



## Verbundetat 2013

Gemäß § 15 Abs. 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 05.12.2012 über den Verbundetat und gibt eine Beschlussempfehlung für die Gesellschafterversammlung ab. Über das Beratungsergebnis wird in der Sitzung berichtet.

Der als **Anlage** beigefügte Verbundetat 2013 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 2013 auf der Basis der zuletzt für das Geschäftsjahr 2011 gutachterlich ermittelten Sollkostensätze selbst fortgeschrieben. Die Neuermittlung der Sollkostensätze durch einen Gutachter erfolgt gem. § 12 Abs. 2 der Satzung für den Zweckverband AVV 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 2013 sind

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

Da eine Beratung bzw. Beschlussfassung über die Fortentwicklung des Verbundtarifs in 2013 in den zuständigen Gremien des AVV noch nicht erfolgt ist, wurde auf eine entsprechende Anlage zum Verbundtarif 2013 verzichtet. Die diesbezüglichen Beratungen sind im Rahmen des ersten Sitzungsblocks der AVV-Gremien im Jahr 2013 vorgesehen.

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.

**Beschlussempfehlung Nr. 42/2012**

Die Verbandsversammlung stimmt dem Verbundetat 2013 einschließlich seiner beigefügten Bestandteile zu und empfiehlt der Gesellschafterversammlung die Genehmigung.

Vorlage zu Top 11.1  
ZV-Versammlung am 05.12.2012



**Aachener Verkehrsverbund GmbH**

## **Verbundetat 2013**

## Übersicht:

1.	Vorwort.....	3
2.	Leistungsangebot.....	4
3.	Verbundtarif 2013 .....	13
4.	Kundeninformation, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit.....	15
5.	ÖPNV-Pauschalen gem. § 11 Abs. 2 bzw. § 11a ÖPNVG NRW.....	16
6.	Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus) .....	17
7.	Erträge .....	19
8.	Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus) .....	23
9.	Zweckverbandsumlage .....	25
10.	Finanzierung des Busverkehrs.....	28

## 1. Vorwort

Das AVV-Vertragswerk wurde zum 1.1.2008 im Hinblick auf das geltende EU-Gemeinschaftsrecht weitgehend überarbeitet und insbesondere in Bezug auf die Anforderungen an eine 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 vor der Anpassung des AVV-Vertragswerkes galt, ist auch unter den neuen 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 2011 durch einen Gutachter neu ermittelten und von den Verbundverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2013 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 2013 ermittelten Gesamtaufwendungen determinieren verbindlich den finanziellen Rahmen (Obergrenze) der ausgleichsfähigen Sollkosten je Verbundverkehrsunternehmen zur Erbringung des im Rahmen der Betrauung definierten Leistungsumfangs.

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

Die im vorliegenden Verbundetat zum Vergleich ausgewiesenen Plandaten betreffend das Geschäftsjahr 2012 berücksichtigen bereits die durch die ASEAG auf der Grundlage des § 12 Abs. 3 der Satzung für den Zweckverband AVV beantragte Erhöhung des ASEAG-Sollkostensatzes 2012. Die ausgewiesenen Plandaten 2012 weichen daher von den Ansätzen des ursprünglich für das Jahr 2012 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 im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zum 9. Dezember 2012 (nachrichtlich) – Zuständigkeit liegt beim NVR

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 ändern sich die Abfahrtszeiten der **euregiobahn** in den Abendstunden nach 23:00 Uhr von Aachen nach Heerlen. Die Züge um 22:04 Uhr und 23:04 Uhr ab Stolberg-Altstadt enden zukünftig am Aachener Hauptbahnhof zur Minute 31. Fahrgäste in Richtung Herzogenrath haben dann Anschluss an die RB 33 zur Minute 38. Für diese – bisher weiter nach Heerlen fahrenden Zügen – verkehrt ab Fahrplanwechsel

- täglich die **euregiobahn** um 22:17 Uhr von Düren über Aachen (ab 23:02 Uhr) weiter bis Heerlen, Ankunft 23:36 Uhr. Freitags, samstags sowie vor Feiertagen fährt diese **euregiobahn** zusätzlich auch bis Alsdorf-Poststraße, Ankunft 23:38 Uhr. Der Zug wird an diesen Tagen im Bahnhof Herzogenrath geflügelt.
- in den Nächten von Samstag auf Sonntag die **euregiobahn** um 23:17 Uhr von Düren über Aachen (ab 00:02 Uhr) ebenfalls weiter bis nach Heerlen, Ankunft 00:36 Uhr.

Die Fahrzeiten von Heerlen in Richtung Aachen bleiben unverändert.

Zwischen Aachen und Welkenraedt werden auf der euregio**AIX**press-Linie (RE 29/IR q)

Aachen – Lüttich zum Fahrplanwechsel im Dezember zwei Fahrten entfallen:

Mo-Fr 05:59 Uhr ab Welkenraedt entfällt (Fahrt am Sa 5:59 Uhr bleibt)

Mo-Fr 06:22 Uhr ab Aachen nach Welkenraedt entfällt (wie bisher keine Fahrt Sa)

Zum Fahrplanwechsel im Juni 2013 wird die Schienenstrecke Heinsberg – Lindern als Teil der RB 33 ihren Betrieb aufnehmen. Zwischen Aachen und Heinsberg entsteht somit eine Direktverbindung im Stundentakt.

### Maßnahmen im straßengebundenen öffentlichen Personenverkehr (ÖSPV)

#### **Stadt Aachen**

Maßnahmen, die zum Fahrplanwechsel im Juni 2013 in der Stadt Aachen vorgesehen sind:

**Zum Fahrplanwechsel im Juni 2013 sieht die ASEAG** nur kleinere Angebotsanpassungen vor. Diese betreffen das Angebot auf der Hörn und im Hochschülerweiterungsgebiet zur besseren Anbindung der Institute und Einrichtungen der RWTH Aachen, Verstärkungsfahrten auf stark nachgefragten Relationen (u. a. auf der Achse Burtscheid – Haaren sowie auf der Relation Bushof – Hochschulgebiet) sowie Anpassungen des Angebotes durch Änderung bzw. Ergänzung einzelner Fahrten an geänderte Schulzeiten.

#### Verbesserung der Erreichbarkeit von Einrichtungen der RWTH Aachen

Um möglichst viele Institute und Einrichtungen auf der Hörn besser zu erschließen, sollen die Linien 33 und 73 künftig im 7,5-Min-Takt über die Mies-van-der-Rohe-Straße statt über die Ahornstraße geführt werden. Für die Befahrbarkeit der Mies-van-der-Rohe-Straße in beiden Richtungen im Linienverkehr muss diese ertüchtigt und der ruhende Verkehr entsprechend geordnet werden. Es sind zwei neue Haltestellen auf der Mies-van-der-Rohe-Straße geplant. Bis die notwendigen baulichen Maßnahmen realisiert sind, wird der Linienverkehr in Fahrtrichtung Bushof über die Ahornstraße geführt. Diese Maßnahme kann leistungsneutral umgesetzt werden.

#### Angebotsverbesserung zwischen Richterich und Uniklinik

Im neuen Campus Melaten der RWTH Aachen haben die ersten Firmen ihren neuen Firmensitz bezogen. Die bestehende Linie 80 von Kohlscheid Weststraße über Richterich und Laurensberg ins Campus Gebiet bzw. zur Uniklinik deckt die Nachfrage aus dem Bereich Herzogenrath-Kohlscheid und Richterich zum Campusgebiet und zur Uniklinik zu den Hauptberufsverkehrszeiten ab. Zu den übrigen Zeiten besteht keine direkte Verbindung. Aus diesem Grund soll diese Querverbindung durch ein zusätzliches Fahrtenpaar zwischen Kohlscheid bzw. Richterich und Campus Melaten / Uniklinik ausgebaut und damit noch attraktiver gestaltet werden. Diese Maßnahme führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 4.200 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Angebotsverbesserung zwischen dem RWTH-Gebiet (Bereich Mitte) und Campus Melaten / Uniklinik

Die relativ neue Linie 73 wird insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Bushof bzw. Driescher Gässchen und den Hochschuleinrichtungen auf der Hörn sowie zum Campus Melaten und zur Uniklinik sehr gut angenommen. Eine weitere Nachfragesteigerung wird erwartet. Das Fahrtenangebot über die Hörn wird daher durch drei zusätzliche Fahrten je Richtung weiter ausgebaut. Diese Maßnahme führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 10.000 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Verbesserung des Fahrtenangebotes durch punktuelle Erweiterungen auf stark nachgefragten Relationen

Auf der Achse Haaren – Bushof entstehen mitunter zu bestimmten Zeiten, insbesondere auch im Berufsverkehr auf dem Streckenabschnitt Haaren Markt – Aachen Bushof Kapazitätsengpässe. Um hier ein ausreichendes Platzangebot zu schaffen, sollen durch zusätzliche Fahrten die benötigten Kapazitäten bereitgestellt werden. Zunächst sind zwei zusätzliche Fahrten je Richtung eingeplant. Diese Maßnahme führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 5.000 Nutzwagen-km/Jahr.

Auf der Achse Burtscheid – Bushof besteht, abgesehen vom Berufsverkehr, insbesondere durch die Schulstandorte in Burtscheid eine starke Fahrgastnachfrage zu den Schulanfangs- bzw. -schlusszeiten. Dadurch entstehen insbesondere zu den Schulschlusszeiten auf dem Streckenabschnitt Siegel – Aachen Bushof Kapazitätsengpässe, die derzeit teilweise durch S-Wagen aufgefangen werden. Durch zusätzliche Fahrten soll das Platzangebot erweitert werden. Auf der Relation Siegel – Aachen Bushof sind zwei Fahrten, in Gegenrichtung eine zusätzliche Fahrt, vorgesehen. Diese Maßnahme führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 3.200 Nutzwagen-km/Jahr.

#### Anpassung des Angebotes an geänderte Schulzeiten

Am Couven-Gymnasium sind die Schulschlusszeiten verändert worden. Dies hat dazu geführt, dass zur Schlusszeit nach der 6. Stunde teilweise längere Wartezeiten, insbesondere in Richtung Kelmis, entstehen bzw. bestehende Fahrten sehr gut ausgelastet sind. Zur Verbesserung der Situation bzw. zur Entlastung soll an Schultagen eine zusätzliche Fahrt auf der Linie 24, speziell für den Schulschluss nach der 6. Stunde in Richtung Kelmis, angeboten werden. Diese Maßnahme führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 2.000 Nutzwagen-km/Jahr.

**Die RVE wird zum Saisonbeginn in 2013** das Angebot im regionalen Freizeitverkehr erweitern.

#### Zusätzliche Fahrt des RAVeL-Fahrradbusses

Die RVE wird eine zusätzliche Fahrt des RAVeL-Fahrradbusses zwischen Aachen und Kalterherberg um 8:45 Uhr an Samstagen, Sonn- und Feiertagen, ab Ostersonntag bis zum letzten Sonntag der Herbstferien einrichten. Die sehr gute Inanspruchnahme der bereits in der Saison 2012 durchgeführten Linienfahrt mit Fahrradanhänger belegt eine außergewöhnlich hohe Nachfrage für die Fahrt in Richtung Kalterherberg, während die Rückfahrt so gut wie nicht nachgefragt wurde. Die zusätzliche Fahrt wird an ausgewählten Haltestellen den Zu- und Ausstieg ermöglichen und keine Anschlüsse in Roetgen (wie im übrigen Linienverkehr) berücksichtigen. Dadurch lässt sich die Fahrzeit deutlich verkürzen. Darüber hinaus wird in der Saison 2013 die Fahrt um 11:23 Uhr ab Aachen Bushof an Sonntagen mit einem Fahrradanhänger verstärkt. Die Maßnahme führt zu einer Mehrleistung in der Stadt Aachen in Höhe von rd. 1.200 Nutzwagen-km/Jahr.

Insgesamt werden die Maßnahmen der ASEAG und der RVE im Stadtgebiet Aachen zu einer Mehrleistung von rd. 25.600 Nutzwagen-km/Jahr führen.

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

Die Fahrplanmaßnahmen der ASEAG zum Juni 2013 befinden sich noch in der Vorbereitung. Die Maßnahmen und ein entsprechendes Leistungsvolumen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht präsentiert werden.

Die RVE wird zum Saisonbeginn (Ostern 2013) Erweiterungen im regionalen Freizeitverkehr vornehmen. Die zusätzliche Fahrt des RAVeL-Fahrradbusses zwischen Aachen und Kalterherberg führt zu einer Mehrleistung in der StädteRegion Aachen in Höhe von rd. 1.730 Nutzwagen-km/Jahr.

Die Planungen zur Integration bisher freigestellter Schülerverkehre des Heilig Geist Gymnasiums in Würselen in den Linienverkehr sowie die Einrichtung zusätzlicher Verkehre zwischen Duffesheide (Aldorf) und Würselen (Anbindung an Linie 21) konnten aufgrund unterschiedlicher Beschlusslagen in den Kommunen bisher nicht abgeschlossen werden. Eine Aussage über mögliche Mehrleistungen in 2013 ist derzeit nicht möglich.

#### **Kreis Düren**

Die Dürener Kreisbahn GmbH (DKB) wird zum Dezember 2012 keine leistungsrelevanten Fahrplanänderungen vornehmen.

Die Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein (RVE) wird im Dezember 2012 zwei bisher als Bedarfsverkehr betriebene Fahrten auf der Linie 237 (Düren – Langerwehe) in einen regelmäßigen Linienverkehr überführen. Die entstehende Mehrleistung in Höhe von rd. 6.000 Nutzwagen-km/Jahr wird durch eine Minderleistung in gleicher Höhe neutralisiert, die in 2012 durch eine Optimierung der Anschlüsse in Jülich Bf. entstanden war.



## Kreis Heinsberg

Der Kreis Heinsberg hat die im Nahverkehrsplan des Kreises Heinsberg vorgesehene Integration von freigestellten Schülerverkehren in das lokale und regionale ÖSPV-Angebot umgesetzt. Auslöser waren unter anderem die Ergebnisse der Studie zur nachhaltigen Förderung der Lebensqualität im Kreis Heinsberg – einer Bewohnerbefragung in der Stadt Heinsberg, die im Mai/Juni 2010 im Auftrag des Kreises Heinsberg durchgeführt wurde – wobei sehr deutlich „fehlende“ Angebote im ÖPNV angemahnt wurden.

Bereits zu Beginn des Schuljahres 2012/2013 wurden Schulfahrten, insbesondere zum Schulzentrum Wegberg sowie zu diversen Grundschulen im Kreisgebiet, durch die WestEnergie und Verkehr GmbH in das öffentliche Linienangebot übernommen. Die Maßnahmen wurden in Abstimmung zwischen dem Verkehrsunternehmen, dem Kreis Heinsberg sowie den Schulträgern vorbereitet und umgesetzt.

Die Maßnahmen im Einzelnen:

- Neue Linie 411 von Wegberg-Kehrbusch nach Wegberg-Busch, Bissen und Holtum sowie Beeck zur Sporthalle bzw. zur Grundschule in Wegberg und zurück.
- Einrichtung einer neuen Fahrt auf der Linie EK 1 ab Keyenberg Schule nach Erkelenz Bahnhof und Einrichtung von drei zusätzlichen Fahrten auf der EK 1 von Erkelenz ZOB zur Pestalozzischule.
- Einrichtung einer neuen Fahrt auf der Linie EK 2 ab Kleinboslar bis zur Schule in Lövenich. Einrichtung zusätzlicher Fahrten auf der Linie HÜ 1 morgens ab Millich Rolandstraße über die Gronewaldstraße bis zur Schule in Schaufenberg sowie Einrichtung von drei neuen Rückfahrten ab Schule Schaufenberg bis Millich.
- Nachmittags Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt von Hückelhoven Schlee bis zur Realschule in Ratheim.
- Neue morgendliche Fahrt führt ab Wildenrath Flugplatz über den Fahrweg der Linie 413 bis Wegberg Sporthalle und von dort als Verstärkungsfahrt der Linie 408 auf direktem Weg bis Erkelenz ZOB und Erkelenz Pestalozzischule.
- Zum Start der Gesamtschule Hoengen werden zusätzliche Fahrten aus verschiedenen Bereichen sowohl zur Schule hin als auch zurück in die Wohnorte der Schüler (betrifft v. a. Fahrten auf den Linien 434, 435, und 437) eingerichtet.
- Schulbus-Fahrten nachmittags ab Schulzentrum Gangelt werden in die Linien 434 (Richtung Langbroich, dort Anschluss nach Geilenkirchen) und 437 (Richtung Birgden, Niederbusch und Stahe) integriert.
- Neue Fahrten werden von/zur Katholischen Grundschule in Schalbruch auf der Linie 438 angeboten.
- Einrichtung neuer Fahrten innerhalb von Geilenkirchen auf der Linie 437 (zusätzliche Fahrten vom Bahnhof Geilenkirchen über das Berufskolleg und das Schulzentrum in Richtung Hatterath und Nierstraß).
- In Selfkant startet eine Fahrt auf der Linie 439 bereits in Millen; zur Mittagszeit wird die in Tüddern beginnende Fahrt über Wehr hinaus bis Millen verlängert.
- Zusätzlich werden am Nachmittag einzelne Fahrten ab Süsterseel Schule bis nach Tüddern/Millen geführt.

Die Integration freigestellter Schülerverkehre zum Schuljahresbeginn 2012/2013 führt zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 95.000 Nutzwagen-km/Jahr.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wird die WestEnergie und Verkehr GmbH die nachfolgend aufgeführten Änderungen vornehmen.

Die west-Linie 401 wird um eine zusätzliche Fahrt an Schultagen um 20:40 Uhr ab Heinsberg Busbahnhof in Richtung Erkelenz ergänzt. Zudem werden die Fahrzeiten an Samstagen vereinheitlicht und am Wochenende die Abfahrtszeiten ab Heinsberg auf die Minute 48 verschoben, um ein Umsteigen von der aus Erkelenz kommenden Linie SB 1 zu gewährleisten.

Der Linienweg der Linie 406 der west wird in Erkelenz angepasst. Ab Erkelenz Bahnhof werden die Haltestellen Kölner Tor, Aachener Str. und Pestalozzischule bzw. umgekehrt bedient, die Haltestelle ZOB Krefelder Str. entfällt.

Die Linie SB 4 der west wird um eine zusätzliche Fahrt an Schultagen um 21:40 Uhr sowie in den Ferien um 21:45 Uhr ab Erkelenz Bahnhof in Richtung Heinsberg ergänzt. Auf den west-Linien ergibt sich somit eine Mehrleistung in Höhe von rd. 800 Nutzwagen-km/Jahr.

Zusätzlich zu der Mehrleistung durch die Integration freigestellter Schülerverkehre zum Schuljahreswechsel 2012/2013 ergeben sich aus den Maßnahmen der WestEnergie und Verkehr GmbH zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 Mehrleistungen in Höhe von rd. 4.060 Nutzwagen-km/Jahr.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wird die Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein (RVE) im Kreis Heinsberg die nachfolgend aufgeführten Änderungen vornehmen:

Einzelne Fahrten der RVE-Linie 475 werden zur besseren Anbindung der Geschäfte im Gewerbegebiet Waldfeucht bis zur Haltestelle Waldfeucht Einkaufszentrum (bisher Abzw. Frilinghoven) verlängert. Diese Fahrten bedienen nach der Haltestelle Brüggelchen die Haltestelle Waldfeucht Bocketer Weg und enden am Einkaufszentrum. Anschließend fahren die Busse wieder in Richtung Heinsberg und bedienen die Haltestellen Waldfeucht Markt und Auf dem Wall.

Um die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn am Bahnhof Baal zu verbessern, verkehren die Fahrten der RVE-Linie 495 um 16:55 Uhr, 17:55 Uhr und 18:55 Uhr von montags bis freitags ab Lövenich Markt nach Wassenberg 15 Minuten später. Die Fahrten der Gegenrichtung montags bis freitags um 16:50 Uhr, 17:50 Uhr und 18:50 Uhr ab Wassenberg »Am Stern« nach Erkelenz-Lövenich verkehren 10 Minuten später. Am Bahnhof Baal wird umlaufbedingt von Minute 44 bis zur Minute 52 eine achtminütige Wartezeit eingelegt. Die Maßnahme wird leistungsneutral umgesetzt.

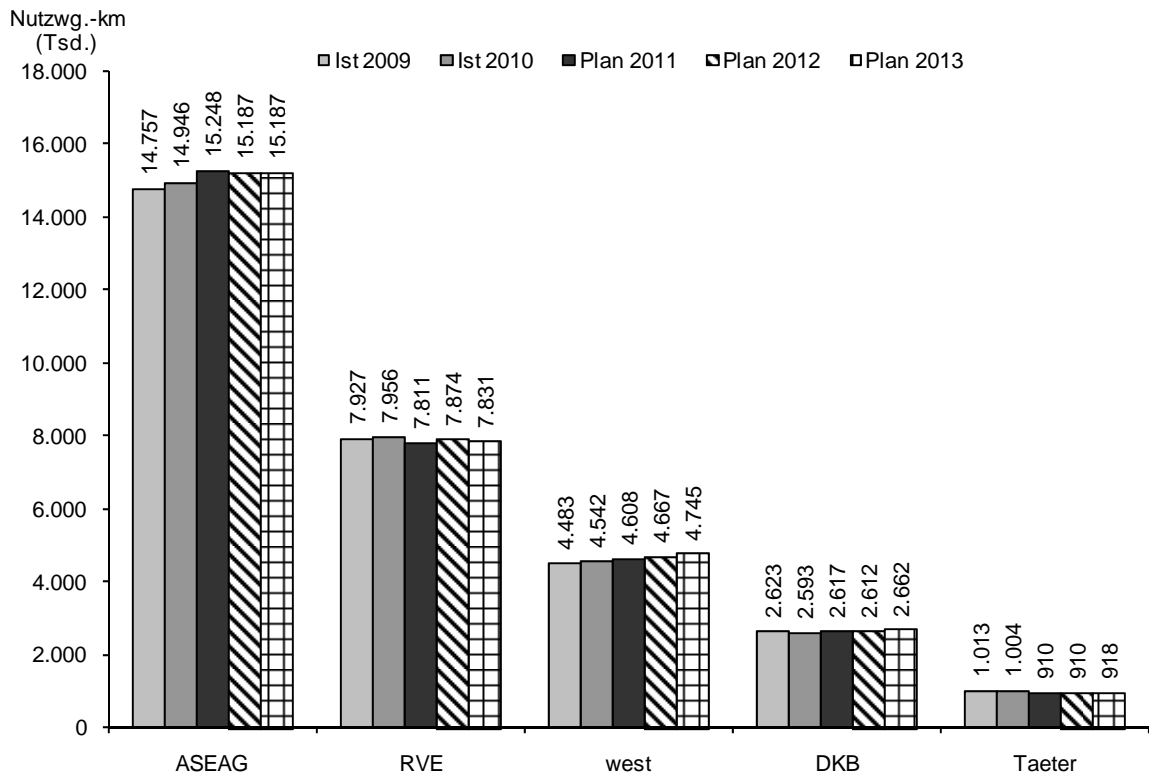
Diese Fahrplanmaßnahmen der RVE führen zu einer Mehrleistung in Höhe von rd. 3.270 Nutzwagen-km/Jahr.

Anpassungen des Busnetzes in Folge der Inbetriebnahme des Schienenpersonenverkehrs zwischen Heinsberg und Lindern betreffen sowohl die WestEnergie und Verkehr GmbH als auch die Regionalverkehr Euregio Maas – Rhein und werden derzeit vorbereitet. Das Leistungsvolumen kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht quantifiziert werden.

Insgesamt ergeben sich aus den Maßnahmen zum Schuljahreswechsel 2012/2013 und denen zum Fahrplanwechsel 2012 Mehrleistungen in Höhe von rd. 100.000 Nutzwagen-km/Jahr im Kreis Heinsberg.

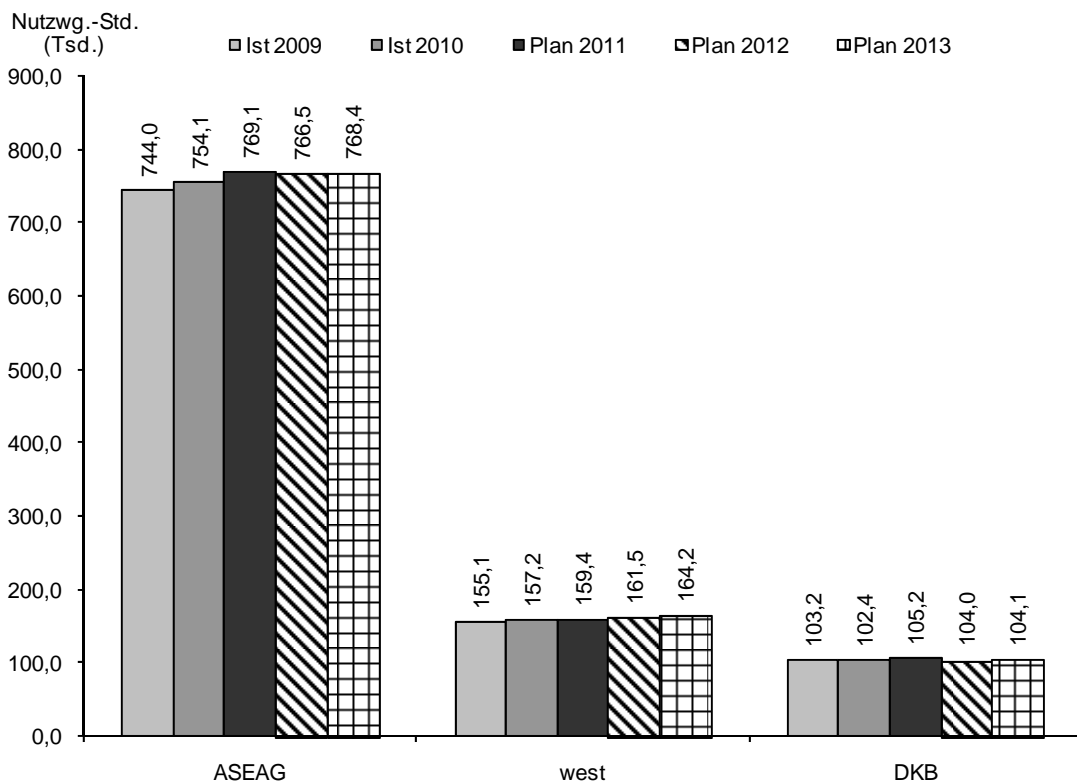
Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass sich neben den in diesem Abschnitt dargestellten Fahrplanmaßnahmen insbesondere auch die im Vorjahr umgesetzten Maßnahmen erstmalig ganzjährig auswirken.

Die Betriebsleistungen im Bereich Bus erhöhen sich im Jahr 2013 gegenüber dem Planansatz des Vorjahres verbundweit insgesamt um 93 Tsd. Nutzwagen-km (+ 0,3%). Die Plan-Leistungen 2013 bleiben dabei gegenüber den Planansätzen für das Jahr 2012 in den Gebieten aller Zweckverbandsmitglieder weitgehend unverändert; die regionalen Veränderungen betragen zwischen 0,0% - 0,8%.



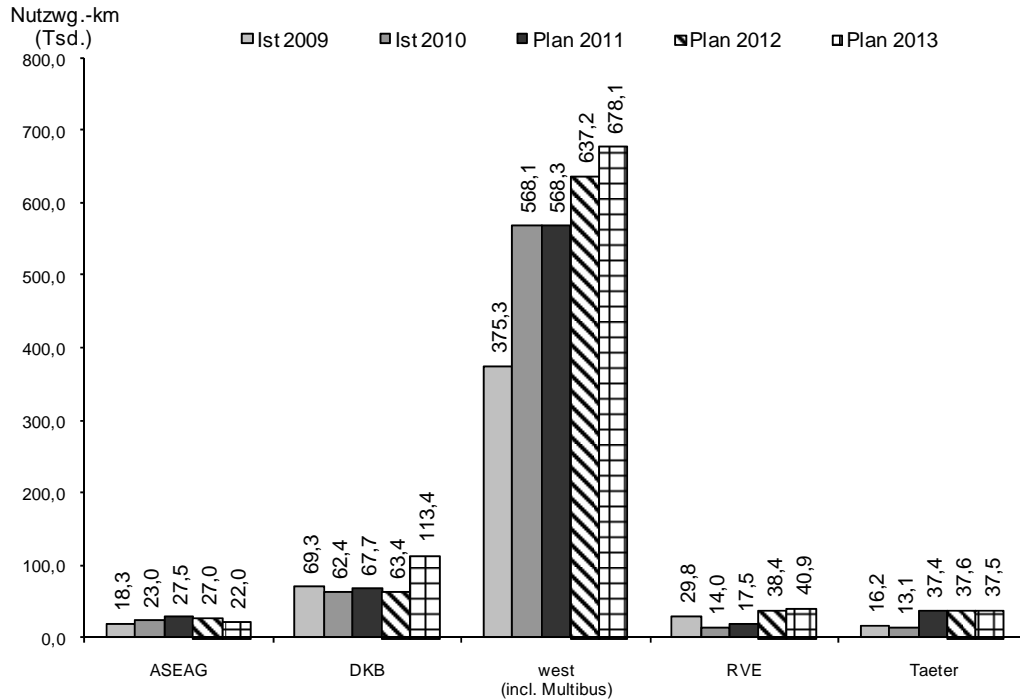
**Abb. 1a: Betriebsleistungen** (Plan-Leistung der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen im Jahr 2013 im Vergleich zu den Plandaten 2009 - 2012)

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



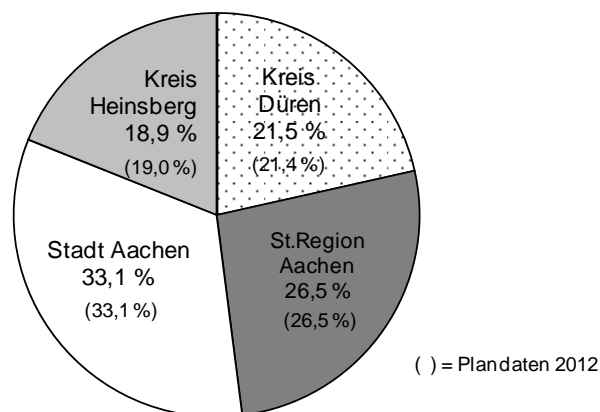
**Abb. 1b: Nutzwagenstunden** der Verbundverkehrsunternehmen (Ist- bzw. Planwerte 2009 - 2013)

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.



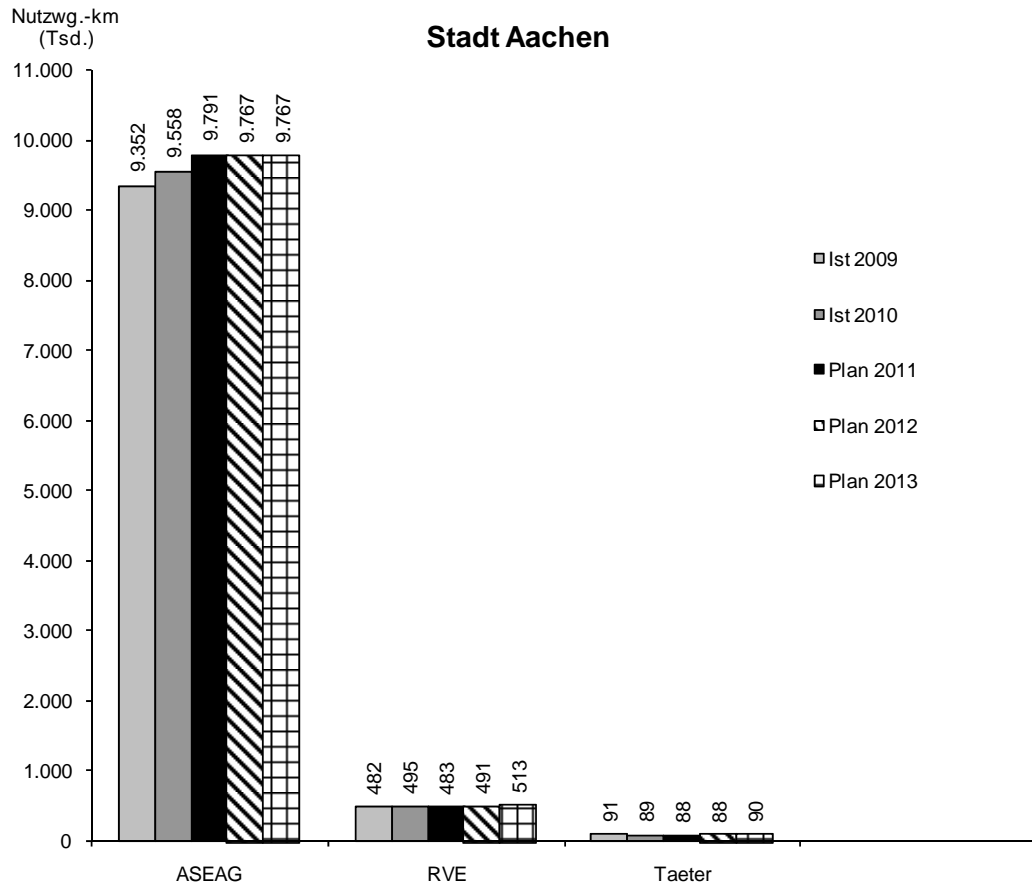
**Abb. 1c: Betriebsleistungen im Linienbedarfsverkehr**

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.

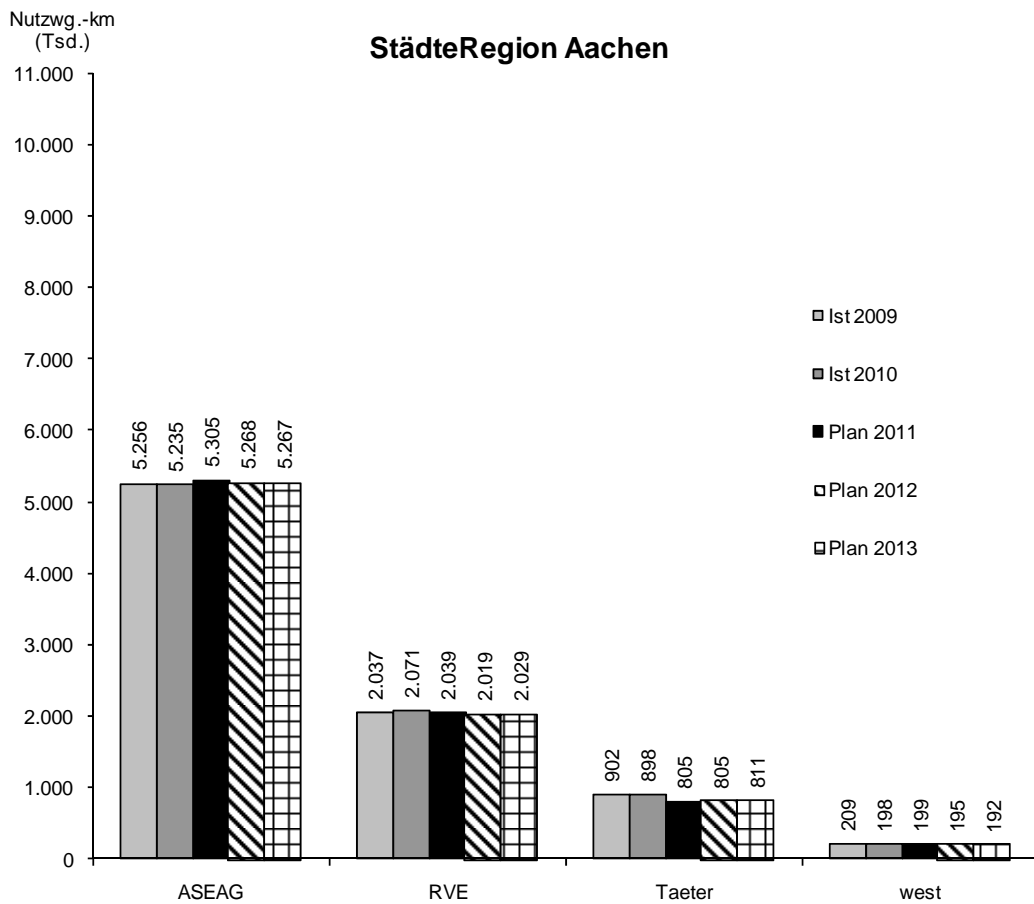


**Abb. 2: Übersicht zu den auf die Verbandsmitglieder entfallenden Anteilen an der gesamten Bus-Betriebsleistung (Nutzwagen-km) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen**

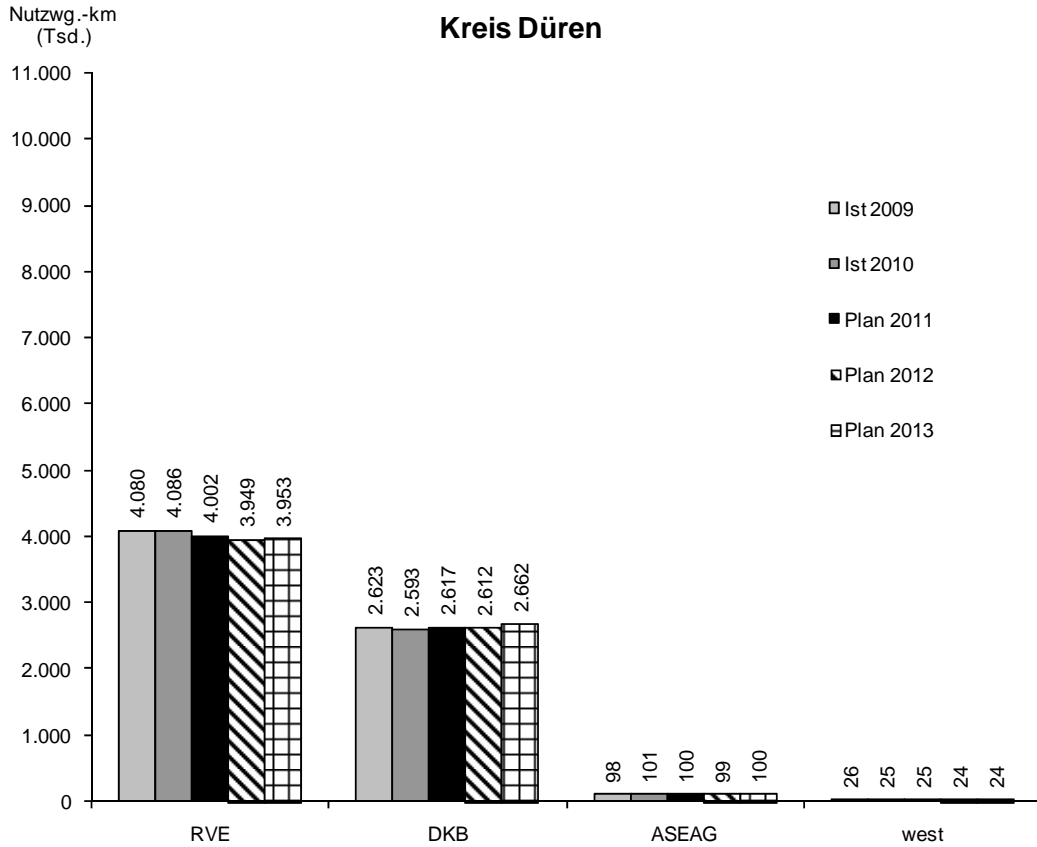
Die im Ausland erbrachten Leistungen der ASEAG sind in vollem Umfang dem Anteil der Stadt Aachen zugeordnet. Die Leistungen der west, DKB und RVE in verbundfremden Räumen sind dem jeweils zugehörigen Verbandsmitglied zugeordnet.



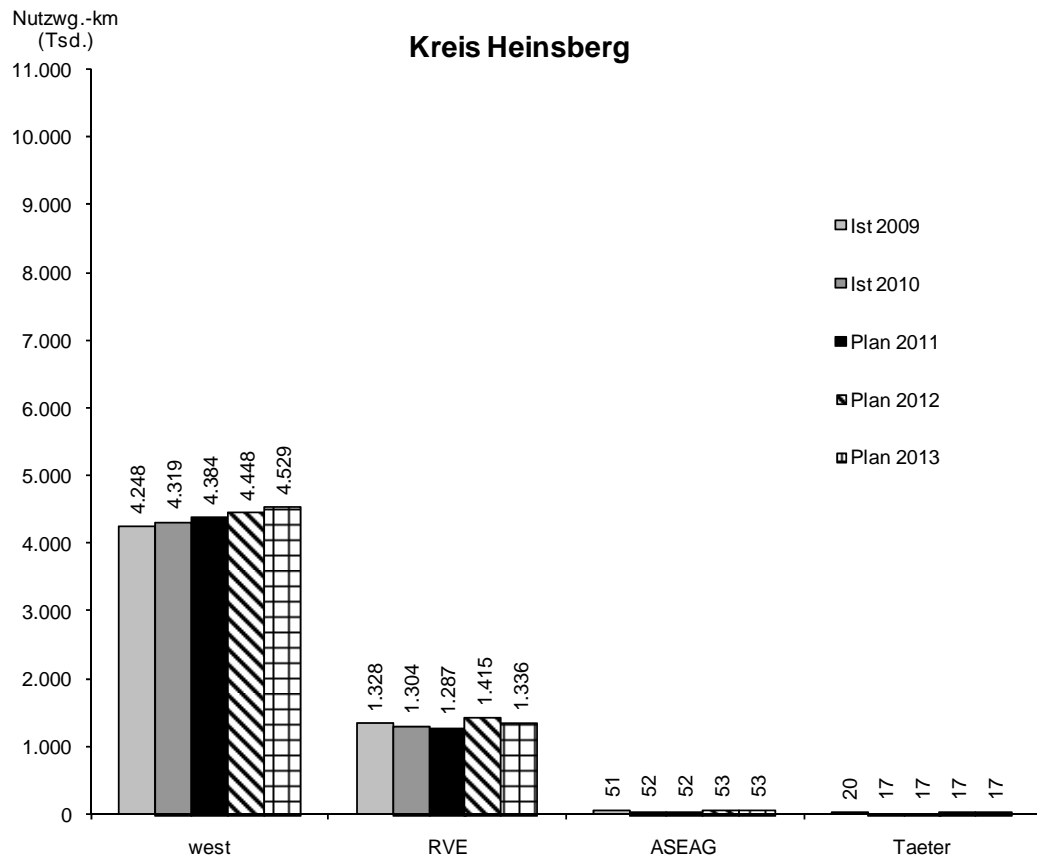
**Abb. 3a: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) Stadt Aachen**



**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 2013**

Mit Blick auf die zu erwartende Aufwandsentwicklung im Bereich der Personal-, Energie- und Treibstoffkosten einerseits sowie fortschreitenden Mittelkürzungen sowohl bei den Verkehrsunternehmen als auch bei der Verbundgesellschaft andererseits ist eine marktverträgliche Anpassung des Verbundtarifs zum 1.4.2013 geplant.

Ziel dieser Anpassung muss es sein, den in den vergangenen Jahren sinkenden Kostendeckungsgrad zu stabilisieren bzw. die Wirtschaftlichkeit des Verbundverkehrs schrittweise wieder zu erhöhen. Um dabei die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen in den vergangenen Jahren nicht zu gefährden, sind marktverträgliche Tarifmaßnahmen erforderlich, die in preissensiblen Tarifsegmenten nicht zu Abwanderungen führen.

Eine Beratung und Beschlussfassung der in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen bereits erarbeiteten Überlegungen zur tariflichen Fortschreibung des Verbundtarifs sowie zu strukturellen Anpassungen ist für Januar/Februar 2013 geplant.

Eine entsprechende Ertragsverbesserung bei den im AVV tätigen Verkehrsunternehmen wurde bei den Etatansätzen bereits unterstellt. Die geplanten Tarifmaßnahmen, deren Auswirkungen für die Verkehrsunternehmen jeweils unterschiedlich hoch ausfallen, führen verbundweit zu einer Erhöhung der kassentechnischen Einnahmen in Höhe von voraussichtlich 3,6 % p.a.

Als Zeitpunkt für die Tarifanpassung ist der 1.4.2013 geplant. Zum gleichen Zeitpunkt ist auch die Einführung der sogenannten „Wandernden Kurzstrecke“ vorgesehen. Darüber hinaus ist beabsichtigt, im Jahr 2013 die mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg vereinbarte Tarifkooperation für den verbundraumüberschreitenden Verkehr im Rahmen des „Tarifverbund Rheinland“ umzusetzen. Als vorgezogene Schritte werden dabei zunächst weitere Vereinfachungen im Schülerverkehr sowie für Berufspendler angestrebt.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der seitens des Landes NRW geforderten einheitlichen Anwendung des Spartentarifvertrags TV-N NW in allen (kommunalen und privaten) Nahverkehrsunternehmen (Tarifreue- und Vergabegesetz NRW) auf die im AVV tätigen Verkehrsunternehmen sind derzeit noch nicht quantifizierbar. Im Hinblick auf die Vermeidung etwaiger zusätzlicher Belastungen sind ggf. weitergehende tarifliche Maßnahmen erforderlich.

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

**AVV-Verbundtarif 1. April 2012**

Stand: 1. Januar 2013

Preise in Euro

Regeltarife								
Preisstufe:		K	1			2	3	4
Gültigkeit	Kurzstreckenzone	Stadt / Gemeinde		Aachen / Vaals / Kelmis	Stammgebiet und ein Nachbarstammgebiet	Stammgebiet und eine Nachbarregion	AVV-Gesamtnetz	
		A	B	C				
Erwachsene Einzel-Ticket	Einzelfahrt	1,60	2,50 <sup>1)</sup>			3,30	4,90	7,70
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt		5,60 (1,40)	8,80 <sup>1)</sup> (2,20)			11,60 (2,90)	17,20 (4,30)	27,00 (6,75)
Kinder Einzel-Ticket <sup>2)</sup>		1,00	1,40 <sup>1)</sup>			1,80	2,70	4,20
Kinder 4Fahrten-Ticket <sup>2)</sup> je Fahrt		4,00 (1,00)	5,60 <sup>1)</sup> (1,40)			7,20 (1,80)	10,80 (2,70)	16,80 (4,20)
Tages-Ticket (1 Person)		ganztägig	6,80			9,70	12,80	15,90
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztägig	9,20		7,90	13,90	18,90	22,90	
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	19,40			25,70	38,70	50,30	
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat	48,10	55,10	57,50	78,50	110,50	151,30	
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	40,08	45,92	47,92	65,42	92,08	126,08	
Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet und i. d. R. alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2	Erwachsene: 110,50 / im ABO: 92,08 Auszubildende: 82,90 / im ABO: 73,63						
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	14,70			19,50	29,40	37,80	
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat	36,20	41,50	43,30	59,10	82,90	113,50	
Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	32,02	36,72	38,19	52,30	73,63	100,84	
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten	372,80	427,45	432,55	608,75	853,85	1.169,05	
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	mo. – fr. ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztägig	16,60			im ABO: 13,83			
Aktiv-ABO (1 Person)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. u. feiertags ganztägig	44,50 (ABO)						
Aktiv-Duo (2 Personen)		74,00 (ABO)						
Zuschlag 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt	1,25			1,65	2,45	3,85	
Zuschlag 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	9,70			12,85	19,35	25,15	
Zuschlag 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat	27,55			39,25	55,25	75,65	
Zuschlag 1. Kl. DB Mon. Karte ABO	mindestens 12 Kalendermonate	22,95			32,70	46,05	63,05	
<b>Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)</b>					<b>1 Person</b>	<b>Mini-gruppe</b>	<b>Familien-Ticket</b>	
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tages-Tickets für 1 Person gelten von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss</li> <li>Minigruppen-Tickets (für max. 5 Personen) bzw. Familien-Tickets (nur in Verbindung mit Familienkarte) gelten mo. – fr. ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztägig</li> </ul>				6,80	7,90	12,80	
StädteRegion Aachen (Stadt u. Kreis)					12,80	18,90		
Kreis Düren					9,70	18,90	9,70	
Kreis Heinsberg					9,70	13,90	-	
<b>Sondertarife</b>								
City-XL-Ticket Aachen	für eine Einzelfahrt innerhalb der City-XL-Zone in Aachen					1,40		
City-XL-4Fahrten-Ticket Aachen	für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen					4,00		
City-XL-Monatskarte Aachen	Monatskarte für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen					33,00		
Mobil-Ticket (für Berechtigte lt. Tarifbestimmungen)	Monatskarte Kreis Düren (nur im Abo)					15,00		
	Monatskarte Kreis Heinsberg					20,00		
	Monatskarte StädteRegion Aachen					27,80		
Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztägig) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde					13,00		
Wochenend-Ticket für Jugendliche unter 18 Jahren	samstags <u>oder</u> sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz					4,40		
Fahrrad Einzelfahrt	Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)					2,00		
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)					3,00		
euregio <b>ticket</b>	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					16,50		
Schönes-Wochenende-Ticket	samstags <u>oder</u> sonntags für max. 5 Pers. oder 1 Person mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren und 1 weitere Person					42,00 *		
<b>Ferien-Tickets im AVV</b>								
Jugendl./Schüler Sommerferien	für alle unter 16 und Schüler unter 21 Jahren					27,70		
Jugendl./Schüler übrige Ferien						13,90		
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren					54,00		
Senioren übrige Ferien						27,00		
<b>NRW-Tickets</b>								
SchöneFahrtTicket NRW	für einen Erwachsenen (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW					17,60		
	für ein Kind 6 - 14 Jahre (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW					8,80		
SchönerTagTicket NRW werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztägig	für 1 Person in ganz NRW					28,50 *		
	für max. 5 Personen oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren in ganz NRW					39,50 *		
SchöneFerienTicket NRW Sommerferien	für alle unter 16 und Schüler unter 21 Jahren in den Sommerferien in ganz NRW					56,50		
SchöneFerienTicket NRW übrige Ferien	für alle unter 16 und Schüler unter 21 Jahren in den übrigen Ferien (Ostern, Herbst o. Weihnachten) in ganz NRW					27,00		
FahrradTagesTicket NRW	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades in ganz NRW					4,50		

<sup>1)</sup> Dieser Tarif gilt auch für zwei angrenzende Kurzstrecken-Zonen unterschiedlicher Stammgebiete.

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

<sup>\*</sup> 2,00 € Aufpreis im personenbedienten Verkauf der DB / DB-Agenturen

**Abb. 4: Verbundtarif 01.04.2012**



## 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 auch in 2013 fortgesetzt. Auch die Planung und Umsetzung euregionaler Kommunikationsmaßnahmen in enger Kooperation mit den Partnern in der Euregio Maas-Rhein wird fortgeführt. Die Kommunikationsmaßnahmen sind darauf ausgerichtet, die Tarif- und Leistungsangebote im AVV bekannt zu machen, zu bewerben, dem Kunden leichter zugänglich zu machen sowie das Image für Bus und Bahn positiv zu beeinflussen.

### **Folgende Maßnahmen sind für 2013 vorgesehen:**

#### Im bisherigen Umfang:

- Kundeninformation-Print wie Nationalparkplan, Tarifinfos, SPNV-Fahrpläne, Mobil in der Eifel, u. a. (hausinterne Bearbeitung bis zur Druckvorstufe)
- Zwei Kundenmagazine (hausinterne Bearbeitung bis zur Druckvorstufe)
- Verbundbericht (hausinterne Bearbeitung einschl. Satz, Layout)
- Pressearbeit (mit Bezug zu besonderen Anlässen, Angeboten)
- Entwicklung von Anzeigen- und Plakatmotiven sowie deren Publikation

#### Elektronische Fahrplaninfo:

Weiterhin ein Schwerpunkt auch in 2013:

- Erste Integration von Echtzeitdaten in die Fahrplanauskunft (DB, west, ASEAG in 2013, ggf. auch RVE und DKB; Daten übriger Verkehrsunternehmen voraussichtlich zu einem späteren Zeitpunkt)
- Fahrplanauskunft des AVV als App
- Weitere Vervollständigung euregionaler Fahrplandaten in das Auskunftssystem (De Lijn, SNCB)
- Weiterentwicklung des elektronischen Auskunftssystems: Aufbereitung der Kartendarstellungen, Softwareunterstützung für kartographische Darstellungen, Erweiterung des Datenbestandes für mobilitätseingeschränkte Personen, Erweiterung der Tarifmodule und Integration der MultiBus-Angebote
- Implementierung eines Ereignisdatensystems, um Ereignisse kurzfristiger und mit geringem Aufwand den Kunden verfügbar zu machen
- Integration der „Wandernden Kurzstrecke“ als Tarifauskunft im Fahrplaninformationssystem

#### Neue Projekte:

- AVV-Präsenz in sozialen Netzwerken (Facebook und Twitter)
- Unterrichtsmaterial für Grundschüler wurde in 2012 entwickelt und wird in 2013 publiziert und an Schulen verteilt
- Schematische Netzpläne für Teilregionen im AVV
- Optimierung der AVV-Website für Web 2.0
- Ausbau der Kooperationen mit anderen Mobilitätsanbietern vor dem Hintergrund der strategische Neuausrichtung des AVV hin zum Mobilitätsverbund
- Vorbereitungen zur Erweiterung der elektronischen Fahrplanauskunft um intermodale Beauskunftung (z. B. E-Carsharing, E-Bike / Mobilitätsverbund)

#### Kampagnen:

- AVV-Imagekampagne über Print- und Hörfunkmedien
- Kommunikationskampagne zur Einführung der „Wandernden Kurzstrecke“

Events:

- Vorbereitung zur Kommunikation der neuen Schienenstrecke Heinsberg – Lindern ab Juni 2013

M3 – euregionale Kommunikationsmaßnahmen

- Intensivierung der Vermarktungsaktivitäten und Relaunch der Website mobilityeuregio.com
- Weitere Maßnahmen sind abhängig vom eu**regio**bahn-Konzept und vom Fortschritt in der Umsetzung betrieblicher und infrastruktureller Maßnahmen

Eine detaillierte Übersicht der für 2013 geplanten Maßnahmen befindet sich in der Vorlage zu TOP 4.2 (Marketingstrategie).

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

### **5.1 § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW**

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

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

Für das Geschäftsjahr 2013 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 2013 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 sogenannte 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.

## **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 2011 durch eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ermittelt und – entsprechend § 12 Abs. 3 der Satzung des Zweckverband AVV – seitens der Verbundverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2013 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.

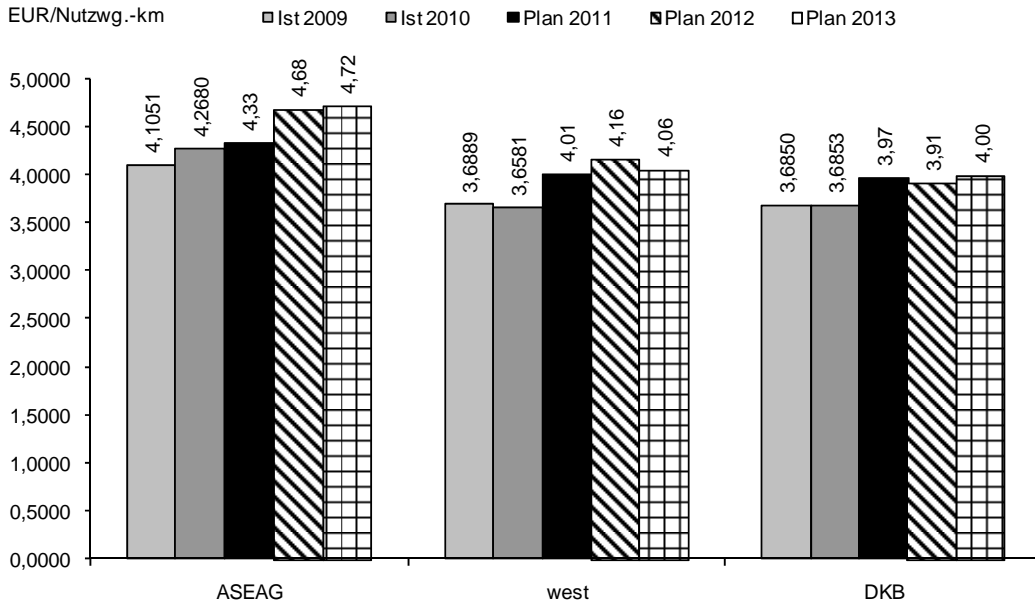
Die unabhängige Neu-Ermittlung der Sollkostensätze durch einen Wirtschaftsprüfer erfolgt in einem 4-jährigen Turnus. Die Sollkostensätze werden zwischenzeitlich jährlich durch die Verbundverkehrsunternehmen fortgeschrieben.

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.

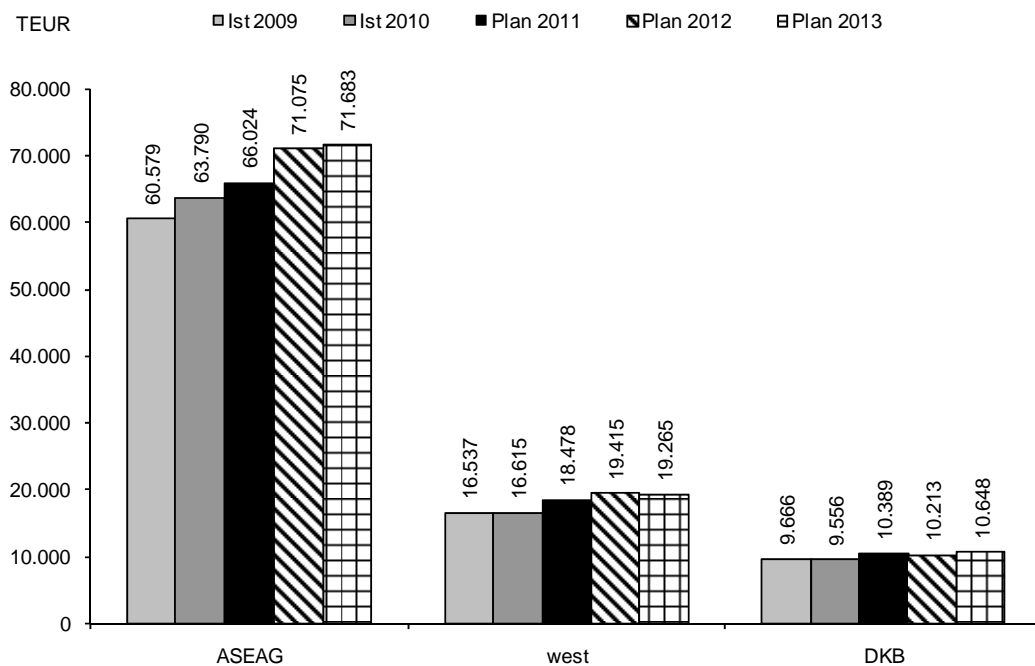
Die für das Jahr 2013 relevanten Sollkostensätze sind nachfolgend dargestellt.



**Abb. 5: Ist- bzw. Sollkostensatz 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 2013 die in der folgenden Abb. 6 dargestellten ausgleichsfähigen Soll-Gesamtaufwendungen.



**Abb. 6: Relevante Ist- bzw. Sollkosten der Verbundverkehrsunternehmen (2009 – 2013)**

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

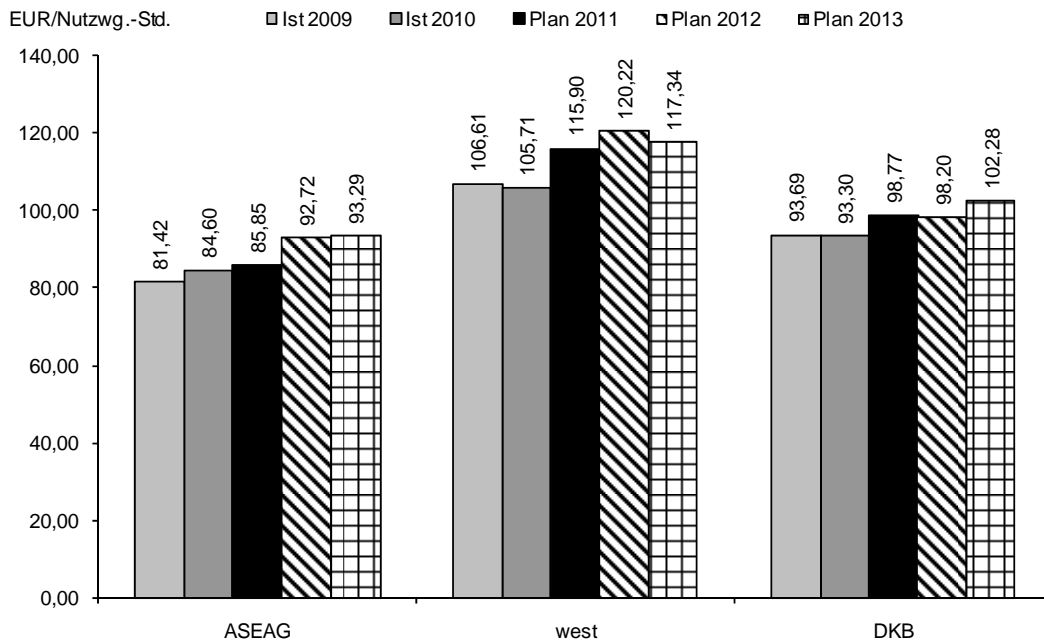


Abb. 7: Ist- bzw. Sollkosten je Nutzwagen-Stunde (2009 – 2013)

## 7. Erträge

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

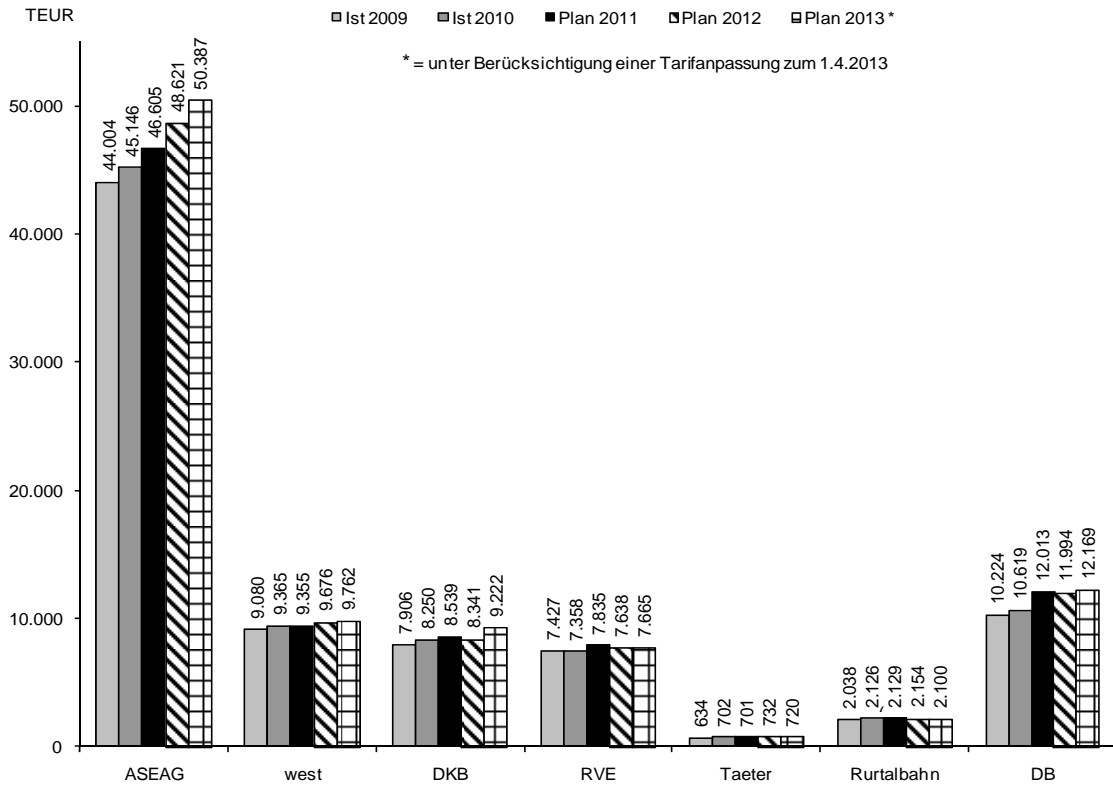
- Einnahmen aus dem Verbundverkehr nach Einnahmenaufteilung,
- erhöhte Beförderungsentgelte,
- öffentliche Abgeltungszahlungen,
- Steuererstattungen,
- Zuschüsse Dritter,
- Werbeeinnahmen.

Die Auswirkungen einer zum 01.04.2013 vorgesehenen 3,6 %-igen Anpassung des AVV-Verbundtarifs sind in die nachfolgenden Darstellungen bzw. Ansätze bereits eingeflossen.

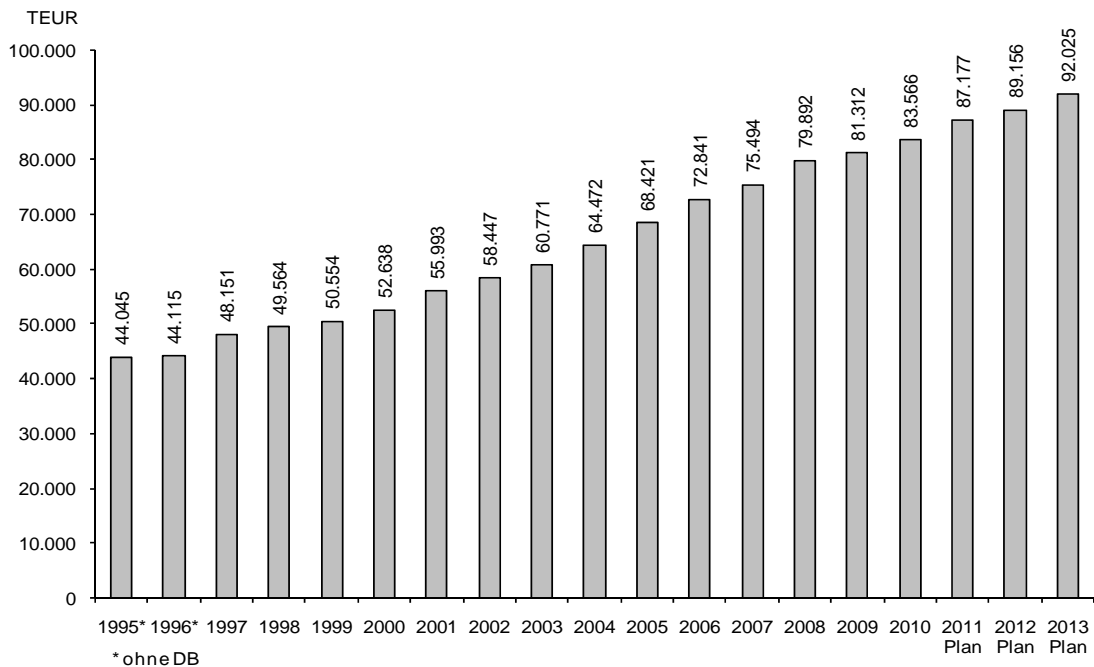
Der Ausgleich von Einnahmenansprüchen zwischen den im AVV tätigen Verkehrsunternehmen (einschl. Eisenbahnverkehrsunternehmen) bewirkt bei den Verbundverkehrsunternehmen eine Minderung der kassentechnischen Einnahme. Die Erträge der Verbundverkehrsunternehmen entsprechen weitgehend deren Gewinn- und Verlustrechnung und sind inhaltlich der Betrachtung des Wirtschaftsprüfers zur Ermittlung der Sollkostensätze angeglichen.

Eine periodenscharfe Zuordnung aller Einflüsse ist nicht gegeben.

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

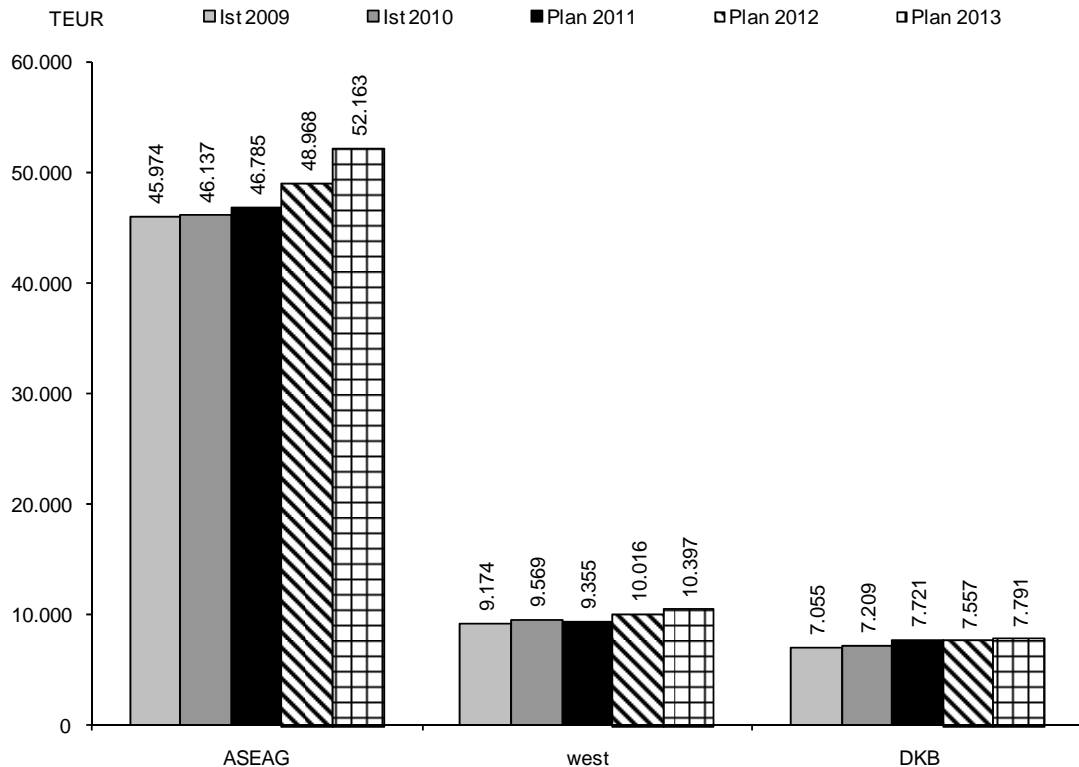


**Abb. 8a:** Entwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** (incl. Einnahmenanteilen aus NRW-Tarif und Übergangs- bzw. Kragentarifen; Rurtalbahn incl. NE-Tarif) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (vor Einnahmenaufteilung)



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

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



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

### Einnahmenaufteilung

Das derzeitige differenzierte Verfahren zur Einnahmenaufteilung im AVV sieht u.a. im Hinblick auf den Übersteigerausgleich eine differenzierte Aufteilung nach Grund- und Arbeitspreisanteilen 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 2013 wird somit eine Einnahmenaufteilung für das Jahr 2012 erfolgen. Die Ansätze der Verbundverkehrsunternehmen für den Verbundetat 2013 beruhen folglich auf vorläufigen Abschätzungen. Eine abschließende Verrechnung gegenseitiger Ansprüche betreffend das Jahr 2013 wird verfahrensbedingt frühestens im Laufe des Jahres 2014 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 2013 rückwirkend berücksichtigt werden.

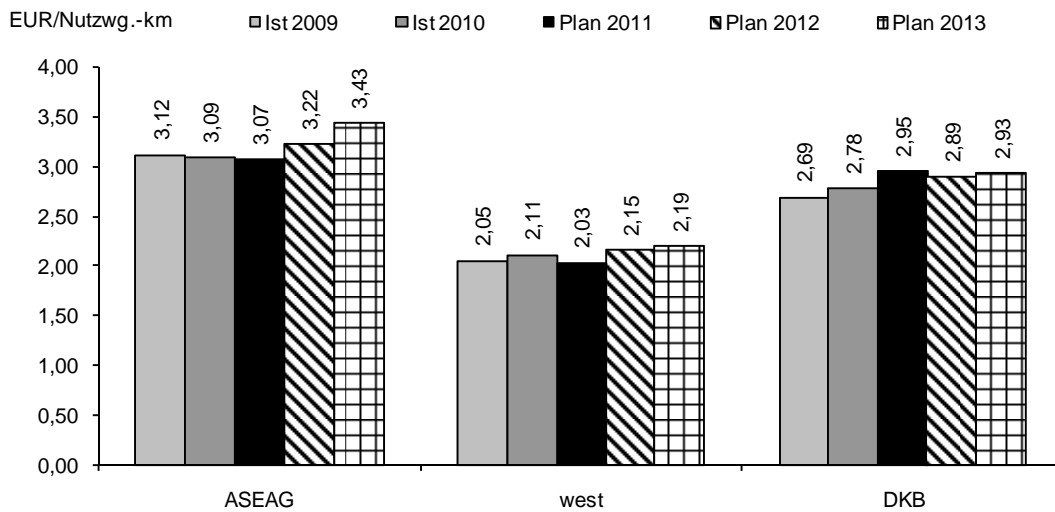
Unter Berücksichtigung vertraglich vorgesehener Ausgleichszahlungen zwischen den Verkehrsunternehmen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen die in den Abbil-

dungen 9 und 10a/b aufgezeigten verbundrelevanten Erträge. Hierbei wurde bereits die aufgezeigte Anpassung der Tarife zum 1.4.2013 unterstellt.

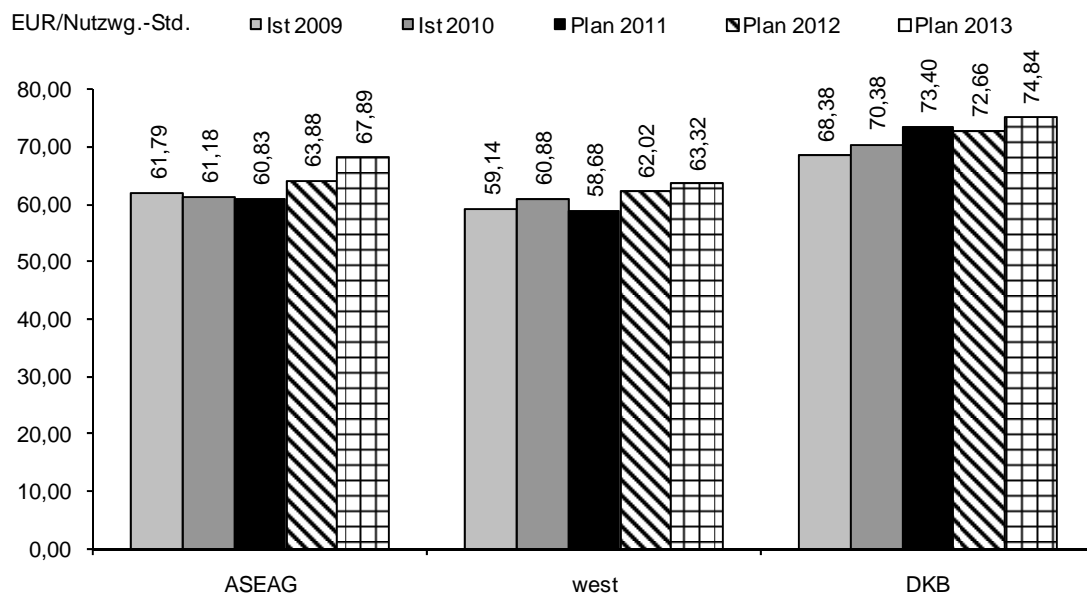
Grundlage für die Beantragung der Mittel nach § 145 ff SGB IX durch die Verbundverkehrsunternehmen sind die Einnahmen nach Einnahmenaufteilung.

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Rahmenbedingungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen nach Abzug des Einnahmenausgleichs für die übrigen Verkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus für das Jahr 2013 insgesamt verbundrelevante Erträge in Höhe von 70.351 TEUR.

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



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

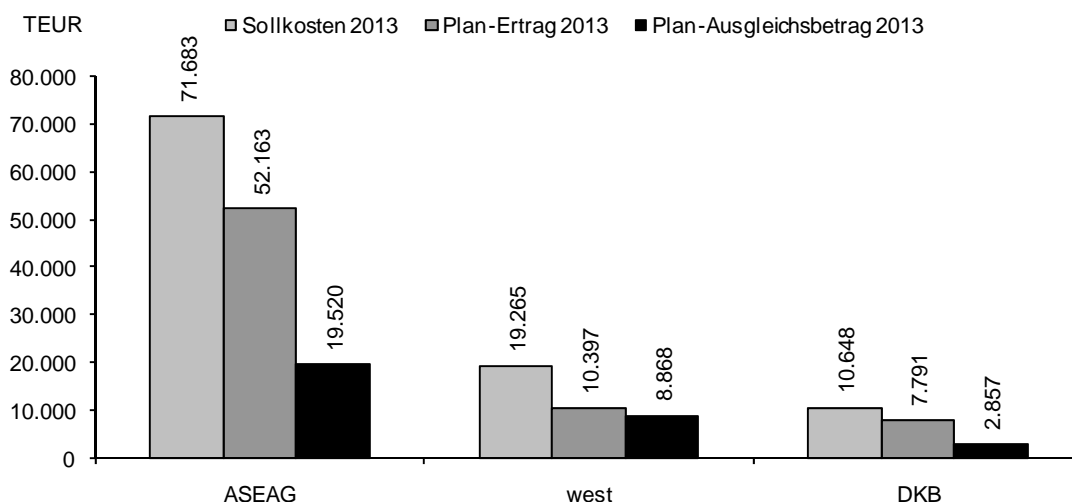


**Abb. 10b:** Verbundrelevante Erträge je Nutzwagenstunde

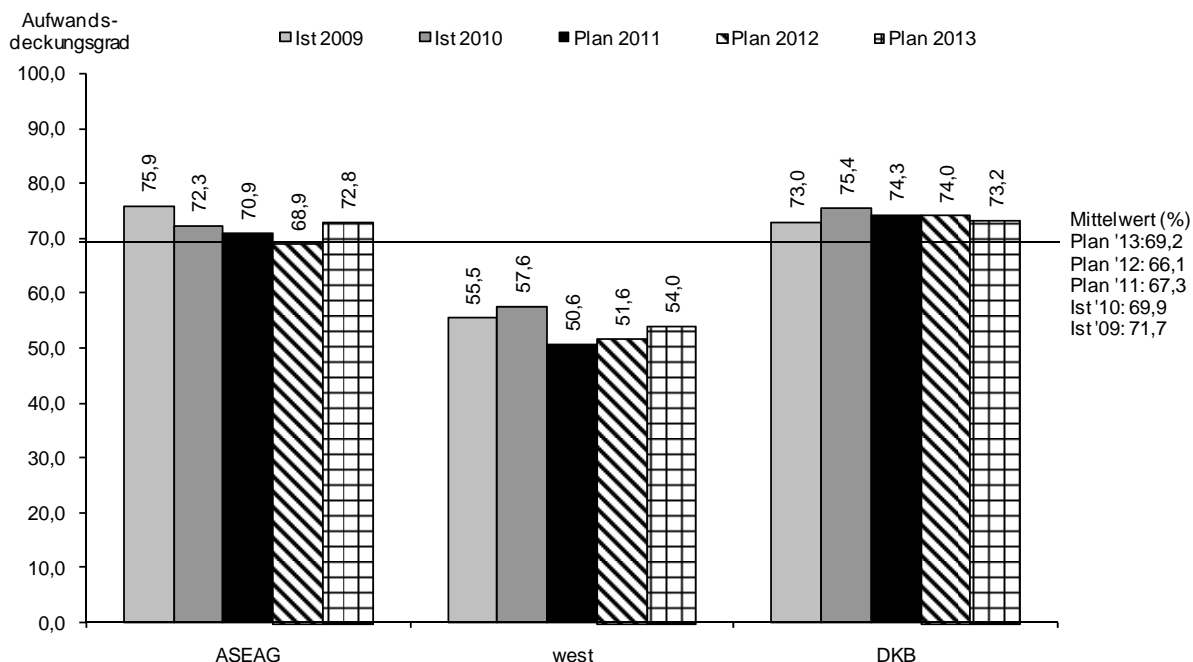


## 8. Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus)

Der umlagerelevante Ausgleichsbetrag des Verbundverkehrs ergibt sich aus der Differenz der ausgleichsfähigen Sollkosten und Erträge für den Busverkehr. Für den gesamten AVV ergibt sich 2013 für den Betriebszweig Bus ein durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedingter Ausgleichsbetrag in Höhe von 31.245 TEUR. Der Vergleichswert für 2012 liegt bei 34.162 TEUR (Basis: Nachtragsetat 2012). Insgesamt verringert sich der Plan-Ausgleichsbetrag von 2012 nach 2013 somit um insgesamt 2.917 TEUR.

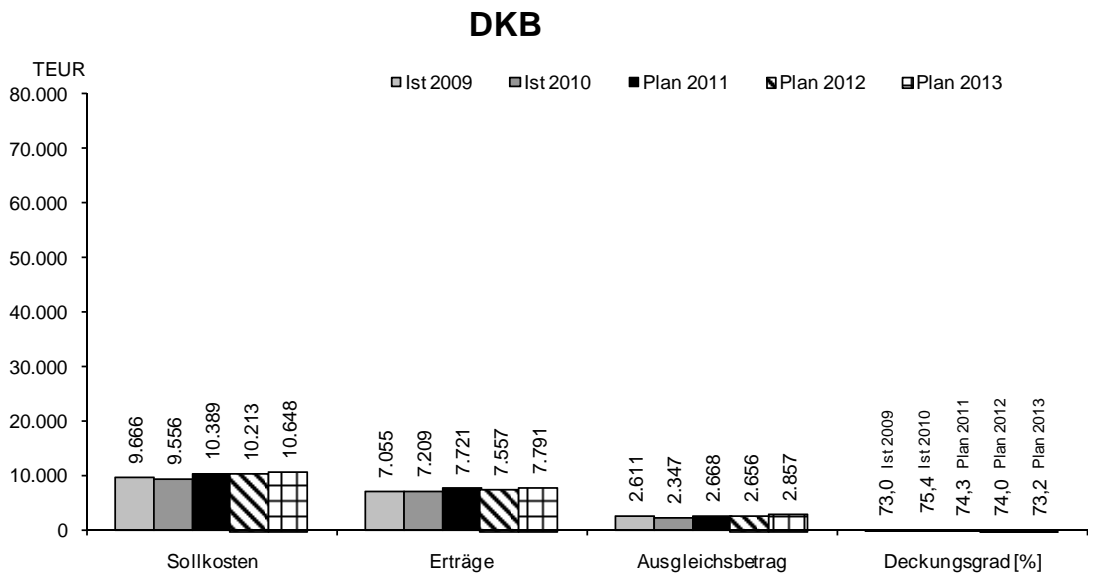
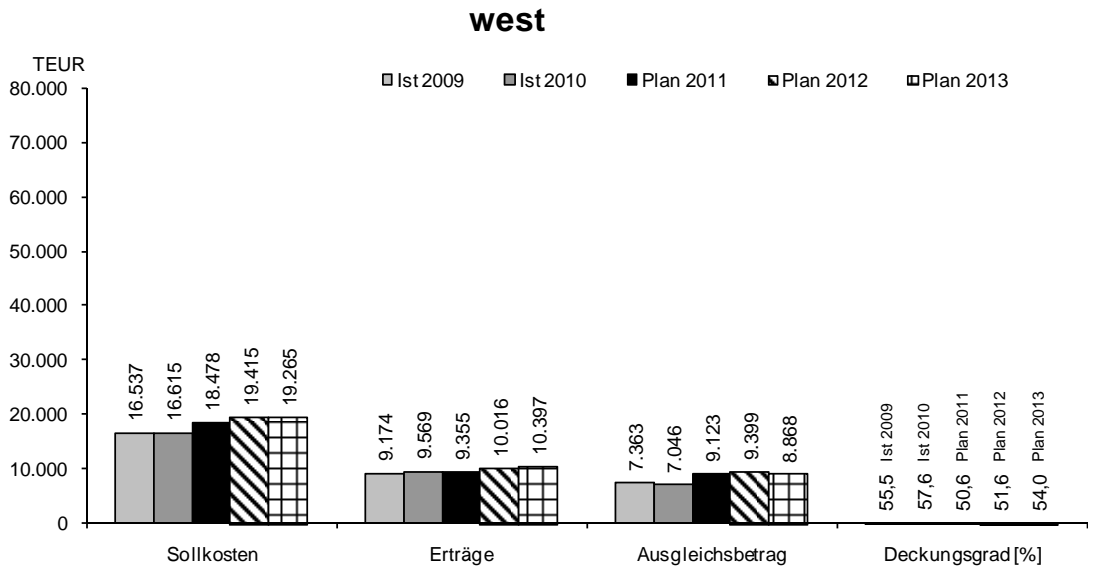
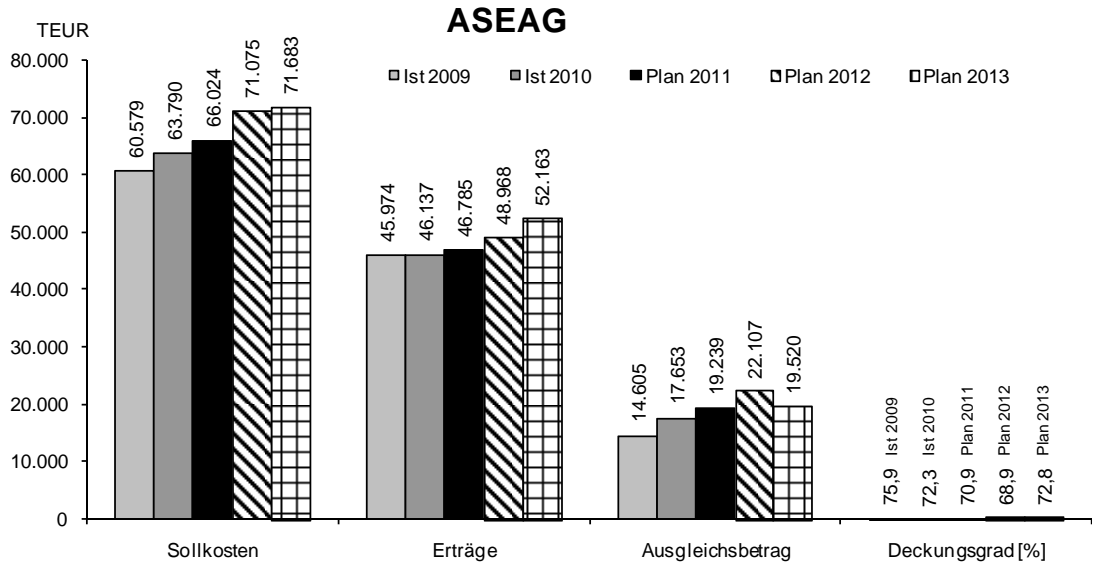


**Abb. 11:** Übersicht zu den **Sollkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen** (Plan 2013) der Verbundverkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus



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

Für den gesamten AVV ergibt sich gemäß Abb. 12 für 2013 insgesamt ein Aufwandsdeckungsgrad in Höhe von 69,2%.



**Abb. 13: Entwicklung der Ist- bzw. Sollkosten, Erträge und Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen (Ist bzw. Plan 2009 – 2013)**

## 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 2013 zusammen aus:

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

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

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

Im Jahr 2013 ergibt sich im Rahmen der allgemeinen Umlage für den Betriebszweig Bus im gesamten AVV ein Ausgleichsbetrag (Normalumlage) in Höhe von rd. 31,0 Mio. EUR.

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

		ASEAG	west	DKB	Gesamt
Ausgleichsbetrag (in TEUR)	Plan 2013	19.335	8.868	2.782	30.985
	Plan 2012	(21.762)	(9.399)	(2.581)	(33.742)
Nutzwagen-km (in Tsd.) *	Plan 2013	18.596	6.137	6.624	31.357
	Plan 2012	(18.557)	(6.099)	(6.465)	(31.121)
Ausgleichsbetrag/km (in EUR/km)	Plan 2013	1,0397	1,4450	0,4200	0,9881
	Plan 2012	(1,1727)	(1,5411)	(0,3992)	(1,0842)

\* 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 *		10.319	8.124	100	53	18.596
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	1,0397	1,0397	1,0397	1,0397	1,0397
3. Ausgleichsbetrag ASEAG	TEUR	10.729	8.447	104	55	19.335
Planansatz 2012	TEUR	(12.117)	(9.467)	(116)	(62)	(21.762)
west						
1. Nutzwagen-km *		0	192	24	5.921	6.137
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	1,4450	1,4450	1,4450	1,4450	1,4450
3. Ausgleichsbetrag west	TEUR	0	277	35	8.556	8.868
Planansatz 2012	TEUR	(0)	(300)	(37)	(9.062)	(9.399)
DKB						
1. Nutzwagen-km *		0	0	6.624	0	6.624
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	0,4200	0,4200	0,4200	0,4200	0,4200
3. Ausgleichsbetrag DKB	TEUR	0	0	2.782	0	2.782
Planansatz 2012	TEUR	(0)	(0)	(2.581)	(0)	(2.581)
Summe Umlage	TEUR	10.729	8.724	2.921	8.611	30.985

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

**Abb. 15:** Übersicht zur allgemeinen **Umlage** der Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen in 2013

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

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

Auf Wunsch der Stadt Aachen wurde zum 1. Oktober 2009 eine tarifliche Maßnahme, der „City-XL-Tarif“ für die Aachener Innenstadt, umgesetzt. Im Rahmen eines diesbezüglich erstellten Gutachtens wurden für die im Stadtgebiet Aachen tätigen Verkehrsunternehmen aufgrund dieser Tarifmaßnahme für das Jahr 2010 wirtschaftliche Auswirkungen in Höhe von insgesamt 394 T€ ermittelt.

Zum 1. April 2012 wurden die Preisstellungen im Rahmen des City-XL-Tarifs erstmals überdurchschnittlich angepasst, so dass die Sonderumlage bereits im Rahmen des Verbundetats für das Geschäftsjahr 2012 deutlich reduziert werden konnte. Einem hierzu inzwischen vorliegenden Gutachten zufolge belaufen sich die tatsächlichen Auswirkungen in 2012 noch auf rd. 230 T€

Vor dem Hintergrund der zum 1. April 2013 beabsichtigten Anpassung des Verbundtarifs, die erneut eine überdurchschnittliche Preisanhebung bei den City-XL-Tarifangeboten vorsieht, verringert sich der Planansatz für die City-XL-Sonderumlage im Geschäftsjahr 2013 gemäß Meldung der ASEAG auf 110 T€

### 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 im Geschäftsjahr 2013 erhoben.

### Gesamtergebnis für die Zweckverbandsumlage 2013

Insgesamt ergibt sich für 2013 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 2013	10.729	8.724	2.921	8.611	30.985
	Plan 2012	(12.117)	(9.767)	(2.734)	(9.124)	(33.742)
b) tarifliche Maßnahmen (Sonderumlage)	Plan 2013	110	0	0	0	110
	Plan 2012	(270)	(0)	(0)	(0)	(270)
c) Fahrplanmaßnahmen (Sonderumlage)	Plan 2013	37	38	75	0	150
	Plan 2012	(37)	(38)	(75)	(0)	(150)
Summe	Plan 2013	10.876	8.762	2.996	8.611	31.245
	Plan 2012	(12.424)	(9.805)	(2.809)	(9.124)	(34.162)

(..) = Planansatz 2012

**Abb. 16:** Übersicht zu den Einzelpositionen und dem Gesamtergebnis der **Verbandsumlage** für 2013 (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	10.876 TEUR
in der StädteRegion Aachen	8.485 TEUR
im Kreis Düren	104 TEUR
im Kreis Heinsberg	55 TEUR
Gesamt	<u>19.520 TEUR</u>

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

für Leistungen der DKB	
im Kreis Düren	2.857 TEUR
in der StädteRegion Aachen	0 TEUR
im Kreis Heinsberg	0 TEUR
Gesamt	<u>2.857 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	277 TEUR
im Kreis Düren	35 TEUR
im Kreis Heinsberg	8.556 TEUR
Gesamt	<u>8.868 TEUR</u>

**Verbundetat 2013**  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013

<b>Einnahmen:</b>	<b>TEUR</b>
1. Verbandsumlagen von der Stadt Aachen	10.876
2. Verbandsumlagen von der StädteRegion Aachen	8.762
3. Verbandsumlagen vom Kreis Düren	2.996
4. Verbandsumlagen vom Kreis Heinsberg	8.611
5. Summe Einnahmen	<u>31.245</u>

<b>Ausgaben:</b>	<b>TEUR</b>
1. Finanzierung der Ausgleichsbeträge	
an Stadt Aachen für Leistungen der ASEAG	19.520
an Kreis Düren für Leistungen der DKB	2.857
an Kreis Heinsberg für Leistungen der west	8.868
2. Summe Ausgaben	<u>31.245</u>



## **Marketingstrategie**

### **Rückblick und Ausgangslage**

#### Kampagne Imagemotive

In 2012 hat der AVV eine Imagekampagne für die Nutzung von Bussen und Bahnen durchgeführt (City- und Megalights im Stadtgebiet Aachen, Plakate und Anzeigen).

#### Aktionswoche „Der mobile Mensch“

Überlegungen, die Öffentlichkeitsarbeit des AVV durch Events/Veranstaltungen auszudehnen, führten in 2011 zur Beteiligung an der ARD-Themenwoche „Der mobile Mensch“, für die eine mehrtägige Veranstaltungsreihe entwickelt und durchgeführt wurde. Der positiven öffentlichen Berichterstattung standen je nach Veranstaltungsort z.T. mäßig hohe Besucherzahlen und hohe Kosten gegenüber. In 2012 hat der AVV daher ein verändertes Konzept umgesetzt und sich mit einem umfangreichen Aktionsprogramm im Rahmen des Stadtfestes in Hückelhoven engagiert. Trotz geringerer Presseresonanz (wie zu erwarten war) konnte mit geringerem Mitteleinsatz eine deutlich höheren Kundenkontaktzahl erzielt werden, so dass insgesamt ein positives Fazit gezogen werden kann.

#### HandyTicket

Nach Einführung des HandyTicket in 2011 wurde dieses auch in 2012 als neuer Vertriebskanal beworben. Zwei bundesweite Aktionstage mit rabattierten Preisen und die Bewerbung im Rahmen der europäischen Woche der Mobilität sowie in Form von Anzeigen und Plakaten führten zu einem leichten Anstieg der Verkaufszahlen, die sich jedoch weiterhin auf geringem Niveau befinden. Es ist davon auszugehen, dass mit der Verfügbarkeit einer App in 2013 die Umsatzerlöse im Vertriebskanal HandyTicket deutlich steigen (siehe Planungen 2013).

#### mobility euregio

Die im Vorjahr gestarteten Kommunikationsmaßnahmen zur Markenbildung wurden fortgesetzt. Mittels Newsletter, Pressemitteilungen und Pressekonferenzen wurden Entscheider, Multiplikatoren und die Öffentlichkeit über Entwicklungen bzw. Verbesserungen den grenzüberschreitenden ÖPNV betreffend informiert. In 2012 wurde der Vertrieb von Tickets im Grenzraum optimiert. So werden TEC-Tickets für den belgischen Binnentarif im Kundencenter der ASEAG zum Kauf angeboten und die OV-Chipkaart ist auch für deutsche Fahrgäste erhältlich. Darüber hinaus macht die Anwendung des belgischen Bahntarifs Fahrten mit dem euregio **AIX**press (RE29/IRq) deutlich attraktiver, da bereits ab Aachen Tickets für Fahrten zu allen Zielen in Belgien lösbar sind. Der bisher angebotene Übergangstarif Aachen – Lüttich ist entfallen.

#### Sonstige Maßnahmen

Alle Publikationen des AVV im Bereich Kundeninformation (Nationalparkfahrplan, Fahrradbusflyer, Fahrplan Mobil in der Eifel, Tarif- und Ticketflyer, SPNV-Fahrpläne und -aushänge, u. a. Freizeitpublikationen) wurden in bisherigem Umfang weitergeführt. Wie in den vergangenen Jahren erschienen zu den zwei Fahrplanwechseln das AVV-Kundenmagazin und im Herbst der AVV-Verbundbericht. Die Publikationen werden in der Regel bis zur Druckvorstufe inhouse bearbeitet und gestaltet.



Darüber hinaus wurden in 2012 Unterrichtsmaterialien für Grundschüler entwickelt, die in 2013 publiziert und an Grundschulen verteilt werden. Weiterhin wurde die Präsenz des AVV in sozialen Netzwerken (Facebook und Twitter) vorbereitet.

### **Strategien und spezifische Maßnahmen 2013**

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.

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

#### Neue Projekte

Das bereits in 2012 entwickelte Unterrichtsmaterial für Grundschüler wird in 2013 vorgestellt und verteilt. Das Material bietet dem Lehrpersonal ausgearbeitete Aufgaben und kreative Ideen für die Einbindung von ÖPNV-Themen in den Unterricht. Es enthält darüber hinaus alle notwendigen Hintergrundinformationen und die Einordnung in den Kontext von Lehrplan und Lernzielen. Die Unterlagen sollen auch digital zum Download zur Verfügung gestellt werden. Das Material wird schwerpunktmäßig im Rahmen von weitergehenden Kommunikationsaktivitäten verteilt (Aktionen in der StädteRegion Aachen, Heinsberger Grundschulen zur Inbetriebnahme der neuen Schienenstrecke, Eilendorfer Grundschule im Rahmen des Projektes „Citizens Rail“ – mit dem Ziel, u. a. den Bahnhof Eilendorf stärker in den Fokus der Bewohner zu rücken).

Mit der Bereitstellung der App für die AVV-Fahrplanauskunft wird eine Schnittstelle zum HandyTicket integriert, die es den registrierten HandyTicket-Kunden ermöglicht, unter Eingabe der PIN aus der Fahrplanauskunft heraus ein Ticket zu erwerben. Ebenfalls in 2013 werden die ersten Echtzeitdaten wichtiger Verbundpartner integriert. Die elektronischen Medien werden eine erhebliche Aufwertung erfahren; die Neuerungen sollen 2013 intensiv vermarktet werden.

Für 2013 plant der AVV seine Präsenz im sozialen Netzwerk „Facebook“. Trotz vielfältiger Diskussionen und Berichte zum Thema „Facebook & Co.“ ist davon auszugehen, dass sowohl die Nutzerzahlen als auch die Nutzerintensität in sozialen Netzwerken zukünftig weiter zunehmen wird. Untersuchungen zeigen, dass ÖPNV-Nutzer in sozialen Netzwerken v. a. Informationen zum ÖPNV-Angebot erwarten. Der AVV möchte durch die Präsenz neue und zusätzliche Kundengruppen ansprechen und Informationen über das Verbundangebot verfügbar machen. Neben einer Präsenz in Facebook ist auch vorgesehen, Ereignisse wie z. B. Fahrplanänderungen in Folge von Baustellen etc. über Twitter zu publizieren.

Im Bereich der strategischen Kommunikation wird mit dem Start der Projekte „eMoVe“ und „Dynamo“ die Weiterentwicklung des Aachener Verkehrsverbundes hin zu einem intermodal ausgerichteten Mobilitätsverbund intensiviert.

#### Kampagnen/Events

Eine Print- und Hörfunkkampagne ist in der zweiten Jahreshälfte vorgesehen. Thema und Motiv werden noch erarbeitet. In Abhängigkeit vom Zeitplan zur Integration der Echtzeitdaten wird der Fokus ggf. auf das Thema „Fahrgastinformation“ gelenkt (siehe neue Projekte).

Im Juni 2013 wird voraussichtlich die Schienenstrecke zwischen Heinsberg und Lindern als Teil der RB 33 in Betrieb gehen. Die neue Verbindung und der damit verbundene erhebliche Mehrwert für potenzielle Neukunden soll intensiv beworben werden (Direktmarketing, Event,

Pressearbeit und klass. Werbemedien). Im Vorfeld der Inbetriebnahme werden die bereits in 2012 gestarteten Kommunikationsarbeiten (Website mit Forum und Infomagazin) fortgesetzt mit der Publikation zwei weiterer Informationsmagazine (8-Seiter im Zeitungsstil).

Eine Entscheidung darüber, ob und in welchem Umfang sich der AVV im Rahmen bestehender Events/Stadtfeste präsentiert oder eigene initiiert, wird im Laufe des Jahres fallen.

#### Kommunikation der Marke „Mobility Euregio“

Im Rahmen der euregionalen Kommunikationsmaßnahmen sind folgende Maßnahmen in 2013 vorgesehen:

- Relaunch der Website mobilityeuregio.com und deren Vermarktung
- Fertigstellung des Imagefilms als Webversion
- Präsentation der Marke „mobility euregio“ im Rahmen von Infoständen/-veranstaltungen
- weitere Kommunikationsmaßnahmen sind abhängig von der Entwicklung und Umsetzung betrieblicher und infrastruktureller Maßnahmen im ÖPNV-Netz der EMR

#### Sonstige Kommunikationsmaßnahmen

In 2013 wird die „Wandernde Kurzstrecke“ in der StädteRegion Aachen (einschl. Stadt Aachen) eingeführt. Die Einführung wird durch diverse Kommunikationsmaßnahmen begleitet (Infoflyer, Presse, Plakatkampagne) und erfordert eine Anpassung im Bereich der elektronischen Fahrplan- und Tarifauskunft.

Aufgrund der hohen Akzeptanz des RAVeL-Fahrradbusses in 2012 wird das Angebot in 2013 erweitert. Die Angebotserweiterung soll in Kooperation mit der RVE zu Saisonbeginn intensiv kommuniziert werden.

Die AVV-Publikationen – Fahrplaninformation, Tarif- und Ticketinformationen, Freizeitbroschüren, Verbundbericht und Kundenzeitungen – werden auch in 2013 in bisherigem Umfang neu aufgelegt. Unverändert werden die Bürger im AVV

- flächendeckend per Haushaltsverteilung durch das AVV-Magazin „unterwegs“ (2 Ausgaben, ÖV-Info plus Freizeittipps) informiert,
- mit dem Flyer über das „School&Fun-Ticket“ informiert,
- mit aktualisierten lokalen Ortslinien-Netzplänen versorgt (stehen als Aushang für Haltestellen und als Faltblatt zur Verteilung zur Verfügung),
- mit aktualisierten Mini-Fahrplan (u.a. für die **euregiobahn**) versorgt,
- mit dem Nationalpark-Fahrplan „Natur erfahren mit Bus & Bahn“ über Freizeitverbindungen rund um den Nationalpark Eifel informiert,
- mit weiteren Freizeitpublikationen (Fahrradbus, Wandern auf dem Eifelsteig, Heimbach-Fahrten) versorgt sowie
- die Haushalte in Monschau, Roetgen und Simmerath mit dem Fahrplanheft „Mobil in der Eifel“ ausgestattet.

Anzeigen und Plakatierungen zu verkehrlichen und tariflichen Angeboten werden wie bisher die Präsenz des AVV im Verbundgebiet abrunden. Die Pressearbeit wird wie bisher fortgesetzt, ebenso die Mitarbeit in vielzähligen Gremien und Arbeitskreisen auf Landes- sowie auf kommunaler Ebene.

#### Weiterentwicklung elektronischer Auskunftsmidien

Auch in 2013 wird die Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplanauskunft einen Schwerpunkt der Kommunikationsarbeit bilden. Mit der Bereitstellung einer App wird auch die Schnittstelle zum HandyTicket realisiert, so dass im HandyTicket-System angemeldete Kunden aus der Fahrplaninformation heraus ein Ticket erwerben können. Eine weitere wichtige Optimierung ist die Integration von Echtzeitdaten. In 2013 werden Daten der DB, der west, voraussichtlich auch der ASEAG und der RVE, ggf. auch der DKB integriert werden. Weitere Unternehmen folgen. Der an das Ereignisdatensystem gekoppelte Ansagedienst konnte in 2012 noch nicht realisiert werden, dies soll in 2013 nachgeholt werden. Im Falle von z. B. extremen Wetterereignissen kann der automatische Ansagedienst die Kundencenter der Verkehrsunternehmen entlasten.

Der Datenbestand für mobilitätseingeschränkte Personen soll kontinuierlich erweitert, die kartografische Darstellung optimiert, der euregionale Datenbestand vervollständigt und MultiBus-Angebote ergänzt werden. Die Tarifmodule werden in 2013 erweitert, um u. a. die Tarifauskunft für die „Wandernde Kurzstrecke“ sicherstellen zu können.

Die AVV-Website soll einem leichten Relaunch unterzogen werden. Die Socialmedia-Aktivitäten sollen eingebunden werden, die visuellen Angebote ergänzt (z. B. Film zur Nutzung HandyTicket), die wesentlichen Tarifangebote übersichtlicher dargestellt und das Seitenlayout modernisiert werden. Darüber hinaus soll das Freizeitportal der Webseite mobilityeuregio.com in die AVV-Homepage integriert werden.

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 2013 bis 2017 bildet die erwartete wirtschaftliche Entwicklung des Verbundverkehrs unter Berücksichtigung der Anforderungen des Gemeinschaftsrechts an eine wettbewerbskonforme ÖPNV-Finanzierung ab.

Entsprechend den Rahmenbedingungen des Verbundetats 2013 beziehen sich auch die in der Mittelfristigen Vorausschau ausgewiesenen Prognosedaten ausschließlich auf den mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendig verbundenen Finanzbedarf.

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

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

zu prognostizieren.

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

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

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

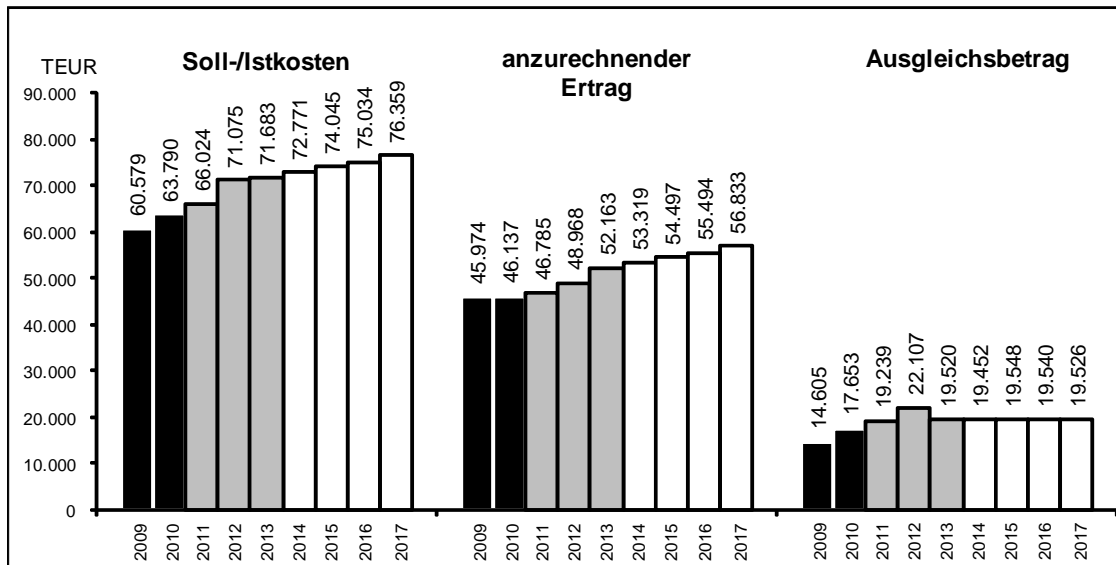
- Ausmaß der allgemeinen Kostenentwicklung, insbesondere der Treibstoffkosten,
- Umfang und Ausgestaltung bzw. Sicherung der zukünftigen öffentlichen Zuwendungen,
- Erfolg der Restrukturierungsbemühungen der Verkehrsunternehmen, d. h. weitere Senkung der Produktionskosten,
- Steigerung der Verkehrserlöse durch konsequente Fortführung einer marktorientierten Tarifpolitik, d. h. kontinuierliche jährliche Anpassung der Verbundtarife und optimale Ausschöpfung von Marktchancen,
- Auswirkungen der Tarifkooperation mit dem VRS (Mindererlöse / Einnahmenaufteilung),

- allgemeine wirtschaftliche Entwicklung in der Region und daraus resultierende Veränderungen im Modal-Split,
- Optimierung des Leistungsangebotes im Hinblick auf nachfrageorientierte Anpassungen und Umstrukturierungen insbesondere in Bezug auf den weiteren Ausbau des Schienenverkehrs im AVV,
- Fortentwicklung der Einnahmenaufteilung im Aachener Verkehrsverbund,
- Auswirkungen des demographischen Wandels auf das allgemeine Mobilitätsverhalten.

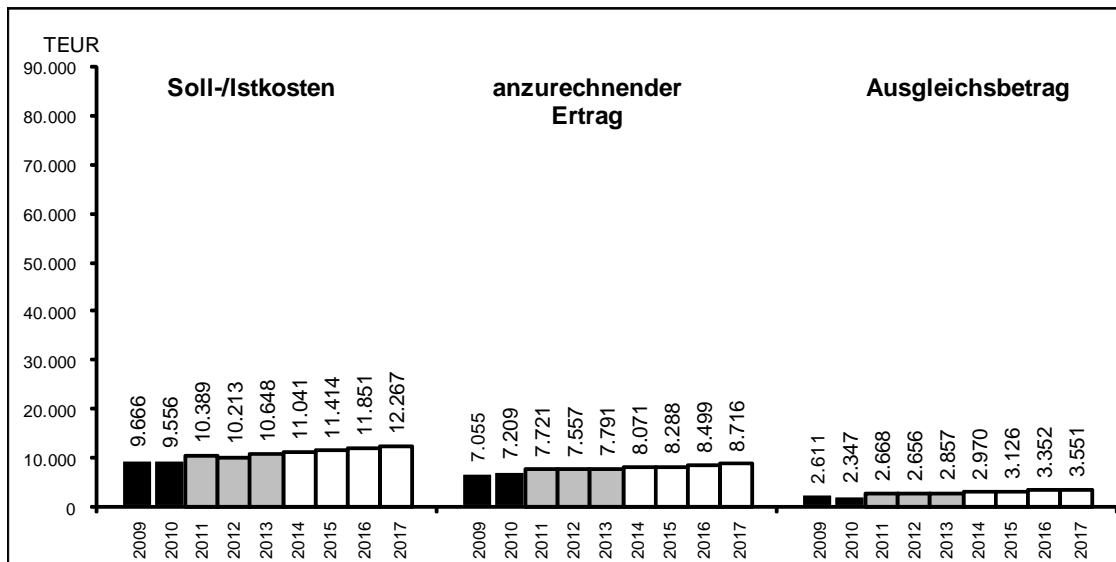
Die vorgenannten Aspekte können jeweils einzeln oder auch in gegenseitiger Überlagerung zu gravierenden Veränderungen im Verbundergebnis führen.

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.

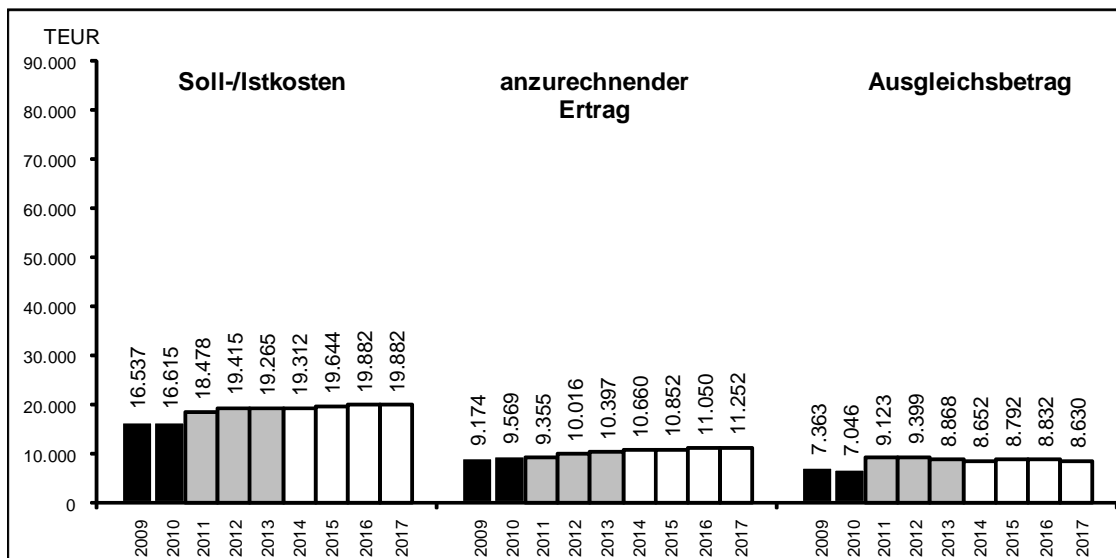
## ASEAG



## DKB



## west



Wert gem. Ergebnisrechnung
  Etat-Ansatz
  Ansatz gem. Mittelfristiger Vorausschau

## Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2013 – 2017 - Betriebszweig Bus

Verkehrsunternehmen	2013				2014				2015				2016				2017			
	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe
1. Betriebsleistungen [TKM]	15.187	2.662	4.745	22.594	15.256	2.693	4.745	22.694	15.362	2.724	4.745	22.831	15.471	2.756	4.745	22.972	15.426	2.788	4.745	22.959
Leistungen RVE / Taeter Aachen	3.409	3.962	1.392	8.763	3.409	3.962	1.392	8.763	3.409	3.962	1.392	8.763	3.409	3.962	1.392	8.763	3.409	3.962	1.392	8.763
Summe umlagerelevante Leistg.	<b>18.596</b>	<b>6.624</b>	<b>6.137</b>	<b>31.357</b>	<b>18.665</b>	<b>6.655</b>	<b>6.137</b>	<b>31.457</b>	<b>18.771</b>	<b>6.686</b>	<b>6.137</b>	<b>31.594</b>	<b>18.880</b>	<b>6.718</b>	<b>6.137</b>	<b>31.735</b>	<b>18.835</b>	<b>6.750</b>	<b>6.137</b>	<b>31.722</b>
2. Sollkosten [TEUR] *	71.683	10.648	19.265	101.596	72.771	11.041	19.312	103.124	74.045	11.414	19.644	105.103	75.034	11.851	19.882	106.767	76.359	12.267	19.882	108.508
3. anzurechnende Erträge [TEUR]	52.163	7.791	10.397	70.351	53.319	8.071	10.660	72.050	54.497	8.288	10.852	73.637	55.494	8.499	11.050	75.043	56.833	8.716	11.252	76.801
4. Ausgleichsbetrag [TEUR]	-19.520	-2.857	-8.868	-31.245	-19.452	-2.970	-8.652	-31.074	-19.548	-3.126	-8.792	-31.466	-19.540	-3.352	-8.832	-31.724	-19.526	-3.551	-8.630	-31.707
5. Sonderumlagen [TEUR]																				
- für Fahrplan-Maßnahmen	75	75	0	150	75	75	0	150	75	75	0	150	75	75	0	150	75	75	0	150
- für tarifliche Maßnahmen	110	0	0	110	110	0	0	110	110	0	0	110	110	0	0	110	110	0	0	110
6. Ausgleichsbetrag Normalumlage (nach km)	<b>-19.335</b>	<b>-2.782</b>	<b>-8.868</b>	<b>-30.985</b>	<b>-19.267</b>	<b>-2.895</b>	<b>-8.652</b>	<b>-30.814</b>	<b>-19.363</b>	<b>-3.051</b>	<b>-8.792</b>	<b>-31.206</b>	<b>-19.355</b>	<b>-3.277</b>	<b>-8.832</b>	<b>-31.464</b>	<b>-19.341</b>	<b>-3.476</b>	<b>-8.630</b>	<b>-31.447</b>
7. ausgleichsfähige Sollkosten je Nutzwg.-km [EUR] *	-1,0397	-0,4200	-1,4450		-1,0323	-0,4350	-1,4098		-1,0315	-0,4563	-1,4326		-1,0252	-0,4878	-1,4391		-1,0269	-0,5150	-1,4062	

\* Werte für 2014 - 2017 vorläufig

## Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2013 – 2017 - Betriebszweig Bus

<b>Zahlungen der Gebietskörperschaften an den Zweckverband [in TEUR]</b>					
	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Verbandsumlagen					
von der Stadt Aachen	10.876	10.844	10.908	10.913	10.901
von der StädteRegion Aachen	8.762	8.720	8.756	8.744	8.736
vom Kreis Düren	2.996	3.108	3.264	3.491	3.689
vom Kreis Heinsberg	8.611	8.402	8.538	8.576	8.381
<b>Summe Einnahmen</b>	<b>31.245</b>	<b>31.074</b>	<b>31.466</b>	<b>31.724</b>	<b>31.707</b>

<b>Zahlungen des Zweckverbands an die Gebietskörperschaften [in TEUR]</b>					
	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
Finanzierung der Ausgleichsbeträge					
an Stadt Aachen	19.520	19.452	19.548	19.540	19.526
an Kreis Düren	2.857	2.970	3.126	3.352	3.551
an Kreis Heinsberg	8.868	8.652	8.792	8.832	8.630
<b>Summe Ausgaben</b>	<b>31.245</b>	<b>31.074</b>	<b>31.466</b>	<b>31.724</b>	<b>31.707</b>