



VORLAGE

Vorlagennummer

10/2016

Beratungsfolge	Datum
Verbandsversammlung	TOP 10 29.06.2016

öffentlich

nicht öffentlich

Gegenstand:

Ergebnisrechnungen für den Verbundverkehr für die Jahre 2011 - 2013

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt die Ergebnisrechnung für das Geschäftsjahr 2011 und nimmt den Sachstand zu den Ergebnisrechnungen 2012 und 2013 zur Kenntnis.

Fortsetzung umseitig

Beratungsergebnis

- einstimmig
- mit Mehrheit
- _____ Ja
- _____ Nein
- _____ Enthaltung
- lt. Beschlussvorschlag
- abweichend

Erläuterungen:

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

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

Die letzte dem Aufsichtsrat der AVV GmbH und der Verbandsversammlung vorgelegte Ergebnisrechnung bezog sich auf das Geschäftsjahr 2010. Hintergrund dafür ist u.a. das mit erstmaliger Wirkung zum Verbundetat 2007 modifizierte ÖSPV-Finanzierungssystem im AVV. Im Rahmen der hiermit verbundenen Regularien ist eine exakte periodenscharfe Abgrenzung sowohl der Ist-Kosten als auch der Ist-Erträge für das jeweilige Geschäftsjahr erforderlich. Nach dem bis einschließlich 2006 für den Verbundverkehr geltenden Finanzierungssystem konnte die jeweilige Ergebnisrechnung bereits im Herbst des Folgejahres vorgelegt werden. Insbesondere die hierin ausgewiesenen Erträge beinhalteten jedoch lediglich die Ergebnisse einer vorläufigen Einnahmenaufteilung sowie vorläufige-Ansätze im Hinblick auf die gesetzlichen Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten und die rabattierten Tarife im Ausbildungsverkehr. Die inzwischen erforderlichen endgültigen Daten betreffend etwa die gesetzlichen Ausgleichsansprüche sind schon aus antragstechnischen Gründen jeweils frühestens im zweiten auf das Berichtsjahr folgenden Geschäftsjahr bekannt.

Ursächlich für die verzögerte Fertigstellung der vorliegenden Ergebnisrechnung 2011 waren über den vorgenannten Grund hinaus insbesondere auch seitens der Dürener Kreisbahn noch ausstehende Datenlieferungen. Diesbezüglich sei auf die Ausführungen in den vorangegangenen Sitzungen der Verbandsversammlung verwiesen.

Da die für die Ergebnisrechnungen für die Jahre 2012 und 2013 erforderlichen Daten zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung weiterhin nur unvollständig bei der Verbundgesellschaft vorlagen, ist beabsichtigt, diese Ergebnisrechnungen der Verbandsversammlung in der nächsten Sitzung zur Beschlussfassung vorzulegen.

Die gemäß § 22 Abs. 2 Ziffer 7 des Gesellschaftsvertrages erforderliche Beschlussfassung des Aufsichtsrates der AVV GmbH über die Feststellung der Ergebnisrechnung 2011 erfolgt in seiner Sitzung am 29.06.2016. Über das Beratungsergebnis wird in der Sitzung berichtet.

gez.

(Marcel Philipp)
Der Vorstandsvorsteher



Aachener Verkehrsverbund GmbH

**Ergebnisrechnung
für den Verbundverkehr
im Jahr 2011**

Übersicht:

1.	Vorwort.....	3
2.	Leistungsangebot.....	5
3.	Verbundtarif 2011.....	10
4.	Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Kundeninformation.....	12
5.	Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus).....	14
6.	Erträge (Betriebszweig Bus).....	18
7.	Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus).....	21
8.	Zweckverbandsumlage.....	23
9.	Finanzierung des Busverkehrs.....	26

1. Vorwort

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.

Im Übrigen erlaubt die Rechtsprechung des EuGH öffentliche Zuschüsse für Verkehrsleistungen nur unter den drei weiteren Voraussetzungen, dass

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

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

Die vorliegende Ergebnisrechnung hat über die Ermittlung der auf die Verbandsmitglieder entfallenden Finanzierungsanteile für den ÖSPV hinaus die Funktion, die Einhaltung der im Rahmen des Verbundetats 2011 festgelegten Parameter zu prüfen bzw. zu dokumentieren. Neben der Feststellung, ob der im vorhinein festgelegte Leistungsumfang in vollem Umfang erbracht wurde (satzungsgemäß sind Abweichungen von bis zu 2 % zulässig), steht hierbei insbesondere die Einhaltung der im Verbundetat 2011 je Verbundverkehrsunternehmen festgelegten Kostenparameter (Sollkostensatz) im Vordergrund. Im Falle einer Unterschreitung der ausgleichsfähigen Sollkosten gemäß Verbundetat erfolgt der Kostenausgleich – unter Anrechnung der verbundrelevanten Erträge – auf der Basis der niedrigeren Istkosten. Im Falle einer unzulässigen Überschreitung der Sollkosten, ist die Überschreitung entsprechend § 12 Abs. 7 der Satzung des Zweckverband AVV innerhalb eines zusammenhängenden 4-jährigen Zeitraumes zu kompensieren.

Die im Rahmen der vorliegenden Ergebnisrechnung 2011 ausgewiesenen Daten berücksichtigen in Bezug auf die zugrundeliegenden Erträge die Ergebnisse einer endgültigen AVV-Einnahmenaufteilung für das Berichtsjahr, die darauf basierenden gesetzlichen Ausgleichsleistungen (gem. § 11a ÖPNVG NRW bzw. § 145ff SGB IX) sowie die endgültigen

seitens des Landes NRW gewährten Fördermittel für das Sozialticket („Mobil-Ticket“). Hierdurch ist eine weitestgehend periodenscharfe Zuordnung aller Aufwendungen und Erträge im Rahmen der Ergebnisrechnung gewährleistet.

Es sei darauf hingewiesen, dass die in der vorliegenden Ergebnisrechnung ausgewiesenen Planansätze für das Jahr 2011 aus gegebenem Anlass teilweise modifiziert wurden; die entsprechenden Änderungen sind durch Texthinweise und Fußnoten gekennzeichnet. Die Vergleichbarkeit mit den im ursprünglichen Verbundetat 2011 ausgewiesenen Ansätzen ist somit nicht vollständig gewährleistet.

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

Darüber hinaus ist festzustellen, dass die für die DKB ausgewiesenen Ansätze für das Jahr 2011 inhaltlich nicht mit den Ansätzen vorangehender Jahre vergleichbar sind. Dies betrifft insbesondere auch den gutachterlich ermittelten Soll- bzw. Istkostensatz. Ursächlich hierfür sind strukturelle Auswirkungen infolge der zum 1.1.2009 erfolgten Neugründung der „Dürener Kreisbahn GmbH (DKB)“.

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

Die gesamten Betriebsleistungen der AVV-Busverkehrsunternehmen sind im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr verbundweit um insgesamt 308 Tsd. Nutzwagen-km (+ 1,0 %) leicht gestiegen. Die betreffenden Mehrleistungen sind in der Stadt Aachen und im Kreis Heinsberg erbracht worden. Der Planansatz 2011 in Bezug auf die verbundweite Gesamtleistung wurde mit einer Abweichung von insgesamt 155 Tsd. Nutzwagen-km (+ 0,5 %) nur geringfügig überschritten.

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

Die von der DKB zum AVV-Verbundetat 2011 ursprünglich angemeldete Plan-Leistung (2.617 Tsd. Nutzwg.-km) wurde in den nachfolgenden Darstellungen nachträglich um die Leistungen des City-Bus-Verkehrs in Düren (34 Tsd. Nutzwg.-km) erhöht. Der im Rahmen des Verbundetat 2011 versehentlich unberücksichtigte City-Bus-Verkehr ist Bestandteil des durch die Betrauung der DKB abgedeckten Anforderungsprofils und unterliegt somit den Regularien zur Finanzierung des Verbundverkehrs gem. Satzung des Zweckverband AVV.

In der nachstehenden Abbildung ist die Entwicklung der Betriebsleistung der AVV-Bus-Verkehrsunternehmen für die Jahre 2008 bis 2011 dargestellt.

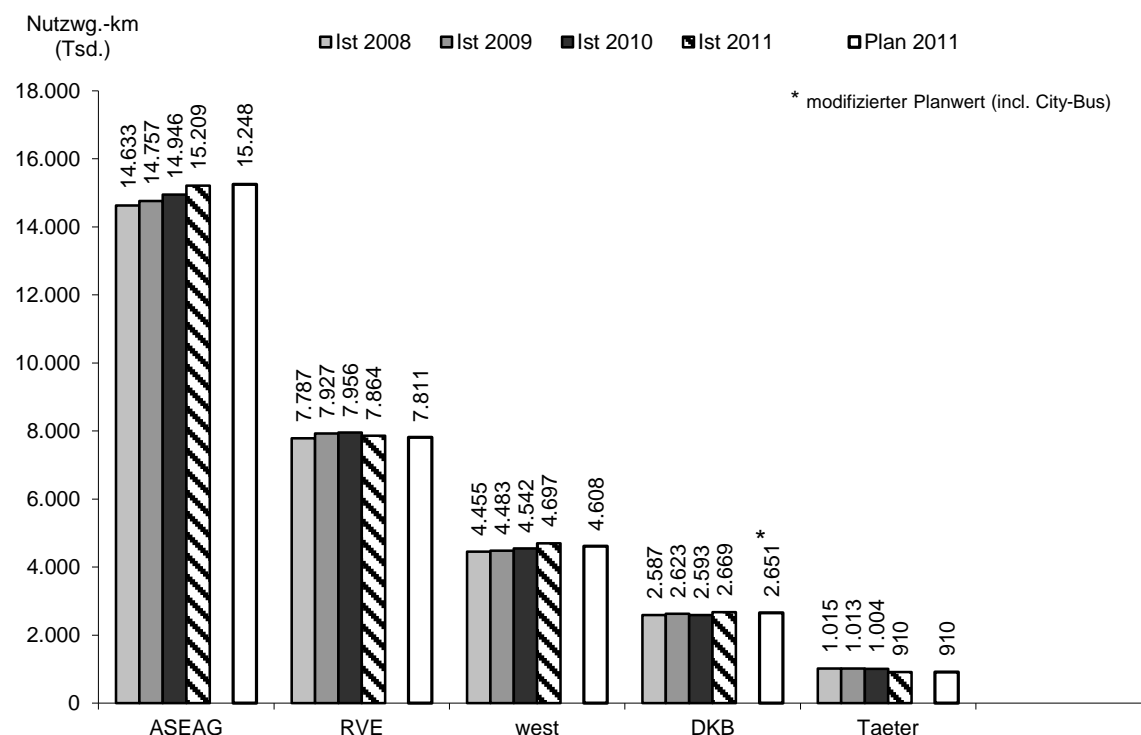


Abb. 1a: Betriebsleistungen (Ist-Leistung der AVV-Verkehrsunternehmen von 2008 bis 2011 im Vergleich zu den Plandaten 2011)

Gemäß § 11 Abs. 5 Nr. 5 der im Geschäftsjahr 2011 gültigen Satzung des Zweckverband AVV dürfen die Verbundverkehrsunternehmen um max. 2 % vom Umfang des betrauten Anforderungsprofils abweichen. Durch diese Toleranzregelung sollen Planungsunsicherheiten wie z.B. Mehrleistung infolge von Umleitungsverkehr ausgeglichen werden. Für Mehrleistungen, die über den Umfang von 2 % hinausgehen, kann ein Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Regel nur erfolgen, wenn eine entsprechende Betrauung – z.B. in Form einer nach Erstellung des Verbundetats unterjährig beschlossenen Fahrplanmaßnahme – vorliegt.

In Bezug auf die Betriebsleistungen aller drei Verbundverkehrsunternehmen ist festzustellen, dass diese im Vergleich zu den im Rahmen des Verbundetat 2011 festgelegten Plan-Leistungen jeweils um weniger als die gemäß Satzung des Zweckverband AVV zulässigen 2 % abweichen.

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

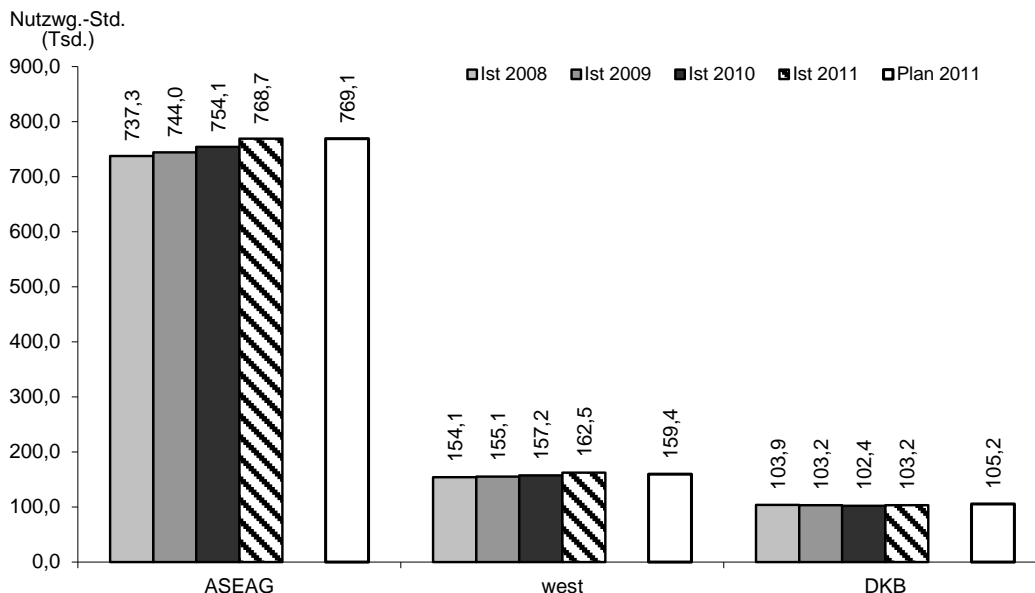


Abb. 1b: Nutzwagenstunden der kommunalen Unternehmen (Ist- bzw. Planwerte 2008 bis 2011)

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

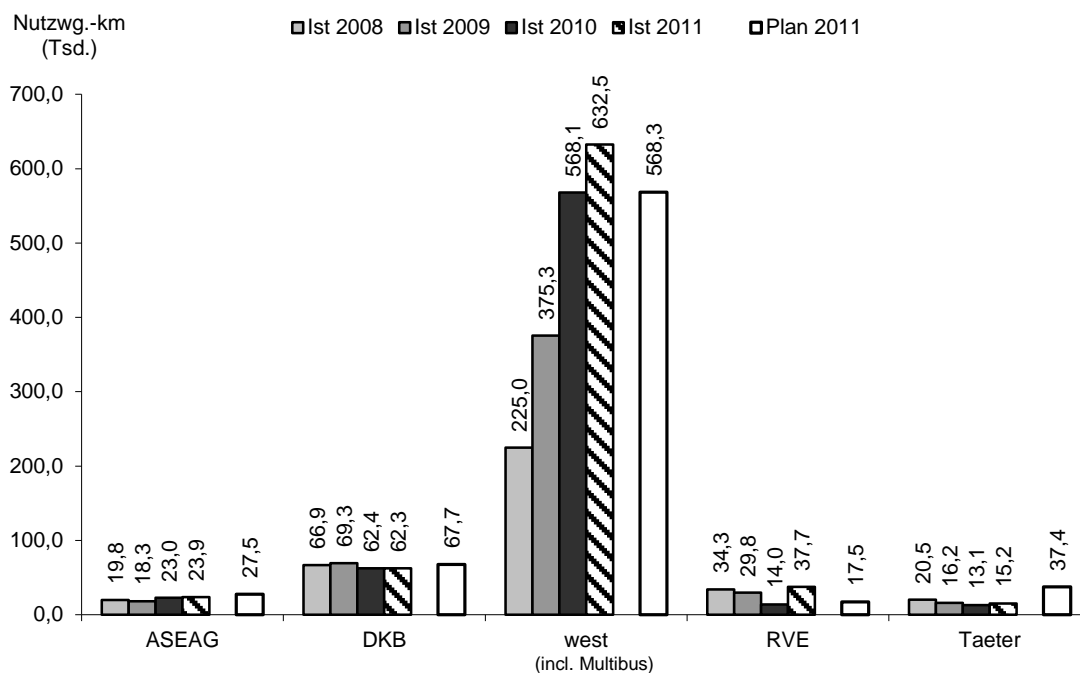


Abb. 1c: Betriebsleistungen im Linienbedarfsverkehr (Ist- bzw. Planwerte für 2008 bis 2011)

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

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

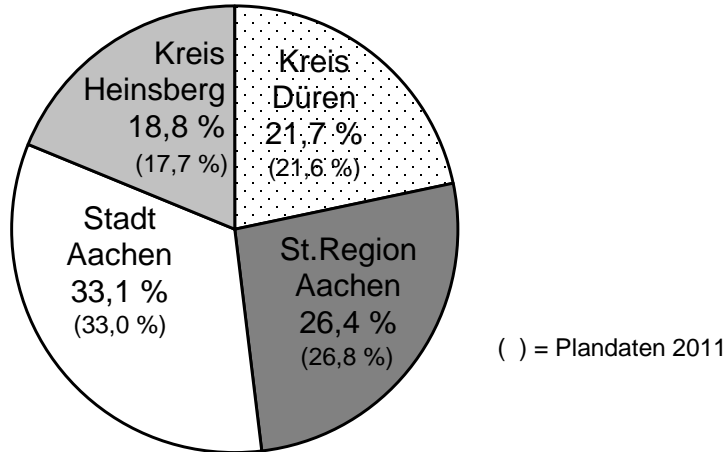


Abb. 2: Übersicht zu den auf die Verbandsmitglieder entfallenden **Anteilen an der gesamten Bus-Betriebsleistung** (Nutzwagen-km) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen

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

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

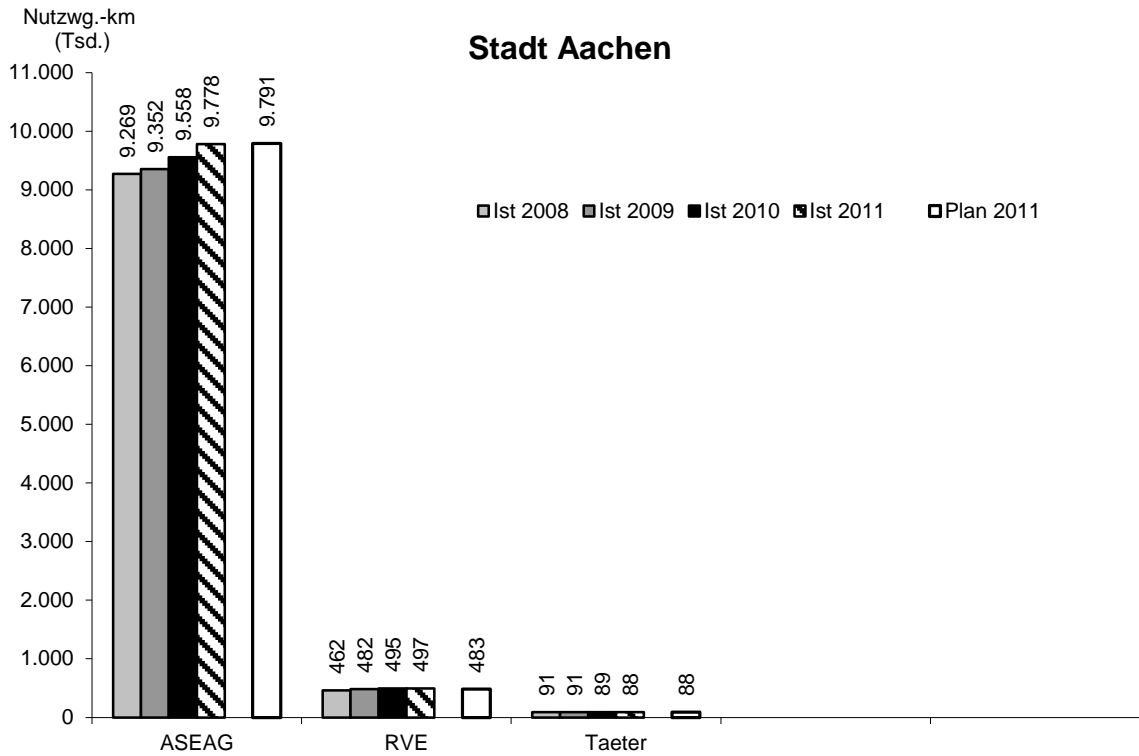


Abb. 3a: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Stadt Aachen

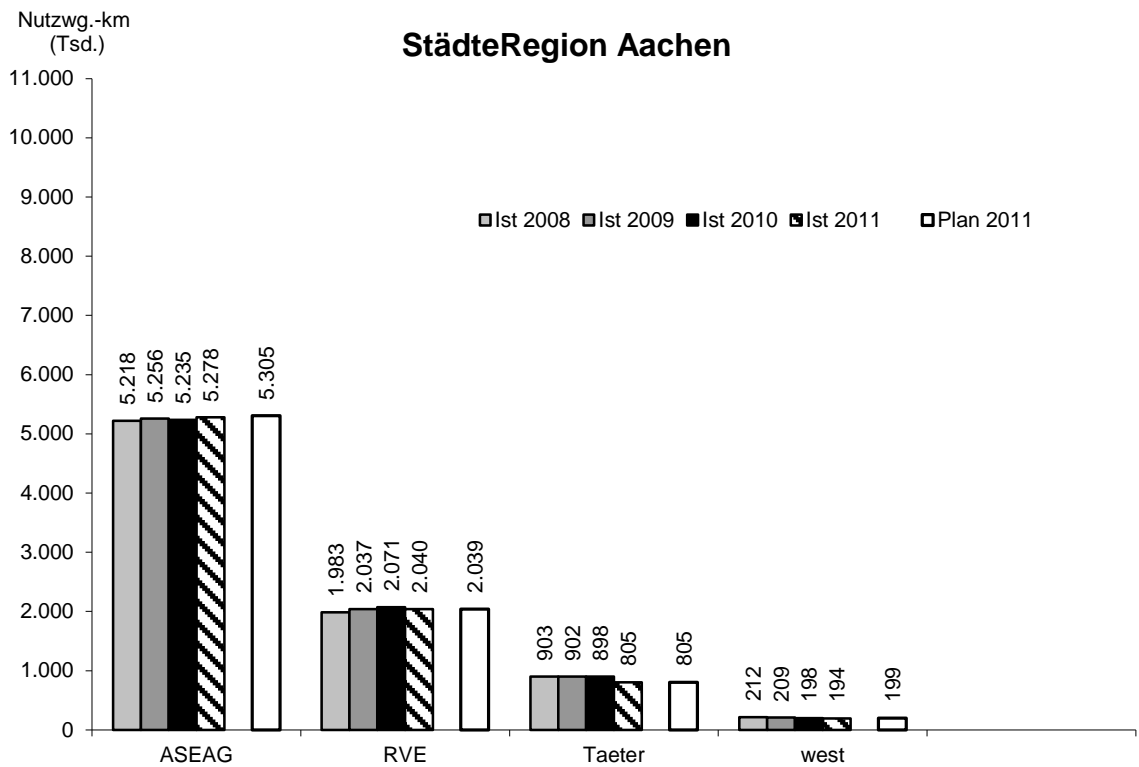


Abb. 3b: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) StädteRegion Aachen

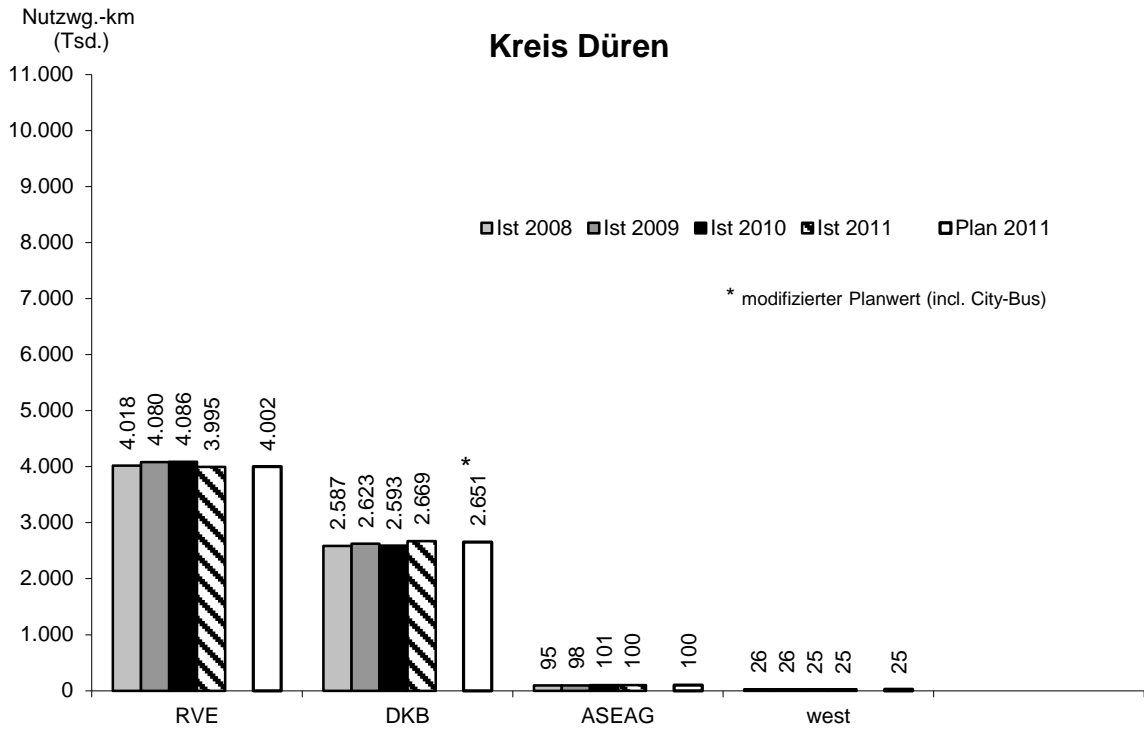


Abb. 3c: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Kreis Düren

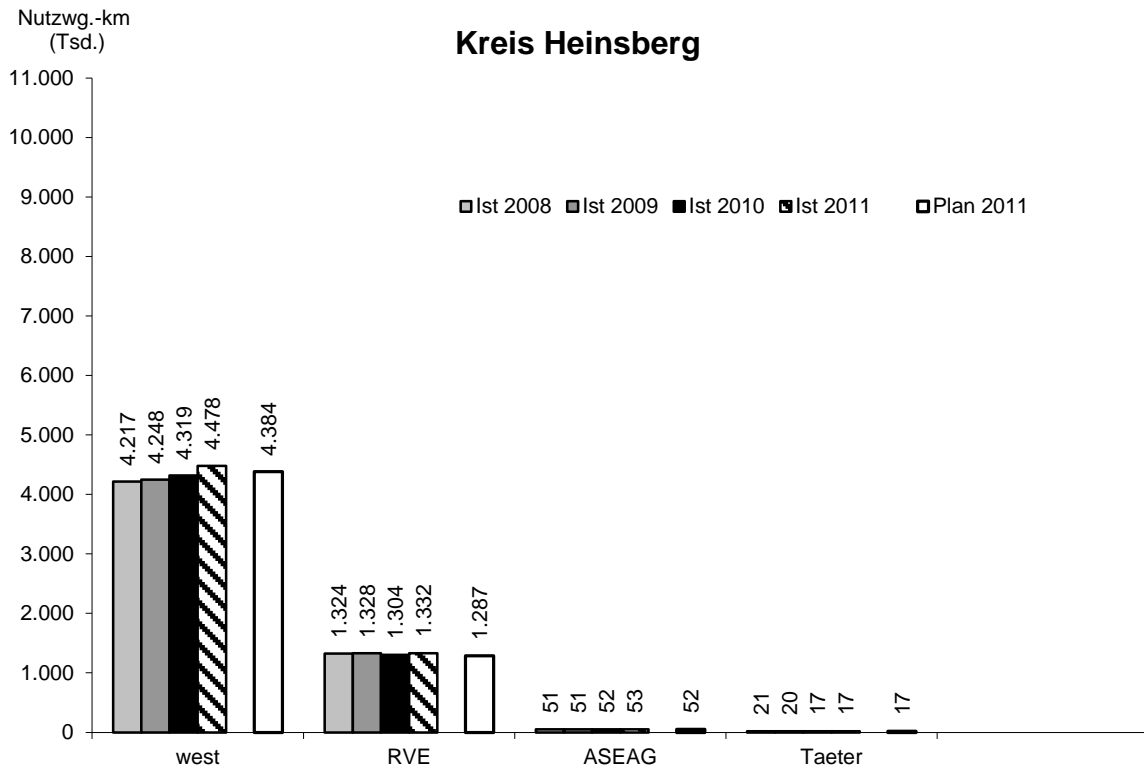


Abb. 3d: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Kreis Heinsberg

3. Verbundtarif 2011

Mit Blick auf die seitens der Verbundverkehrsunternehmen im Rahmen des Verbundetats für das Jahr 2011 prognostizierte Aufwandsentwicklung einerseits und die mit der Novellierung des ÖPNVG NRW für 2011 landesweit verbundenen Kürzungen hinsichtlich des Ausgleichs für die vergünstigte Beförderung im Ausbildungsverkehr andererseits ist auch im Jahr 2011 eine marktorientierte, moderate Anpassung des Verbundtarifs erfolgt.

Darüber hinaus wurde der Verbundtarif auf die neuen Anforderungen des zum 1.1.2011 in Kraft getretenen ÖPNVG NRW in Bezug auf den Kostenausgleich im Rahmen des Ausbildungsverkehrs (§ 11a ÖPNVG NRW) abgestimmt.

Ziel der Tarifmaßnahmen war es, einer drohenden Verminderung des Aufwanddeckungsgrads in marktgerechter Weise entgegenzuwirken, ohne in preissensiblen Tarifsegmenten Abwanderungen zu induzieren.

Die Umsetzung der Tarifanpassung erfolgte plangemäß zum 1. April 2011.

Eine Übersicht zu den im AVV ab dem 1. April 2011 geltenden Fahrpreisen gibt die nachfolgende Preistabelle:

AVV-Verbundtarif 1. April 2011

Stand: 1. April 2011

Preise in Euro

Regeltarife								
Preisstufe:	Gültigkeit	K	1			2	3	4
			Stadt / Gemeinde	Aachen / Vaals / Kelmis	Stammgebiet und ein Nachbarstammgebiet	Stammgebiet und eine Nachbarregion	AVV-Gesamtnetz	
			A	B	C			
Erwachsene Einzel-Ticket	Einzelfahrt	1,60	2,40 ¹⁾			3,20	4,80	7,50
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt		5,60 (1,40)	8,40 ¹⁾ (2,10)			11,20 (2,80)	16,60 (4,15)	26,00 (6,50)
Kinder Einzel-Ticket ²⁾		1,00	1,40 ¹⁾			1,80	2,70	4,20
Kinder 4Fahrten-Ticket ²⁾ je Fahrt		4,00 (1,00)	5,60 ¹⁾ (1,40)			7,20 (1,80)	10,80 (2,70)	16,80 (4,20)
Tages-Ticket (1 Person)		ganztäglich	6,60			9,40	12,50	15,60
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztäglich	9,00		7,60	13,50	18,40	22,30	
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	18,90			25,10	37,80	48,70	
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat	46,50	53,30	55,60	75,90	106,80	146,30	
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	38,75	44,42	46,33	63,25	89,00	121,92	
Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet und i. d. R. alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2	Erwachsene: 106,80 / im ABO: 89,00 Auszubildende: 80,10 / im ABO: 73,63						
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	14,20			18,80	28,35	36,50	
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat	34,85	39,95	41,70	56,95	80,10	109,70	
Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	32,02	36,72	38,19	52,30	73,63	100,84	
Schülerjahreskarte	nur für Schulfahrten	358,95	411,50	417,00	586,60	825,00	1.129,90	
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	mo. – fr. ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztäglich	16,00			im ABO: 13,33			
Aktiv-ABO (1 Person)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. u. feiertags ganztäglich	43,00 (ABO)						
Aktiv-Duo (2 Personen)		71,00 (ABO)						
Zuschlag 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt	1,20			1,60	2,40	3,75	
Zuschlag 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	9,45			12,55	18,90	24,35	
Zuschlag 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat	26,65			37,95	53,40	73,15	
Zuschlag 1. Kl. DB Mon. Karte ABO	mindestens 12 Monate	22,20			31,65	44,50	60,95	

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

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

Sondertarife			
Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztäglich) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde	13,00	
City-XL-Ticket Aachen	für eine Einzelfahrt innerhalb der City-XL-Zone in Aachen	1,00	
City-XL-Monatskarte Aachen	Monatskarte für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen	30,00	
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)			
		1 Person	Familien-Ticket
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	<ul style="list-style-type: none"> • Tages-Tickets für 1 Person gelten von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss • Minigruppen-Tickets (für max. 5 Personen) bzw. Familien-Tickets (nur in Verbindung mit Familienkarte) gelten mo. – fr. ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztäglich 	6,60	12,50
StädteRegion Aachen (Stadt u. Kreis)		7,60	18,40
Kreis Düren		9,40	9,40
Kreis Heinsberg		9,40	13,50
NRW-Tickets			
SchöneFahrtTicket NRW	für einen Erwachsenen (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW	16,60	
	für ein Kind 6 - 14 Jahre (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW	8,30	
SchönerTagTicket NRW	für 1 Person in ganz NRW	26,00 *	
werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich	für max. 5 Personen oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren in ganz NRW	36,00 *	
SchöneFerienTicket NRW Sommerferien	für alle unter 16 und Schüler unter 21 Jahren in den Sommerferien in ganz NRW	52,00	
SchöneFerienTicket NRW übrige Ferien	für alle unter 16 und Schüler unter 21 Jahren in den übrigen Ferien (Ostern, Herbst o. Weihnachten) in ganz NRW	24,50	
FahrradTicket NRW	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades in ganz NRW	4,00	
Ferien-Tickets im AVV			
Jugendl./Schüler Sommerferien	für alle unter 16 und Schüler unter 21 Jahren	26,80	
Jugendl./Schüler übrige Ferien		13,40	
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren	52,00	
Senioren übrige Ferien		26,00	
Sonstige Tickets			
Schönes-Wochenende-Ticket	samstags <u>oder</u> sonntags für max. 5 Pers. oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren	39,00 *	
WE-T. für Jugendliche unter 18 J.	samstags <u>oder</u> sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz	4,30	
euregio ticket	Tageskarte für beliebig viele Fahrten in der Euregio Maas-Rhein, mo. bis fr. für 1 Person, sa., so. und feiertags für max. 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 12 Jahren	16,00	
Fahrrad Einzelfahrt	Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	2,00	
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	3,00	

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

Abb. 4: Verbundtarif April 2011

4. Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Kundeninformation

Im Jahr 2011 wurden gemeinsam mit den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen, den Kommunen sowie den Partnern in der Euregio Maas-Rhein und NRW zahlreiche Kommunikationsmaßnahmen durchgeführt, um die bestehenden und neuen Tarif- und Leistungsangebote im AVV angemessen zu vermarkten und eine entsprechende Präsenz in der Öffentlichkeit zu erreichen.

Ein wichtiger Baustein im Kundenservice des AVV ist eine gut funktionierende elektronische Fahrplanauskunft. Im Bereich der elektronischen Fahrgastinformation fand 2011 eine Weiterentwicklung statt, um den schnell wachsenden Ansprüchen der Kunden einerseits und den stetig neuen technischen Möglichkeiten andererseits gerecht zu werden, bei gleichzeitiger Berücksichtigung eines sparsamen Mitteleinsatzes. So wurden in 2011 Projekte zur Integration von Echtzeitdaten in die Fahrplanauskunft, die stärkere Automatisierung bei der Integration v. a. euregionaler Fahrplandaten, die Entwicklung einer App sowie einer Mobilversion der AVV-Website vorbereitet. Die Umsetzung ist in 2012 vorgesehen. Darüber hinaus konnte ein Ereignisdatensystem entwickelt werden, um unvorhergesehene Ereignisse und deren Folgen im Fahrplan zügiger den Kunden bereit zu stellen.

In 2011 hat der AVV erstmals eine sog. „Roadshow“ unter dem Motto „Der mobile Mensch“ an sechs Tagen an sechs Orten im Verbundgebiet durchgeführt. Die Veranstaltungen fanden im Rahmen der gleichnamigen ARD-Themenwoche statt. In Kooperation mit den Verkehrsunternehmen und weiteren Mobilitätsanbietern (z.B. cambio) wurden zielgruppenspezifisch die Facetten von Mobilität auf informative und gleichsam unterhaltende Art (Gesprächsrunden, Musik, Einbeziehung lokaler Institutionen) diskutiert.

Die Kommunikationsmaßnahmen zur Sensibilisierung für die neue Schienenstrecke zwischen Heinsberg und Lindern starteten in 2011. Die Maßnahmen (Website mit Forum und Printpublikation) wurden durch den AVV in Kooperation mit den beteiligten Städten, Kreises und Verkehrsunternehmen erstellt. Im Vorfeld der Streckenreaktivierung Lindern - Heinsberg sollen die Anwohner und Bürger kontinuierlich und umfassend über das Projekt „Wurmtalbahn“ informiert werden. Hierzu wurde in 2011 die erste Ausgabe der Kundenzeitschrift „WEST-EXPRESS“ herausgegeben und an die Haushalte in Geilenkirchen und Heinsberg verteilt. Für 2012 sind weitere Ausgaben sowie eine Wanderausstellung (Informationstafeln) geplant.

Im Rahmen des NRW-Marketings fand in 2011 eine Kampagne zum Thema „Zivilcourage“ statt. Zentrales Element der Kampagne war ein Videowettbewerb für Jugendliche. Die Entwicklung der Kampagne wurde durch den AVV begleitet. Die Verkehrsunternehmen im AVV unterstützten diese in Form von Plakataushänge und Hinweisen im Internet.

Insgesamt kann konstatiert werden, dass es in 2011 gelungen ist, viele Marketingmaßnahmen und Maßnahmen der Kundenkommunikation mit geringem Mitteleinsatz erfolgreich umzusetzen. Im Einzelnen wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

• Tarif

- Zum Tarifwechsel am 01. April 2011 wurden alle 14 kommunenspezifischen Tarifflyer und weitere 15 Flyer mit zielgruppenspezifischen Angeboten sowie Informationen zu den überregionalen Tarifen aktualisiert.
- Gemeinsam mit den übrigen Kooperationspartnern in NRW wurden die Informationen zum NRW-Tarif aktualisiert und Aktionen zu spezifischen Ticketangeboten durchgeführt.
- Der Start von „HandyTicket Deutschland“ im AVV wurde in Form einer Anzeigenkampagne sowie einer Gutscheinkampagne beworben.

- Erstmals herausgegeben wurde ein Informationsflyer zum HandyTicket im AVV.

• Fahrplan

- Die Fahrplanbroschüre „Natur erfahren – mit Bus und Bahn unterwegs im und um den Nationalpark Eifel“ wurde erneut in Kooperation mit dem Kreis Euskirchen und dem VRS aufgelegt. Ebenfalls wurde der Fahrradbusflyer in 2010 überarbeitet. Gemeinsam mit der RVE wurden erstmals die neue Broschüre „Wandern auf dem Eifelsteig im AVV“ herausgegeben. Zusätzlich wurde auf Plakaten und in Anzeigen für die in Kooperation mit dem VCD geführten Fahrradtouren geworben.
- Als kombinierte Fahr-/Netzplan- und Tarifbroschüre für die Kommunen des Südkreises Aachen erschien „Mobil in der Eifel“. Per Haushaltsverteilung konnte eine flächendeckende Versorgung gewährleistet werden.
- Anlässlich des Fahrplanwechsels im Schienenverkehr wurden die Minifahrpläne für die Strecken (Lüttich –) Aachen – Köln und Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf sowie für die euregiobahn und Rurtalbahn neu herausgegeben.
- Auch der AVV-Taktfahrplan wurde in 2011 wieder publiziert. Dieser bietet eine komplette Fahrplanübersicht über alle SPNV-Angebote im Gebiet des AVV sowie in die / aus den angrenzenden Regionen im handlichen Taschenformat.

• Euregio Maas-Rhein (EMR)

Mitte 2011 ging die neu entwickelte, 4-sprachige Website „mobility-euregio.com“ als euregionale Mobilitätsplattform an den Start. Neben der Integration der AVV-Fahrplanauskunft und speziellen Infos zu Tarif und Vertrieb im Grenzraum gibt es ein ebenfalls 4-sprachiges Freizeitportal mit stetig wechselnden, aktuellen Freizeit-tippS einschl. der Anreisehinweise mit dem ÖPNV.

Im Bereich euregionaler Printprodukte sind die Flyer zum „ÜT Heerlen“, zum „euregio-ticket“, zum AVV-Thalys-Kombi-Ticket sowie zum „euregioAIXpress“ (Tarife / Fahrplan für die RE-Verbindung zwischen Lüttich und Aachen) überarbeitet worden. Der „euregio-plan“ (Schnellverkehrsplan mit allen wichtigen Bus- & Bahn-Verbindungen in der gesamten Euregio Maas-Rhein) wurde aktualisiert und veröffentlicht, so auch die Information zu den grenzüberschreitenden Multi-Busverbindungen. Die euregionalen Produkte wurden mehrsprachig publiziert; die Distribution erfolgte grenzüberschreitend

• die euregiobahn

Einen weiteren Schwerpunkt im Bereich Öffentlichkeitsarbeit bildeten Aktionen zum 10-jährigen Bestehen der euregiobahn. In Kooperation mit der DB Regio Rheinland und der EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH wurde im Frühjahr eine „Frühstücks-aktion“ durchgeführt, im Herbst Musik und Lesungen unter dem Motto „Kult und Kultur im Zug“ präsentiert sowie im Dezember die Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnittes in Alsdorf und das 10-jährige Bestehen in festlichem Ambiente gefeiert.

Für die euregiobahn wurde das Linienband angepasst. Es dient zur Kundenorientierung und enthält neben den Linienführungen und Haltepunkten auch die örtlichen Bus-Verknüpfungen und P&R-Möglichkeiten.

• Kundenmagazin

Das AVV-Kundenmagazin „unterwegs“ mit allen aktuellen Informationen zu Fahrplan- und Tarifänderungen wurde auch in 2011 erstellt und in einer Auflage von rd. 400.000

Exemplaren kurz vor den Fahrplanwechseln im Juni bzw. Dezember an die Haushalte im gesamten Verbundgebiet verteilt.

• **Aktuelle Kundeninformationen / Öffentlichkeitsarbeit**

Aktuelle Meldungen, Neuerungen und Anpassungen im Leistungs- und Tarifangebot im AVV sind über Pressemitteilungen und -konferenzen, Anzeigenschaltungen, Infoveranstaltungen und über www.avv.de gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert worden.

5. Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus)

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

Die Aufwendungen, die zur Erbringung des im Verbundetat 2011 festgelegten Leistungsumfangs maximal ausgeglichen werden dürfen, sind durch die ebenfalls im Verbundetat ausgewiesenen Sollkosten je Verbundverkehrsunternehmen determiniert. Diese ergeben sich aus dem Produkt aus individuellem Sollkostensatz und geplanten Nutzwagenkilometern (zzgl. Mehrleistungen) im AVV-Linienverkehr.

Die im Rahmen des Verbundetats 2011 vorab festgelegten Sollkosten dürfen jeweils nicht durch höhere Istkosten überschritten werden. Die Istkosten sind entsprechend § 12 Abs. 6 der Satzung des Zweckverband AVV auf der Grundlage einer Trennungsrechnung entsprechend der Sollkostenermittlung nachzuweisen, welche von einem Wirtschaftsprüfer zu testieren ist.

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

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

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

Die in den nachfolgenden Darstellungen ausgewiesenen Planansätze für das Jahr 2011 wurden in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und den beteiligten Wirtschaftsprüfern im Sinne einer sachgerechten und verbundweit einheitlichen Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen in einzelnen Positionen nachträglich angepasst (entsprechende Änderungen sind durch Fußnoten gekennzeichnet). Eine Vergleichbarkeit mit den im ursprünglichen Verbundetat 2011 ausgewiesenen Ansätzen ist somit nicht gewährleistet.

Die für das Jahr 2011 relevanten Soll- und Istkostensätze sind nachfolgend dargestellt.

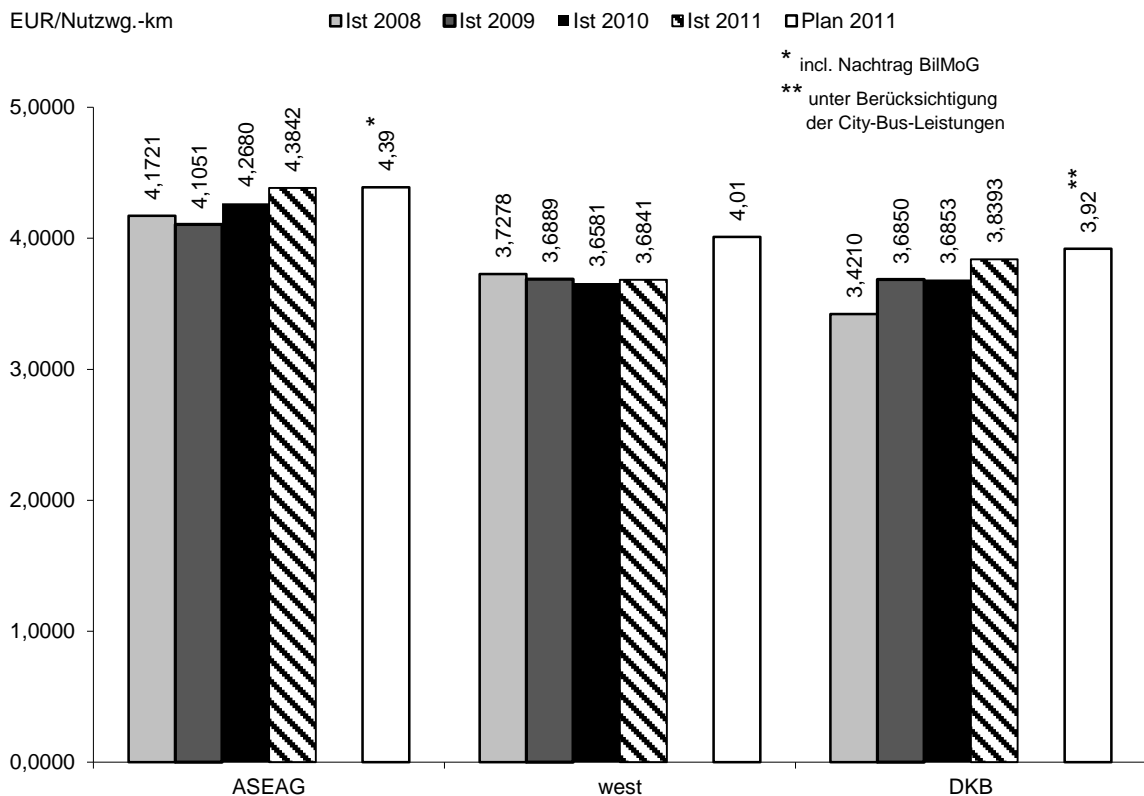


Abb. 5: Soll-/Istkostensatz je Nutzwagenkilometer je Verbundverkehrsunternehmen

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

Beihilferechtliche Bewertung

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

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

ASEAG

Als Sollkostensatz der ASEAG wurde im Verbundetat 2011 ein Wert in Höhe von 4,33 Euro/Nutzwagen-km ausgewiesen. In diesem Planansatz waren jedoch die für die ASEAG mit dem Bilanzmodernisierungsgesetz (BilMoG) in 2011 verbundenen Auswirkungen noch nicht berücksichtigt. Da der durch das BilMoG bedingte Mehraufwand als ÖPNV-bedingter

Aufwand bei der Ermittlung des Kostensatzes zu berücksichtigen war, wurde der ursprünglich prognostizierte ASEAG-Sollkostensatz je Nutzwagen-km auf der Basis von – durch einen Wirtschaftsprüfer testierten – Angaben der ASEAG inzwischen auf 4,39 Euro/Nutzwagen-km angepasst.

Der für das Jahr 2011 gutachterlich ermittelte ASEAG-Istkostensatz in Höhe von 4,3842 Euro/Nutzwagen-km unterschreitet den (korrigierten) Sollkostensatz somit um rd. 0,0058 Euro/Nutzwagen-km.

Unter Berücksichtigung der in Abschnitt 2 ausgewiesenen ASEAG-Ist-Betriebsleistung in Höhe von 15.209 Tsd. Nutzwagen-km ergibt sich für das Geschäftsjahr 2011 bei der ASEAG eine absolute **Unterschreitung** der prognostizierten Sollkosten in Höhe von 89 TEUR.

west

Der Istkostensatz 2011 der west beträgt 3,6841 Euro/Nutzwagen-km und unterschreitet den im Verbundetat 2011 ausgewiesenen Ansatz in Höhe von rd. 4,01 Euro/Nutzwagen-km somit um 0,3259 Euro/Nutzwagen-km. Unter Zugrundelegung der Ist-Betriebsleistung 2011 der west in Höhe von 4.697 Tsd. Nutzwagen-km (vgl. Abschnitt 2) ist für die west eine absolute **Unterschreitung** der prognostizierten Sollkosten in Höhe von 1.531 TEUR festzustellen.

DKB

Als Sollkostensatz der DKB wurde im Verbundetat 2011 ein Wert in Höhe von 3,97 Euro/Nutzwagen-km ausgewiesen. Diesem Planansatz lag jedoch ein DKB-Leistungsvolumen zugrunde, das den City-Bus-Verkehr nicht beinhaltete. Da die Kosten des City-Bus-Verkehrs – in Übereinstimmung mit dem Anforderungsprofil des Aufgabenträgers – hingegen vollständig in die Sollkostenermittlung eingeflossen sind, bedarf der prognostizierte Sollkostensatz je Nutzwagen-km einer entsprechenden Korrektur auf 3,92 Euro/Nutzwagen-km (incl. Leistungen des City-Bus). Der für das Jahr 2011 ermittelte Istkostensatz der DKB in Höhe von 3,8393 Euro/Nutzwagen-km unterschreitet den (korrigierten) Sollkostensatz somit um rd. 0,0807 Euro/Nutzwagen-km.

Unter Berücksichtigung der in Abschnitt 2 ausgewiesenen DKB-Ist-Betriebsleistung in Höhe von 2.669 Tsd. Nutzwagen-km ergibt sich für das Geschäftsjahr 2011 bei der DKB eine absolute **Unterschreitung** der prognostizierten Sollkosten in Höhe von 215 TEUR.

Auf der Grundlage der in Abb. 5 ausgewiesenen Istkostensätze in Verbindung mit den in Abschnitt 2 ausgewiesenen Betriebsleistungen der Verbundverkehrsunternehmen ergeben sich für das Jahr 2011 die in der folgenden Abb. 6 dargestellten Ist-Gesamtaufwendungen (ohne Berücksichtigung der in Abschnitt 6 dargestellten Erträge).

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

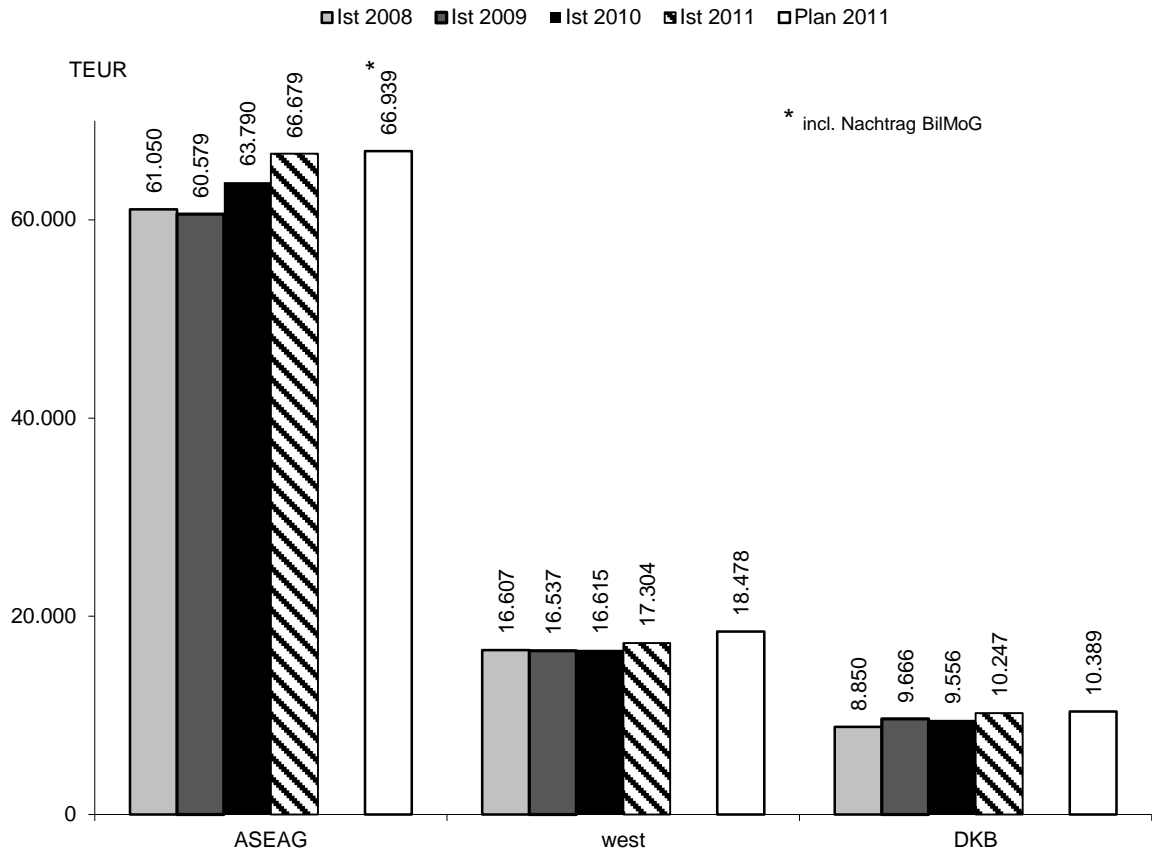


Abb. 6: Relevante Soll- bzw. Istkosten der Verbundverkehrsunternehmen für das Jahr 2011 im Vergleich zu 2008 – 2010

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

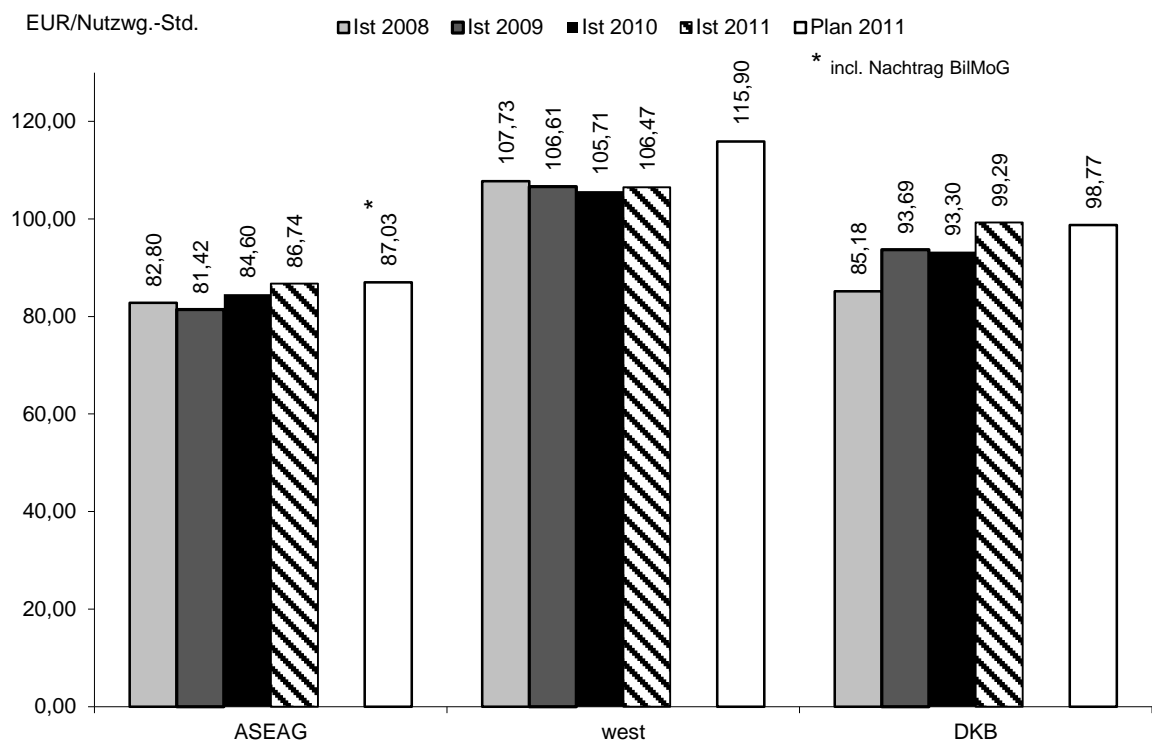


Abb. 7: Soll- bzw. Istkosten je Nutzwagen-Stunde für das Jahr 2011 im Vergleich zu 2008 – 2010

6. Erträge (Betriebszweig Bus)

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

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

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

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

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

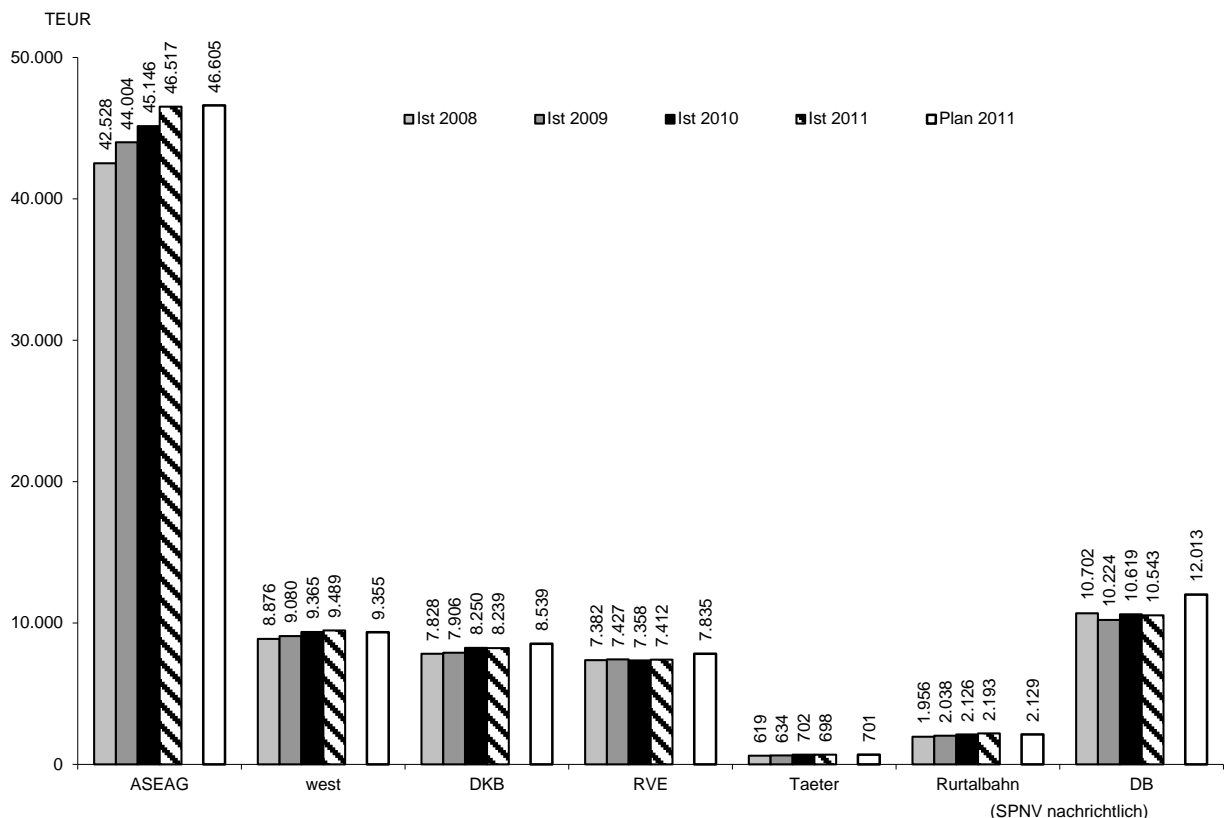


Abb. 8: Entwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (Ist 2008 - 2011 und Plan 2011; vor Einnahmenaufteilung)

Die verbundrelevanten Gesamterträge der Verbundverkehrsunternehmen unter Berücksichtigung gesetzlicher Ausgleichsleistungen und des Einnahmenausgleichs an die Unternehmen RVE und Taeter Aachen stellen sich nach endgültiger AVV-Einnahmenaufteilung für das Jahr 2011 wie folgt dar:

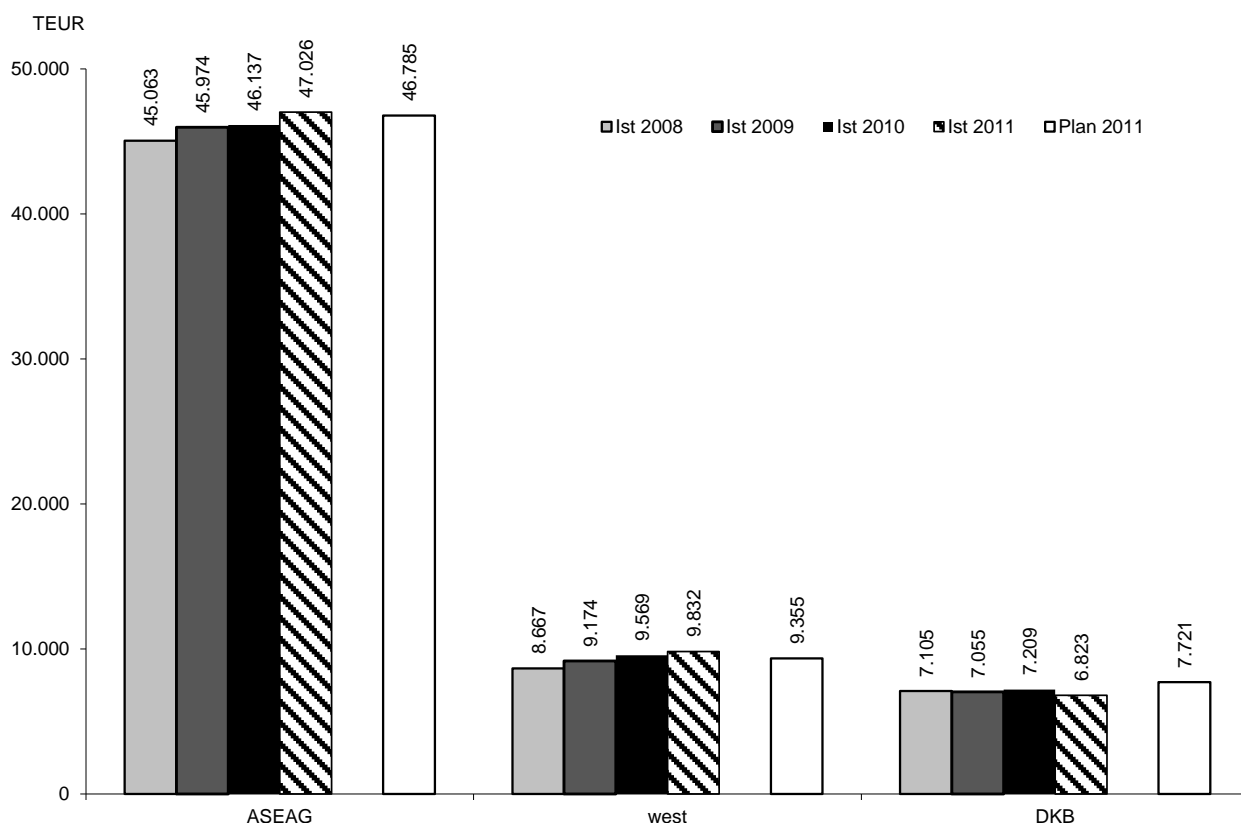


Abb. 9: Verbundrelevante **Gesamterträge (Bus)** nach Einnahmenaufteilung

Einnahmenaufteilung

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

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

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

Unter Berücksichtigung der zuvor dargelegten Rahmenbedingungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen nach Abzug des Einnahmenausgleichs an RVE und Taeter Aachen für den Betriebszweig Bus für das Jahr 2011 insgesamt verbundrelevante Erträge in Höhe von 63.681 TEUR. Der Planansatz für 2011 lag bei 63.861 TEUR.

Bezogen auf die Betriebsleistungen (Nutzwagen-km bzw. -stunden) der einzelnen Verbundverkehrsunternehmen ergeben sich die in den nachfolgenden Abbildungen 10a und 10b aufgeführten Erträge je Nutzwagen-km bzw. Nutzwagen-Std. im Vergleich.

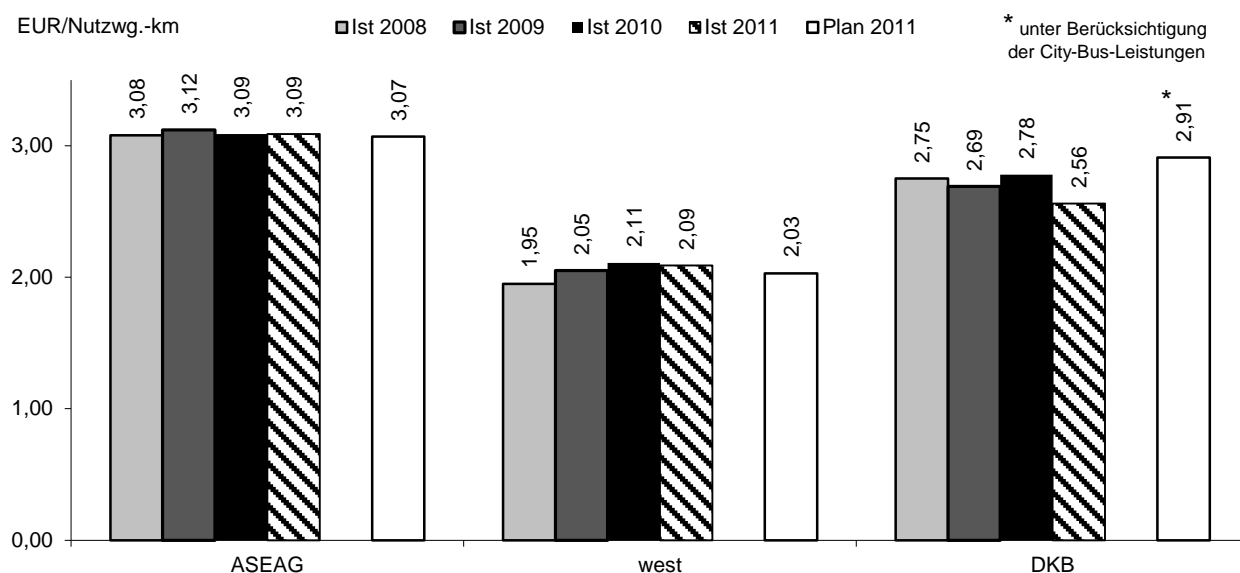


Abb. 10a: Verbundrelevante Erträge je Nutzwagen-km

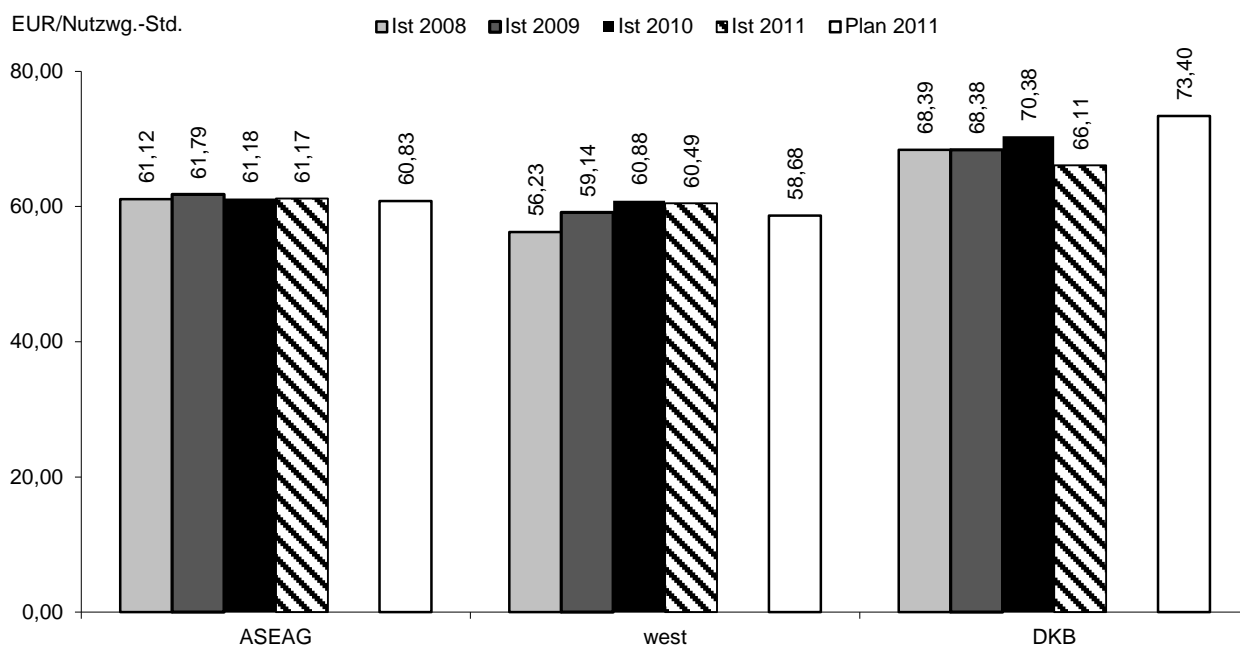


Abb. 10b: Verbundrelevante Erträge je Nutzwagenstunde

7. Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus)

Der umlagerelevante Ausgleichsbetrag des Verbundverkehrs ergibt sich aus der Differenz der ausgleichsfähigen Istkosten und -erträge für den Busverkehr. Für den gesamten AVV ergibt sich 2011 für den Betriebszweig Bus ein durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedingter Ausgleichsbetrag in Höhe von 30.549 TEUR. In diesem Ausgleichsbetrag sind die Auswirkungen der Fahrplan-Sondermaßnahme (SB11) bzw. des City-XL-Tarifs in der Stadt Aachen enthalten. Der (korrigierte) Planwert für 2011 liegt bei 31.945 TEUR.

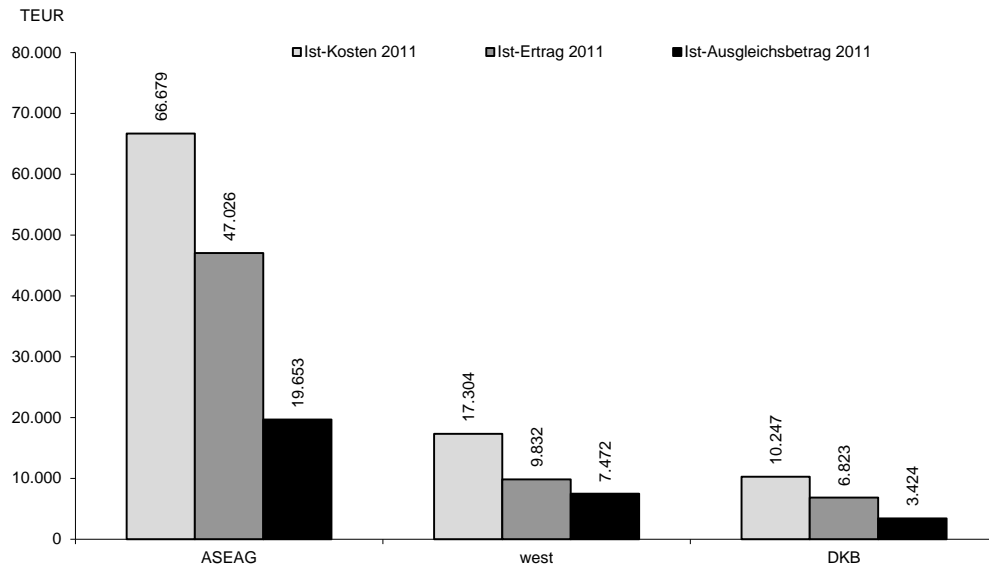


Abb. 11: Übersicht zu den **Istkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen** für 2011 der Verbundverkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus

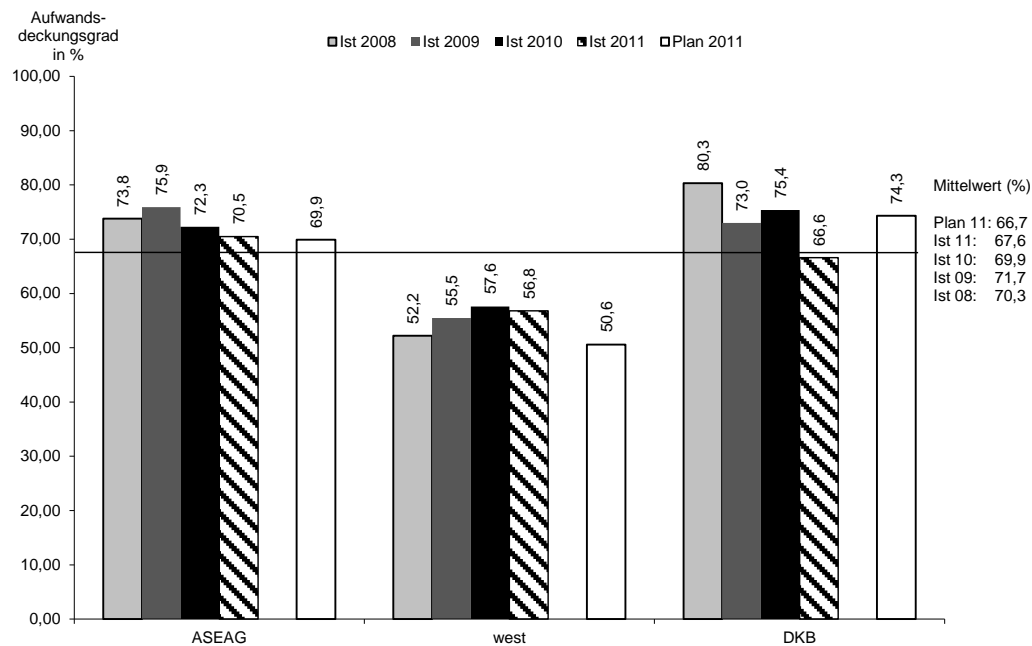


Abb. 12: **Aufwandsdeckungsgrad** der Verbundverkehrsunternehmen vor Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Für den gesamten AVV ergibt sich gemäß Abb. 12 für 2011 insgesamt ein Aufwandsdeckungsgrad in Höhe von 67,6 %.

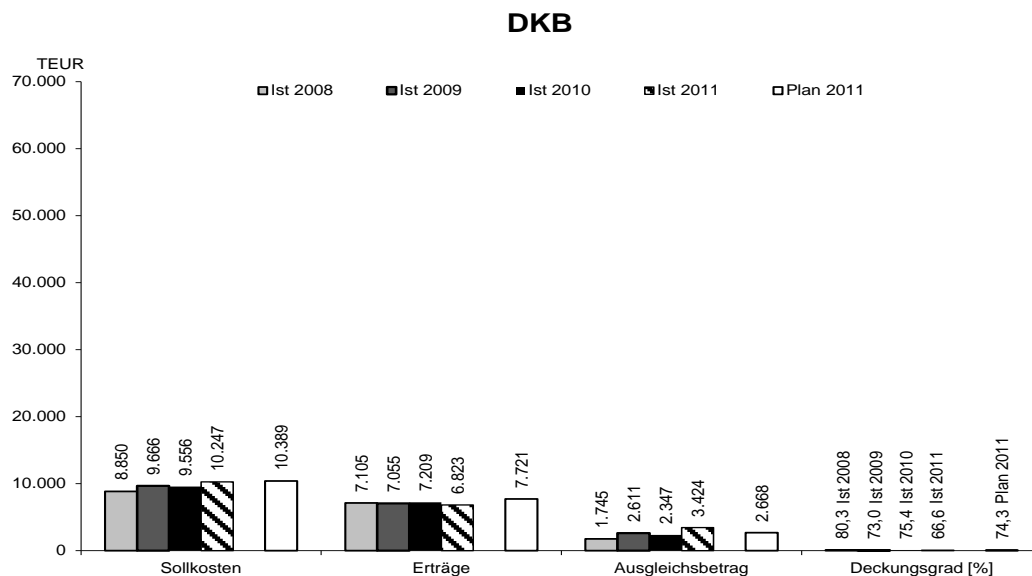
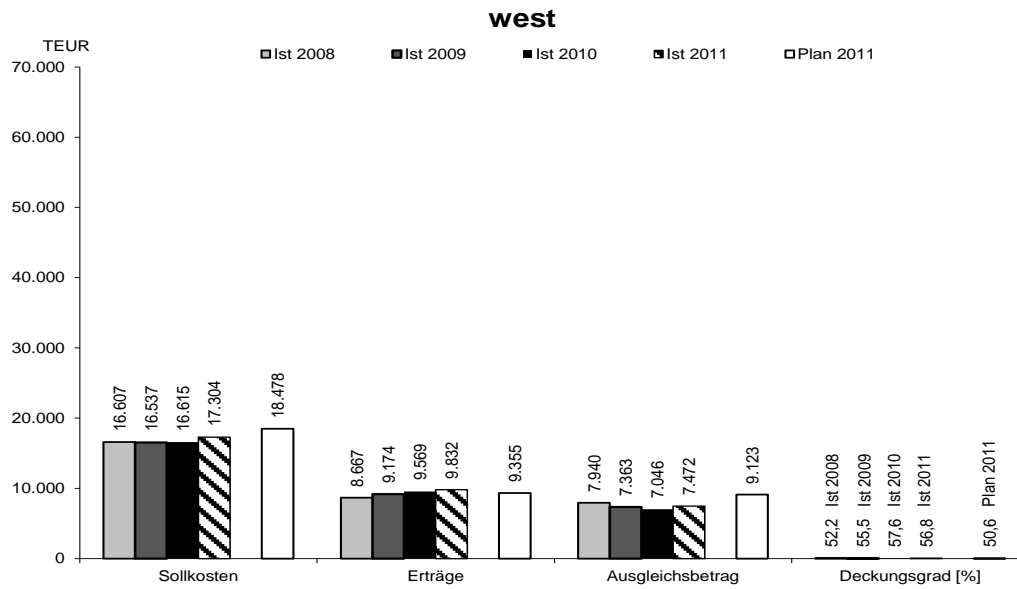
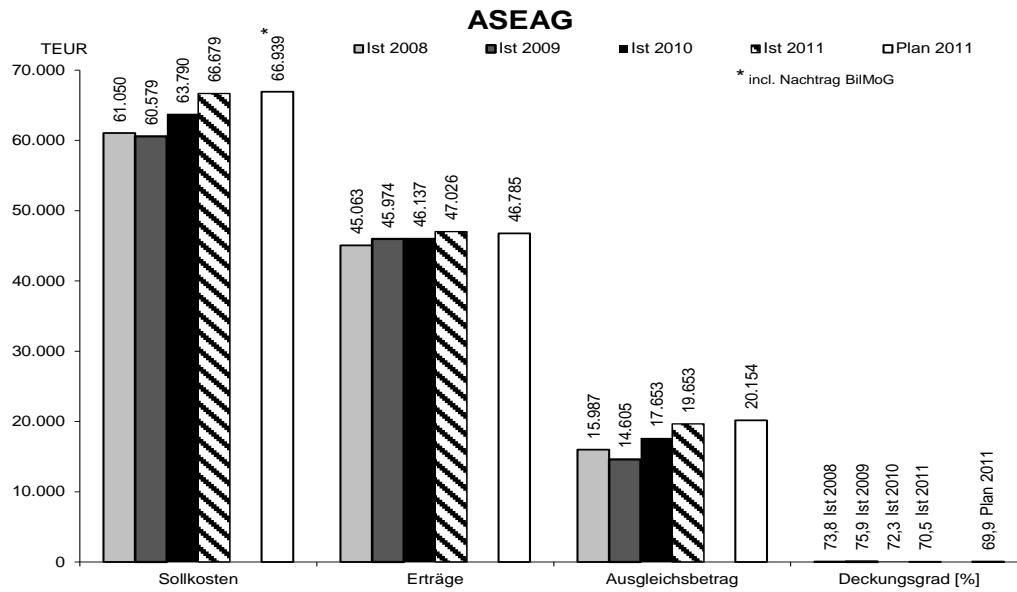


Abb. 13: Entwicklung der Soll- bzw. Istkosten, Erträge und Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen

8. Zweckverbandsumlage

Zur Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Busverkehr erhebt der Zweckverband AVV von den bedienten Gebietskörperschaften im AVV für das Jahr 2011 Umlagen auf der Grundlage des § 14 der AVV-Zweckverbandssatzung.

Entsprechend den Vorgaben der Zweckverbandssatzung setzt sich die AVV-Gesamtumlage im Geschäftsjahr 2011 zusammen aus:

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

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

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

Für das Jahr 2011 ergibt sich im Rahmen der allgemeinen Umlage für den Betriebszweig Bus im gesamten AVV ein Ist-Ausgleichsbetrag (Normalumlage) in Höhe von rd. 30,0 Mio. EUR.

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

		ASEAG	west	DKB	Gesamt
Ausgleichsbetrag (in TEUR)	Ist 2011	19.184	7.472	3.349	30.005
	Plan 2011	(19.638) **	(9.123)	(2.593)	(31.354)
Nutzwagen-km (in Tsd.) *	Ist 2011	18.582	6.051	6.608	31.241
	Plan 2011	(18.610)	(5.912)	(6.555) ***	(31.077)
Ausgleichsbetrag/km (in EUR/km)	Ist 2011	1,0324	1,2348	0,5068	0,9604
	Plan 2011	(1,0552)	(1,5431)	(0,3956)	(1,0089)

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

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

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

Unternehmensbereich	Stadt Aachen	StädteRegion Aachen	Kreis Düren	Kreis Heinsberg	Summe
ASEAG					
1. Nutzwagen-km *	10.324	8.105	100	53	18.582
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	1,0324	1,0324	1,0324	1,0324	1,0324
3. Ausgleichsbetrag ASEAG TEUR	10.658	8.368	103	55	19.184
ehemaliger Planansatz 2011 TEUR	(10.401)	(8.169)	(101)	(52)	(18.723)
Planansatz 2011 ** TEUR	(10.909)	(8.568)	(106)	(55)	(19.638)
west					
1. Nutzwagen-km *	0	194	25	5.832	6.051
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	1,2348	1,2348	1,2348	1,2348	1,2348
3. Ausgleichsbetrag west TEUR	0	240	31	7.201	7.472
Planansatz 2011 TEUR	(0)	(307)	(39)	(8.777)	(9.123)
DKB					
1. Nutzwagen-km *	0	0	6.608	0	6.608
2. Ausgleichsbetrag/km EUR/km	0,5068	0,5068	0,5068	0,5068	0,5068
3. Ausgleichsbetrag DKB TEUR	0	0	3.349	0	3.349
Planansatz 2011 TEUR	(0)	(0)	(2.593)	(0)	(2.593)
Summe Umlage TEUR	10.658	8.608	3.483	7.256	30.005

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

** incl. Nachtrag BilMoG

Abb. 15: Übersicht zur **Umlage** der Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen in 2011

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

Auf Wunsch der Stadt Aachen wurde zum 1. Oktober 2009 eine tarifliche Maßnahme, der „City-XL-Tarif“ für die Aachener Innenstadt, umgesetzt. Auf der Grundlage eines in diesem Zusammenhang erstellten Gutachtens wird davon ausgegangen, dass sich die wirtschaftlichen Auswirkungen für die im Stadtgebiet Aachen tätigen Verkehrsunternehmen im Kalenderjahr 2011 auf insgesamt 394 T€ belaufen.

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

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

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

Aufgrund einer entsprechenden Vereinbarung hinsichtlich der Ausweitung der Leistungen auf der zwischen Aachen und Jülich verkehrenden Schnellbusverbindung (SB11) wird die seit 2008 erhobene Sonderumlage in Höhe von insgesamt 150 T€ für Fahrplanmaßnahmen entsprechend § 14 Abs. 2 der Zweckverbandssatzung auch für die Leistungen im Geschäftsjahr 2011 erhoben.

Gesamtergebnis für die Zweckverbandsumlage 2011

Insgesamt ergibt sich für 2011 ohne Berücksichtigung etwaiger Umlagekürzungen für den AVV-Zweckverband folgende Gesamtumlage:

Art der Umlage		Stadt Aachen	StädteRegion Aachen	Kreis Düren	Kreis Heinsberg	Summe
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
a) Ausgleichsbetrag (Normalumlage)	Ist 2011	10.658	8.608	3.483	7.256	30.005
	Plan 2011 *	(10.909)	(8.875)	(2.738)	(8.832)	(31.354)
b) tarifliche Maßnahmen (Sonderumlage)	Ist 2011	394	0	0	0	394
	Plan 2011	(441)	(0)	(0)	(0)	(441)
c) Fahrplanmaßnahmen (Sonderumlage)	Ist 2011	37	38	75	0	150
	Plan 2011	(37)	(38)	(75)	(0)	(150)
Summe	Ist 2011	11.089	8.646	3.558	7.256	30.549
	Plan 2011 *	(11.387)	(8.913)	(2.813)	(8.832)	(31.945)

(..) = Planansatz 2011 * incl. Nachtrag BilMoG

Abb. 16: Übersicht zu den Einzelpositionen und dem Gesamtergebnis der **Verbandsumlage für 2011** (ohne Umlagenkürzungen)

Die Verbandsmitglieder sind berechtigt, obige von ihnen aufzubringende Umlagen aufgrund bestimmter Leistungen zu kürzen. Die Ermittlung der **Umlagenkürzungen** sowie der hieraus resultierenden Restumlage wird durch das jeweilige Verbundverkehrsunternehmen vorgenommen. Insofern stellen die in Abschnitt 9 dargestellten Einnahmen und Ausgaben des Zweckverbandes **nicht** die letztlich fließenden Zahlungsströme dar.

9. Finanzierung des Busverkehrs

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

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

für Leistungen der ASEAG	
in Stadt Aachen	11.089 TEUR
in der StädteRegion Aachen	8.406 TEUR
im Kreis Düren	103 TEUR
im Kreis Heinsberg	55 TEUR
Gesamt	<u>19.653 TEUR</u>

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

für Leistungen der DKB	
im Kreis Düren Bus	3.424 TEUR
in der StädteRegion Aachen	0 TEUR
im Kreis Heinsberg	0 TEUR
Gesamt	<u>3.424 TEUR</u>

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

für Leistungen der west	
in Stadt Aachen	0 TEUR
in der StädteRegion Aachen	240 TEUR
im Kreis Düren	31 TEUR
im Kreis Heinsberg	7.201 TEUR
Gesamt	<u>7.472 TEUR</u>

Verbundergebnis 2011
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

Einnahmen:	TEUR
1. Verbandsumlagen von Stadt Aachen	11.089
2. Verbandsumlagen von der StädteRegion Aachen	8.646
3. Verbandsumlagen vom Kreis Düren	3.558
4. Verbandsumlagen vom Kreis Heinsberg	<u>7.256</u>
5. Summe Einnahmen	<u><u>30.549</u></u>

Ausgaben:	TEUR
1. Finanzierung der Ausgleichsbeträge	
an Stadt Aachen für Leistungen der ASEAG	19.653
an Kreis Düren für Leistungen der DKB	3.424
an Kreis Heinsberg für Leistungen der west	<u>7.472</u>
2. Summe Ausgaben	<u><u>30.549</u></u>