



Verbundetat 2011

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

Der Aufsichtsrat berät den Verbundetat in seiner Sitzung am 08.12.2010 und gibt eine Beschlussempfehlung für die Gesellschafterversammlung ab. Über das Ergebnis wird in der Sitzung berichtet.

Der Verbundetat 2011 wurde entsprechend den Anforderungen des § 12 der seit dem 1.1.2008 geltenden 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 2011 nicht selbst fortgeschrieben, sondern in Analogie zu 2007 erstmals wieder im Rahmen einer gutachterlichen Untersuchungen ermitteln lassen. Die Neuermittlung der Sollkostensätze durch einen Gutachter erfolgt gem. § 12 Abs. 2 der Zweckverbandssatzung in einem 4-Jahresturnus.

Die auf der Basis der gutachterlich ermittelten Sollkostensätze und des geplanten Leistungsangebots ermittelten Sollkosten determinieren – nach Abzug der anzurechnenden Erträge – die Obergrenze für die ausgleichsfähigen Kosten je Verbundverkehrsunternehmen.

Neben der notwendigen Darlegung verbindlicher Parameter für den Kostenausgleich an die Verbundverkehrsunternehmen im Rahmen des Verbundetats ist zur Erfüllung der vier sog. „Altmark“-Kriterien insbesondere die Betrauung der 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.

Das seit Verbundgründung praktizierte Verfahren der Umlagefinanzierung durch die bedienten Verbandsmitglieder im Verhältnis der Verkehrsleistungen wird auch unter den neuen Rahmenbedingungen für die wettbewerbskonforme Finanzierung von ÖSPV-Leistungen unverändert angewandt.

Bestandteile des Verbundetats für 2011 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 2011 in den zuständigen Gremien des AVV noch nicht erfolgt ist, wurde auf eine entspre-

chende Anlage zum Verbundtarif 2011 verzichtet. Die diesbezüglichen Beratungen sind im Rahmen des ersten Sitzungsblocks der AVV-Gremien in 2011 vorgesehen.

Vor dem Hintergrund des im Oktober 2009 vollzogenen Zusammenschlusses der Stadt Aachen und des Kreises Aachen zur „StädteRegion Aachen“ werden im vorliegenden Verbundetat 2011 die ausschließlich das ehemalige Gebiet des Verbandsmitglieds Kreis Aachen (ohne Stadt Aachen) betreffenden Ansätze unter der Bezeichnung „StädteRegion Aachen“ aufgeführt.

Zum 1.1.2011 ist eine Novellierung des ÖPNVG NRW durch das Land NRW geplant. Die entsprechende Gesetzesänderung soll noch im Dezember durch den Landtag verabschiedet werden. Gegenstand der Novellierung ist u.a. die systematische Umstellung der Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr. Die Systemumstellung führt aufgrund eines weitgehend gesetzlich vorgegebenen, veränderten Verteilungsmaßstabs für die im AVV tätigen Bus-Verkehrsunternehmen nach vorläufigen Berechnungen unvermeidlich zu gewissen Verwerfungen. Diese sollen im AVV jedoch im Rahmen eines auf die einzelnen Aufgabenträger fokussierten ausgleichsorientierten Verfahrens weitestgehend möglich kompensiert werden.

Aufgrund der zeitlichen Koinzidenz des Gesetzgebungs- bzw. Etat-Planungsverfahrens konnten die mit der Novellierung des ÖPNVG NRW im Hinblick auf die Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr verbundenen wirtschaftlichen Auswirkungen seitens der Verkehrsunternehmen noch nicht mit letzter Genauigkeit in den vorliegenden Verbundetat eingebracht werden. Dennoch sind die von den Verkehrsunternehmen gewählten Ansätze mit den Erwartungswerten kompatibel, die sich unter Berücksichtigung des von der Verbundgesellschaft – zur Egalisierung systembedingter Verwerfungen – vorgeschlagenen Verteilungsmodus für die Ausbildungsverkehr-Pauschale gem. § 11a ÖPNVG NRW innerhalb des AVV ergeben.

In Bezug auf die für die DKB ausgewiesenen Ansätze für das Geschäftsjahr 2011 ist darauf hinzuweisen, dass diese mit den für die Vorjahre jeweils ausgewiesenen Werten inhaltlich nicht vergleichbar sind. Dies betrifft insbesondere auch den gutachterlich ermittelten Sollkostensatz. Hintergrund dafür sind strukturelle Veränderungen im Zusammenhang mit der zum 1.1.2009 erfolgten Neugründung der Dürener Kreisbahn GmbH (DKB).

Beschlussempfehlung 14/2010

Die Verbandsversammlung stimmt dem Verbundetat 2011 einschließlich seiner beigefügten Bestandteile zu und empfiehlt der Gesellschafterversammlung die Genehmigung.

Vorlage zu Top 4.1
ZV-Versammlung am 8.12.2010



Aachener Verkehrsverbund GmbH

Verbundetat 2011

Übersicht:

1.	Vorwort.....	3
2.	Leistungsangebot.....	4
3.	Verbundtarif 2011.....	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.....	20
8.	Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus).....	24
9.	Zweckverbandsumlage.....	26
10.	Finanzierung des Busverkehrs.....	29

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 (Urteil „Altmark Trans“) angepasst. Das Grundprinzip der Erbringung von ÖSPV-Verkehrsleistungen im Verbund und deren Finanzierung durch die bedienten Verbandsmitglieder unter Einbeziehung bestehender Gesellschafterfinanzierungen, wie es vor der Anpassung des AVV-Vertragswerkes galt, ist auch unter den neuen Rahmenbedingungen beibehalten worden.

Entsprechend der seit dem 1.1.2008 geltenden Satzung des Zweckverband AVV deckt die ÖPNV-Finanzierung im AVV in Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrecht grundsätzlich ausschließlich den mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendig verbundenen Finanzbedarf ab. Die Einhaltung dieser rechtlichen Vorgabe wurde seitens des EuGH an das Vorliegen vier festgelegter Kriterien gebunden.

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

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

Zu diesem Zweck werden im Rahmen des Verbundetats die für das Geschäftsjahr 2011 durch einen Gutachter neu ermittelten Sollkostensätze der Verbundverkehrsunternehmen ebenso ausgewiesen wie das zugrunde liegende Leistungsangebot und die erwarteten Erträge.

Die auf der Basis der im Verbundetat ausgewiesenen individuellen Sollkostensätze und des Leistungsangebots für 2011 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.

Es sei darauf hingewiesen, dass die für die DKB ausgewiesenen Ansätze für das Jahr 2011 inhaltlich nicht mit den Etat-Ansätzen vorangehender Jahre vergleichbar sind. Dies betrifft insbesondere auch den gutachterlich ermittelten Sollkostensatz. Ursächlich hierfür sind strukturelle Auswirkungen infolge der zum 1.1.2009 erfolgten Neugründung der „Dürener Kreisbahn GmbH (DKB)“.

Vor dem Hintergrund des im Oktober 2009 vollzogenen Zusammenschlusses der Stadt Aachen und des Kreises Aachen zur „StädteRegion Aachen“ werden im vorliegenden Verbundetat 2011 die ausschließlich das ehemalige Gebiet des Verbandsmitglieds Kreis Aachen (ohne Stadt Aachen) betreffenden Ansätze unter der Bezeichnung „StädteRegion Aachen“ aufgeführt.

2. Leistungsangebot

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Zuständigkeit für den SPNV liegt seit dem 01.01.2008 beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR). Um die Transparenz der Leistungsveränderungen auch in Zukunft sicherzustellen, werden die Fahrplanmaßnahmen im SPNV nachrichtlich im Verbundetat des AVV wiedergegeben.

Zum 12. Dezember wird die **RE 9** durch die DB Regio Rheinland GmbH betrieben. Auf der Relation von Aachen Hbf nach Köln Hbf verringert sich die Gesamtreisezeit um wenige Minuten, wodurch es zu einer geringen Verschiebung der Fahrzeiten kommt. Die Auslieferung der neuen Fahrzeuge verzögert sich auf einen noch nicht exakt zu bestimmenden Zeitpunkt in 2011.

Weiterhin ist zum Fahrplanwechsel eine richtungsbezogene Takt Drehung der **eu^{regio}bahn** ab Düren in Richtung Langerwehe, Eschweiler, Stolberg, Aachen, Herzogenrath und Alsdorf/Heerlen mit stündlicher Abfahrt zur Minute 17 (statt 47) vorgesehen. Damit verbunden,

- können die Anschlüsse in Düren Bf an die S-Bahn und die Rurtalbahn optimiert werden,
- Anschlüsse an die Rendezvouszeiten des Eschweiler Bushofes in Eschweiler Talbahnhof auch in der SVZ hergestellt werden sowie
- eine Taktverdichtung auf der **eu^{regio}bahn** in der SVZ zwischen Aachen Hbf und Stolberg Hbf realisiert werden.

Die Durchbindung der **eu^{regio}bahn** über Alsdorf hinaus nach Kellersberg kann nicht, wie vorgesehen, zum 12.12.2010 erfolgen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist noch unklar, ob die Verlängerung nach Kellersberg als Zwischenschritt realisiert wird. Der Ringbahnschluss wird voraussichtlich zum Ende 2012 fertig gestellt.

Der neue Kreuzungspunkt in Huchem-Stammeln wird zum Fahrplanwechsel im Juni 2011 fertig sein. Die Fahrzeiten der **Rurtalbahn** zwischen Düren und Linnich verschieben sich in der Folge um wenige Minuten, wodurch die Verknüpfung am Bahnhof Düren erheblich optimiert werden kann.

Straßengebundener öffentlicher Personenverkehr (ÖSPV)

Stadt Aachen (Juni 2011):

Nach der erheblichen Verbesserung und Ausweitung des Fahrtenangebotes zum letzten Fahrplanwechsel im Juni 2010, insbesondere zum Campus Melaten, geht es im kommenden Jahr in erster Linie um die Überprüfung und einer ggf. notwendigen Nachbesserung bzw. Ergänzung dieser Angebote.

In der Summe ergibt sich eine Mehrleistung von rd. 80.000 Nutzwagen-km/Jahr für die Stadt Aachen.

1. Im Hinblick auf die zu erwartende stärkere ÖPNV-Nutzung im Campus Melaten ist eine neue Direktverbindung von Kohlscheid Weststraße über Richterich und Laurensberg geplant, die einerseits das bestehende Fahrtenangebot der Linie 70 zwischen Richterich und Uniklinik verdichtet und andererseits zwischen dem Technologiepark Herzogenrath und dem Campus Melaten bzw. zur Uniklinik eine umsteigefreie und attraktive Direktverbindung bietet. Es ist ein 30-Minuten-Takt, ggf. mit Verdichtungsfahrten in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen, so dass ca. 6 - 7 Fahrten je Richtung angeboten werden. Am Verknüpfungspunkt Kohlscheid Weststrasse bestehen Anschlüsse an die Linien 47/147 aus und in Richtung Herzogenrath Merkstein sowie darüber hinaus Umsteigemöglichkeiten auf die Linien 34 und HZ 2.
2. Des weiteren sind zusätzliche Angebote zur Erschließung von Gewerbestandorten, insbesondere vor dem Hintergrund der Bemühungen um weitere Abschlüsse von Job-Ticket-Angeboten, vorgesehen.
 - a) Gewerbegebiet Avantis: Zunächst ist für die neue Direktverbindung Aachen - Gewerbegebiet Avantis ein Einstiegsangebot mit Fahrten zu den „normalen“ Arbeitszeiten morgens zwischen 8.00 Uhr und 9:00 Uhr sowie nachmittags zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr vorgesehen.
 - b) Gewerbegebiete Eilendorf-Süd, Grüner Weg/ Krefelder Straße/ Maria-Theresia-Allee: Einzelne zusätzliche Fahrten werden zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete eingerichtet.
3. Weiterer Ausbau der Schnellbusfahrten auf stark nachgefragten Berufspendlerrelationen durch einzelne, zusätzliche Fahrten auf den Linien 125, 135, 147, 173 und 36 (Relationen nach Brand, Walheim und nach Herzogenrath/ Kohlscheid sowie in die südlichen Stadtteile mit Anbindung des Gewerbegebietes Pascalstraße).
4. Weitere Verbesserung des Angebotes im Freizeitverkehr, auch unter Einbeziehung der Ausdehnung des Nachtverkehrs. Es sind zusätzliche Fahrten um 3:45 Uhr (Linie N 5) sowie eine Verlängerung bis Eilendorf Markt (Linie N 8) vorgesehen.
5. Schaffung einer speziell auf den Tourismus ausgerichteten Direktverbindung zwischen der Aachener Innenstadt und dem „Drielandenpunt“ in Vaals unter Berücksichtigung einer verbesserten Erschließung der Aachener Innenstadt für den touristischen Verkehr. Geplant ist ein ca. zweistündiges Fahrtenangebot in Verbindung mit dem bestehenden Produkt „Aachener CityTour“. Darüber hinaus ist auch eine weitergehende Kooperation mit dem Unternehmen Willms als Anbieter der „Aachener CityTour“ vorgesehen, so dass auch ein besonders auf den Tourismus zugeschnittenes Fahrzeug sowie entsprechendes Personal zum Einsatz kommen soll. Hier soll nicht der reine AVV-Tarif sondern ein Sondertarif zur Anwendung kommen, der auch die Beteiligung von Sponsoren bzw. zusätzliche Finanzierungsbeiträge Dritter ermöglicht.

StädteRegion Aachen (ehemals Kreis Aachen)

Folgende Anpassung der Verkehrsleistungen im Bereich Alsdorf und Herzogenrath werden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 durchgeführt:

Alsdorf:

- Linien AL1, AL2, AL4 und 69: Mo.-Fr.: Anpassung einzelner Frühfahrten und Spätfahrten nach 22 Uhr, Umstellung auf Schwachlastbetrieb ab 19 Uhr
- Linie AL1/AL4 (Mariadorf – Annapark über Blumenrath bzw. Hoengen): samstags: Anpassung Früh- und Spätfahrten; Schwachlastbetrieb ganztägig (Stundentakt; 8-16 Uhr Anbindung Hoengen Markt in Verlängerung der AL1), sonntags: Kürzung letztes Fahrtenpaar (Betriebsende 20 Uhr)
- Linie AL2 (Annapark – Busch): samstags: Anpassung Früh- und Spätfahrten; Anbindung Busch ganztägig über Linie 69, so dass Busch zwischen ca. 8-15 Uhr halbstündlich bedient wird
- Linie AL 3 (Annapark – Kellersberg – Ofden – Annapark): samstags Umstellung von 30- auf einen 60-Minuten-Takt; am Annapark bleibt die Anbindung an die euregiobahn erhalten
- Linie AL5 (Duffesheide – Ofden – Annapark): Mo.-Fr. Reduzierung auf Fahrten für Schulbedarf an Schultagen
- Linie AL6 (Schleife Begau / Warden): Mo.-Fr. Reduzierung auf Fahrten für Schulbedarf an Schultagen
- Linie 31 (Alsdorf – Alt-Ofden – Euchen – Neussen): Mo.-Fr. nachfrageorientierte Anpassung auf Schul- und Berufspendlerbedarf; Einstellung Samstagsfahrten
- Linie 69 (Alsdorf – Noppenberg – Bierstraß –Herzogenrath Bf): samstags: Anpassung Früh- und Spätfahrten; ganztägig Stundentakt mit Linienführung über Busch;

In ihrer Gesamtheit führen die aufgeführten Maßnahmen zu einer Leistungsreduktion in Alsdorf um 99.382 Nutzwagen-km pro Jahr.

Herzogenrath:

- Linie HZ1 (Bahnhof – Worm – Wildnis – Hofstadt): Leistung entfällt zwischen 9.30 und 11 Uhr, erstatzweise Bedienung durch HZ 3; Reduzierung auf Fahrten für Schulbedarf Mo.-Fr. an Schultagen
- Linie HZ3 (Bahnhof – Merkstein – Plitschard – Herbach – Hofstadt): Erweiterung Linienführung über Zollhaus in den Zeitlagen, in denen HZ1 nicht verkehrt; Reduzierung erstes Fahrtenpaar (sonntags) und letztes Fahrtenpaar (täglich)
- Linie 69 (Alsdorf – Noppenberg – Bierstraß –Herzogenrath Bf): samstags: Anpassung Früh- und Spätfahrten; ganztägig Stundentakt mit Linienführung über Busch;

Insgesamt werden in der Stadt Herzogenrath 26.916 Nutzwagen-km pro Jahr eingespart.

Kreis Heinsberg

Das Angebot der Linie 409 wird im Dezember 2010 auf dem Kreisgrenzen überschreitenden Abschnitt nach Linnich in einzelnen Fahrlagen angepasst, um die Verknüpfung mit dem SPNV am Bf Lindern zu optimieren (Zielgruppe sind Studierende in Aachen mit Wohnort Linnich). Die Umsetzung ist leistungsneutral.

Die Linie 495 wird ab Dezember 2010 besser mit dem SPNV am Bf Hückelhoven-Baal in/aus Richtung Aachen verknüpft. Der Fahrplan sieht morgens Anschlüsse auf die Züge in Richtung Aachen und in den Nachmittagsstunden auf die Züge aus Richtung Aachen vor. Darüber hinaus wird der Erkelenzer Stadtteil Lövenich auf direktem Weg an den Bf Hückelhoven-Baal angebunden. Die hierzu erforderliche Mehrleistung wird durch den

Entfall der sehr schwach besetzten Fahrten der Linie 495 an Samstagen kompensiert. Alternativ erfolgt die Anbindung des Bahnhofes an Wochenenden durch den kreisweit verkehrenden MultiBus. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt leistungsneutral.

Die Umstellung auf MultiBus-Verkehre in der Schwachverkehrszeit hat an einigen Stellen zu Kapazitätsengpässen geführt, so dass insbesondere im Abendverkehr einzelne Linienfahrten eingerichtet werden. Die zusätzlichen Linienfahrten führen zu einer Mehrleistung von insgesamt rd. 41.000 Wagen-km/Jahr.

Weiterhin sind umfangreiche Anpassungen durch die Umstellung auf den Ganztagsbetrieb von zwei Gymnasien zum Schuljahr 2010/2011 erforderlich. Insgesamt wird hierdurch eine Mehrleistung von knapp 30.000 Wagen-km/Jahr erzeugt. Eine abschließende Entscheidung über die Schulzeiten steht derzeit noch aus, so dass sich ggf. Änderungen ergeben können.

Kreis Düren

Das Angebot der Linie 409 (siehe auch Kreis Heinsberg) wird auf dem Kreisgrenzen überschreitenden Abschnitt nach Linnich in einzelnen Fahrlagen angepasst, um die Verknüpfung mit dem SPNV am Bf Lindern zu optimieren (Zielgruppe sind Studierende in Aachen mit Wohnort Linnich). Die Maßnahme führt nicht zu einer Änderung des Leistungsvolumens.

Die Betriebsleistungen im Bereich Bus erhöhen sich im Jahr 2011 um insgesamt 198 Tsd. Nutzwagen-km (+ 0,6%) gegenüber dem Planansatz des Vorjahres. Eine entsprechende Erhöhung des Plan-Leistungsangebots ist insbesondere im Kreis Heinsberg sowie in der Stadt Aachen zu verzeichnen. In den übrigen Kommunen der StädteRegion Aachen sowie im Kreis Düren hingegen verringern sich die Betriebsleistungen leicht gegenüber dem Planansatz 2010.

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

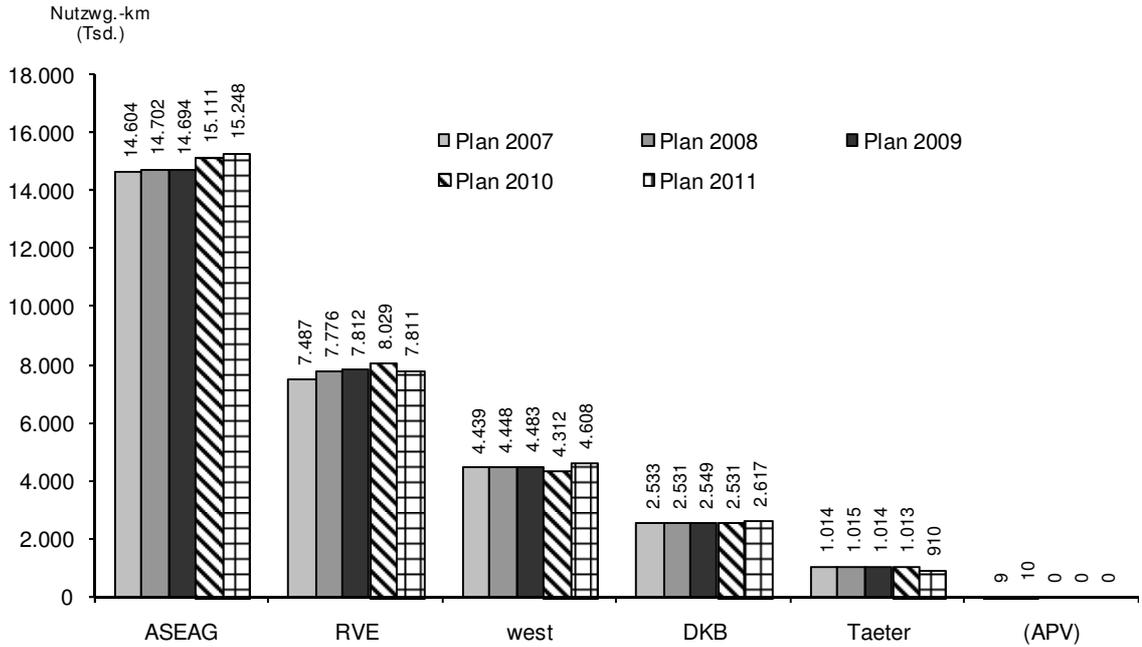


Abb. 1a: Betriebsleistungen (Plan-Leistung der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen im Jahr 2011 im Vergleich zu den Plandaten 2007 - 2010)

Die für die Vorjahre separat ausgewiesenen Leistungen des Unternehmens APV werden seit der im Jahr 2008 erfolgten Liquidation der APV vollständig durch das Verkehrsunternehmen RVE erbracht.

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

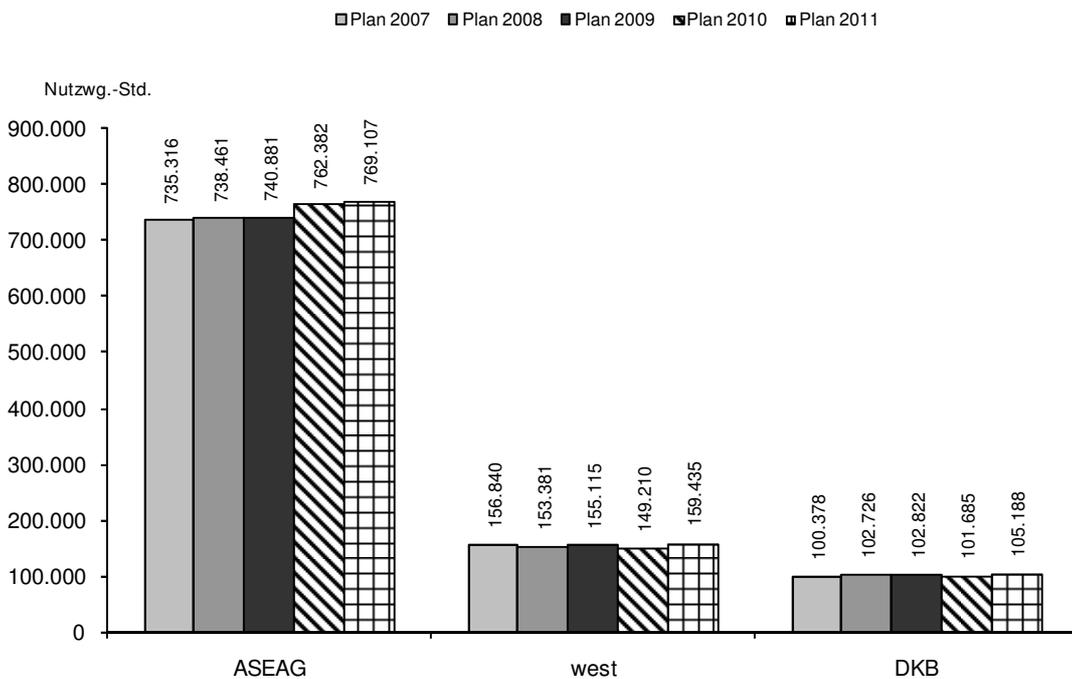


Abb. 1b: Nutzwagenstunden der Verbundverkehrsunternehmen (Planwerte 2007 - 2011)

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

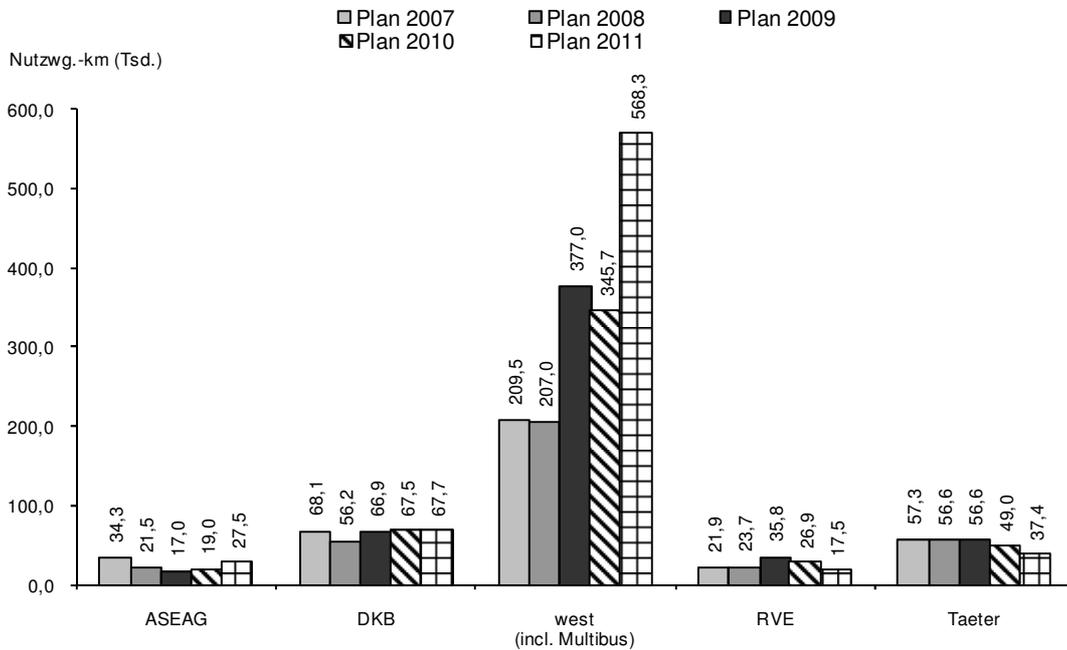


Abb. 1c: Betriebsleistungen im Linienbedarfsverkehr

In den Leistungsdaten aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen sind die plan- und außerplanmäßigen E-Wagenfahrten berücksichtigt.

Die Leistungen des Disco-Busverkehrs der DKB sind nicht enthalten, da es sich hierbei nicht um ein AVV-Leistungsangebot handelt.

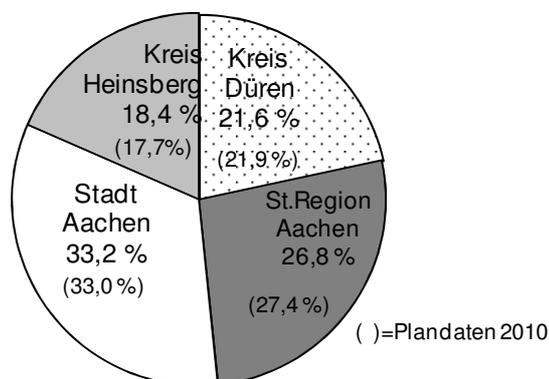


Abb. 2: Übersicht zu den auf die Verbandsmitglieder entfallenden **Anteilen an der gesamten Bus-Betriebsleistung** (Nutzwagen-km) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen

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

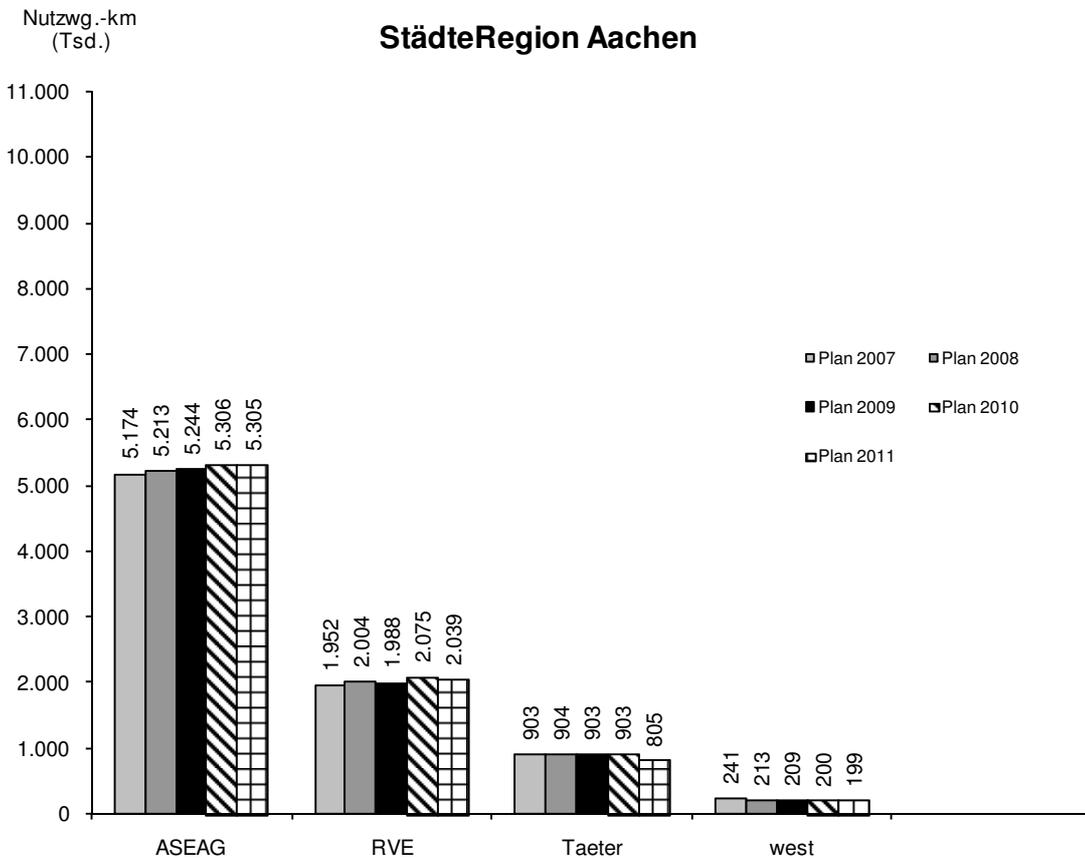
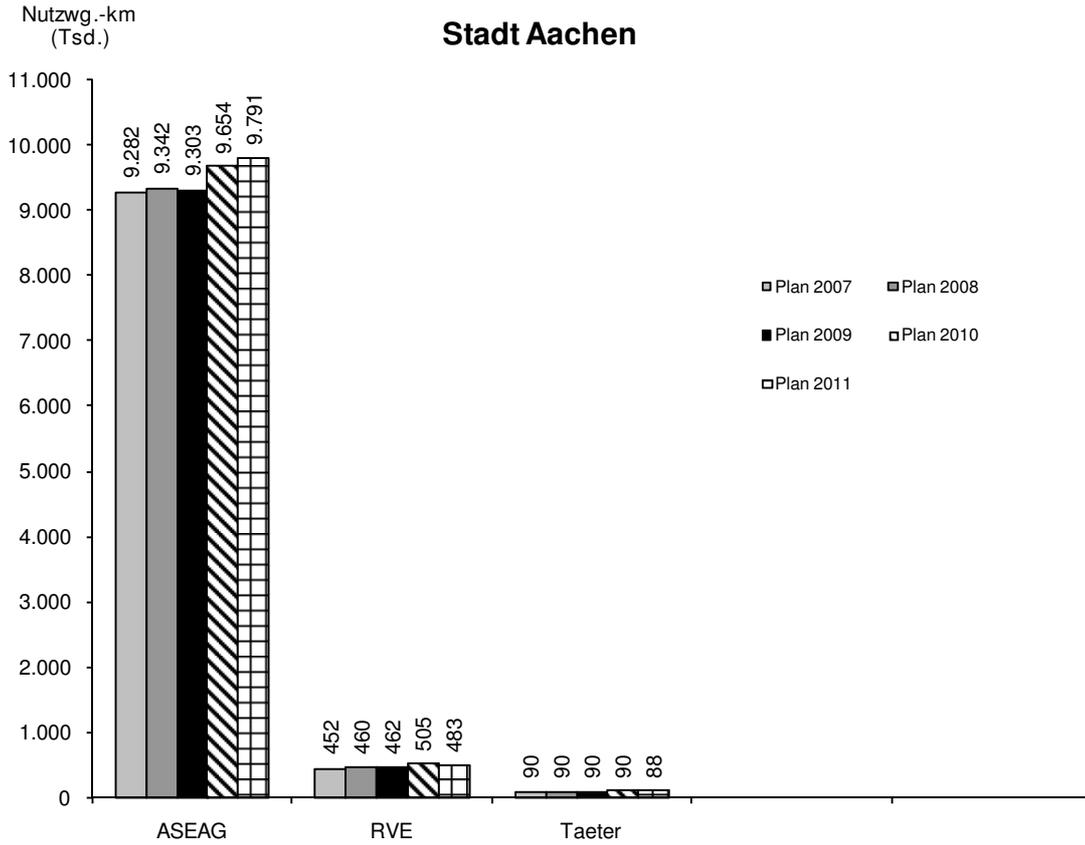


Abb. 3a: Verteilung der **Bus-Betriebsleistungen** (Nutzwagen-km in Tausend) auf die Mitglieder des AVV-Zweckverbandes

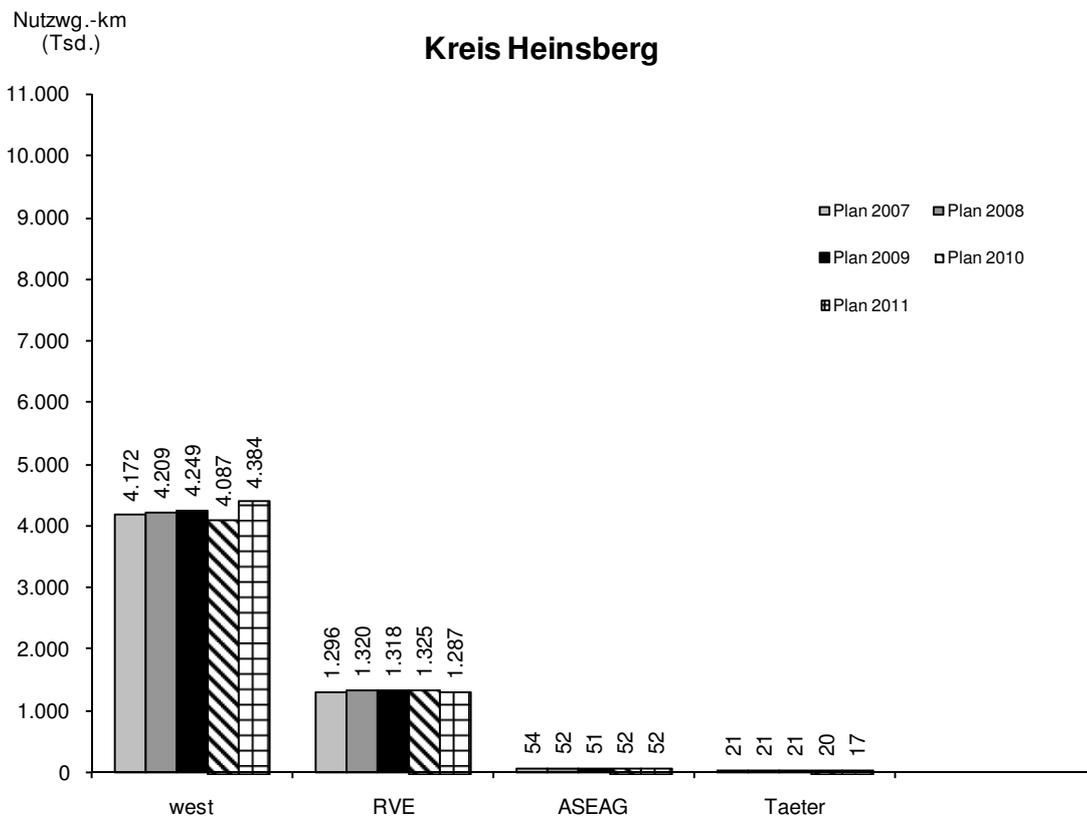
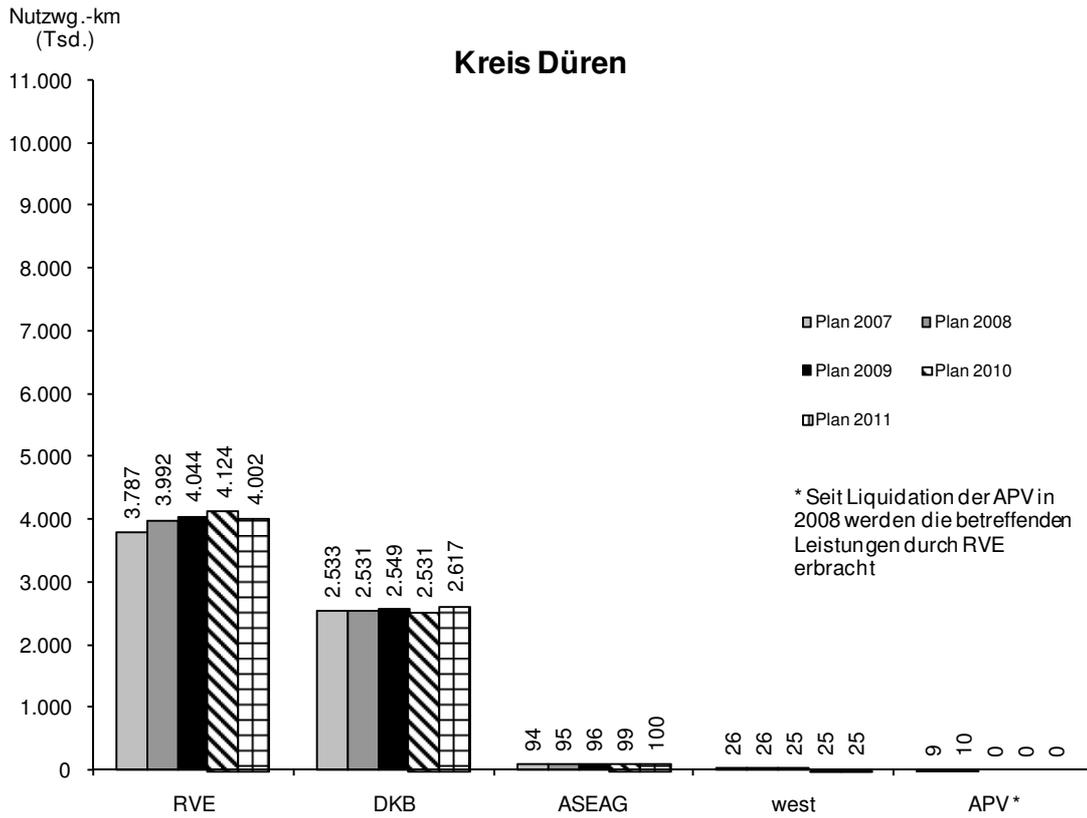


Abb. 3b: Verteilung der **Bus-Betriebsleistungen** (Nutzwagen-km in Tausend) auf die Mitglieder des AVV-Zweckverbandes

3. Verbundtarif 2011

Mit Blick auf die seitens der Verbundverkehrsunternehmen im Rahmen des vorliegenden 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 erforderlich.

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

Ziel der Tarifmaßnahme muss es sein, einer drohenden Verminderung des Aufwandsdeckungsgrads in marktgerechter Weise entgegenzuwirken, ohne in preissensiblen Tarifsegmenten Abwanderungen zu induzieren.

Eine differenzierte Beratung der in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen bereits erarbeiteten Überlegungen zur tariflichen Fortschreibung des Verbundtarifs in den zuständigen Gremien des AVV steht noch aus.

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 3,3 % p.a. Als Zeitpunkt für die Tarifanpassung ist der 1. April 2011 geplant.

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

AVV-Verbundtarif 1. April 2010

Stand: 1. Januar 2011

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	1,55	2,35 ¹⁾		3,10	4,65	7,30	
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt		5,60 (1,40)	8,20 ¹⁾ (2,05)		10,80 (2,70)	16,00 (4,00)	25,20 (6,30)	
Kinder Einzel-Ticket ²⁾		0,95	1,35 ¹⁾		1,75	2,60	4,10	
Kinder 4Fahrten-Ticket ²⁾ je Fahrt		3,80 (0,95)	5,40 ¹⁾ (1,35)		7,00 (1,75)	10,40 (2,60)	16,40 (4,10)	
Tages-Ticket (1 Person)		ganztäglich	6,45			9,20	12,15	15,20
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztäglich	8,80		7,40	13,00	17,80	21,50	
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	18,30			24,30	36,70	47,30	
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat	44,90	51,50	53,55	73,40	103,30	141,50	
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	37,42	42,92	44,63	61,17	86,08	117,92	
Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet und i. d. R. alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2	Erwachsene: 103,30 / im ABO: 86,08						
		Auszubildende: 77,50 / im ABO: 73,63						
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	13,75			18,25	27,55	35,50	
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat	33,70	38,65	40,20	55,05	77,50	106,15	
Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	32,02	36,72	38,19	52,30	73,63	100,84	
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten	347,10	398,10	402,00	567,00	798,25	1.093,35	
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	mo. – fr. ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztäglich	15,60			im ABO: 13,00			
Aktiv-ABO (1 Person)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. u. feiertags ganztäglich	41,60 (ABO)						
Aktiv-Duo (2 Personen)		68,00 (ABO)						
Zuschlag 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt	1,20			1,55	2,35	3,65	
Zuschlag 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	9,15			12,15	18,35	23,65	
Zuschlag 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat	25,75			36,70	51,65	70,75	
Zuschlag 1. Kl. DB Mon. Karte ABO	mindestens 12 Monate	21,45			30,60	43,00	59,00	

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	Mini-gruppe	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 j 	6,45		7,40	12,15
StädteRegion Aachen (Stadt u. Kreis)		12,15		17,80	
Kreis Düren		9,20		17,80	9,20
Kreis Heinsberg		9,20		13,00	-
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 werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich	für 1 Person in ganz NRW		26,00 *		
SchöneFerienTicket NRW Sommerferien	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, Schüler unter 21 und Studenten unter 27 Jahren in den Sommerferien in ganz NRW		52,00		
SchöneFerienTicket NRW übrige Ferien	für alle unter 16, Schüler unter 21 und Studenten unter 27 J. in den übrigen Ferien (Ostern, Herbst o. Weihnachten) in ganz NRW		24,50		
FahrradTicket NRW	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades in ganz NRW		4,00		
Ferien-Tickets im AVV					
Jugendl./Schüler Sommerferien	für Jugendliche unter 18 und Schüler unter 21 Jahren		26,00		
Jugendl./Schüler übrige Ferien			13,00		
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren		49,90		
Senioren übrige Ferien			24,95		
Sonstige Tickets					
Schönes-Wochenende-Ticket	samstags oder 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 oder sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz		4,20		
euregio ticket	Tageskarte für beliebig viele Fahrten in der Euregio Maas-Rhein, mo. bis fr. für 1 Person, sa., so. und feiertags für max. 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 12 Jahren		15,50		
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 01.04.2010

4. Kundeninformation, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Kooperation mit den Verkehrsunternehmen, euregionalen Institutionen und den Kommunen sowie die Entwicklung einer gemeinsamen Strategie soll auch im Jahr 2011 fortgeführt werden. Die Kommunikationsmaßnahmen sind darauf ausgerichtet, die Tarif- und Leistungsangebote im AVV dem Kunden leichter zugänglich zu machen.

Folgende Maßnahmen sind für 2011 vorgesehen:

Fahrgastinformation:

- Integration von IST-Daten, ggf. Ereignisdaten in die elektronische Fahrgastinformation
- Ergänzung und Ausbau der elektronischen Fahrplaninformation um Baustein für Mobilitätsbehinderte
- Verbesserung der Kartengrundlage für Auskunftssysteme (elektronisch und print)
- Einbindung eines interaktiven Freizeitportals in die AVV-Homepage
- Erweiterung der Barcode-Anwendungen im Bereich der Fahrgastinformation

- Intensivere Kooperation mit Kommunen zur Vernetzung der Informationsplattformen

- Printprodukte zur Information über Tarife, Tickets und Leistungsangebote wie 2010, ggf. Anpassung an neue Entwicklungen

Werbung:

- Ausbau der Information über Freizeitverkehre; z.B. durch ÖPNV-Anreise-/Abreiseinfo in Verbindung mit Fahrrad- und auch klass. Wanderwegen; ggf. flexibles online-Buchungssystem für Fahrradbus
- Weitere Intensivierung der Ticketwerbung durch z. B. zielgruppenspezifische Plakatschilde und Flyer zur Bewerbung von Abokunden
- Printprodukte zur zielgruppenspezifischen Werbung im Freizeitbereich
- Event zum Saisonauftakt der Freizeitverkehre im Frühjahr

Kampagnen:

- Imagekampagne (Umwelt oder AVV-Imagewerbung)
- Einführung des Handy-Tickets und Angebot einer Mobilversion der Fahrgastinformation
- Kampagne zum 10-jährigen Bestehen der euregiobahn
- Vermarktung euregionaler Prozesse (HandyTicket, Website, Angebotsverbesserungen)

Pressearbeit:

- redaktionelle Berichte
- anlassbezogene Pressekonferenzen und Presseberichte
- Verbundbericht, 2 Ausgaben der Kundenzeitung wie 2010

Eine detaillierte Übersicht der für 2011 geplanten Maßnahmen befindet sich in der Vorlage zu TOP 2.2 (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 2011 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, hiervon 580 Tsd. Euro als Ersatz für die Aufgabenträgerpauschale an die vier ÖPNV-Aufgabenträger weiterzuleiten. Die übrigen rd. 4,0 Mio. Euro sollen zum Zwecke der Qualitätsverbesserung im Rahmen von Fördermaßnahmen an im AVV tätige Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden. Als Grundlage soll die aktuell gültige AVV-Fahrzeugförderrichtlinie dienen, die zu diesem Zwecke in ihrer Laufzeit um 1 Jahr prolongiert werden müsste.

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

Zum 1.1.2011 plant das Land NRW eine Novellierung des ÖPNVG NRW. Die Gesetzesänderung soll noch im Dezember durch den Landtag verabschiedet werden. Die nachfolgenden Ausführungen stehen daher unter dem Vorbehalt, dass der vorliegende Gesetzentwurf nicht mehr verändert wird und fristgerecht in Kraft tritt.

Mit dem § 11a des neuen ÖPNVG NRW überführt das Land NRW die im Rahmen des § 45a PBefG bundesgesetzlich verankerten Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr an die Verkehrsunternehmen in eine ÖPNV-Pauschale an die Aufgabenträger. Im Jahr 2011 werden für die neue „Ausbildungsverkehr-Pauschale“ seitens des Landes NRW landesweit 100 Mio. Euro (2008: 108 Mio. Euro) zur Verfügung gestellt. Für die Jahre 2012 bis 2015 ist eine Erhöhung auf jeweils 130 Mio. Euro jährlich vorgesehen.

Die Bewirtschaftung der dem AVV im Rahmen der Ausbildungsverkehr-Pauschale zustehenden Mittel in Höhe von insgesamt rd. 8,4 Mio. Euro (2011) bzw. rd. 10,9 Mio. Euro (2012 - 2015) erfolgt vereinbarungsgemäß durch den Zweckverband AVV.

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 (spätestens ab dem 01.08.2012) um mehr als 20 % unterschreiten.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben sind mindestens 87,5 % der Pauschale für den Ausgleich von Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Linienverkehr gem. §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG entstehen und nicht

durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt sind, an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Maßstab hierfür sind die Erträge der Verkehrsunternehmen im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Jahres. Bis zu 12,5 % der Pauschale dürfen für Maßnahmen, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie zu Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen, oder für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen verwendet werden.

Da der für 87,5 % der Mittel seitens des Landes definierte Verteilungsmaßstab zu erheblichen Verwerfungen für die Zuordnung der Ausgleichszahlungen auf die Verkehrsunternehmen führt, ist beabsichtigt, die Mittel aus der Ausbildungsverkehr-Pauschale in einem ausgleichsorientierten Verfahren nahezu vollständig an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, um damit die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs weiterhin zu sichern.

Die mit der veränderten Ausgleichssystematik für die Verkehrsunternehmen verbundenen wirtschaftlichen Auswirkungen konnten aufgrund einer zeitlichen Überschneidung von Gesetzgebungs- und Etatplanungsverfahren in den Ansätzen der Verkehrsunternehmen zwar nicht mit letzter Genauigkeit berücksichtigt werden, die gewählten Ansätze sind mit den aktuellen Erwartungswerten jedoch kompatibel.

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.

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 wurden die unternehmensbezogenen Sollkostensätze der Verbundverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2011 entsprechend § 12 (2) der Satzung des Zweckverband AVV nach 2007 erstmals wieder durch eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ermittelt. Die auf dieser Basis ermittelten Sollkosten zeigen die maximale Obergrenze für die Ermittlung der Ausgleichsbeträge unter Berücksichtigung der relevanten Erträge auf.

Die im Rahmen des Verbundetats festgesetzten Sollkosten, die sich aus dem Produkt aus Sollkostensatz und geplanten Nutzwagenkilometern im AVV-Linienverkehr ergeben, dürfen nicht durch höhere Istkosten überschritten werden. Eine diesbezügliche Überprüfung erfolgt im Rahmen einer Ergebnisrechnung, die erst nach Vorliegen aller das Geschäftsjahr betreffenden Ist-Daten zu einem späteren Zeitpunkt erstellt wird. Unterschreiten die im Rahmen der Ergebnisrechnung ermittelten Istkosten die Sollkosten, so ist der Kostenausgleich auf die Höhe der Istkosten und unter Berücksichtigung der Erträge begrenzt.

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

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

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

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

Die für das Jahr 2011 relevanten Sollkostensätze sind nachfolgend dargestellt.

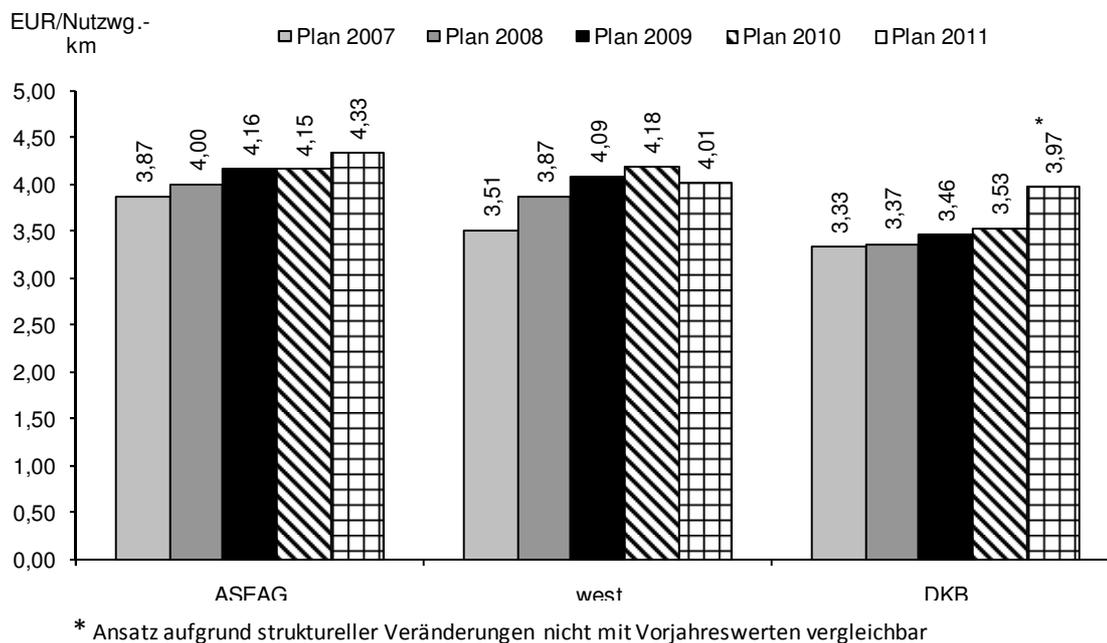


Abb. 5: Sollkostensatz je Nutzwagenkilometer je Verbundverkehrsunternehmen

Der für die DKB ausgewiesene Sollkostensatz für das Jahr 2011 ist mit den Etat-Ansätzen für die Vorjahre inhaltlich nicht vergleichbar. Hintergrund dafür ist die gutachterliche Ermittlung des Sollkostensatzes 2011 auf der Datengrundlage der im Jahr 2009 neu gegründeten Dürener Kreisbahn GmbH (DKB).

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 2011 die in der folgenden Abb. 6 dargestellten ausgleichsfähigen Soll-Gesamtaufwendungen.

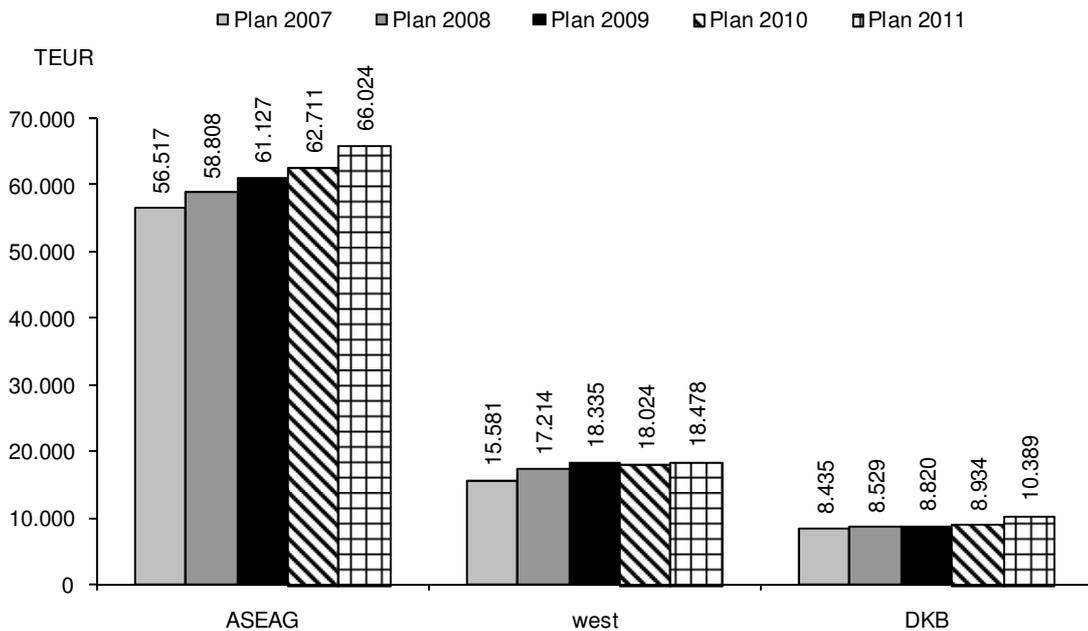


Abb. 6: Relevante **Sollkosten** der Verbundverkehrsunternehmen (2007 – 2011)

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

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

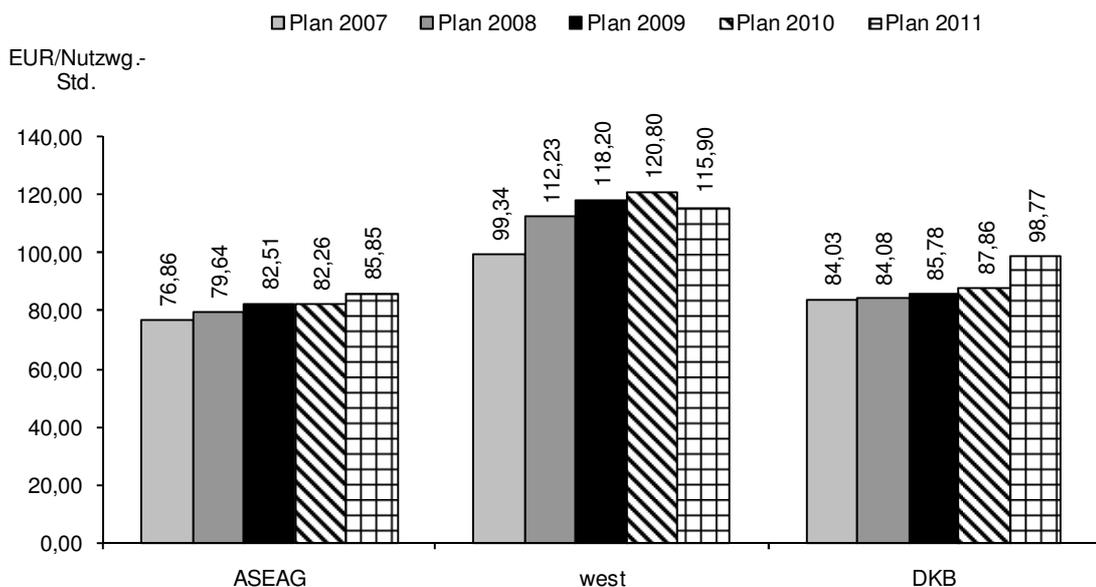


Abb. 7: Sollkosten je Nutzwagen-Stunde (2007 – 2011)

7. Erträge

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

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

Die Auswirkungen einer zum 01.04.2011 vorgesehenen Anpassung des AVV-Verbundtarifs sind in die nachfolgenden Darstellungen bzw. Ansätze bereits eingeflossen.

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

Eine periodenscharfe Zuordnung aller Einflüsse ist nicht gegeben.

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.

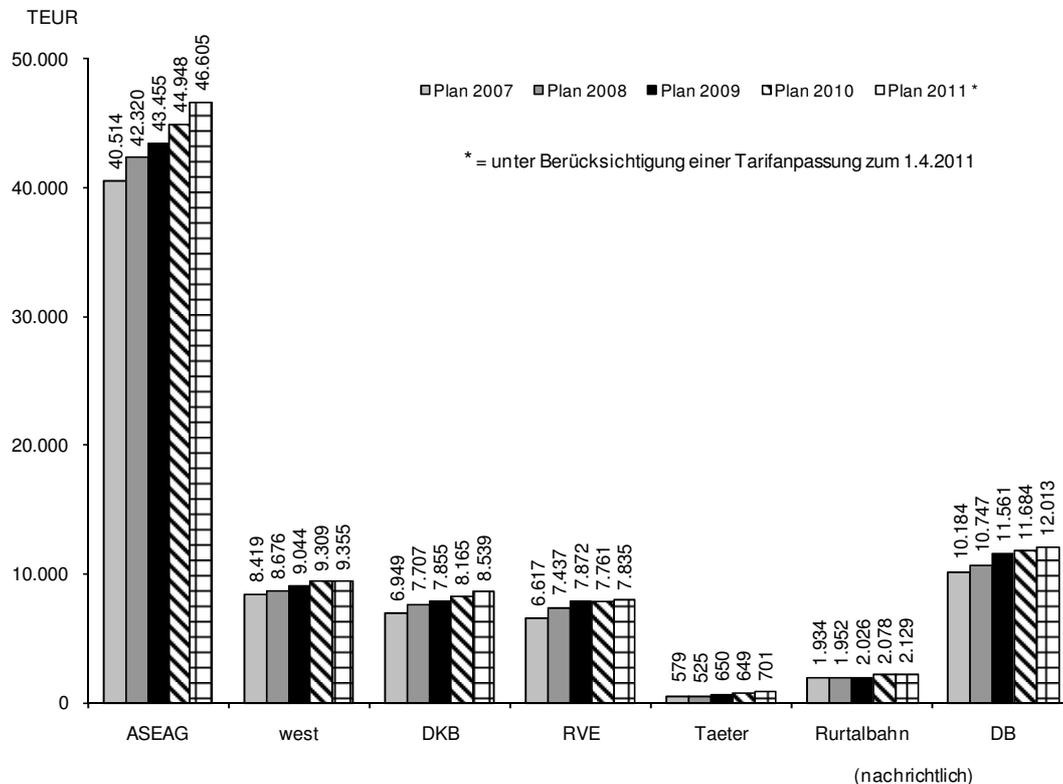


Abb. 8a: Entwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** (incl. Einnahmenanteilen aus NRW-Tarif und Übergangs- bzw. Kragentarifen; Rurtalbahn incl. NE-Tarif) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (vor Einnahmenaufteilung)

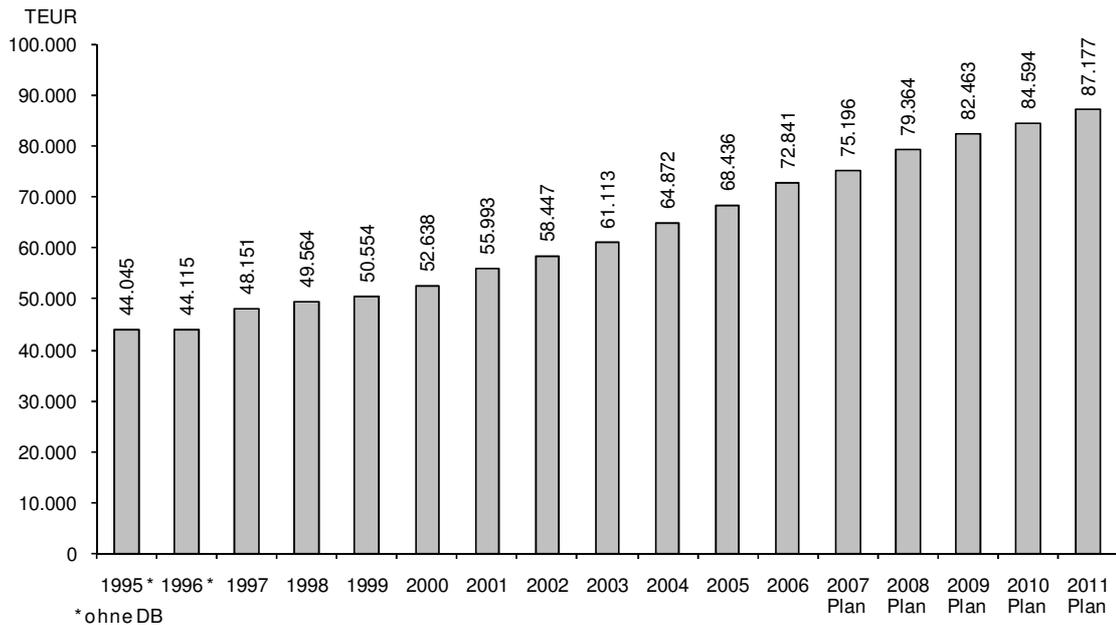


Abb. 8b: Gesamtentwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** aller im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen insgesamt (vor Einnahmenaufteilung mit „AVV-fremden“ Verkehrsunternehmen; incl. Einnahmenanteilen aus NRW-Tarif und Übergangs- bzw. Kragentarifen; Rurtalbahn incl. NE-Tarif)

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

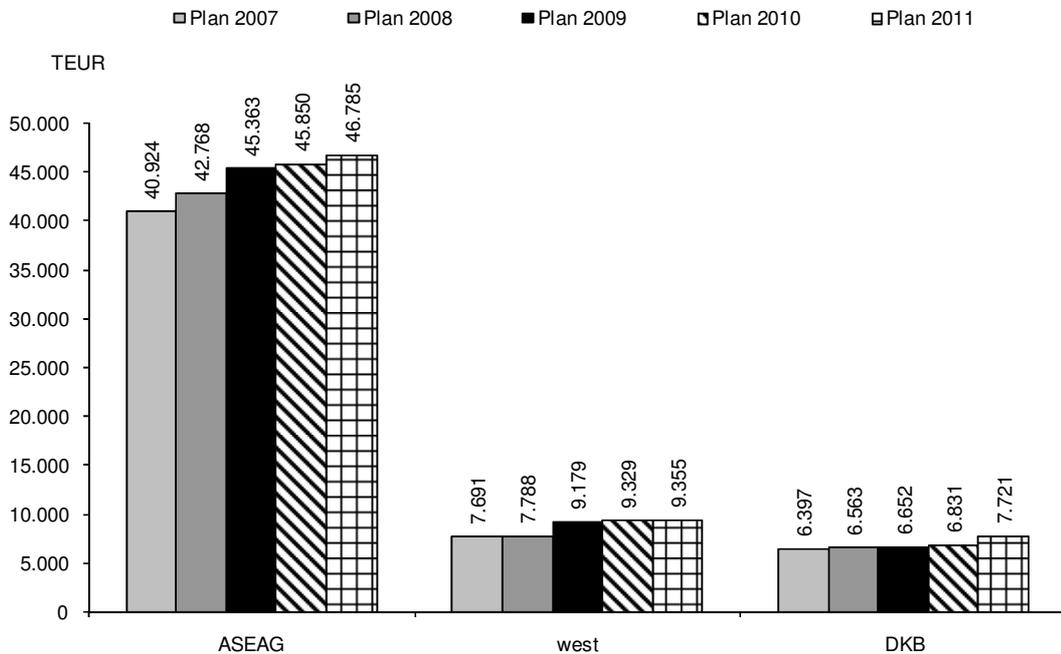


Abb. 9: Verbundrelevante **Gesamterträge (Bus)**

Einnahmenaufteilung

Das derzeitige Verfahren zur Einnahmenaufteilung im AVV sieht im Hinblick auf den Übersteigerungsausgleich eine differenzierte Aufteilung nach Grund- und Arbeitspreisannteilen vor

und fördert ertragskraft-orientiert das wirtschaftliche Agieren der einzelnen im AVV tätigen Verkehrsunternehmen.

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

Im Geschäftsjahr 2011 wird somit eine Einnahmenaufteilung für das Jahr 2010 erfolgen. Die Ansätze der Verbundverkehrsunternehmen für den Verbundetat 2011 beruhen folglich auf vorläufigen Abschätzungen. Eine abschließende Verrechnung gegenseitiger Ansprüche betreffend das Jahr 2011 wird verfahrensbedingt frühestens im Laufe des Jahres 2012 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 2011 rückwirkend berücksichtigt werden.

Eine vorläufige Einnahmenaufteilung ergibt für die Verbundverkehrsunternehmen die in den Abbildungen 9 und 10a/b aufgezeigten verbundrelevanten Erträge. Hierbei wurde bereits eine Anpassung der Tarife zum 1.4.2011 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 2011 insgesamt verbundrelevante Erträge in Höhe von 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.

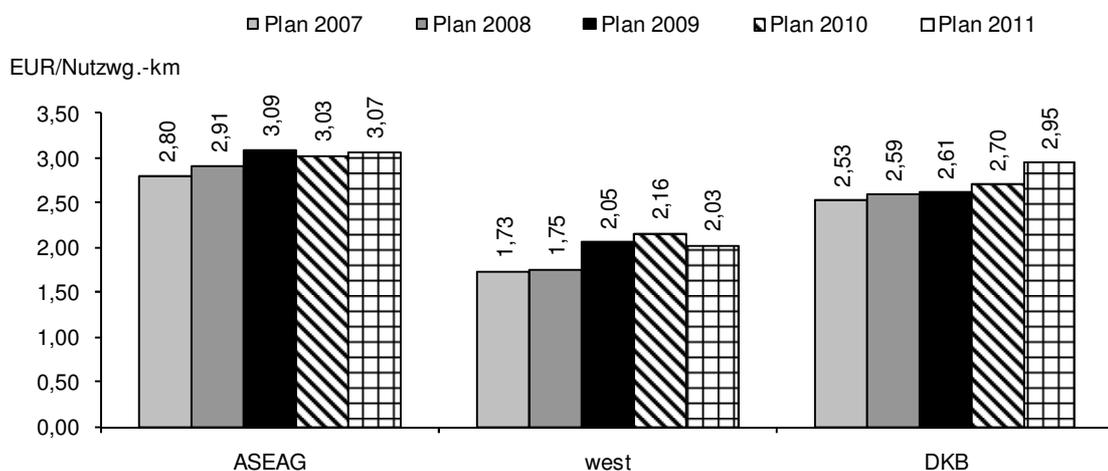


Abb. 10a: Verbundrelevante Erträge je Nutzwagen-km

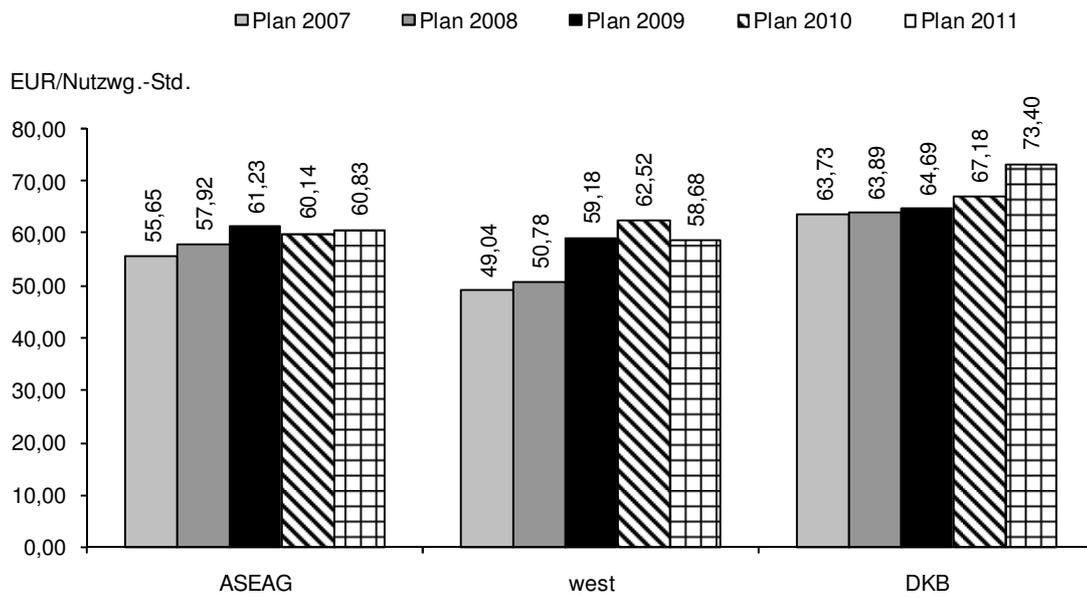


Abb. 10b: Verbundrelevante Erträge je Nutzwagenstunde

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 2011 für den Betriebszweig Bus ein durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedingter Ausgleichsbetrag in Höhe von 31.030 TEUR. Die Auswirkungen des zum 1. Oktober 2009 in Aachen eingeführten „City-XL-Tarifs“ sind hierin berücksichtigt. Der Vergleichswert für 2010 liegt bei 27.659 TEUR. Insgesamt erhöht sich der Plan-Ausgleichsbetrag von 2010 nach 2011 somit um insgesamt 3.371 TEUR.

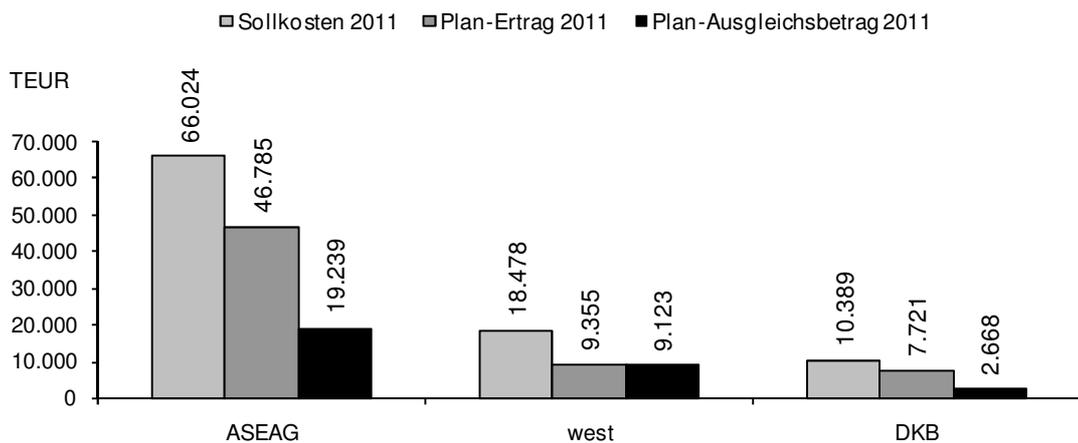


Abb. 11: Übersicht zu den **Sollkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen** (Plan 2011) der Verbundverkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus

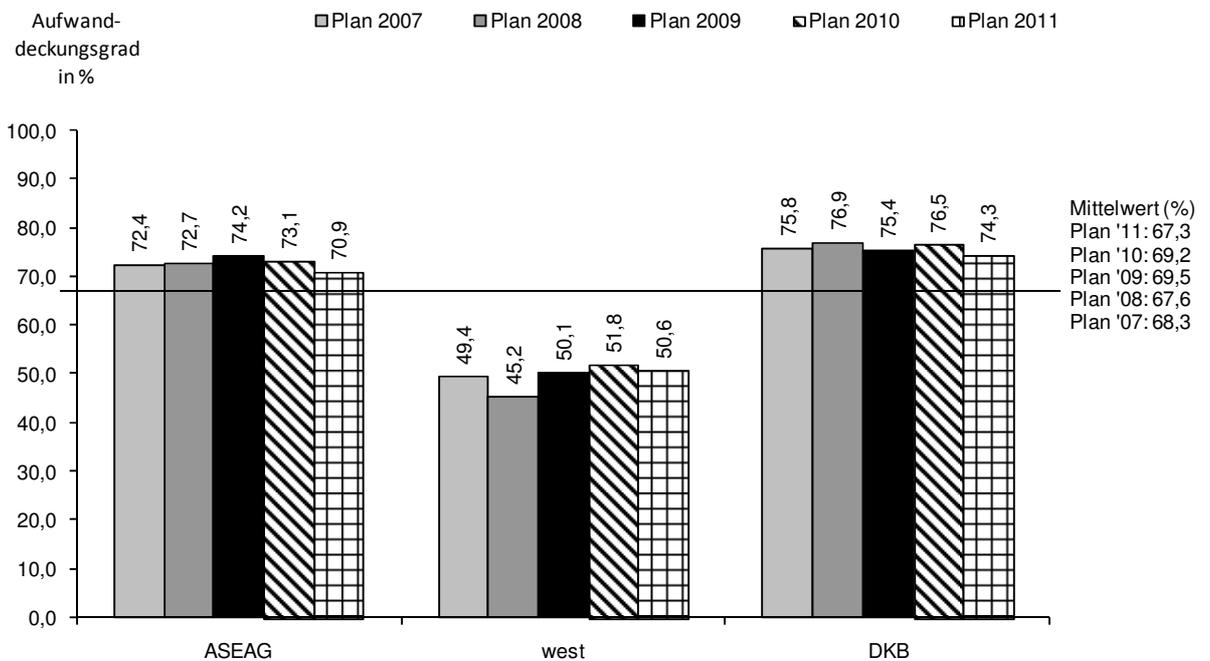
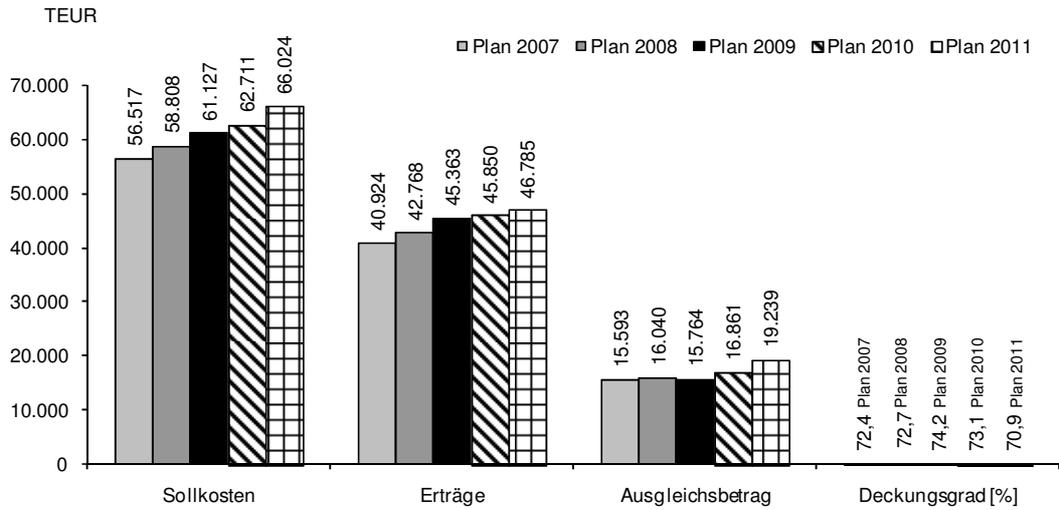


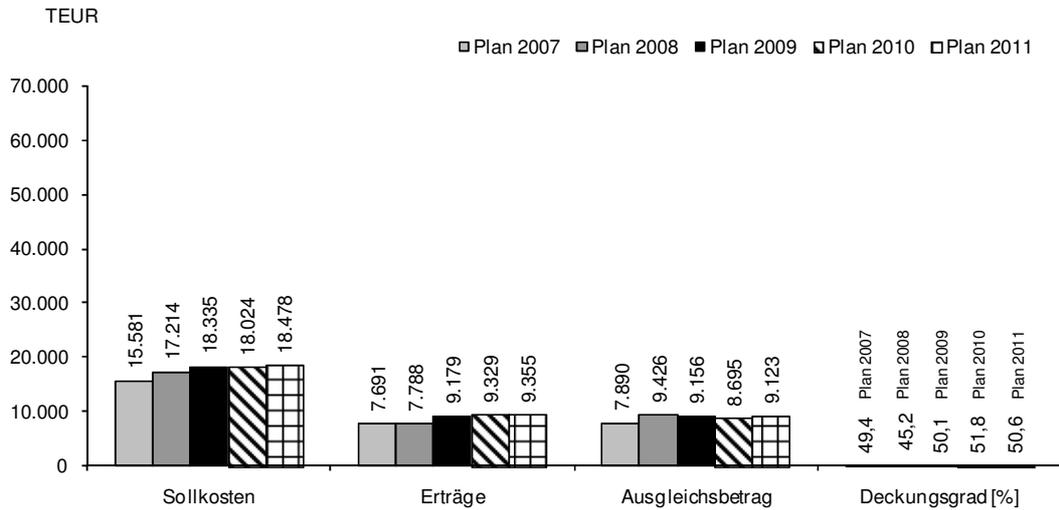
Abb. 12: **Aufwandsdeckungsgrad** der Verbundverkehrsunternehmen vor Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Für den gesamten AVV ergibt sich für 2011 insgesamt ein Aufwandsdeckungsgrad in Höhe von 67,3%.

ASEAG



west



DKB

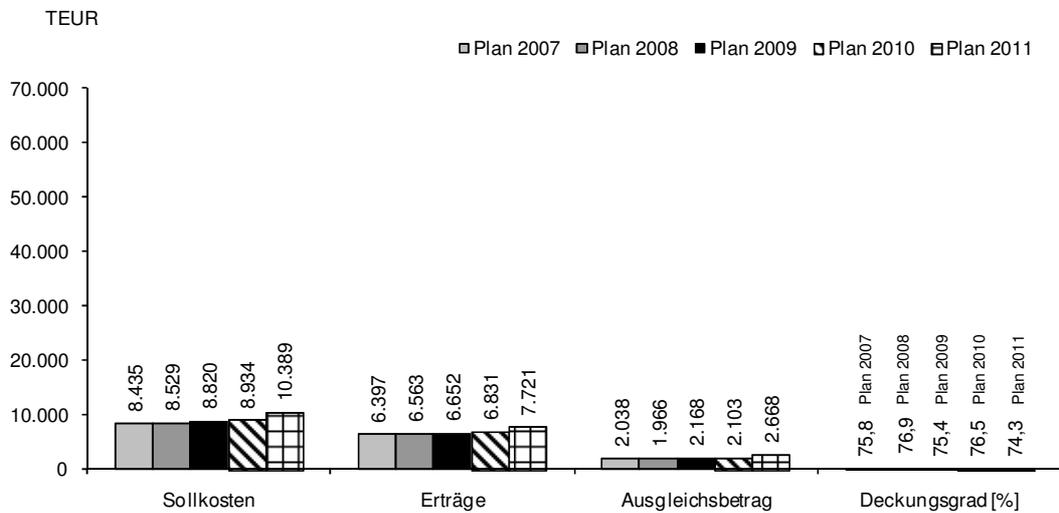


Abb. 13: Entwicklung der Sollkosten, Erträge und Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen (Plan 2007 – 2011)

Die für die ASEAG für 2011 gegenüber dem Planansatz 2010 ausgewiesene Entwicklung der Sollkosten, des Ausgleichsbetrags bzw. des Deckungsgrads ist maßgeblich geprägt von einem Anstieg im Bereich der Aufwendungen für Treibstoff, Anmietung, Instandhaltung und Personal. Neben den für 2011 geplanten Fahrplanmaßnahmen sind hierbei grundsätzlich die ganzjährigen Auswirkungen der im Vorjahr umgesetzten Maßnahmen zu berücksichtigen.

In der Entwicklung der für die west ausgewiesenen Ansätze spiegeln sich insbesondere die Auswirkungen der im Vergleich zum Planansatz 2010 erwarteten deutlichen Leistungsausweitung im Multibus-Verkehr wieder.

Die für die DKB ausgewiesenen Ansätze für das Jahr 2011 sind aufgrund der zum 1.1.2009 erfolgten Neugründung der „Dürener Kreisbahn GmbH (DKB)“ inhaltlich nicht mit den Etat-Ansätzen vorangehender Jahre vergleichbar.

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 2011 zusammen aus:

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

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

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

Im Jahr 2011 ergibt sich im Rahmen der allgemeinen Umlage für den Betriebszweig Bus im gesamten AVV ein Ausgleichsbetrag (Normalumlage) in Höhe von rd. 30,4 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 2011	18.723	9.123	2.593	30.439
	Plan 2010	(16.286)	(8.695)	(2.028)	(27.009)
Nutzwagen-km (in Tsd.) *	Plan 2011	18.610	5.912	6.521	31.043
	Plan 2010	(18.529)	(5.651)	(6.501)	(30.681)
Ausgleichsbetrag/km (in EUR/km)	Plan 2011	1,0061	1,5431	0,3976	0,9805
	Plan 2010	(0,8789)	(1,5387)	(0,3120)	(0,8803)

* 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 *		10.338	8.120	100	52	18.610
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	1,0061	1,0061	1,0061	1,0061	1,0061
3. Ausgleichsbetrag ASEAG	TEUR	10.401	8.169	101	52	18.723
Planansatz 2010	TEUR	(8.967)	(7.186)	(87)	(46)	(16.286)
west						
1. Nutzwagen-km *		0	199	25	5.688	5.912
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	1,5431	1,5431	1,5431	1,5431	1,5431
3. Ausgleichsbetrag west	TEUR	0	307	39	8.777	9.123
Planansatz 2010	TEUR	(0)	(308)	(38)	(8.349)	(8.695)
DKB						
1. Nutzwagen-km *		0	0	6.521	0	6.521
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	0,3976	0,3976	0,3976	0,3976	0,3976
3. Ausgleichsbetrag DKB	TEUR	0	0	2.593	0	2.593
Planansatz 2010	TEUR	(0)	(0)	(2.028)	(0)	(2.028)
Summe Umlage	TEUR	10.401	8.476	2.733	8.829	30.439

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

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

Sonderumlage für Tarifmaßnahmen gem. § 14 (2), Pkt. 3, der ZV-Satzung

Ausgleichszahlungen für Tarifmaßnahmen, die im Interesse einzelner Verbandsmitglieder erfolgen, werden entsprechend § 14 (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 wirtschaftliche Auswirkungen in Höhe von insgesamt 500 T€/Jahr aufgrund dieser Tarifmaßnahme prognostiziert.

Eine gutachterliche Überprüfung der Prognose aus dem Jahr 2010 hat ergeben, dass sich die wirtschaftlichen Auswirkungen des Sondertarifs „City-XL-Tarif“ auf die im Stadtgebiet Aachen tätigen Verkehrsunternehmen auf rd. 441 T€/Jahr belaufen.

Die für die aus der Einführung des „City-XL-Tarifs“ resultierende Erhöhung des umlage-relevanten Ausgleichsbetrags von der Stadt Aachen erhobene Sonderumlage wird vor diesem Hintergrund ab 2011 entsprechend angepasst.

Sonderumlage für Fahrplanmaßnahmen gem. § 14 (2), Pkt. 4, der ZV-Satzung

Aufgrund einer entsprechenden Vereinbarung hinsichtlich der Ausweitung der Leistungen auf der zwischen Aachen und Jülich verkehrenden Schnellbusverbindung (SB11) wird die seit 2008 erhobene Sonderumlage in Höhe von insgesamt 150 T€ für Fahrplanmaßnahmen entsprechend § 14 (2) der Zweckverbandssatzung auch 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	StädteRegion	Kreis	Kreis	Summe
		Aachen	Aachen	Düren	Heinsberg	
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
a) Ausgleichsbetrag (Normalumlage)	Plan 2011	10.401	8.476	2.733	8.829	30.439
	Plan 2010	(8.967)	(7.494)	(2.153)	(8.395)	(27.009)
b) tarifliche Maßnahmen (Sonderumlage)	Plan 2011	441	0	0	0	441
	Plan 2010	(500)	(0)	(0)	(0)	(500)
c) Fahrplanmaßnahmen (Sonderumlage)	Plan 2011	37	38	75	0	150
	Plan 2010	(37)	(38)	(75)	(0)	(150)
Summe	Plan 2011	10.879	8.514	2.808	8.829	31.030
	Plan 2010	(9.504)	(7.532)	(2.228)	(8.395)	(27.659)

(..) = Planansatz 2010

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 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	10.879 TEUR
in der StädteRegion Aachen	8.207 TEUR
im Kreis Düren	101 TEUR
im Kreis Heinsberg	52 TEUR
Gesamt	<u>19.239 TEUR</u>

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

für Leistungen der DKB	
im Kreis Düren	2.668 TEUR
in der StädteRegion Aachen	0 TEUR
im Kreis Heinsberg	0 TEUR
Gesamt	<u>2.668 TEUR</u>

Diese Mittel sind vom Kreis Düren zum Verlustausgleich als Kapital an die DKB weiterzuleiten.

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

für Leistungen der west	
in der Stadt Aachen	0 TEUR
in der StädteRegion Aachen	307 TEUR
im Kreis Düren	39 TEUR
im Kreis Heinsberg	8.777 TEUR
Gesamt	<u>9.123 TEUR</u>

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

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

Einnahmen:	TEUR
1. Verbandsumlagen von der Stadt Aachen	10.879
2. Verbandsumlagen von der StädteRegion Aachen	8.514
3. Verbandsumlagen vom Kreis Düren	2.808
4. Verbandsumlagen vom Kreis Heinsberg	8.829
5. Summe Einnahmen	<u>31.030</u>

Ausgaben:	TEUR
1. Finanzierung der Ausgleichsbeträge	
an Stadt Aachen für Leistungen der ASEAG	19.239
an Kreis Düren für Leistungen der DKB	2.668
an Kreis Heinsberg für Leistungen der west	9.123
2. Summe Ausgaben	<u>31.030</u>



Marketingstrategie

Rückblick und Ausgangslage

Nachdem in 2009 das Thema „ÖPNV und Umweltschutz“ in Form einer Kampagne aufgegriffen wurde, stand in 2010 die Bewerbung neuer Abokunden im Fokus der alljährlichen durchgeführten Kampagne. Wie in den Vorjahren stehen dem AVV hierzu die Rückseiten der City- und Megalights im Stadtgebiet Aachen kostenfrei zur Verfügung. Ergänzt werden diese um Plakataushänge in den Fahrzeugen, um Traffic-Boards an den Fahrzeugen sowie um Anzeigen in diversen Magazinen. In 2010 wurden Radiospots geschaltet, um auch in der Fläche des Verbundgebietes eine hohe Aufmerksamkeit zu erzeugen. Die Kampagne endet erst im Februar 2011, so dass derzeit keine Aussagen über den Erfolg getroffen werden können.

In 2010 wurde die Bewerbung der Freizeitverkehre nochmals erheblich erweitert. Neben den klassischen Printinformationen wurde anlässlich verbesserter Anbindungen eine Broschüre mit Freizeittipps, kombiniert mit ÖPNV-Infos, aufgelegt. Der Nationalparkfahrplan erfreut sich weiterhin großer Beliebtheit. Trotz diverser Anfragen nach Ausdehnung des dargestellten Gebietes soll der Umfang auf das bisherige Gebiet des Nationalparks beschränkt bleiben. Auf diese Weise bleiben die Aufwendungen auf dem Niveau der Vorjahre.

Es wurden weiterhin neue Motive zur Bewerbung der AVV-Tickets aufgelegt, um die Ticketwerbung zu intensivieren. Darüber hinaus wurde die Website der **euregiobahn** einem Relaunch unterzogen. Die neue Website wird zum Jahresende online sein.

Ein Schwerpunkt der Aktivitäten lag in der Optimierung und Erweiterung der elektronischen Fahrplanauskunft des AVV. Die Arbeiten werden zum Ende 2010 abgeschlossen sein. Im Rahmen der Erweiterung konnten neue Funktionalitäten integriert werden, die Kartenansicht optimiert und um weitere Informationen ergänzt werden und der Suchcontroller des Systems verbessert werden um nicht eindeutige Fahrgastanfragen zufriedenstellender beantworten zu können. Darüber hinaus wurden Barcodes integriert, welche die Speicherung von Daten und somit einen leichten Zugriff auf spezifische Informationen per Handy ermöglichen. Gleichzeitig wurde eine Mobilversion der Fahrplanauskunft geschaffen, die per GPS-Funktion automatisch den Startort erkennen kann. Für mobilitätseingeschränkte Personen wurde eine Fahrtbegleiterdatei entwickelt, die auf übliche Navigationsgeräte herunter geladen werden kann und den in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen somit wichtige Hilfestellungen, wie z.B. die Ansage der vorletzten Haltestelle vor Ausstieg, gibt.

Weiterhin wurde in 2010 die Grundsteine für eine neue Vermarktungslinie im Bereich der euregionalen Kommunikation geschaffen. So wird die Homepage mobility euregio zum Jahresende bzw. zu Beginn des Jahres 2011 fertig gestellt sein und 4-sprachige Informationen rund um den ÖPNV im Grenzgebiet der Euregio Rhein-Maas beinhalten. Neben der Fahrplaninformation bildet das Freizeitportal einen Schwerpunkt der neuen Website, mit dem das Interesse an einer grenzüberschreitenden ÖPNV-Nutzung geweckt werden soll. Darüber hinaus wurde das CI für die neue euregionale Kommunikationslinie entwickelt, mit den klassischen Werbemedien wie Plakate, Anzeigen, Flyer, Newsletter, Messestand, Roll up's etc. Die Produktion eines Imagefilms ist noch nicht abgeschlossen. Der Veranstaltungskalender für das Gebiet der Euregio Maas-Rhein liegt bereits vor und wird stetig ergänzt.

Die vielfältigen Aktivitäten, u. a. auch im Auftrag einzelner Kommunen haben auch in 2010 dazu geführt, insgesamt eine gute Präsenz in der Öffentlichkeit zu erreichen.

Strategien und spezifische Maßnahmen

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 Verbundverkehr 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.

In 2011 liegt dieser beim weiteren Ausbau der elektronischen Fahrplaninformation. So sollen die Bausteine für mobilitätsbehinderte Personen erweitert werden. Auch im Bereich Freizeitverkehre sollen Angebote optimaler verknüpft werden, um die ÖPNV-Anreise leichter kommunizieren zu können. Weiterhin soll die elektronische Fahrplaninformation auf möglichst vielen Websites integriert werden (Voraussetzungen hierzu wurden in 2010 geschaffen). Über die Verkehrsunternehmen hinaus sollen Kommunen, Arbeitsgeber, Freizeiteinrichtungen oder auch Arztpraxen das Angebot unterbreitet werden, eine Kurzmaske der Fahrplanauskunft auf der jeweiligen Website zu integrieren, wobei bestimmte Voreinstellungen den Besuchern der Website die Nutzung der Fahrplaninformation leicht machen (z. B. erscheint Adresse der Arztpraxis bereits unter „Eingabe Zielort“). In 2011 werden erstmals auch Echtzeitdaten in die Fahrplanauskunft integriert (nicht im Routingverfahren, aber als Ergänzung zu Soll-Daten).

Das HandyTicket konnte nicht wie erwartet in 2010 starten, so dass sich die Einführungswerbung auf das erste Quartal in 2011 verschieben wird. Es sind klassische Werbemaßnahmen wie Plakate, Anzeigen und Flyer vorgesehen. Darüber hinaus wird der Presse das Thema im Rahmen einer Pressekonferenz vorgestellt.

Die ÖPNV-Angebote zwischen Aachen und der Eifel wurden im vergangenen Jahr für Pendler ausgebaut und optimiert. Zum Saisonstart in 2011 wird gemeinsam mit der Nationalparkverwaltung ein Event stattfinden, um die Freizeitverkehre öffentlichkeitswirksam zu vermarkten. Details hierzu müssen noch erarbeitet werden.

In 2011 feiert die **euregiobahn** den 10. Geburtstag. Zu diesem Anlass soll das Angebot beworben werden. Hierzu wird in Kooperation mit der DB zu Jahresbeginn ein Kommunikationsplan erarbeitet.

Auch in 2011 wird das AVV-Kundenmagazin (Auflage von 100.000) zum Fahrplanwechsel im Frühjahr und Winter erscheinen. Der Verbundbericht für das Jahr 2010 soll ebenfalls wieder erscheinen. Weiterhin werden die umfangreichen Publikationen im Bereich der Tarif- und Fahrplaninformation durch den AVV erstellt.

Die Entwicklung der Marke „mobility euregio“ in 2010 soll in 2011 Früchte tragen. So ist im ersten Quartal 2011 der Startschuss für die Präsentation der neuen Marke vorgesehen, parallel zur Einführung des ersten euregional gültigen Vertriebskanals, dem HandyTicket (vorbehaltlich der noch ausstehenden Zustimmung aller euregionalen Partner) sowie zum Start der Website „mobility euregio“. Im weiteren Jahresverlauf werden in regelmäßiger

Folge per Newsletter, Pressemitteilungen und Werbeaktionen die Fortschritte beim Abbau der Grenzhindernisse im ÖPNV begleitend vermarktet.

Im Rahmen diese Kommunikationsplans ist den strategischen Anforderungen an das Kommunikationskonzept, wie die

- offensive Vermarktung der Kernleistung (Image und/oder Tarifwerbung),
- Verdeutlichung der Preiswürdigkeit des AVV-Angebotes,
- Intensivierung der Ticketwerbung,
- Maßnahmen zur Kundenbindung,
- Senkung von Zugangsbarrieren für Erstnutzer,
- stetige Optimierung der Fahrgastinformation und
- einer differenzierte Marktbearbeitung

Rechnung getragen.

Für 2011 geplante Kommunikationsmaßnahmen:

1. Werbeaktionen / Kampagnen
 - Einführung HandyTicket und Mobilversion Fahrplaninfo
 - Bewerbung des Saisonstart für Freizeitverkehre
 - Imagekampagne AVV
 - 10 Jahre euregiobahn
2. Tarifwerbung
 - zielgruppenspezifische Bewerbung von Tickets durch Plakat-, Anzeigenmotive
3. Elektronische Fahrplanauskunft
 - technische und funktionale Weiterentwicklung
 - Vervollständigung euregionaler Daten einschl. der Kartenbasis
 - Integration eines Bausteins zur Beauskunftung von Bedarfsverkehren
 - Integration von IST-Daten
 - Ausbau von Funktionen für Mobilitätsbehinderte
4. Kundenmagazine
 - 2 Ausgaben „unterwegs“ (Haushaltsverteilung, ohne Eifel)
 - 1 Ausgabe „Mobil in der Eifel“ (Haushaltsverteilung)
5. Verbundbericht
6. Fahrgastinformation (Print)
 - a. Prospekte und Plakate zu Tarif und Leistungsangebot wie bisher
 - Gesamt-Ticketbroschüre
 - Aktiv-Abo/Aktiv-Duo
 - Familien-Ticketbroschüre
 - Monatskarte ABO („Mobilitätsflatrate“)
 - School&Fun-Ticket
 - SchoolPlus-Tickets
 - Fun-Tickets
 - Ferien-Tickets
 - Semester-Ticket
 - Job-Ticket
 - Lokale Tarifprospekte (13 Versionen + 1 Gesamtübersicht)
 - Prospekte zu den Kragentarif AVV/VRS und AVV/VRR

- Kombi-Tickets
 - Nationalpark Eifel (Broschüre, Flyer, Plakate)
 - Fahrrad-Bus (Flyer, Plakate)
 - ggf. Erweiterung/Anpassung bei neuen Produkten
- b. Infovitrienen an Bahnhöfen und Haltepunkten
- Erstellung einheitlicher AVV-Vitrienaushänge (Tarif/Netz)
- c. Linienpläne
- Schnellverkehrspläne aktualisieren
 - Umgebungspläne aktualisieren
 - euregionaler Netzplan als Internetversion aktualisieren
 - neuer schematischer Liniennetzplan für den AVV
- d. Printprodukte zum Schienenverkehr
- Minifahrpläne für die Strecken Lüttich – AC Köln und AC - MG – Düsseldorf
 - Minifahrplan **euregiobahn**
 - Minifahrplan Rurtalbahn
 - AVV-Taktfahrplan Bahn
7. Kommunikation **euregiobahn**
- Flyer, Plakate, Anzeigen, Minifahrpläne in bisherigem Umfang
 - Linienbänder / Schnellverkehrspläne für Fahrzeuge
 - Erweiterung Printprodukte im Bereich Freizeit und ÖPNV
 - Imagewerbung im Zusammenhang mit Umbau Autobahnkreuz Aachen
 - Bewerbung „Ringbahnschluss **euregiobahn** Alsdorf – Stolberg“
8. Euregionale Marketingmaßnahmen
- Flyer und Anzeigen wie bisher (Euregio-Ticket, euregioAIXpress, ÜT-Flyer für die EMR, **euregiobahn** Heerlen – Düren, Thalys Kombi-Ticket)
 - Start der Website „mobility-euregio“
 - Umsetzung des PR-Konzeptes, begleitend zu den Fortschritten die im euregionalen Grenzverkehr umgesetzt werden
 - Bewerbung des „HandyTicket“ und der Website „mobility euregio“

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 2011 bis 2015 bildet die erwartete wirtschaftliche Entwicklung des Verbundverkehrs unter Berücksichtigung der Anforderungen des Gemeinschaftsrechts an eine wettbewerbskonforme ÖPNV-Finanzierung ab.

Entsprechend den Rahmenbedingungen des Verbundetats 2011 beziehen sich auch die in der Mittelfristigen Vorausschau ausgewiesenen Prognosedaten ausschließlich auf den mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendig verbundenen Finanzbedarf.

Die in der vorliegenden Vorausschau dargestellten Sollkosten und anzurechnenden Erträge sind bedingt durch die Anpassung der ÖSPV-Finanzierung im AVV lediglich mit den Vorausschautdaten ab dem Geschäftsjahr 2007, nicht jedoch mit den Ansätzen vorangehender Betrachtungszeiträume, vergleichbar.

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

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

zu prognostizieren.

Im Rahmen der Vorausschau sind grundsätzlich vielfältige Einflussfaktoren zu berücksichtigen. Erhebliche Auswirkungen im Hinblick auf die Ertragslage resultieren z.B. aus der mit der Novellierung des ÖPNVG NRW verbundenen Entwicklung der gesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr. Darüber hinaus steht die Entwicklung der Tarifeinnahmen unter dem Vorbehalt der politischen Konsensfindung bei der Fortschreibung der Tarife.

Neben den vorgenannten Unwägbarkeiten im Bereich der Erträge ist selbstverständlich auch die künftige Entwicklung der Aufwendungen – insbesondere der Treibstoff- und Energiekosten – von entscheidender Bedeutung.

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

- Ausmaß der allgemeinen Kostenentwicklung, insbesondere der Treibstoffkosten,
- Umfang und Ausgestaltung bzw. Sicherung der zukünftigen öffentlichen Zuwendungen
 - für die Beförderung von Auszubildenden (§ 11a ÖPNVG NRW),
 - für die Beförderung von Schwerbehinderten (§ 145 ff SGB IX),
 - in Bezug auf die ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW
- Erfolg der Restrukturierungsbemühungen der Verkehrsunternehmen, d. h. weitere Senkung der Produktionskosten,

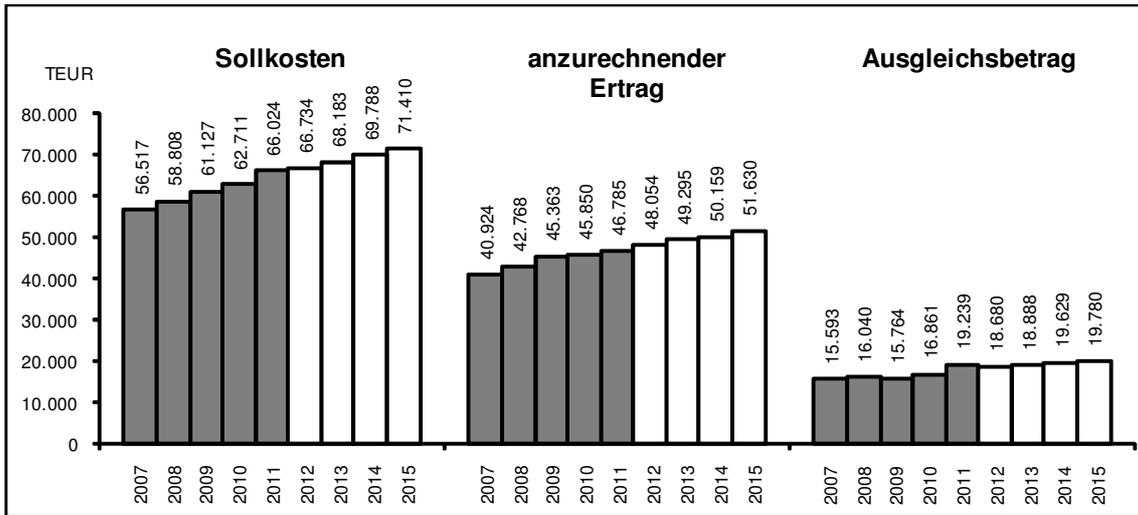
- Steigerung der Verkehrserlöse durch konsequente Fortführung einer marktorientierten Tarifpolitik, d. h. kontinuierliche jährliche Anpassung der Verbundtarife und optimale Ausschöpfung von Marktchancen,
- allgemeine wirtschaftliche Entwicklung in der Region und daraus resultierende Veränderungen im Modal-Split,
- Optimierung des Leistungsangebotes im Hinblick auf nachfrageorientierte Anpassungen und Umstrukturierungen insbesondere in Bezug auf den geplanten Ausbau des Schienenverkehrs im AVV,
- Fortentwicklung der Einnahmenaufteilung im Aachener Verkehrsverbund,
- 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.

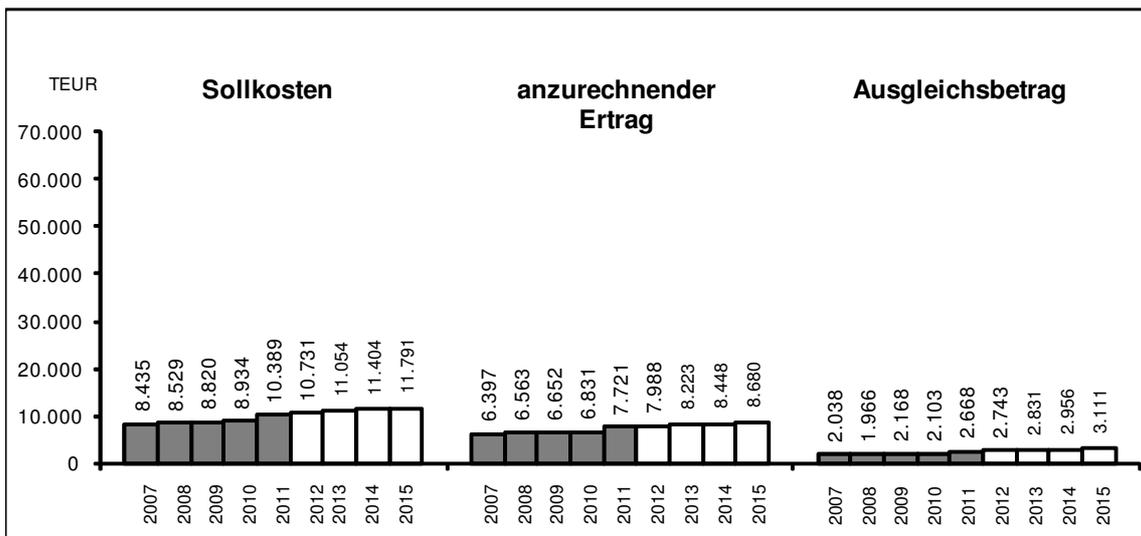
Angesichts der Vielzahl der beispielhaft aufgeführten internen und externen Einflussfaktoren auf die Aufwendungen und Erträge der Verkehrsunternehmen wird deutlich, dass die Belastbarkeit der prognostizierten Entwicklung nur in begrenztem Umfang durch lokale, regionale und unternehmerische Entscheidungsprozesse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

Es sei darauf hingewiesen, dass die im Rahmen der Mittelfristigen Vorausschau für die Jahre 2011 bis 2015 ausgewiesenen Ansätze insbesondere zur Entwicklung der Sollkosten lediglich in Bezug auf die Daten für das Geschäftsjahr 2011 die im Rahmen der EuGH-Rechtsprechung (Urteil „Altmark-Trans“) geforderte Verbindlichkeit aufweisen. Die für die Jahre 2012 – 2015 ausgewiesenen Ansätze begründen hingegen keine im Sinne einer beihilfekonformen Finanzierung rechtlich verbindliche finanzielle Obergrenze der ausgleichsfähigen Sollkosten zur Erbringung des prognostizierten Leistungsumfangs.

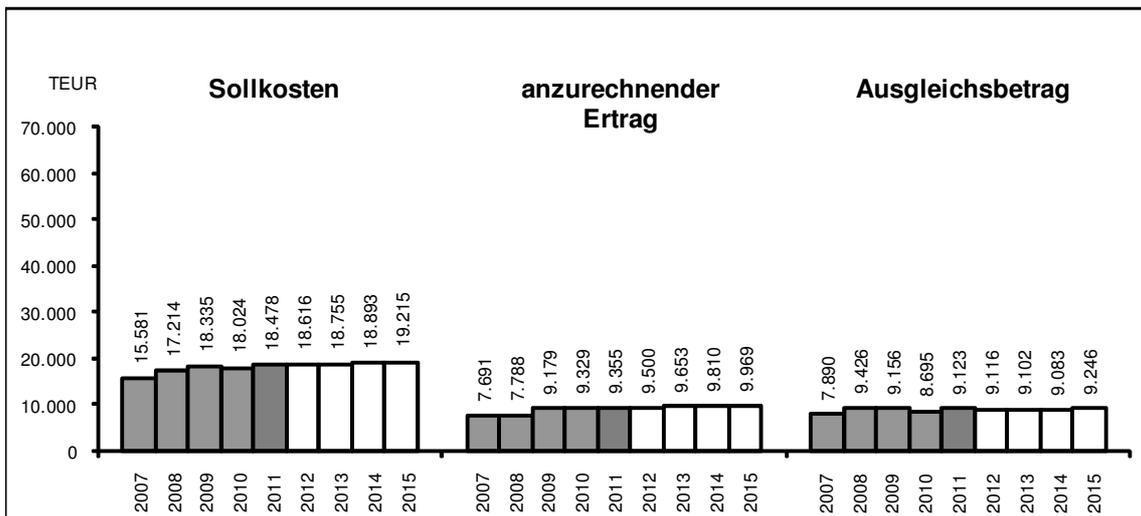
ASEAG



DKB



west



■ Etat-Ansatz

□ Ansatz gem. Mittelfristiger Vorausschau

Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2011 – 2015 - Betriebszweig Bus

Verkehrsunternehmen	2011				2012				2013				2014				2015			
	ASEAG	DKB	west	Summe																
1. Betriebsleistungen [TKM]	15.248	2.617	4.608	22.473	15.271	2.643	4.608	22.522	15.322	2.670	4.608	22.600	15.474	2.696	4.608	22.778	15.524	2.723	4.608	22.855
Leistungen RVE / Taeter Aachen	3.362	3.904	1.304	8.570	3.362	3.904	1.304	8.570	3.362	3.904	1.304	8.570	3.362	3.904	1.304	8.570	3.362	3.904	1.304	8.570
Summe umlagerelevante Leistg.	18.610	6.521	5.912	31.043	18.633	6.547	5.912	31.092	18.684	6.574	5.912	31.170	18.836	6.600	5.912	31.348	18.886	6.627	5.912	31.425
2. Sollkosten [TEUR] *	66.024	10.389	18.478	94.891	66.734	10.731	18.616	96.081	68.183	11.054	18.755	97.992	69.788	11.404	18.893	100.085	71.410	11.791	19.215	102.416
3. anzurechnende Erträge [TEUR]	46.785	7.721	9.355	63.861	48.054	7.988	9.500	65.542	49.295	8.223	9.653	67.171	50.159	8.448	9.810	68.417	51.630	8.680	9.969	70.279
4. Ausgleichsbetrag [TEUR]	-19.239	-2.668	-9.123	-31.030	-18.680	-2.743	-9.116	-30.539	-18.888	-2.831	-9.102	-30.821	-19.629	-2.956	-9.083	-31.668	-19.780	-3.111	-9.246	-32.137
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	441	0	0	441	441	0	0	441	441	0	0	441	441	0	0	441	441	0	0	441
6. Ausgleichsbetrag Normalumlage (nach km)	-18.723	-2.593	-9.123	-30.439	-18.164	-2.668	-9.116	-29.948	-18.372	-2.756	-9.102	-30.230	-19.113	-2.881	-9.083	-31.077	-19.264	-3.036	-9.246	-31.546
7. ausgleichsfähige Sollkosten je Nutzwg.-km [EUR] *	-1,0061	-0,3976	-1,5431		-0,9748	-0,4075	-1,5419		-0,9833	-0,4192	-1,5396		-1,0147	-0,4365	-1,5364		-1,0200	-0,4581	-1,5639	

* Werte für 2012 - 2015 vorläufig

Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2011 – 2015 - Betriebszweig Bus

Zahlungen der Gebietskörperschaften an den Zweckverband [in TEUR]					
	2011	2012	2013	2014	2015
Verbandsumlagen					
von der Stadt Aachen	10.879	10.570	10.690	11.115	11.204
von der StädteRegion Aachen	8.514	8.268	8.354	8.663	8.729
vom Kreis Düren	2.808	2.880	2.968	3.097	3.254
vom Kreis Heinsberg	8.829	8.821	8.809	8.793	8.950
Summe Einnahmen	31.030	30.539	30.821	31.668	32.137

Zahlungen des Zweckverbands an die Gebietskörperschaften [in TEUR]					
	2011	2012	2013	2014	2015
Finanzierung der Ausgleichsbeträge					
an Stadt Aachen	19.239	18.680	18.888	19.629	19.780
an Kreis Düren	2.668	2.743	2.831	2.956	3.111
an Kreis Heinsberg	9.123	9.116	9.102	9.083	9.246
Summe Ausgaben	31.030	30.539	30.821	31.668	32.137