichsbetrag ASEAG	TEUR	17.200	13.458	415	174	31.247
Planansatz 2015	TEUR	(17.383)	(13.600)	(167)	(90)	(31.240)
west						
1. Nutzwagen-km *		0	184	26	6.453	6.663
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	1,7705	1,7705	1,7705	1,7705	1,7705
3. Ausgleichsbetrag west	TEUR	0	326	46	11.425	11.797
Planansatz 2015	TEUR	(0)	(310)	(38)	(9.900)	(10.248)
DKB						
1. Nutzwagen-km *		0	0	6.455	0	6.455
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	0,4852	0,4852	0,4852	0,4852	0,4852
3. Ausgleichsbetrag DKB	TEUR	0	0	3.132	0	3.132
Planansatz 2015	TEUR	(0)	(0)	(4.042)	(0)	(4.042)
Summe Umlage	TEUR	17.200	13.784	3.593	11.599	46.176

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

**Abb. 15:** Übersicht zur allgemeinen **Umlage** der Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen in 2016

### 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) wurde für die Jahre 2008 bis einschließlich 2014 eine Sonderumlage für Fahrplanmaßnahmen entsprechend § 14 Abs. 2 der Zweckverbandssatzung in Höhe von jährlich insgesamt 150 T€ im Verbundetat ausgewiesen.

Das dem vorgenannten Ansatz 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 wurde erstmals im Verbundetat 2015 bei der Bemessung der Sonderumlage berücksichtigt, so dass diese Leistungen im Rahmen der vorangehenden Verbundetats vorläufig nach dem Verfahren für die allgemeine Umlage abgedeckt wurden. Eine diesbezügliche Korrektur wird im Rahmen der für den Zeitraum ab 2012 zu erstellenden Ergebnisrechnungen vorgenommen.

Zum Dezember 2014 wurde 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 beläuft sich vor dem Hintergrund der beiden vorgenannten Angebotserweiterungen für das Geschäftsjahr 2016 auf insgesamt 310 T€ (150 T€ + 126 T€ + 34 T€). Entsprechend den diesbezüglichen Beschlussfassungen bleiben die jeweiligen relativen Anteile der betroffenen Verbandsmitglieder an der vorgenannten Sonderumlage gegenüber der seit 2008 geltenden Vereinbarung unverändert.

### Gesamtergebnis für die Zweckverbandsumlage 2016

Insgesamt ergibt sich für 2016 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 2016	17.200	13.784	3.593	11.599	46.176
	Plan 2015	(17.383)	(13.910)	(4.247)	(9.990)	(45.530)
b) Fahrplanmaßnahmen (Sonderumlage)	Plan 2016	77	78	155	0	310
	Plan 2015	(75)	(75)	(150)	(0)	(300)
Summe	Plan 2016	17.277	13.862	3.748	11.599	46.486
	Plan 2015	(17.458)	(13.985)	(4.397)	(9.990)	(45.830)

(..) = Planansatz 2015

**Abb. 16:** Übersicht zu den Einzelpositionen und dem Gesamtergebnis der **Verbandsumlage** für 2016 (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	17.277 TEUR
in der StädteRegion Aachen	13.536 TEUR
im Kreis Düren	415 TEUR
im Kreis Heinsberg	174 TEUR
Gesamt	<u>31.402 TEUR</u>

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

für Leistungen der DKB	
im Kreis Düren	3.287 TEUR
in der StädteRegion Aachen	0 TEUR
im Kreis Heinsberg	0 TEUR
Gesamt	<u>3.287 TEUR</u>

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

für Leistungen der west	
in der Stadt Aachen	0 TEUR
in der StädteRegion Aachen	326 TEUR
im Kreis Düren	46 TEUR
im Kreis Heinsberg	11.425 TEUR
Gesamt	<u>11.797 TEUR</u>

**Verbundetat 2016**  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

<b>Einnahmen:</b>	<b>TEUR</b>
1. Verbandsumlagen von der Stadt Aachen	17.277
2. Verbandsumlagen von der StädteRegion Aachen	13.862
3. Verbandsumlagen vom Kreis Düren	3.748
4. Verbandsumlagen vom Kreis Heinsberg	11.599
5. Summe Einnahmen	<u>46.486</u>

<b>Ausgaben:</b>	<b>TEUR</b>
1. Finanzierung der Ausgleichsbeträge	
an Stadt Aachen für Leistungen der ASEAG	31.402
an Kreis Düren für Leistungen der DKB	3.287
an Kreis Heinsberg für Leistungen der west	11.797
2. Summe Ausgaben	<u>46.486</u>

## Marketingstrategie

### Strategien und Maßnahmen 2016

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 bisherige Marketingstrategie, die einen Schwerpunkt im Bereich der Fahrgastinformation setzt, ergänzt um Werbung und PR-Aktivitäten zur Imagesteigerung des AVV, soll grundsätzlich so beibehalten werden. In 2015 hat der AVV begonnen, das politische Marketing stärker in den Fokus zu rücken, um das Aufgabenprofil und den Verantwortungsbereich des AVV intensiver zu kommunizieren. Hierzu wurde der Newsletter für Multiplikatoren entwickelt, der 2 - 3 mal pro Jahr auch Hintergrundinformationen zu Projekten und Entwicklungen gibt. Darüber hinaus soll auch das Aufgabenprofil des AVV im Bewusstsein der Öffentlichkeit geschärft werden. Dazu wurde einerseits die Pressearbeit, andererseits aber auch die Aktivitäten in neuen Dialogkanälen wie dem Blog des AVV intensiviert.

In 2015 wurden drei Werbekampagnen (zur AVV-App, zu Tages-Tickets und Abos) unter Nutzung von Print-, Hörfunk- und online-Medien durchgeführt. Dabei wurden die Produktvorteile kommuniziert und beworben. Gleichzeitig wird dadurch die Präsenz des neuen AVV-Logos erhöht und die Pflege der Marke „AVV“ auf diese Weise fortgeführt. In 2016 sind Kampagnen in ähnlichem Umfang vorgesehen. Über die Zielgruppe, Themen und die Werbebotschaft erfolgt eine Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen jeweils zum Jahresbeginn.

Die Social Media-Aktivitäten sollen in bisherigem Umfang beibehalten werden. Der in 2014 gestartete Blog ist ein wichtiges Medium, um komplexere Inhalte an Kunden zu kommunizieren. Die Strategie, einerseits bei jüngeren Zielgruppen mehr Präsenz zu zeigen, andererseits den Dialog mit der Öffentlichkeit zu intensivieren, hat sich als erfolgreich erwiesen. Im November 2015 konnte die AVV-Präsenz auf Facebook den 10.000. „Fan“ verzeichnen und weist somit weit mehr Follower auf als andere Verkehrsverbünde in NRW.

Mit Einführung des neuen Corporate Design wurden ab 2014 Layout-Anpassungen vorgenommen. Die Anpassung der Fahrplan- und Tarifmedien erfolgte in 2015. Der Austausch der AVV-Logos ist weitestgehend umgesetzt; lediglich die Logoerneuerung auf den Haltestellen im Verbundgebiet wird sich über einige Zeit erstrecken, da der Austausch sukzessive erfolgt. Die Flyer mit Tarif- und Fahrplaninformationen wurden in 2015 erstmalig in neuem Layout herausgegeben. In 2016 werden sich keine weiteren strukturellen Änderungen in dem Bereich ergeben. Eine Ausnahme bildet der Nationalparkfahrplan, der zukünftig als Nationalpark-Netzkarte herausgegeben werden soll. Nicht die Vollständigkeit der Fahrplaninformation, sondern die Kartenübersicht und ausgewählte Rad- und Wandertouren mit Anreisehinweise stehen dabei im Vordergrund.

Des Weiteren sollen die kartographischen Grundlagen für die Liniennetzpläne im AVV erneuert und die Produkte um interaktive elektronische Netzpläne auf topographischer und schematischer Grundlage erweitert werden. Grundsätzlich werden die bisherigen Printprodukte (Netzplan zum Fahrplanbuch, Aushänge) beibehalten. Zugunsten eines

großmaßstäbigen topographischen Netzplans für das Web soll die Beilage zum Fahrplanbuch zukünftig als schematischer Plan abgebildet werden.

Die elektronische Kundeninformation wird stetig weiterentwickelt. Dies gilt für die App, für das Fahrgastinformationssystem sowie für die Webseite. Der notwendige Ausbau des elektronischen Informationssystems kann nicht mehr auf Grundlage des heutigen Systems „Busspur“ erfolgen, da der Systemanbieter der Busspur die Weiterentwicklung und Pflege des Systems aufgekündigt hat. Abgesehen davon wäre das System ohnehin hinsichtlich der zukünftigen, technischen Anforderung nicht weiterentwicklungsfähig gewesen. Zukünftig soll daher ein am Markt etabliertes Informationssystem zum Einsatz kommen, verbunden mit dem Vorteil, dass marktgerechte Weiterentwicklungen durch mehrere Partner getragen werden. Die Vorbereitungen zum Umstieg auf ein neues System starteten in 2015 und sollen in 2016 in einem Systemwechsel münden. Bereits durch die Umstellung auf ein neues System wird eine Erweiterung der Funktionalitäten vorgenommen, die die Informationsübermittlung weiter optimiert und individualisiert. In 2016 soll die AVV-Auskunft um die noch ausstehende Integration der Echtzeitdaten der DKB sowie der RTB ergänzt werden, so dass dynamische Daten der AVV-Unternehmen dann vollständig vorliegen.

Im Rahmen des Projektes DYN@MO wird in 2015/16 eine Mobilitätsplattform entstehen, die sowohl statische als auch dynamische Mobilitätsinformationen verkehrsträgerübergreifend bündelt und für Kunden möglichst einfach zugänglich macht. Im Rahmen einer Pilotphase werden Probanden sowohl das Informationsportal als auch die Nutzung intermodaler Wegeverbindungen erproben und bewerten. Die Firma Hacon wurde beauftragt, in der Pilotphase das intermodale Auskunftssystem des Mobilitätsportals bereit zu stellen. Das Portal selbst wird durch die regio iT erstellt.

Ursprünglich schon in 2015 erwartet, wird voraussichtlich im Juni 2016 der Ringbahnschluss auf der **euregiobahn** realisiert werden. Wie bisher sollen gemeinsam mit den Partner NVR, DB und EVS entsprechende Kommunikationsaktivitäten umgesetzt werden.

Darüber hinaus soll die Fahrgastinformation für die Euregio Maas-Rhein weiter ausgebaut und gestärkt werden. Weitere euregionale Fahrplandaten sollen in das Auskunftssystem integriert werden, insbesondere im Zuge der Leistungsvergabe innerhalb der Provinz Limburg an Arriva wird neben der Integration von Soll-Fahrplandaten in 2016 auch die Übermittlung dynamischer Daten vorbereitet. Derzeit wird geprüft, ob das euregionale Informationsportal ([www.mobilityeuregio.com](http://www.mobilityeuregio.com)) in die Website des AVV integriert wird. Weitere Kommunikationsmaßnahmen innerhalb der Euregio Maas-Rhein sind geplant, können jedoch erst im Rahmen der Zuweisung neuer Förderprojekte detailliert ausgearbeitet werden. Mit der Betriebsaufnahme der grenzüberschreitenden Leistungen wird Arriva ab Dezember 2016 Partnerunternehmen im AVV. Diese Neuerung wird durch entsprechende PR-Aktivitäten kommunikativ begleitet.

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 2016 bis 2020 bildet die erwartete wirtschaftliche Entwicklung des Verbundverkehrs unter Berücksichtigung der Anforderungen des Gemeinschaftsrechts an eine wettbewerbskonforme ÖPNV-Finanzierung ab.

Entsprechend den Rahmenbedingungen des Verbundetats 2016 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.

Entsprechend den Ansätzen im Rahmen des Verbundetats 2016 beinhalten auch die Prognosedaten im Rahmen der Mittelfristigen Vorausschau u.a. die Auswirkungen der zum 1.1.2016 im Hinblick auf die Verkehrsleistungen im Gebiet der Stadt bzw. StädteRegion Aachen vorgesehenen nahezu vollständigen Übertragung aller Liniengenehmigungen der privaten Verkehrsunternehmen RVE und Taeter auf die ASEAG. Die diesbezüglichen Auswirkungen schlagen sich sowohl bei den Betriebsleistungen als auch im Bereich der Aufwendungen und Erträge nieder. Vergleichbare Entwicklungen in Bezug auf das Leistungsangebot im übrigen AVV-Gebiet sind – soweit von den Verbundverkehrsunternehmen im Rahmen ihrer Meldungen prognostiziert – im Rahmen der Mittelfristigen Vorausschau ebenfalls entsprechend berücksichtigt.

Im Rahmen der Vorausschau sind im Übrigen 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.

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,

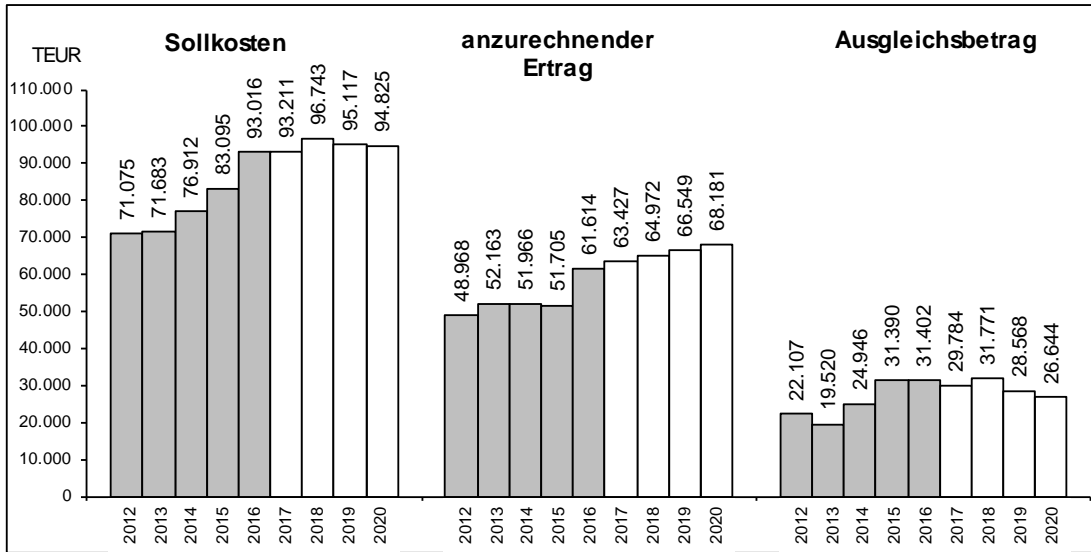
- allgemeine wirtschaftliche Entwicklung in der Region und daraus resultierende Veränderungen im Modal-Split,
- Ausmaß der allgemeinen Kostenentwicklung, insbesondere der Treibstoffkosten,
- Umfang und Ausgestaltung bzw. Sicherung der zukünftigen öffentlichen Zuwendungen,
- Erfolg der Restrukturierungsbemühungen 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,
- 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.

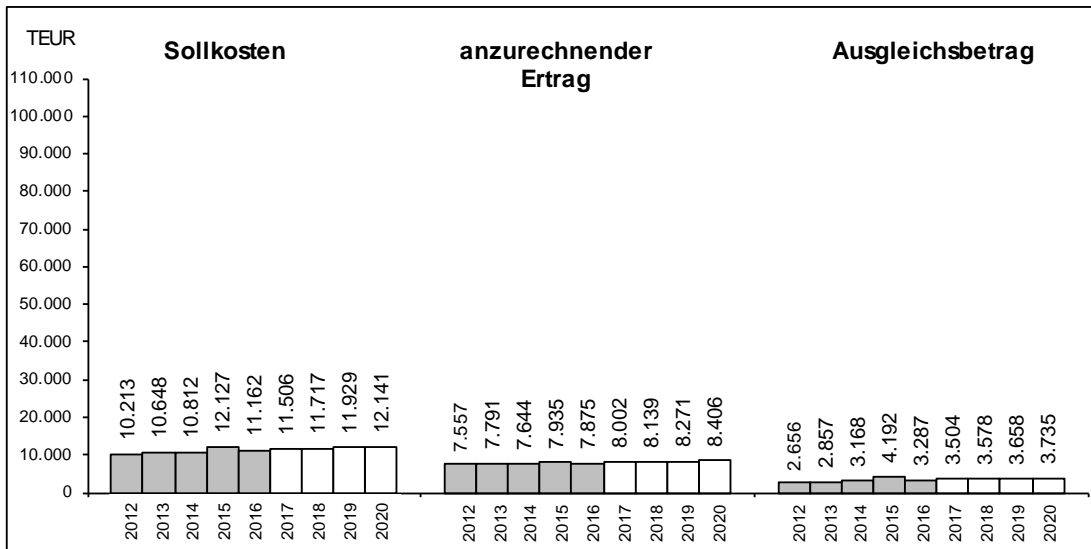
Angesichts der Vielzahl der beispielhaft aufgeführten internen und externen Einflussfaktoren auf die Aufwendungen und Erträge der Verkehrsunternehmen wird deutlich, dass die Belastbarkeit der prognostizierten Entwicklung nur in begrenztem Umfang durch lokale, regionale und unternehmerische Entscheidungsprozesse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

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die derzeitigen Betrauungen und Verträge zum 09.12.2017 auslaufen und die ausgewiesenen Ansätze für 2018 und 2019 mögliche Modifikationen infolge der Neuvergabe der ÖSPV-Leistungen und des Finanzierungssystems noch nicht in vollem Umfang berücksichtigen können.

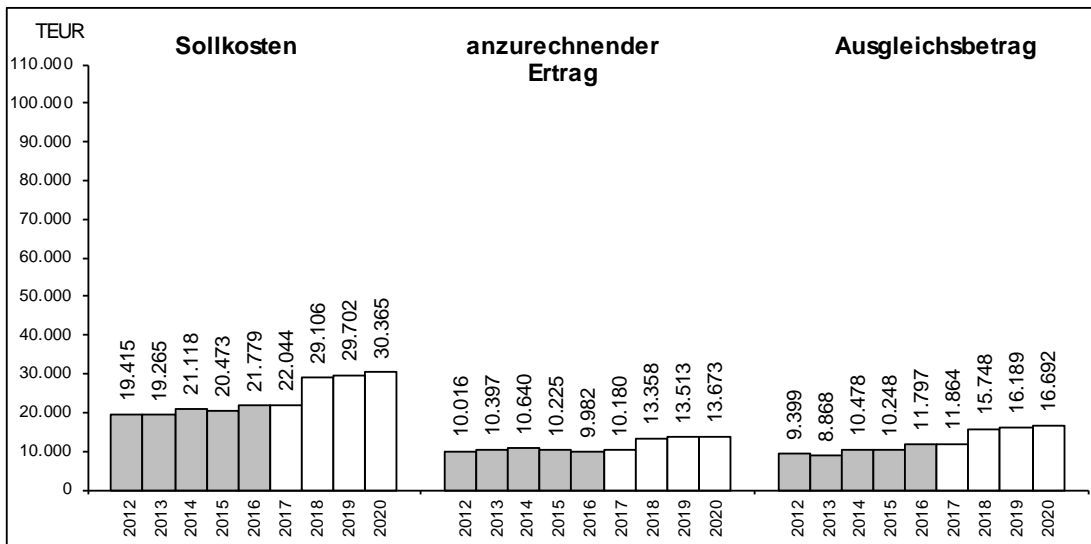
## ASEAG



## DKB



## west



Etat-Ansatz
  Ansatz gem. Mittelfristiger Vorausschau

### Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2016 – 2020 - Betriebszweig Bus

Verkehrsunternehmen	2016				2017				2018				2019				2020			
	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe
1. Betriebsleistungen [TKM]	18.678	2.645	5.299	26.622	18.605	2.645	5.299	26.549	18.785	2.645	6.630	28.060	18.835	2.645	6.630	28.110	19.003	2.645	6.630	28.278
Leistungen RVE / Taeter Aachen	298	3.810	1.364	5.472	298	3.810	1.364	5.472	298	3.810	17	4.125	298	3.810	17	4.125	298	3.810	17	4.125
Summe umlagerrelevante Leistg.	<b>18.976</b>	<b>6.455</b>	<b>6.663</b>	<b>32.094</b>	<b>18.903</b>	<b>6.455</b>	<b>6.663</b>	<b>32.021</b>	<b>19.083</b>	<b>6.455</b>	<b>6.647</b>	<b>32.185</b>	<b>19.133</b>	<b>6.455</b>	<b>6.647</b>	<b>32.235</b>	<b>19.301</b>	<b>6.455</b>	<b>6.647</b>	<b>32.403</b>
2. Sollkosten [TEUR] *	93.016	11.162	21.779	125.957	93.211	11.506	22.044	126.761	96.743	11.717	29.106	137.566	95.117	11.929	29.702	136.748	94.825	12.141	30.365	137.331
3. anzurechnende Erträge [TEUR]	61.614	7.875	9.982	79.471	63.427	8.002	10.180	81.609	64.972	8.139	13.358	86.469	66.549	8.271	13.513	88.333	68.181	8.406	13.673	90.260
4. Ausgleichsbetrag [TEUR]	-31.402	-3.287	-11.797	-46.486	-29.784	-3.504	-11.864	-45.152	-31.771	-3.578	-15.748	-51.097	-28.568	-3.658	-16.189	-48.415	-26.644	-3.735	-16.692	-47.071
5. Sonderumlagen [TEUR]																				
- für Fahrplan-Maßnahmen	155	155	0	310	155	155	0	310	155	155	0	310	155	155	0	310	155	155	0	310
- 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>-31.247</b>	<b>-3.132</b>	<b>-11.797</b>	<b>-46.176</b>	<b>-29.629</b>	<b>-3.349</b>	<b>-11.864</b>	<b>-44.842</b>	<b>-31.616</b>	<b>-3.423</b>	<b>-15.748</b>	<b>-50.787</b>	<b>-28.413</b>	<b>-3.503</b>	<b>-16.189</b>	<b>-48.105</b>	<b>-26.489</b>	<b>-3.580</b>	<b>-16.692</b>	<b>-46.761</b>
7. ausgleichsfähige Sollkosten je Nutzwg.-km [EUR] *	-1,6467	-0,4852	-1,7705		-1,5674	-0,5188	-1,7806		-1,6568	-0,5303	-2,3692		-1,4850	-0,5427	-2,4355		-1,3724	-0,5546	-2,5112	

\* Werte für 2017 - 2020 vorläufig



### Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2016 – 2020 - Betriebszweig Bus

<b>Zahlungen der Gebietskörperschaften an den Zweckverband [in TEUR]</b>					
	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Verbandsumlagen					
von der Stadt Aachen	17.277	16.386	17.480	15.718	14.660
von der StädteRegion Aachen	13.862	13.168	14.239	12.875	12.062
vom Kreis Düren	3.748	3.943	4.075	4.114	4.169
vom Kreis Heinsberg	11.599	11.655	15.303	15.708	16.180
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>46.486</b>	<b>45.152</b>	<b>51.097</b>	<b>48.415</b>	<b>47.071</b>

<b>Zahlungen des Zweckverbands an die Gebietskörperschaften [in TEUR]</b>					
	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Finanzierung der Ausgleichsbeträge					
an Stadt Aachen	31.402	29.784	31.771	28.568	26.644
an Kreis Düren	3.287	3.504	3.578	3.658	3.735
an Kreis Heinsberg	11.797	11.864	15.748	16.189	16.692
<b>Summe Ausgaben</b>	<b>46.486</b>	<b>45.152</b>	<b>51.097</b>	<b>48.415</b>	<b>47.071</b>