



VORLAGE

Vorlagennummer

36/2016

Beratungsfolge	Datum
Verbandsversammlung	TOP 7 21.12.2016

öffentlich

nicht öffentlich

Gegenstand:

Verbundetat 2017

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung stimmt dem Verbundetat 2017 einschließlich seiner beigefügten Bestandteile zu und empfiehlt der Gesellschafterversammlung die Genehmigung.

Fortsetzung umseitig

Beratungsergebnis

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

Erläuterungen:

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

Der Aufsichtsrat der AVV GmbH berät in seiner Sitzung am 21.12.2016 ebenfalls über den Verbundetat und gibt eine Beschlussempfehlung für die Gesellschafterversammlung ab. Über das Beratungsergebnis wird in der Sitzung berichtet.

Der als **Anlage** beigefügte Verbundetat 2017 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 2017 auf der Basis der zuletzt für das Geschäftsjahr 2015 gutachterlich ermittelten Sollkostensätze selbst fortgeschrieben. Die Neuermittlung der Sollkostensätze durch einen Gutachter erfolgt gem. § 12 Abs. 2 der Zweckverbandssatzung in einem 4-Jahresturnus. Die auf der Basis der jeweiligen Sollkostensätze und des geplanten Leistungsangebots ermittelten Sollkosten determinieren – nach Abzug der anzurechnenden Erträge – die Obergrenze für die ausgleichsfähigen Kosten je Verbundverkehrsunternehmen.

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

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

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

Bestandteile des Verbundetats für 2017 sind

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

Mit Wirkung zum 1.1.2016 wurde zwischen der ASEAG und den privaten Verkehrsunternehmen RVE und Taeter eine nahezu vollständige Übertragung aller Liniengenehmigungen betreffend die Verkehrsleistungen im Gebiet der Stadt bzw. StädteRegion Aachen von RVE und Taeter auf die ASEAG vollzogen. Vor diesem Hintergrund sind die betreffenden Betriebsleistungen und deren wirtschaftliche Auswirkungen seit dem Geschäftsjahr 2016 dem Verbundverkehrsunternehmen ASEAG zuzurechnen, was im Rahmen des vorliegenden Verbundetats 2017 zu entsprechend deutlichen Abweichungen gegenüber den Ansätzen bis einschließlich 2015 führt. Diesbezüglich ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass den mit der Erhöhung der ASEAG-Betriebsleistungen verbundenen Mehraufwendungen auch entsprechend erhöhte Erträge gegenüber stehen.

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

gez.

(Marcel Philipp)
Der Verbandsvorsteher



Verbundetat 2017

Übersicht:

1.	Vorwort.....	3
2.	Leistungsangebot.....	4
3.	Verbundtarif 2017	13
4.	Kundeninformation, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	15
5.	ÖPNV-Pauschalen gem. § 11 Abs. 2 bzw. § 11a ÖPNVG NRW sowie Fördermittel des Landes NRW zum Sozialticket (Mobil-Ticket)	16
6.	Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus)	17
7.	Erträge	20
8.	Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus)	24
9.	Zweckverbandsumlage	27
10.	Finanzierung des Busverkehrs	30

1. Vorwort

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

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

Das erste dieser vier Kriterien wird erfüllt durch die Betrauung der Verbundverkehrsunternehmen (ASEAG, DKB, west) mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Ein entsprechender Betrauungsakt wurde seitens der jeweiligen Aufgabenträger Ende 2007 einheitlich für den Zeitraum bis einschließlich 2017 vorgenommen. Mit dieser Vorgehensweise wurde 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 Verbundverkehrsunternehmen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und – mangels Gewährung eines Vorteils – keine Beihilfe sind.

Zu diesem Zweck werden im Rahmen des Verbundetats die zuletzt für das Geschäftsjahr 2015 durch einen Gutachter neu ermittelten und von den Verbundverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2017 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 2017 ermittelten Gesamtaufwendungen determinieren verbindlich den finanziellen Rahmen (Obergrenze) der ausgleichsfähigen Sollkosten je Verbundverkehrsunternehmen zur Erbringung des im Rahmen der Betrauung definierten Leistungsumfangs.

Mit Wirkung zum 01.01.2016 wurde zwischen der ASEAG und den privaten Verkehrsunternehmen RVE und Taeter eine nahezu vollständige Übertragung aller Liniengenehmigungen betreffend die Verkehrsleistungen im Gebiet der Stadt bzw. StädteRegion Aachen von RVE und Taeter auf die ASEAG vollzogen. Vor diesem Hintergrund sind die betreffenden Betriebsleistungen und deren wirtschaftliche Auswirkungen ab dem Geschäftsjahr 2016 dem Verbundverkehrsunternehmen ASEAG zuzurechnen, was im Rahmen der nachfolgenden Darstellungen zu entsprechend deutlichen Abweichungen gegenüber den Vorjahresansätzen führt. Diesbezüglich ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass den mit der Erhöhung der ASEAG-Betriebsleistungen verbundenen Mehraufwendungen auch entsprechend erhöhte Erträge gegenüber stehen.

Die im Rahmen des Verbundetats unter der Bezeichnung „StädteRegion Aachen“ aufgeführten Ansätze betreffen grundsätzlich das ehemalige Gebiet des Verbandsmitglieds Kreis Aachen (ohne Stadt Aachen).

2. Leistungsangebot

Maßnahmen des SPNV (nachrichtlich; Zuständigkeit liegt beim NVR)

Die Netzfahrpläne des Nahverkehr Rheinland sehen folgende Veränderungen im SPNV zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 auf dem Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes vor:

RE 1: Eine neue „Schnellfahrt“ des AKX ab Geilenkirchen um 6:41 Uhr (Ankunft Aachen 7:08 Uhr, Düren 7:28 Uhr und Köln 7:54 Uhr) entsteht durch Rückverlängerung einer RE1-Verstärkerfahrt Aachen – Köln ab Geilenkirchen. Sie ersetzt die bisherige Verstärkerfahrt der **euregiobahn** ab Geilenkirchen 6:39 Uhr. Auf dieser für Berufspendler wichtigen direkten Verbindung von Geilenkirchen über Aachen nach Köln entsteht eine 20-minütige Fahrzeitverkürzung (von 93 auf 73 Minuten). Die derzeit zweite Verstärkerfahrt Geilenkirchen – Aachen der **euregiobahn** (ab Geilenkirchen 7:47 Uhr) entfällt dagegen ersatzlos.

RB 20: Das halbstündige Angebot zwischen Herzogenrath Bf und Alsdorf Annapark wird an Samstagen von 17:00 auf 20:00 Uhr durch vier neue Fahrtenpaare fortgesetzt (ab Herzogenrath um 17:48, 18:48, 19:48 und 20:48 Uhr, Rückfahrten ab Annapark um 18:02, 19:02, 20:02 und 21:02 Uhr).

RB 21: Das Fahrtenangebot der Rurtalbahn bleibt unverändert. Einzig werden Fahrten am Rosenmontag zukünftig wie an einem Werktag in den Schulferien (statt wie bisher an einem Samstag) durchgeführt. Die sonntägliche Durchbindung einer Fahrt der **euregiobahn** Stolberg – Alsdorf – Aachen – Düren bis nach Heimbach wird zukünftig entfallen.

RB 33: Das Fahrtenangebot wird an allen Tagen um eine zusätzliche Nachtfahrt ab Aachen 23:37 Uhr, Ankunft Heinsberg 00:24 Uhr und ab Heinsberg 00:29 Uhr, Ankunft Aachen Hbf um 01:25 Uhr, ergänzt. Weitere zusätzliche Angebote entstehen in den Nächten auf Samstage, Sonn- und Feiertage durch folgende neue Fahrten:

- ab Aachen Hbf um 00:37 (Ankunft Heinsberg 01:24 Uhr bzw. Mönchengladbach 01:36 Uhr)
- ab Mönchengladbach um 00:29 Uhr mit Ankunft in Aachen Hbf um 01:25 Uhr und ab Heinsberg um 01:29 mit Ankunft in Aachen am Hbf um 02:25 Uhr.

S 13/19: Die Neuordnung des S-Bahn-Verkehrs Köln macht Verschiebungen des Fahrtenangebotes im Minutenbereich erforderlich. Die Verkehre der S-Bahn im 20-Minuten-Takt bzw. im 40-Minuten-Takt werden auf die Abfahrt der Rurtalbahn und der **euregiobahn** in Düren Bf abgestimmt. Zum Abbau vorhandener Kapazitätsengpässe wird an Adventssamstagen auf allen S-Bahn-Linien der bisherige 30-Minuten-Takt tagsüber auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet.

Die Fahrpläne der übrigen SPNV-Linien bleiben zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 unverändert.

Maßnahmen im straßengebundenen öffentlichen Personenverkehr (ÖSPV)

Stadt Aachen

Im Bereich der Stadt Aachen sind derzeit für 2017 keine Maßnahmen geplant. Die nächsten umfassenderen Änderungen im Leistungsangebot sind erst für den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 vorgesehen.

Die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 im Rahmen der Umsetzung des Zielkonzeptes 2018 des Nahverkehrsplanes der Stadt Aachen anstehenden Maßnahmen (Einführung von ÖV-Hauptachsen mit einem Citytakt durch Überlagerung von Linien (Y-Struktur), Anbindung Bereich Krefelder Straße an den Hauptbahnhof, Stärkung der Campusbereiche Melaten und West, Neuordnung der 7er-Linien im Zusammenhang mit den Linien 23 und 57, bedarfsorientierter Verkehr im Aachener Süden, Optimierung der Tangentiallinien, Umsetzung „Eifelkonzept“) bedürfen noch konkretisierender Detailplanungen, sowie entsprechender Beschlüsse in den politischen Gremien / regionalen AVV-Beiräten. Die daraus resultierenden Änderungen im Leistungsangebot können daher erst zu einem späteren Zeitpunkt quantifiziert werden.

StädteRegion Aachen

Im Bereich der Kommunen Baesweiler, Herzogenrath, Alsdorf, Würselen, Eschweiler, Stolberg und Roetgen sind derzeit für 2017 keine Maßnahmen geplant. Die nächsten umfassenderen Änderungen im Leistungsangebot sind erst für den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 vorgesehen.

Die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 im Rahmen der Umsetzung des Zielkonzeptes ÖSPV 2018 des Nahverkehrsplanes der StädteRegion Aachen anstehenden Maßnahmen (Umsetzung des ITF Eifel für den Südraum / Bereich Nordeifel sowie ergänzende Einzelmaßnahmen in Kommunen der StädteRegion Aachen) bedürfen noch konkretisierender Detailplanungen, sowie entsprechender Beschlüsse in den politischen Gremien / regionalen AVV-Beiräten. Die daraus resultierenden Änderungen im Leistungsangebot können daher erst zu einem späteren Zeitpunkt quantifiziert werden.

Monschau

Im Bereich der Stadt Monschau wird das bedarfsorientierte Angebot des Netliners als Planbetrieb zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 eingeführt. Das Angebot des Netliners soll in nachfrageschwachen Zeiten in den Ortsteilen Imgenbroich, Monschau-Altstadt, Mützenich, Kalterherberg, Höfen, Rohren und Widdau (in etwa Bedienungsgebiet der Linien 84 und 85) angeboten werden. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, Fahrten in den nachfrageschwachen Zeiten auf den Linien 84 und 85 durch das Angebot des Netliners zu ersetzen. Angeboten wird der Netliner im dynamischen Linienbetrieb nach vorheriger Anmeldung montags bis freitags von 8:00 bis 12:00 Uhr und 15:00 bis 20:00 Uhr. Zu den übrigen Zeiten finden mit dem Fahrzeug die bereits bestehenden Planfahrten der Linien 84 und 85 nach festem Fahrplan statt. Die derzeit auf den Linien 84 und 85 eingesetzten Kleinbusse (8 Sitzplätze) sollen somit durch Fahrzeuge des Netliners (10 - 13 Sitzplätze) ersetzt werden. Die Verstärkerfahrten im Schülerverkehr sind davon ausgenommen.

Ab Dezember 2017 ist vorgesehen, den Stadtteil Konzen – im Rahmen der zu diesem Zeitpunkt geplanten Änderungen der Linie 82 (vgl. Zielnetz 2018 des Nahverkehrsplans der StädteRegion Aachen) – in das Bedienungsgebiet des Netliners aufzunehmen.

Simmerath

In Simmerath ist zum Beginn des Schuljahres 2017/2018 die Integration des derzeit noch freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV vorgesehen. Aus der Einbeziehung des optimierten Grundschulverkehrs (inklusive punktueller Anpassungen für den Sekundarschulverkehr) in das AVV-Leistungsangebot werden 48.291 Wagen-km/Jahr als zusätzliche Leistung im Verbundverkehr anfallen. Hiervon werden 44.633 Wagen-km/Jahr auf das Gemeindegebiet Simmerath, 1.337 Wagen-km/Jahr auf das Gebiet der Stadt Monschau und 1.431 Wagen-km/Jahr auf das Gemeindegebiet Roetgen entfallen. Die vorgenannten Mehrleistungen ergeben sich gegenüber dem Fahrplan 2015.

Auch die bereits vorhandenen Linienfahrten müssen zum Teil an das Konzept angepasst werden. Dadurch ergeben sich auch geringfügige Mehrleistungen in Aachen, Stolberg, Roetgen und Monschau. Es wird mittelfristig dazu kommen, dass Verstärkerfahrten in Richtung Monschau entbehrlich werden, dafür aber Verstärkerfahrten Richtung Simmerath eingeplant werden müssen.

Die Auswirkungen aus der geplanten Neuordnung des Busnetzes in der Eifel gemäß den verabschiedeten Nahverkehrsplänen (NVP StädteRegion Aachen bzw. Stadt Aachen) sind hierbei noch nicht berücksichtigt. Aufgrund der damit verbundenen partiellen Einsparung von Leistungen in Simmerath und Monschau werden die o. g. Mehrleistungen aus einer Integration des freigestellten Schülerverkehrs in starkem Maße kompensiert (- 30.000 Wagen-km/Jahr).

Das Konzept beinhaltet ausschließlich den An- und Abtransport der Schüler zu den Schulen. Sogenannte Sport- und Schwimmfahrten für die Grundschüler, wie sie heute erbracht werden, sind weiterhin gesondert durch die Gemeinde Simmerath in Eigenregie zu organisieren.

Kreis Düren

Im Verkehrsgebiet des Kreises Düren sind von den leistungserbringenden Unternehmen DKB und RVE keine leistungsrelevanten Fahrplanmaßnahmen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 vorgesehen.

Zur verbesserten Anbindung des Ortsteils Morschenich-Neu ist bereits seit April 2016 auf der Linie 217 eine Doppelbedienung von Morschenich und Morschenich-Neu eingeführt. Die daraus resultierende Kilometermehrleistung beträgt 13.356 Nutzwagen-km/Jahr. Diese Doppelbedienung wird durch das Unternehmen RWE finanziert.

Die Stadt Linnich plant im Rahmen der Umsetzung ihres integrierten Handlungskonzeptes auch eine veränderte Verkehrsführung in der Kernstadt. Hieraus resultieren verlängerte Fahrtstrecken für die Linien 409 und 494 (west), 280, 279 und 517 (RVE) sowie 278 (DKB) von ca. 600 Metern pro Fahrt. Dadurch entstehen Mehrleistungen im Umfang von ca. 8.100 Nutzwagen-km/Jahr.

Im Rahmen des Aufbaus der Gesamtschule Aldenhoven – Linnich (GAL) beabsichtigt die Gemeinde Aldenhoven zum Beginn des Schuljahr 2017/2018 die Integration des derzeit noch freigestellten Schülerverkehrs im Gemeindegebiet Aldenhoven in den ÖPNV. Zudem ist mit Aufnahme des Unterrichts am zusätzlichen GAL-Standort Linnich auch eine Anpassung des Bedienkonzeptes erforderlich. Entsprechende Abstimmungen finden zurzeit statt, die hieraus resultierenden Auswirkungen auf der Verbundetat können erst zu einem späteren Zeitpunkt beziffert werden.

Kreis Heinsberg

Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehre:

Im grenzüberschreitenden Verkehr werden gemäß der Festlegungen des Nahverkehrsplans des Kreises Heinsberg 2016 sowie auf Basis der entsprechenden Vereinbarung zwischen dem Kreis Heinsberg und der Provinz Limburg zwei Verbindungen wieder eingeführt:

Die bestehende Linie SB3 wird von Tüddern stündlich bis Sittard verlängert. Die derzeit in den Schulferien angebotenen SB3-Fahrten zwischen Tüddern und Höngen werden zu Gunsten der neuen Linienführung nach Sittard zurückgenommen.

Von Heinsberg bis Roermond wird eine neue Linie 364 im Stundentakt eingeführt. Beide Linien werden von den Verkehrsunternehmen west und ARRIVA gemeinsam verantwortet.

Die Mehrleistungen der zwei grenzüberschreitenden Linien SB3 und 364 beläuft sich auf rd. 30.000 Nutzwagen-Km/Jahr.

Erkelenz

Auf der Linie EK1 wird eine zusätzliche Fahrt von Keyenberg nach Erkelenz eingeführt. Diese Maßnahme bedeutet eine Mehrleistung von 2.600 Nutzwagen-km/Jahr.

In Erkelenz wird die Linienführung geändert. Es hat sich gezeigt, dass die Wilhelmstraße sich nicht immer für den Begegnungsverkehr der Busse eignet. Um die Situation zu verbessern, wird es folgende neue Verkehrsführung geben: Die Linie 406 fährt weiterhin durch die Wilhelmstraße. Die Linien 405, 408, 412 und 418 fahren bis mittags auf Erkelenz zu durch die Willhelmstraße und ab mittags über die Nordpromenade zum Bahnhof. In Gegenrichtung fahren die Linien entsprechend umgekehrt. Um die Linien dann noch weiter zu beschleunigen, werden Fahrten außerhalb der Schulzeiten nicht mehr über den ZOB geführt. Diese Veränderungen führen zu einer Minderleistung von 9.200 Nutzwagen-km/Jahr.

Das neue Polizeipräsidium Erkelenz soll durch die Linie EK4 in das ÖPNV-Angebot eingebunden werden. Die Haltestellen Theodor-Heuss-Str. und Commerdener Höhe werden entfallen. Es ergibt sich eine Mehrleistung von 2.800 Nutzwagen-km/Jahr.

Die Linie 405 soll eine neue Linienführung über die Haltestelle „Erkelenz Agentur für Arbeit“ erhalten. Diese Maßnahme bedeutet eine Mehrleistung von 950 Nutzwagen-km/Jahr.

Geilenkirchen

Die Anbindung des Standorts der Firma Prospex (Behindertenwerkstatt) in Geilenkirchen-Niederheid soll durch die Linie GK2 erfolgen. Durch die geänderte Linienführung ergibt sich eine Mehrleistung von 7.200 Nutzwagen-km/Jahr.

Auf der Linie 407 werden zur örtlichen Angebotsverbesserung einige Fahrten zusätzlich über die Ortschaft Kraudorf geführt. Hierdurch ergeben sich Mehrleistungen von 780 Nutzwagen-km/Jahr.

Heinsberg

Im Zuge der Einführung der neuen Linie 364 von Roermond nach Heinsberg wird das Fahrtenangebot auf der Linie 403, deren Linienweg sich teilweise mit der neuen Linie 364 überschneidet, teilweise zurückgenommen. Im Gegenzug soll das Fahrtenangebot zwischen Wassenberg und Heinsberg optimiert werden. Hierzu erhalten die Linie 403 und 404 neue Linienführungen: Die Linien werden alle 2 Stunden verknüpft. Alle anderen Stunden entfällt die Linie 403, eine Alternative ist durch die neue Linie 364 gegeben. Die Fahrten auf der Linie 404 finden zu diesen Zeiten jedoch statt wie bisher. Im Zuge der Maßnahmen auf den Linien 403 und 404 ergeben sich Minderleistungen von 3.800 Nutzwagen-km/Jahr.

Auf Grund des Um- und Ausbaus der Kreisstraße K 5 „Karl-Arnold-Straße“ in der Ortslage Heinsberg-Grebben werden Streckenumleitungen auf den Linien 401 und 402 über einen Zeitraum von mindestens einem Jahr notwendig. Auch im Bereich der B 221 sind Baumaßnahmen geplant, welche die Linie SB 1 sowie die RVE-Linie 410 betreffen werden, und Umleitungen / Fahrtzeitverlängerungen erfordern werden.

Hückelhoven

Zur Erschließung der Fa. Jago (Logistikdienstleister mit neuem Standort in Ratheim, geplant bis zu 800 Beschäftigte) wird eine neue Haltestelle eingerichtet. Die Bedienung dieser Haltestelle wird mit einer Mehrleistung in Höhe von 1.500 Nutzwagen-km/Jahr durch verschiedene Linien erreicht.

Das Gymnasium der Stadt Hückelhoven und die Gesamtschule in Oberbruch ändern zum Beginn des Schuljahres 2016/2017 ihr Schulzeitenraster. Aus entsprechenden Anpassungen des Linienangebotes auf den Linien 401, 407 und HÜ1 resultieren Mehrleistungen von 5.370 Nutzwagen-km/Jahr ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016.

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 2017 gegenüber dem Planansatz des Vorjahres verbundweit insgesamt um 102 Tsd. Nutzwagen-km (+ 0,3 %). Die Planansätze 2017 sind dabei gegenüber den Planwerten für das Jahr 2016 in den Kreisen Düren und Heinsberg jeweils geringfügig erhöht, während sie im Gebiet der StädteRegion Aachen (einschließlich Stadt Aachen) gegenüber dem Vorjahresansatz annähernd unverändert bleiben.

Der deutliche Anstieg der ASEAG-Betriebsleistung ab dem Jahr 2016 resultiert aus der nahezu vollständigen Übertragung aller Liniengenehmigungen der Verkehrsunternehmen RVE und

Taeter betreffend das Gebiet der StädteRegion Aachen (einschl. Stadt Aachen) auf die ASEAG. Die Ansätze der vorgenannten privaten AVV-Verkehrsunternehmen verringern sich dementsprechend gegenüber den Vorjahren.

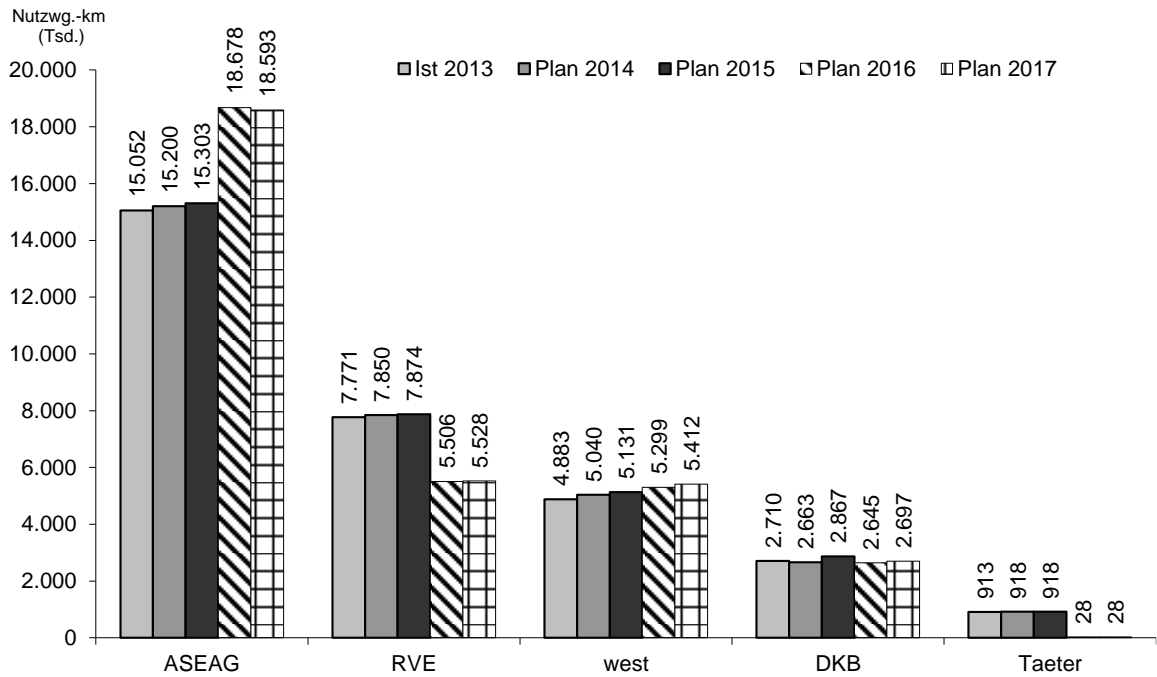


Abb. 1a: Betriebsleistungen (Plan-Leistung der im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen im Jahr 2017 im Vergleich zu den Ist- bzw. Plandaten 2013 - 2016) – ohne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

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

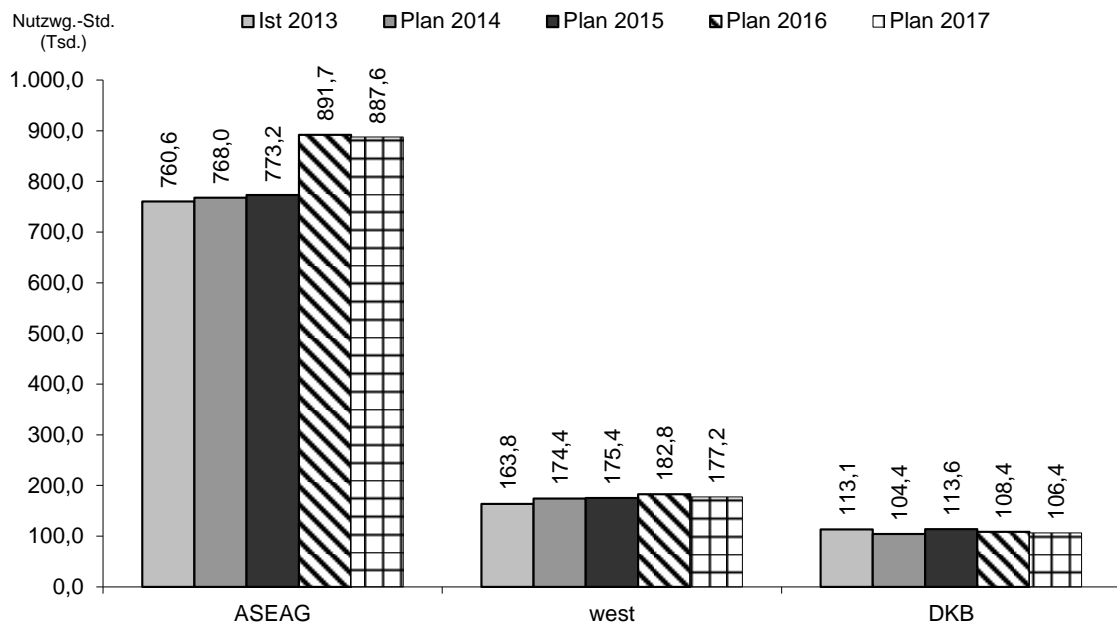


Abb. 1b: Nutzwagenstunden der Verbundverkehrsunternehmen (Ist- bzw. Planwerte 2013 - 2017)

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

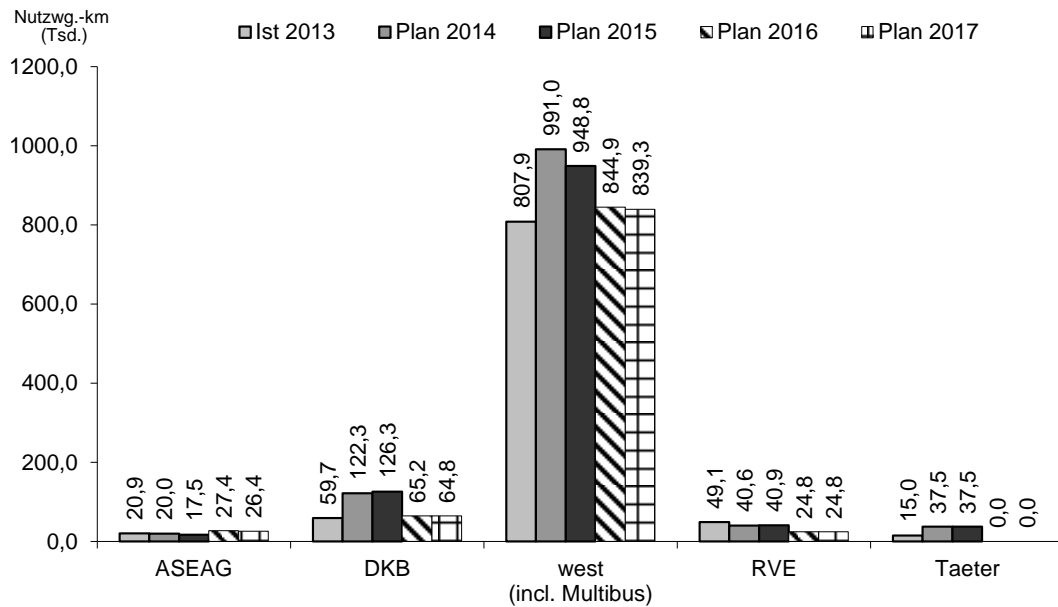


Abb. 1c: Betriebsleistungen im Linienbedarfsverkehr

In den Leistungsdaten aller im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen (ohne EVU) 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.

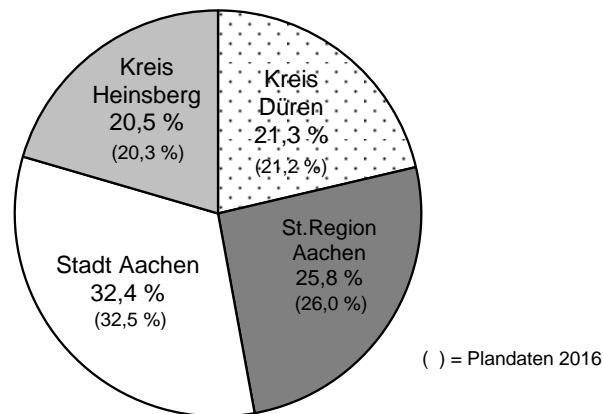


Abb. 2: Übersicht zu den auf die Verbandsmitglieder entfallenden **Anteilen an der gesamten Bus-Betriebsleistung** (Nutzwagen-km) der im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen (ohne EVU)

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 ebenfalls dem jeweils zugehörigen Verbandsmitglied zugeordnet.

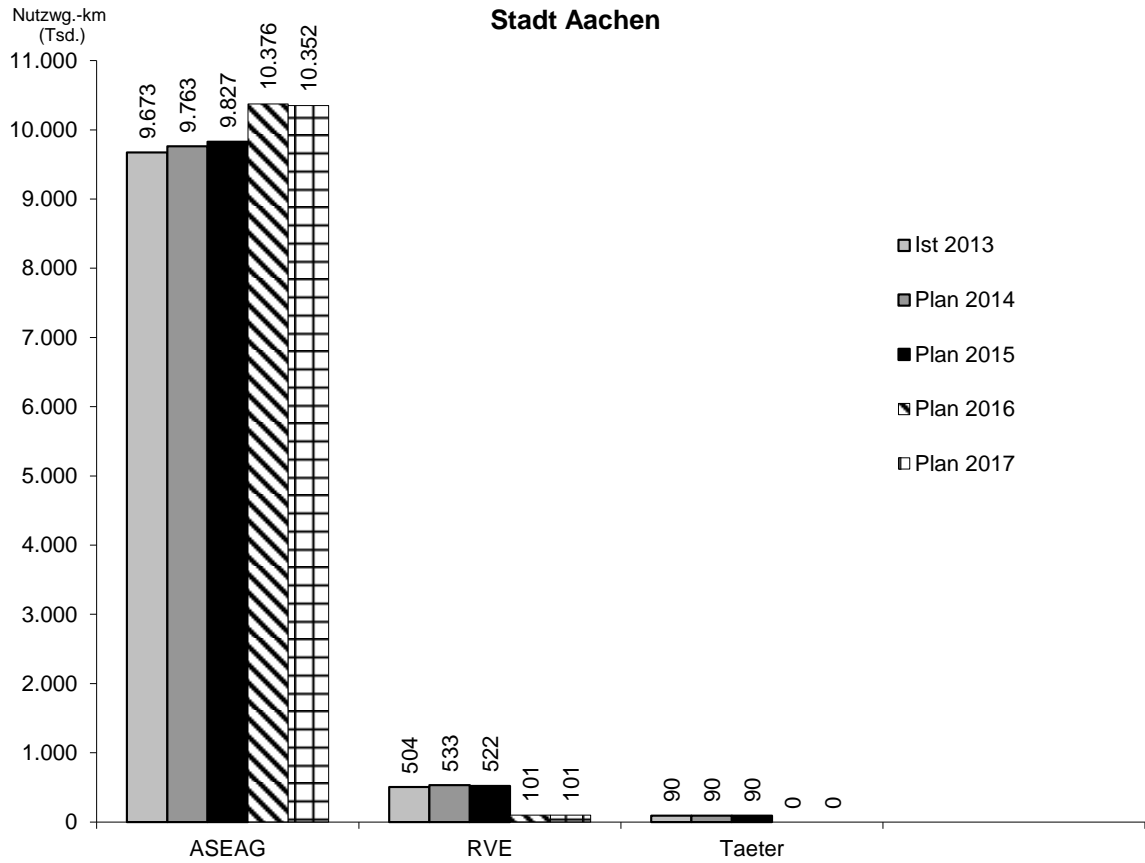


Abb. 3a: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) **Stadt Aachen**

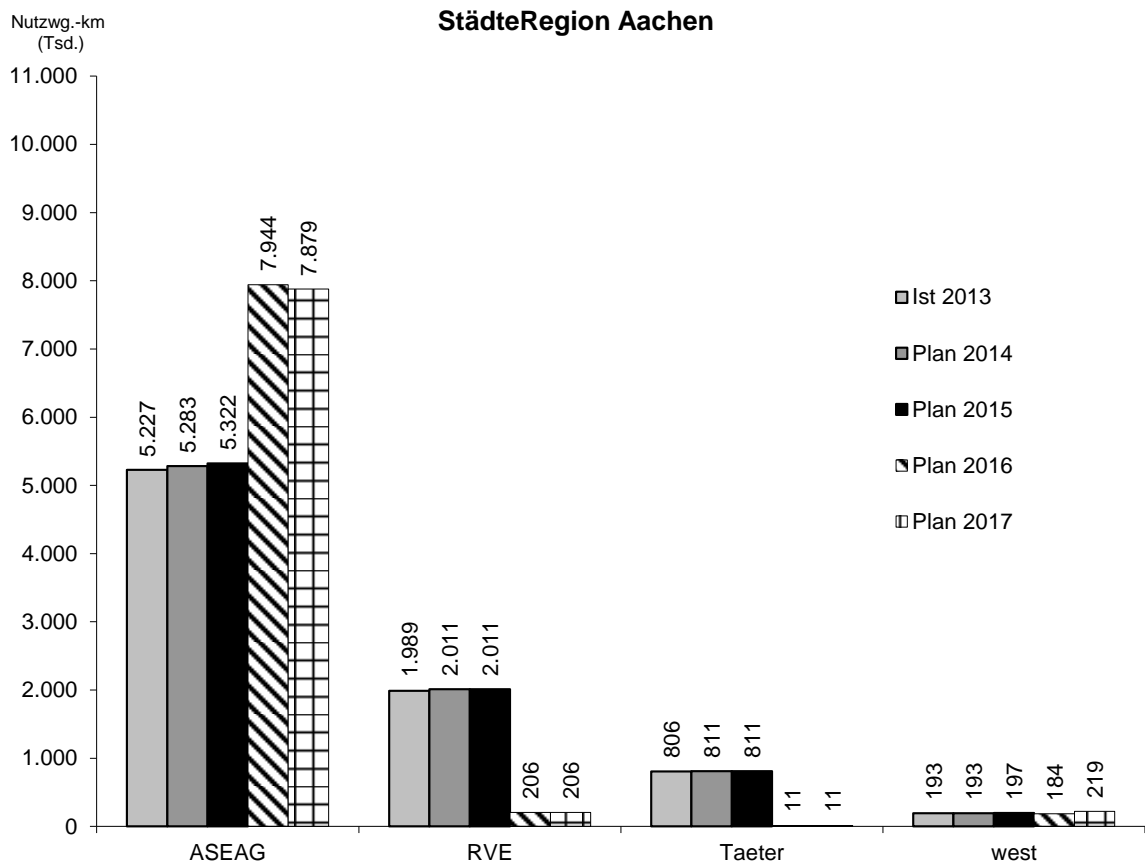


Abb. 3b: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) **StädteRegion Aachen**

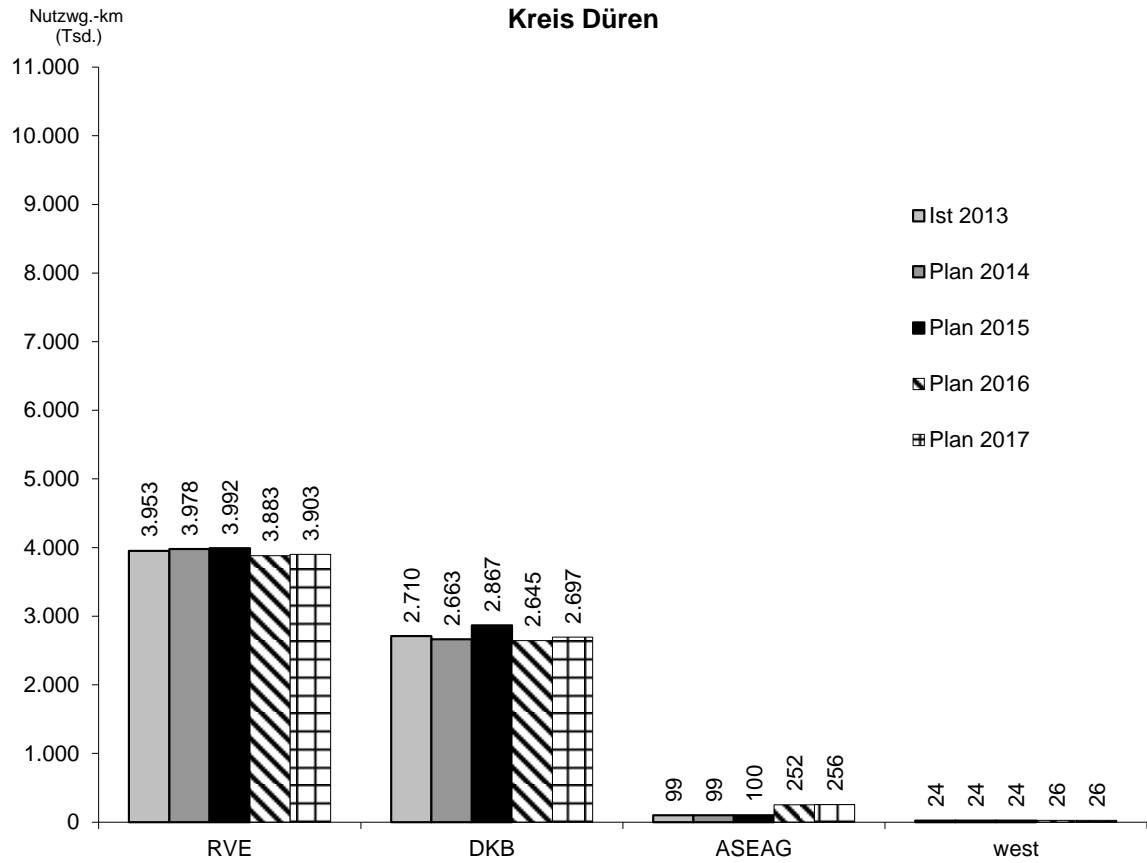


Abb. 3c: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) **Kreis Düren**

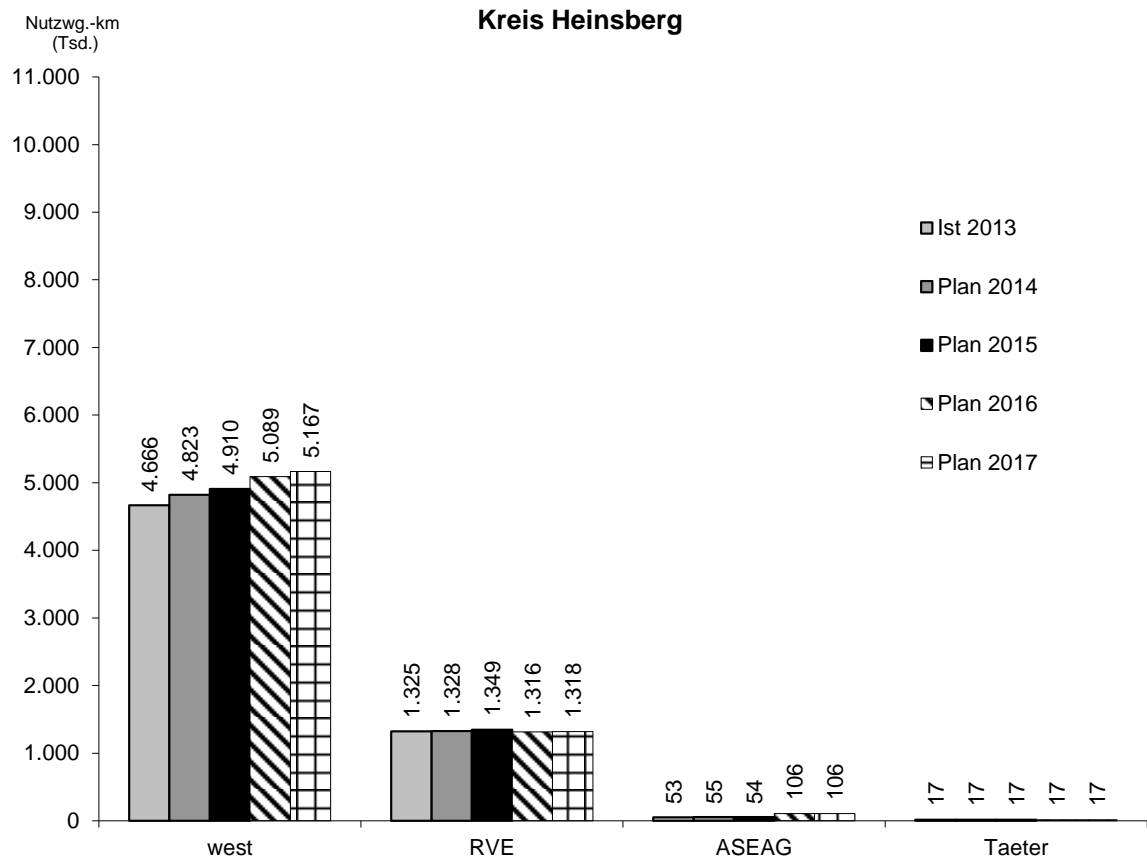


Abb. 3d: Bus-Betriebsleistungen (Nutzwagen-km in Tausend) **Kreis Heinsberg**

3. Verbundtarif 2017

Entsprechend der durch die Verbandsversammlung des Zweckverband AVV in ihrer Sitzungen am 27.10.2016 bereits beschlossenen Tarifmaßnahmen wird mit Wirkung zum 01.01.2017 eine Anpassung des AVV-Verbundtarifs um durchschnittlich 2,55 % erfolgen. Die Tarifierhöhung liegt damit auf dem Niveau des Vorjahres.

Mit der Anpassung wird insbesondere das Ziel verfolgt, den zunehmend sinkenden Aufwandsdeckungsgrad der Verbundverkehrsunternehmen im AVV zu stabilisieren. Bedingt durch Tarifabschlüsse im öffentlichen Dienst, notwendige Investitionen in die Infrastruktur (z. B. Einführung eines elektronischen Fahrgeldmanagements) und den mittelfristig zu erwartenden Anstieg der Treibstoffpreise stellen die Fahrgeldeinnahmen einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen Nahverkehrs in der AVV-Region dar.

Mit einer Vielzahl differenzierter Tarifmaßnahmen soll daher auch in 2017 der zunehmend konträren Entwicklung von Aufwendungen und Erträgen entgegengewirkt werden. Dabei ist besonderer Wert darauf zu legen, dass die Preisakzeptanzschwelle der Fahrgäste nicht überschritten und einer damit verbundenen Abwanderung entgegengewirkt wird.

Die detaillierten geplanten Tarifmaßnahmen wurden in den entsprechenden Sitzungen von Aufsichtsrat und Verbandsversammlung vorgestellt.

Eine Übersicht zu den im AVV ab dem 1. Januar 2017 geltenden Fahrpreisen gibt die nachfolgende Preistabelle:

AVV-Verbundtarif 1. Januar 2017

Stand: 1. Januar 2017

Preise in Euro

Regeltarife									
Preisstufe:	Gültigkeit	K		1			2	3	4
		Flugs-Ticket (StädteRegion Aachen)	Kurzstreckenzone (Kreis Düren und Kreis Heinsberg)	Stadt / Gemeinde		Aachen (inkl. Vaals und Kelmis)	Stammgebiet und ein Nachbar- stammgebiet	Stammgebiet und eine Nachbarregion	AVV- Gesamtnetz
				A	B	C			
Erwachsene Einzel-Ticket	Einzelfahrt	1,50	1,60	2,70 ¹⁾			3,60	5,30	8,30
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt		5,60 (1,40)	6,00 (1,50)	10,00 ¹⁾ (2,50)			13,40 (3,35)	20,00 (5,00)	31,20 (7,80)
Kinder Einzel-Ticket ²⁾		1,00	1,00	1,50 ¹⁾			1,90	2,80	4,30
Kinder 4Fahrten-Ticket ²⁾ je Fahrt		4,00 (1,00)	4,00 (1,00)	6,00 ¹⁾ (1,50)			7,60 (1,90)	11,20 (2,80)	17,20 (4,30)
Tages-Ticket (1 Person)		ganztäglich		7,50			10,70	14,00	17,50
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	Tages-Ticket – mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztäglich		10,30		9,90	15,40	21,00	25,50	
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)		22,50			29,80	44,70	58,00	
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat		56,00	64,00	67,20	91,30	128,00	175,70	
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate		47,32	54,08	56,78	77,15	108,16	148,47	
Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet und i. d. R. alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2		Erwachsene: 128,00 / im ABO: 108,16						
			Auszubildende: 97,70 / im ABO: 84,20						
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)		17,10			22,50	33,80	43,90	
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat		43,00	48,80	51,10	69,90	97,70	134,00	
Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate		37,00	42,30	44,30	60,15	84,20	115,50	
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten		445,05	505,10	518,70	723,45	1.011,20	1.386,90	
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	mo. – fr. ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztäglich		19,30			im ABO: 16,31			
Aktiv-ABO (1 Person)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich		52,50 (Abo)						
Aktiv-Duo (2 Personen)			89,00 (Abo)						
Zuschlag 1. Klasse Einzel-Ticket	Einzelfahrt		1,40			1,80	2,65	4,15	
Zuschlag 1. Klasse Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. – so.)		11,25			14,90	22,35	29,00	
Zuschlag 1. Klasse Monatskarte	Kalendermonat		32,00			45,65	64,00	87,85	
Zuschlag 1. Klasse Moka im ABO	mindestens 12 Kalendermonate		27,04			38,58	54,08	74,25	
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)						1 Person	Minigruppe		
Stadt Aachen (inkl. 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) sowie Familien-Tickets (gilt nur in Verbindung mit einer Familienkarte) gelten mo. – fr. ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss bzw. sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztäglich 					7,50	9,90		
StädteRegion Aachen (Stadt u. Kreis)						14,00	21,00		
Kreis Düren						10,70	21,00		
Kreis Heinsberg						10,70	15,40		
Sondertarife									
City-XL-Ticket Aachen	Einzelfahrt innerhalb der City-XL-Zone in Aachen						1,60		
City-XL-4Fahrten-Ticket Aachen	Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen						6,00		
City-XL-Monatskarte Aachen	Monatskarte für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen						39,00		
City-Tarif Düren Einzel-Ticket	Einzelfahrt in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)						1,00		
City-Tarif Düren Monatskarte	Monatskarte für Fahrten in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)						20,00		
City-Tarif Stolberg Einzel-Ticket	Einzelfahrt in einem Teilbereich der Stadt Stolberg (Stadtzentrum)						1,80		
City-Tarif Stolberg 4Fahrten-Ticket	Ticket für vier Einzelfahrten in einem Teilbereich der Stadt Stolberg (Stadtzentrum)						6,80		
Mobil-Ticket (für Berechtigte gem. Tarifbestimmungen)	Monatskarte Kreis Düren (nur im ABO)						22,00		
	Monatskarte Kreis Heinsberg						22,00		
	Monatskarte StädteRegion Aachen						32,00		
Seniorenticket Kreis Heinsberg	für Senioren ab 63 Jahren; Kalendermonat						56,80		
Seniorenticket Kreis Heinsberg (Abo)	für Senioren ab 63 Jahren; mind. 12 Kalendermonate						48,00		
Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztäglich) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde						15,10		
Wochenend-Ticket für Jugendliche unter 18 Jahren	Tages-Ticket – samstags <u>oder</u> sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz						5,50		
Fahrrad Einzel-Ticket	einmalige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)						2,10		
Fahrrad-Tages-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)						3,10		
Fahrrad-Monatskarte (SPNV)	Monatskarte zur Mitnahme eines Fahrrades in Nahverkehrszügen im AVV (entfernungsunabhängig)						29,80		
Anschluss-Ticket AVV	Einzelfahrt im AVV-Gesamtnetz (gilt nur in Verbindung mit einer AVV-Zeitkarte)						3,50		
euregio ticket	Tageskarte für beliebig viele Fahrten in der Euregio Maas-Rhein, mo. – fr. für 1 Person, sa., so. oder feiertags für max. 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 12 Jahren						18,50		

¹⁾ Dieser Tarif gilt auch für zwei angrenzende Kurzstrecken zonen unterschiedlicher Stammgebiete in den Kreisen Düren bzw. Heinsberg.

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

Abb. 4: Verbundtarif 01.01.2017

4. Kundeninformation, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Abstimmung der Kommunikationsmaßnahmen und die Entwicklung gemeinsamer Kommunikationsstrategien zwischen AVV und den Verkehrsunternehmen im AVV wird im Rahmen der Kommissionssitzungen in 2017 fortgesetzt und weiter intensiviert. Die Kommunikationsmaßnahmen lassen sich im Wesentlichen in drei Bereiche differenzieren: 1. Einheitliche und verbundweite Fahrgastinformation (Fahrplan und Tarif, elektronische und Printprodukte), 2. Werbemaßnahmen zur Vermarktung der Produkte und Dienstleistungen sowie 3. politisches Marketing und Öffentlichkeits-/Pressearbeit, um die Position und Marke AVV zu stärken.

Die Schwerpunkte in 2017 liegen in der Optimierung und Vermarktung der Kundeninformation (Weiterentwicklung elektronischer Auskunftsmidien und neue Netzpläne) und der Intensivierung des politischen Marketings.

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

Im Folgenden werden bereits geplante Maßnahmen für 2017 dargestellt:

Im Bereich der Fahrgastinformation sind vorgesehen:

- Neuer Ticketberater basierend auf der Fahrplanauskunft auf der AVV-Website
- Übersetzung der AVV-Website ins Englische

Die Weiterentwicklung elektronischer Auskunftsmidien fokussiert sich auf:

- Integration weiterer Echtzeitdaten in die Fahrplanauskunft (Arriva)
- Weiterer Ausbau der Funktionalitäten im Fahrgastinformationssystem
- Weitere Vervollständigung euregionaler Fahrplandaten im Auskunftssystem (De Lijn, SNCB)
- Erweiterung der elektronischen Fahrplanauskunft um intermodale Beauskunftung (z. B. E-Carsharing, E-Bike / Mobilitätsverbund)

Darüber hinaus soll die Webpräsenz des AVV weiter ausgebaut und Synergien durch die Zusammenführung von www.mobilityeuregio.com genutzt werden (unter Beibehaltung der Domains; die Zusammenführung soll den Pflegeaufwand reduzieren). Die Präsentation des AVV im Bereich „Über uns“ auf der Website soll neu gestaltet werden. Die Aktivitäten im Bereich der sozialen Netzwerke erfahren eine sehr positive Resonanz und sollen insoweit ausgebaut werden, dass auch YouTube-Videos produziert und über die verschiedenen Kanäle veröffentlicht werden.

Maßnahmen und Kampagnen in 2017 werden noch konkretisiert. Geplant ist eine größere Werbekampagne bei Launch der neuen Fahrplanauskunft, auch die erfolgreiche Sommerkampagne aus 2016 soll in 2017 fortgeführt werden. Im Weiteren sind klassische Kampagnen und weitere Aktivitäten in bisherigem Umfang zur Vermarktung von Tickets und anderen Produkten vorgesehen. Zudem soll zu Beginn des Jahres neues Unterrichtsmaterial für Grundschüler veröffentlicht werden.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Die Pressearbeit soll weiter intensiviert werden. Darüber hinaus werden PR-Schriften wie der Verbundbericht sowie der Newsletter „avvaktuell“ auch in 2017 neu aufgelegt. Zudem soll eine Imagebroschüre entwickelt werden, die in der ersten Jahreshälfte 2017 veröffentlicht werden soll.

5. ÖPNV-Pauschalen gem. § 11 Abs. 2 bzw. § 11a ÖPNVG NRW sowie Fördermittel des Landes NRW zum Sozialticket (Mobil-Ticket)

5.1 § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW

Das Land NRW gewährt den ÖPNV-Aufgabenträgern in NRW seit 2008 eine sogenannte ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW. Die gewährten Mittel ersetzen die bis dahin gewährten Mittel für die Fahrzeugförderung und die Aufgabenträgerpauschale.

Gemäß der Satzung für den Zweckverband AVV werden die Fördermaßnahmen zentral über den Zweckverband 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.

Das Land NRW beabsichtigt, die Mittel der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW im Rahmen der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes mit Wirkung ab dem Förderjahr 2017 von landesweit bislang 110 Mio. Euro auf künftig 130 Mio. Euro anzuheben. Vor diesem Hintergrund stehen dem Zweckverband AVV für das Geschäftsjahr 2017 voraussichtlich insgesamt rd. 5,4 Mio. Euro (bisher 4,6 Mio. Euro) als ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW zur Verfügung. Mindestens 80 % der ÖPNV-Pauschale sind an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Es ist vorgesehen, den von den verbleibenden 20 % an die vier ÖPNV-Aufgabenträger zur Wahrnehmung von ÖPNV-Aufgaben weiterzuleitenden Anteil ab 2017 im Rahmen der landesweiten Anhebung der Fördermittel entsprechenden Verhältnis zu erhöhen; der an die AVV GmbH weiterzuleitende Anteil soll hingegen unverändert bleiben. Die verbleibenden Mittel (bisher rd. 3,9 Mio. Euro; ab 2017 rd. 4,6 Mio. Euro) sollen weiterhin zum Zwecke der Qualitätsverbesserung im Rahmen gezielter 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 2017 werden für die sogenannte „Ausbildungsverkehr-Pauschale“ seitens des Landes NRW landesweit unverändert 130 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

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

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

5.3 Förderung von Sozialtickets („Mobil-Ticket“)

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

Die seitens des Landes NRW zu diesem Zweck zur Verfügung gestellten Mittel beliefen sich bis 2015 jährlich auf landesweit 30 Mio. Euro. Für das Jahr 2016 wurde von Seiten des Verkehrsministeriums NRW eine Anhebung des vorgenannten Betrages auf landesweit 40 Mio. Euro vorgenommen. Auf das Gebiet des AVV entfiel davon im Jahr 2016 ein Fördermittelanteil in Höhe von insgesamt rd. 2,7 Mio. Euro. Ein gesetzlicher Anspruch auf entsprechende Fördermittel ist nicht gegeben, vielmehr wird hierüber seitens des Landes NRW auf der Grundlage der verfügbaren Haushaltsmittel entschieden.

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

6. Aufwand für den Verbundverkehr (Betriebszweig Bus)

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

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

Die Sollkostensätze der Verbundverkehrsunternehmen wurden unter Beachtung der Anforderungsprofile und übriger Verbundstandards sowie sonstiger kostenbeeinflussender, objektiver Rahmenbedingungen und der gemeinschaftsrechtlichen Anforderungen an eine beihilfefreie Finanzierung von Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen unternehmensbezogen für das Geschäftsjahr 2015 durch eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ermittelt und – entsprechend § 12 Abs. 3 der Satzung des Zweckverband AVV – seitens der Verbundverkehrsunternehmen für das Geschäftsjahr 2017 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 Nutzwagen-km 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 freigestellte Schülerverkehre, 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 2017 relevanten Sollkostensätze sind nachfolgend dargestellt.

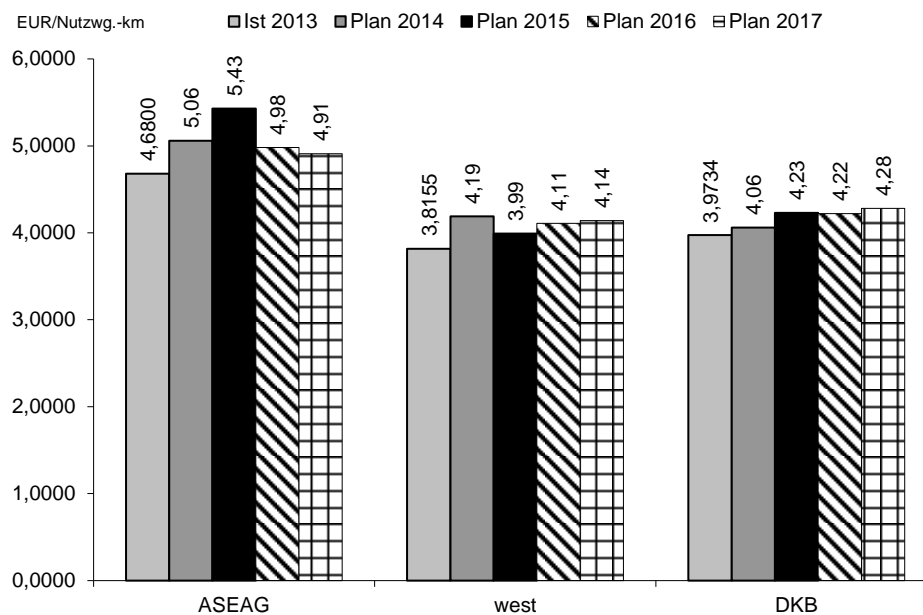


Abb. 5: Soll- bzw. Istkostensätze je Nutzwagen-km je Verbundverkehrsunternehmen

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 2017 die in der folgenden Abb. 6 dargestellten ausgleichsfähigen Soll-Gesamtaufwendungen.

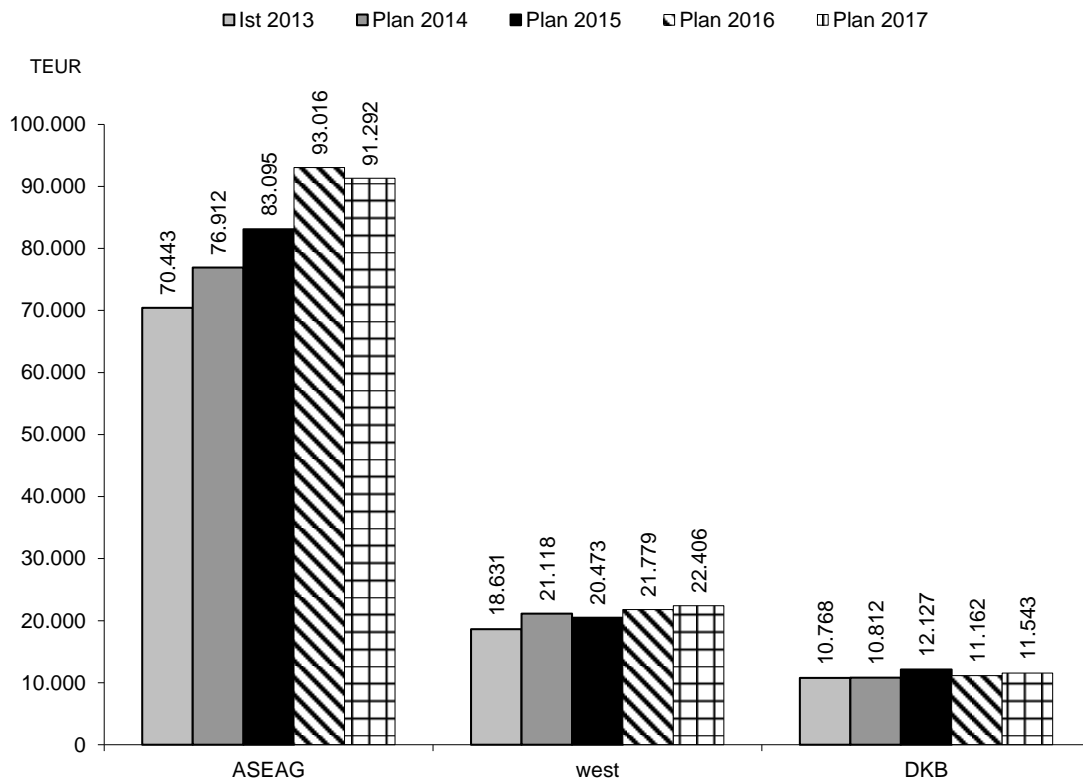


Abb. 6: Relevante Soll- bzw. Istkosten der Verbundverkehrsunternehmen (2013 – 2017)

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

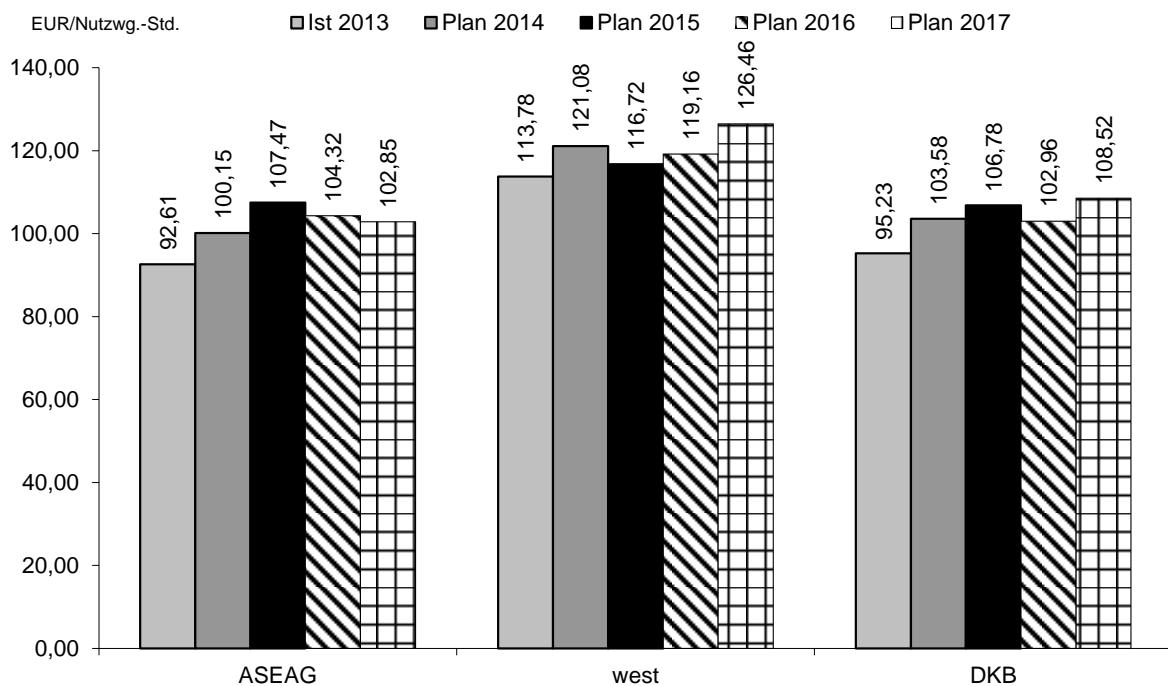


Abb. 7: Soll- bzw. Istkosten je Nutzwagen-Stunde (2013 – 2017)

7. Erträge

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

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

Die Auswirkungen der zum 01.01.2017 vorgesehenen Anpassung des AVV-Verbundtarifs sind in die nachfolgenden Darstellungen bzw. Ansätze bereits eingeflossen.

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

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

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

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

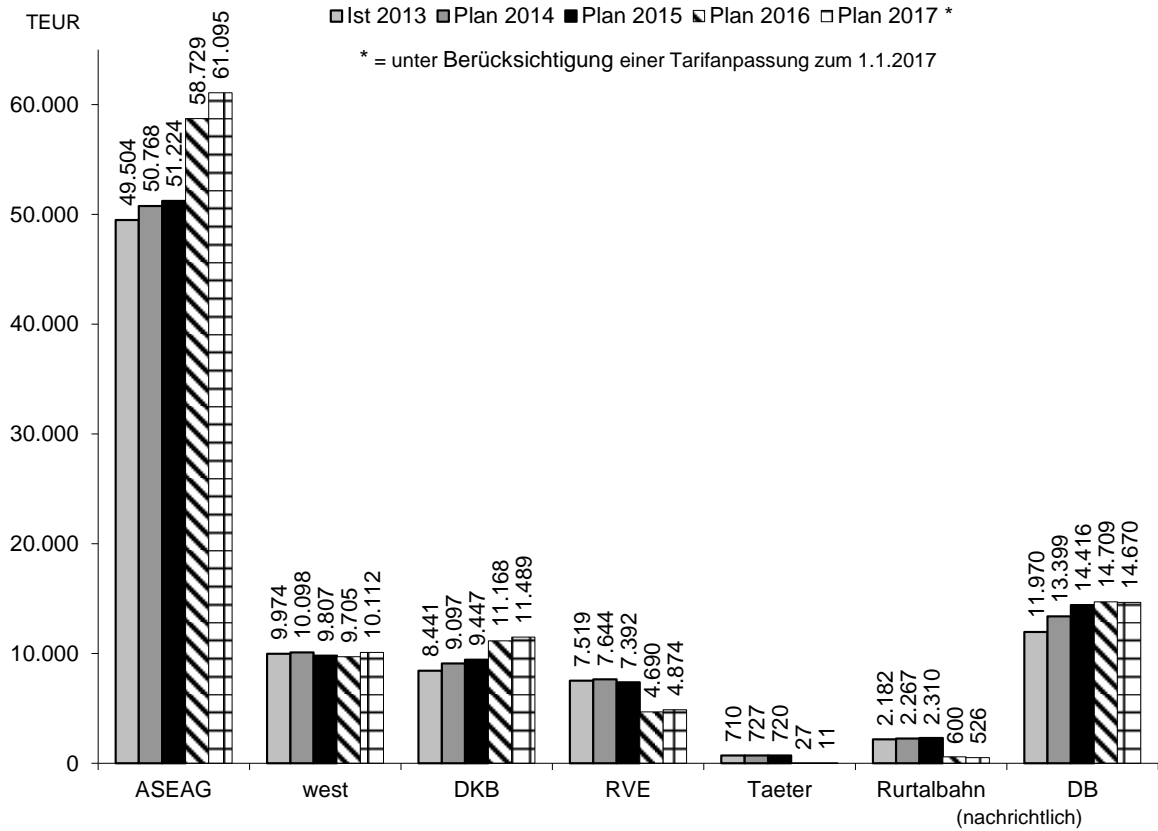


Abb. 8a: Entwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** (incl. Einnahmenanteilen aus NRW-Tarif und Übergangs- bzw. Kragentarifen; Rurtalbahn incl. NE-Tarif) der im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen (vor Einnahmenaufteilung)

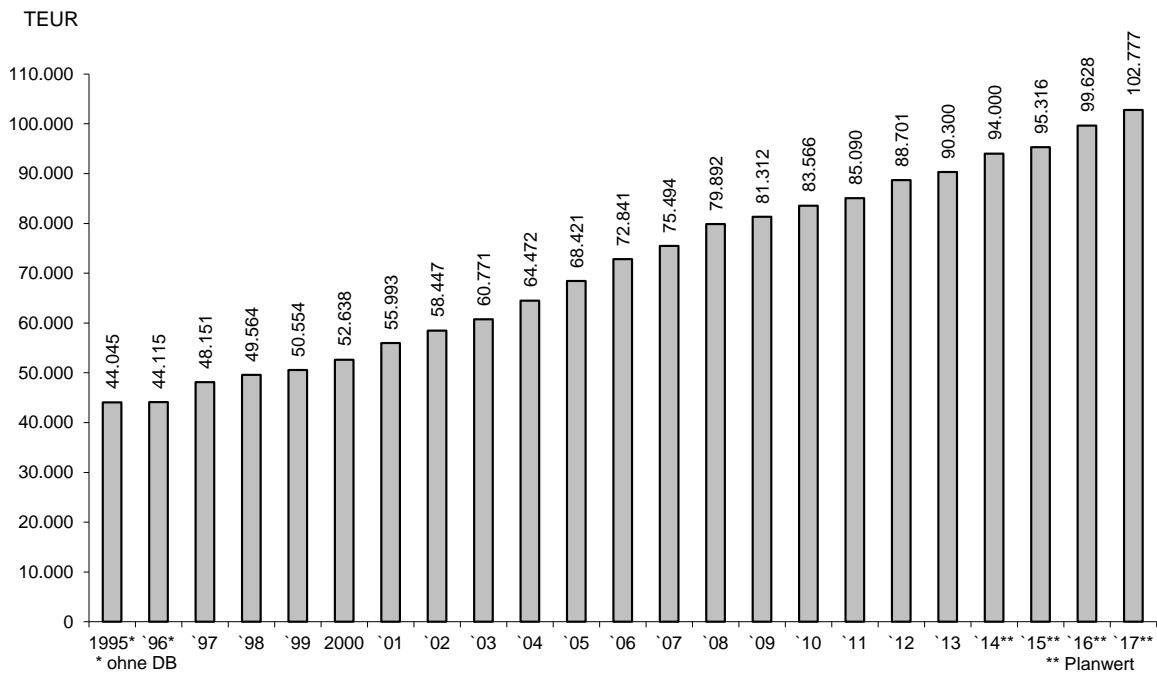


Abb. 8b: Gesamtentwicklung der **kassentechnischen Einnahmen** aller im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen insgesamt (vor Einnahmenaufteilung mit „AVV-fremden“ Verkehrsunternehmen; incl. Einnahmenanteilen aus NRW-Tarif und Übergangs- bzw. Kragentarifen; Rurtalbahn incl. NE-Tarif)

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

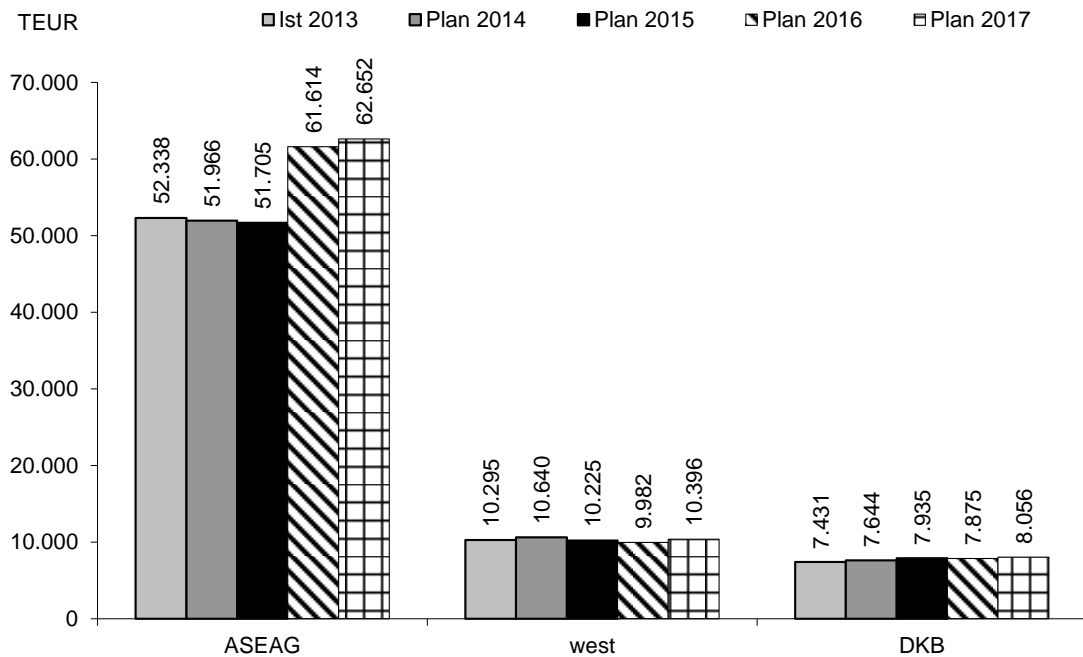


Abb. 9: Verbundrelevante Gesamterträge (Bus)

Einnahmenaufteilung

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

Entsprechend den Vorgaben für die Verkehrsunternehmen (u.a. 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 2017 wird somit eine Einnahmenaufteilung für das Jahr 2016 erfolgen. Die Ansätze der Verbundverkehrsunternehmen für den Verbundetat 2017 beruhen folglich auf vorläufigen Abschätzungen. Eine abschließende Verrechnung gegenseitiger Ansprüche betreffend das Jahr 2017 wird verfahrensbedingt frühestens im Laufe des Jahres 2018 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 2017 rückwirkend berücksichtigt werden.

Die Ergebnisse der AVV-Verkehrserhebung 2014 finden in der Einnahmenaufteilungsrechnung ab dem Jahr 2015 Anwendung und werden somit auch im Jahr 2017 wirksam. Aufgrund des ermittelten und aktualisierten Nutzungsverhaltens und der Nachfrage ergeben sich im Hinblick auf den Übersteigerausgleich im AVV Verlagerungen der Einnahmenansprüche bei den im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen.

Unter Berücksichtigung der vertraglich vereinbarten Einnahmenanspruchsregelungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen die in den Abbildungen 9 und 10a/b aufgezeigten verbundrelevanten Erträge. Hierbei wurde bereits die aufgezeigte Anpassung der Tarife zum 01.01.2017 unterstellt.

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

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

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Rahmenbedingungen ergeben sich für die Verbundverkehrsunternehmen nach Abzug des Einnahmenausgleichs für die übrigen im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus für das Jahr 2017 insgesamt verbundrelevante Erträge in Höhe von 81.104 TEUR.

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

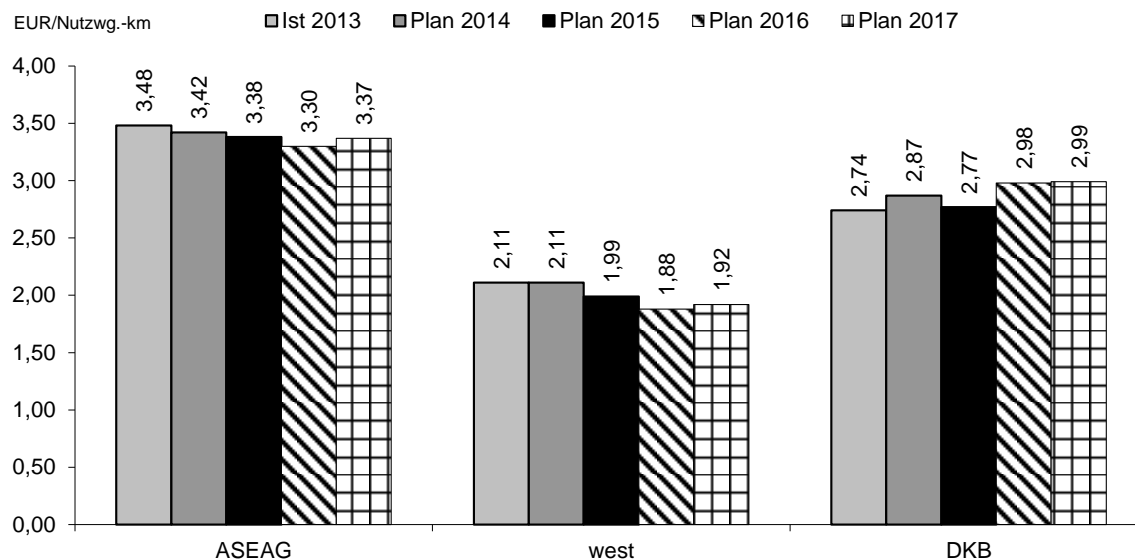


Abb. 10a: Verbundrelevante Erträge je Nutzwagen-km

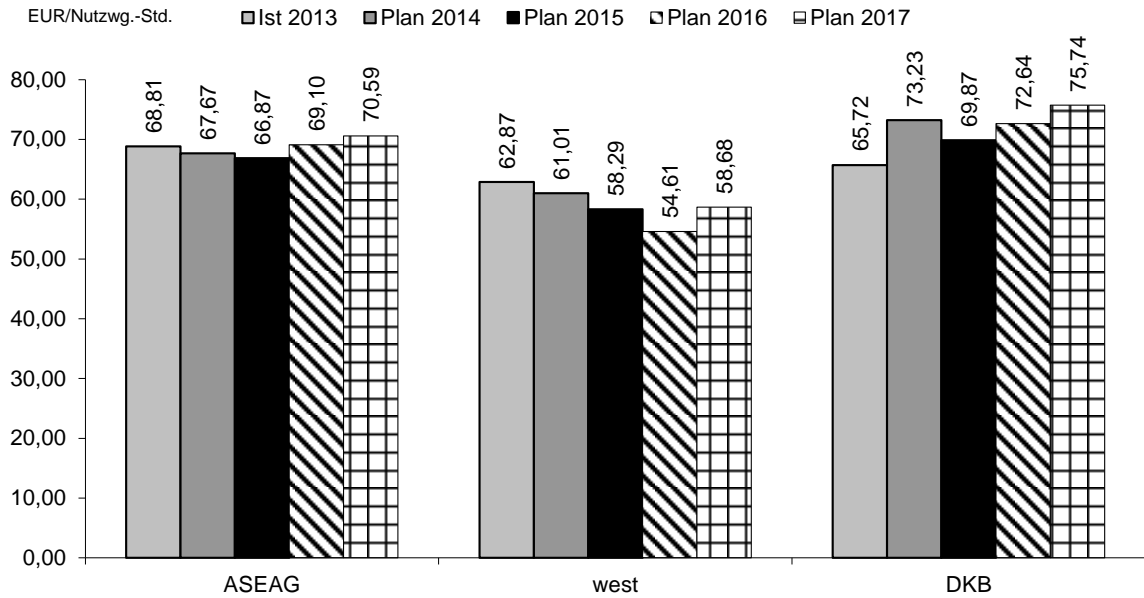


Abb. 10b: Verbundrelevante Erträge je Nutzwagenstunde

8. Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Verbundverkehr (Bus)

Der umlagerrelevante Ausgleichsbetrag des Verbundbusverkehrs ergibt sich aus der Differenz der ausgleichsfähigen Sollkosten und Erträge für den Busverkehr. Für den gesamten AVV ergibt sich 2017 für den Betriebszweig Bus ein durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bedingter Ausgleichsbetrag in Höhe von 44.137 TEUR. Der Vergleichswert für 2016 liegt bei 46.486 TEUR. Insgesamt verringert sich der Plan-Ausgleichsbetrag von 2016 nach 2017 somit um insgesamt 2.349 TEUR.

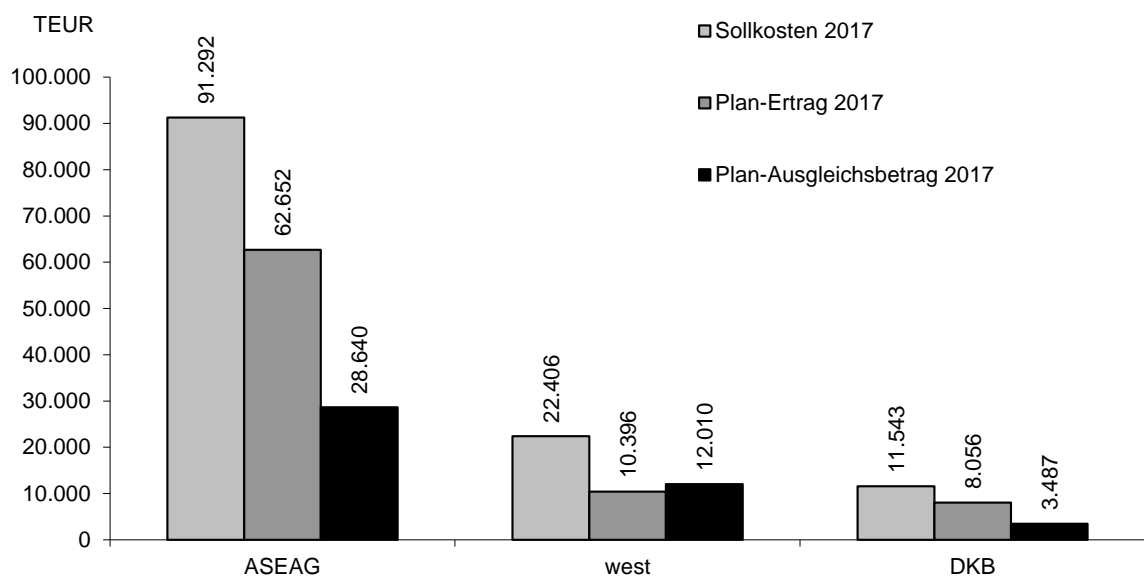


Abb. 11: Übersicht zu den Sollkosten, Erträgen und Ausgleichsbeträgen (Plan 2017) der Verbundverkehrsunternehmen für den Betriebszweig Bus

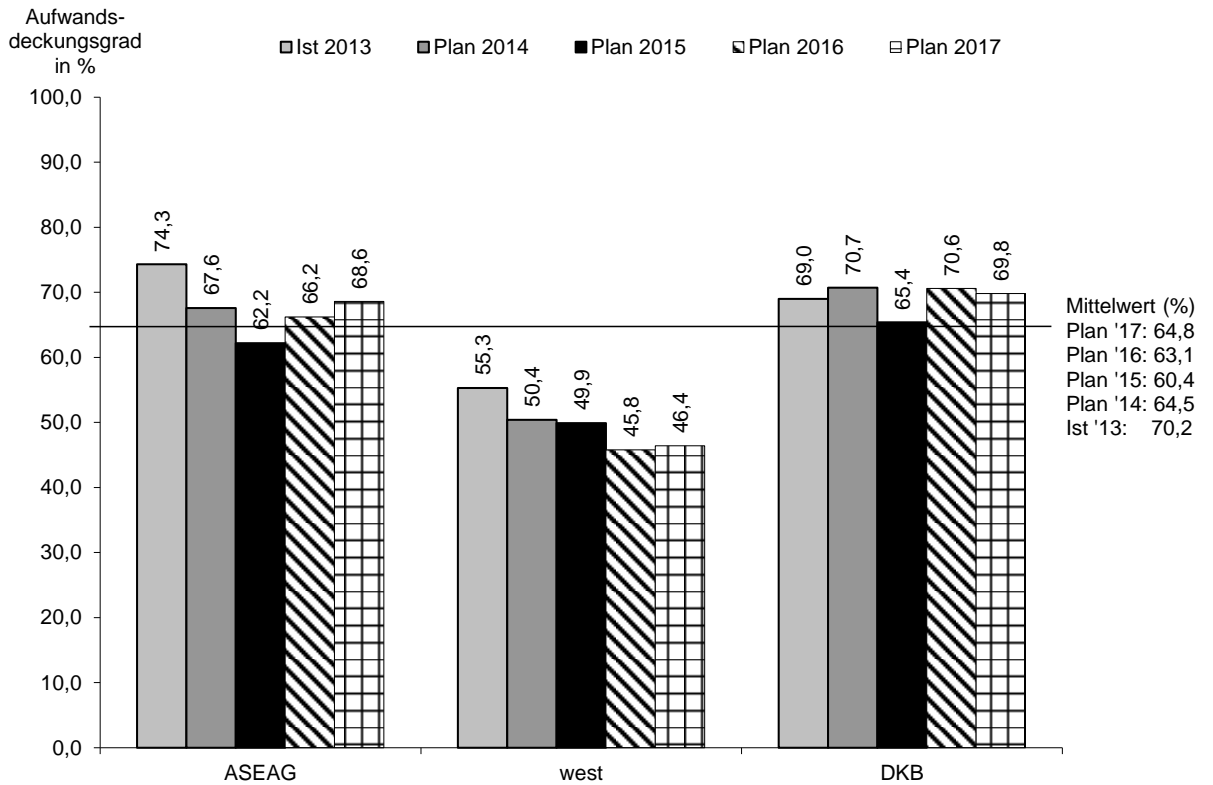


Abb. 12: Aufwandsdeckungsgrad der Verbundverkehrsunternehmen vor Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Für den gesamten AVV ergibt sich gemäß Abb. 12 für 2017 insgesamt ein Aufwandsdeckungsgrad in Höhe von 64,8 %.

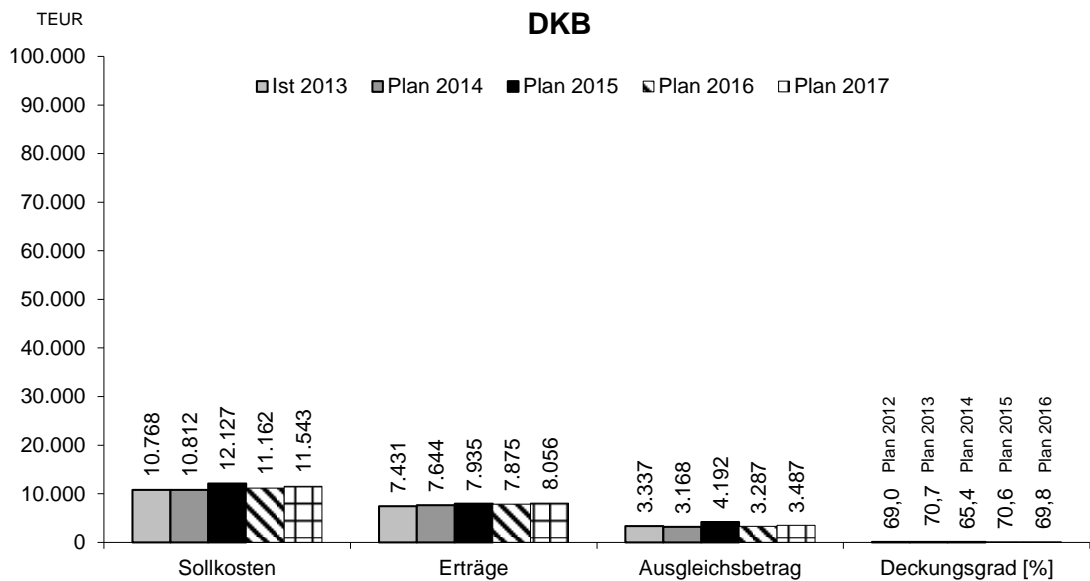
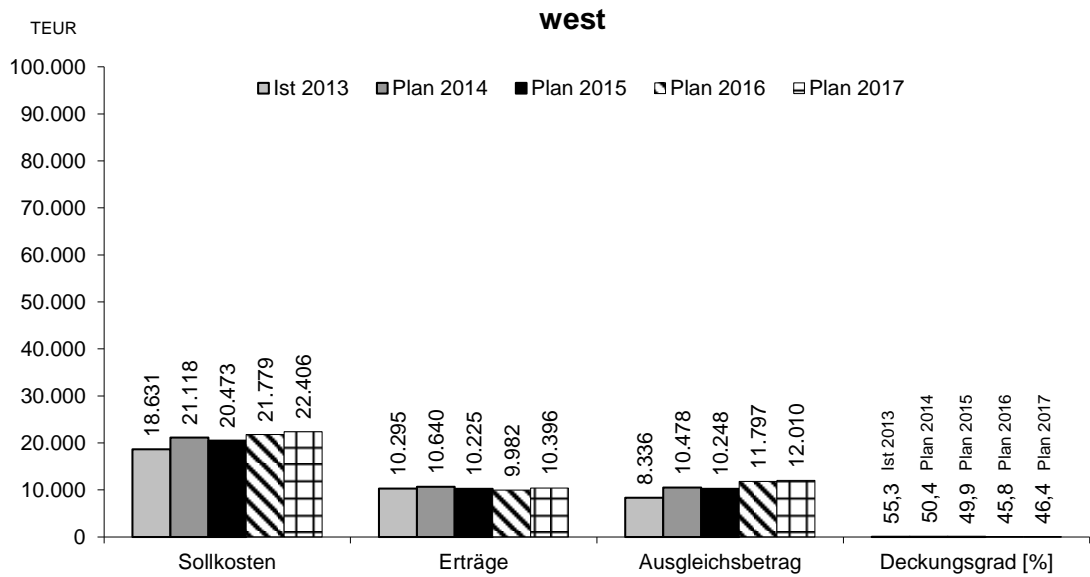
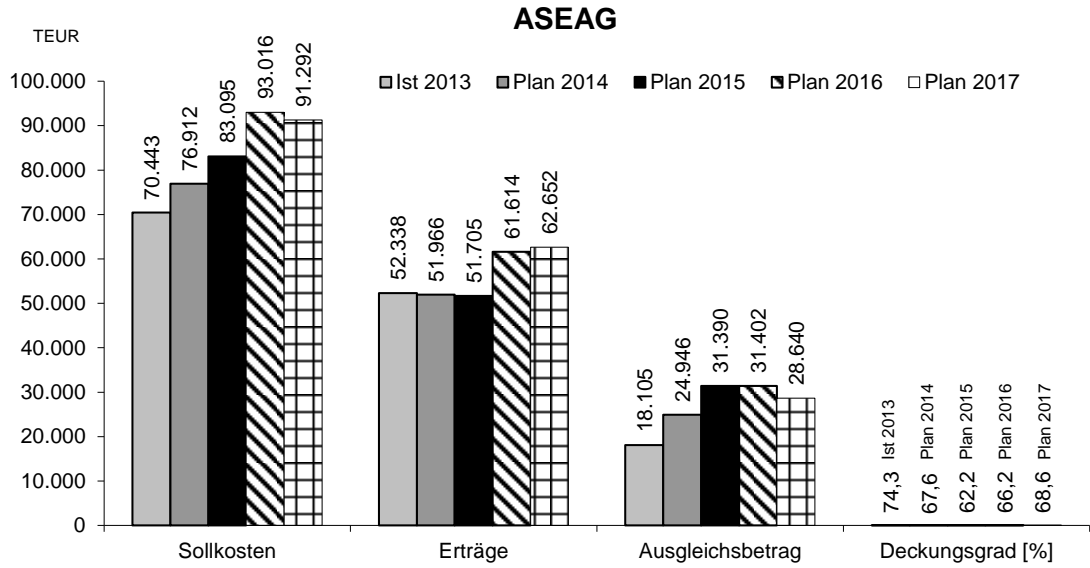


Abb. 13: Entwicklung der Ist- bzw. Sollkosten, -Erträge und -Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen (Ist bzw. Plan 2013 - 2017)

9. Zweckverbandsumlage

Der Zweckverband AVV erhebt von den bedienten Verbandsmitgliedern 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 2017 zusammen aus:

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

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

Die allgemeine Umlage für die Verbandsmitglieder ermittelt sich aus den um entsprechende Erträge verminderten Sollkosten je Verbundverkehrsunternehmen und dem Verhältnis der Nutzwagen-km in den Gebieten der Mitglieder des AVV-Zweckverbandes. Hierbei sind die Betriebsleistungen der Unternehmen RVE und Taeter Aachen – soweit sie durch die Übertragung von Liniengenehmigungen zum 01.01.2016 nicht ohnehin bereits der ASEAG zugeordnet sind – sowie die Leistungen der Auftragsunternehmen mit in Ansatz zu bringen.

Im Jahr 2017 ergibt sich im Rahmen der allgemeinen Umlage für den Betriebszweig Bus im gesamten AVV ein Ausgleichsbetrag (Normalumlage) in Höhe von rd. 43,8 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 2017	28.491	12.010	3.338	43.839
	Plan 2016	(31.247)	(11.797)	(3.132)	(46.176)
Nutzwagen-km (in Tsd.) *	Plan 2017	18.890	6.777	6.507	32.174
	Plan 2016	(18.976)	(6.663)	(6.455)	(32.094)
Ausgleichsbetrag/km (in EUR/km)	Plan 2017	1,5083	1,7722	0,5130	1,3626
	Plan 2016	(1,6467)	(1,7705)	(0,4852)	(1,4388)

* 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 *		10.421	8.107	256	106	18.890
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	1,5083	1,5083	1,5083	1,5083	1,5083
3. Ausgleichsbetrag ASEAG	TEUR	15.718	12.227	386	160	28.491
Planansatz 2016	TEUR	(17.200)	(13.458)	(415)	(174)	(31.247)
west						
1. Nutzwagen-km *		0	219	26	6.532	6.777
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	1,7722	1,7722	1,7722	1,7722	1,7722
3. Ausgleichsbetrag west	TEUR	0	388	46	11.576	12.010
Planansatz 2016	TEUR	(0)	(326)	(46)	(11.425)	(11.797)
DKB						
1. Nutzwagen-km *		0	0	6.507	0	6.507
2. Ausgleichsbetrag/km	EUR/km	0,5130	0,5130	0,5130	0,5130	0,5130
3. Ausgleichsbetrag DKB	TEUR	0	0	3.338	0	3.338
Planansatz 2016	TEUR	(0)	(0)	(3.132)	(0)	(3.132)
Summe Umlage	TEUR	15.718	12.615	3.770	11.736	43.839

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

Abb. 15: Übersicht zur allgemeinen **Umlage** der Ausgleichsbeträge der Verbundverkehrsunternehmen in 2017

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

Auf der Grundlage einer entsprechenden Vereinbarung hinsichtlich der Ausweitung der Leistungen auf der zwischen Aachen und Jülich verkehrenden Schnellbusverbindung (SB11; Linienbezeichnung ab 15.12.2014: SB20) wurde für die Jahre 2008 bis einschließlich 2014 eine Sonderumlage für Fahrplanmaßnahmen entsprechend § 14 Abs. 2 der Zweckverbandssatzung in Höhe von jährlich insgesamt 150 T€ im Verbundetat ausgewiesen.

Das dem vorgenannten Ansatz zugrundeliegende Leistungsangebot auf der Linie SB11/SB20 wurde auf der Grundlage entsprechender Beschlüsse bereits im Jahr 2012 durch zusätzliche Direktfahrten zwischen Jülich und Aachen ausgeweitet. Der mit dieser Mehrleistung verbundene Finanzbedarf wurde erstmals im Verbundetat 2015 bei der Bemessung der Sonderumlage berücksichtigt, so dass diese Leistungen im Rahmen der vorangehenden Verbundetats vorläufig nach dem Verfahren für die allgemeine Umlage abgedeckt wurden. Eine diesbezügliche Korrektur wird im Rahmen der für den Zeitraum ab 2012 zu erstellenden Ergebnisrechnungen vorgenommen.

Zum Dezember 2014 wurde das Direktfahrtenangebot auf der SB20 auf Grundlage entsprechender Beschlüsse erneut ausgedehnt. Die betreffenden Beschlüsse beinhalten im Hinblick auf den damit verbundenen steigenden Finanzbedarf ebenfalls eine entsprechende Anpassung der Sonderumlage für Fahrplanmaßnahmen.

Der Betrag der Sonderumlage für Fahrplanmaßnahmen beläuft sich vor dem Hintergrund der beiden vorgenannten Angebotserweiterungen für das Geschäftsjahr 2017 auf insgesamt 298 T€ (150 T€ + 116 T€ + 32 T€). Entsprechend den diesbezüglichen Beschlussfassungen bleiben die jeweiligen relativen Anteile der betroffenen Verbandsmitglieder an der vorgenannten Sonderumlage gegenüber der seit 2008 geltenden Vereinbarung unverändert.

Gesamtergebnis für die Zweckverbandsumlage 2017

Insgesamt ergibt sich für 2017 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 2017	15.718	12.615	3.770	11.736	43.839
	Plan 2016	(17.200)	(13.784)	(3.593)	(11.599)	(46.176)
b) Fahrplanmaßnahmen (Sonderumlage)	Plan 2017	74	75	149	0	298
	Plan 2016	(77)	(78)	(155)	(0)	(310)
Summe	Plan 2017	15.792	12.690	3.919	11.736	44.137
	Plan 2016	(17.277)	(13.862)	(3.748)	(11.599)	(46.486)

(..) = Planansatz 2016

Abb. 16: Übersicht zu den Einzelpositionen und dem Gesamtergebnis der **Verbandsumlage** für 2017 (ohne Umlagenkürzungen)

Die Verbandsmitglieder sind berechtigt, obige von ihnen aufzubringende Umlagen aufgrund bestimmter Leistungen zu kürzen. Die Ermittlung der **Umlagenkürzungen** sowie der hieraus resultierenden Restumlage wird durch das jeweilige Verbundverkehrsunternehmen vorgenommen. Insofern stellen die in Abschnitt 10 dargestellten Einnahmen und Ausgaben des Zweckverbandes **nicht** die letztlich fließenden Zahlungsströme dar.

10. Finanzierung des Busverkehrs

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

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

für Leistungen der ASEAG	
in der Stadt Aachen	15.792 TEUR
in der StädteRegion Aachen	12.302 TEUR
im Kreis Düren	386 TEUR
im Kreis Heinsberg	160 TEUR
Gesamt	<u>28.640 TEUR</u>

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

für Leistungen der DKB	
im Kreis Düren	3.487 TEUR
in der StädteRegion Aachen	0 TEUR
im Kreis Heinsberg	0 TEUR
Gesamt	<u>3.487 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	388 TEUR
im Kreis Düren	46 TEUR
im Kreis Heinsberg	11.576 TEUR
Gesamt	<u>12.010 TEUR</u>

Verbundetat 2017
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

Einnahmen:	TEUR
1. Verbandsumlagen von der Stadt Aachen	15.792
2. Verbandsumlagen von der StädteRegion Aachen	12.690
3. Verbandsumlagen vom Kreis Düren	3.919
4. Verbandsumlagen vom Kreis Heinsberg	11.736
5. Summe Einnahmen	<u>44.137</u>

Ausgaben:	TEUR
1. Finanzierung der Ausgleichsbeträge	
an Stadt Aachen für Leistungen der ASEAG	28.640
an Kreis Düren für Leistungen der DKB	3.487
an Kreis Heinsberg für Leistungen der west	12.010
2. Summe Ausgaben	<u>44.137</u>

Marketingstrategie

Strategien und Maßnahmen 2017

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

Die bisherige Marketingstrategie, die einen Schwerpunkt im Bereich der Fahrgastinformation setzt, ergänzt um Werbung und PR-Aktivitäten zur Imagesteigerung des AVV, soll grundsätzlich so beibehalten werden. In den letzten beiden Jahren hat der AVV das politische Marketing stärker in den Fokus gerückt, um das Aufgabenprofil und den Verantwortungsbereich des AVV intensiver zu kommunizieren. Hierzu wurde der Newsletter für Multiplikatoren entwickelt, der dreimal pro Jahr auch Hintergrundinformationen zu Projekten und Entwicklungen gibt. In 2016 wurde dieser auf 6 Seiten erweitert und soll in 2017 fortgeführt werden. Darüber hinaus soll auch das Aufgabenprofil des AVV im Bewusstsein der Öffentlichkeit geschärft werden. Dazu wurde einerseits die Pressearbeit, andererseits aber auch die Aktivitäten in neuen Dialogkanälen wie dem Blog des AVV intensiviert.

In 2016 wurde erstmals nur eine große Werbekampagne (zu den neuen Netzplänen) unter Nutzung von Print-, Hörfunk- und online-Medien durchgeführt. Der AVV hat sich bewusst entschieden, mit den vorhandenen Mitteln nur eine große Kampagne umzusetzen, um durch einen umfassenden Medienmix eine hohe Wahrnehmung zu erreichen. Ergänzend dazu wurden erstmals zwei reine Contentmarketing-Kampagnen („Dein AVV-Sommer“ und „Dein AVV-Winter“) unter starker Nutzung der Sozialen Medien umgesetzt. Beworben wurden die verschiedenen Tages-Tickets (AVV, NRW, euregioticket) mittels verschiedener Freizeittipps. In 2017 sind Kampagnen in ähnlichem Umfang vorgesehen. Über die Zielgruppe, Themen und die Werbebotschaft erfolgt eine Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen jeweils zum Jahresbeginn.

Die Social Media-Aktivitäten sollen in bisherigem Umfang beibehalten werden. Der in 2014 gestartete Blog ist ein wichtiges Medium, um komplexere Inhalte an Kunden zu kommunizieren. Die Strategie, einerseits bei jüngeren Zielgruppen mehr Präsenz zu zeigen, andererseits den Dialog mit der Öffentlichkeit zu intensivieren, hat sich als erfolgreich erwiesen. Im Sommer 2016 konnte die AVV-Präsenz auf Facebook den 15.000. „Fan“ verzeichnen und weist somit weit mehr Follower auf als andere Verkehrsverbände in NRW. In 2017 sollen die Social Media-Aktivitäten durch eigene YouTube-Videos und Infografiken ergänzt werden.

Mit Einführung des neuen Corporate Design wurden ab 2014 alle Fahrplan- und Tarifmedien in neuem Layout herausgegeben. In 2017 werden sich keine weiteren strukturellen Änderungen in dem Bereich ergeben. Neu herausgegeben wird ein neuer Flyer zum Senioren-Ticket Heinsberg. Die neue Nationalpark-Netzkarte, die in 2016 erstmals den Nationalparkfahrplan ersetzt hat, ist sehr gut angenommen worden und wird auch in 2017 wieder neuaufgelegt über die Touristiker verteilt. Nicht die Vollständigkeit der Fahrplaninformation, sondern die Kartenübersicht und ausgewählte Rad- und Wandertouren mit Anreisehinweise stehen dabei im Vordergrund.

In 2017 wird der AVV Unterrichtsmaterial für Grundschüler der 3. und 4. Klasse herausgegeben. Für das Material wurde bereits 2016 ein neues, der Zielgruppe entsprechendes, Gestaltungskonzept entwickelt. Darauf aufbauend soll auch die VCD-Mobilitätsfibel in 2017 erstmalig mit AVV-Einleger herausgegeben werden und die AVV-Webseite um einen Schülerbereich ergänzt werden.

Ferner soll der Ticketbereich der Webseite komplett überarbeitet und nutzerfreundlicher gestaltet werden. Herzstück soll ein neuer Ticketberater werden, der es den Fahrgästen erlaubt, das passende Ticket für eine Fahrt zu wählen. Des Weiteren ist geplant, den in 2016 entwickelten interaktiven Netzplan mit einem Veranstaltungskalender zu verknüpfen sowie weitere POI einzupflegen.

Die elektronische Kundeninformation wird stetig weiterentwickelt. Dies gilt für die App, für das Fahrgastinformationssystem sowie für die Webseite. Der notwendige Ausbau des elektronischen Informationssystems kann nicht mehr auf Grundlage des heutigen Systems „Busspur“ erfolgen, da der Systemanbieter der „Busspur“ die Weiterentwicklung und Pflege des Systems aufgekündigt hat. Abgesehen davon wäre das System ohnehin hinsichtlich der zukünftigen technischen Anforderung nicht weiterentwicklungsfähig gewesen. Zukünftig soll daher ein am Markt etabliertes Informationssystem zum Einsatz kommen, verbunden mit dem Vorteil, dass marktgerechte Weiterentwicklungen durch mehrere Partner getragen werden. Die Vorbereitungen zum Umstieg auf ein neues System starteten in 2015 und sollen in 2017 in einem Systemwechsel münden. Bereits durch die Umstellung auf ein neues System wird eine Erweiterung der Funktionalitäten vorgenommen, die die Informationsübermittlung weiter optimiert und individualisiert. Bis voraussichtlich Anfang 2017 soll die AVV-Auskunft um die noch ausstehende Integration der Echtzeitdaten der Arriva ergänzt werden, so dass dynamische Daten der AVV-Unternehmen dann vollständig vorliegen.

Darüber hinaus soll die Fahrgastinformation für die Euregio Maas-Rhein weiter ausgebaut und gestärkt werden. Weitere euregionale Fahrplandaten sollen in das Auskunftssystem integriert werden, insbesondere im Zuge der Leistungsvergabe innerhalb der Provinz Limburg an Arriva wird neben der Integration von Soll-Fahrplandaten in 2017 auch die Übermittlung dynamischer Daten erfolgen. Zudem soll das euregionale Informationsportal (www.mobilityeuregio.com) in die Website des AVV integriert werden. Weitere Kommunikationsmaßnahmen innerhalb der Euregio Maas-Rhein sind geplant, können jedoch erst im Rahmen der Zuweisung neuer Förderprojekte detailliert ausgearbeitet 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 2017 bis 2021 bildet die erwartete wirtschaftliche Entwicklung des Verbundverkehrs unter Berücksichtigung der Anforderungen des Gemeinschaftsrechts an eine wettbewerbskonforme ÖPNV-Finanzierung ab.

Entsprechend den Rahmenbedingungen des Verbundetats 2017 beziehen sich auch die in der Mittelfristigen Vorausschau ausgewiesenen Prognosedaten ausschließlich auf den mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen notwendig verbundenen Finanzbedarf.

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

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

zu prognostizieren.

Entsprechend den Ansätzen im Rahmen des Verbundetats 2017 beinhalten auch die Prognosedaten im Rahmen der Mittelfristigen Vorausschau u.a. die Auswirkungen der bereits zum 1.1.2016 im Hinblick auf die Verkehrsleistungen im Gebiet der Stadt bzw. StädteRegion Aachen erfolgten nahezu vollständigen Übertragung aller Liniengenehmigungen der privaten Verkehrsunternehmen RVE und Taeter auf die ASEAG. Die diesbezüglichen Auswirkungen schlagen sich sowohl bei den Betriebsleistungen als auch im Bereich der Aufwendungen und Erträge nieder.

Mit Blick auf die für die DKB bzw. den Kreis Düren ausgewiesenen Ansätze sei entsprechend der Meldung der DKB darauf hingewiesen, dass der Aufgabenträger Kreis Düren angekündigt hat, in 2017 eine öffentliche Vergabe mit Betriebsaufnahme zum 01.07.2018 für das Gesamtnetz Kreis Düren vorzunehmen. Daten, die eine zuverlässige Kalkulation der Erträge und Aufwendungen ab dem Jahr 2018 erlauben würden, liegen dementsprechend noch nicht vor. Auch ist die Betreiberschaft durch die Dürener Kreisbahn GmbH (DKB) ab dem 01.07.2018 nicht gesichert. Insofern wurde seitens der DKB im Rahmen der Kalkulation der Prognosedaten für die Mittelfristige Vorausschau insbesondere auch im Hinblick auf die Leistungsdaten ab 2018 der Status quo angesetzt.

Die seitens der West in Bezug auf das Leistungsangebot im Kreis Heinsberg erwartete Entwicklung ist – basierend auf den durch die West vorgelegten Prognosedaten – ebenfalls im Rahmen der Mittelfristigen Vorausschau berücksichtigt.

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

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

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

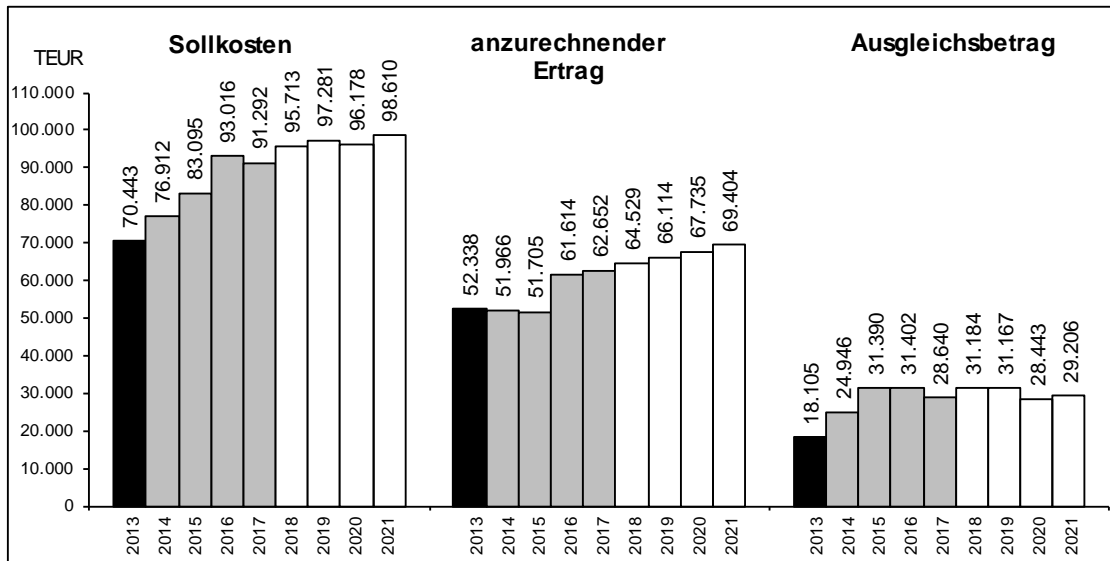
- Auswirkungen der strukturellen Entwicklung in der Region – insbesondere Arbeitsplätze, Schülerzahlen und Schulstandorte – sowie des demographischen Wandels auf das allgemeine Mobilitätsverhalten,
- allgemeine wirtschaftliche Entwicklung in der Region und daraus resultierende Veränderungen im Modal-Split,
- Ausmaß der allgemeinen Kostenentwicklung, insbesondere der Personal- und Treibstoffkosten,
- Umfang und Ausgestaltung bzw. Sicherung der zukünftigen öffentlichen Zuwendungen,
- Erfolg der Restrukturierungsbemühungen der Verkehrsunternehmen, d. h. weitere Senkung der Produktionskosten,
- Steigerung der Verkehrserlöse durch konsequente Fortführung einer marktorientierten Tarifpolitik, d. h. kontinuierliche jährliche Anpassung der Verbundtarife und optimale Ausschöpfung von Marktchancen,
- Optimierung des Leistungsangebotes im Hinblick auf nachfrageorientierte Anpassungen und Umstrukturierungen insbesondere in Bezug auf den weiteren Ausbau des Schienenverkehrs im AVV,
- Fortentwicklung der Einnahmenaufteilung im Aachener Verkehrsverbund.

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

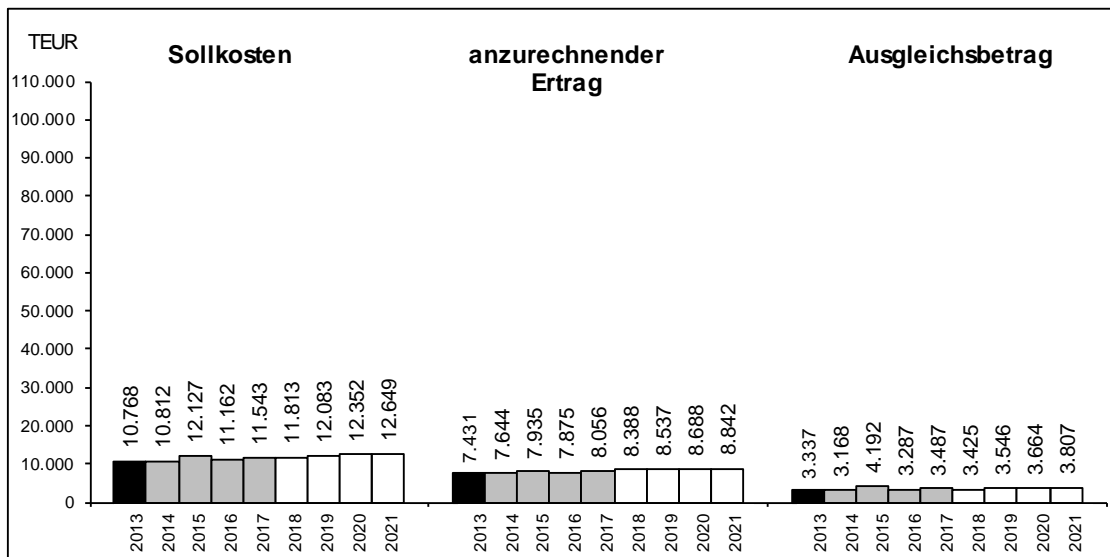
Angesichts der Vielzahl der beispielhaft aufgeführten internen und externen Einflussfaktoren auf die Aufwendungen und Erträge der Verkehrsunternehmen wird deutlich, dass die Belastbarkeit der prognostizierten Entwicklung nur in begrenztem Umfang durch lokale, regionale und unternehmerische Entscheidungsprozesse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

Abschließend sei nochmals darauf hingewiesen, dass die derzeitigen Betrauungen und Verträge zum 09.12.2017 auslaufen und die ausgewiesenen Ansätze ab dem Jahr 2018 mögliche Modifikationen infolge der Neuvergabe der ÖSPV-Leistungen und des Finanzierungssystems noch nicht in vollem Umfang berücksichtigen können.

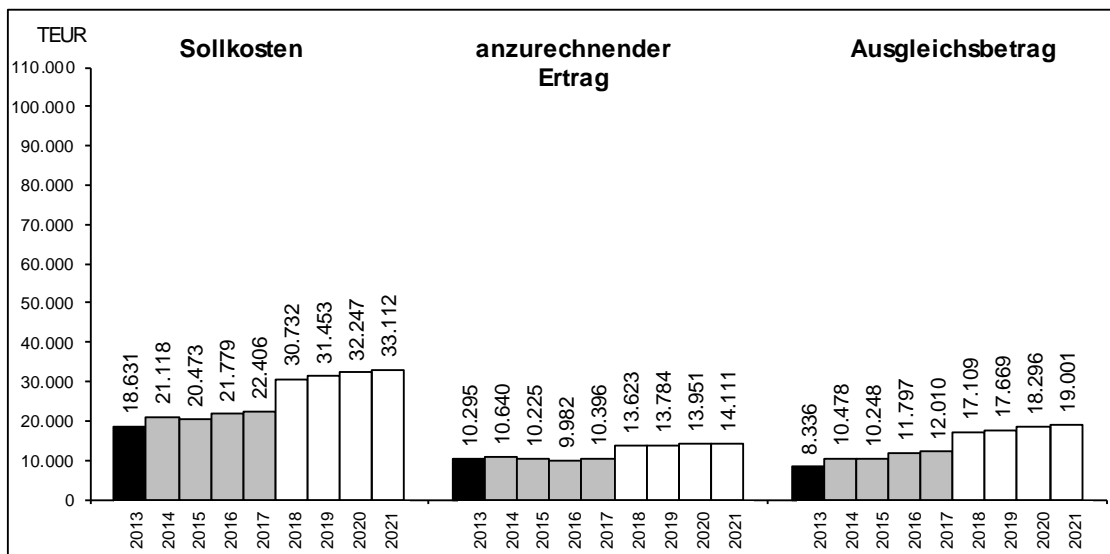
ASEAG



DKB



west



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

Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2017 – 2021 - Betriebszweig Bus

Verkehrsunternehmen	2017				2018				2019				2020				2021			
	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe	ASEAG	DKB	west	Summe
1. Betriebsleistungen [TKM]	18.593	2.697	5.412	26.702	18.694	2.697	7.214	28.605	18.744	2.697	7.214	28.655	18.970	2.697	7.214	28.881	19.000	2.697	7.214	28.911
Leistungen RVE / Taeter Aachen	297	3.810	1.365	5.472	297	3.810	17	4.124	297	3.810	17	4.124	297	3.810	17	4.124	297	3.810	17	4.124
Summe umlagerelevante Leistg.	18.890	6.507	6.777	32.174	18.991	6.507	7.231	32.729	19.041	6.507	7.231	32.779	19.267	6.507	7.231	33.005	19.297	6.507	7.231	33.035
2. Sollkosten [TEUR] *	91.292	11.543	22.406	125.241	95.713	11.813	30.732	138.258	97.281	12.083	31.453	140.817	96.178	12.352	32.247	140.777	98.610	12.649	33.112	144.371
3. anzurechnende Erträge [TEUR]	62.652	8.056	10.396	81.104	64.529	8.388	13.623	86.540	66.114	8.537	13.784	88.435	67.735	8.688	13.951	90.374	69.404	8.842	14.111	92.357
4. Ausgleichsbetrag [TEUR]	-28.640	-3.487	-12.010	-44.137	-31.184	-3.425	-17.109	-51.718	-31.167	-3.546	-17.669	-52.382	-28.443	-3.664	-18.296	-50.403	-29.206	-3.807	-19.001	-52.014
5. Sonderumlagen [TEUR]																				
- für Fahrplan-Maßnahmen	149	149	0	298	149	149	0	298	149	149	0	298	149	149	0	298	149	149	0	298
- für tarifliche Maßnahmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Ausgleichsbetrag Normalumlage (nach km)	-28.491	-3.338	-12.010	-43.839	-31.035	-3.276	-17.109	-51.420	-31.018	-3.397	-17.669	-52.084	-28.294	-3.515	-18.296	-50.105	-29.057	-3.658	-19.001	-51.716
7. ausgleichsfähige Sollkosten je Nutzwg.-km [EUR] *	-1,5083	-0,5130	-1,7722		-1,6342	-0,5035	-2,3661		-1,6290	-0,5221	-2,4435		-1,4685	-0,5402	-2,5302		-1,5058	-0,5622	-2,6277	

* Werte für 2018 - 2021 vorläufig

Mittelfristige Vorausschau für die Jahre 2017 - 2021 - Betriebszweig Bus

Zahlungen der Gebietskörperschaften an den Zweckverband [in TEUR]					
	2017	2018	2019	2020	2021
Verbandsumlagen					
von der Stadt Aachen	15.792	17.196	17.187	15.685	16.107
von der StädteRegion Aachen	12.690	14.084	14.099	12.954	13.309
vom Kreis Düren	3.919	3.928	4.051	4.136	4.292
vom Kreis Heinsberg	11.736	16.510	17.045	17.628	18.306
Summe Einnahmen	44.137	51.718	52.382	50.403	52.014

Zahlungen des Zweckverbands an die Gebietskörperschaften [in TEUR]					
	2017	2018	2019	2020	2021
Finanzierung der Ausgleichsbeträge					
an Stadt Aachen	28.640	31.184	31.167	28.443	29.206
an Kreis Düren	3.487	3.425	3.546	3.664	3.807
an Kreis Heinsberg	12.010	17.109	17.669	18.296	19.001
Summe Ausgaben	44.137	51.718	52.382	50.403	52.014