

**Anlage 1**

**zur Vorlage N/VIII/2011/0262**

**Richtlinie zur  
Einnahmenaufteilung  
im VRR**

**ab dem Jahr 2010**

**Stand: 14.11.2011**

**Stand der Anlagen: 14.11.2011**



---

# Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>EINNAHMENAUFTEILUNG IM VRR.....</b>	<b>7</b>
<b>2.</b>	<b>EINNAHMENAUFTEILUNG DES VRR-REGELTARIFES.....</b>	<b>9</b>
2.1	ÜBERBLICK ÜBER DAS GESAMTVERFAHREN .....	9
2.2	FINANZIERUNG DER ERHEBUNGSKOSTEN.....	11
2.3	ÜBERGANGSREGELUNGEN 2010/2011 .....	12
2.4	HÄRTEFALLREGELUNG .....	12
2.5	SOLIDARAUSGLEICH VGN .....	14
2.6	KASSENTECHNISCHE EINNAHMEN .....	14
2.7	TERMINE, FRISTEN UND VERTRAGSSTRAFEN .....	15
2.8	SCHLICHTUNGSVERFAHREN .....	18
2.9	FORTSCHREIBUNG .....	19
<b>3.</b>	<b>ERHEBUNG NACH DEM FREMDNUTZERVERFAHREN.....</b>	<b>21</b>
3.1	ORGANISATION.....	21
3.2	ERHEBUNG UND SCHICHTUNG .....	22
3.3	ERHEBUNGSMERKMALE .....	23
3.4	ZÄHLZETTEL .....	24
3.5	DEFINITION DER ERHEBUNGSLINIEN .....	25
3.6	AUSWAHL DER ERHEBUNGSFAHRTEN .....	26
3.7	ERHEBUNGSDURCHFÜHRUNG .....	28
3.8	ERHEBUNGSERGEBNISSE .....	29
3.9	PRÜFUNG DER ERGEBNISSE .....	30
<b>4.</b>	<b>ERHEBUNG NACH DEM ANSPRUCHSVERFAHREN .....</b>	<b>31</b>
4.1	ÖSPV-UNTERNEHMEN .....	31
4.1.1	<i>Organisation .....</i>	<i>31</i>
4.1.2	<i>Erhebung und Schichtung .....</i>	<i>32</i>
4.1.3	<i>Erhebungsmerkmale .....</i>	<i>34</i>
4.1.4	<i>Zählzettel .....</i>	<i>37</i>
4.1.5	<i>Definition der Erhebungslinien.....</i>	<i>38</i>
4.1.6	<i>Auswahl der Erhebungsfahrten .....</i>	<i>38</i>
4.1.7	<i>Erhebungsdurchführung .....</i>	<i>39</i>
4.1.8	<i>Erhebungsergebnisse .....</i>	<i>41</i>

---

4.1.9	Prüfung der Ergebnisse .....	42
4.2	SPNV-UNTERNEHMEN.....	43
4.2.1	Organisation.....	43
4.2.2	Erhebung und Schichtung.....	44
4.2.3	Erhebungsmerkmale .....	47
4.2.4	Zählzettel.....	50
4.2.5	Definition der Erhebungslinien .....	51
4.2.6	Auswahl der Erhebungsfahrten .....	51
4.2.7	Erhebungsdurchführung.....	52
4.2.8	Erhebungsergebnisse .....	53
4.2.9	Prüfung der Ergebnisse .....	54
<b>5.</b>	<b>VERFAHRENSBESCHREIBUNG .....</b>	<b>56</b>
5.1	BEZEICHNUNGEN .....	56
5.2	ERHEBUNG, HOCHRECHNUNG UND BEWERTUNG IM FREMDNUTZERVERFAHREN .....	62
5.3	ERHEBUNG, HOCHRECHNUNG UND BEWERTUNG IM ANSPRUCHSVERFAHREN .....	65
5.4	BESONDERHEITEN / KORREKTURFAKTOREN .....	73
5.4.1	Freizeitnutzung SchokoTicket / Bewertung im Anspruchsverfahren .....	73
5.4.2	Korrekturfaktor Differenzierte Erhebung .....	74
5.4.3	Korrekturfaktor Umstiegshäufigkeiten.....	76
5.4.4	Korrekturfaktor für teilungültige Fahrten .....	77
5.5	ERMITTLUNG VON AUSGLEICHSBETRÄGEN / KORREKTURFAKTOR ETA.....	77
<b>6.</b>	<b>SONSTIGES.....</b>	<b>81</b>
6.1	ZUSATZTICKET.....	81
6.2	ZUSATZWERTMARKE 1. KLASSE DB .....	81
6.3	BÄRENTICKET 1. KLASSE-FAHRGELDANTEIL.....	81

---

## Anhang

<b>ANLAGE 1:</b>	<b>FAHRTBERECHTIGUNGEN IM FREMDNUTZERVERFAHREN .....</b>	<b>6</b>
<b>ANLAGE 2:</b>	<b>FAHRTBERECHTIGUNGEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN .....</b>	<b>11</b>
<b>ANLAGE 3:</b>	<b>VERKEHRSUNTERNEHMEN.....</b>	<b>14</b>
<b>ANLAGE 4:</b>	<b>SEMESTERTICKETS .....</b>	<b>18</b>
<b>ANLAGE 5:</b>	<b>ZÄHLZETTEL (BEISPIELE) .....</b>	<b>22</b>
<b>ANLAGE 6:</b>	<b>DATENÜBERGABE (FREMDNUTZERERHEBUNG) .....</b>	<b>25</b>
<b>ANLAGE 7:</b>	<b>DATENÜBERGABE: TABELLENERGEBNISSTRUKTUR DER ERHEBUNGSROHDATEN (ERHEBUNG NACH DEM ANSPRUCHSVERFAHREN) .....</b>	<b>27</b>
<b>ANLAGE 8:</b>	<b>UMGANG MIT FEHLENDEN INFORMATIONEN AUF ERHEBUNGSBÖGEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN.....</b>	<b>37</b>
<b>ANLAGE 9:</b>	<b>REGELN ZUR PRÜFUNG DER DATENEINGABE .....</b>	<b>39</b>
<b>ANLAGE 10:</b>	<b>TESTAT ÜBER DIE EINNAHMEN .....</b>	<b>43</b>
<b>ANLAGE 11:</b>	<b>BEZUGSGRÖÙE FÜR VERTRAGSSTRAFEN UND ÜBERSICHT ÜBER DIE FRISTEN..</b>	<b>46</b>
<b>ANLAGE 12:</b>	<b>ZUSCHIEDUNG DER ZUSATZTICKETS UND BEWERTUNG TEILUNGÜLTIGER FAHRTEN .....</b>	<b>49</b>
<b>ANLAGE 13:</b>	<b>ANSPRUCH DB FERNVERKEHR AUS IC-/EC-NUTZUNG .....</b>	<b>50</b>
<b>ANLAGE 14:</b>	<b>UNTERNEHMEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN .....</b>	<b>51</b>
<b>ANLAGE 15:</b>	<b>BESONDERE REGELUNGEN FÜR DIE EINNAHMENAUFTEILUNG 2010/2011 .....</b>	<b>52</b>
<b>ANLAGE 16:</b>	<b>UMRECHNUNGSKOEFFIZIENT CJH IM FREMDNUTZERVERFAHREN.....</b>	<b>54</b>
<b>ANLAGE 17:</b>	<b>KALIBRIERUNG DER FAHRPREISDIVISOREN.....</b>	<b>57</b>
<b>ANLAGE 18:</b>	<b>AUSWAHL INNERHALB EINER ERHEBUNGSEINHEIT IM ANSPRUCHSVERFAHREN . .....</b>	<b>62</b>
<b>ANLAGE 19:</b>	<b>VERKEHRSÜBLICHER WEG IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV.....</b>	<b>63</b>
<b>ANLAGE 20:</b>	<b>EINTEILUNG DER PLATZGRUPPEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV .....</b>	<b>68</b>
<b>ANLAGE 21:</b>	<b>HOCHRECHNUNG IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV (BEISPIEL) .....</b>	<b>69</b>
<b>ANLAGE 22:</b>	<b>UMSETZUNG EA 2010 UND FORTSCHREIBUNG (BEISPIEL).....</b>	<b>74</b>

---

<b>ANLAGE 23:</b>	<b>HÄRTEFALLREGELUNG (BEISPIEL) .....</b>	<b>77</b>
<b>ANLAGE 24:</b>	<b>RICHTLINIE ÜBER DIE VERTEILUNG ZUSÄTZLICHER EINKÜNFEN INFOLGE DER TARIFHARMONISIERUNG VRR/VGN (AUSZUG).....</b>	<b>80</b>
<b>ANLAGE 25:</b>	<b>REGELN ZU ZÄHLERKONTROLLEN .....</b>	<b>84</b>
<b>ANLAGE 26:</b>	<b>VEREINBARUNGEN MIT ANDEREN VERBÜNDEN .....</b>	<b>92</b>
<b>ANLAGE 27:</b>	<b>EINKÜNFENAUFTILUNG BAHNTARIFE .....</b>	<b>95</b>
<b>ANLAGE 28:</b>	<b>EINKÜNFENAUFTILUNG NRW SEMESTERTICKET .....</b>	<b>106</b>
<b>ANLAGE 29:</b>	<b>EINKÜNFENAUFTILUNG KOMBITICKETS.....</b>	<b>108</b>
<b>ANLAGE 30:</b>	<b>EINKÜNFENAUFTILUNG TICKETS ZUR RUHR2010 .....</b>	<b>113</b>
<b>ANLAGE 31:</b>	<b>EINKÜNFENAUFTILUNG TEILNEHMERTICKET NRW .....</b>	<b>119</b>
<b>ANLAGE 32:</b>	<b>EINKÜNFENAUFTILUNG RAIL&amp;FLY (SKY TRAIN).....</b>	<b>121</b>

Ein detailliertes Anlagenverzeichnis findet sich im Anhang ab Seite 2.

## **Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR**

### **1. Einnahmenaufteilung im VRR**

Der Einnahmenaufteilungsvertrag (EAV) für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (Stand: 1.1.1990) ist Grundlage für die Ermittlung der Einnahmen und deren Aufteilung unter den Vertragspartnern.

Der EAV bzw. die Protokollnotiz zu § 4 Abs. 3 des EAV sieht vor, dass die Ausgleichsbeträge für Übersteiger / fremdgenutzte Fahrausweise zwischen den Verbundverkehrsunternehmen und die Ausgleichsbeträge für SPNV-Unternehmen und andere ÖSPV-Unternehmen über Zählungen oder andere Ermittlungen festgestellt werden müssen.

Weitere rechtliche Grundlagen bilden die zwischen dem VRR und den Unternehmen geschlossenen Kooperationsverträge.

Die Gesellschafterversammlung KVIV hat in ihrer Sitzung am 8. September 2009 Maßnahmen zu einer geänderten Einnahmenaufteilung ab dem Jahr 2010 auf Basis eines vom Arbeitskreis „Wirtschaftliche Angelegenheiten“ (AK WA) und vom VRR vorgelegten Berichtes beschlossen. Auf Basis dieses Berichtes wurde vom AK WA und vom VRR eine Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR ab 2010 erarbeitet, die hiermit vorgelegt wird.

Die modifizierte Einnahmenaufteilung ab 2010 soll bisherige systembedingte Schwankungen und erkannte Fehler minimieren. Gleichzeitig wird das Ziel einer erhöhten Planungssicherheit umgesetzt. Durch die Verbindung mit der Schwerbehindertenerhebung - die Mehrzahl der Unternehmen erhebt weiterhin mit dem Fremdnutzerverfahren - stellt auch das modifizierte Einnahmenaufteilungsverfahren im VRR ein vergleichsweise kostengünstiges Verfahren dar.

Ein Grundsatz der Einnahmenaufteilung im VRR ist, dass dem Unternehmen die Einnahmen zustehen, das die Leistung erbringt. Im Einnahmenaufteilungsverfahren ist festzulegen, dass das verkaufende Unternehmen in bestimmten regionalen Bereichen oder für bestimmte Fahrausweise nicht mehr Einnahmen für die Fremdnutzung an andere Unternehmen abgeben muss, als es selber in diesen Bereichen oder für diese Fahrausweise an Einnahmen erzielt hat. Dies wird in der VRR-Einnahmenaufteilung u.a. durch die Angleichung der Ertragskraftwerte erreicht.

Die Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR gliedert sich in folgende Abschnitte:

- Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR
- Anhang

Es gelten folgende Regelungen zu Beschlussfassungen:

- Die Änderung der Richtlinie bedarf des einstimmigen Beschlusses der Gesellschafterversammlung KVIV sowie der Verbundgremien.
- Die Änderung des Anhangs bedarf des einstimmigen Beschlusses des Arbeitskreises „Wirtschaftliche Angelegenheiten“. Die Aktualisierung des Anhangs geschieht - in Abstimmung mit den Unternehmen - durch den VRR.

Im ersten Erhebungsjahr 2010 gibt es besondere, vom Richtlinienenteil abweichende Regelungen, die in Anlage 15 aufgeführt sind. In diesen Fällen gelten die entsprechenden Passagen der Richtlinie für das Jahr 2010 nicht.

---

## 2. Einnahmenaufteilung des VRR-Regeltarifes

### 2.1 Überblick über das Gesamtverfahren

Die Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR gilt für die den Verbundtarif anwendenden Verkehrsunternehmen und für alle weiteren in Anlage A3.1 aufgeführten Verkehrsunternehmen mit Wirkung vom 1.1.2010. Sie löst die Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR (Stand: Januar 2008) ab.

Die den Verbundtarif anwendenden Verkehrsunternehmen sind:

- Verbundverkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich des VRR-Tarifes fahrplanmäßige Linienverkehre für die Allgemeinheit auf Grundlage von Linienkonzessionen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) betreiben („ÖSPV-Unternehmen“) und
- SPNV-Unternehmen, die im Verbundgebiet fahrplanmäßige Linienverkehre für die Allgemeinheit auf Grundlage eines Vertrages mit dem Zweckverband (ZV) nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) betreiben.

Die Erhebungen zur VRR-Einnahmenaufteilung finden alle 2 Jahre in den geraden Jahren statt.

Die Ausgleichsbeträge für die Einnahmenaufteilung des VRR-Tarifes werden auf Grundlage von zwei unterschiedlichen Verfahren ermittelt:

- Erhebung nach dem Fremdnutzerverfahren (Abschnitt 3)
- Erhebung nach dem Anspruchsverfahren (Abschnitt 4)

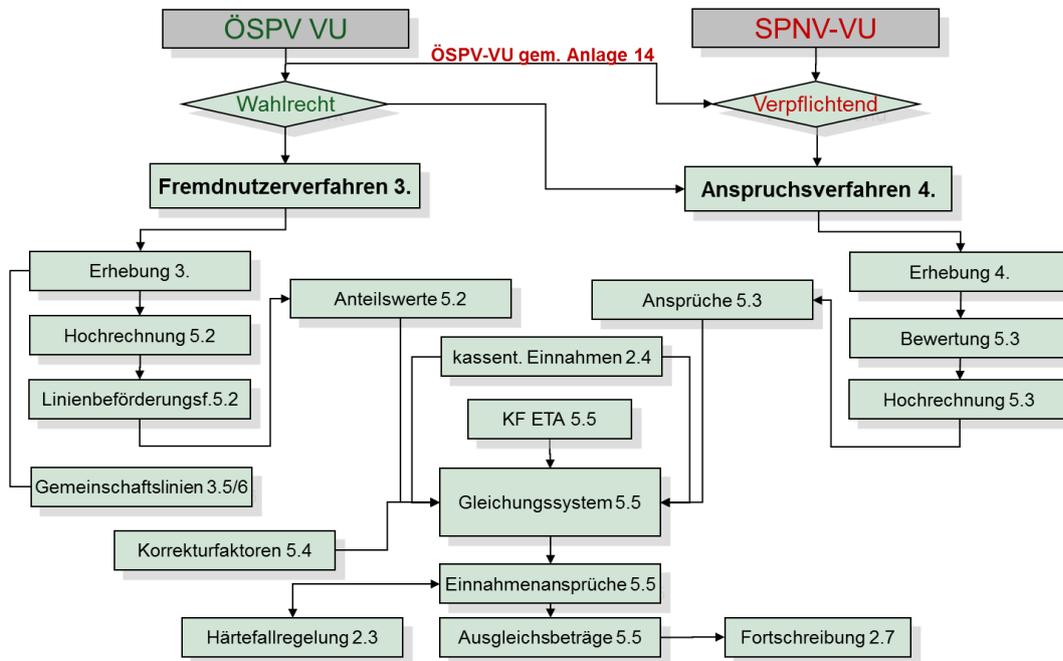
Die SPNV-Unternehmen und die in Anlage 14 genannten ÖSPV-Unternehmen müssen ihre Einnahmenansprüche mit dem Anspruchsverfahren nachweisen. Im Anspruchsverfahren ÖSPV erfolgt die Erhebungsvorbereitung, die Erhebung im Feld und die Daten-/Ergebnisaufbereitung für die Unternehmen gemäß Anlage 14 durch zu beauftragende Dritte. Im Anspruchsverfahren SPNV erfolgt mindestens die Durchführung der Erhebung im Feld durch zu beauftragende Dritte. Zu beauftragende Dritte sind vom Auftraggeber rechtlich und wirtschaftlich unabhängige Unternehmen.

Die sonstigen, nicht in der Anlage 14 genannten ÖSPV-Unternehmen haben ein Verfahrenswahlrecht. Sofern Unternehmen sich für das Fremdnutzerverfahren entscheiden, kann die Erhebung gemeinsam mit der Erhebung des Scherbehindertenquotienten erfolgen. Das Verkehrsunternehmen kann auch qualifizierte

Dritte mit der Durchführung der Erhebung beauftragen. Die Kosten trägt der Veranlasser.

### Grafik: Überblick über das Gesamtverfahren

(mit Abschnittsnummern)



Sofern eines der ÖSPV-Unternehmen, für das das Anspruchsverfahren zwingend vorgegeben ist, sich mit einem Nachbarunternehmen, welches für das Fremdnutzerverfahren geeignet ist, bei der Erhebung zu einer größeren Einheit zusammenschließt („Huckepackverfahren“), ist in Abstimmung mit diesem Nachbarunternehmen auch die Wahl des Fremdnutzerverfahrens möglich. Für den bilateralen Ausgleich kann das ÖSPV-Unternehmen gemäß Anlage 14 seinen Einnahmenanspruch dennoch durch ein Anspruchsverfahren ermitteln, während im Verhältnis zu allen anderen Unternehmen das Fremdnutzerverfahren gilt. Dasselbe kann auch für Gemeinschaftslinien vereinbart werden. Ein „Huckepackverfahren“ kann auch in der Form vereinbart werden, dass gemeinsame Gemeinschaftslinien des kleinen und des größeren Unternehmens im Anspruchsverfahren erhoben werden und das größere Unternehmen die übrigen Linien im Fremdnutzerverfahren erhebt.

Sollte sich der Einigungsprozess über die Bewertung von Gemeinschaftslinien bzw. Linien im Hauptbedienungsgebiet eines anderen Unternehmens oder der Einigungsprozess bei sonstigen bilateralen Vereinbarungen verzögern, kann zwischen den Unternehmen, die von den bilateralen Verhandlungen nicht betroffen sind, bereits eine (endgültige) Abrechnung erfolgen.

---

Bei Nicht-VRR-Unternehmen im Grenzbereich kann – vor allem unter Kosten-/Nutzenaspekten – von der Verpflichtung, ein Anspruchsverfahren im Sinne dieser Richtlinie durchzuführen, abgewichen werden, wenn ein anderes geeignetes Verfahren mit allen hauptbeteiligten Unternehmen abgestimmt und durch den AK WA genehmigt worden ist.

## **2.2 Finanzierung der Erhebungskosten**

Die Kosten für die Erhebung im Fremdnutzerverfahren trägt jedes erhebende Unternehmen selbst.

Die Kosten für die Erhebung im Anspruchsverfahren werden für die Unternehmen gemäß Anlage 14 – bis auf einen Eigenanteil in Höhe von 0,4% vom Einnahmenanspruch des erhebenden Unternehmens – von allen Unternehmen im Verhältnis des Einnahmenanspruches finanziert.

Betreibt ein Unternehmen im Anspruchsverfahren Gemeinschaftslinien mit einem Unternehmen im Fremdnutzerverfahren, kann – um eine größere Datenbasis und somit stabilere Ergebnisse zu erhalten – die Erhebung im Anspruchsverfahren auch auf die Kurse des Unternehmens im Fremdnutzerverfahren ausgeweitet werden. Die Entscheidung über die Ausweitung der Anspruchserhebung treffen die beteiligten Unternehmen. Für die von der Ausweitung der Anspruchserhebung betreffenden Kurse wird für die Finanzierung der Erhebungskosten ein Einnahmenanspruch ermittelt, von dem ein Eigenanteil in Höhe von 0,4% berechnet wird. Die Entscheidung darüber, welches der beteiligten Unternehmen diesen Eigenanteil trägt obliegt den beteiligten Unternehmen. Können sich die Unternehmen nicht einigen, erfolgt keine Ausweitung der Anspruchserhebung auf die Kurse des Unternehmens im Fremdnutzerverfahren.

Zur Finanzierung der Erhebungskosten im Anspruchsverfahren ab 2012 soll im AK WA ein neuer Vorschlag erarbeitet werden. Folgende Punkte stehen zur Diskussion:

- Erhöhung des Eigenanteils für die Unternehmen im Anspruchsverfahren (derzeit 0,4% vom Einnahmenanspruch).
- Bindung der Erhebungskosten im Nettovertrag an das Ausschreibungsergebnis für die Bruttoverträge (über eine noch zu vereinbarende Kennzahl).
- Vereinfachung der Erhebung nach dem Anspruchsverfahren.

Die Finanzierung der Zählerkontrollen ist in den Abschnitten 3.7, 4.1.7 und 4.2.7 geregelt.

### **2.3 Übergangsregelungen 2010/2011**

Aufgrund der Modifizierungen des Einnahmenaufteilungssystems im Jahr 2010 sollen größere systembedingte Einnahmenschwankungen abgedeckt werden. Für die Jahre 2010 und 2011 wurden daher Übergangsregelungen festgelegt.

Bei jenen Unternehmen, die vor dem Jahr 2010 und im Jahr 2010 im Fremdnutzerverfahren bzw. die vor dem Jahr 2010 und im Jahr 2010 im Anspruchsverfahren erheben, werden die Ergebnisse im Jahr 2010 nach altem (gemäß Richtlinie Stand Januar 2008) und neuem Einnahmenaufteilungsverfahren (Richtlinie Stand 01.01.2010) berechnet. Im Jahr 2010 sollen beide Verfahren zu 50% angesetzt werden. Für 2011 soll das alte Verfahren noch zu 25% und das neue Verfahren zu 75% wirken (inklusive Fortschreibung). Ab dem Jahr 2012 wird das neue Verfahren zu 100% angewendet. Für Unternehmen, die 2010 erstmalig im Anspruchsverfahren erheben, gilt das neue Verfahren bereits ab dem Jahr 2010 zu 100%.

Ein Beispiel für die Umsetzung der Einnahmenaufteilung 2010 ist in der Anlage 22 dargestellt.

### **2.4 Härtefallregelung**

Um eine größtmögliche Planungssicherheit der Unternehmen zu gewährleisten, werden für die Jahre 2010 bis 2019 Bandbreiten festgelegt, in denen sich die Einnahmenansprüche der einzelnen Unternehmen entwickeln dürfen (Härtefallregelung).

Für die Empfänger der Härtefallausgleichsbeträge gelten folgende Vorgaben:

- Die Härtefallregelung wird in jedem Jahr neu definiert, d.h. es wird immer die Entwicklung des Einnahmenanspruches im Folgejahr zum Vorjahr betrachtet. Abweichend von diesem Grundsatz ist für das Jahr 2010 das Jahr 2008 das Bezugsjahr.
- Etwaige Härtefallausgleichsbeträge sind in den Einnahmenanspruch des Vorjahres/Bezugsjahres einzurechnen und bei der Berechnung der Entwicklung vom Vorjahr/Bezugsjahr zum Folgejahr zu berücksichtigen.
- Ein Unternehmen gilt als Härtefall, wenn die Entwicklung des Einnahmenanspruches im Vergleich zum Vorjahr um 4 Prozentpunkte niedriger als die entsprechende prozentuale Entwicklung der Gesamteinnahmen des VRR-Regeltarifes ist (Schwellenwert). Der Härtefallausgleich wird in Höhe der Lücke des für das Unternehmen ermittelten Einnahmenanspruches zu dem

---

Schwellenwert gezahlt. Für das Jahr 2010 ist das Bezugsjahr 2008, der Schwellenwert beträgt 8 Prozentpunkte für 2010.

- Veränderungen im Leistungsangebot werden bis zu einem Schwellenwert von +/- 3% p.a. als nicht relevant bei der Härtefallausgleichsrechnung angesehen. Wird der Schwellenwert überschritten erfolgt eine Korrektur des Einnahmenanspruches auf Basis einer Einzelfallbetrachtung.
- Kürzungen von Vertriebs- und Marketingaufwendungen werden bis zu einem Schwellenwert von 5% als nicht relevant bei der Härtefallausgleichsrechnung angesehen. Wird der Schwellenwert überschritten, erfolgt eine Korrektur des Einnahmenanspruches auf Basis einer Einzelfallbetrachtung. Messwert für Vertriebs- und Marketingaktivitäten ist der Finanzierungsbaustein 2 (Verbund- bzw. Aufgabenträger bedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten). Dabei wird der Unternehmenswert im Folgejahr mit dem unternehmensspezifischen Durchschnittswert der jeweils letzten drei Jahre verglichen. Allerdings ist die Entwicklung der Personalkosten im Baustein 2 bei dem Vergleich besonders zu betrachten.
- Die Unternehmen, die Härtefallzahlungen erhalten und deren Einnahmenanspruch sich bis zum Jahr der übernächsten Erhebung überdurchschnittlich entwickelt, sollen die erhaltenen Härtefallzahlungen an die zahlenden Unternehmen zurück zahlen. Eine Rückzahlungsverpflichtung besteht nur maximal bis zu der Höhe des Anteils, der über der durchschnittlichen Entwicklung des VRR-Tarifcs liegt. Entwickeln sich die Einnahmenansprüche eines Unternehmens ab dem Jahr der übernächsten Erhebung überdurchschnittlich, besteht kein Anspruch auf Rückzahlung des Härtefallbetrages.

Folgende Mechanismen gibt es für die Verteilung der Härtefallausgleichsbeträge auf die zahlenden Unternehmen:

- 1. Stufe:

Ist die Entwicklung des Einnahmenanspruches eines Unternehmens im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 4 Prozentpunkte höher (Schwellenwert) als die entsprechende prozentuale Entwicklung der Gesamteinnahmen des VRR-Regeltarifcs, so zahlt dieses Unternehmen einen Beitrag zur Härtefallregelung. Für das Jahr 2010 ist das Bezugsjahr 2008, der Schwellenwert beträgt 8 Prozentpunkte für 2010.

Der Maximalbeitrag, den die Unternehmen aus der Stufe 1 zahlen müssen, ist die Differenz zwischen dem ursprünglichen Einnahmenanspruch aus der Einnahmenaufteilungsrechnung und dem Schwellenwert (Kappungsbetrag).

Reichen die Beiträge aus der Stufe 1 für die Härtefallregelung aus, so zahlen alle Unternehmen den gleichen prozentualen Anteil vom Kappungsbetrag.

- 2. Stufe:

Die Stufe 2 ist nur relevant, wenn die Beiträge aus Stufe 1 nicht ausreichen.

Der für den Härtefallausgleich notwendige Restbetrag wird über alle Unternehmen im Verhältnis des Einnahmenanspruches getragen. Dabei darf kein Unternehmen unter den Schwellenwert fallen.

Ein Beispiel für die Härtefallberechnung ist in Anlage 23 dargestellt.

## **2.5 Solidarausgleich VGN**

Ab dem 01.01.2012 wird ein einheitlicher Gemeinschaftstarif mit einheitlichen Beförderungsentgelten, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen zwischen VRR und VGN eingeführt.

Der einheitliche Gemeinschaftstarif wird nach den Prognosen bei einzelnen VGN-Verkehrsunternehmen zu einer erheblichen Einnahmensteigerung führen, bei anderen VGN-Verkehrsunternehmen kann ein Mindererlös nicht ausgeschlossen werden. Vor diesem Hintergrund wird der Einnahmenaufteilungsvertrag zwischen VRR AöR und VGN-Verkehrsunternehmen mit der „Richtlinie über die Verteilung zusätzlicher Einnahmen infolge der Tarifharmonisierung VRR/VGN“ ergänzt, die einen Solidarausgleich beinhaltet (Auszug siehe Anlage 24). Der Solidarausgleich ist befristet bis 2016.

Die Wechselwirkungen bzw. Schnittmengen zur Härtefallregelung (Abschnitt 2.4) sind ebenfalls in der Anlage 24 beschrieben

## **2.6 Kassentechnische Einnahmen**

Als Kassentechnische Einnahmen im Sinne dieser Richtlinie gelten ausschließlich die Brutto-Fahrgeldeinnahmen aus den nach dem Verbundtarif ausgegebenen Fahrausweisen (§ 2 Abs. (1). Ziffer 1 EAV). Die Aufteilung der Brutto-Fahrgeldeinnahmen aus Sonderangeboten (§ 2 Abs. (1). Ziffer 2 EAV) und aus Übergangs- und Gemeinschaftstarifen (§ 2 Abs. (1). Ziffer 3 EAV) erfolgt außerhalb dieses Verfahrens.

Werden für Übergangs- und Gemeinschaftstarife VRR-Fahrausweise ausgegeben, so sind die entsprechenden Brutto-Fahrgeldeinnahmen der Position "Einnahmen aus Verbundtarif" (§ 2 Abs. (1). Ziffer 1 EAV) zuzuordnen.

Details bezüglich der Definition der Einnahmen sind in der Anlage 1 und in der Anlage 2 dargestellt. Ein Sonderfall stellt das NRW-SemesterTicket von Unternehmen innerhalb des Kooperationsraumes NRW dar (siehe Anlage 28 – A28.1.2). Eine Fortschreibung erfolgt unter Berücksichtigung des jeweils aktuellen Tarifangebotes für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

Die Verkehrsunternehmen lassen sich ihre Jahresmeldung über die Einnahmen von einem Wirtschaftsprüfer testieren.

Bei dem Testat ist darauf zu achten, dass die Einnahmenpositionen gemäß Anlage 10 einzeln ausgewiesen werden.

## **2.7 Termine, Fristen und Vertragsstrafen**

### Termine und Fristen vor der Erhebung:

Sofern ein Unternehmen, für das ein Anspruchsverfahren nicht zwingend vorgegeben ist, dennoch das Anspruchsverfahren wählt, ist dies dem VRR vier Monate vor Erhebungsbeginn mitzuteilen.

Sofern eines der Unternehmen, für das das Anspruchsverfahren zwingend vorgegeben ist, sich über das „Huckepackverfahren“ mit einem Fremdnutzerunternehmen zusammenschließt (siehe Abschnitt 2.1), sind dem VRR vier Monate vor Erhebungsbeginn die Linien zu nennen, die im Anspruchsverfahren erhoben werden sollen.

Unternehmen sollen sich bilateral bis zwei Monate vor der Erhebung einigen, auf welchen Linien besondere Zählverfahren oder Regelungen gelten sollen (siehe Abschnitt 3.6 - Auswahl der Erhebungsfahrten). Jede bilaterale Vereinbarung über gesonderte Zählmethodiken auf bestimmten Linien muss dem VRR bis zwei Monate vor der Erhebung mitgeteilt werden.

Der VRR teilt dem AK WA zeitnah mit, welche nicht in Anlage 14 genannte Unternehmen das Anspruchsverfahren komplett oder teilweise durchführen. Weiter setzt der VRR den AK WA über die genauen Termine im Anspruchsverfahren vor Beginn der Erhebung in Kenntnis.

Die Zählereinsatzpläne müssen eine Woche vor der durchgeführten Erhebungswoche dem VRR bzw. den Nachbarunternehmen übergeben werden, um gezielt Zählerkontrollen durchführen zu können. Jede Änderung in den Zählereinsatzplänen ist möglichst zeitnah dem VRR und den Nachbarunternehmen per Email mitzuteilen.

Für Unternehmen im Fremdnutzerverfahren gilt:

- Der Wunsch zum Einsatz gemeinsamer Zählerteams ist bis 1 Monat vor Beginn der Erhebungsperiode zu äußern.
- Die Stichprobenauswahl ist – sofern Wünsche zur Einsichtnahme von Partnerunternehmen bestehen – spätestens 1 Woche vor Beginn der Erhebungsperiode offen zu legen.
- Der Wunsch eines Partnerunternehmens bezüglich der Erhöhung der Stichprobenauswahl ist bis 2 Monate vor Beginn der Erhebungsperiode zu äußern.

#### Termine, Fristen und Vertragsstrafen nach der Erhebung:

Datenlieferung:

- Die vollständigen Erhebungsergebnisse aus dem Fremdnutzerverfahren gemäß Anlage 6 sind spätestens 2 Monate nach den Erhebungsperioden 2, 3 und 4 an den VRR zu übergeben. Die vollständigen Erhebungsergebnisse aus dem Anspruchsverfahren gemäß Anlage 7 (mit Ausnahme der nachgelagerten Berechnungen und Prüfungen zum Interview gemäß A7.10) sind spätestens 3 Monate nach den Erhebungsperioden 2, 3 und 4 an den VRR zu übergeben. Für die Abgabe der Erhebungsergebnisse der Erhebungsperiode 1 gilt die Frist für die Erhebungsperiode 2.

Werden diese Termine nicht eingehalten, so reduziert sich die Summe der beanspruchten Ausgleichsbeträge pro Kalendertag der Terminüberschreitung und pro fehlender Erhebungsperiode um 0,1% der Bezugsgröße (siehe „Grundsätzliches zu den Vertragsstrafen“).

- Vom VRR mitgeteilte Mängel in den übermittelten Erhebungsdaten sind von den betroffenen Verkehrsunternehmen umgehend zu korrigieren und innerhalb von vier Wochen mängelfrei im Sinne der Anlage 6 bzw. Anlage 7 an den VRR zurückzusenden.
- Die vollständigen Erhebungsergebnisse für alle Perioden aus dem Fremdnutzerverfahren sind dem VRR mängelfrei im Sinne der Anlage 6 bis zum 30. April des Folgejahres zu übergeben, so dass die Daten vom VRR weiterverarbeitet werden können. Die vollständigen Erhebungsergebnisse für alle Perioden aus dem Anspruchsverfahren sind dem VRR mängelfrei im Sinne der Anlage 7 (einschließlich der nachgelagerten Berechnungen und Prüfungen zum Interview gemäß A7.10) bis zum 31. Mai des Folgejahres zu übergeben, so dass die Daten vom VRR weiterverarbeitet werden können. Sofern durch eine verspätete Mängelmitteilung des VRR die o. g. vierwöchi-

---

ge Bearbeitungszeit für die Verkehrsunternehmen nicht gegeben ist, verlängert sich die Abgabefrist für die endgültigen Erhebungsergebnisse entsprechend.

Liegen zu den vorgenannten Terminen die vollständigen Erhebungsergebnisse für alle Perioden eines Verkehrsunternehmens nicht vollständig und nicht mängelfrei im Sinne der Anlage 6 bzw. Anlage 7 vor, so reduziert sich die Summe der beanspruchten Ausgleichsbeträge um 10% der Bezugsgröße (siehe „Grundsätzliches zu den Vertragsstrafen“).

- Mängelfreiheit für die Anwendung von Vertragsstrafen ist so definiert, dass die Daten vollständig und gemäß Anlage 6 bzw. Anlage 7 aufbereitet sind und mit den vom VRR verwendeten Programmen weiterverarbeitet werden können. Der Umgang mit qualitativen Mängeln in den Erhebungsdaten ist in den Abschnitten zur Prüfung der Ergebnisse (3.9, 4.1.9, 4.2.9) geregelt.
- Diese Regelungen gelten für Unternehmen im Fremdnutzerverfahren und für die Unternehmen im Anspruchsverfahren, die die Erhebung selbst beauftragt haben.
- Verzögerungen durch Neueingabe der Daten durch Dritte (siehe 3.9, 4.1.9, 4.2.9 - Prüfung der Ergebnisse) unterliegen keiner weiteren Vertragsstrafe.
- Ein Zeitstrahl mit den Endterminen und den Fristen für die Datenlieferung der letzten Erhebungsperiode ist in der Anlage 11 dargestellt.

Meldung der Einnahmen:

- Die monatlichen Einnahmen- und Verkaufsmeldungen sind spätestens bis zum 31. Januar des Folgejahres dem VRR vorzulegen (vorläufige VRR-Verkaufsstatistik).
- Die Jahresmeldung zu den Einnahmen und Verkäufen ist spätestens bis zum 31. März des Folgejahres dem VRR vorzulegen (endgültige VRR-Verkaufsstatistik).

Wird dieser Termin nicht eingehalten, so reduziert sich die Summe der beanspruchten Ausgleichsbeträge pro Kalendertag der Terminüberschreitung um 0,1% der Bezugsgröße (siehe „Grundsätzliches zu den Vertragsstrafen“).

- Das Testat über die Einnahmen aus dem Zähljahr ist spätestens bis zum 31. Juli des Folgejahres an den VRR zu übergeben.

#### Grundsätzliches zu den Vertragsstrafen:

Bezugsgröße für die Vertragsstrafen sind die beanspruchten Ausgleichsbeträge aus der jeweils letzten festgestellten endgültigen Einnahmenaufteilung, die zu

Beginn des betreffenden Zähljahres verabschiedet war. Bei Verkehrsunternehmen, die noch keiner Zählperiode unterlagen, wird die Bezugsgröße vorab einvernehmlich vereinbart.

Die Vertragsstrafe gilt nicht, wenn das Verkehrsunternehmen die Säumnis nicht zu vertreten hat. Die Vertragsstrafe darf insgesamt 10% der in der Anlage 11 aufgeführten Bezugsgröße pro Abrechnungsjahr nicht überschreiten.

Der VRR weist das betroffene Verkehrsunternehmen unverzüglich auf die Fristüberschreitung und auf die anfallende Vertragsstrafe hin. Der aus dieser Vertragsstrafe errechnete Betrag wird von dem Einnahmenanspruch des betroffenen Verkehrsunternehmens abgezogen und über den Schlüssel „Einnahmenansprüche“ auf die übrigen Verkehrsunternehmen verteilt.

Weitergehende Schadensersatzansprüche bleiben unberührt. Eine Anrechnung der Vertragsstrafe auf weitergehende Schadensersatzansprüche findet statt.

Die für die Datenlieferung und für die Meldung der Einnahmen genannten Vertragsstrafen gelten für die Abrechnungsjahre, für die das betreffende Zähljahr die Grundlage ist (siehe Abschnitt 2.9 – Fortschreibung).

Der VRR macht einen bestehenden Vertragsstrafenanspruch gegenüber einem betroffenen Verkehrsunternehmen namens und im Auftrag der übrigen Verkehrsunternehmen geltend.

## **2.8 Schlichtungsverfahren**

Das Schlichtungsverfahren tritt in Kraft, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt und Arbeitsschritte erfolgt sind:

- Für Unternehmen, die beide das Fremdnutzerverfahren anwenden, kann Regelungsbedarf bei Gemeinschaftslinien oder bei einzelnen Linien eines Unternehmens im Hauptbedienungsgebiet eines anderen Unternehmens (wesentliche Betriebsleistung und / oder höherer Fremd- als Eigennutzeranteil) bestehen (siehe Abschnitt 3.6 Auswahl der Erhebungsfahrten).

Die Unternehmen sollen sich bis zwei Monate vor der Erhebung bilateral einigen, auf welchen Linien besondere Zählverfahren oder Regelungen gelten sollen, um ggf. eine Angleichung bzw. eine Gleichsetzung der Ertragskraft zu erreichen. Kommt keine Einigung zustande, tritt das Schlichtungsverfahren in Kraft.

- Für Unternehmen, die bei Zählerkontrollen häufig durch systematische oder schwerwiegende Fehler auffallen (siehe Abschnitte 3.7, 4.1.7, 4.2.7 Erhe-

---

bungsdurchführung), kann über das Schlichtungsverfahren angeordnet werden, die weitere Erhebung durch externe Dritte durchführen zu lassen oder es können die Einnahmenansprüche des betreffenden Unternehmens über ein Bonus-Malus-System reduziert werden.

- Werden bei der Prüfung der Erhebungsergebnisse unplausible Ergebnisse erkannt, können über das Schlichtungsverfahren Nacherhebungen durch das betroffene Unternehmen oder über einen vom VRR beauftragten externen Dritten veranlasst werden. Die Kosten werden in angemessener Form auf das betroffene VRR-Verkehrsunternehmen umgelegt (siehe Abschnitte 3.9, 4.1.9, 4.2.9 Prüfung der Ergebnisse).
- Bei Unternehmen, die sich bilateral oder multilateral nicht auf ein Ergebnis der Einnahmenaufteilung einigen können, kann auf Wunsch eines betroffenen Unternehmens das Schlichtungsverfahren in Kraft treten.

Kommt in den o. g. Fällen keine Einigung zustande, wird folgendes Schlichtungsverfahren in Gang gesetzt:

- Der VRR wird in Absprache mit dem AK WA einen Kompromissvorschlag erarbeiten, der die besondere Situation des Falles und die Argumente der beteiligten Unternehmen berücksichtigt.
- Kommt auch dann keine Einigung zustande, wird eine Schlichtung angesetzt, die im Rahmen einer Sitzung des KVIV-Vorstandes mit den beteiligten Unternehmen erfolgen soll.
- Scheitern alle Versuche einer Einigung, erfolgt die Abrechnung auf Basis des letzten Schlichtungsvorschlages des KVIV-Vorstandes.

## **2.9 Fortschreibung**

Der VRR ermittelt den Einnahmenanspruch für jedes Verkehrsunternehmen entweder über das Anspruchsverfahren oder über das Fremdnutzerverfahren. Der Saldo zwischen den Einnahmenansprüchen und den kassentechnischen Einnahmen jedes Unternehmens sind die Ausgleichsbeträge (siehe Abschnitt 2.6). Die Ausgleichsbeträge werden im jeweiligen bilateralem Verhältnis für das Folgejahr mit 75% der Einnahmenentwicklung des zahlenden Unternehmens (Zähljahr zum Folgejahr) dynamisiert. Ein Beispiel für die Fortschreibung ist in der Anlage 22 dargestellt.

Etwaige Härtefallausgleichsbeträge sind in die Basis für die Fortschreibung einzubeziehen.

Sofern durch wesentliche Tarif-, Vertriebs- und Angebotsänderungen Nachfrageveränderungen im Folgejahr eintreten, sollten zwischen den betroffenen Verkehrsunternehmen bzw. zwischen den betroffenen Verkehrsunternehmen und dem VRR (als Verantwortlicher für die Bruttoverträge im SPNV) Korrekturen der festgesetzten Ausgleichsbeträge vereinbart werden, die vom VRR zu berücksichtigen sind. Ebenso können (Nach-)Zahlungen vereinbart werden. Bei Aufnahme neuer Verkehrsunternehmen in den VRR wird der VRR in Abstimmung mit den Beteiligten die Ausgleichsbeträge ggf. auf Basis von Zahlungen festsetzen. Kann keine Einigung erzielt werden, tritt das Schlichtungsverfahren gemäß Abschnitt 2.8 in Kraft.

Aus Gründen der Planungssicherheit sollen die Erhebungsergebnisse ab dem Jahr 2014 immer erst ein Jahr später wirken. Die Erhebung 2010 ist Grundlage für Einnahmenaufteilung 2010 und 2011. Die Erhebung 2012 ist Grundlage für die Einnahmenaufteilung 2012, 2013 und 2014, die Erhebung 2014 ist Grundlage für die Einnahmenaufteilung 2015 und 2016 usw.

## 3. Erhebung nach dem Fremdnutzerverfahren

### 3.1 Organisation

Die Erhebung der Fremdnutzung sollte gleichzeitig mit der Erhebung des Schwerbehindertenquotienten erfolgen. Abweichungen hiervon sind dem VRR vor der Erhebung mitzuteilen.

Gemäß Schwerbehindertenrichtlinie (§62 SchwbG, 3.1) gelten folgende Zeiträume für die Schwerbehindertenerhebung und somit auch für die Fremdnutzererhebung:

- Winterperiode (1. Erhebungsperiode):  
Die drei vollständigen Schulwochen beginnend mit dem Montag nach Aschermittwoch.
- Frühjahrsperiode (2. Erhebungsperiode):  
Die drei vollständigen Schulwochen beginnend mit dem Montag nach Ostermontag.
- Sommerperiode (3. Erhebungsperiode):  
Die zweite, dritte und vierte vollständige Ferienwoche in den Sommerferien.
- Herbstperiode (4. Erhebungsperiode):  
Die ersten drei vollständigen Schulwochen im November.
- Vollständige Schulwochen sind auch solche, in denen der Samstag unterrichtsfrei ist. Fällt ein Feiertag auf einen Werktag, scheidet diese Woche als Erhebungswoche aus.

Jedes Verkehrsunternehmen hat dem VRR verantwortliche Mitarbeiter sowie deren Vertreter zu benennen, die für die Planung, Vorbereitung, Durchführung und Aufbereitung der Erhebung zuständig sind.

Der VRR informiert die verantwortlichen Mitarbeiter über die Richtlinie und gibt Hinweise zur ordnungsgemäßen Planung, Vorbereitung, Durchführung und Aufbereitung der Erhebungen.

Zur Unterstützung stellt der VRR den verantwortlichen Mitarbeitern Schulungsunterlagen für das Erhebungspersonal zur Verfügung.

Die Verkehrsunternehmen kontrollieren und überwachen den Arbeitseinsatz ihres Erhebungspersonals und stellen einen ordnungsgemäßen Ablauf der Erhebungen sicher.

Werden Dritte mit der Durchführung der Erhebungen beauftragt, haben die Verkehrsunternehmen dafür Sorge zu tragen, dass die beauftragten Dritten alle notwendigen Informationen erhalten und berücksichtigen.

### **3.2 Erhebung und Schichtung**

Die Schichtung sorgt dafür, dass die Schwankungen innerhalb des Tages bzw. der Woche erwartungstreu abgebildet werden.

Die Erhebung ist als "Stichprobenerhebung auf allen Linien" entsprechend der Richtlinie zur Schwerbehindertenerhebung durchzuführen. Die in der Richtlinie zur Erstattung von Fahrgeldausfällen im Nahverkehr nach §§ 145 ff. SGB IX aufgeführten besonderen Regelungen zur

- Festlegung der Erhebungsperioden,
- Bildung von Wochenzeitschichten,
- Definition der Erhebungsmerkmale,
- Gestaltung der Zählprotokolle,
- Definition der zu erhebenden Linien,
- Auswahl der zu erhebenden Wagenfahrten und
- Auswahl der zu erhebenden Wageneinheiten

gelten sinngemäß mit einigen im Folgenden aufgeführten Ergänzungen.

Die erste normalwerktägliche Schicht der Schwerbehindertenrichtlinie umfasst Fahrten, deren zeitlicher Schwerpunkt zwischen 5:01 und 9:00 Uhr liegt. Für die Fremdnutzererhebung wird diese erste Schicht in zwei Teilschichten getrennt (5:01 bis 7:00 Uhr; 7:01 bis 9:00 Uhr). Die Schichtung der Schwerbehindertenerhebung bleibt hiervon unberührt. Die Wochenzeitschichten sind der nachfolgenden Tabelle „Einteilung der Wochenzeitschichten“ zu entnehmen.

### Einteilung der Wochenzeitschichten

Tag	Schwerbehindertenerhebung			Fremdnutzererhebung		
	Wochenzeitschicht	Tageszeit		Wochenzeitschicht	Tageszeit	
		von	bis		von	bis
Mo-Fr	1	05:01	09:00	10	05:01	07:00
				11	07:01	09:00
	2	09:01	12:00	12	09:01	12:00
	3	12:01	15:00	13	12:01	15:00
	4	15:01	19:00	14	15:01	19:00
Sa	5	19:01	01:00	15	19:01	01:00
	6	05:01	15:00	16	05:01	15:00
So	7	15:01	01:00	17	15:01	01:00
	8	05:01	01:00	18	05:01	01:00

Sofern der Wunsch eines Verkehrsunternehmens besteht, die Schichtung noch feiner zu unterteilen, ist dies möglich.

### 3.3 Erhebungsmerkmale

Grundlage für die Berechnung von Anteilswerten mit fremdgenutzten Fahrausweisen sind Linienbeförderungsfälle mit entgeltlichen Fahrausweisen, die bei der Fremdnutzererhebung nach folgenden Ticketgruppen zu erfassen sind:

- Barfahrausweise
- Zeitkarten (Abo, Monatskarten)
- SemesterTicket
- SchokoTicket
- BärenTicket
- FirmenTicket
- YoungTicket(Plus)
- SozialTicket

Eine detaillierte Auflistung der relevanten Fahrtberechtigungen, die bei den Erhebungen zu berücksichtigen sind, sowie die Schlüsselzahlen für die Fahrausweisgruppen (FAG) sind in Anlage 1 aufgeführt.

Zudem sind entgeltliche Fahrausweise nach den Verkehrsunternehmen, die diese Fahrausweise verkauft haben, zu differenzieren. Eine detaillierte Auflistung der relevanten Verkehrsunternehmen und die verbindlich bei der Datenübergabe zu verwendenden Kennziffern (für eine einheitliche Auswertung) sind in Anlage 3 aufgeführt.

Die Zuordnung der SemesterTickets zu Verkehrsunternehmen erfolgt in Abhängigkeit davon, wer die Einnahmen aus dem SemesterTicket-Verkauf erhalten hat. In Anlage 4 sind die Hochschulen und Hochschulstandorte sowie die zugeordneten Verkehrsunternehmen aufgelistet.

Ein Einnahmenausgleich für VRR-Sonderangebote, Fahrausweise aus Kooperationen und besondere Fahrausweise erfolgt nicht im Rahmen des Fremdnutzerverfahrens (siehe Anlage 29). Bei der Erhebung werden allerdings auch diese Fahrausweise differenziert gemäß Anlage 1 erfasst.

Fahrausweise des NRW-Tarifs und Bahntarife (siehe Anlage 27) werden differenziert gemäß Anlage 1 erfasst.

Ein Einnahmenausgleich für Fahrausweise anderer Verbände und Tarifgemeinschaften erfolgt nicht im Rahmen des Fremdnutzerverfahrens (siehe Anlage 26). Für eine gesonderte Einnahmenaufteilung anderer Tarife werden allerdings bei der Erhebung und Dateneingabe auch diese Fahrausweise differenziert nach verkaufenden Unternehmen gemäß Anlage 3 erfasst.

### **3.4 Zählzettel**

Die Gestaltung der Zählzettel basiert auf den Vorgaben für die Richtlinie zur Erhebung des Schwerbehindertenquotienten. Folgende Angaben müssen enthalten sein:

- Name des Zählers
- Datum
- Erhebungsperiode
- Wochentag
- Linienummer
- Beginn der Linienfahrt
- Ende der Linienfahrt
- Tageszeitschicht
- Zählbeginn
- Stundenzuordnung
- Fahrtrichtung
- Anfangshaltestelle / erste Zählhaltestelle je Linie
- Endhaltestelle / letzte Zählhaltestelle je Linie
- Anzahl der freifahrtberechtigten Schwerbehinderten und Begleitpersonen

- 
- Anzahl der sonstigen Fahrgäste ab Vollendung des 6. Lebensjahres (für VRR-Fremdnutzererhebung differenziert – siehe nächster Absatz)
  - Unterschrift des Zählers

Die Zählzettel sind für die VRR-Fremdnutzererhebung um folgende spezifische Felder zu erweitern:

- erhebendes Unternehmen
- Wagenfahrt-Code
- nach den Fahrausweisgruppen (FAG) gemäß Anlage 1 differenzierte VRR-Fahrausweise, verkauft durch das eigene, benachbarte oder häufig erwartete VU
- nach den Fahrausweisgruppen (FAG) gemäß Anlage 1 differenzierte VRR-Fahrausweise, verkauft durch weitere VU, mit Eintrag des VU-Namen durch den Erheber
- ggf. Fahrausweise eines anderen Verbundtarifes in der Differenzierung gemäß Anlage 1, mit Angabe des verkaufenden VU's
- Freifahrer
- KombiTickets / Sonderangebote
- NRWplus / CityTicket
- SchönesWochenende-Ticket
- RelationspreisTickets des NRW-Tarifes (siehe Anlage 1)
- PauschalpreisTickets des NRW-Tarifes (siehe Anlage 1)
- NRW-SemesterTicket
- SchöneFerien Ticket NRW
- ggf. Fahrausweise im Bereich „Unterer Niederrhein“ (Alt-VGN) gemäß Anlage 1

Für Unternehmen mit Beziehungen zu Nachbarverbänden sind die Zählzettel ggf. um weitere Erhebungsmerkmale zu ergänzen.

Sofern in der Erhebung unerwartete Merkmale auftreten, sind diese eindeutig und klarschriftlich zu erfassen und bei der Datenaufbereitung nach festgelegten Kriterien/Regeln zu bewerten.

Die Gestaltung der Zählzettel ist vor Erhebungsbeginn vom VRR zu genehmigen. Gestaltungsvorschläge für Zählzettel befinden sich in Anlage 5.

### **3.5 Definition der Erhebungslinien**

Besonderheiten bei E-Wagen-Fahrten:

- E-Wagen-Fahrten sind nach Möglichkeit – also immer dann, wenn sie zu wesentlichen Teilen deckungsgleich mit einer Fahrplanlinie verlaufen – dieser Fahrplanlinie zuzuordnen.
- Gelingt die Zuordnung zu Fahrplanlinien nicht, sind E-Wagen-Fahrten nicht nur zu einer, sondern zu mehreren, räumlich geschichteten Unterlinien zusammenzufassen. Damit kann vermieden werden, dass durch die Hochrechnung auf viele Fahrten nur einer E-Wagen-Linie verzerrte Fremdnutzeranteile ausgewiesen werden.
- Eine Abstimmung zwischen den betroffenen Partnerunternehmen hat vor der Erhebung zu erfolgen. In Zweifelsfällen entscheidet der VRR.

Besonderheiten bei gespaltenen Linienverläufen:

- Linienäste mit gespaltenen oder verkürzten Linienverläufen sind als gesonderte Linien anzusehen, wenn die Abweichungen erheblich sind und/oder mit einem erheblichen Einfluss auf den Anteil der Fremdnutzer zu rechnen ist.
- Bei Linien, die als eine Erhebungslinie erhoben werden können aber vereinzelt gespalten oder verkürzte Linienverläufe aufweisen, ist das Verhältnis der langen und kurzen bzw. der gespaltenen Linienwege in der Stichprobenauswahl abzubilden.
- Eine Abstimmung zwischen den betroffenen Partnerunternehmen hat vor der Erhebung zu erfolgen. In Zweifelsfällen entscheidet der VRR.

Besonderheiten bei Gemeinschaftslinien:

- Die Behandlung von Gemeinschaftslinien ist vor der Erhebung zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen abzustimmen. Die jeweils beteiligten Verkehrsunternehmen haben dabei ein einheitliches Vorgehen schriftlich festzulegen. In Zweifelsfällen entscheidet der VRR.
- Weiteres zu den Abstimmungen zu besonderen Zählverfahren oder Regelungen u.a. zu Gemeinschaftslinien sind dem Abschnitt 3.6 - Auswahl der Erhebungsfahrten zu entnehmen.

### **3.6 Auswahl der Erhebungsfahrten**

Je größer der Stichprobenumfang, desto kleiner ist der statistische relative Fehler und desto stabiler sind die Ergebnisse. In der Fremdnutzererhebung gelten mindestens die gleichen Stichprobenumfänge wie in der Schwerbehindertenerhebung.

Die Stichprobenauswahl erfolgt zufällig je Erhebungsperiode gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die Schwerbehindertenzählung. Das bedeutet nicht, dass alle Fahrten zufällig auszuwählen sind. Betriebliche und organisatorische Aspekte können bei der Auswahl durchaus berücksichtigt werden. Der Anforderung wird dann korrekt Rechnung getragen, wenn die erste Zählfahrt zufällig ausgewählt wird und beispielsweise die nachfolgend zu erhebenden Fahrten nach den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Einsatzes des Zählpersonals (z.B. durch Verbleiben auf einem Wagenumlauf) angeordnet werden.

Eine Erhebungsfahrt darf während des Jahres maximal zweimal ausgewählt werden, es sei denn in der betreffenden Wochenzeitschicht gibt es nur bis zu drei mögliche Erhebungsfahrten. Sofern mehr Fahrten in einer Wochenzeitschicht erhoben werden, als in der Richtlinie gefordert, darf eine Erhebungsfahrt während eines Jahres auch mehr als zweimal ausgewählt werden.

Bei mehr als 8 Fahrten je Tag (Normalwerktag: Montag bis Freitag) auf einer Linie (z.B. 4 Hin- und 4 Rückfahrten) gilt für die Normalwerktag: Die Erhebungen auf einer Linie je Erhebungsperiode haben – über die Schichtungstage hinaus – an mehreren, wenn möglich unterschiedlichen Wochentagen zu erfolgen. So ist es nicht zulässig, alle für Montag bis Freitag geforderte Erhebungsfahrten einer Linie an nur einem (Wochen-)Tag durchzuführen.

Innerhalb der Wochenzeitschicht hat eine gleichmäßige Auswahl der Erhebungsfahrten zu erfolgen.

Es dürfen keine grundsätzlichen Verzerrungen durch die Auswahl der Erhebungsfahrten entstehen (z. B. über- oder unterproportionale Berücksichtigung von Fahrten mit Anschlussfahrten / überproportionale Berücksichtigung einer bestimmten Richtung je Schicht).

Fremdnutzererhebung und Schwerbehindertenerhebung sollten gleichzeitig durchgeführt werden. Ist dies nicht möglich, (weil die Erhebungen z.B. um ein Jahr versetzt stattfinden,) sind – nach Möglichkeit – die gleichen Fahrten auszuwählen.

Die Stichprobenauswahl ist vor der Erhebung auf Wunsch eines betroffenen Verkehrsunternehmens offen zu legen und kann von diesem eingesehen werden.

Kleinere Unternehmen sind stark abhängig vom Erhebungsergebnis größerer Nachbarunternehmen. Daher können kleinere Unternehmen einen größeren Stichprobenumfang vom „großen“ Nachbarn auf einzelnen Linien verlangen,

wenn diese Linien für das kleine Unternehmen besonders bedeutungsvoll sind. Folgende Bedingungen müssen dafür erfüllt sein:

- Das kleine Unternehmen ist wesentlich kleiner als das große Unternehmen (gemessen am Einnahmenanspruch der letzten Einnahmenaufteilung im Verhältnis 1 zu 3).
- Das große Unternehmen muss ein Nachbarunternehmen sein oder
- die Linie des großen Unternehmens fährt - zumindest teilweise - in dem Bedienungsgebiet des kleinen Unternehmens oder
- in vergangenen Erhebungsperioden müssen starke Schwankungen auf der Linie des großen Unternehmens in Bezug auf den Fremdnutzeranteil des kleinen Unternehmens stattgefunden haben.
- Das kleine Unternehmen muss bis 2 Monate vor der Erhebung dem großen Unternehmen den Wunsch einer Erhöhung der Stichprobe und die betroffene Linie mitteilen.
- Linien mit besonderer Bedeutung werden wie folgt definiert:
  - Die auf der Linie des großen Unternehmens erhobenen Linienbeförderungsfälle mit Fahrausweisen des kleinen Unternehmens betragen mehr als 4% gemessen an allen Linienbeförderungsfällen mit Fahrausweisen des kleinen Unternehmens oder
  - der Fremdnutzeranteil des kleinen Unternehmens auf der betroffenen Linie ist größer als 20%.

Für Unternehmen, die beide das Fremdnutzerverfahren anwenden, kann Regelungsbedarf bei Gemeinschaftslinien oder bei einzelnen Linien eines Unternehmens in dem Hauptbedienungsgebiet eines anderen Unternehmens (wesentliche Betriebsleistung und / oder höherer Fremd- als Eigennutzeranteil) bestehen. Sind Unternehmen unterschiedlicher Auffassung, ob besondere Zählverfahren oder Regelungen getroffen werden, um ggf. eine Angleichung bzw. eine Gleichsetzung der Ertragskraft zu erreichen, tritt das Schlichtungsverfahren in Kraft (siehe Abschnitt 2.8).

### **3.7 Erhebungsdurchführung**

Von den Unternehmen ist eine ausreichende Anzahl an Erhebungspersonal einzusetzen, damit möglichst wenig Schlupf entsteht (Schlupf: Aus Zeitgründen nicht erfasste Fahrausweise).

Das Erhebungspersonal ist theoretisch und praktisch intensiv zu schulen.

Die Erhebungen sind auf Wunsch eines beteiligten Partnerunternehmens mit gemeinsamen Zählerteams durchzuführen. Gemeinsame Zählerteams sollten wegen des organisatorischen Mehraufwandes auf ausgesuchte, "kritische" Linien beschränkt bleiben. In Zweifelsfällen entscheidet der VRR.

Die Unternehmen haben Kontrollen beim Erhebungspersonal durchzuführen. Auf Wunsch eines beteiligten Partnerunternehmens sind auch gemeinsame Kontrollteams vorzusehen oder ein Unternehmen kann das Erhebungspersonal eines beteiligten Unternehmens kontrollieren.

Der VRR beauftragt darüber hinaus einen unabhängigen Dritten zur Durchführung von Zählerkontrollen. Die Anzahl der Kontrollen sowie deren Durchführung sind in Anlage 25 geregelt. Die Kosten der Zählerkontrollen werden durch eine Umlage bei den Verkehrsunternehmen finanziert (prozentualer Anteil an den durchgeführten Kontrollen).

Die zählverantwortlichen Mitarbeiter des Unternehmens werden von dem Ergebnis der Kontrollen unverzüglich in Kenntnis gesetzt. Die zählverantwortlichen Mitarbeiter haben dafür Sorge zu tragen, dass Erheber, die fehlerhaft erhoben haben, nachgeschult werden. Sollte bei Kontrollen festgestellt werden, dass Erheber anhaltend fehlerhaft erheben, sind diese nicht mehr einzusetzen.

Bei Fehlererkennung muss geprüft werden, ob es sich um einen geringfügigen Fehler (z. B. Strich bei eigenem Verkehrsunternehmen anstatt beim Nachbarunternehmen) oder um einen systematischen Fehler handelt (z. B. Nichteinhaltung von bilateralen Vereinbarungen, Inaktivität des Erhebungspersonals). Bei systematischen oder bei schwerwiegenden Fehlern müssen (wenn noch möglich) Nacherhebungen durchgeführt werden.

Die Ergebnisse der Kontrollen sollen dem AK WA vorgestellt werden. Falls systematische oder schwerwiegende Fehler häufig bei einem Unternehmen vorkommen, tritt das Schlichtungsverfahren in Kraft (siehe Abschnitt 2.8).

### **3.8 Erhebungsergebnisse**

Die Erhebungsergebnisse sind dem VRR auf Datenträger oder in anderer elektronischer Form zu übergeben. Anlage 6 führt die entsprechenden Schnittstellenbeschreibungen auf.

Wird der durch die Richtlinie vorgegebene Stichprobenumfang nicht erfüllt, sind fiktive Erhebungsfahrten zum Nachteil des erhebenden Verkehrsunternehmens anzusetzen:

- Bei Erhebung von zu wenigen Linienfahrten in einer Schicht sind die Zählwerte einer erhobenen Linienfahrt dieser Schicht zusätzlich anzusetzen. Dabei werden alle Fahrgäste mit entgeltlichen fremden Fahrausweisen als Fahrgäste mit entgeltlichen eigenen Fahrausweisen berücksichtigt.
- Wurde auf einer Fahrplanlinie keine Fahrt in einer Schicht erhoben, obwohl ein Fahrtenangebot vorhanden war, werden Zählergebnisse erhobener Fahrten der gleichen Zeitschicht von einer anderen Linie zusätzlich angesetzt. Dabei sind die am stärksten besetzten Linien und Fahrten auszuwählen. Zudem werden Fahrgäste mit entgeltlichen fremden Fahrausweisen als Fahrgäste mit entgeltlichen eigenen Fahrausweisen berücksichtigt.

Die Unternehmen verpflichten sich, geprüfte Daten an den VRR zu liefern. Dieses kann entweder durch eine doppelte Dateneingabe oder ein vergleichbares Verfahren (z. B. dokumentierte Stichprobenkontrollen durch einen unabhängigen, nicht mit Ursprungsdateneingabe beauftragten Mitarbeiter) sichergestellt werden.

### **3.9 Prüfung der Ergebnisse**

Die Erhebungen der Fremdnutzung unterliegen keiner Testpflicht. Die Verkehrsunternehmen müssen jedoch eine schriftliche Erklärung über die richtlinienkonforme Stichprobenauswahl, Durchführung der Erhebungen und Prüfung der Ergebnisse abgeben.

Eine weitergehende Prüfung der Erhebungsergebnisse erfolgt durch den VRR. Werden hierbei unplausible Ergebnisse erkannt, so werden diese dem Verkehrsunternehmen verständlich und vollständig dargelegt. Über das Schlichtungsverfahren können Nacherhebungen durch das betroffene Unternehmen oder durch externe Dritte veranlasst werden (siehe Abschnitt 2.8 Schlichtungsverfahren).

Dem VRR ist das Recht einzuräumen, sich von der Ordnungsmäßigkeit der Erhebungsbelege und der Richtigkeit der Eingabe in die EDV zu überzeugen. Das Verfahren zur Prüfung der Dateneingabe ist in Anlage 9 (A9.1) geregelt.

Bei Überschreiten der akzeptierten Fehlerquote in Höhe von 5%, wird ein externer Dritter mit der kompletten Dateneingabe durch den VRR beauftragt. Die Kosten trägt das Verkehrsunternehmen.

Für die Aufbewahrungsfristen aller Unterlagen gelten die handelsrechtlichen Bestimmungen.

## **4. Erhebung nach dem Anspruchsverfahren**

### **4.1 ÖSPV-Unternehmen**

#### **4.1.1 Organisation**

Die ÖSPV-Unternehmen, die ihren Einnahmenanspruch komplett oder für bestimmte Linien (bei Nicht-VRR-Unternehmen) nach dem Anspruchsverfahren erheben müssen, sind in Anlage 14 aufgeführt.

Die Erhebung nach dem Anspruchsverfahren findet für ÖSPV-Unternehmen in 4 Perioden zu jeweils 4 Wochen statt.

Die Erhebungsperioden sollen – soweit möglich – die Erhebungsperioden im Fremdnutzerverfahren abdecken (siehe Abschnitt 3.1).

Während der Osterfeiertage, an Karneval und unmittelbar nach den Schulferien (wenn die Schulen noch die Schulfahrten umdisponieren) wird die Erhebung ausgesetzt.

Die Erhebungsperioden sind mit dem VRR abzustimmen. Der AK WA wird nach Festlegung seitens des VRR zeitnah in Kenntnis gesetzt.

Die Erhebung nach dem Anspruchsverfahren erfolgt durch zu beauftragende Dritte, die vom Auftraggeber rechtlich und wirtschaftlich unabhängig sein müssen.

Die Ausschreibung und Vergabe der Erhebung nach dem Anspruchsverfahren für die ÖSPV-Unternehmen gemäß Anlage 14 erfolgt zentral durch den VRR. Die ÖSPV-Unternehmen, die ein Verfahrenswahlrecht haben, können die Ausschreibung und Vergabe der Erhebung nach dem Anspruchsverfahren selbst durchführen. Somit tritt der VRR oder das ÖSPV-Unternehmen mit Verfahrenswahlrecht als Auftraggeber der Erhebung im Anspruchsverfahren – im Weiteren kurz „Auftraggeber“ – auf.

Die Planung, Vorbereitung, Durchführung und Daten-/Ergebnisaufbereitung der Erhebung stehen in der Verantwortung des jeweiligen Auftraggebers und sind – wenn der Auftraggeber ein Verkehrsunternehmen ist - mit dem VRR abzustimmen. Zur Vorbereitung der Erhebung gehört u.a. die Abstimmung der Zähleranweisungen und die Abstimmung der Zählzettel (siehe Abschnitt 4.1.4) sowie die Bereitstellung der Zählereinsatzpläne (siehe Abschnitt 4.1.9).

Die Verkehrsunternehmen, bei denen erhoben wird, haben sich u.a. in folgenden Punkten mit dem beauftragten Dritten abzustimmen:

- Angaben zu nicht veröffentlichten erhebungsrelevanten Fahrten
- Tarifliche oder regionale Besonderheiten für bestimmte Linien
- Tage, an denen auf Grund von besonderen Veranstaltungen nicht erhoben werden kann
- Wagenumläufe
- Eingesetzte Fahrzeugtypen

Jedes Verkehrsunternehmen hat dem VRR verantwortliche Mitarbeiter sowie deren Vertreter zu benennen, die bei der Planung und Vorbereitung der Erhebung mitarbeiten. Die beauftragten Dritten haben verantwortliche Mitarbeiter sowie deren Vertreter zu benennen, die für die Planung, Vorbereitung, Durchführung und Aufbereitung der Erhebungen zuständig sind.

Die Auftraggeber haben dafür Sorge zu tragen, dass die beauftragten Dritten alle notwendigen Informationen erhalten und berücksichtigen. Der VRR informiert die verantwortlichen Mitarbeiter über die Richtlinie und gibt Hinweise zur ordnungsgemäßen Planung, Vorbereitung, Durchführung und Aufbereitung der Erhebungen.

#### 4.1.2 Erhebung und Schichtung

Die Schichtung sorgt dafür, dass die Schwankungen innerhalb des Tages bzw. der Woche erwartungstreu abgebildet werden.

Die Schichtung berücksichtigt folgende Elemente (siehe auch Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“):

- Erhebungslinie (gemäß Abschnitt 4.1.5)
- Richtung
- Erhebungsperiode
- Tagesart
- Tageszeit gemäß der Tabelle „Einteilung der Wochenzeitschichten“ (siehe unten)
- Fahrt = Fahrt-Nr. (an bestimmten Tagen und Perioden - gemäß Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“)

### Einteilung der Wochenzeitschichten

Tag	Wochenzeitschicht	Tageszeit		Tag	Wochenzeitschicht	Tageszeit	
		von	bis			von	bis
Normalwerktag (Mo-Fr)	1	BA	06:00	Samstag	10	BA	08:00
	2	06:01	08:00		11	08:01	12:00
	3	08:01	10:00		12	12:01	16:00
	4	10:01	12:00		13	16:01	BE
	5	12:01	14:00	Sonntag	14	BA	08:00
	6	14:01	16:00		15	08:01	12:00
	7	16:01	18:00		16	12:01	16:00
	8	18:01	20:00		17	16:01	BE
	9	20:01	BE				

BA = Betriebsanfang / BE = Betriebsende

Bezüglich der Zugehörigkeit von Fahrten zu Wochenzeitschichten gilt die zeitliche Mitte zwischen Abfahrtszeit am ersten Halt und Ankunftszeit am letzten Halt (jeweils bezogen auf den Geltungsbereich des VRR-Tarifes).

Abhängig von der Größe der Zuscheidungseinheit (Fahrten je Normalwerktag) gibt es unterschiedliche Schichtungskriterien und Stichprobenumfänge. Die Vorgaben zur Schichtung und zum Stichprobenumfang sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

### Schichtung und Stichprobenplan

Zuscheidungseinheit	Schichtung nach					Stichprobe		
	Linie	Periode	Tag	Wochenzeitschicht	Fahrt	Fahrten je Schicht	Befragungsquote je Schicht	
ÖSPV-VU mit mindestens 250 Fahrten je NW	Erhebungslinie, Richtung	1,2,3,4	NW	1,2,3,4,5,6,7,8,9	-	1	maximal 100% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden	minimal 50%
			Sa	10,11,12,13	-	2	maximal 100% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden	
			So	14,15,16,17	-	2	maximal 100% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden	
ÖSPV-VU mit weniger als 250 Fahrten je NW	Erhebungslinie, Richtung	1,2,3,4	NW	1,2,3,4,5,6,7,8,9	-	1	über die Perioden jede Fahrt mindestens 1mal	minimal 50%
			Sa	10,11,12,13	-	4	maximal 200% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden	
			So	14,15,16,17	-	4	maximal 200% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden	
ÖSPV-VU mit weniger als 125 Fahrten je NW	Erhebungslinie, Richtung	1,2,3,4	NW	1,2,3,4,5,6,7,8,9	Fahrt-Nr.	1		minimal 50%
			Sa	10,11,12,13	-	4	über die Perioden jede Fahrt mindestens 2mal	
			So	14,15,16,17	-	4	über die Perioden jede Fahrt mindestens 2mal	

Je Schicht (im Sinne der Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“) ist eine Befragungsquote von mindestens 50% zu erreichen.

Wird die Befragungsquote je Schicht von 50% nicht erreicht, werden in Abhängigkeit von der durchschnittlichen Befragungsdauer je durchgeführtem Interview folgende Verfahren in Gang gesetzt:

- Wenn die Nichterreichung auf eine unangemessen hohe durchschnittliche Befragungsdauer (Richtwert: 150 Sekunden je durchgeführtem Interview) zurückzuführen ist, dann erfolgt zeitnah eine Nacherhebung.
- Wenn die durchschnittliche Befragungsdauer angemessen war:
  - Ist die Ursache eine atypisch hohe Besetzung des Wagens am Erhebungstag, ist keine Nacherhebung erforderlich.
  - Ist der Wagen regelmäßig sehr stark besetzt, ist bei weiteren Erhebungen dieser Wagenfahrt - sofern sinnvoll möglich - der Einsatz von mehr Interviewern vorzusehen.
  - Ist eine Erhöhung der Anzahl von Interviewern nicht sinnvoll möglich, wird die betroffene Wagenfahrt in den weiteren Wellen häufiger erhoben (Erhöhung des Stichprobenumfangs).
  - Wagen, bei denen aufgrund der Besetzung eine zu niedrige Befragungsquote erwartet wird, sollen von vornherein häufiger erhoben werden.

Die Befragung hat unter Beachtung der nötigen Sorgfalt zu erfolgen.

Die Berechnung des Schlupfs (bzw. der Befragungsquote) erfolgt auf Basis von PersonenKm. Dabei dürfen Fahrgäste, die die Antwort verweigern, aus Zähler und Nenner heraus gekürzt werden. Fahrgäste, die aus anderen Gründen objektiv nicht befragt werden können (z.B. weil sie der deutschen Sprache nicht mächtig sind) sind Verweigerern gleichzusetzen. Der Nachweis über die Verweigerer ist vom beauftragten Dritten nachvollziehbar zu erbringen.

Neben den absoluten Vorgaben für die Auswahleinheiten je Schicht sind darüber hinaus weitere Vorgaben enthalten, die eine verzerrungsfreie Stichprobenauswahl sichern (siehe obige Tabelle und Abschnitt 4.1.6 - Auswahl der Erhebungsfahrten).

Der Auftraggeber und – falls abweichend - das Verkehrsunternehmen können (zum Beispiel mit dem Ziel einer verbesserten Aussagefähigkeit von Teilergebnissen für einzelne Linien) einen größeren Stichprobenumfang vereinbaren.

#### 4.1.3 Erhebungsmerkmale

Entgeltliche Fahrausweise sind nach den Verkehrsunternehmen, die diese Fahrausweise verkauft haben, zu differenzieren. Eine detaillierte Auflistung der rele-

---

vanten Unternehmen und die verbindlich bei der Datenübergabe zu verwenden- den Kennziffern (für eine einheitliche Auswertung) sind in Anlage 3 aufgeführt.

Die Zuordnung der SemesterTickets zu Verkehrsunternehmen erfolgt in Abhän- gigkeit davon, wer die Einnahmen aus dem SemesterTicket-Verkauf erhalten hat. In Anlage 4 sind die Hochschulen und Hochschulstandorte sowie die zugeordne- ten Verkehrsunternehmen aufgelistet.

Ein Einnahmenausgleich für VRR-Sonderangebote, Fahrausweise aus Koopera- tionen und besondere Fahrausweise erfolgt nicht im Rahmen des Anspruchsver- fahrens (siehe Anlage 29). Bei der Erhebung werden allerdings auch diese Fahr- ausweise differenziert gemäß Anlage 2 erfasst.

Fahrausweise des NRW-Tarifs und Bahntarife (siehe Anlage 27) werden diffe- renziert gemäß Anlage 2 erfasst.

Ein Einnahmenausgleich für Fahrausweise anderer Verbände und Tarifgemein- schaften erfolgt nicht im Rahmen des Anspruchsverfahrens (siehe Anlage 26). Für eine gesonderte Einnahmenaufteilung anderer Tarife werden allerdings bei der Erhebung und Dateneingabe auch diese Fahrausweise differenziert nach verkaufenden Unternehmen gemäß Anlage 3 erfasst.

Folgende Merkmale sind auf allen Erhebungs-Wagenfahrten im Einzelnen zu erfassen und auszuwerten:

- Anzahl der Plätze in der Auswahleinheit (im gesamten Wagen).
- Besetzung bei Erhebungsbeginn und Erhebungsende.
- Ein- und Aussteiger bei jeder Haltestelle.

In den ausgewählten Wagenfahrten sind von den sich dort befindenden Reisen- den folgende Merkmale zu erheben:

- Preis des benutzten Fahrausweises - bei Barfahrausweisen und bei Zeitfahr- ausweisen im Einzelkauf (zum Zwecke der Plausibilisierung).
- Reiseweg innerhalb des VRR-Gebietes bzw. innerhalb des Geltungsberei- ches des VRR-Tarifes.
  - Einstiegshaltestelle, Ausstiegshaltestelle auf der Erhebungsfahrt
  - Umstiegshaltestellen und genutzte Verkehrsmittel/Produkte
  - Ersteinstiegshaltestelle, Letztausstiegshaltestelle (Quelle, Ziel)
  - Bei mehr als zwei Linienabschnitten im Vor- oder Nachlauf genügt es, wenn vom Reiseweg neben der Fahrt im Erhebungsbus der unmittelbare Vor- bzw. Nachlauf sowie die Erst-Einstiegshaltestelle und die Letzt- Ausstiegshaltestelle erfasst werden. Alle übrigen Linienabschnitte sind bei der Erhebungsaufbereitung über eine Routensuche zu ergänzen.

- Benutzt ein Fahrgast im Fahrtverlauf mehrere aneinander anschließende Fahrausweise („Stückelung“), so sind die Angaben zum Reiseweg bezogen auf den während der Erhebungsdurchführung gültigen Fahrausweis zu beziehen; Einstieg, Ausstieg, Ersteinstieg bzw. Letztausstieg sind erforderlichenfalls auf den Geltungsbereich dieses Fahrausweises einzukürzen. Sind mehrere Fahrausweise für einen Teil der Fahrt gültig, wird der bei Fahrtantritt gültige Fahrausweis bis zum Ende seines Gültigkeitsbereiches bei der Bewertung berücksichtigt (Brechungspunkt). Der sich anschließende Fahrausweis geht – obwohl ggf. vorher gültig – erst ab diesem Brechungspunkt in die Berechnung ein.
- Wird neben dem Stammfahrausweis ein Ergänzungs- bzw. ZusatzTicket benutzt, gilt das Merkmal des Stammfahrausweises. Anschluss-Tickets der DB sind wie Ergänzungs-Tickets zu behandeln, wenn der Stammfahrausweis in der Erhebungslinie gültig ist. Ansonsten sind Anschluss-Tickets als NRW-Tarif zu erfassen.
- VRR-Tarif
  - Fahrausweisart (gemäß Anlage 2)
  - Preisstufe (K, A, A1, A2, B, C, D)
  - Verkehrsunternehmen, das den (benutzten) Fahrausweis verkauft hat (Kodierung gemäß Anlage 3)
- Spezielle VRR-Fahrausweise wie
  - SemesterTicket (Zuordnung und Kodierung gemäß Anlage 4)
  - Ticket Spezial
  - KombiTicket
  - Fahrausweise im Bereich „Unterer Niederrhein“ (Alt-VGN)
- Tarif anderer Verbünde / Übergangstarife (siehe Anlage 2)
  - Tarif
  - Fahrausweisart (Differenzierung analog VRR-Tarif)
  - Preisstufe (Preisstufe je nach Tarif)
  - Verkehrsunternehmen, das den (benutzten) Fahrausweis verkauft hat (Kodierung gemäß Anlage 3)
- RelationspreisTickets, PauschalpreisTickets des NRW-Tarifs und DB-Tarif (siehe auch Anlage 2)
  - Fahrausweisart (gemäß Anlage 2)
  - Verkehrsunternehmen, das den (benutzten) Fahrausweis verkauft hat (Kodierung gemäß Anlage 3)
- ZusatzTickets zur Erweiterung des Geltungsbereiches
- Schwerbehinderte
- Freifahrer differenziert nach
  - Kinder unter 6 Jahren
  - Unentgeltlich mitfahrende Kinder

- 
- Begleiter zu Schwerbehinderten
  - Mitarbeiter des VU
  - Sonderfahrausweise (Dienstfahrausweise von Verbundgesellschaften, Gästetickets)
  - Polizeibeamte im Dienst
  - sonstige Freifahrer
  - Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis (Schwarzfahrer)
  - Fahrausweise, auf denen das ausgebende VU nicht erkennbar sind auf Zählzettel zu kennzeichnen und gehen als eigengenutzte Fahrausweise in die Berechnung ein.
  - Sonstige Fahrtberechtigungen, klarschriftlich zu notieren
  - Ggf. weitere im Zählzeitraum gültige Fahrausweise

#### 4.1.4 Zählzettel

Die Erhebungsunterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Identifikation und Zuordnung der erhobenen Fahrt (einschließlich Datum) und zur Identifikation des Zählpersonals erforderlich sind. Neben den im Abschnitt 4.1.3 genannten Erhebungsmerkmalen, muss der Zählzettel folgende Angaben erhalten:

- Name oder Identifikationsnummer des Zählers
- Datum
- Erhebungsperiode
- Wochentag
- Liniennummer
- Beginn der Linienfahrt
- Ende der Linienfahrt
- Ggf. Tageszeitschicht
- Ggf. Zählbeginn
- Ggf. Stundenzuordnung
- Fahrtrichtung (oder Start- und Zielhaltestelle)
- Erhebendes Unternehmen
- Wagenfahrt-Code
- Unterschrift des Zählers

Sofern in der Erhebung unerwartete Merkmale auftreten, sind diese eindeutig und klarschriftlich zu erfassen und bei der Datenaufbereitung nach festgelegten Kriterien/Regeln zu bewerten.

Die Zählzettel müssen dem Dateinamen des digitalisierten Zählzettels (vgl. Abschnitt 4.1.8 Erhebungsergebnisse) eindeutig zuzuordnen sein. Ggf. ist hierzu der Zählzettel mit einer Nummer zu versehen.

Die Gestaltung der Zählzettel ist vor Erhebungsbeginn vom VRR zu genehmigen.

#### 4.1.5 Definition der Erhebungslinien

Besonderheiten bei E-Wagen-Fahrten:

- E-Wagen-Fahrten sind nach Möglichkeit – also immer dann, wenn sie zu wesentlichen Teilen deckungsgleich mit einer Fahrplanlinie verlaufen – dieser Fahrplanlinie zuzuordnen.
- Gelingt die Zuordnung zu Fahrplanlinien nicht, sind E-Wagen-Fahrten nicht nur zu einer, sondern zu mehreren, räumlich geschichteten Unterlinien zusammenzufassen.

Besonderheiten bei gespaltenen Linienverläufen:

- Linienäste mit gespaltenen oder verkürzten Linienverläufen sind als gesonderte Linien anzusehen, wenn die Abweichungen erheblich sind und/oder mit einem erheblichen Einfluss auf den Anteil der Fremdnutzer zu rechnen ist.
- Bei Linien, die als eine Erhebungslinie erhoben werden können aber vereinzelt gespalten oder verkürzte Linienverläufe aufweisen, ist das Verhältnis der langen und kurzen bzw. der gespaltenen Linienwege in der Stichprobenauswahl abzubilden.

Besonderheiten bei Gemeinschaftslinien:

- Die Behandlung von Gemeinschaftslinien ist vor der Erhebung zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen abzustimmen. Die jeweils beteiligten Verkehrsunternehmen haben dabei ein einheitliches Vorgehen schriftlich festzulegen. In Zweifelsfällen entscheidet der VRR.

#### 4.1.6 Auswahl der Erhebungsfahrten

Auswahleinheit im ÖSPV ist die Wagenfahrt, d.h. es werden komplette Fahrzeuge ausgewählt. Alle Ein- und Aussteiger sind zu zählen.

Bei kommunalen Schienenverkehrsmitteln in Mehrfachtraktion beschränkt sich die Erhebung auf einen zufällig auszuwählenden Wagen. Die Erhebungswerte werden dann – durch Bindung an die Zahl der Sitzplätze – auf die gesamte Fahrt hochgerechnet.

Innerhalb der Schichten werden Auswahleinheiten (Wagenfahrten) zufällig ausgewählt. Betriebliche und organisatorische Aspekte können bei der Auswahl der Auswahleinheiten berücksichtigt werden. Der Anforderung an eine zufällige Auswahl wird auch dann genüge getan, wenn die erste Erhebungsfahrt zufällig ausgewählt wird und beispielsweise die nachfolgend zu erhebenden Fahrten nach den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Einsatzes des Zählpersonals (z.B. durch Verbleiben auf einem Wagenumlauf) angeordnet werden.

Eine Erhebungsfahrt darf während des Jahres maximal zweimal ausgewählt werden, es sei denn in der betreffenden Wochenzeitschicht gibt es nur bis zu drei mögliche Erhebungsfahrten. Sofern mehr Fahrten in einer Wochenzeitschicht erhoben werden, als in der Richtlinie gefordert, darf eine Erhebungsfahrt während eines Jahres auch mehr als zweimal ausgewählt werden.

Bei mehr als 8 Fahrten je Tag (Normalwerktag: Montag bis Freitag) auf einer Linie (z.B. 4 Hin- und 4 Rückfahrten) gilt für die Normalwerktag: Die Erhebungen auf einer Linie je Erhebungsperiode haben – über die Schichtungstage hinaus – an mehreren, wenn möglich unterschiedlichen Wochentagen zu erfolgen. So ist es nicht zulässig, alle für Montag bis Freitag geforderte Erhebungsfahrten einer Linie an nur einem (Wochen-)Tag durchzuführen.

Innerhalb der Wochenzeitschicht hat eine gleichmäßige Auswahl der Erhebungsfahrten zu erfolgen.

Die Stichprobe ist etwa gleichmäßig innerhalb der jeweiligen Erhebungsperioden zu verteilen, wobei der Schwerpunkt jeweils auf die ersten 3 Wochen gelegt werden kann und jeweils die letzte Woche für Ausweichtermine genutzt werden kann.

Es ist darauf zu achten, dass keine grundsätzlichen Verzerrungen durch die Auswahl der Erhebungsfahrten entstehen (z. B. über- oder unterproportionale Berücksichtigung von Fahrten mit Anschlussfahrten).

Die Stichprobenauswahl ist vor der Erhebung auf Wunsch eines betroffenen Verkehrsunternehmens offen zu legen und kann von diesem eingesehen werden.

#### 4.1.7 Erhebungsdurchführung

Die Erfassung der elektronischen Tickets (E-Tickets) ist mit entsprechenden Erfassungsgeräten durchzuführen. Eine reine Befragung der Fahrgäste mit E-Tickets ohne Zuhilfenahme von Lesegeräten ist nicht zulässig.

Von den beauftragten Dritten ist eine ausreichende Anzahl an Erhebungspersonal einzusetzen, damit möglichst wenig Schlupf entsteht (Schlupf: Aus Zeitgründen nicht befragte Fahrgäste).

Die Auswahl der zu befragenden Personen innerhalb der Wagenfahrt hat nach einem in Anlage 18 festgelegten Verfahren zu erfolgen.

Das Erhebungspersonal ist theoretisch und praktisch intensiv zu schulen.

Die beauftragten Dritten haben Kontrollen beim Erhebungspersonal durchzuführen.

Der VRR beauftragt darüber hinaus einen unabhängigen Dritten zur Durchführung von Zählerkontrollen. Die Anzahl der Kontrollen sowie die Durchführung sind in Anlage 25 geregelt. Die Kosten der Zählerkontrollen werden durch eine Umlage bei den Verkehrsunternehmen finanziert (Feststellung der Kosten für Kontrollen im ÖSPV-Anspruchsverfahren über den prozentualen Anteil an den durchgeführten Kontrollen; Umlage auf die ÖSPV-Unternehmen im Anspruchsverfahren über deren Einnahmenanspruch).

Auf Wunsch eines beteiligten Partnerunternehmens können auch Kontrollen durch das beteiligte Unternehmen erfolgen.

Die verantwortlichen Mitarbeiter des beauftragten Dritten werden von dem Ergebnis der Kontrollen unverzüglich in Kenntnis gesetzt. Die verantwortlichen Mitarbeiter haben dafür Sorge zu tragen, dass Erheber, die fehlerhaft erhoben haben, nachgeschult werden. Sollte bei Kontrollen festgestellt werden, dass Erheber anhaltend fehlerhaft erheben, sind diese nicht mehr einzusetzen.

Bei Fehlererkennung muss geprüft werden, ob es sich um einen geringfügigen Fehler (z. B. Erfassung von Ticket2000 statt Ticket2000 Abo) oder um einen systematischen Fehler handelt (z. B. Nichteinhaltung von bilateralen Vereinbarungen, Inaktivität des Erhebungspersonals). Bei systematischen oder bei schwerwiegenden Fehlern müssen (wenn noch möglich) Nacherhebungen durchgeführt werden.

Die Ergebnisse der Kontrollen sollen dem AK WA vorgestellt werden. Falls systematische oder schwerwiegende Fehler häufig bei einem Unternehmen vorkommen, tritt das Schlichtungsverfahren in Kraft (siehe Abschnitt 2.8).

#### 4.1.8 Erhebungsergebnisse

Die Kodierung des verkaufenden Verkehrsunternehmens ist in den an den VRR zu übergebenden Daten gemäß den Schlüsselzahlen aus Anlage 3 und Anlage 4 vorzunehmen. Die Kodierung der Fahrausweisart (Anlage 2) ist in sinnvoller Weise vom beauftragten Dritten vorzunehmen.

Der Umgang mit fehlenden Informationen auf dem Erhebungsbogen ist in Anlage 8 geregelt.

Die Ergebnisse der Erhebung sind nach dem Fahrtabschnittsprinzip aufzubereiten. (Fahrtabschnittsprinzip: Jeder Fahrgast wird immer nach seinem gesamten Reiseweg befragt. Jede Befragung (nicht nur Befragungen auf dem ersten Fahrtabschnitt eines Umsteigers = Ersteinsteigerprinzip) muss berücksichtigt werden. Aussagen zum Gesamtreiseweg sind dann entsprechend mit dem Kehrwert der Gesamtzahl der Fahrtabschnitte zu gewichten.)

Der beauftragte Dritte hat die Daten auf Plausibilität zu überprüfen und zu korrigieren. Es ist in allen Fällen nachträglich zu prüfen,

- ob der Reiseweg auf die Abbildung des Netzes passt,
- ob der erhobene Fahrausweis im Erhebungsabschnitt gültig ist (u.a. Prüfung der räumlichen Gültigkeit),
- ob der erhobene Fahrausweis bezogen auf den Erhebungsabschnitt in der Erhebungszeit gültig ist (Prüfung der zeitlichen Gültigkeit in Bezug auf 9:00 Uhr Tickets oder in Bezug auf den Zusatznutzen wochentags ab 19:00 Uhr; dabei wird eine Toleranz von 15 Minuten berücksichtigt),
- ob die Angaben zur Mitnahme der im VRR gültigen Mitnahmeregelung entsprechen.

Die auf Plausibilität geprüften und ggf. korrigierten Ergebnisdatensätze und die zugehörigen Strukturdaten sind nach jeder Erhebungsperiode vollständig im in Anlage 7 beschriebenen Dateiformat an den VRR zu übergeben (siehe Abschnitt 2.7 - Termine, Fristen und Vertragsstrafen).

Bestandteil der Datenlieferung sind neben den Daten zur Nachfrage auch die notwendigen Informationen zum Fahrtenangebot.

Die Erhebungsbögen sind dem VRR in digitalisierter Form nach jeder Erhebungsperiode zu übergeben. Der Dateiname des digitalisierten Erhebungsbogens muss in jedem Fall eindeutig dem zugehörigen Original-Erhebungsbogen zuzuordnen sein.

#### 4.1.9 Prüfung der Ergebnisse

Die Erhebungen nach dem Anspruchsverfahren unterliegen keiner Testatpflicht. Der beauftragte Dritte bzw. die beauftragenden Verkehrsunternehmen müssen jedoch eine schriftliche Erklärung über die richtlinienkonforme Stichprobenauswahl, Durchführung der Erhebungen und Prüfung der Ergebnisse abgeben.

Eine weitergehende Prüfung der Erhebungsergebnisse erfolgt durch den VRR. Werden hierbei unplausible Ergebnisse erkannt, so werden diese dem Verkehrsunternehmen verständlich und vollständig dargelegt. Über das Schlichtungsverfahren können Nacherhebungen durch das betroffene Unternehmen oder durch externe Dritte veranlasst werden (siehe Abschnitt 2.8 Schlichtungsverfahren).

Dem VRR ist das Recht einzuräumen, sich von der Ordnungsmäßigkeit der Erhebungsbelege und der Richtigkeit der Eingabe in die EDV zu überzeugen. Das Verfahren zur Prüfung der Dateneingabe ist in Anlage 9 (A9.2) geregelt.

Sollte die Fehlerquote mehr als 5% betragen, werden die Fehler korrigiert und es erfolgt eine erneute Dateneingabe aller Zählbögen durch den beauftragten Dritten mit anschließender erneuter Kontrolle durch den VRR.

Für die Aufbewahrungsfristen aller Unterlagen gelten die handelsrechtlichen Bestimmungen.

## 4.2 SPNV-Unternehmen

### 4.2.1 Organisation

Die SPNV-Unternehmen erheben ihren Einnahmenanspruch nach dem Anspruchsverfahren.

Für SPNV-Unternehmen sind zwei unterschiedliche Erhebungsverfahren im Anspruchsverfahren möglich:

- Periodische Erhebung
- Kontinuierliche Erhebung

Die periodische Erhebung nach dem Anspruchsverfahren findet in 4 Perioden zu jeweils 4 Wochen statt. Die Erhebungsperioden sollen – soweit möglich – die Erhebungsperioden im Fremdnutzerverfahren abdecken (siehe Abschnitt 3.1).

Die kontinuierliche Erhebung nach dem Anspruchsverfahren findet nahezu das ganze Erhebungsjahr statt. Sie ist analog der periodischen Erhebung in 4 Zählperioden zu organisieren, wobei die Ferienperiode nicht nur auf die Sommerferien fällt. Einzelne Wochen am Jahresanfang, zwischen den „Perioden“ bzw. am Jahresende (nach Fahrplanwechsel) können als erhebungsfreie Zeit festgelegt werden.

Während der Osterfeiertage und an Karneval wird die Erhebung ausgesetzt.

Die Erhebungsperioden sind mit dem VRR abzustimmen. Der AK WA wird nach Festlegung seitens des VRR zeitnah in Kenntnis gesetzt.

Die Erhebung nach dem Anspruchsverfahren erfolgt durch zu beauftragende Dritte, die vom Auftraggeber rechtlich und wirtschaftlich unabhängig sein müssen.

Die Ausschreibung und Vergabe der Felderhebungsdienstleistungen nach dem Anspruchsverfahren erfolgt grundsätzlich durch denjenigen, der die Erlösverantwortung trägt. Bei SPNV-Bruttolinien ist dies der VRR. Somit treten sowohl der VRR als auch die SPNV-Unternehmen im Nettovertrag als Auftraggeber der Erhebung im Anspruchsverfahren – im Weiteren kurz „Auftraggeber“ – auf.

Die Planung, Vorbereitung, Durchführung und Daten-/Ergebnisaufbereitung der Erhebung stehen in der Verantwortung des jeweiligen Auftraggebers und sind – wenn der Auftraggeber ein Verkehrsunternehmen ist - mit dem VRR abzustimmen. Zur Vorbereitung der Erhebung gehört u.a. die Abstimmung der Zähleran-

weisungen und die Abstimmung der Zählzettel (siehe Abschnitt 4.2.4) sowie die Bereitstellung der Zählereinsatzpläne (siehe Abschnitt 4.2.9)

Die Verkehrsunternehmen, bei denen erhoben wird, haben sich u.a. in folgenden Punkten mit dem beauftragten Dritten abzustimmen:

- Angaben zu nicht veröffentlichten erhebungsrelevanten Fahrten
- Tarifliche oder regionale Besonderheiten für bestimmte Linien
- Tage, an denen auf Grund von besonderen Veranstaltungen nicht erhoben werden kann
- Eingesetzte Wagentypen

Das beauftragende SPNV-Unternehmen hat dem VRR verantwortliche Mitarbeiter sowie deren Vertreter zu benennen, die bei der Planung und Vorbereitung der Erhebung mitarbeiten. Die beauftragten Dritten haben verantwortliche Mitarbeiter sowie deren Vertreter zu benennen, die für die Planung, Vorbereitung, Durchführung und Aufbereitung der Erhebungen zuständig sind.

Die Auftraggeber haben dafür Sorge zu tragen, dass die beauftragten Dritten alle notwendigen Informationen erhalten und berücksichtigen. Der VRR informiert die verantwortlichen Mitarbeiter über die Richtlinie und gibt Hinweise zur ordnungsgemäßen Planung, Vorbereitung, Durchführung und Aufbereitung der Erhebungen.

#### 4.2.2 Erhebung und Schichtung

Die Schichtung sorgt dafür, dass die Schwankungen innerhalb des Tages bzw. der Woche erwartungstreu abgebildet werden.

Die Schichtung berücksichtigt folgende Elemente (siehe auch Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“):

- Erhebungslinie (gemäß Abschnitt 4.2.5)
- Richtung
- Erhebungsperiode
- Tagesart
- Tageszeit gemäß der Tabelle „Einteilung der Wochenzeitschichten“ (siehe unten)
- Fahrt = Fahrt-Nr. bzw. Zug-Nr. (an bestimmten Tagen und Perioden - gemäß Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“)
- Wagenklasse (1. Klasse, 2. Klasse, Stehbereich bei Doppelstockwagen)

### Einteilung der Wochenzeitschichten

Tag	Wochenzeitschicht	Tageszeit		Tag	Wochenzeitschicht	Tageszeit	
		von	bis			von	bis
Normalwerktag (Mo-Fr)	1	BA	06:00	Samstag	10	BA	08:00
	2	06:01	08:00		11	08:01	12:00
	3	08:01	10:00		12	12:01	16:00
	4	10:01	12:00		13	16:01	BE
	5	12:01	14:00				
	6	14:01	16:00	Sonntag	14	BA	08:00
	7	16:01	18:00		15	08:01	12:00
	8	18:01	20:00		16	12:01	16:00
	9	20:01	BE		17	16:01	BE

BA = Betriebsanfang / BE = Betriebsende

Bezüglich der Zugehörigkeit von Zügen zu Wochenzeitschichten gilt die zeitliche Mitte zwischen Abfahrtszeit am ersten Halt und Ankunftszeit am letzten Halt (jeweils bezogen auf den Geltungsbereich des VRR-Tarifes).

Abhängig von der Größe der Zuscheidungseinheit (Fahrten je Normalwerktag) gibt es unterschiedliche Schichtungskriterien und Stichprobenumfänge. Die Vorgaben zur Schichtung und zum Stichprobenumfang sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

## Schichtung und Stichprobenplan

Zuscheidungs-Einheit	Schichtung nach						Stichprobe								
	Linie	Periode	Tag	Wochen-zeitschicht	Fahrt	Wagen-klasse	Fahrten je Schicht	Befragungsqu. je Schicht							
SPNV-VU mit mindestens 100 Fahrten je NW	Erhebungs-linie, Richtung	1,2,3,4	NW	1,2,3,4,5,6,7,8,9	-	1.	1	über die Perioden jeder Zug mindestens 1mal	minimal 50%						
					Zug-Nr.	2.	1								
					-	Stehber.	1								
					-	1.	2			maximal 100% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden					
					Zug-Nr.	2.	1								
					-	Stehber.	2								
		-	Sa	10,11,12,13	-	1.	2	maximal 100% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden							
					Zug-Nr.	2.	1								
					-	Stehber.	2								
					-	So	14,15,16,17			-	1.	2	maximal 100% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden		
										Zug-Nr.	2.	1			
										-	Stehber.	2			
SPNV-VU mit weniger als 100 Fahrten je NW	Erhebungs-linie, Richtung	1,2,3,4	NW	1,2,3,4,5,6,7,8,9				Zug-Nr.	1.	1	minimal 50%				
								Zug-Nr.	2.	2					
								Zug-Nr.	Stehber.	1					
					-	Sa	10,11,12,13	Zug-Nr.	1.	1		gleichmäßig verteilt über die Perioden			
								Zug-Nr.	2.	2					
								Zug-Nr.	Stehber.	1					
		-	So	14,15,16,17				Zug-Nr.	1.	1			gleichmäßig verteilt über die Perioden		
								Zug-Nr.	2.	2					
								Zug-Nr.	Stehber.	1					
					SPNV-VU mit weniger als 50 Fahrten je NW	Erhebungs-linie, Richtung	1,2,3,4	NW	1,2,3,4,5,6,7,8,9	Zug-Nr.		1.		2	minimal 50%
										Zug-Nr.		2.		4	
										Zug-Nr.		Stehber.		2	
-	Sa	10,11,12,13	-	1.						2	maximal 200% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden				
			Zug-Nr.	2.						1					
			-	Stehber.						2					
			-	So				14,15,16,17	-	1.		2	maximal 200% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden		
									Zug-Nr.	2.		1			
									-	Stehber.		2			

Je Schicht (im Sinne der Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“) ist eine Befragungsquote von mindestens 50% zu erreichen.

Wird die Befragungsquote je Schicht von 50% nicht erreicht, werden in Abhängigkeit von der durchschnittlichen Befragungsdauer je durchgeführtem Interview folgende Verfahren in Gang gesetzt:

- Wenn die Nichterreichung auf eine unangemessen hohe durchschnittliche Befragungsdauer (Richtwert: 150 Sekunden je durchgeführtem Interview) zurückzuführen ist, dann erfolgt zeitnah eine Nacherhebung.

- 
- Wenn die durchschnittliche Befragungsdauer angemessen war:
    - Ist die Ursache eine atypisch hohe Besetzung des Zuges am Erhebungstag, ist keine Nacherhebung erforderlich.
    - Ist der Zug regelmäßig sehr stark besetzt, ist bei weiteren Erhebungen dieser Zugfahrt - sofern sinnvoll möglich - der Einsatz von mehr Interviewern vorzusehen.
    - Ist eine Erhöhung der Anzahl von Interviewern nicht sinnvoll möglich, wird die betroffene Zugfahrt in den weiteren Wellen häufiger erhoben (Erhöhung des Stichprobenumfangs).
    - Züge, bei denen aufgrund der Besetzung eine zu niedrige Befragungsquote erwartet wird, sollen von vornherein häufiger erhoben werden.

Die Befragung hat unter Beachtung der nötigen Sorgfalt zu erfolgen.

Die Berechnung des Schlupfs (bzw. der Befragungsquote) erfolgt auf Basis von PersonenKm. Dabei dürfen Fahrgäste, die die Antwort verweigern, aus Zähler und Nenner heraus gekürzt werden. Fahrgäste, die aus anderen Gründen objektiv nicht befragt werden können (z.B. weil sie der deutschen Sprache nicht mächtig sind) sind Verweigerern gleichzusetzen. Der Nachweis über die Verweigerer ist vom beauftragten Dritten nachvollziehbar zu erbringen.

Neben den absoluten Vorgaben für die Auswahleinheiten je Schicht sind darüber hinaus weitere Vorgaben enthalten, die eine verzerrungsfreie Stichprobenauswahl sichern (siehe obige Tabelle und Abschnitt 4.2.6 - Auswahl der Erhebungsfahrten).

Der Auftraggeber und – falls abweichend - das Verkehrsunternehmen können (zum Beispiel mit dem Ziel einer verbesserten Aussagefähigkeit von Teilergebnissen für einzelne Linien) einen größeren Stichprobenumfang vereinbaren.

#### 4.2.3 Erhebungsmerkmale

Entgeltliche Fahrausweise sind nach den Verkehrsunternehmen, die diese Fahrausweise verkauft haben, zu differenzieren. Eine detaillierte Auflistung der relevanten Unternehmen und die verbindlich bei der Datenübergabe zu verwendenden Kennziffern (für eine einheitliche Auswertung) sind in Anlage 3 aufgeführt.

Die Zuordnung der SemesterTickets zu Verkehrsunternehmen erfolgt in Abhängigkeit davon, wer die Einnahmen aus dem SemesterTicket-Verkauf erhalten hat. In Anlage 4 sind die Hochschulen und Hochschulstandorte sowie die zugeordneten Verkehrsunternehmen aufgelistet.

Ein Einnahmenausgleich für VRR-Sonderangebote, Fahrausweise aus Kooperationen und besondere Fahrausweise erfolgt nicht im Rahmen des Anspruchsverfahrens (siehe Anlage 29). Bei der Erhebung werden allerdings auch diese Fahrausweise differenziert gemäß Anlage 2 erfasst.

Fahrausweise des NRW-Tarifs müssen, Bahntarife können differenziert gemäß Anlage 2 erfasst werden (siehe Anlage 27).

Ein Einnahmenausgleich für Fahrausweise anderer Verbünde und Tarifgemeinschaften erfolgt nicht im Rahmen des Anspruchsverfahrens (siehe Anlage 26). Für eine gesonderte Einnahmenaufteilung anderer Tarife können allerdings bei der Erhebung und Dateneingabe auch diese Fahrausweise differenziert nach verkaufenden Unternehmen gemäß Anlage 3 erfasst werden.

Folgende Merkmale sind auf allen Erhebungs-Zügen im Einzelnen zu erfassen und auszuwerten:

- Tatsächliche Anzahl der Sitzplätze in der zur erhebenden Platzgruppe der vorgegebenen Wagenklasse.
- Tatsächliche Anzahl der Sitzplätze des zu erhebenden Zuges mit der vorgegebenen Fahrnummer der vorgegebenen Wagenklasse (für Stehbereiche die im Erhebungszug vorhandenen Platzgruppen).
- Besetzung in der Platzgruppe zwischen zwei Zughalten.
- Halt vor Interviewdurchführung.

In den ausgewählten Platzgruppen sind von den sich dort befindenden Reisenden folgende Merkmale zu erheben:

- Preis des benutzten Fahrausweises - bei Barfahrausweisen und bei Zeitfahrausweisen im Einzelkauf (zum Zwecke der Plausibilisierung)
- Reiseweg innerhalb des VRR-Gebietes bzw. innerhalb des Geltungsbereiches des VRR-Tarifes.
  - Einstiegsbahnhof, Ausstiegsbahnhof auf der Erhebungsfahrt
  - Umstiegsbahnhöfe und genutzte Verkehrsmittel/Produkte
  - Ersteinstiegsbahnhof, Letztausstiegsbahnhof (Quelle, Ziel)
  - Bei mehr als zwei Linienabschnitten im Vor- oder Nachlauf genügt es, wenn vom SPNV-Reiseweg neben der Fahrt im Erhebungszug der unmittelbare Vor- bzw. Nachlauf sowie der Erst-Einstiegsbahnhof und der Letzt-Ausstiegsbahnhof aus dem SPNV erfasst werden. Alle übrigen Linienabschnitte sind bei der Erhebungsaufbereitung über eine Routensuche oder - bei bestimmten Relationen - um den „verkehrsüblichen Weg“ gemäß Anlage 19 zu ergänzen.
  - Benutzt ein Fahrgast im Fahrtverlauf mehrere aneinander anschließende Fahrausweise („Stückelung“), so sind die Angaben zum Reiseweg

---

bezogen auf den während der Erhebungsdurchführung gültigen Fahrausweis zu beziehen; Einstieg, Ausstieg, Ersteinstieg bzw. Letztausstieg sind erforderlichenfalls auf den Geltungsbereich dieses Fahrausweises einzukürzen. Sind mehrere Fahrausweise für einen Teil der Fahrt gültig, wird der bei Fahrtantritt gültige Fahrausweis bis zum Ende seines Gültigkeitsbereiches bei der Bewertung berücksichtigt (Brechungspunkt). Der sich anschließende Fahrausweis geht – obwohl ggf. vorher gültig – erst ab diesem Brechungspunkt in die Berechnung ein.

- Wird neben dem Stammfahrausweis ein Ergänzungs- bzw. ZusatzTicket benutzt, gilt das Merkmal des Stammfahrausweises. Anschluss-Tickets der DB sind wie Ergänzungs-Tickets zu behandeln, wenn der Stammfahrausweis in der Erhebungslinie gültig ist. Ansonsten sind Anschluss-Tickets als NRW-Tarif zu erfassen.
- Verkehrsmittel des Zugangs zum (Erst-)Einstiegsbahnhof und Abgangs vom (Letzt-)Ausstiegsbahnhof.
- VRR-Tarif
  - Fahrausweisart (gemäß Anlage 2)
  - Preisstufe (K, A, A1, A2, B, C, D)
  - Verkehrsunternehmen, das den (benutzten) Fahrausweis verkauft hat (Kodierung gemäß Anlage 3)
- Spezielle VRR-Fahrausweise wie
  - SemesterTicket (Zuordnung und Kodierung gemäß Anlage 4)
  - Ticket Spezial
  - KombiTicket
  - Fahrausweise im Bereich „Unterer Niederrhein“ (Alt-VGN)
- Tarif anderer Verbünde / Übergangstarife (siehe Anlage 2)
  - Tarif
  - Ggf. Fahrausweisart (Differenzierung analog VRR-Tarif)
  - Ggf. Preisstufe (Preisstufe je nach Tarif)
  - Ggf. Verkehrsunternehmen, das den (benutzten) Fahrausweis verkauft hat (Kodierung gemäß Anlage 3)
- RelationspreisTickets des NRW-Tarifs, PauschalpreisTickets des NRW-Tarifs und DB-Tarif (siehe auch Anlage 2)
  - Ein- bzw. Ausstiegsbahnhof in den SPNV
  - Alle Umstiege
  - Verkaufsort (bei PauschalpreisTickets des NRW-Tarifes und Schönes-WochenendeTicket)
  - Zugang zum (Erst-)Einstiegsbahnhof und Abgang vom (Letzt-)Ausstiegsbahnhof innerhalb des Geltungsbereichs des VRR-Tarifs
  - Fahrausweisart (gemäß Anlage 2)

- Verkehrsunternehmen, das den (benutzten) Fahrausweis verkauft hat (Kodierung gemäß Anlage 3)
- Auf eine Differenzierung nach Fahrausweisart und verkaufendem Verkehrsunternehmen kann beim DB-Tarif verzichtet werden.
- ZusatzTickets zur Erweiterung des Geltungsbereiches
- Schwerbehinderte
- Freifahrer differenziert nach
  - Kinder unter 6 Jahren
  - Unentgeltlich mitfahrende Kinder
  - Begleiter zu Schwerbehinderten
  - Mitarbeiter des VU
  - Sonderfahrausweise (Dienstfahrausweise von Verbundgesellschaften, Gästetickets)
  - Polizeibeamte im Dienst
  - sonstige Freifahrer
- Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis (Schwarzfahrer)
- Fahrausweise, auf denen das ausgebende VU nicht erkennbar sind auf Zählzettel zu kennzeichnen und gehen als eigengenutzte Fahrausweise in die Berechnung ein.
- Fahrgäste mit Mehrpersonenfahrtscheinen sind bei der Erhebung so zu erfassen, dass die außerhalb der zu erhebenden Platzgruppe sitzenden oder stehenden Personen bei der Hochrechnung nicht berücksichtigt werden.
- Sonstige Fahrtberechtigungen, klarschriftlich zu notieren
- Ggf. weitere im Zählzeitraum gültige Fahrausweise

#### 4.2.4 Zählzettel

Die Erhebungsunterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Identifikation und Zuordnung der erhobenen Fahrt (einschließlich Datum) und zur Identifikation des Zählpersonals erforderlich sind. Neben den im Abschnitt 4.2.3 genannten Erhebungsmerkmalen, muss der Zählzettel folgende Angaben erhalten:

- Name oder Identifikationsnummer des Zählers
- Datum
- Erhebungsperiode (bei der periodischen Erhebung)
- Wochentag
- Liniennummer
- Beginn der Linienfahrt
- Ende der Linienfahrt
- Ggf. Tageszeitschicht

- Ggf. Zählbeginn
- Ggf. Stundenzuordnung
- Fahrtrichtung (oder Start- und Zielbahnhöfe)
- Erhebendes Unternehmen
- Wagenfahrt-Code
- Unterschrift des Zählers

Sofern in der Erhebung unerwartete Merkmale auftreten, sind diese eindeutig und klarschriftlich zu erfassen und bei der Datenaufbereitung nach festgelegten Kriterien/Regeln zu bewerten.

Die Zählzettel müssen dem Dateinamen des digitalisierten Zählzettels (vgl. Abschnitt 4.2.8 Erhebungsergebnisse) eindeutig zuzuordnen sein. Ggf. ist hierzu der Zählzettel mit einer Nummer zu versehen.

Die Gestaltung der Zählzettel ist vor Erhebungsbeginn vom VRR zu genehmigen.

#### 4.2.5 Definition der Erhebungslinien

Besonderheiten bei gespaltenen Linienverläufen:

- Linienäste mit gespaltenen oder verkürzten Linienverläufen sind als gesonderte Linien anzusehen, wenn die Abweichungen erheblich sind und/oder mit einem erheblichen Einfluss auf den Anteil der Fremdnutzer zu rechnen ist.
- Bei Linien, die als eine Erhebungslinie erhoben werden können aber vereinzelt gespaltene oder verkürzte Linienverläufe aufweisen, ist das Verhältnis der langen und kurzen bzw. der gespaltenen Linienwege in der Stichprobenauswahl abzubilden.

#### 4.2.6 Auswahl der Erhebungsfahrten

Auswahleinheit im SPNV ist eine Platzgruppe.

Die Lage und Größe der Platzgruppen in den verschiedenen Fahrzeugtypen ist der Anlage 20 zu entnehmen. Bei Doppelstockwagen gilt der Stehbereich an den Türen als zusätzliche Wagenklasse und somit als zusätzliches Schichtungskriterium (siehe auch Abschnitt 4.2.2 - Erhebung und Schichtung).

Innerhalb der Schichten werden Auswahleinheiten (Platzgruppen) zufällig ausgewählt. Betriebliche und organisatorische Aspekte können bei der Auswahl der Auswahleinheiten berücksichtigt werden. Der Anforderung an eine zufällige Auswahl wird auch dann genüge getan, wenn die erste Erhebungsfahrt/Platzgruppe zufällig ausgewählt wird und beispielsweise die nachfolgend zu erhebenden

Fahrten/Platzgruppen nach den Erfordernissen eines wirtschaftlichen Einsatzes des Zählpersonals (z.B. durch Verbleiben auf einem Wagenumlauf) angeordnet werden.

Bei mehr als 8 Fahrten je Tag (Normalwerktag: Montag bis Freitag) auf einer Linie (z.B. 4 Hin- und 4 Rückfahrten) gilt für die Normalwerkstage: Die Erhebungen auf einer Linie je Erhebungsperiode haben – über die Schichtungstage hinaus – an mehreren, wenn möglich unterschiedlichen Wochentagen zu erfolgen. So ist es nicht zulässig, alle für Montag bis Freitag geforderte Erhebungsfahrten einer Linie an nur einem (Wochen-)Tag durchzuführen.

Innerhalb der Wochenzeitschicht hat eine gleichmäßige Auswahl der Erhebungsfahrten zu erfolgen.

Die unterschiedlichen Platzgruppen sind möglichst gleichmäßig zu erfassen. Es muss gewährleistet sein, dass z. B. für die 2. Klasse nicht nur die Einheiten mit den wenigsten Plätzen erhoben werden.

Die Stichprobe ist etwa gleichmäßig innerhalb der jeweiligen Erhebungsperioden zu verteilen, wobei der Schwerpunkt bei der periodischen Erhebung jeweils auf die ersten 3 Wochen gelegt werden kann und jeweils die letzte Woche für Ausweichtermine genutzt werden kann.

Es ist darauf zu achten, dass keine grundsätzlichen Verzerrungen durch die Auswahl der Erhebungsfahrten entstehen (z. B. über- oder unterproportionale Berücksichtigung von Fahrten mit Anschlussfahrten).

Die Stichprobenauswahl ist vor der Erhebung auf Wunsch eines betroffenen Verkehrsunternehmens offen zu legen und kann von diesem eingesehen werden.

#### 4.2.7 Erhebungsdurchführung

Die Erfassung der elektronischen Tickets (E-Tickets) ist mit entsprechenden Erfassungsgeräten durchzuführen. Eine reine Befragung der Fahrgäste mit E-Tickets ohne Zuhilfenahme von Lesegeräten ist nicht zulässig.

Von den beauftragten Dritten ist eine ausreichende Anzahl an Erhebungspersonal einzusetzen, damit möglichst wenig Schlupf entsteht (Schlupf: Aus Zeitgründen nicht befragte Fahrgäste).

Das Erhebungspersonal ist theoretisch und praktisch intensiv zu schulen.

Die Auswahl der zu befragenden Personen innerhalb der Platzgruppe hat nach einem in Anlage 18 festgelegten Verfahren zu erfolgen.

Die beauftragten Dritten haben Kontrollen beim Erhebungspersonal durchzuführen.

Der VRR beauftragt darüber hinaus einen unabhängigen Dritten zur Durchführung von Zählerkontrollen. Die Anzahl der Kontrollen sowie die Durchführung sind in Anlage 25 geregelt. Die Kosten der Zählerkontrollen werden durch eine Umlage bei den Verkehrsunternehmen finanziert (prozentualer Anteil an den durchgeführten Kontrollen).

Auf Wunsch eines beteiligten Partnerunternehmens können auch Kontrollen durch das beteiligte Unternehmen erfolgen.

Die verantwortlichen Mitarbeiter des beauftragten Dritten werden von dem Ergebnis der Kontrollen unverzüglich in Kenntnis gesetzt. Die verantwortlichen Mitarbeiter haben dafür Sorge zu tragen, dass Erheber, die fehlerhaft erhoben haben, nachgeschult werden. Sollte bei Kontrollen festgestellt werden, dass Erheber anhaltend fehlerhaft erheben, sind diese nicht mehr einzusetzen.

Bei Fehlererkennung muss geprüft werden, ob es sich um einen geringfügigen Fehler (z. B. Erfassung von Ticket2000 statt Ticket2000 Abo) oder um einen systematischen Fehler handelt (z. B. Nichteinhaltung von bilateralen Vereinbarungen, Inaktivität des Erhebungspersonals). Bei systematischen oder bei schwerwiegenden Fehlern müssen (wenn noch möglich) Nacherhebungen durchgeführt werden.

Die Ergebnisse der Kontrollen sollen dem AK WA vorgestellt werden. Falls systematische oder schwerwiegende Fehler häufig bei einem Unternehmen vorkommen, tritt das Schlichtungsverfahren in Kraft (siehe Abschnitt 2.8).

#### 4.2.8 Erhebungsergebnisse

Die Kodierung des verkaufenden Verkehrsunternehmens ist in den an den VRR zu übergebenden Daten gemäß den Schlüsselzahlen aus Anlage 3 und Anlage 4 vorzunehmen. Die Kodierung der Fahrausweisart (Anlage 2) ist in sinnvoller Weise vom beauftragten Dritten vorzunehmen.

Der Umgang mit fehlenden Informationen auf dem Erhebungsbogen ist in Anlage 8 geregelt.

Die Ergebnisse der Erhebung sind nach dem Fahrtabschnittsprinzip aufzubereiten. Fahrtabschnittsprinzip: Jeder Fahrgast wird immer nach seinem gesamten Reiseweg befragt. Jede Befragung (nicht nur Befragungen auf dem ersten Fahrtabschnitt eines Umsteigers = Ersteinsteigerprinzip) muss berücksichtigt werden.

Aussagen zum Gesamtreiseweg sind dann entsprechend mit dem Kehrwert der Gesamtzahl der Fahrtabschnitte zu gewichten.

Der beauftragte Dritte hat die Daten auf Plausibilität zu überprüfen und zu korrigieren. Es ist in allen Fällen nachträglich zu prüfen,

- ob der Reiseweg auf die Abbildung des Netzes passt,
- ob der erhobene Fahrausweis im Erhebungsabschnitt gültig ist (u.a. Prüfung der räumlichen Gültigkeit),
- ob der erhobene Fahrausweis bezogen auf den Erhebungsabschnitt in der Erhebungszeit gültig ist (Prüfung der zeitlichen Gültigkeit in Bezug auf 9:00 Uhr Tickets oder in Bezug auf den Zusatznutzen wochentags ab 19:00 Uhr; dabei wird eine Toleranz von 15 Minuten berücksichtigt),
- ob die Angaben zur Mitnahme der im VRR gültigen Mitnahmeregelung entsprechen.

Die auf Plausibilität geprüften und ggf. korrigierten Ergebnisdatensätze und die zugehörigen Strukturdaten („vorläufige Erhebungsergebnisse“) sind nach jeder Erhebungsperiode vollständig im in Anlage 7 beschriebenen Dateiformat an den VRR zu übergeben (siehe Abschnitt 2.7 - Termine, Fristen und Vertragsstrafen).

Bestandteil der Datenlieferung sind neben den Daten zur Nachfrage auch die notwendigen Informationen zum Fahrtenangebot.

Die Erhebungsbögen sind dem VRR in digitalisierter Form nach jeder Erhebungsperiode zu übergeben. Der Dateiname des digitalisierten Erhebungsbogens muss in jedem Fall eindeutig dem zugehörigen Original-Erhebungsbogen zuzuordnen sein.

#### 4.2.9 Prüfung der Ergebnisse

Die Erhebungen nach dem Anspruchsverfahren unterliegen keiner Testatpflicht. Der beauftragte Dritte bzw. die beauftragenden Verkehrsunternehmen müssen jedoch eine schriftliche Erklärung über die richtlinienkonforme Stichprobenauswahl, Durchführung der Erhebungen und Prüfung der Ergebnisse abgeben.

Eine weitergehende Prüfung der Erhebungsergebnisse erfolgt durch den VRR. Werden hierbei unplausible Ergebnisse erkannt, so werden diese dem Verkehrsunternehmen verständlich und vollständig dargelegt. Über das Schlichtungsverfahren können Nacherhebungen durch das betroffene Unternehmen oder durch externe Dritte veranlasst werden (siehe Abschnitt 2.8 Schlichtungsverfahren).

Dem VRR ist das Recht einzuräumen, sich von der Ordnungsmäßigkeit der Erhebungsbelege und der Richtigkeit der Eingabe in die EDV zu überzeugen. Das Verfahren zur Prüfung der Dateneingabe ist in Anlage 9 (A9.2) geregelt.

Sollte die Fehlerquote bei Erhebungen, die der VRR beauftragt hat mehr als 5% betragen, werden die Fehler korrigiert und es erfolgt eine erneute Dateneingabe aller Zählbögen durch den beauftragten Dritten mit anschließender erneuter Kontrolle durch den VRR.

Sollte die Fehlerquote bei Erhebungen, die das beauftragende SPNV-Unternehmen beauftragt hat mehr als 5% betragen, wird ein externer Dritter mit der kompletten Dateneingabe durch den VRR beauftragt. Die Kosten trägt das beauftragende SPNV-Unternehmen.

Für die Aufbewahrungsfristen aller Unterlagen gelten die handelsrechtlichen Bestimmungen.

## 5. Verfahrensbeschreibung

Im Folgenden wird das Verfahren zur Einnahmenaufteilung im VRR detailliert beschrieben. Neben der formelmäßigen Darstellung sollen erläuternde Textpassagen zum allgemeinen Verständnis und zur Transparenz beitragen. Desweiteren sollen Hintergründe und Zielsetzungen einzelner Elemente des Einnahmenaufteilungssystems anschaulich erklärt werden.

### 5.1 Bezeichnungen

Die folgenden Bezeichnungen (Indices, hochgestellte Bezeichnungen, variable Größen) finden sich in sämtlichen Formeln, die zur Systembeschreibung benötigt werden wieder.

#### Indices:

- |       |   |
|-------|---|
| $a$   | Verkehrsunternehmen, das einen entgeltlichen Fahrausweis verkauft hat, für den es eine Ausgleichszahlung leisten muss<br>( $a = 1,2,3,\dots,A$ )  |
| $a^A$ | Verkehrsunternehmen, <ul style="list-style-type: none"><li>• das einen entgeltlichen Fahrausweis verkauft hat</li><li>• das selbst eine Anspruchserhebung durchführt</li><li>• (<math>a^A = 1,2,3,\dots,A^A</math>)</li></ul>   |
| $a^F$ | Verkehrsunternehmen, <ul style="list-style-type: none"><li>• das einen entgeltlichen Fahrausweis verkauft hat</li><li>• das selbst eine Fremdnutzererhebung durchführt</li><li>• (<math>a^F = 1,2,3,\dots,A^F</math>)</li></ul> |
| $a^N$ | Verkehrsunternehmen, <ul style="list-style-type: none"><li>• das einen entgeltlichen Fahrausweis verkauft hat</li><li>• das selbst keine Erhebung durchführt</li><li>• (<math>a^N = 1,2,3,\dots,A^N</math>)</li></ul>           |
| $b$   | Verkehrsunternehmen, das die Erhebung durchführt<br>( $b = 1,2,3,\dots,B$ )   |

---

$b^A$	Verkehrsunternehmen, das eine Anspruchserhebung durchführt ( $b^A = 1,2,3,\dots,B^A$ )
$b^F$	Verkehrsunternehmen, das eine Fremdnutzererhebung durchführt ( $b^F = 1,2,3,\dots,B^F$ )
$b^N$	Verkehrsunternehmen, das keine Erhebung durchführt ( $b^N = 1,2,3,\dots,B^N$ )
$g$	Fahrausweisgruppe ( $g = 1,2,3,\dots,G$ )
$h$	Tagesstunde innerhalb einer Wochenzeitschicht $j$
$i$	Erhebungsperiode ( $i = 1,2,3,4$ )
$j$	Wochenzeitschicht ( $j = 10,11,\dots,18$ )
$k$	erhobene Wagenfahrt auf Linie $L_b$ in Wochenzeitschicht $j$ und Tagesstunde $h$ im Verkehrsunternehmen $b$ in Erhebungsperiode $i$ ( $k = 1,2,\dots,w_{biljh}$ )
$\ell$	Linie ( $\ell = 1,2,3,\dots,L_{bi}$ )
$o$	erhobene Personenfahrt bei Verkehrsunternehmen $b^A$ , das eine Anspruchserhebung durchführt ( $o = 1,2,3,\dots,O_{b^A}$ )
$u$	Zahl der Umstiege ( $u = 0,1,2,3$ )
$w$	Laufende Haltestelle auf einer Erhebungsfahrt (zur Bezeichnung des Querschnittes, in dem ein Fahrgast befragt wurde)
$x$	Laufende Haltestelle auf einer Erhebungsfahrt (zur Bezeichnung der Einstiegshaltestelle eines beim Anspruchsverfahren befragten Fahrgastes)
$y$	Laufende Haltestelle auf einer Erhebungsfahrt (zur Bezeichnung der Ausstiegshaltestelle eines beim Anspruchsverfahren befragten

---

	Fahrgastes)
<i>z</i>	Laufende Haltestelle auf einer Erhebungsfahrt (zur Bezeichnung eines Querschnittes)

#### Hochgestellte Bezeichnungen:

<i>AP</i>	Arbeitspreis
<i>Abs</i>	Abschnittsbetrachtung
<i>g</i>	Hochrechnungsgruppe gemäß Anlage 16
<i>GP</i>	Grundpreis
<i>Ges</i>	Gesamtbetrachtung

#### Variable Größen:

<i>A</i>	Zahl der Verkehrsunternehmen, die entgeltliche Fahrausweise ausgeben, die auf Linien von Verbundverkehrsunternehmen fremdgenutzt werden können
<i>A<sup>A</sup></i>	Zahl der Verkehrsunternehmen, <ul style="list-style-type: none"> <li>• die entgeltliche Fahrausweise ausgeben, die auf Linien von Verbundverkehrsunternehmen fremdgenutzt werden können</li> <li>• die selbst eine Anspruchserhebung durchführen</li> </ul>
<i>A<sup>F</sup></i>	Zahl der Verkehrsunternehmen, <ul style="list-style-type: none"> <li>• die entgeltliche Fahrausweise ausgeben, die auf Linien von Verbundverkehrsunternehmen fremdgenutzt werden können</li> <li>• die selbst eine Fremdnutzererhebung durchführen</li> </ul>
<i>A<sup>N</sup></i>	Zahl der Verkehrsunternehmen, <ul style="list-style-type: none"> <li>• die entgeltliche Fahrausweise ausgeben, die auf Linien von Verbundverkehrsunternehmen fremdgenutzt werden können</li> <li>• die selbst keine Erhebung durchführen</li> </ul>
<i>B</i>	Zahl der erhebenden Verkehrsunternehmen

$B^A$	Zahl der Verkehrsunternehmen, die eine Anspruchserhebung durchführen
$B^F$	Zahl der Verkehrsunternehmen, die eine Fremdnutzererhebung durchführen
$B^N$	Zahl der Verkehrsunternehmen, die keine Erhebung durchführen
$E_{ab}$	Einnahmenansprüche des Verkehrsunternehmens $b$ an das Verkehrsunternehmen $a$
$E_{a*}$	Kassentechnische Einnahmen des Verkehrsunternehmens $a$
$E_{b*}$	Kassentechnische Einnahmen des Verkehrsunternehmens $b$
$E_{*a}$	Einnahmenanspruch des Verkehrsunternehmens $a$
$E_{*b}$	Einnahmenanspruch des Verkehrsunternehmens $b$
$L_{bi}$	Zahl der Linien des erhebenden Verkehrsunternehmens $b$ in Erhebungsperiode $i$
$p_{kz,z+1}$	Wahrscheinlichkeit beim Anspruchsverfahren, einen Fahrgast in Erhebungsfahrt $k$ im Querschnitt zwischen den Haltestellen $z$ und $z+1$ zu befragen
$PKM_{bi\ell jh}$	Platzkilometerangebot in der Tagesstunde $h$ der Wochenzeitschicht $j$ auf Linie $\ell$ des Verkehrsunternehmens $b$ in der gesamten Erhebungsperiode $i$
$PKM_{i\ell jk}$	Platzkilometerangebot in der Fahrt $k$ der Wochenzeitschicht $j$ auf Linie $\ell$ in der gesamten Erhebungsperiode $i$ (Sollwert)
$r_{abg\ell jhk}$	Zahl der Fahrgäste mit Fahrausweisen der Gruppe $g$ des Verkehrsunternehmens $a$ auf der erhobenen Wagenfahrt $k$ in Tagesstunde $h$ der Wochenzeitschicht $j$ auf Linie $\ell$ des Verkehrsunternehmens $b$ in Erhebungsperiode $i$

- $r_{kox,y,w,w+1}^{Bef}$  Zahl der befragten Fahrgäste in der Erhebungsfahrt  $k$  bei Personenfahrt  $O$  mit Einstiegshalt  $x$ , Ausstiegshalt  $y$  und Befragung im Querschnitt zwischen den laufenden Haltestellen  $w$  und  $w + 1$
- $r_{kz,z+1}^{Zlg}$  Zahl der gezählten Fahrgäste in der Erhebungsfahrt  $k$  zwischen den laufenden Haltestellen  $z$  und  $z + 1$
- $r_k^{Zlg,Anfang}$  In der Platzgruppe gezählte Fahrgäste in Erhebungsfahrt  $k$  (Anfangsbesetzung)
- $r_{kx}^{Zlg,Einstieg}$  In die Platzgruppe gezählte einsteigende Fahrgäste in Erhebungsfahrt  $k$  an Haltestelle  $x$
- $r_{kx}^{Zlg,Ausstieg}$  Aus der Platzgruppe gezählte aussteigende Fahrgäste aus Erhebungsfahrt  $k$  an Haltestelle  $x$
- $r_k^{Zlg,Ende}$  In der Platzgruppe gezählte Fahrgäste in Erhebungsfahrt  $k$  (Endbesetzung)
- $R_k^{Bef,Anfang}$  Auf die Platzgruppe hochgerechnete Fahrgäste in der Erhebungsfahrt  $k$  (Anfangsbesetzung)
- $R_{kx}^{Bef,Einstieg}$  Auf die Platzgruppe hochgerechnete einsteigende Fahrgäste in der Erhebungsfahrt  $k$  an Haltestelle  $x$
- $R_{kx}^{Bef,Ausstieg}$  Auf die Platzgruppe hochgerechnete aussteigende Fahrgäste in der Erhebungsfahrt  $k$  an Haltestelle  $x$
- $R_k^{Bef,Ende}$  Auf die Platzgruppe hochgerechnete Fahrgäste in der Erhebungsfahrt  $k$  (Endbesetzung)
- $u_{bo}$  Anzahl Umstiege bei Personenfahrt  $O$  bei dem erhebenden Verkehrsunternehmen  $b$
- $w_{biljh}$  Zahl der erhobenen Wagenfahrten in Tagesstunde  $h$  der Wochenzeitschicht  $j$  auf Linie  $\ell$  des Verkehrsunternehmens  $b$  in Erhebungsperiode  $i$

$W_{b\ell jh}$	Gesamtzahl aller Wagenfahrten in Tagesstunde $h$ der Wochenzeitschicht $j$ auf Linie $\ell$ des Verkehrsunternehmens $b$ in der gesamten Erhebungsperiode $i$
$Y_k^{Bef}$	Personenkilometer gemäß hochgerechneter Befragung in Erhebungsfahrt $k$
$y_k^{Zlg}$	Personenkilometer gemäß Zählung in Erhebungsfahrt $k$
$z_k^{Ang}$	Platzangebot in Erhebungsfahrt $k$
$z_k^{Erh}$	Erhobene Plätze in Erhebungsfahrt $k$
$E_o^{Ges}$	Fahrausweispreis für Personenfahrt $o$
$\mu_o^{Abs}$	Anzahl befahrene Tarifgebiete auf dem aktuellen Fahrtabschnitt von Personenfahrt $o$ . Liegen mehrere Fahrtabschnitte der Gesamtfahrt im Tarifgebiet, wird der anteilige Wert gewählt.
$\mu_o^{Ges}$	Anzahl befahrene Tarifgebiete auf dem Gesamtreiseweg von Personenfahrt $o$
	Anmerkung: Ein Tarifgebiet gilt dann als befahren, wenn es sich um Tarifgebiete handelt, in denen der Fahrgast (bezogen auf seinen Reiseweg) an mindestens einer Haltestelle ein- und/oder aussteigen kann. Die genutzten Fahrten außerhalb des aktuellen Fahrtabschnittes sind über eine Routensuche auf Basis des jeweils aktuellen Fahrplanes unter Berücksichtigung der Verkehrsmittel und des zeitgünstigsten Weges zu ermitteln. Für bestimmte Relationen im SPNV kann an Stelle der Routensuche auch der „verkehrsübliche Weg“ gemäß Anlage 19 verwendet werden.
$\tau$	Dämpfungsfaktor zur Hochrechnung bei Anspruchsverfahren im SPNV (Ausgleich, wenn mehr Fahrgäste befragt als gezählt wurden); Festgelegt zu 1,2

## 5.2 Erhebung, Hochrechnung und Bewertung im Fremdnutzerverfahren

Die nachfolgenden Beschreibungen beziehen sich auf die Erhebung und Hochrechnung im Fremdnutzerverfahren bis hin zu der Ermittlung von Anteilswerten für eigen- und fremdgenutzte Fahrausweise. Erfassungsmerkmale im Fremdnutzerverfahren sind das fahrausweisausgebende Unternehmen sowie die Fahrausweisgruppe (siehe Anlage 1). Der Umrechnungskoeffizient  $C_{jh}$  (Anlage 16) rechnet alle Linienbeförderungsfälle für die Stunden innerhalb einer Wochenzeitschicht hoch, in denen nicht erhoben wird.

Summe der in der Stichprobe auf den Wagenfahrten der Linie  $\ell$  des Verkehrsunternehmens  $b^F$  in Tagesstunde  $h$  der Wochenzeitschicht  $j$  in der Erhebungsperiode  $i$  erfassten Fahrgäste mit entgeltlichen Fahrausweisen der Gruppe  $g$  des Verkehrsunternehmens  $a$  (Linienbeförderungsfälle):

$$r_{ab^F i \ell j h} = \sum_{k=1}^{W_{b^F i \ell j h}} r_{ab^F g i \ell j h k} \quad (1)$$

Schätzwert für die Zahl der auf allen Wagenfahrten der Linie  $\ell$  des Verkehrsunternehmens  $b^F$  in Tagesstunde  $h$  der Wochenzeitschicht  $j$  in der gesamten Erhebungsperiode  $i$  beförderten Fahrgäste mit entgeltlichen Fahrausweisen der Gruppe  $g$  des Verkehrsunternehmens  $a$  (Linienbeförderungsfälle):

$$R_{ab^F g i \ell j h} = \frac{W_{b^F i \ell j h}}{w_{b^F i \ell j h}} \cdot r_{ab^F g i \ell j h} \quad (2)$$

Schätzwert für die Zahl der auf Linie  $\ell$  des Verkehrsunternehmens  $b^F$  in der Wochenzeitschicht  $j$  in der gesamten Erhebungsperiode  $i$  beförderten Fahrgäste mit entgeltlichen Fahrausweisen der Gruppe  $g$  des Verkehrsunternehmens  $a$  (Linienbeförderungsfälle):

$$R_{ab^F g i \ell j} = \frac{F_{b^F i \ell j}^g}{f_{b^F i \ell j}^g} \cdot \sum_{h=1}^{H_j} R_{ab^F g i \ell j h} \quad (3)$$

$$\text{mit } F_{b^F i \ell j}^g = \sum_{h=1}^{H_j} F_{b^F i \ell j h}^g \quad (4)$$

$$f_{b^F i \ell j}^g = \sum_{h=1}^{H_j} F_{b^F i \ell j h}^g \quad \text{mit } w_{b^F i \ell j h} > 0 \quad (5)$$

$F_{b^F i \ell j h}^g$  berechnet sich pauschaliert aus dem Umrechnungskoeffizienten  $c_{jh}^g$  (Anlage 16) und dem Platzkilometerangebot der betreffenden Linie zu den jeweiligen Tagesstunden in der gesamten Erhebungsperiode mit Hilfe der Beziehung:

$$F_{b^F i \ell j h}^g = c_{jh}^g \cdot PKM_{b^F i \ell j h} \quad (6)$$

$f_{b^F i \ell j}^g$  ist die Summe lediglich der Werte  $F_{b^F i \ell j h}^g$  aus den Tagesstunden in Wochenzeitschicht  $j$ , in denen eine Erhebung mindestens einer Wagenfahrt stattgefunden hat ( $w_{b^F i \ell j h} > 0$ )

Schätzwert für die Zahl der in der Erhebungsperiode  $i$  auf der Linie  $\ell$  des Verkehrsunternehmens  $b^F$  beförderten Fahrgäste mit entgeltlichen Fahrausweisen der Gruppe  $g$  des Verkehrsunternehmens  $a$  (Linienbeförderungsfälle):

$$R_{ab^F gi \ell} = \sum_{j=10}^{15} R_{ab^F gi \ell j} + \sum_{j=16}^{17} R_{ab^F gi \ell j} + R_{ab^F gi \ell, 18} \quad (7)$$

Schätzwert für die Zahl der in der Erhebungsperiode  $i$  auf allen Linien des Verkehrsunternehmens  $b^F$  beförderten Fahrgäste mit entgeltlichen Fahrausweisen der Gruppe  $g$  des Verkehrsunternehmens  $a$  (Linienbeförderungsfälle):

$$R_{ab^F gi} = \sum_{\ell=1}^{L_{b^F}} R_{ab^F gi\ell} \quad (8)$$

Schätzwert für die Zahl der in allen Erhebungsperioden im Verkehrsunternehmen  $b^F$  beförderten Fahrgäste mit entgeltlichen Fahrausweisen der Gruppe  $g$  des Verkehrsunternehmens  $a$  (Linienbeförderungsfälle):

$$R_{ab^F g} = \sum_{i=1}^4 R_{ab^F gi} \quad (9)$$

Schätzwert für die Zahl der im Verkehrsunternehmen  $b^F$  beförderten Fahrgäste mit entgeltlichen Fahrausweisen des Verkehrsunternehmens  $a$  (Linienbeförderungsfälle):

$$R_{ab^F} = \sum_{g=1}^G R_{ab^F g} \quad (10)$$

Schätzwert für die Zahl der in allen Erhebungsperioden im Verkehrsunternehmen  $b^F$  beförderten Fahrgäste mit entgeltlichen Fahrausweisen (eigene und fremde Linienbeförderungsfälle):

$$R_{*b^F} = \sum_{a=1}^A R_{ab^F} \quad (11)$$

Schätzwert für den Anteilswert der Fahrgäste mit entgeltlichen Fahrausweisen des Verkehrsunternehmens  $a$  an allen Fahrgästen mit entgeltlichen Fahrausweisen im Verkehrsunternehmen  $b^F$ :

$$p_{ab^F} = \frac{R_{ab^F}}{R_{*b^F}} \quad (12)$$

### 5.3 Erhebung, Hochrechnung und Bewertung im Anspruchsverfahren

Im Gegensatz zum Fremdnutzerverfahren erfolgt im Anspruchsverfahren die Anspruchsermittlung direkt über eine Grund- und Arbeitspreissystematik. Für diesen Zweck müssen bei der Erhebung folgende Parameter erfasst werden: Das fahrausweisausgebende Unternehmen, der Fahrausweis, die Preisstufe und der komplette Reiseweg.

Die Hochrechnung auf die Befragungsergebnisse unterscheidet sich für den Bereich des ÖSPV und des SPNV. Auf eine formelmäßige Darstellung des gesamten mehrstufigen Hochrechnungsverfahrens wird aus Gründen der Komplexität verzichtet. Die folgenden Beschreibungen und die **Anlage 21** legen aber die Methoden in den Einzelheiten fest, sodass keine Interpretationsspielräume vorhanden sind.

#### Hochrechnung im SPNV:

##### Stufe 1, Hochrechnung von den Interviews auf die Platzgruppe

Für jede Zählfahrt ist die Besetzung zwischen zwei Halten zu erfassen. Zudem ist bei jedem Interview der Befragungsort auf dem Zählzettel einzutragen (= Haltestelle vor Durchführung des Interviews).

Die Wahrscheinlichkeit  $p_{kz,z+1}$  in einem Fahrtquerschnitt in der Erhebungsfahrt  $k$  zwischen den Halten  $z$  und  $z+1$  befragt worden zu sein, berechnet sich aus der Zahl, der den Querschnitt überfahrenden befragten Fahrgäste, und der durch Zählung im Querschnitt festgestellten Besetzung. Die Zahl der den Querschnitt überfahrenden Fahrgäste wird bestimmt als Summe über alle befragten Fahrgäste  $O_k$  der Fahrt  $k$ ,

- deren Einstiegshalt  $x$  vor dem betrachteten Fahrtquerschnitt liegt,
- deren Ausstiegshalt  $y$  hinter dem betrachteten Fahrtquerschnitt liegt,
- deren Befragungsquerschnitt  $(w, w+1)$  vor dem oder im betrachteten Fahrtquerschnitt liegt.

$$p_{kz,z+1} = \begin{cases} \text{Min} \left( \tau; \frac{\sum_{o=1}^{Q_k} r_{kox,yw,w+1}^{Bef}}{r_{kz,z+1}^{Zlg}} \mid \text{für } x \leq z; y \geq z+1; w \leq z \right) & \text{für } r_{kz,z+1}^{Zlg} \neq 0 \\ 1 & \text{für } r_{kz,z+1}^{Zlg} = 0 \end{cases} \quad (13)$$

Die Wahrscheinlichkeit eines Fahrgastes der Fahrt  $k$  mit dem Einstiegshalt  $x$  und dem Ausstiegshalt  $y$  befragt zu werden berechnet sich zu:

$$p_{kx,y} = 1 - \prod_{z=x}^{y-1} (1 - p_{kz,z+1}) \quad (14)$$

Der Hochrechnungsfaktor für die Hochrechnung auf die Platzgruppe ist der Kehrwert der Auswahlwahrscheinlichkeit:

$$h_{kx,y}^{Plg} = \frac{1}{p_{kx,y}} \quad (15)$$

Mit der vorgenannten Erfassung können die Informationen „Befragte zwischen zwei Halten“ und „In früheren Abschnitten Befragte“ ermittelt werden. Mit diesen Daten, kombiniert mit der Besetzung, kann die Wahrscheinlichkeit, zwischen zwei Halten „nicht befragt zu werden“, errechnet werden. Desweiteren ist dann eine Berechnung der „Nichtbefragungswahrscheinlichkeit für die gesamte Reise“ des Fahrgastes durch Multiplikation der Abschnittswerte möglich. Der vorläufige Hochrechnungsfaktor für jedes Interview ist dann der Kehrwert zur Befragungswahrscheinlichkeit.

Für die Berechnung des Hochrechnungsfaktors wird der gesamte Erhebungsabschnitt berücksichtigt (Bei Erhebungen im ein- und ausbrechenden Verkehr darf also nicht auf das VRR-Gebiet beschränkt werden).

Abschließend erfolgt für jede Erhebungsfahrt eine Kalibrierung des Hochrech-

nungsfaktors auf den Zielwert „Personenkilometer aus Besetzungszählung“.

$$h_k^{Kalibr} = \frac{y_k^{Zlg}}{Y_k^{Bef}} \quad (16)$$

Ein Beispiel ist in **Anlage 21** dargestellt.

### Stufe 2, Hochrechnung von der Platzgruppe auf den Erhebungszeitraum

Die Hochrechnung erfolgt in zwei Schritten. Zunächst geschieht die Hochrechnung von der Platzgruppe auf den Erhebungszug unter Berücksichtigung des Ist-Platzangebotes in der **jeweiligen Wagenklasse**.

$$h_k^{Fahrt} = \frac{z_k^{Ang}}{z_k^{Erh}} \quad (17)$$

Bei der Ermittlung des Ist-Platzangebotes ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Für die Hochrechnung der Klasse „Stehbereich“ wird die Anzahl Plätze der Platzgruppe gleich der Anzahl erhobener Stehbereiche (im Allgemeinen 1) gesetzt. Die Anzahl Ist-Plätze im Erhebungszug wird mit der Anzahl tatsächlich vorhandener Stehbereiche im Erhebungszug gewertet.
- Sitzplätze in den Stehbereichen gehören nicht zum Ist-Platzangebot.

Im zweiten Schritt erfolgt die Hochrechnung von den Erhebungszügen auf alle Züge in der Erhebungsperiode (für den NW) bzw. im Erhebungsjahr (für den SA und SO) unter Zugrundelegung der Soll-Platzkilometer. Dabei erfolgt die Hochrechnung geschichtet nach Wagenklasse, Zeitschicht, Tag, Periode, Richtung und Linie.

$$h_{ij}^{Per} = \frac{\sum_{k=1}^{w_{ij}} PKM_{ijk}}{\sum_{k=1}^{w_{ij}} PKM_{ijk}} \quad (18)$$

### Stufe 3, Korrekturfaktor für ausgefallene Züge

$$h_{\ell}^{\text{Ausfall}} = \frac{Z_{\ell}^{\text{Soll}} - \varphi^{\text{Totalausfal}} \cdot Z_{\ell}^{\text{Totalausfal}} - \varphi^{\text{Teilausfal}} \cdot Z_{\ell}^{\text{Teilausfal}}}{Z_{\ell}^{\text{Soll}}}$$

$Z$  = Zugkilometer gemäß Quma; Ausfälle nur ungeplant: (19)

$$\varphi^{\text{Totalausfal}} = 70\%$$

$$\varphi^{\text{Teilausfal}} = 40\%$$

### Stufe 4, Hochrechnung vom Erhebungszeitraum auf das Jahr

Die Hochrechnung auf das Jahr erfolgt durch Bindung an ein Normjahr, welches wie folgt festgelegt wird:

Normalwerktag (Mo-Fr, Perioden 1, 2, 4)	= 190 Tage
Ferientage (Mo-Fr, Ferienzeit = Periode 3)	= 61 Tage
Samstage	= 53 Tage
Sonn- und Feiertage	= 61 Tage

Für den Normalwerktag werden die einzelnen Periodenergebnisse reduziert auf 1/3 des Tageswertes und anschließend mit dem Faktor des Normalwerktag (190) auf den Jahreswert hochgerechnet. Für alle weiteren Tage wird der Jahreswert mit der Formel „(Periodenergebnis / Erhebungstage in der Periode) \* Normtage“ ermittelt.

$$h_{di}^{\text{Jahr}} = \frac{1}{I_d} \cdot \frac{T_d}{t_{di}} \quad (20)$$

Die Zahl der Tage  $t$  in der Periode  $i$ , an denen an Tagesart  $d$  erhoben wird, ist in Abhängigkeit der jeweiligen Erhebung (periodisch, quasi kontinuierlich) zu setzen.

Die Zahl der Tage  $T$  im Normjahr je Tagesart  $d$  und die Zahl der Perioden  $I$ , in denen an Tagesart  $d$  erhoben wird, werden in Abhängigkeit der folgenden Tabelle gesetzt:

Tagesart $d$	Zahl der Tage $T_d$	Zahl der Perioden $I_d$
Normalwerktag	190	3
Ferientag	61	1
Samstag	53	1
Sonn- und Feiertag	61	1

### Hochrechnung im ÖSPV:

#### Stufe 1, Hochrechnung von den Interviews auf die Platzgruppe

Die Wahrscheinlichkeit eines Fahrgastes der Fahrt  $k$  mit dem Einstiegshalt  $x$  und dem Ausstiegshalt  $y$  befragt zu werden berechnet sich zu:

$$p_{kx,y} = 1 - \prod_{z=x}^{y-1} (1 - p_{kz,z+1}) \quad (21)$$

Die Wahrscheinlichkeit  $p_{z,z+1}$  in einem Fahrtquerschnitt in der Erhebungsfahrt  $k$  zwischen den Halten  $z$  und  $z+1$  befragt worden zu sein, berechnet sich iterativ numerisch unter Minimierung der Fehlerquadratsumme  $F$  (hochgerechnete Befragung zu Zählung) über Einsteiger, Aussteiger, ggf. Anfangsbesetzung und ggf. Endbesetzung.

$$\begin{aligned}
 F_k = & \left( R_k^{Bef,Anfang} - r_k^{Zlg,Anfang} \right)^2 \\
 & + \sum_{x=1}^{X_k} \left( R_{kx}^{Bef,Einstieg} - r_{kx}^{Zlg,Einstieg} \right)^2 \\
 & + \sum_{x=1}^{X_k} \left( R_{kx}^{Bef,Ausstieg} - r_{kx}^{Zlg,Ausstieg} \right)^2 \\
 & + \left( R_k^{Bef,Ende} - r_k^{Zlg,Ende} \right)^2
 \end{aligned} \quad (22)$$

Der Hochrechnungsfaktor für die Hochrechnung auf die Platzgruppe ist der Kehrwert der Auswahlwahrscheinlichkeit:

$$h_{kx,y}^{Plg} = \frac{1}{p_{kx,y}} \quad (23)$$

### Stufe 2, Hochrechnung von der Platzgruppe auf den Erhebungszeitraum

Die Hochrechnung erfolgt in zwei Schritten. Zunächst geschieht die Hochrechnung von der Platzgruppe auf den Erhebungszug unter Berücksichtigung des Ist-Platzangebotes (Bei Bussen und Schienenverkehrsmitteln in Einfachtraktion ist dieser Hochrechnungsfaktor im Allgemeinen 1).

$$h_k^{Fahrt} = \frac{z_k^{Ang}}{z_k^{Erh}} \quad (24)$$

Im zweiten Schritt erfolgt die Hochrechnung von den Erhebungsfahrten auf alle Fahrten in der Erhebungsperiode (für den NW) bzw. im Erhebungsjahr (für den SA und SO) unter Zugrundelegung der Soll-Platzkilometer. Dabei erfolgt die Hochrechnung geschichtet nach Zeitschicht, Tag, Periode, Richtung und Linie.

$$h_{iej}^{Per} = \frac{\sum_{k=1}^{w_{iej}} PKM_{iej,k}}{w_{iej} \cdot \sum_{k=1}^{w_{iej}} PKM_{iej,k}} \quad (25)$$

### Stufe 3, Korrekturfaktor für ausgefallene Fahrten

$$h_\ell^{Ausfall} = \frac{z_\ell^{Soll} - \varphi^{Totalausfal} \cdot z_\ell^{Totalausfal} - \varphi^{Teilausfal} \cdot z_\ell^{Teilausfal}}{z_\ell^{Soll}}$$

$Z$  = Zugkilometer gemäß unternehmensinterner Statistik; Ausfälle nur ungeplant: (26)

$$\varphi^{Totalausfal} = 70\%$$

$$\varphi^{Teilausfal} = 40\%$$

### Stufe 4, Hochrechnung vom Erhebungszeitraum auf das Jahr

Die Hochrechnung auf das Jahr erfolgt durch Bindung an ein Normjahr, welches wie folgt festgelegt wird:

Normalwerktage (Mo-Fr, Perioden 1, 2, 4)	= 190 Tage
Ferientage (Mo-Fr, Ferienzeit = Periode 3)	= 61 Tage
Samstage	= 53 Tage
Sonn- und Feiertage	= 61 Tage

Für den Normalwerktag werden die einzelnen Periodenergebnisse reduziert auf  $1/3$  des Tageswertes und anschließend mit dem Faktor des Normalwerktages (190) auf den Jahreswert hochgerechnet. Für alle weiteren Tage wird der Jahreswert mit der Formel „(Periodenergebnis / Erhebungstage in der Periode) \* Normtage“ ermittelt.

$$h_{di}^{Jahr} = \frac{1}{I_d} \cdot \frac{T_d}{t_{di}} \quad (27)$$

Die Zahl der Tage  $t$  in der Periode  $i$ , an denen an Tagesart  $d$  erhoben wird, ist in Abhängigkeit der jeweiligen Erhebung (periodisch, quasi kontinuierlich) zu setzen.

Die Zahl der Tage  $T$  im Normjahr je Tagesart  $d$  und die Zahl der Perioden  $I$ , in denen an Tagesart  $d$  erhoben wird, werden in Abhängigkeit der folgenden Tabelle gesetzt:

Tagesart $d$	Zahl der Tage $T_d$	Zahl der Perioden $I_d$
Normalwerktag	190	3
Ferientag	61	1
Samstag	53	1
Sonn- und Feiertag	61	1

#### Erlösberechnung:

Der Fahrgelderlös der einzelnen Personenfahrt  $O$  wird bestimmt in Abhängigkeit vom Fahrausweispreis  $E_O^{Ges}$  und dem Fahrpreisdivisor  $d_O$  (Kalibrierung siehe Anlage 17):

$$\varepsilon_O^{Ges} = \frac{E_O^{Ges}}{d_O} \quad (28)$$

mit  $d_o$  in Abhängigkeit von Personenfahrt  $o$  (und damit auch vom erhebenden Verkehrsunternehmen  $b^A$ )

 $E_o^{Ges}$ 

Die Fahrgelderlöse der einzelnen Personenfahrt  $o$  werden aufgesplittet in einen "dynamischen Grundpreis" und "Arbeitspreis". Der dynamische Grundpreis ermittelt sich dabei zu:

$$\varepsilon_o^{GP} = \begin{cases} \varepsilon_o^{Ges} & \text{für } \mu_o^{Ges} = (1, 2) \\ 2 \cdot \frac{\varepsilon_o^{Ges}}{\mu_o^{Ges}} & \text{für } \mu_o^{Ges} > 2 \end{cases} \quad (29)$$

Der Arbeitspreis ergibt sich dann entsprechend zu:

$$\varepsilon_o^{AP} = \varepsilon_o^{Ges} - \varepsilon_o^{GP} \quad (30)$$

Der Erlös auf dem aktuellen Fahrtabschnitt für Personenfahrt  $o$  berechnet sich dann zu:

$$\varepsilon_o^{Abs} = \frac{1}{1 + u_o} \cdot \varepsilon_o^{GP} + \frac{\mu_o^{Abs}}{\mu_o^{Ges}} \cdot \varepsilon_o^{AP} \quad (31)$$

Die Aggregation über alle Personenfahrten bei Verkehrsunternehmen  $b^A$  ergibt dann den Einnahmenanspruch von Verkehrsunternehmen  $b^A$ :

$$E_{*b^A} = \sum_{o=1}^{O_{b^A}} \varepsilon_o^{Abs} \quad (32)$$

#### Besonderheit bei den SPNV-Verkehrsunternehmen:

Es erfolgt eine komplette Erhebung der Reisewege im SPNV-Schienennetz, jedoch keine exakte Erfassung der Reisewege im kommunalen Vor- und Nachlauf. Die Erhebung beschränkt sich hier lediglich auf die Feststellung des Verkehrsmittels des Zu- und Abgangs. Bei der Bewertung der entsprechenden (nicht detailliert erhobenen) Linienabschnitte wird deshalb unterstellt, dass sie das Tarifge-

biet des Umstiegs aus dem bzw. in das SPNV-Netz nicht verlassen. Die formelmäßigen Zusammenhänge sind sinngemäß anzuwenden.

## 5.4 Besonderheiten / Korrekturfaktoren

Die Abschnitte 5.2. und 5.3 beschreiben die Grundstruktur des Fremdnutzer- und des Anspruchsverfahrens im VRR. In den nachfolgenden Abschnitten (5.4.1 bis 5.4.3) werden ergebnisrelevante Besonderheiten im Einnahmenaufteilungsverfahren dargestellt.

### 5.4.1 Freizeitnutzung SchokoTicket / Bewertung im Anspruchsverfahren

Der Grundsatz, dass Fahrten zur Schule den doppelten Erlös erbringen sollen wie Freizeitfahrten soll sowohl im Fremdnutzer- als auch im Anspruchsverfahren gelten. Dieser Ansatz kann im Anspruchsverfahren direkt über den Fahrpreis ergebnisrelevant in die nachfolgenden Berechnungen einfließen. Im Fremdnutzerverfahren erfolgt die ergebnisrelevante Umsetzung über den Korrekturfaktor „Differenzierte Erhebung“ (siehe Abschnitt 5.4.2).

Bei SchokoTickets unterscheidet die Erlösberechnung zwischen den Reisezwecken Schule und Freizeit. Die Unterscheidung erfolgt über den Erhebungszeitraum (Ferienzeit / Nicht-Ferienzeit) und der Wochenzeitschicht (Fremdnutzerverfahren) bzw. dem zeitlichen Mittelpunkt der Fahrt (Anspruchsverfahren). Als Fahrten mit dem Reisezweck Schule gelten alle Fahrten in der Nicht-Ferienzeit von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen 05:00 und 19:00 Uhr.

Der Preis von SchokoTickets unterscheidet sich nicht nach Reiseweg, allerdings ist er je nach verkaufendem Verkehrsunternehmen  $a$  – wegen der variierenden Verhältnisse zwischen Selbstzahlern und Anspruchsberechtigten – unterschiedlich. Der Fahrausweispreis  $E_o^{Ges}$  wird dann bezeichnet als  $E_{a,Scho}^{Ges}$ .

SchokoTickets mit dem Reisezweck Schule sollen den doppelten Erlös von SchokoTickets mit dem Reisezweck Freizeit erbringen. Damit ergibt sich für den Fahrausweispreis bei Freizeitnutzung

$$E_{a,SchokoF}^{Ges} \text{ bzw. für den Fahrausweispreis bei Schulnutzung } E_{a,SchoS}^{Ges}:$$

$$2 \cdot E_{a,SchoF}^{Ges} = E_{a,SchoS}^{Ges} \quad (33)$$

Gleichzeitig muss gelten:

$$R_{a^*,SchoF} \cdot E_{a,SchoF}^{Ges} + R_{a^*,SchoS} \cdot E_{a,SchoS}^{Ges} = R_{a^*,Scho} \cdot E_{a,Scho}^{Ges} \quad (34)$$

Einsetzen

$$(R_{a^*,SchoF} + 2 \cdot R_{a^*,SchoS}) \cdot E_{a,SchoF}^{Ges} = R_{a^*,Scho} \cdot E_{a,Scho}^{Ges} \quad (35)$$

Damit ergibt sich

$$E_{a,SchoF}^{Ges} = \frac{R_{a^*,Scho}}{R_{a^*,SchoF} + 2 \cdot R_{a^*,SchoS}} \cdot E_{a,Scho}^{Ges} \quad (36)$$

bzw.

$$E_{a,SchoS}^{Ges} = \frac{R_{a^*,Scho}}{\frac{1}{2} R_{a^*,SchoF} + R_{a^*,SchoS}} \cdot E_{a,Scho}^{Ges} \quad (37)$$

#### 5.4.2 Korrekturfaktor Differenzierte Erhebung

Durch die differenzierte Erhebung wird beim Fremdnutzerverfahren gewährleistet, dass für fremdgenutzte Fahrausweise nicht mehr ein pauschaler Durchschnittssatz gezahlt wird, sondern ein entsprechend der tatsächlichen Ticketnutzung (=Fahrausweisgruppe) angepasster Betrag. Zudem wird in der Fahrausweisgruppe SchokoTicket zwischen Schul- und Freizeitnutzung unterschieden.

Die Realisierung erfolgt in zwei Schritten. Im ersten Schritt wird aus den Erhebungsdaten für jede Fahrausweisgruppe ein fiktiver spezifischer Erlös ermittelt, der für alle Unternehmen im Fremdnutzerverfahren gilt. Im zweiten Schritt wird der spezifische Erlös mit den Linienbeförderungsfällen für die eigen- und die fremdgenutzten Fahrausweise gewichtet. Der Korrekturfaktor ist dann das Verhältnis zwischen dem gewichteten Erlössätzen für die Eigen- und Fremdnutzung.

#### Fiktiver spezifischer Erlös

Erhebung und Kalkulation unterscheiden nach Fahrausweisgruppe  $g$ . Der fiktive Erlös der am Fremdnutzerverfahren teilnehmenden Verkehrsunternehmen

$E_{**Fg}$  berechnet sich als Differenz aus der Gesamt-Einnahme  $E_{**g}$  und dem Erlös, den die Verkehrsunternehmen beanspruchen, die das Anspruchsverfahren anwenden,  $E_{**Ag}$  sowie dem Erlös, der Verkehrsunternehmen, die keine Erhebung durchführen,  $E_{**Ng}$

$$E_{**Fg} = E_{**g} - E_{**Ag} - E_{**Ng} \quad (38)$$

Der spezifische (fiktive) Erlös je Linienbeförderungsfall der am Fremdnutzerverfahren teilnehmenden Verkehrsunternehmen beträgt entsprechend

$$\varepsilon_{**Fg} = \frac{E_{**Fg}}{R_{**Fg}} \quad (39)$$

Bei SchokoTickets wird differenziert nach Schulnutzung und Freizeitnutzung:

$$\varepsilon_{**FSchoS} = 2 \cdot \varepsilon_{**FSchoF} \quad (40)$$

$$\varepsilon_{**FSchoS} \cdot R_{**FSchoS} + \varepsilon_{**FSchoF} \cdot R_{**FSchoF} = E_{**FScho} \quad (41)$$

Daraus ergibt sich

$$\varepsilon_{**FSchoF} = \frac{E_{**FScho}}{R_{**FSchoF} + 2 \cdot R_{**FSchoS}} \quad (42)$$

$$\varepsilon_{**FSchoS} = \frac{E_{**FScho}}{\frac{1}{2} \cdot R_{**FSchoF} + R_{**FSchoS}} \quad (43)$$

### Korrekturfaktor

In das Gleichungssystem wird ein mit dem fiktiven spezifischen Erlös gewichteter

Anteilswert  $q_{ab}$  eingestellt, der sich wie folgt berechnet:

$$q_{ab^F} = \frac{\sum_{g=1}^G \left( \varepsilon_{**^F g} \cdot R_{ab^F g} \right)}{\sum_{g=1}^G \left( \varepsilon_{**^F g} \cdot R_{*b^F g} \right)} \quad (44)$$

Mit

$$p_{ab^F} = \frac{\sum_{g=1}^G R_{ab^F g}}{\sum_{g=1}^G R_{*b^F g}} \quad (45)$$

Ergibt sich

$$q_{ab^F} = \frac{\sum_{g=1}^G \left( \varepsilon_{**^F g} \cdot R_{ab^F g} \right)}{\sum_{g=1}^G \left( \varepsilon_{**^F g} \cdot R_{*b^F g} \right)} \cdot \frac{\sum_{g=1}^G R_{*b^F g}}{\sum_{g=1}^G R_{ab^F g}} \cdot p_{ab^F} \quad (46)$$

Der Korrekturfaktor „Differenzierte Erhebung“ ist damit definiert als:

$$K_{ab^F}^D = \frac{\sum_{g=1}^G \left( \varepsilon_{**^F g} \cdot R_{ab^F g} \right)}{\sum_{g=1}^G \left( \varepsilon_{**^F g} \cdot R_{*b^F g} \right)} \cdot \frac{\sum_{g=1}^G R_{*b^F g}}{\sum_{g=1}^G R_{ab^F g}} \quad (47)$$

### 5.4.3 Korrekturfaktor Umstiegshäufigkeiten

Die Erhebungen der Jahre 2000, 2004 und 2008 haben gezeigt, dass Fremdnutzer häufiger umsteigen als Eigennutzer. Aus diesen Erkenntnissen wurde ein Korrekturfaktor abgeleitet, der eine pauschale Abwertung von fremdgenutzten gegenüber eigengenutzten Fahrausweisen realisiert.

$$K_{ab^F}^U = \begin{cases} 1 & \text{für alle } a = b^F \\ 0,83114 & \text{für alle } a \neq b^F \end{cases} \quad (48)$$

#### 5.4.4 Korrekturfaktor für teilungültige Fahrten

Für Fahrten, die über den Geltungsbereich des Stammfahrausweises hinausgehen und für die kein ZusatzTicket vorliegt (teilungültige Fahrten) wird ein Korrekturfaktor gemäß Anlage 12 angesetzt.

### 5.5 Ermittlung von Ausgleichsbeträgen / Korrekturfaktor Eta

Der Korrekturfaktor „Eta“ dient dazu die systemimmanenten Differenzen auszugleichen, die durch die Anwendung zweier unterschiedlicher Verfahren (Fremdnutzer- und Anspruchsverfahren) entstehen. Durch diese Korrektur ergeben sich Veränderungen im Einnahmenanspruch sowohl im Fremdnutzer- als auch im Anspruchsverfahren.

Auf Basis der Erhebungen, Hochrechnungen und Bewertungen im Fremdnutzer- und Anspruchsverfahren gemäß Abschnitt 5.2 und 5.3 und den Besonderheiten gemäß Abschnitt 5.4 erfolgt die Ermittlung der Ausgleichsbeträge. Die Berechnungsgrundlage ergibt sich aus dem klassischen Fremdnutzerverfahren. Die Modifizierungen ergeben sich aus den vereinbarten Korrekturfaktoren sowie der Integration des Anspruchsverfahrens.

#### Berechnungsgrundlage: Klassisches Fremdnutzerverfahren

Die Anteilswerte für die Fremdnutzung wurden definiert als (siehe (12))

$$\rho_{ab} = \frac{R_{ab}}{R_{*b}} \quad (49)$$

Der spezifische Einnahmensatz für Linienbeförderungsfälle eines VU  $b$  ist definiert als

$$S_b = \frac{E_{*b}}{R_{*b}} \quad (50)$$

Mit  $E_{*b}$  Einnahmenansprüchen des VU  $b$

Es wird unterstellt, dass die Fahrausweisstruktur und Nutzung bei Fahrgästen mit eigenen und fremden Fahrausweisen identisch ist. Deshalb gilt:

$$S_b = \frac{E_{ab}}{R_{ab}} \quad (51)$$

mit  $E_{ab}$  Einnahmenanspruch des VU  $b$  für Fahrgäste mit Fahrausweisen des VU  $a$  im VU  $b$

Mit (49) und (50) ergibt sich aus (51):

$$E_{ab} = p_{ab} \cdot E_{*b} \quad (52)$$

Die kassentechnische Einnahme  $E_{a*}$  eines VU  $a$  ist die Summe aller Erlöse aus Fahrausweisverkäufen des VU  $a$ . Sie ergibt sich zu:

$$E_{a*} = E_{a1} + E_{a2} + \dots + E_{ab} + \dots + E_{aB} \quad (53)$$

bzw. zu

$$E_{a*} = \sum_{b=1}^B E_{ab} \quad (54)$$

Mit (52) wird (54) zu

$$E_{a*} = \sum_{b=1}^B p_{ab} \cdot E_{*b} \quad (55)$$

Das Gleichungssystem enthält  $A$  voneinander unabhängige Gleichungen mit  $B$  unbekanntem Größen  $E_{*b}$ . Damit lassen sich die  $E_{*b}$  mit den üblichen Lösungsverfahren für lineare Gleichungssysteme ermitteln.

Zur Lösung des Gleichungssystems muss gelten  $A = B$ . Wenn aber die Zahl der verkaufenden Unternehmen  $A$  größer ist als die Zahl der erhebenden Verkehrsunternehmen  $B$  ist das Gleichungssystem scheinbar überbestimmt. Die Lösung dieses scheinbaren Problems liegt in der Ermittlung der fehlenden An-

teilstwerte  $p_{ab^N}$  eines Verkehrsunternehmens  $b^N$ , das keine Erhebungen durchführt.

Es wird davon ausgegangen, dass alle Linienbeförderungsfälle auf den Linien des Verkehrsunternehmens mit eigenen Fahrausweisen des Verkehrsunternehmens  $b^N$  durchgeführt werden. Es gilt also:

$$p_{ab^N} = \begin{cases} 1 & \text{für alle } a = b^N \\ 0 & \text{für alle } a \neq b^N \end{cases} \quad (56)$$

Die Kenntnis der kassentechnischen Einnahmen  $E_{a^{N*}}$  eines Verkehrsunternehmens  $a^N$ , das keine Erhebungen durchgeführt hat, ist nicht erforderlich. Es kann dort ein beliebiger Wert angenommen werden, ohne dass die Ausgleichsbeträge, die das Verkehrsunternehmen  $b^N$  leisten muss, davon beeinflusst werden.

### Erweiterungen im Fremdnutzerverfahren / Korrekturfaktoren

Unter Ansatz der Korrekturfaktoren für „Differenzierte Erhebung“  $K_{ab^F}^D$  und „Umstiegshäufigkeit“  $K_{ab^F}^U$  wird das Gleichungssystem (55) wie folgt angepasst:

$$E_{a^{*F}} = \sum_{b^F=1}^{B^F} \left( K_{ab^F}^D \cdot K_{ab^F}^U \cdot p_{ab^F} \cdot E_{*b^F} \right) \quad (57)$$

### Integration Anspruchsverfahren

Gibt es Verkehrsunternehmen  $a^A$ , die am Anspruchsverfahren teilnehmen, wird das Gleichungssystem (53) wie folgt angepasst:

$$E_{a^*} = \sum_{b=1}^B \begin{cases} \gamma_{ab} \cdot E_{*b} & \text{für alle } b = b^A \\ \gamma_{ab} \cdot K_{ab}^D \cdot K_{ab}^U \cdot p_{ab} \cdot E_{*b} & \text{für alle } b = b^F \\ 0 & \text{für alle } b = b^N \end{cases} \quad (58)$$

$\gamma$  korrigiert etwaige Ergebnisabweichungen zwischen Verkehrsunternehmen, die das Anspruchsverfahren anwenden, und Verkehrsunternehmen, die das Fremdnutzerverfahren anwenden. Diese Abweichungen können aufgrund statistischer Zufallsfehler auftreten. Damit die Ergebnisabweichungen angemessen auf alle Verkehrsunternehmen und entsprechend dem statistischen Risiko zugeordnet werden können, ist eine zusätzliche Gewichtung über den Einnahmenanspruch der am Anspruchsverfahren teilnehmenden Unternehmen erforderlich.  $\gamma$  wird daher definiert zu:

$$\gamma_{ab} = 1 - \eta_a \cdot \begin{cases} \frac{E_{*a}}{\sum_{b=1}^B E_{*b}} & \text{für alle } a = a^A \\ 1 - \frac{\sum_{b^A=1}^{B^A} \frac{E_{*b^A}}{\sum_{b=1}^B E_{*b}}}{\sum_{b=1}^B E_{*b}} & \text{für alle } a = a^F \\ 0 & \text{für alle } a = a^N \end{cases} \quad (59)$$

Für Verkehrsunternehmen  $a^N$ , die keine Erhebung durchführen, hat  $\eta_a$  einen Wert von 0.

## **6. Sonstiges**

### **6.1 ZusatzTicket**

Auf Basis einer Nutzungsanalyse wird ein Verhältnis für die Zuschreibung der Gesamteinnahmen aus dem ZusatzTicket (ZusatzTicket Einzel und 4er) auf die SPNV-Unternehmen und die ÖSPV-Unternehmen gebildet. Das Verhältnis wird im Rahmen der Gesamtanalyse überprüft und ggf. angepasst. Das Verhältnis für die Zuschreibung ist der Anlage 12 zu entnehmen.

Bei Linien, für die generell ein Zuschlag notwendig ist (z.B. „Casinolinie“ DSW21), verbleiben die Einnahmen weiterhin bei dem verkaufenden Unternehmen. Diese Einnahmen werden nicht bei der Zuschreibung berücksichtigt.

### **6.2 Zusatzwertmarke 1. Klasse DB**

Die Einnahmen aus dem Ticket „Zusatzwertmarke 1. Klasse DB“ werden komplett den SPNV-Unternehmen zugeschrieben. Die Aufteilung innerhalb der SPNV-Unternehmen erfolgt nach dem Schlüssel „Linienbeförderungsfälle mit Zeitfahrtausweisen in der 1. Wagenklasse“. In den Schlüssel sind nur die Zeitfahrtausweise einzubeziehen, zu denen Zusatzwertmarken 1. Klasse genutzt werden können.

### **6.3 BärenTicket 1. Klasse-Fahrgeldanteil**

Der 1. Klasse-Fahrgeldanteil am BärenTicket wird gemäß Vereinbarung mit dem Ministerium für Gesundheit, Soziales, Frauen und Familie des Landes NRW (Erlass vom 8.10.2004, Schreiben vom 10.06.2003) ermittelt und komplett den SPNV-Unternehmen zugeschrieben. Die Nutzung der 1. Wagenklasse wird gemäß Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen über die SPNV-Erhebung festgestellt. Dabei wird ein unternehmensspezifischer Wert ermittelt. Die Aufteilung innerhalb der SPNV-Unternehmen erfolgt nach dem Schlüssel „Anteil PersonenKm in der 1. Wagenklasse“.



# Anhang

Stand: 14.11.2011

---

## Anlagenverzeichnis

<b>ANLAGE 1:</b>	<b>FAHRTBERECHTIGUNGEN IM FREMDNUTZERVERFAHREN.....</b>	<b>6</b>
A1.1	VRR-REGELTARIF.....	6
A1.2	SONSTIGE FAHRTBERECHTIGUNGEN .....	7
<b>ANLAGE 2:</b>	<b>FAHRTBERECHTIGUNGEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN .....</b>	<b>11</b>
A2.1	VRR-REGELTARIF.....	11
A2.2	SONSTIGE VRR-TICKETS.....	11
A2.3	FAHRAUSWEISE EINES ANDEREN VERBUNDTARIFES .....	11
A2.4	SONSTIGE TARIFE.....	12
A2.5	ZUSATZTICKETS .....	13
<b>ANLAGE 3:</b>	<b>VERKEHRSUNTERNEHMEN .....</b>	<b>14</b>
A3.1	UNTERNEHMEN, DIE DEN VRR-REGELTARIF VERKAUFEN UND DEREN SCHLÜSSELZAHLEN (VUA, VUB) ....	14
A3.2	UNTERNEHMEN, DIE DEN VRS-REGELTARIF VERKAUFEN UND DEREN SCHLÜSSELZAHLEN (VUA, VUB) ....	15
A3.3	UNTERNEHMEN, DIE DEN VRL-REGELTARIF VERKAUFEN UND DEREN SCHLÜSSELZAHLEN (VUA, VUB).....	16
A3.4	UNTERNEHMEN, DIE DEN VGM-REGELTARIF VERKAUFEN UND DEREN SCHLÜSSELZAHLEN (VUA, VUB) ..	17
A3.5	UNTERNEHMEN, DIE DEN AVV-REGELTARIF VERKAUFEN UND SCHLÜSSELZAHLEN (VUA, VUB) .....	17
<b>ANLAGE 4:</b>	<b>SEMESTERTICKETS.....</b>	<b>18</b>
A4.1	SEMESTERTICKETS VRR .....	18
A4.2	SEMESTERTICKETS VRS.....	19
A4.3	NRW SEMESTERTICKET.....	20
<b>ANLAGE 5:</b>	<b>ZÄHLZETTEL (BEISPIELE) .....</b>	<b>22</b>
A5.1	FREMDNUTZERERHEBUNG - OHNE REGIONALE BESONDERHEITEN.....	22
A5.2	FREMDNUTZERERHEBUNG – MIT ÜBERGANG ZUM VRS.....	23
A5.3	FREMDNUTZERERHEBUNG – MIT ÜBERGANG ZUR VRL/VGM .....	24
<b>ANLAGE 6:</b>	<b>DATENÜBERGABE (FREMDNUTZERERHEBUNG).....</b>	<b>25</b>
A6.1	FAHRPLANDATEI .....	25
A6.2	ERHEBUNGSDATEI .....	26
<b>ANLAGE 7:</b>	<b>DATENÜBERGABE: TABELLENERGEBNISSTRUKTUR DER ERHEBUNGSROHDATEN (ERHEBUNG NACH DEM ANSPRUCHSVERFAHREN).....</b>	<b>27</b>

---

A7.1 HALTESTELLENVERZEICHNIS (HSV).....	27
A7.2 GEMEINDEVERZEICHNIS (GEV) .....	27
A7.3 FAHRTVERZEICHNIS (FAV) .....	28
A7.4 FAHRTFOLGE (FAF) .....	28
A7.5 AUSNAHMEVERZEICHNIS FÜR TAGESSCHLÜSSEL (ANV) .....	29
A7.6 PRODUKTVERZEICHNIS (PRV) .....	29
A7.7 LINIEN-VERZEICHNIS (LIV) .....	29
A7.8 VERKEHRSUNTERNEHMENS-VERZEICHNIS (VUV).....	30
A7.9 INTERVIEW-DATEI (IND) .....	30
A7.10 AUSGEWERTETE INTERVIEW-DATEI (AID) .....	32
A7.11 ZUGANGS- UND ABGANGS-GEMEINDE-DATEI (ZAD) .....	33
A7.12 ZU- UND ABGANGSVERKEHRSMITTEL-VERZEICHNIS (ZAV).....	33
A7.13 PLATZANGEBOTS-DATEI (PAD) .....	34
A7.14 BEFRAGUNGSQUOTEN-DATEI (BQD) .....	34
A7.15 EIN- UND AUSSTEIGER-DATEI (EAD).....	35
A7.16 FAHRTBERECHTIGUNGS-VERZEICHNIS (FBV).....	35
A7.17 VERKAUFSORT-VERZEICHNIS (VOV).....	36
<b>ANLAGE 8: UMGANG MIT FEHLENDEN INFORMATIONEN AUF ERHEBUNGSBÖGEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN.....</b>	<b>37</b>
<b>ANLAGE 9: REGELN ZUR PRÜFUNG DER DATENEINGABE .....</b>	<b>39</b>
A9.1 PRÜFUNG DER DATENEINGABE IM FREMDNUTZERVERFAHREN .....	39
A9.2 PRÜFUNG DER DATENEINGABE IM ANSPRUCHSVERFAHREN.....	40
<b>ANLAGE 10: TESTAT ÜBER DIE EINNAHMEN .....</b>	<b>43</b>
<b>ANLAGE 11: BEZUGSGRÖÙE FÜR VERTRAGSSTRAFEN UND ÜBERSICHT ÜBER DIE FRISTEN..</b>	<b>46</b>
A11.1 BEZUGSGRÖÙE FÜR VERTRAGSSTRAFEN.....	46
A11.2 ÜBERSICHT ÜBER DIE FRISTEN .....	48
<b>ANLAGE 12: ZUSCHIEDUNG DER ZUSATZTICKETS UND BEWERTUNG TEILUNGÜLTIGER FAHRTEN .....</b>	<b>49</b>
A12.1 ZUSCHIEDUNG DER ZUSATZTICKETS.....	49
A12.2 BEWERTUNG TEILUNGÜLTIGER FAHRTEN .....	49
<b>ANLAGE 13: ANSPRUCH DB FERNVERKEHR AUS IC-/EC-NUTZUNG .....</b>	<b>50</b>
<b>ANLAGE 14: UNTERNEHMEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN .....</b>	<b>51</b>

---

<b>ANLAGE 15:</b>	<b>BESONDERE REGELUNGEN FÜR DIE EINNAHMENAUFTEILUNG 2010/2011.....</b>	<b>52</b>
<b>ANLAGE 16:</b>	<b>UMRECHNUNGSKOEFFIZIENT CJH IM FREMDNUTZERVERFAHREN .....</b>	<b>54</b>
<b>ANLAGE 17:</b>	<b>KALIBRIERUNG DER FAHRPREISDIVISOREN .....</b>	<b>57</b>
<b>ANLAGE 18:</b>	<b>AUSWAHL INNERHALB EINER ERHEBUNGSEINHEIT IM ANSPRUCHSVERFAHREN..</b> <b>.....</b>	<b>62</b>
<b>ANLAGE 19:</b>	<b>VERKEHRSÜBLICHER WEG IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV .....</b>	<b>63</b>
<b>ANLAGE 20:</b>	<b>EINTEILUNG DER PLATZGRUPPEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV.....</b>	<b>68</b>
<b>ANLAGE 21:</b>	<b>HOCHRECHNUNG IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV (BEISPIEL).....</b>	<b>69</b>
<b>ANLAGE 22:</b>	<b>UMSETZUNG EA 2010 UND FORTSCHREIBUNG (BEISPIEL) .....</b>	<b>74</b>
<b>ANLAGE 23:</b>	<b>HÄRTEFALLREGELUNG (BEISPIEL) .....</b>	<b>77</b>
<b>ANLAGE 24:</b>	<b>RICHTLINIE ÜBER DIE VERTEILUNG ZUSÄTZLICHER EINNAHMEN INFOLGE DER</b> <b>TARIFHARMONISIERUNG VRR/VGN (AUSZUG).....</b>	<b>80</b>
<b>ANLAGE 25:</b>	<b>REGELN ZU ZÄHLERKONTROLLEN .....</b>	<b>84</b>
	A25.1 KONTROLLEN IM FREMDNUTZERVERFAHREN.....	84
	A25.2 KONTROLLEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN .....	86
	A25.3 KONTROLLFORMULARE .....	90
<b>ANLAGE 26:</b>	<b>VEREINBARUNGEN MIT ANDEREN VERBÜNDEN .....</b>	<b>92</b>
	A26.1 VRS .....	92
	A26.1.1 Einnahmenaufteilung VRS-Tarif für VRR-Unternehmen.....	92
	A26.1.2 Einnahmenaufteilung VRR-Tarif für VRS-Unternehmen.....	93
	A26.1.3 Einnahmenaufteilung für die Erweiterung des JobTickets und des FirmenTickets ...	93
	A26.1.4 Regelung über die gegenseitige Anerkennung der SemesterTickets.....	94
	A26.2 AVV .....	94
<b>ANLAGE 27:</b>	<b>EINNAHMENAUFTEILUNG BAHNTARIFE .....</b>	<b>95</b>
	A27.1 GRUNDSÄTZLICHES.....	95
	A27.2 ABRECHNUNGSZEITPUNKTE.....	97
	A27.3 ABSCHLÄGE .....	97
	A27.4 AUFTEILUNGSSCHLÜSSEL INNERHALB DER ÖSPV-UNTERNEHMEN.....	98
	A27.5 ABRECHNUNGEN EINZELNER BAHNTARIFE .....	98
	A27.5.1 NRWTicket.....	98

---

A27.5.2 NRWplusTicket.....	99
A27.5.3 CityTicket .....	99
A27.5.4 FerienTicket NRW .....	99
A27.5.5 PauschalPreisTickets (PPT).....	101
A27.5.6 NRW-PauschalPreisTickets über den Internetverkauf .....	102
A27.5.7 NRW SemesterTicket (Hochschulen außerhalb des VRR).....	104
A27.5.8 Mindereinnahmenausgleich BahnCard.....	105
<b>ANLAGE 28:    EINNAHMENAUFTEILUNG NRW SEMESTERTICKET .....</b>	<b>106</b>
A28.1 ANTEIL ÖSPV-UNTERNEHMEN .....	106
A28.1.1 Anteil ÖSPV-Unternehmen aus fremden Kooperationsräumen .....	106
A28.1.2 Anteil ÖSPV-Unternehmen aus innerhalb des eigenen Kooperationsraumes.....	107
A28.2 ANTEIL SPNV-UNTERNEHMEN .....	107
<b>ANLAGE 29:    EINNAHMENAUFTEILUNG KOMBITICKETS .....</b>	<b>108</b>
A29.1 FLUGGESELLSCHAFTEN/REISEVERANSTALTER.....	108
A29.2 NACHT DER INDUSTRIEKULTUR/EXTRASCHICHT .....	109
A29.3 MESSEN DÜSSELDORF .....	110
A29.4 KOMBITICKETS-KOOPERATIONEN ZWISCHEN VRR UND VRS .....	111
<b>ANLAGE 30:    EINNAHMENAUFTEILUNG TICKETS ZUR RUHR2010 .....</b>	<b>113</b>
A30.1 VRR-KHS-TICKET .....	113
A30.2 NRW-KHS-TICKET.....	114
A30.3 VGN-KHS-TICKET .....	115
A30.4 KOMBITICKETANGEBOTE ZUR RUHR 2010 .....	115
A30.5 VOLUNTEERTICKETS ZUR RUHR2010 .....	117
<b>ANLAGE 31:    EINNAHMENAUFTEILUNG TEILNEHMERTICKET NRW .....</b>	<b>119</b>
<b>ANLAGE 32:    EINNAHMENAUFTEILUNG RAIL&amp;FLY (SKY TRAIN) .....</b>	<b>121</b>

## **Anlage 1: Fahrtberechtigungen im Fremdnutzerverfahren**

### **A1.1 VRR-Regeltarif**

#### **Zugehörige Fahrausweise und FAG Schlüsselzahlen:**

- 1100 Barfahrausweise
  - EinzelTicket (Erwachsene und Kinder)
  - 4erTicket (Erwachsene und Kinder)
  - TagesTicket
  - GruppenTicket
- 1200 Zeitfahrausweise
  - Ticket1000, Ticket1000 Abo
  - Ticket2000, Ticket2000 Abo
  - Ticket1000 9-Uhr, Ticket1000 9-Uhr Abo
  - Ticket2000 9-Uhr, Ticket2000 9-Uhr Abo
- 1300 FirmenTicket
- 1400 SchokoTicket
- 1500 SemesterTicket (Zuordnung und Erfassung gemäß Anlage 4)
- 1600 BärenTicket
- 1700 YoungTicket, YoungTicketPlus
- 1800 SozialTicket
- Sonstige (siehe Erfassung)
  - ZusatzTicket (Einzel und 4er)
  - Zusatzwertmarken 1. Klasse DB
  - Ergänzungswertmarke Auszubildende

#### **Erfassung des VRR-Regeltarifes**

- Die Zahl der Fahrgäste mit Fahrausweisen des VRR-Regeltarifs wird differenziert nach 8 Fahrausweisgruppen und dem Verkehrsunternehmen, das den jeweiligen Fahrausweis verkauft hat, erfasst. Wird neben dem „Stammfahrausweis“ ein „Ergänzungs- bzw. ZusatzTicket“ benutzt, gilt das Merkmal des „Stammfahrausweises“. „Anschluss-Tickets“ der DB sind wie „Ergän-

zungs-Tickets“ zu behandeln, wenn der Stammfahrausweis in der Erhebungslinie gültig ist. Ansonsten sind „Anschluss-Tickets“ als NRW-Tarif zu erfassen.

- Die Schlüsselzahlen für die Fahrausweisgruppen (FAG) sind entsprechend der Anlage 1 zu vergeben.
- Die Schlüsselzahlen für verkaufende Unternehmen (VUA) sind entsprechend Anlage 3 und (bei SemesterTickets) Anlage 4 zu vergeben.
- Fahrausweise, auf denen das ausgebende VU nicht erkennbar ist, sind auf dem Zählzettel zu kennzeichnen und werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt. Für diese Fahrausweise kann die FAG Schlüsselzahl 101 verwendet werden. Alternativ kann die betreffende Fahrausweisgruppe kodiert und als verkaufendes Unternehmen die Schlüsselzahl 1401 (gemäß A3.1) verwendet werden.
- Die Erhebungsdaten werden bei der Berechnung der Fremdnutzeranteile berücksichtigt.

## **A1.2 Sonstige Fahrtberechtigungen**

### **Zugehörige Fahrausweise und FAG Schlüsselzahlen:**

- 99 Schwerbehinderte und Begleitpersonen
- 100 Freifahrer
  - Sonderfahrausweise (Dienstfahrausweise von Verbundgesellschaften, Gästetickets)
- 101 Fahrausweise, auf denen das verkaufende Unternehmen nicht zu erkennen ist (optional)
- 105 VRR-KombiTickets
- 105 VRR-Sonderangebote
- 106 NRWplus
- 106 CityTicket
- 107 Schönes WochenendeTicket
- 200 RelationspreisTickets des NRW-Tarif
  - SchöneReiseTicket NRW Einzelfahrt
  - SchöneReiseTicket NRW Gruppe Einzelfahrt
  - AnschlussTicket NRW Einzelfahrt

- SchöneReiseTicket NRW Hin&Rück
- SchöneReiseTicket NRW Gruppe Hin&Rück
- AnschlussTicket NRW Hin&Rück
- SchöneWocheTicket NRW
- SchönerMonatTicket NRW
- SchönerMonatTicket NRW Abo
- SchönerMonatTicket NRW Azubi
- SchönerMonatTicket NRW Azubi Abo
- 201 PauschalpreisTickets des NRW-Tarifs
  - SchöneFahrtTicket NRW
  - SchönerTagTicket NRW Single
  - SchönerTagTicket NRW 5 Personen
  - SchönesJahrTicket NRW
  - SchönesJahrTicket NRW Abo
  - Pauschales AnschlussTicket NRW
  - FahrradTicket NRW
- 202 NRW-SemesterTicket (VUA Schlüsselzahl gemäß Anlage 4)
- 203 NRW-Tarif für VRL-Unternehmen
- 204 SchöneFerienTicket NRW
- Besondere Fahrausweise im Übergang VRR/VRS
  - 222 VRS Job-Ticket
  - 223 SchülerTicket ÜT
- Fahrausweise im Bereich „Unterer Niederrhein“ (Alt-VGN)
  - 301 Wochenkarte (Preisstufe A1, B)
  - 302 Monatskarte im Ausbildungsverkehr (Preisstufe A, B, C, D)
  - 302 Monatskarte im Ausbildungsverkehr Abo (Preisstufe A, B, C, D)
  - 303 Schnäppchenkarte (Preisstufe A1)
- Fahrausweisgruppen im Bereich VRL/VGM
  - 4100 Barfahrausweise
    - EinzelTicket
    - KinderTicket
    - 4erTicket
    - 10erTicket

- 4er KinderTicket
- 9 Uhr TagesTicket
- GruppenTicket
- 9 Uhr GruppenTicket
- 4200 Zeitfahrausweise
  - WochenTicket
  - MonatsTicket
  - Abo
  - 9 Uhr MonatsTicket
  - 9 Uhr Abo
  - Schüler WochenTicket
  - Schüler MonatsTicket
  - SchülerAbo
  - 60plusTicket
  - 60plusAbo
- 4700 Freizeitfahrausweise
  - FlashTicket
  - FlashTicket plus
  - FunTicket, FunAbo
- Besondere Fahrausweise im Bereich VRL/VGM
  - 500 Preisstufe K
  - 501 Fahrradkarten
  - 502 Firmen-Abo
  - 503 Schulwegjahreskarte
  - 504 Kombi Ticket
  - 505 Semester Ticket Münster
  - 520 Kurzstrecke Iserlohn Lüdenscheid
- Fahrausweise des niederländischen Staatstarifes
  - 600 Abonnementen
  - 601 OV-Chipkaart
  - 602 OV-Jaarkaat
  - 603 OV-Studentenkaart

### **Erfassung der sonstigen Fahrtberechtigungen**

- Fahrausweise der sonstigen Fahrtberechtigungen werden – mit Ausnahme des NRW-SemesterTickets, der ausschließlich im Bereich „Unterer Niederrhein“ (Alt-VGN) gültigen Fahrausweise und der Fahrausweise im Bereich VRL/VGM, wo sowohl das verkaufende Unternehmen als auch die Fahrausweisgruppe erfasst wird – nur noch unter der Fahrausweisgruppe (FAG) erfasst. Das verkaufende Unternehmen (VUA) muss nicht erfasst werden.
- Das NRW-SemesterTicket ist mit der Schlüsselzahl gemäß Anlage 4 unter dem verkaufenden Unternehmen (VUA) zu erfassen.
- Die ausschließlich im Bereich „Unterer Niederrhein“ (Alt-VGN) gültigen Fahrausweise sind mit der Schlüsselzahl gemäß Anlage 3 - A3.1 (VUA) zu erfassen.
- Die Fahrausweise im Bereich VRL/VGM sind mit der Schlüsselzahl gemäß Anlage 3 - A3.3 und A3.4 (VUA) zu erfassen.
- Werden für Übergangstarife VRR-Fahrausweise ausgegeben, erfolgt die Erfassung unter VRR-Regeltarif.
- Die Erhebungsdaten werden ggf. für gesonderte Auswertungen herangezogen.

## **Anlage 2: Fahrtberechtigungen im Anspruchsverfahren**

### **A2.1 VRR-Regeltarif**

- EinzelTicket (Erwachsene und Kinder)
- 4erTicket (Erwachsene und Kinder)
- 10erTicket Kurzstrecke (Erwachsene und Kinder)
- TagesTicket
- 4er TagesTicket
- GruppenTicket
- Ticket1000, Ticket1000 Abo
- Ticket2000, Ticket2000 Abo
- Ticket1000 9-Uhr, Ticket1000 9-Uhr Abo
- Ticket2000 9-Uhr, Ticket2000 9-Uhr Abo
- FirmenTicket
- YoungTicket, YoungTicketPlus
- SchokoTicket
- SemesterTicket (Zuordnung und Erfassung gemäß Anlage 4)
- BärenTicket
- SozialTicket

### **A2.2 Sonstige VRR-Tickets**

- VRR-KombiTickets, VRR-Tickets aus Sonderangeboten
- Fahrausweise im Bereich „Unterer Niederrhein“ (Alt-VGN)
  - Wochenkarte (Preisstufe A1, B)
  - Monatskarte im Ausbildungsverkehr (Preisstufe A, B, C, D)
  - Monatskarte im Ausbildungsverkehr Abo (Preisstufe A, B, C, D)
  - Schnäppchenkarte (Preisstufe A1)

### **A2.3 Fahrausweise eines anderen Verbundtarifes**

- Andere Verbundtarife: Z.B. VRS-Tarif, VRL-Tarif, Niederl. Staatstarif.

Erfassung und Differenzierungsgrad für ÖSPV-Unternehmen analog „VRR-Regeltarif“. Für SPNV-Unternehmen kann die Erfassung im Differenzierungsgrad des „VRR-Regeltarifes“ erfolgen. Die Fahrausweisarten und Preisstufen für die verschiedenen Tarife sind vom Erhebungsinstitut zu beschaffen.

## **A2.4 Sonstige Tarife**

- RelationspreisTickets des NRW-Tarifs
  - SchöneReiseTicket NRW Einzelfahrt
  - SchöneReiseTicket NRW Gruppe Einzelfahrt
  - AnschlussTicket NRW Einzelfahrt
  - SchöneReiseTicket NRW Hin&Rück
  - SchöneReiseTicket NRW Gruppe Hin&Rück
  - AnschlussTicket NRW Hin&Rück
  - SchöneWocheTicket NRW
  - SchönerMonatTicket NRW
  - SchönerMonatTicket NRW Abo
  - SchönerMonatTicket NRW Azubi
  - SchönerMonatTicket NRW Azubi Abo
- PauschalpreisTickets des NRW-Tarifs
  - SchöneFahrtTicket NRW
  - SchönerTagTicket NRW Single
  - SchönerTagTicket NRW 5 Personen
  - SchöneFerienTicket NRW
  - SchönesJahrTicket NRW
  - SchönesJahrTicket NRW Abo
  - Pauschales AnschlussTicket NRW
  - FahrradTicket NRW
- Fahrausweise des DB-Tarifs
  - SchönesWochenendeTicket
  - NRW-SemesterTicket (Erfassung gemäß Anlage 4)
  - NRWplus
  - CityTicket

- Weitere Fahrausweise des DB-Tarifs gemäß besonderer Abstimmung mit dem VRR und der DB NRW.
- Schwerbehinderte
- Freifahrer, differenziert nach
  - Kinder unter 6 Jahren
  - Unentgeltlich mitfahrende Kinder
  - Begleiter zu Schwerbehinderten
  - Mitarbeiter des VU
  - Sonderfahrausweise (Dienstfahrausweise von Verbundgesellschaften, Gästetickets)
  - Polizeibeamte im Dienst
  - sonstige Freifahrer

## **A2.5 ZusatzTickets**

- Zusatzwertmarken 1. Klasse DB
- ZusatzTicket (Einzel und 4er)

Ab der Erhebung 2012 ist das zur Erweiterung des Geltungsbereiches genutzte ZusatzTicket zu erfassen, um im Nachgang der Erhebung eine Prüfung der räumlichen Gültigkeit vornehmen zu können. Das ZusatzTicket gibt es in 2012 in zwei Ausführungen.

Das ZusatzTicket 1 gilt je Person und Fahrt für:

- Die Geltungsbereichserweiterung von Zeitkarten der Preisstufe A (ein Tarifgebiet, zwei Tarifgebiete in geteilten Städten und 2-Waben-Tarif) in ein zum originären Geltungsbereich liegendes benachbartes Tarifgebiet.

Das ZusatzTicket 2 gilt je Person und Fahrt für:

- Die Geltungsbereichserweiterung von Zeitkarten der Preisstufe A in weitere Geltungsbereiche (zwei Tarifgebiete und mehr über den originären Geltungsbereich hinaus).
- Die Geltungsbereichserweiterung von Zeitkarten der Preisstufen B, C und D.
- Die Nutzung der 1. Klasse in Zügen.
- Die Mitnahme eines Fahrrades.
- Die einzelne Fahrt zwischen Kaldenkirchen Bf und Venlo Station (NL)

## **Anlage 3: Verkehrsunternehmen**

### **A3.1 Unternehmen, die den VRR-Regeltarif verkaufen und deren Schlüsselzahlen (VUA, VUB)**

1	BGS	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG
2	DSW21	DSW21 - Dortmunder Stadtwerke AG
3	DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
4	VER	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH
5	EVAG	Essener Verkehrs-AG
6	HST	Hagener Straßenbahn AG
7	HCR	Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel GmbH
8	SWK	SWK MOBIL GmbH (Krefeld)
9	NVV	Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG (Mgladb)
10	BSM	Bahnen der Stadt Monheim GmbH
11	MVG	Mülheimer VerkehrsGesellschaft mbH
12	SWN	Stadtwerke Neuss GmbH
13	STOAG	Stadtwerke Oberhausen AG
14	SR	Stadtwerke Remscheid GmbH
15	Rheinbahn	Rheinbahn AG (Düsseldorf)
16	SWS	Stadtwerke Solingen GmbH - Center Verkehr
17	VEST	Vestische Straßenbahnen GmbH
18	N mobil	Niederrheinwerke Viersen mobil GmbH
19	WSW	WSW mobil GmbH (Wuppertal)
20	NIAG	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG
21	DB	DB Regio NRW GmbH
22	BVR	Busverkehr Rheinland GmbH
23	SDG	Stadtbus Dormagen GmbH
24	VGW	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH
25	RegioBahn	Regionale Bahngesellschaft Kaarst-Mettmann mbH
30	NWB	NordWestBahn
35	RVN	Regionalverkehr Niederrhein GmbH
36	Look	Look Busreisen GmbH
37	SWG	Stadtwerke Goch GmbH
38	SWKev	Stadtwerke Kevelaer
39	SDG-V	Städtische Dienste Geldern Verkehrsbetrieb
40	BGW	Gemeindewerke Wachtendonk GmbH
41	VVS	Versorgungs- und Verkehrsbetrieb der Stadt Straelen
81	RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH

---

91	VKU	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH
92	MVG	Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH
93	WB	Westfalen Bus GmbH
94	BRS	Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH
1201	RVK	Regionalverkehr Köln GmbH
1202	KWS	Kraftverkehr Wupper-Sieg AG
1203	KGW	Kraftverkehr Gebr. Wiedenhoff GmbH & Co KG
1204	HBR	Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH
1205	OVAG	Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG
1206	REVG	Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH
1400	VRR	VRR-Tarif für VRL-Linien im Anspruchsverfahren
1401		Tickets, auf denen das verkaufende Verkehrsunternehmen nicht zu erkennen ist

### **A3.2 Unternehmen, die den VRS-Regeltarif verkaufen und deren Schlüsselzahlen (VUA, VUB)**

#### VRR-Unternehmen

2104	VER	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH
2109	NVV	Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG
2110	BSM	Bahnen der Stadt Monheim GmbH
2112	SWN	Stadtwerke Neuss GmbH
2114	SR	Stadtwerke Remscheid GmbH
2115	Rheinbahn	Rheinbahn AG
2116	SWS	Stadtwerke Solingen GmbH
2119	WSW	WSW mobil GmbH (Wuppertal)
2121	DB	DB Regio NRW GmbH (Rhein-Ruhr)
2122	BVR	Busverkehr Rheinland GmbH
2123	SDG	Stadtbus Dormagen GmbH
2124	VGW	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH

#### VRS-Unternehmen

2201	RVK	Regionalverkehr Köln GmbH
2202	KWS	Kraftverkehr Wupper-Sieg AG
2203	KGW	Kraftverkehr Gebr. Wiedenhoff GmbH & Co KG
2204	HBR	Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH
2205	OVAG	Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG
2206	REVG	Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH
2207	DB	DB Regio NRW GmbH (Rheinland)

2208	KVB	Kölner Verkehrs-Betriebe AG
2209	SWB	Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH
2210	KVE	Kreisverkehrsgesellschaft Euskirchen mbH
2211	RSVG	Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH
2212	StWB	Stadtwerke Brühl GmbH
2213	SVE	Stadtverkehr Euskirchen GmbH
2214	SVH	Stadtverkehr Hürth GmbH
2215	SWW	Stadtwerke Wesseling GmbH
2216	trans regio	trans regio - Deutsche Regionalbahn GmbH

### **A3.3 Unternehmen, die den VRL-Regeltarif verkaufen und deren Schlüsselzahlen (VUA, VUB)**

#### VRR-Unternehmen

402	DSW21	DSW21 - Dortmunder Stadtwerke AG
404	VER	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH
406	HST	Hagener Straßenbahn AG
421	DB	DB Regio NRW GmbH (Rhein-Ruhr)
422	BVR	Busverkehr Rheinland GmbH

#### VRL-Unternehmen

421	DB	DB Regio NRW GmbH (Westfalen)
431	euro	Eurobahn (Keolis Deutschland GmbH & Co. KG)
452	RLG	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH
456	VBH	Verkehrsbetrieb Hamm GmbH
457	VGB	Verkehrsgesellschaft Breitenbach mbH & Co KG
458	NWB	NordWestBahn
459	PEG	Prignitzer Eisenbahn GmbH
465	VWS	Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd AG
491	VKU	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH
492	MVG	Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH
493	WB	Westfalen Bus GmbH
494	BRS	Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH

---

### **A3.4 Unternehmen, die den VGM-Regeltarif verkaufen und deren Schlüsselzahlen (VUA, VUB)**

#### VGM-Unternehmen

421	DB	DB Regio NRW GmbH (Westfalen)
435	RVN	Regionalverkehr Niederrhein GmbH
451	KVM	Kraftverkehr Münsterland (Weilke GmbH & Co. KG)
453	VBS	Verkehrsbetrieb Schäpers GmbH & Co.
454	SBB	StadtBus Bocholt GmbH
455	SWMS	Stadtwerke Münster GmbH
456	VBH	Verkehrsbetrieb Hamm (Stadtwerke Hamm GmbH)
481	RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH
493	WB	Westfalen Bus GmbH
496	EVG	Euregio Verkehrsgesellschaft GmbH & Co. KG

### **A3.5 Unternehmen, die den AVV-Regeltarif verkaufen und Schlüsselzahlen (VUA, VUB)**

(Sonderregelung ausschließlich für Busrelationen im grenznahen Bereich)

#### VRR-Unternehmen

3109	NVV	Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG
3121	DB	DB Regio NRW GmbH (Rhein-Ruhr)
3122	BVR	Busverkehr Rheinland GmbH

#### AVV-Unternehmen

3301	west	WestEnergie und Verkehr GmbH
3302	ASEAG	Aachener Straßenbahn und Energieversorgung AG
3303	RVE	Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH
3307	DB	DB Regio NRW GmbH (Rheinland)

## Anlage 4: SemesterTickets

### A4.1 SemesterTickets VRR

Ruhr-Universität Bochum		1 BGS
Fachhochschule Bochum		1 BGS
Evangelische Fachhochschule Rheinland-Westfalen-Lippe, Bochum		1 BGS
TFH Georg Agricola für Rohstoff, Energie und Umwelt, Bochum		1 BGS
Hochschule für Gesundheit, Bochum		1 BGS
Hochschulwerk Witten/Herdecke		1 BGS
Fachhochschule Gelsenkirchen		1 BGS
Fachhochschule Dortmund		2 DSW21
Technische Universität Dortmund		2 DSW21
Universität Duisburg Essen	Standort Duisburg Standort Essen	3 DVG 5 EVAG
Folkwang-Hochschule Essen		5 EVAG
Hochschule Niederrhein	Standort Krefeld Standort M'gladbach	8 SWK 9 NVV
Hochschule Ruhr West (HRW)	Standort Mülheim Standort Bottrop	11 MVG 17 VEST
Hochschule Ruhr West (HRW), Mülheim/Bottrop		11 MVG
Hochschule Neuss Europäische Hochschule Neuss		12 SWN
Fachhochschule Düsseldorf		15 Rheinbahn
Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf		15 Rheinbahn
Kunstakademie Düsseldorf		15 Rheinbahn
Media Design Hochschule, Düsseldorf		15 Rheinbahn

Akademie Mode&Design (AMD), Düsseldorf	15 Rheinbahn
Robert-Schumann-Hochschule Düsseldorf	15 Rheinbahn
Fliedner Fachhochschule Düsseldorf	15 Rheinbahn
EBC Hochschule Düsseldorf (Euro Business College)	15 Rheinbahn
Bergische Universität Wuppertal	19 WSW
Hochschule für Musik Köln, Standort Wuppertal	19 WSW
Kirchliche Hochschule Wuppertal	19 WSW

#### **A4.2 SemesterTickets VRS**

Rheinische Fachhochschule Köln	2008 KVB
Fachhochschule des Mittelstandes (FHM), Köln	2007 DB Köln
Macromedia Fachhochschule der Medien, Köln	2008 KVB
Cologne Business School, Köln	2007 DB Köln
Europäische FH (EUFH) Rhein/Erft, Brühl	2007 DB Köln
Fachhochschule für das öffentliche Bibliothekswesen Bonn	2007 DB Köln
Euro-Business-College, Bonn	2009 SWB
Fachhochschule Bonn-Rhein-Sieg, Sankt Augustin, Rheinbach	2007 DB Köln
Internationale Fachhochschule für Touristik, Hotel- und Luftverkehrsmanagement, Bad Honnef	2007 DB Köln
Alanus Hochschule, Alfter	2007 DB Köln

---

### A4.3 NRW Semesterticket

Fachhochschule Hamm (SRH)	4001
Universität Siegen	4002
Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen (RWTH Aachen)	4003
Universität Paderborn	4004
Theologische Fakultät Paderborn	4005
Fachhochschule Aachen (Aachen, Jülich)	4006
Universität zu Köln	4007
Kunsthochschule für Medien Köln	4008
Hochschule für Musik Köln (Köln, Aachen)	4009
Deutsche Sporthochschule Köln	4010
KatHO NRW (Katholische Hochschule Aachen, Köln, Münster, Paderborn)	4011
Universität Bielefeld	4012
Hochschule für Kirchenmusik der Ev. Kirche von Westfalen, Herford	4013
Kunstakademie Münster	4014
Philosophische-Theologische Hochschule Münster	4015
Universität Osnabrück	4016
Westfälische Wilhelms-Universität, Münster	4017
Fachhochschule Bielefeld (Bielefeld, Minden)	4018
Fachhochschule Südwestfalen, Soest	4019
Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn	4020
IB Hochschule Köln	4021
Philos.-Theologische Hochschule SVD, Sankt Augustin	4022

---

Hochschule Rhein-Waal	4023
Anmerkung: Auf Linien in der VGN wird im Nachgang durch den VRR auf FAG 1500 kodiert.	
Fachhochschule Münster	4024
Fachhochschule Köln	4025
Europa FH Fresenius Idstein, Köln	4026
Hochschule Hamm-Lippstadt	4027

## Anlage 5: Zählzettel (Beispiele)

### A5.1 Fremdnutzererhebung - ohne regionale Besonderheiten

Verkehrsunternehmen: XXX		Periode:							
		Datum:							
Zählung der Schwerbehinderten / Eigen- und Fremdfahrausweis		Wagenfahrt-Code:							
2012									
Linie:	Richtung:	Schicht:	Stunde:						
Abfahrt:	ab:								
Ankunft:	an:								
99: Schwerbehinderte + Begleitpersonen:			Summe 99						
VRR-Fahrausweise	1100 Barfahrausweise Einzel-, Tagesticket 4er-, Gruppenticket	1200 Zeitfahrausweise Ticket1000/2000, 9-Uhr, Abo	1300 Firmen Ticket	1400 Schoko Ticket	1500 Semester Ticket	1600 Bären Ticket	1700 Young Ticket / plus	1800 Sozial Ticket	Summe
##: XXX [eigenes VU]									Summe ##
##: AAA									Summe ##
##: BBB									Summe ##
##: CCC									Summe ##
##: DDD									Summe ##
21: DB									Summe 21
100: Freifahrer									Summe 100
105: KombiTickets / Sonderangebote									Summe 105
106: NRWplus / CityTicket									Summe 106
107: Schönes-Wochenende-Ticket									Summe 107
200: SchöneReise- / SchönerMonatTicket NRW / AnschlussTicket NRW									Summe 200
201: SchöneFahrt- / SchönerTag- / SchönesJahr- / Pauschales AnschlussTicket NRW / FahrradTicket NRW									Summe 201
202: NRW SemesterTicket (Hochschule oder Unternehmen notieren)									Summe 202
204: SchöneFerien Ticket NRW									Summe 204
301: Wochenkarte im Bereich "Unterer Niederrhein"									Summe 301
302: Monatskarte im Ausbildungsverkehr / Abo im Bereich "Unterer Niederrhein"									Summe 302
303: Schnäppchenkarte im Bereich "Unterer Niederrhein"									Summe 303
: Fahrausweise eines nicht-VRR-Tarif: VRS, VRL, VGM, AVV Fahrausweisart und verkaufendes Verkehrsunternehmen angeben!									Summe
-----									
-----									
Zähler: _____				Unterschrift: _____					

## A5.2 Fremdnutzererhebung – mit Übergang zum VRS

Verkehrsunternehmen: XXX		Periode: _____							
		Datum: _____							
Zählung der Schwerbehinderten / Eigen- und Fremdfahrausweis 2012		Wagenfahrt-Code: _____							
Linie: _____	Richtung: _____	Schicht: _____	Stunde: _____						
Abfahrt: _____	ab: _____								
Ankunft: _____	an: _____								
99: Schwerbehinderte + Begleitpersonen:			Summe 99						
VRR- Fahrausweise	1100 Barfahrausweise <small>Einzel-, TagesTicket 4er-, GruppenTicket</small>	1200 Zeitfahrausweise <small>Ticket1000/2000, 9-Uhr, Abo</small>	1300 Firmen Ticket	1400 Schoko Ticket	1500 Semester Ticket	1600 Bären Ticket	1700 Young Ticket / plus	1800 Sozial Ticket	Summe
##: XXX <i>(eigenes VU)</i>									Summe ##
##: AAA									Summe ##
##: BBB									Summe ##
##: CCC									Summe ##
##: DDD									Summe ##
21: DB									Summe 21
<b>VRS- Fahrausweise</b>	2###: XXX (VRS) <i>(eigenes VU)</i>								Summe 2###
	2###: DDD (VRS)								Summe 2###
	2###: EEE								Summe 2###
	2207: DB (VRS)								Summe 2207
	222: VRS Job Ticket								Summe 222
ÜT VRS	223: Schülerticket ÜT								Summe 223
100: Freifahrer								Summe 100	
105: KombiTickets / Sonderangebote								Summe 105	
106: NRWplus / CityTicket								Summe 106	
107: Schönes-Wochenende-Ticket								Summe 107	
200: SchöneReise- / SchönerMonatTicket NRW / AnschlussTicket NRW								Summe 200	
201: SchöneFahrt- / SchönerTag- / SchönesJahr- / Pauschales AnschlussTicket NRW / FahrradTicket NRW								Summe 201	
202: NRW SemesterTicket (Hochschule oder Unternehmen notieren)								Summe 202	
204: SchöneFerien Ticket NRW								Summe 204	
: Fahrausweise eines nicht-VRR-Tarifbes: <b>VRL, VGM, AVV</b> Fahrausweisart und verkaufendes Verkehrsunternehmen angeben!								Summe	
-----									
Zähler: _____				Unterschrift: _____					



## **Anlage 6: Datenübergabe (Fremdnutzererhebung)**

### **A6.1 Fahrplandatei**

JAH	N 4.0	Erhebungsjahr
PER	N 1.0	Erhebungsperiode [1/2/3/4]
LIN	Z 10	Erhebungslinie
COD	Z 15	Wagenfahrt-Code (bei nicht erhobenen Fahrten leer)
VUB	N 4.0	Verkehrsunternehmen B (erhebendes VU)
ZTB	N 4.0	Zeit zu Beginn der Fahrt (in Minuten nach Mitternacht)
ZTE	N 4.0	Zeit zu Ende der Fahrt (in Minuten nach Mitternacht)
HSB	Z 30	Haltestelle zu Beginn der Fahrt
HSE	Z 30	Haltestelle zu Ende der Fahrt
TAG	Z 2	Tagesart [MF / SA / SO]
ATA	N 2.0	Anzahl Fahrten in der Erhebungsperiode (z.B. täglich an MF = 15, jeden Donnerstag = 3)
WGM	N 9.0	Fahrtweite [m]
PLA	N 4.0	Anzahl Plätze im Fahrzeug

## **A6.2 Erhebungsdatei**

JAH	N 4.0	Erhebungsjahr
PER	N 1.0	Erhebungsperiode [1/2/3/4]
LIN	Z 10	Erhebungslinie
COD	Z 15	Wagenfahrt-Code
DAT	D	Erhebungsdatum (YYYY-MM-DD)
VUA	N 4.0	Verkehrsunternehmen A (verkaufendes VU) gemäß Anlage 3 und Anlage 4
VUB	N 4.0	Verkehrsunternehmen B (erhebendes VU) gemäß Anlage 3
FAG	N 4.0	Fahrausweisgruppen gemäß Anlage 1
RLK	N 4.0	Anzahl Linienbeförderungsfälle aus Erhebung (Bei Fahrten in Mehrfachtraktion der Wert aus der Erhebung in einem Wagen * Anzahl Wagen)

## Anlage 7: Datenübergabe: Tabellenergebnisstruktur der Erhebungsrohdaten (Erhebung nach dem Anspruchsverfahren)

### A7.1 Haltestellenverzeichnis (HSV)

HSV listet die zulässigen Haltestellen auf. Grenzpunkte sind ebenfalls einzutragen.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Haltestellennummer	
COD	int	Haltestellencode	Interne Nummer zur Codierung
HCV	int	Haltestellencode	offizielle VRR-Nummer ggf. NULL
IBC	int	Code der DB	IBNR-Nr (SPNV) ggf. NULL
DSC	char 10	DS 100 - Code	DS 100 – Kodierung der DB Ggf. NULL
BEZ	char 30	Haltestellenbezeichnung	
NAM	char 80	Haltestellenname	
GTN	char 80	Gemeindeteilname	ggf. NULL
UEF	bit	Übergang in den Fernverkehr möglich	
HST	bit	echte Haltestelle	Fahrzeug hält hier Bei Grenzpunkten = 0
GEN	int	Gemeinde-Nummer	nach <u>GEV.NUM</u>
WA1	int	Wabe 1, VRR-Tarif	ggf. null
WA2	int	Wabe 2, VRR-Tarif	ggf. null
WA3	int	Wabe 3, VRR-Tarif	ggf. null
WA4	int	Wabe 4, VRR-Tarif	ggf. null

### A7.2 Gemeindeverzeichnis (GEV)

GEV listet die zulässigen Gemeinden auf.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Gemeinde-Nummer	
COD	int	Gemeinde-Code	
GKZ	int	Gemeinde-Kenn-Ziffer	= amtlicher Gemeindeschlüssel ggf. NULL
BEZ	char 30	Gemeindebezeichnung	
NAM	char 80	Gemeindename	
KBE	char 30	Kreisbezeichnung	

### A7.3 Fahrtverzeichnis (FAV)

FAV enthält für jede Fahrt einen Datensatz. Mehrere Fahrten können die gleiche Kursnummer haben, wenn es zu Falschumstiegen kommt. Es ist der komplette Fahrplan der zu erhebenden Linien einzutragen.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Fahrtnummer	
KUN	int	Kursnummer (Erhebung)	
FAB	char 10	Fahrtbezeichnung	Original-Fahrtnummer des Verkehrsunternehmens, z.B Zugnummer; ggf. leer
PRN	int	Produktnummer	nach <u>PRV.NUM</u>
LIN	int	Liniennummer	nach <u>LIV.NUM</u>
RIC	tinyint	Richtung	Bei Ringlinien ggf. NULL
VKN	int	Verkehrsunternehmen (Konzession)	nach <u>VUV.NUM</u>
VTN	int	Verkehrsunternehmen (Transporteur)	nach <u>VUV.NUM</u>
ERF	bit	Erhebungsfahrt	in dieser Fahrt werden Fahrgäste befragt, wenn sie in die Stichprobe kommen = die Fahrt gehört zur Grundgesamtheit
TSB	tinyint	Tagesschlüssel als Bitmuster	2hoch (Mo = 1, So = 7), Kombinationen sind möglich: Mo+Mi -> $2^1+2^3 = 10$ Mo-Mi -> $2^1+2^2+2^3 = 14$ Gesetzliche Feiertage gelten als So; 24. und 31.12. gelten als Sa, sofern sie nicht auf So fallen
ANS	int	Ausnahmeschlüssel für Tagesschlüssel	für <u>ANV.ANS</u>
SP1	int	Soll-Platzangebot in der 1. Klasse	
SP2	int	Soll-Platzangebot in der 2. Klasse	
SPS	int	Soll-Platzangebot im Stehbereich	
PEB	tinyint	Periode als Bitmuster	1. + 2. Periode = $2^1 + 2^2 = 6$
WZS	varchar 30	Wochenzeitschicht	

### A7.4 Fahrtfolge (FAF)

FAF enthält für jeden Halt einen Datensatz. Fahrten dürfen mehrfach an einer Haltestelle halten. Es ist der komplette Fahrplan der zu erhebenden Linien einzutragen.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Haltnummer	
FAN	int	Fahrtnummer	nach <u>FAV.NUM</u>

HSN	int	Haltestellen-Nummer	nach <u>HSV.NUM</u> enthält auch Grenzen
DIS	int	kumulierte Distanz [m]	
ANK	int	Zeit [Sekunden nach Mitternacht]	ggf. > 216.000, ggf. < 0; Erste Haltestelle der Fahrt = NULL
ABF	int	Zeit [Sekunden nach Mitternacht]	ggf. > 216.000, ggf. < 0; Letzte Haltestelle der Fahrt = NULL

## A7.5 Ausnahmeverzeichnis für Tagesschlüssel (ANV)

ANV listet die zulässigen Ausnahmeschlüssel für Fahrten auf. Für jeden Ausnahmeschlüssel können beliebig viele Ausnahmen definiert werden. Die Ausnahmen bestehen jeweils aus einem spezifischen Tag und der Gültigkeit der Fahrt an diesem Tag.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Ausnahmenummer	
ANS	int	Ausnahmeschlüssel	
DAT	smalldatetime	Datum	
GUF	bit	Gültigkeitsschlüssel	

## A7.6 Produktverzeichnis (PRV)

PRV listet die zulässigen Produkte auf. Leerfahrten, Einrückfahrten und ähnliche erhalten ihre eigene Produktkennung.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Produktnummer	
COD	int	Produkt-Code	
KUR	char 10	Produkt-Kurz-Name	
BEZ	char 30	Produkt-Bezeichnung	
NAM	char 80	Produkt-Name	

## A7.7 Linien-Verzeichnis (LIV)

LIV listet die zulässigen Linien auf.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Liniennummer	
COD	int	Linien-Code	
KUR	char 10	Linien-Kurz-Name	
BEZ	char 30	Linienbezeichnung	
NAM	char 80	Bezeichnung der Linie / Linienweg	

## A7.8 Verkehrsunternehmens-Verzeichnis (VUV)

VUV listet die zulässigen Verkehrsunternehmen auf.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Verkehrsunternehmensnummer	
COD	int	Verkehrsunternehmens-Code	Gemäß VRR-Nummernkreis
KUR	char 10	Verkehrsunternehmens-Kurz-Name	
BEZ	char 30	Verkehrsunternehmens-Bezeichnung	
NAM	char 80	Verkehrsunternehmens-Name	

## A7.9 Interview-Datei (IND)

IND enthält je Interview (in der Regel = Fragebogen) einen Datensatz:

- Benutzen mehrere Fahrgäste gleiche Fahrausweise und gleichen Reiseweg, kann im Feld ANZ die Zahl dieser Fahrgäste angegeben werden.
- Benutzen mehrere Fahrgäste einen gemeinsamen Fahrausweis (und gleichen Reiseweg), kann im Feld MIT die Gesamtzahl dieser Fahrgäste angegeben werden.
- Entweder ANZ oder MIT beträgt 0.
- Freifahrende Kinder werden in einem eigenen Datensatz erfasst.
- Begleiter von Schwerbehinderten werden über MIT erfasst.
- Fahrgäste mit Fahrausweisen für Kleingruppen (z.B. VRR-GruppenTicket, SWT, ...) werden über MIT erfasst.
- Fahrgäste mit Gruppenfahrausweisen (z.B. Reisegruppen), bei denen jedes Mitglied der Gruppe dann seinen eigenen Teilfahrausweis hat, werden über ANZ erfasst.
- Hält sich bei einer Gruppe nur ein Teil der Fahrgäste in der Platzgruppe auf, sind nur diese Fahrgäste in den Feldern ANZ und MIT anzugeben.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Interviewnummer	
DAT	datetime	Erhebungsdatum	
MEG	int	Messgruppe	Zur Unterscheidung von Erhebungsgruppen Erheber, die gemeinsam in einer Platzgruppe eingesetzt sind erhalten hier die gleiche Nummer.
FBN	int	Fahrtberechtigungsnummer	nach <u>FBV.NUM</u> , wenn nicht erhoben NULL
VVN	int	Verkaufendes Verkehrsunternehmen	nach <u>VUV.NUM</u>

RNR	char 10	Raumnummer – Geltungsbereich des Fahrausweises bei den elektronischen Fahrausweisen	Wenn vorhanden Sonst NULL
GBP	char 10	Gültigkeitsbereich bei PapierTickets (Zeitkarten)	Beim VRR-Tarif Waben, (Zentral)tarifgebiet(e) oder bei Preisstufe D Raum Süd bzw. Nord Sonst NULL
F2N	int	Fahrtberechtigungsnummer (zweiter Fahrausweis)	Wenn genutzt nach <u>FBV.NUM</u> Sonst NULL
V2N	Int	Verkaufendes Verkehrsunternehmen (zweiter Fahrausweis)	Wenn genutzt nach <u>VUV.NUM</u> Sonst NULL
R2R	char 10	Raumnummer (zweiter Fahrausweis) bei den elektronischen Fahrausweisen	Wenn genutzt und vorhanden Sonst NULL
GB2	char 10	Gültigkeitsbereich bei PapierTickets (Zeitkarten)	Wenn genutzt: Beim VRR-Tarif Waben, (Zentral)tarifgebiet(e) oder bei Preisstufe D = Raum Süd bzw. Nord Sonst NULL
ZTN	tinyint	ZusatzTicket VRR	NULL = Kein ZusatzTicket 1 = ZusatzTicket für Geltungsbereichserweiterung
BHN	int	Brechpunkt der Gültigkeit zwischen 1. Und 2. Fahrausweise	Wenn genutzt nach <u>FAF.NUM</u> Sonst NULL
ANZ	tinyint	Anzahl	Fahrgäste mit gleichen Fahrausweisen und gleichen Reisewegen
MIT	tinyint	Mitfahrer	Fahrgäste mit gleichen Fahrausweisen und gleichen Reisewegen
FPR	dec(15, 2)	Fahrausweispreis	Zur Plausibilisierung ggf. NULL
VON	int	Verkaufsortnummer	nach <u>VOV.NUM</u>
HIN	int	Halt vor Interview-Durchführung	nach <u>FAF.NUM</u> Angabe nur bei Erhebung im SPNV; sonst NULL
ZBN	int	Zugang zu Beginn des Fahrtabschnitts	Nach <u>ZAV.NUM</u>
HV2	Int	Haltestelle des Ersteinstiegs (falls mehr als ein Vorlaufabschnitt)	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL
HV1	Int	Ein bzw. Umstiegshaltestelle im unmittelbaren Vorlauf zur Erhebungsfahrt	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL
HEN	Int	Einstiegshalt Erhebungsfahrt	Nach <u>FAF.NUM</u>
HAN	Int	Ausstiegshalt Erhebungsfahrt	Nach <u>FAF.NUM</u>
HN1	Int	Aus- bzw. Umstiegshaltestelle im unmittelbaren Nachlauf zur Erhebungsfahrt	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL
HN2	int	Haltestelle des Letztausstiegs (falls mehr als ein Nachlauf-Abschnitt)	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL
AEN	int	Abgang vom Ende des Fahrtabschnitts	Nach <u>ZAV.NUM</u>

## A7.10 Ausgewertete Interview-Datei (AID)

AID enthält die nachgelagerten Berechnungen und Prüfungen zum Interview (IND).

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	Int	Auswertungsnummer	
INN	int	Interviewnummer	Nach <u>IND.NUM</u>
FAB	tinyint	Fahrtberechtigung	Berechnungen beziehen sich auf (Schlüsselung) IND.FBN = 1 (1. Fahrausweis) oder IND.FB2 = 2 (2. Fahrausweis) soweit auf der Erhebungsfahrt genutzt
UFI	tyniint	Umgang mit fehlenden Informationen auf dem Zählzettel	Gemäß Anlage 8 der Richtlinie Schlüsselung als Bitmuster 2^1 = Regel 1 wurde angewendet 2^2 = Regel 2 wurde angewendet 2^3 = Regel 3 wurde angewendet 2^4 = Regel 4 wurde angewendet 2^5 = Regel 5 wurde angewendet 2^6 = Regel 6 ist anzuwenden Kombinationen sind möglich Ansonsten NULL
GLT	Tyiniint	Gültigkeitsprüfung der Fahrt	Markierung als (teil-)ungültige Fahrt, wegen: Schlüsselung als Bitmuster 2^1 = Fehlende Informationen gemäß UFI, 2^2 = Räumlicher Geltungsbereich 2^3 = Zeitlicher Geltungsbereich 2^4 = Mitnahme Kombinationen sind möglich Ansonsten NULL
HEA	dec(15, 10)	Hochrechnungsfaktor zur Zählung	Ein- und Aussteiger bzw zur Besetzung SPNV Formeln 14 – 16 ÖSPV Formeln 22 - 24
HPK	dec(15, 10)	Hochrechnung auf Personenkilometer	Nur SPNV, Formel 17
HEZ	dec(15,10)	Hochrechnung von Platzgruppe auf den Erhebungszug	Bei Bussen und Schienenverkehrsmittel in Einfachtraktion im Allgemeinen 1 Formel 18 SPNV Formel 25 ÖSPV
HEP	dec(15,10)	Hochrechnung vom Erhebungszug auf die Erhebungsperiode	Formel 19 SPNV Formel 26 ÖSPV
HAZ	dec(15,10)	Hochrechnung für ausgefallene Züge	Formel 20 SPNV Formel 27 ÖSPV

HPJ	dec(15,10)	Hochrechnung vom Periodenergebnis auf das Jahr	Formel 21 SPNV Formel 28 ÖSPV
HAL	dec(15,10)	Hochrechnung vom Abschnitt auf Linienbeförderungsfälle	
HGT	dec(15,10)	Hochrechnung vom Abschnitt auf Tarif bzw. Verbundbeförderungsfälle	
BTA	dec(16,10)	Befahrene Tarifgebiete Erhebungsfahrt (aktueller Fahrabschnitt)*	
BTG	dez(16,10)	Befahrene Tarifgebiete Gesamtreiseweg*	Ermittlung nach dem verkehrsüblichem Weg (Anlage 19) oder über eine Routensuche
UMS	int	Anzahl der Umstiege Gesamtreiseweg*	Ermittlung nach dem verkehrsüblichem Weg (Anlage 19) oder über eine Routensuche

\* bezieht sich jeweils auf den Geltungsbereich des VRR-Tarifes

### A7.11 Zugangs- und Abgangs-Gemeinde-Datei (ZAD)

ZAD enthält je Interview einen Datensatz. Zur Übergabe von Reisewegen in „schienenferne Gemeinden“ mit Fahrausweisen des NRW-Tarif.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	ZuUndAbgangsnummer	
INN	int	Interviewnummer	nach <u>IND.NUM</u>
GZN	int	Gemeindennummer des Zugangs	nach <u>GEV.NUM</u>
GAN	Int	Gemeindennummer des Abgangs	nach <u>GEV.NUM</u>

### A7.12 Zu- und Abgangsverkehrsmittel-Verzeichnis (ZAV)

ZAV enthält die zulässigen Verkehrsmittel des Zu- und Abgangs (für die SPNV-Erhebung).

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	Int	Zu-/Abgangsverkehrsmittelnummer	
COD	Int	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Code	
KUR	char 10	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Kurzname	
BEZ	char 30	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Bezeichnung	
NAM	char 80	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Name	
TAR	Bit	Zu- und Abgangsverkehrsmittel ist relevant für Tarif- und Erlösbetrachtungen im nicht erhobenen Vor-/Nachlauf	Relevant für VRR-Einnahmenaufteilung

## A7.13 Platzangebots-Datei (PAD)

PAD enthält Platzangebot und erhobene Plätze, wie erhoben sowie Informationen zum Zählereinsatz und zu den Verweigerern.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	Int	Platzangebotsnummer	
KUN	Int	Kursnummer	nach <u>FAV.KUN</u>
DAT	datetime	Erhebungsdatum	
MEG	Int	Messgruppe	Zur Unterscheidung von Erhebungsgruppen
EZ1	Int	Eingesetzte Zähler in der 1. Kl.	Ggf. NULL
EZ2	Int	Eingesetzte Zähler in der 2. Kl.	Ggf. NULL
EZ3	Int	Eingesetzte Zähler im Stehbereich	Ggf. NULL
PA1	smallint	Platzangebot in der 1. Klasse	Ggf. NULL
PA2	smallint	Platzangebot in der 2. Klasse	Ggf. NULL
PAS	smallint	Platzangebot im Stehbereich	Ggf. NULL
PE1	smallint	Erhobene Plätze in der 1. Klasse	Ggf. NULL
PE2	smallint	Erhobene Plätze in der 2. Klasse	Ggf. NULL
PES	smallint	Erhobene Plätze im Stehbereich	Ggf. NULL
VE1	smallint	Verweigerer in der 1. Klasse	Wenn keine Verweigerer: 0 Wenn nicht erhoben: NULL
VE2	smallint	Verweigerer in der 2. Klasse	Wenn keine Verweigerer: 0 Wenn nicht erhoben: NULL
VES	smallint	Verweigerer im Stehbereich	Wenn keine Verweigerer: 0 Wenn nicht erhoben: NULL

## A7.14 Befragungsquoten-Datei (BQD)

BQD enthält die nachgelagerte Ermittlung über die erreichte Befragungsquote.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Befragungsquotennummer	
KUN	int	Kursnummer	nach <u>FAV.KUN</u>
DAT	datetime	Erhebungsdatum	
MEG	int	Messgruppe	Zur Unterscheidung von Erhebungsgruppen
BQ1	dec(5, 4)	Befragungsquote in der 1. Klasse	Ggf. NULL
BQ2	dec(5, 4)	Befragungsquote in der 2. Klasse	Ggf. NULL
BQ3	dec(5, 4)	Befragungsquote im Stehbereich	Ggf. NULL

## A7.15 Ein- und Aussteiger-Datei (EAD)

EAD enthält die Ergebnisse der E/A-Zählung.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Zählungsnummer	
DAT	datetime	Erhebungsdatum	
MEG	int	Messgruppe	Zur Unterscheidung von Erhebungsgruppen Erheber, die gemeinsam in einer Platzgruppe eingesetzt sind erhalten hier die gleiche Nummer.
HAN	int	Haltnummer	nach <u>FAF.NUM</u>
EIN	smallint	Anzahl Einsteiger	Nur bei Erhebung im ÖSPV Sonst NULL
AUS	smallint	Anzahl Aussteiger	Nur bei Erhebung im ÖSPV Sonst NULL
BES	smallint	Besetzung (nach dem Halt)	Nur bei Erhebung im SPNV Sonst NULL
BEB	smallint	Besetzung (Beginn)	Nur bei Erhebung im ÖSPV Anfangs-Besetzung bei Zustieg in eine Erhebungsfahrt (z.B. bei einbrechenden Fahrten) Sonst NULL
BEE	smallint	Besetzung (Ende)	Nur bei Erhebung im ÖSPV End-Besetzung bei Ausstieg aus einer Erhebungsfahrt (z.B. bei ausbrechenden Fahrten) Sonst NULL

## A7.16 Fahrtberechtigungs-Verzeichnis (FBV)

FBV listet die zulässigen Fahrtberechtigungen auf.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Fahrtberechtigungs-Nummer	
COD	int	Fahrtberechtigungs-Code	
KUR	char 10	Fahrausweis-Kurzname	
BEZ	char 30	Fahrausweisbezeichnung	
NAM	char 80	Fahrausweisname	
FPS	char 10	Fahrausweis-Preisstufe	

## A7.17 Verkaufsort-Verzeichnis (VOV)

VOV listet die Verkaufsorte auf (derzeit sind hier nur „Quelle“, „Ziel“ oder „Sonstiges“ vorgesehen).

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Merkmals-Nummer	
COD	int	Merkmals-Code	
KUR	char 10	Merkmals-Kurzname	
BEZ	char 30	Merkmals-Bezeichnung	
NAM	char 80	Merkmals-Name	

## **Anlage 8: Umgang mit fehlenden Informationen auf Erhebungsbögen im Anspruchsverfahren**

Die Anlage 8 kommt zur Anwendung, wenn Informationen (Merkmale) auf den Erhebungsbögen im Anspruchsverfahren nicht erfasst wurden. Diese Anlage definiert Regeln, wie fehlende Informationen auf den Interviewbögen zu vervollständigen sind.

Dies soll verhindern, dass die Interviewbögen, in denen nicht alle Merkmale erhoben wurden, als ungültig deklariert werden und somit nicht in die Ergebnisberechnung einfließen. Durch die Hochrechnungsfaktoren würden die vollständigen Interviewbögen auf die Zählwerte mit einem höheren Hochrechnungsfaktor hochgerechnet was ggf. eine Überschätzung dieser Interviews zur Folge hätte.

Folgende einnahmenaufteilungsrelevante Merkmale werden im Anspruchsverfahren erhoben:

### Interviewbogen im ÖSPV & SPNV

- Fahrausweisart
- Bei VRR-Tarif: ggf. Preis des Fahrausweises
- Bei VRR-Tarif: Preisstufe
- Bei VRR-Tarif: Verkaufendes Verkehrsunternehmen
- Reiseweg
- Ort der Befragung (nur SPNV)
- ÖSPV-Vorlauf (nur SPNV)
- ÖSPV-Nachlauf (nur SPNV)

### Zählbogen im ÖSPV

- Bei Schienenverkehrsmitteln: Anzahl der Plätze in der Auswahleinheit und im gesamten Fahrzeug
- Bei Zu-/Ausstieg in einbrechende/ausbrechende Fahrten: Besetzung bei Erhebungsbeginn bzw. Erhebungsende
- Ein- und Aussteiger an jeder Haltestelle

### Zählbogen im SPNV

- Anzahl der Plätze in der ausgewählten Platzgruppe für die jeweils ausgewählte Wagenklasse
- Tatsächliche Anzahl der Plätze im Zug für die jeweils ausgewählte Wagenklasse
- Besetzung in der Platzgruppe zwischen zwei Zughalten

### Generelles

- Der Preis des erhobenen Fahrausweises dient lediglich der Plausibilisierung. Fehlende Einträge auf Interviewbögen sind nicht ergebnisrelevant.
- Alle Interviewbögen, die aufgrund fehlender Informationen als „ungültig“ deklariert werden, sind dem VRR bei Datenübergabe zu übergeben.
- Elektronische Tickets sind grundsätzlich mit elektronischen Lesegeräten auszulesen.
- Bei fehlenden Merkmalen auf den Zählbögen im ÖSPV und im SPNV ist die Erhebungsfahrt neu zu erheben.

### Regeln

**Regel 1:** Wurde die Fahrausweisart nicht erfasst und ist sie aus dem Preis des Fahrausweises nicht eindeutig abzuleiten, wird das Interview als „ungültig“ gekennzeichnet und fließt nicht in die Ergebnisberechnung ein.

**Regel 2:** Fehlt die Preisstufe und kann die Preisstufe aufgrund der Fahrausweisart bzw. des Fahrausweis-Preises nicht eindeutig abgeleitet werden, ist die Preisstufe A Basis für die Ergebnisberechnung. Anhand des Einstiegsbahnhofs / der Einstiegshaltestelle wird ermittelt, ob die Preisstufe A1 oder A2 Grundlage ist. Der in die weitere Berechnung einfließende Preis wird um 20% erhöht. Das erhebende Institut hat das Fehlen der Preisstufe bei der Datenübergabe kenntlich zu machen.

**Regel 3:** Wurde das verkaufende Unternehmen auf dem Interviewbogen nicht erfasst, ist das Unternehmen nachzutragen, das auf der Linie Einnahmenansprüche generiert. Im SPNV ist das Unternehmen nachzutragen, das für den Vertrieb auf der Linie zuständig ist, auf der das Interview geführt wurde.

**Regel 4:** Ist der Reiseweg nicht vollständig erhoben (bezieht sich nicht auf den Vor- und Nachlauf – siehe Regel 5), wird das Interview als „ungültig“ gekennzeichnet und geht nicht in die Ergebnisberechnung ein.

**Regel 5:** Wenn auf einem Interviewbogen der Vorlauf fehlt, wird die Information „Fuß“ nachgetragen. Wenn auf einem Interviewbogen der Nachlauf fehlt, wird ein ÖSPV-Nachlauf unterstellt.

**Regel 6:** Geht die Erhebungsfahrt über den Geltungsbereich des Stammfahrausweises hinaus und fehlt die Information über die Nutzung eines ZusatzTickets, wird ein Korrekturfaktor in Höhe von X für die betreffende Fahrt angesetzt (Der Korrekturfaktor wird nach erfolgter Analyse durch den AK WA beschlossen).

## **Anlage 9: Regeln zur Prüfung der Dateneingabe**

### **A9.1 Prüfung der Dateneingabe im Fremdnutzerverfahren**

Gemäß Richtlinie wird dem VRR das Recht eingeräumt, sich von der Ordnungsmäßigkeit der Erhebungsbelege und Richtigkeit der Eingabe in die EDV zu überzeugen (siehe Abschnitt 3.9 Prüfung der Ergebnisse). Folgendes Verfahren wird angewendet:

Der VRR wird nach Datenlieferung 100 zufällig ausgewählte Zählfahrten pro Unternehmen je Periode anfordern und diese Fahrten mit den gelieferten Daten abgleichen.

Es wird eine Fehlerquote von 5% der ausgewählten Zählfahrten akzeptiert (unabhängig von der Fehlerquote auf einzelnen Zählbögen). Hierbei wird unterstellt, dass bei der Kontrollmenge von 100 Fahrten im Durchschnitt maximal zwei Zählzettel je Fahrt die Grundlage sind. Wird der Durchschnitt von zwei Zählzetteln je Fahrt überschritten, wird die zulässige Fehlerquote nach der Formel  $1 - 0,974675^{AZ}$  berechnet (AZ = durchschnittliche Anzahl der Zählzettel).

#### **Stichprobenziehung**

Die Auswahl der 100 Zählfahrten erfolgt vom VRR zufällig anhand des Wagenfahrtcodes. Den zählverantwortlichen Mitarbeiter werden die Wagenfahrtcodes per Email mitgeteilt. Die zählverantwortlichen Mitarbeiter müssen die entsprechenden Zählzettel in Kopie spätestens am Folgetag per Email oder auf den Postweg dem VRR zuleiten.

#### **Prüfung der Dateneingabe**

Der VRR vergleicht alle Angaben auf den ausgewählten Zählzetteln der Unternehmen mit der übermittelten Erhebungsdatei.

Als Fehler werden alle Abweichungen von Zählbögen und Erhebungsdatei deklariert. Ebenfalls als fehlerhaft im Sinne der Dateneingabe werden nicht korrigierte fehlerhafte Summen der „Striche“ auf Zählbögen vom Zählpersonal gesehen.

Nicht in die Berechnung der Fehlerquote einbezogen werden Tickets, die nicht zum VRR-Regeltarif gehören (z. B. VRS-Tickets, NRW-Tarif etc.).

Fehlerhafte Daten auf Grund von Falscheintragungen auf den Original-Zählbögen sind im Rahmen der Prüfung der Dateneingabe nicht in die Fehlerquote einzubeziehen.

Nach Prüfung der 100 ausgewählten Zälfahrten wird der VRR den zählverantwortlichen Mitarbeiter das vorläufige Ergebnis der Prüfung mitteilen und um eine möglichst zeitnahe Gegenprüfung bitten.

## **A9.2 Prüfung der Dateneingabe im Anspruchsverfahren**

Gemäß Richtlinie wird dem VRR das Recht eingeräumt, sich von der Ordnungsmäßigkeit der Erhebungsbelege und Richtigkeit der Eingabe in die EDV zu überzeugen (siehe Abschnitte 4.1.9 bzw. 4.2.9 Prüfung der Ergebnisse). Folgendes Verfahren wird angewendet:

Der VRR wird nach Datenlieferung pro Vergabe 200 zufällig ausgewählte Interviewbögen je Periode von dem mit der Erhebung beauftragten Dritten anfordern und diese mit den gelieferten Daten abgleichen.

Es wird eine Fehlerquote von 5% bei den ausgewählten Interviewbögen akzeptiert.

Die Fehlerquote errechnet sich über das Verhältnis der Anzahl fehlerhafter (für die VRR-Einnahmenaufteilung relevanter) Interviewbögen zur Anzahl aller 200 geprüften (für die VRR-Einnahmenaufteilung relevanter) Interviewbögen.

### **Stichprobenziehung**

Die Auswahl der zu überprüfenden Datensätze erfolgt über folgenden Algorithmus:

1. Schritt: Aus der Datentabelle werden jene Datensätze herausgefiltert, welche für die VRR-Einnahmenaufteilung relevant sind.
2. Schritt: Die sich ergebenden Datensätze sind in der Reihenfolge Erhebungsdatum, Zug-Nr. bzw. Linien-Nr. und Fragebogennummer (fortlaufende Nummer der Interviews je Erhebung) zu sortieren.
3. Schritt: Die Datensätze werden von 1 bis zur Anzahl  $n$  der (verbliebenen) Datensätze durchnummeriert.
4. Schritt: Es wird die Periodenzahl  $p$  als Quotient aus der Anzahl der Datensätze  $n$  und der Anzahl  $k$  der zu überprüfenden Bögen ermittelt. Der so ermittelte Wert  $p$  wird stets abgerundet.

*Beispiel: Es sind  $n = 25.497$  Datensätze vorhanden und es sollen davon  $k = 200$  überprüft werden, dann ergibt sich  $p = n / k = 25.497 / 200 = 127,485 \approx 127$ .*

5. Schritt: Der VRR legt einen zufälligen Wert  $a$  fest, der zwischen 1 und  $p$  liegen muss.
6. Schritt: Es werden die Datensätze mit den Nummern  $q_1$  bis  $q_n$  mit den zugehörigen Interviews verglichen. Dabei ist

$$q_i = a + (i-1) \times p, i \text{ Element aus } \{1, \dots, n\}$$

*Beispiel: Für den ersten bzw. letzten zu prüfenden Datensatz ergibt sich beispielhaft der 78. und 25.351. Datensatz:*

$$q_1 = 78 + (1-1) \times 127 = 78$$

$$q_{200} = 78 + (200-1) \times 127 = 25.351$$

### **Prüfung der Dateneingabe**

Der VRR vergleicht alle Angaben auf den ausgewählten Interviews mit den übermittelten Daten.

Als Fehler werden Abweichungen von Interview und Datensatz deklariert.

In die Berechnung der Fehlerquote werden die Fehler einbezogen, die VRR-Einnahmenaufteilungsrelevant sind.

Nicht in die Fehlerquote einbezogen werden:

- Abweichungen zwischen Datensatz und Interview, die durch eine Plausibilisierungsmaßnahme korrigiert wurden. Die Plausibilisierungsgründe sind dem VRR bei Gegenprüfung durch den beauftragten Dritten darzulegen.
- Fehlerhafte Daten auf Grund von Falscheintragungen auf den Original-Erhebungsbögen.
- Der Erheber hat Angaben auf dem Interview hinterlegt, welche durch andere Angaben auf dem Interview unplausibel erscheinen (Erheberfehler, z. B. nicht mögliche Ticket – Ticketpreiskombination oder Abweichung von Kodierung und Klarschrift).
- Die Umsetzung der Anlage 8 der Richtlinie (Umgang mit fehlenden Informationen auf Erhebungsbögen im Anspruchsverfahren) mit Ausnahme einer willkürlichen Vervollständigung der fehlenden Informationen, die nicht der

Anlage 8 entsprechen bzw. einer Nichtkennzeichnung der fehlenden Angaben.

Nach Prüfung der 200 ausgewählten Interviews wird der VRR den zählverantwortlichen Mitarbeiter das vorläufige Ergebnis der Prüfung mitteilen und um eine möglichst zeitnahe Gegenprüfung bitten.

## Anlage 10: Testat über die Einnahmen

### EAV-relevante Einnahmen und sonstige Einnahmen <sup>1)</sup> gemäß Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR

FA-Nr.	Fahrausweisarten (VRR-Regeltarif)	Einnahmen in €	Erstattungen <sup>2)</sup> in €	verbleib. Einnahmen in €
1000	EinzelTicket Erwachsene			
1010	EinzelTicket Kinder			
1100	4er Tickets Erwachsene			
1110	4er Tickets Kinder			
2001	GruppenTicket			
2010	TagesTicket (1 Person)			
3100	Ticket2000 Monatskarte			
3110	Ticket1000 Monatskarte			
3200	Ticket2000 9 Uhr-Monatskarte			
3210	Ticket1000 9 Uhr-Monatskarte			
3300/01	Ticket2000 ABO-Monatskarte			
33011-34	Ticket2000 ABO-Monatskarte - Groku-Rabatt			
3310/11	Ticket1000 ABO-Monatskarte			
33111-34	Ticket1000 ABO-Monatskarte - Groku-Rabatt			
3400/01	Ticket2000 9 Uhr ABO-Monatsk.			
34011-34	Ticket2000 9 Uhr ABO-Monatsk. - Groku-Rabatt			
3410/11	Ticket1000 9 Uhr ABO-Monatskarte			
34111-34	Ticket1000 9 Uhr ABO-Monatsk. - Groku-Rabatt			
3450/51	BärenTicket ABO-Jahreskarte			
34511-34	BärenTicket ABO-Jahreskarte - Groku-Rabatt			
3500/01	FirmenTicket 100/100 und 100/100 Azubi			
3502/03	FirmenTicket 6% und 6% Azubi			
3504/05	FirmenTicket 8,5% und 8,5% Azubi			
3506/07	FirmenTicket 10% und 10% Azubi			
3508/09	FirmenTicket 10,5% und 10,5% Azubi			
3510/11	FirmenTicket 11% und 11% Azubi			
3603	YoungTicket			
3608/09	YoungTicket Plus Abo-Jahreskarte			
36911-34	YoungTicket Plus Abo-Jahreskarte - Groku-Rabatt			
36010/11	SchokoTicket Jahreskarte - Selbstzahler			
36012	SchokoTicket Jahresk.-Eigenanteil 1. Ki			

36013	SchokoTicket Jahresk.-Eigenanteil 2. Ki			
36014	SchokoTicket Jahresk.-kein Eigenanteil			
36020	SchokoTicket (Schulträger-Anteil)			
3700	SemesterTicket / FH			
3701	SemesterTicket / Uni			
####	SozialTicket			
7050	Nachträgl. erhob. Beförderungsentgelt			
<b>Zwischensumme 1</b>				
6000/01	ZusatzTickets (Einzel u. 4er)			
6100	Zusatzwertmarke 1.Klasse DB, MOKA			
6101	Zusatzwertmarke 1.Klasse DB, MOKA im Abo			
<b>Zwischensumme 2</b>				
<b>Summe: EAV-relevante Einnahmen:</b>				
<b>FA-Nr.</b>	<b>NRW-Tarif</b>	<b>Einnahmen in €</b>	<b>Erstattungen<sup>2)</sup> in €</b>	<b>verbleib. Einnahmen in €</b>
2200	Schönes Wochenende			
2201	SchönerTag NRW (5 Personen)			
2202	SchönerTag NRW (1 Person)			
2210	SchönerFahrt NRW Erwachsener (1 Person)			
2211	SchönerFahrt NRW Kind (1 Person)			
2215	FahrradTicket NRW (1 Person)			
5001	FerienTicket NRW groß (Sommerferien)			
5002	FerienTicket NRW klein <sup>3)</sup> (Oster-, Herbst- Weihnachtsferien)			
<b>Summe: NRW-Tarif</b>				
<b>FA-Nr.</b>	<b>Fahrausweise im Bereich „Unterer Niederrhein“</b>	<b>Einnahmen in €</b>	<b>Erstattungen<sup>2)</sup> in €</b>	<b>verbleib. Einnahmen in €</b>
####	Wochenkarte			
####	Monatskarte im Ausbildungsverkehr			
####	Monatskarte im Ausbildungsverkehr Abo			
####	Schnäppchenkarte			
<b>Summe: Fahrausweise im Bereich „Unterer Niederrhein“</b>				
####	Erstattungen von Alt-VGN-Fahrausweisen	X		

FA-Nr.	KombiTickets	Einnahmen in €	Erstattungen <sup>2)</sup> in €	verbleib. Einnahmen in €
####	KombiTickets Preisstufe A und B <sup>4)</sup>			
####	KombiTicket mit verbundweiter Gültigkeit <b>ohne</b> betriebliche Mehrleistungen <sup>4) 5)</sup>			
####	KombiTicket mit verbundweiter Gültigkeit <b>mit</b> betriebliche Mehrleistungen <sup>4) 5)</sup>			
<b>Summe: KombiTickets</b>				

1) Diese Einnahmen sind vom Wirtschaftsprüfer zu testieren.

2) Erstattungen müssen den Fahrausweisen zugeordnet werden, für die Einnahmen erstattet werden. Sofern die Erstattungen nicht den Fahrausweisen zugeordnet werden können, sind die Erstattungen über den Schlüssel „Einnahmen“ auf die Fahrausweise zu verteilen.

Rückerstattungen aus Angeboten wie das Pünktlichkeitsversprechen, Mobilitätsgarantie usw. sind keine Erstattungen im Sinne dieser Anlage.

3) Einnahmen aus dem Verkauf der jahresübergreifenden FerienTickets für die Weihnachtsferien zum „alten“ Preis sind gesondert darzustellen.

4) Folgende Einnahmen sind **nicht** aufzuführen:

- KombiTicket-Einnahmen aus Fußballspielen
- KombiTicket-Einnahmen gemäß Anlage A29.1 bis Anlage A29.4
- KombiTicket-Einnahmen, die vom VRR zugeschrieben werden

5) Betriebliche Mehrleistungen: Aufwendungen, die zusätzlich zum Regelbetrieb durch KombiTickets entstehen (z.B. zusätzliche Wagenkilometer, Einsatz von zusätzliches Personal etc.)

## Anlage 11: Bezugsgröße für Vertragsstrafen und Übersicht über die Fristen

### A11.1 Bezugsgröße für Vertragsstrafen

Gemäß Abschnitt 2.7 sind die beanspruchten Ausgleichsbeträge aus der jeweils letzten festgestellten endgültigen Einnahmenaufteilung Bezugsgröße für die Anwendung von Vertragsstrafen, die zu Beginn des betreffenden Zähljahres verabschiedet war.

Bezugsgröße für die Anwendung von Vertragsstrafen im Rahmen der Aufbereitung der Erhebung 2010 ist die Einnahmenaufteilung 2007, die von der Gesellschaft KVIV am 09.06.2008 beschlossen wurde. Die beanspruchten Ausgleichsbeträge sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsunternehmen	Beanspruchte Ausgleichsb. 2007 in €	Verkehrsunternehmen	Beanspruchte Ausgleichsb. 2007 in €
BGS	11.689.928,80	WSW	3.521.500,61
DSW21	6.616.883,18	NIAG	4.129.436,53
DVG	7.280.567,87	BVR/RVN	10.543.189,72
VER	4.507.074,53	SDG	315.046,10
EVAG	11.850.636,58	VGW	2.021.533,00
HST	1.765.121,05	FDG	771.499,32
HCR	2.877.590,46	RVM	761.587,69
SWK	3.463.735,44	VKU	721.301,07
NVV	3.370.908,03	MVG	231.645,58
BSM	1.803.319,19	WB	135.512,07
MHVG	3.035.395,09	BRS	175.024,93
SWN	2.717.271,98	RVK	232.195,72
STOAG	4.552.664,13	KWS	200.426,92
SR	866.047,41	KGW	92.776,24
Rheinbahn	26.415.489,86	HBR	15.130,39
SWS	1.505.895,32	OVAG	222.168,11
VEST	6.983.322,60	REVG	1.536,91
Nmobil	1.250.625,38	SPNV <sup>1)</sup>	80.015.352,46

<sup>1)</sup> Die Aufteilung auf die DB im Nettovertrag und auf die Linien im Bruttovertrag erfolgt auf Basis des SPNV-Etats des Jahres, für das Vertragsstrafen berechnet werden.

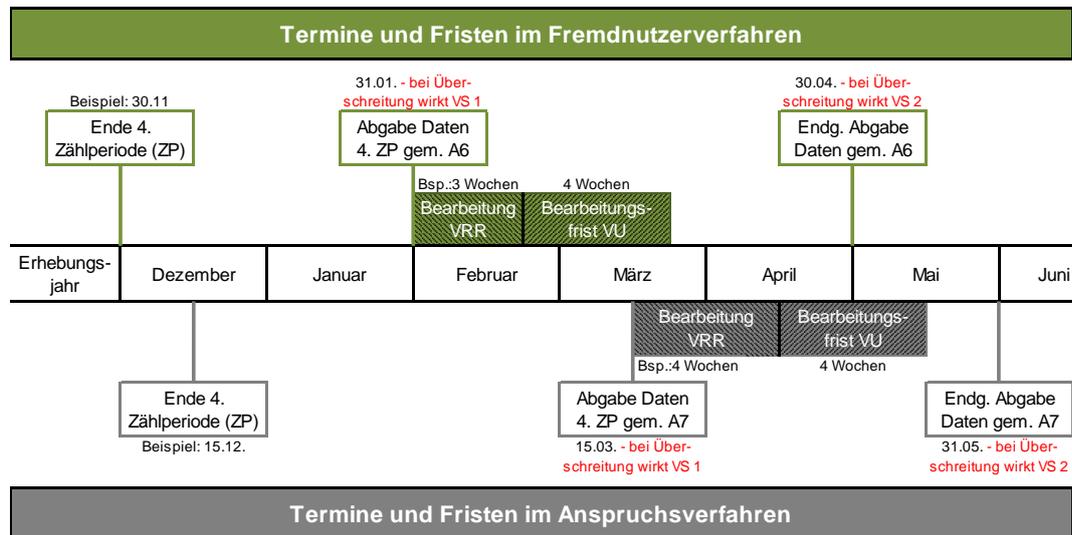
Bezugsgröße für die Anwendung von Vertragsstrafen im Rahmen der Aufbereitung der Erhebung 2012 ist die Einnahmenaufteilung 2009, die von der Gesellschaft KVIV am 14.06.2010 beschlossen wurde. Die beanspruchten Ausgleichsbeträge sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsunternehmen	Beanspruchte Ausgleichsb. 2009 in €	Verkehrsunternehmen	Beanspruchte Ausgleichsb. 2009 in €
BGS	12.600.875,59	WSW	3.895.530,94
DSW21	8.029.130,93	NIAG	4.470.212,00
DVG	7.700.974,47	BVR/RVN	12.839.483,07
VER	5.638.931,26	SDG	585.698,23
EVAG	13.486.059,07	VGW	1.980.611,84
HST	2.034.209,96	RVM	915.033,29
HCR	3.182.885,23	VKU	741.507,75
SWK	4.013.456,26	MVG	247.433,27
NVV	3.467.731,23	WB	119.310,42
BSM	1.977.128,59	BRS	170.207,88
MHVG	3.752.527,94	RVK	245.011,98
SWN	3.362.933,19	KWS	193.010,11
STOAG	3.388.153,52	KGW	99.404,70
SR	995.160,92	HBR	15.845,57
Rheinb./FDG	27.004.052,40	OVAG	232.050,69
SWS	1.860.127,70	REVG	2.123,75
VEST	7.182.581,76	SPNV <sup>1)</sup>	93.740.980,96
Nmobil	1.603.265,31		

<sup>1)</sup> Die Aufteilung auf die DB im Nettovertrag und auf die Linien im Bruttovertrag erfolgt auf Basis des SPNV-Etats des Jahres, für das Vertragsstrafen berechnet werden.

## A11.2 Übersicht über die Fristen

Der folgende Zeitstrahl gibt eine Übersicht über die Termine und Fristen für die Datenübergabe, die in Abschnitt 2.7 beschrieben werden. Für die Datenabgabe nach jeder Zählperiode wird beispielhaft nur die 4. Zählperiode dargestellt.



**Vertragsstrafe 1 (VS1):** Reduzierung des Anspruches um 0,1% der Bezugsgröße pro Kalendertag der Terminüberschreitung (siehe Abschnitt 2.7)

**Vertragsstrafe 2 (VS2):** Reduzierung des Anspruches um 10% der Bezugsgröße (siehe Abschnitt 2.7)

## **Anlage 12: Zuschreibung der ZusatzTickets und Bewertung teilungültiger Fahrten**

### **A12.1 Zuschreibung der ZusatzTickets**

Für die Einnahmenaufteilung 2010 und 2011 werden auf Basis einer Nutzungsanalyse die Gesamteinnahmen aus dem ZusatzTicket (ZusatzTicket Einzel und 4er) zu 70% den SPNV-Unternehmen und zu 30% den ÖSPV-Unternehmen zugeschrieben.

Das Verhältnis wird im Rahmen der Gesamtanalyse der Einnahmenaufteilung 2010 überprüft und ggf. angepasst.

Bei Linien, für die generell ein Zuschlag notwendig ist (z.B. „Casinolinie“ DSW21), verbleiben die Einnahmen bei dem verkaufenden Unternehmen. Diese Einnahmen werden nicht bei der Zuschreibung berücksichtigt.

### **A12.2 Bewertung teilungültiger Fahrten**

Gemäß Abschnitt 5.4.4 wird für Fahrten, die im Erhebungsabschnitt über den Geltungsbereich des Stammfahrausweises hinausgehen und für die kein ZusatzTicket vorliegt (teilungültige Fahrten) ein Korrekturfaktor angesetzt. Die Höhe des Korrekturfaktors wird nach der Analyse der Erhebung 2012 vom AK WA festgelegt.

Fehlt auf dem Erhebungsbogen die Information über das Vorliegen eines ZusatzTickets zur Erweiterung des Gültigkeitsbereiches gilt Regel 6 aus der Anlage 8.

## **Anlage 13: Anspruch DB Fernverkehr aus IC-/EC-Nutzung**

Für die Nutzung der IC-/EC-Fernverkehrszüge mit VRR-Tarif hat die DB Fernverkehr einen Anspruch aus der VRR-Einnahmenaufteilung. Der Anspruch der DB Fernverkehr an die VRR-Unternehmen wird auf Basis der Erhebung bei den Aufpreis-Abonnenten im Mai 2009 ermittelt. Die dort erhobenen Linienbeförderungsfälle werden in Bezug auf die Grund- und Arbeitspreissystematik und die Fahrpreisdivisoren analog dem Abschnitt 4.2 der Richtlinie bewertet.

## **Anlage 14: Unternehmen im Anspruchsverfahren**

Für folgende Verkehrsunternehmen wird das Anspruchsverfahren verpflichtend für die Einnahmenaufteilung ab 2010 vorgeschrieben:

- Bahnen der Stadt Monheim GmbH
- Busverkehr Rheinland GmbH
- Flughafen Düsseldorf GmbH
- Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH
- Regionalverkehr Niederrhein GmbH (ob für die RVN ab 2012 ein Anspruchsverfahren verpflichtend vorgeschrieben wird, soll im Rahmen der Analyse der Erhebungsergebnisse 2012 überprüft werden)
- Städtische Dienste Geldern Verkehrsbetrieb
- Look Busreisen GmbH, Kleve
- Stadtwerke Goch GmbH
- Stadtwerke Kevelaer
- Gemeindewerke Wachtendonk GmbH
- Versorgungs- und Verkehrsbetrieb der Stadt Straelen
- Westfalen Bus GmbH (bestimmte Linien im Geltungsbereich des VRR-Tarifes)
- alle übrigen Verkehrsunternehmen im Übergang zur VGM/VRL: Anspruchsverfahren auf VRR-Linien in Kombination mit der VGM/VRL-Erhebung (Busverkehrs Ruhr-Sieg GmbH, Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH, Regionalverkehr Münsterland GmbH, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna GmbH)
- alle Verkehrsunternehmen im Übergang zum VRS: Anspruchsverfahren auf VRR-Linien in Kombination mit der VRS-Erhebung (Kraftverkehr Gebr. Wiedenhoff GmbH & Co. KG, Kraftverkehr Wupper-Sieg AG, Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH, Regionalverkehr Köln GmbH, Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH, Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH)
- alle SPNV-Unternehmen

Die Kosten der Erhebung für die o.g. Unternehmen werden – bis auf einen Eigenanteil in Höhe von 0,4% vom Einnahmenanspruch des Unternehmens, bei dem erhoben wird – von allen Unternehmen im Verhältnis des Einnahmenanspruches finanziert (siehe Abschnitt 2.2 der Richtlinie).

## **Anlage 15: Besondere Regelungen für die Einnahmenaufteilung 2010/2011**

Für folgende Punkte gelten für die Einnahmenaufteilung der Jahre 2010/2011 andere als die in der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung festgelegten Regelungen:

- Die Frist für die Abgabe der vorläufigen Erhebungsergebnisse der ersten Erhebungsperiode im Fremdnutzerverfahren und im Anspruchsverfahren verlängert sich um einen Monat.
- Die DB Regio NRW wird die Erhebungsdaten für die ersten zwei Perioden des Jahres 2010 zunächst im Excel-Format übergeben. Die Übergabe der Daten gemäß Anlage 7 erfolgt für die ersten zwei Perioden spätestens zum 15. Oktober 2010.
- Der DB Regio NRW wird eine einmonatige Nachbearbeitungszeit für die Datenlieferung der endgültigen Erhebungsergebnisse 2010 nach dem 31.03.2011 gewährt.
- Die in den Abschnitten 4.1.2 und 4.2.2 beschriebene Nacherhebungen für Fälle, wenn die Befragungsquote nicht erreicht werden kann, gilt erst ab der vierten Erhebungsperiode 2010.
- Das in den Abschnitten 3.5, 4.1.5 und 4.2.5 festgelegte einheitliche Verfahren bei der Erfassung der Vorbesetzung gilt erst ab dem Jahr 2012.
- Das für die Erhebung nach dem Anspruchsverfahren in den Abschnitten 4.1.3 und 4.2.3 festgelegte Verfahren bei der Erfassung von Zusatz- und Anschlusstickets gilt erst ab den Erhebungen 2012.
- Die eindeutige Zuordenbarkeit des digitalisierten Zählzettels (vgl. Abschnitte 4.1.4 und 4.2.4) gilt erst ab dem Jahr 2012.
- In Abschnitt 5.3 wird die Erhebung, Hochrechnung und Bewertung im Anspruchsverfahren beschrieben. Da der für das Hochrechnungsverfahren benötigte Parameter „Erhebungsort“ bei der SPNV-Erhebung auf Bruttolinien im Jahr 2010 nicht erhoben wird, gilt für die Bruttolinien im SPNV für 2010 abweichend zu dem unter 5.2 beschriebenen Verfahren ein anderes, im Folgenden beschriebenes Hochrechnungsverfahren:

### **Hochrechnung für Bruttolinien im SPNV für das Jahr 2010:**

#### Stufe 1, Hochrechnung ...

Die Wahrscheinlichkeit eines Fahrgastes der Fahrt  $k$  mit dem Einstiegshalt

$x$  und dem Ausstiegshalt  $y$  befragt zu werden berechnet sich zu:

$$p_{kx,y} = 1 - \prod_{z=x}^{y-1} (1 - p_{kz,z+1})$$

Die Wahrscheinlichkeit  $p_{z,z+1}$  in einem Fahrtquerschnitt in der Erhebungsfahrt  $k$  zwischen den Halten  $z$  und  $z+1$  befragt worden zu sein, berechnet sich unter Einbeziehung eines Dämpfungsfaktors  $\tau$  iterativ numerisch durch Minimierung der Fehlerquadratsumme  $F$  (hochgerechnete Befragung zu Zählung) über die Besetzung.

$$F_k = \sum_{x=1}^{X_k-1} \left( R_{kx,x+1}^{Bef,Besetzung} - \tau \cdot r_{kx,x+1}^{Zlg,Besetzung} \right)^2$$

Der Hochrechnungsfaktor für die Hochrechnung auf die Platzgruppe ist der Kehrwert der Auswahlwahrscheinlichkeit (wiederum unter Einbeziehung des Dämpfungsfaktors  $\tau$ ):

$$h_{kx,y}^{Plg} = \frac{1}{\tau \cdot p_{kx,y}}$$

Im Rahmen der Analyse der Einnahmenaufteilung 2010 soll überprüft werden, ob das im Abschnitt 5.3 beschriebene Hochrechnungsverfahren im SPNV durch ein anderes Hochrechnungsverfahren ersetzt wird.

## **Anlage 16: Umrechnungskoeffizient Cjh im Fremdnutzerverfahren**

Der Umrechnungskoeffizient Cjh rechnet alle Linienbeförderungsfälle im Fremdnutzerverfahren für die Stunden innerhalb einer Wochenzeitschicht hoch, in denen nicht erhoben wird (siehe Abschnitt 5.2 Erhebung, Hochrechnung und Bewertung im Fremdnutzerverfahren). Damit diese Hochrechnung verzerrungsfrei erfolgen kann, muss der Koeffizient Cjh dem aktuellen Mobilitätsverhalten entsprechen.

Ab dem Jahr 2010 wird der Umrechnungskoeffizient Cjh über den Faktor „Interviews je Fahrt“ aus der Fremdnutzererhebung 2010 ermittelt. Der Umrechnungskoeffizient Cjh wird für den Normalwerktag nach den folgenden Fahrausweisgruppen unterschieden:

- Barfahrausweise,
- Zeitfahrausweise (Abo, Monatskarten, YoungTicket(Plus), SozialTicket),
- FirmenTicket,
- SchokoTicket,
- SemesterTicket,
- BärenTicket,
- Sonstige Fahrausweise (vgl. Anlage A1.2).

Beim SchokoTicket werden die Umrechnungskoeffizienten Cjh nach den Perioden 1, 2, 4 (zusammengefasst zu einer Gruppe) und der Periode 3 differenziert.

Für den Samstag und den Sonntag werden die Umrechnungskoeffizienten Cjh jeweils nach den folgenden Fahrausweisgruppen unterschieden:

- Barfahrausweise, Zeitfahrausweise, FirmenTicket, SchokoTicket (zusammengefasst zu einer Gruppe),
- SemesterTicket,
- BärenTicket,
- Sonstige Fahrausweise (vgl. Anlage A1.2).

Die den Fahrausweisgruppen zugehörigen Fahrausweise sind in Anlage 1 dargestellt. Für die sonstigen Fahrausweise wird der Umrechnungskoeffizient Cjh aus den Umrechnungskoeffizienten aller Fahrausweisgruppen mit Ausnahme des SchokoTicket abgeleitet.

In den folgenden Tabellen sind die Umrechnungskoeffizienten Cjh je Stunde und Tag dargestellt:

Uhrzeit	Normalwerktag									
	WZS	Std.	Bar	Zeit	Firmen	Schoko		Semester	Bären	sonstige
						Periode 1, 2, 4	Periode 3			
05:01 - 06:00	10	1	1,80	3,11	4,28	0,14	0,51	0,45	1,10	2,15
06:01 - 07:00		2	2,31	4,30	8,22	2,71	0,78	1,24	1,53	3,52
07:01 - 08:00	11	1	4,15	5,39	8,58	18,34	1,34	3,84	2,27	4,84
08:01 - 09:00		2	6,54	5,27	8,77	6,09	1,59	5,30	5,12	6,20
09:01 - 10:00	12	1	7,12	5,89	4,44	3,14	2,48	6,99	8,60	6,61
10:01 - 11:00		2	7,61	6,02	3,33	1,66	3,06	5,81	11,34	6,82
11:01 - 12:00		3	7,42	6,22	3,25	2,89	3,93	5,55	10,63	6,62
12:01 - 13:00	13	1	7,15	6,07	3,83	5,92	4,74	5,94	8,72	6,34
13:01 - 14:00		2	6,57	5,77	3,88	13,25	5,71	5,42	7,28	5,79
14:01 - 15:00		3	7,24	6,25	4,49	8,65	7,52	5,55	7,62	6,23
15:01 - 16:00	14	1	7,41	6,94	6,74	8,37	8,72	6,36	7,53	7,00
16:01 - 17:00		2	7,32	7,38	9,29	6,96	8,38	6,71	7,24	7,59
17:01 - 18:00		3	6,54	6,70	8,83	4,80	7,76	7,04	6,64	7,15
18:01 - 19:00		4	4,97	5,21	6,09	3,59	6,94	6,00	4,56	5,37
19:01 - 20:00	15	1	3,36	4,06	3,99	2,94	6,90	4,39	3,04	3,77
20:01 - 21:00		2	3,09	4,11	3,99	3,21	7,23	5,04	2,32	3,71
21:01 - 22:00		3	3,04	3,83	2,92	2,56	7,26	4,96	1,86	3,32
22:01 - 23:00		4	2,72	3,29	2,42	1,97	5,90	4,44	1,41	2,85
23:01 - 24:00		5	1,85	2,18	1,58	1,20	4,23	3,68	0,77	2,01
00:01 - 01:00		6	1,78	2,02	1,07	1,60	5,01	5,29	0,42	2,12

Uhrzeit	Samstag						Sonntag					
	WZS	Std.	Bar, Zeit, Firmen, Schoko	Semester	Bären	sonstige	WZS	Std.	Bar, Zeit, Firmen, Schoko	Semester	Bären	sonstige
05:01 - 06:00	16	1	3,05	4,23	0,88	3,11	18	1	5,33	10,85	0,72	5,67
06:01 - 07:00		2	2,35	2,33	0,88	2,39		2	3,12	5,34	0,69	3,40
07:01 - 08:00		3	2,08	1,56	2,02	2,17		3	2,40	2,50	1,79	2,61
08:01 - 09:00		4	2,87	2,28	4,16	3,33		4	2,71	2,65	3,92	3,19
09:01 - 10:00		5	3,74	2,51	7,48	4,60		5	4,05	4,34	6,80	4,92
10:01 - 11:00		6	4,82	3,28	10,65	6,09		6	4,69	3,41	8,09	5,38
11:01 - 12:00		7	6,17	4,39	11,96	7,38		7	5,46	4,45	8,41	6,10
12:01 - 13:00		8	6,23	4,61	9,57	6,79		8	6,64	5,06	8,57	6,91
13:01 - 14:00		9	6,72	5,18	8,50	6,81		9	7,31	5,22	9,52	7,30
14:01 - 15:00		10	6,48	5,08	7,91	6,45		10	7,35	4,76	9,90	7,15
15:01 - 16:00	17	1	6,08	4,94	6,70	5,89	11	7,55	5,72	8,22	7,17	
16:01 - 17:00		2	6,67	5,22	6,86	6,26	12	7,34	5,64	8,16	6,94	
17:01 - 18:00		3	6,36	4,84	6,16	5,82	13	6,99	5,52	7,69	6,52	
18:01 - 19:00		4	6,78	6,03	5,18	6,05	14	6,88	5,71	6,18	6,15	
19:01 - 20:00		5	6,50	6,59	3,87	5,63	15	6,36	6,72	4,08	5,64	
20:01 - 21:00		6	5,59	5,81	2,63	4,64	16	5,19	5,93	2,63	4,62	
21:01 - 22:00		7	4,35	6,30	1,76	3,86	17	4,51	5,25	2,65	4,18	
22:01 - 23:00		8	4,55	6,12	1,27	3,98	18	2,65	3,66	1,13	2,46	
23:01 - 24:00		9	4,12	6,76	1,01	3,85	19	1,65	2,70	0,45	1,61	
00:01 - 01:00		10	4,50	11,93	0,56	4,90	20	1,82	4,58	0,40	2,08	

Nach Vorliegen der Ergebnisse der Fremdnutzererhebung 2012 wird überprüft, ob die Erhebungsergebnisse 2012 in die Berechnung der Umrechnungskoeffizienten  $C_{jh}$  einbezogen werden sollen. In Bezug auf die Fahrausweisgruppen „YoungTicket“ und „SozialTicket“ wird untersucht, ob für diese beiden Fahrausweisgruppen ein eigener Umrechnungskoeffizient  $C_{jh}$  eingeführt wird.



Fahrplan. Diese Zuordnung wird anschließend mit den Zähl­daten verknüpft. Dabei können Besonderheiten, wenn bekannt, berücksichtigt werden.

Für die Ermittlung der Fahrpreisdivisoren ist die gesamte Fahrt (Verbundbeförderungsfall) zu betrachten. Da eine Differenzierung nach Linien- und Verbundbeförderungsfällen nur im Anspruchsverfahren erfolgt (im Fremdnutzerverfahren werden nur Linienbeförderungsfälle erfasst) muss eine entsprechende Ableitung zur Gesamtzahl der Verbundbeförderungsfälle erfolgen. Die Kalibrierungsgröße „Quotient (Linien- / Verbundbeförderungsfälle)“ soll 1,252 betragen. Dieser Wert ist aus der VRR-Erhebung in den Jahren 1983 bis 1985 abgeleitet; die Größenordnung wird auch durch Daten in anderen Räumen (VRS, VRN, KVV) bestätigt.

Die Bezeichnungen (Indices, hochgestellte Bezeichnungen, variable Größen) sind im Abschnitt 5.1 dargestellt.

Die Kalibrierungsgröße „Quotient (Linien- / Verbundbeförderungsfälle)“  $K^q$  wird wie folgt festgelegt:

$$K^q = \frac{\sum_{b=1}^B R_{*b}}{\sum_{b=1}^B V_{*b}} = 1,252 \quad (60)$$

Somit gilt:

$$\sum_{b=1}^B V_{*b} = \frac{\sum_{b=1}^B R_{*b}}{K^q} \quad (61)$$

Im Anspruchsverfahren sind Linien- und Verbundbeförderungsfälle bekannt. Für Linien- und Verbundbeförderungsfälle im Fremdnutzerverfahren gilt

$$\sum_{b^F=1}^{B^F} R_{*b^F} = \sum_{b=1}^B R_{*b} - \sum_{b^A=1}^{B^A} R_{*b^A} - \sum_{b^N=1}^{B^N} R_{*b^N} \quad (62)$$

$$\sum_{b^F=1}^{B^F} V_{*b^F} = \sum_{b=1}^B V_{*b} - \sum_{b^A=1}^{B^A} V_{*b^A} - \sum_{b^N=1}^{B^N} V_{*b^N} \quad (63)$$

Für Verkehrsunternehmen  $b^N$ , die keine Erhebung durchführen, werden Linien- und Verbundbeförderungsfälle zu 0 gesetzt. Für den Quotient (Linien- / Verbundbeförderungsfälle)“ bezogen auf das Fremdnutzerverfahren  $K^{qF}$  ergibt sich dann:

$$K^{qF} = \frac{\sum_{b=1}^B R_{*b} - \sum_{b^A=1}^{B^A} R_{*b^A}}{\frac{\sum_{b=1}^B R_{*b}}{K^q} - \sum_{b^A=1}^{B^A} V_{*b^A}} \quad (64)$$

Somit werden innerhalb des Fremdnutzerverfahrens Verbundbeförderungsfälle auf der Linie  $\ell$  des Verkehrsunternehmens  $b$  mit entgeltlichen Fahrausweisen der Gruppe  $g$  des Verkehrsunternehmens  $a$  pauschal aus den Linienbeförderungsfällen berechnet):

$$V_{ab^F g \ell} = \frac{R_{ab^F g \ell}}{K^{qF}} \quad (65)$$

Alle Linien  $\ell$  werden (gemäß Grafik: Regionen für Fahrpreisdivisoren) Raumkategorien  $t$  ( $1, 2, \dots, T$ ) zugeordnet. Verkehrsunternehmen  $a$  werden nach der überwiegenden Nutzung ihrer Fahrausweise (Linienbeförderungsfälle) Raumkategorien  $u$  ( $1, 2, \dots, U$ ) zugeordnet.

$$V_{u*gt} = \sum_{a=1}^A \sum_{\ell=1}^L \sum_{b=1}^B V_{abg \ell} \quad \text{für alle } a \in u, \ell \in t \quad (66)$$

Entsprechend gilt für die (nach Verkaufsstatistik) verkauften Stück Fahrausweise der Gruppe  $g$  des Verkehrsunternehmens  $a$

$$S_{ug} = \sum_{a=1}^A S_{ag} \quad \text{für alle } a \in u \quad (67)$$

Für den Fahrpreisdivisor  $d_{gt}$  der Fahrausweise der Gruppe  $g$  in einer Raumka-

tegorie  $t$  (SchokoTickets werden nicht nach Freizeit und Schule differenziert) gilt:

$$S_{ug} = \sum_{t=1}^T \frac{V_{u*gt}}{d_{gt}} \quad (68)$$

Dieses Gleichungssystem enthält  $T$  voneinander unabhängige Gleichungen mit  $T$  unbekanntem Größen  $d_t$ . Es kann mit den üblichen Verfahren für lineare Gleichungssysteme gelöst werden.

### Hochrechnung auf Jahreswerte

Die im vorstehenden Abschnitt eingeführten Jahreswerte werden wie folgt bestimmt:

#### Anspruchsverfahren

Analog Abschnitt 5.3 („Erhebung, Hochrechnung und Bewertung im Anspruchsverfahren“).

#### Fremdnutzerverfahren

Die Hochrechnung auf das Jahr erfolgt durch Bindung an ein Normjahr wie folgt:

$$h_d^{Jahr} = \frac{T_d}{t_d} \quad (69)$$

Die Zahl der Tage  $t$ , an denen an Tagesart  $d$  je Periode erhoben wird und die Zahl der Tage  $T$  im Normjahr je Tagesart  $d$  werden in Abhängigkeit der folgenden Tabelle gesetzt:

Tagesart $d$	Zahl der Tage $T_d$	Zahl der Tage $t_d$
Normalwerktag	190	45
Ferientag	61	15
Samstag	53	12
Sonn- und Feiertag	61	12

**Umgang mit den Kalibrierungsergebnissen / Weiteres Vorgehen:**

Innerhalb der jeweiligen Fahrausweisgruppe wird der Fahrpreisdivisor für die einzelnen Fahrausweise ermittelt, indem untereinander die gleichen Verhältniswerte wie bei den statistischen Daten angesetzt werden. Ist es für einzelne Fahrausweisgruppen nicht möglich, alle Raumkategorien für die verkaufenden Unternehmen zu belegen (z.B. bei dem SemesterTicket), werden die regionsspezifischen Fahrpreisdivisoren in Anlehnung an die Verhältniswerte der Referenzgruppe „Zeitkarten“ ermittelt. Gleiches gilt, wenn es bei anderen Fahrausweisgruppen zu unplausiblen Ergebnissen aufgrund einer zu geringen Anzahl von auszuwertenden Verkaufsstückzahlen bzw. Linienbeförderungsfällen kommt.

Innerhalb der Fahrausweisgruppe Barfahrausweise werden vermutlich keine Planwerte (z.B. für das EinzelTicket 1,00) erreicht. Die kalibrierten Werte sind allerdings zu akzeptieren, wenn die Abweichung vom Planwert kleiner als 20% ist.

In strittigen Punkten erfolgt das Schlichtungsverfahren gemäß Abschnitt 2.8 der Richtlinie.

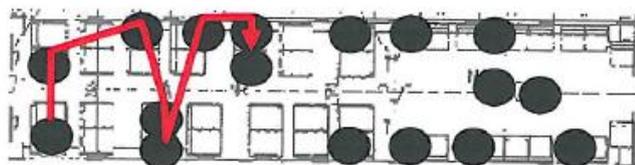
## Anlage 18: Auswahl innerhalb einer Erhebungseinheit im Anspruchsverfahren

In den Abschnitten 4.1.7 und 4.2.7 zur Erhebungsdurchführung wird vorgeschrieben, dass die befragten Personen innerhalb der Erhebungseinheit nach einem vorgegebenen Verfahren auszuwählen sind, damit die Auswahl möglichst repräsentativ ist.

Folgendes Verfahren ist sowohl in den SPNV-Platzgruppen als auch auf ÖSPV-Wagenfahrten anzuwenden:

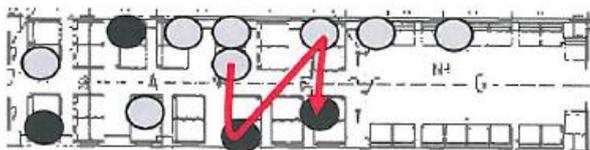
### Beispiel: Durchführung der Befragung („Laufweg der Befragungstätigkeit in der Platzgruppe“)

nach Startbahnhof - Befragung beginnen



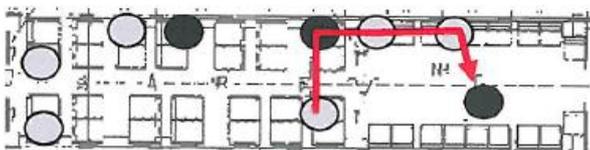
● Neueinsteiger      ➔ Laufweg der Erhebungstätigkeit

nach Folgehalt 1 - Befragung dort fortsetzen, wo die Befragungstätigkeit unterbrochen wurde



○ Reisende aus Vorbesetzung

nach Folgehalt 2 - Befragung dort fortsetzen, wo die Befragungstätigkeit unterbrochen wurde



Das Verfahren wird auf Basis der Systemanalyse überprüft und ggf. optimiert.

## Anlage 19: Verkehrsüblicher Weg im Anspruchsverfahren SPNV

Gemäß Abschnitt 4.2.3 genügt es, wenn vom SPNV-Reiseweg neben der Fahrt im Erhebungszug der unmittelbare Vor- bzw. Nachlauf sowie der Erst-Einstiegsbahnhof und der Letzt-Einstiegsbahnhof in bzw. aus dem SPNV erfasst werden. Die übrigen Linienabschnitte werden durch eine Routensuche ergänzt. Für die Ermittlung der Anzahl der befahrenen Tarifgebiete ist gemäß Abschnitt 5.1 bei Fahrten außerhalb des aktuellen Erhebungsabschnittes ebenfalls eine Routensuche vorgesehen.

An Stelle der Routensuche können für bestimmte Relationen im SPNV in den vorgenannten Fällen auch nach dem verkehrsüblichen Weg gemäß der folgenden Tabelle ermittelt werden:

Von	Bis	Verkehrsübl. Weg / Linie
Bochum Hbf	Kamen	RE 1
Duisburg Hbf	Dortmund Hbf	RE 1
Duisburg Hbf	Kamen	RE 1
Duisburg Hbf	Aachen Hbf	RE 1
Dortmund Hbf	Duisburg Hbf	RE 1
Dortmund Hbf	Essen Hbf	RE 1
Dortmund Hbf	Hamm (Westf) Pbf	RE 6
Dortmund Hbf	Kamen	RE 6
Dortmund Hbf	Aachen Hbf	RE 1
Dortmund Hbf	Düsseldorf Hbf	RE 1
Dortmund Hbf	Düsseldorf Flughafen	RE 1
Essen Hbf	Dortmund Hbf	RE 1
Essen Hbf	Kamen	RE 1
Essen Hbf	Köln Hbf	RE 1
Essen Hbf	Köln Messe/Deutz	RE 1
Essen Hbf	Köln-Mülheim	RE 1
Essen Hbf	Leverkusen Mitte	RE 1
Hamm (Westf) Pbf	Dortmund Hbf	RE 6
Kamen	Bochum Hbf	RE 1
Kamen	Duisburg Hbf	RE 1
Kamen	Dortmund Hbf	RE 6
Kamen	Essen Hbf	RE 1
Kamen	Mülheim (Ruhr) Hbf	RE 1
Kamen	Wattenscheid	RE 1
Kamen	Düsseldorf Hbf	RE 1
Kamen	Düsseldorf Flughafen	RE 1
Mülheim (Ruhr) Hbf	Kamen	RE 1
Wattenscheid	Kamen	RE 1
Aachen Hbf	Duisburg Hbf	RE 1
Aachen Hbf	Dortmund Hbf	RE 1

Düsseldorf Hbf	Dortmund Hbf	RE 1
Düsseldorf Hbf	Kamen	RE 1
Düsseldorf Hbf	Köln Hbf	RE 1
Düsseldorf Hbf	Köln Messe/Deutz	RE 1
Düsseldorf Hbf	Köln-Ehrenfeld	RE 1
Düsseldorf Hbf	Köln-Mülheim	RE 1
Düsseldorf Hbf	Leverkusen Mitte	RE 1
Düsseldorf-Benrath	Köln Hbf	RE 1
Düsseldorf-Benrath	Köln Messe/Deutz	RE 1
Düsseldorf-Benrath	Köln-Mülheim	RE 1
Düsseldorf-Benrath	Leverkusen Mitte	RE 1
Düsseldorf Flughafen	Dortmund Hbf	RE 1
Düsseldorf Flughafen	Kamen	RE 1
Köln Hbf	Essen Hbf	RE 1
Köln Hbf	Düsseldorf Hbf	RE 1
Köln Hbf	Düsseldorf-Benrath	RE 1
Köln Messe/Deutz	Essen Hbf	RE 1
Köln Messe/Deutz	Düsseldorf Hbf	RE 1
Köln Messe/Deutz	Düsseldorf-Benrath	RE 1
Köln-Ehrenfeld	Düsseldorf Hbf	RE 1
Köln-Mülheim	Essen Hbf	RE 1
Köln-Mülheim	Düsseldorf Hbf	RE 1
Köln-Mülheim	Düsseldorf-Benrath	RE 1
Leverkusen Mitte	Essen Hbf	RE 1
Leverkusen Mitte	Düsseldorf Hbf	RE 1
Leverkusen Mitte	Düsseldorf-Benrath	RE 1
Münster (Westf) Hbf	Krefeld Hbf	RE 2
Krefeld Hbf	Münster (Westf) Hbf	RE 2
Duisburg Hbf	Dortmund-Kurl	RE 3
Duisburg Hbf	Dortmund-Scharnhorst	RE 3
Duisburg Hbf	Kamen-Methler	RE 3
Duisburg Hbf	Nordbögge	RE 3
Dortmund-Kurl	Duisburg Hbf	RE 3
Dortmund-Kurl	Düsseldorf Hbf	RE 3
Dortmund-Kurl	Düsseldorf Flughafen	RE 3
Dortmund-Scharnhorst	Duisburg Hbf	RE 3
Dortmund-Scharnhorst	Düsseldorf Hbf	RE 3
Dortmund-Scharnhorst	Düsseldorf Flughafen	RE 3
Kamen-Methler	Duisburg Hbf	RE 3
Kamen-Methler	Düsseldorf Hbf	RE 3
Kamen-Methler	Düsseldorf Flughafen	RE 3
Nordbögge	Duisburg Hbf	RE 3
Nordbögge	Düsseldorf Hbf	RE 3
Nordbögge	Düsseldorf Flughafen	RE 3
Düsseldorf Hbf	Dortmund-Kurl	RE 3
Düsseldorf Hbf	Dortmund-Scharnhorst	RE 3
Düsseldorf Hbf	Kamen-Methler	RE 3
Düsseldorf Hbf	Nordbögge	RE 3
Düsseldorf Flughafen	Dortmund-Kurl	RE 3
Düsseldorf Flughafen	Dortmund-Scharnhorst	RE 3
Düsseldorf Flughafen	Kamen-Methler	RE 3

Düsseldorf Flughafen	Nordbögge	RE 3
Dortmund Hbf	Mönchengladbach Hbf	RE 4
Dortmund Hbf	Neuss Hbf	RE 4
Ennepetal	Neuss Hbf	RE 4
Hagen Hbf	Düsseldorf Hbf	RE 4
Hagen Hbf	Mönchengladbach Hbf	RE 4
Hagen Hbf	Neuss Hbf	RE 4
Witten Hbf	Düsseldorf Hbf	RE 4
Witten Hbf	Mönchengladbach Hbf	RE 4
Witten Hbf	Neuss Hbf	RE 4
Aachen Hbf	Düsseldorf Hbf	RE 4
Düsseldorf Hbf	Hagen Hbf	RE 4
Düsseldorf Hbf	Witten Hbf	RE 4
Düsseldorf Hbf	Aachen Hbf	RE 4
Düsseldorf Hbf	Mönchengladbach Hbf	RE 4
Düsseldorf Hbf	Schwelm	RE 4
Düsseldorf Hbf	Wuppertal Hbf	RE 4
Düsseldorf Hbf	Wuppertal-Barmen	RE 4
Düsseldorf Hbf	Wuppertal-Oberbarmen	RE 4
Mönchengladbach Hbf	Dortmund Hbf	RE 4
Mönchengladbach Hbf	Hagen Hbf	RE 4
Mönchengladbach Hbf	Witten Hbf	RE 4
Mönchengladbach Hbf	Düsseldorf Hbf	RE 4
Mönchengladbach Hbf	Neuss Hbf	RE 4
Mönchengladbach Hbf	Schwelm	RE 4
Mönchengladbach Hbf	Wuppertal Hbf	RE 4
Mönchengladbach Hbf	Wuppertal-Barmen	RE 4
Mönchengladbach Hbf	Wuppertal-Oberbarmen	RE 4
Mönchengladbach Hbf	Wuppertal-Vohwinkel	RE 4
Neuss Hbf	Dortmund Hbf	RE 4
Neuss Hbf	Ennepetal	RE 4
Neuss Hbf	Hagen Hbf	RE 4
Neuss Hbf	Witten Hbf	RE 4
Neuss Hbf	Mönchengladbach Hbf	RE 4
Neuss Hbf	Schwelm	RE 4
Neuss Hbf	Wuppertal Hbf	RE 4
Neuss Hbf	Wuppertal-Barmen	RE 4
Neuss Hbf	Wuppertal-Oberbarmen	RE 4
Neuss Hbf	Wuppertal-Vohwinkel	RE 4
Schwelm	Düsseldorf Hbf	RE 4
Schwelm	Mönchengladbach Hbf	RE 4
Schwelm	Neuss Hbf	RE 4
Wuppertal Hbf	Düsseldorf Hbf	RE 4
Wuppertal Hbf	Mönchengladbach Hbf	RE 4
Wuppertal Hbf	Neuss Hbf	RE 4
Wuppertal-Barmen	Düsseldorf Hbf	RE 4
Wuppertal-Barmen	Mönchengladbach Hbf	RE 4
Wuppertal-Barmen	Neuss Hbf	RE 4
Wuppertal-Oberbarmen	Düsseldorf Hbf	RE 4
Wuppertal-Oberbarmen	Mönchengladbach Hbf	RE 4
Wuppertal-Oberbarmen	Neuss Hbf	RE 4

Wuppertal-Vohwinkel	Mönchengladbach Hbf	RE 4
Wuppertal-Vohwinkel	Neuss Hbf	RE 4
Bochum Hbf	Hamm (Westf) Pbf	RE 1
Duisburg Hbf	Hamm (Westf) Pbf	RE 1
Essen Hbf	Hamm (Westf) Pbf	RE 1
Hamm (Westf) Pbf	Bochum Hbf	RE 1
Hamm (Westf) Pbf	Duisburg Hbf	RE 1
Hamm (Westf) Pbf	Essen Hbf	RE 1
Hamm (Westf) Pbf	Mülheim (Ruhr) Hbf	RE 1
Hamm (Westf) Pbf	Wattenscheid	RE 1
Hamm (Westf) Pbf	Düsseldorf Hbf	RE 1
Hamm (Westf) Pbf	Düsseldorf Flughafen	RE 1
Mülheim (Ruhr) Hbf	Hamm (Westf) Pbf	RE 1
Wattenscheid	Hamm (Westf) Pbf	RE 1
Düsseldorf Hbf	Hamm (Westf) Pbf	RE 1
Düsseldorf Flughafen	Hamm (Westf) Pbf	RE 1
Köln Hbf	Wuppertal Hbf	RE 7
Köln Messe/Deutz	Wuppertal Hbf	RE 7
Opladen	Wuppertal Hbf	RE 7
Solingen Hbf	Wuppertal Hbf	RE 7
Wuppertal Hbf	Köln Hbf	RE 7
Wuppertal Hbf	Köln Messe/Deutz	RE 7
Wuppertal Hbf	Opladen	RE 7
Wuppertal Hbf	Solingen Hbf	RE 7
Grevenbroich	Köln Hbf	RE 8
Grevenbroich	Köln Messe/Deutz	RE 8
Grevenbroich	Köln-Ehrenfeld	RE 8
Grevenbroich	Mönchengladbach Hbf	RE 8
Grevenbroich	Rheydt Hbf	RE 8
Köln Hbf	Grevenbroich	RE 8
Köln Hbf	Mönchengladbach Hbf	RE 8
Köln Hbf	Rheydt Hbf	RE 8
Köln Messe/Deutz	Grevenbroich	RE 8
Köln Messe/Deutz	Mönchengladbach Hbf	RE 8
Köln Messe/Deutz	Rheydt Hbf	RE 8
Köln-Ehrenfeld	Grevenbroich	RE 8
Köln-Ehrenfeld	Mönchengladbach Hbf	RE 8
Köln-Ehrenfeld	Rheydt Hbf	RE 8
Mönchengladbach Hbf	Grevenbroich	RE 8
Mönchengladbach Hbf	Köln Hbf	RE 8
Mönchengladbach Hbf	Köln Messe/Deutz	RE 8
Mönchengladbach Hbf	Köln-Ehrenfeld	RE 8
Mönchengladbach Hbf	Pulheim	RE 8
Mönchengladbach Hbf	Rommerskirchen	RE 8
Mönchengladbach Hbf	Stommeln	RE 8
Pulheim	Mönchengladbach Hbf	RE 8
Pulheim	Rheydt Hbf	RE 8
Rommerskirchen	Mönchengladbach Hbf	RE 8
Rommerskirchen	Rheydt Hbf	RE 8
Rheydt Hbf	Grevenbroich	RE 8
Rheydt Hbf	Köln Hbf	RE 8

Rheydt Hbf	Köln Messe/Deutz	RE 8
Rheydt Hbf	Köln-Ehrenfeld	RE 8
Rheydt Hbf	Pulheim	RE 8
Rheydt Hbf	Rommerskirchen	RE 8
Rheydt Hbf	Stommeln	RE 8
Stommeln	Mönchengladbach Hbf	RE 8
Stommeln	Rheydt Hbf	RE 8
Bönen	Neuss Hbf	RE 13
Hamm (Westf) Pbf	Neuss Hbf	RE 13
Holzwickede	Neuss Hbf	RE 13
Schwerte (Ruhr)	Neuss Hbf	RE 13
Unna	Neuss Hbf	RE 13
Neuss Hbf	Bönen	RE 13
Neuss Hbf	Hamm (Westf) Pbf	RE 13
Neuss Hbf	Holzwickede	RE 13
Neuss Hbf	Schwerte (Ruhr)	RE 13
Neuss Hbf	Unna	RE 13
Duisburg Hbf	Mönchengladbach Hbf	RE 2
Duisburg Hbf	Viersen	RE 2
Krefeld Hbf	Mönchengladbach Hbf	RE 2
Krefeld Hbf	Viersen	RE 2
Krefeld-Uerdingen	Mönchengladbach Hbf	RE 2
Krefeld-Uerdingen	Viersen	RE 2
Mönchengladbach Hbf	Duisburg Hbf	RE 2
Mönchengladbach Hbf	Krefeld Hbf	RE 2
Mönchengladbach Hbf	Krefeld-Uerdingen	RE 2
Mönchengladbach Hbf	Rheinhausen	RE 2
Rheinhausen	Mönchengladbach Hbf	RE 2
Rheinhausen	Viersen	RE 2
Viersen	Duisburg Hbf	RE 2
Viersen	Krefeld Hbf	RE 2
Viersen	Krefeld-Uerdingen	RE 2
Viersen	Rheinhausen	RE 2
Essen Hbf	Haltern am See	RB 42
Haltern am See	Essen Hbf	RB 42
Dortmund Hbf	Soest	RB 59
Soest	Dortmund Hbf	RB 59
Dortmund-Dorstfeld	Duisburg Hbf	S 1
Dortmund-Dorstfeld	Essen Hbf	S 1
Duisburg Hbf	Dortmund-Dorstfeld	S 1
Essen Hbf	Dortmund-Dorstfeld	S 1
Düsseldorf Hbf	Wuppertal-Vohwinkel	RE 4
Wuppertal-Vohwinkel	Düsseldorf Hbf	RE 4

## **Anlage 20: Einteilung der Platzgruppen im Anspruchsverfahren SPNV**

Die Einteilung der Platzgruppen im Anspruchsverfahren ist mit dem VRR vor der Erhebung abzustimmen.

## Anlage 21: Hochrechnung im Anspruchsverfahren SPNV (Beispiel)

Tabelle 1:

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	
1				<b>Abschnitte des Zuglaufs der RB31</b>									
2		Halt von	Xanten	Alpen	Millingen	Rheinberg	Moers	Trompet	Rumeln	Rheinhausen			
3		Halt bis	Alpen	Millingen	Rheinberg	Moers	Trompet	Rumeln	Rheinhausen	Duisburg Hbf			
4		Besetzung	außerhalb VRR Gebiet										
8	Lfd. Nummer												
9	Fragebogen												
10	1	2019139	Befragte								0,926	13,500	
11			Befragungsort										
13	2	2019140	Befragte					1			0,852	6,750	
14			Befragungsort										
16	3	2019143	Befragte				1	1	1	1	0,640	2,777	
17			Befragungsort										
19	4	2019144	Befragte					1	1	1	0,738	3,821	
20			Befragungsort										
22	5	2019145	Befragte				1	1	1	1	0,640	2,777	
23			Befragungsort										
25	6	2019146	Befragte				1	1	1	1	0,640	2,777	
26			Befragungsort										
28	7	2019150	Befragte				2				0,806	5,143	
29			Befragungsort										
31	8	2019147	Befragte	1	1	1	1				0,806	5,143	
32			Befragungsort										
34	9	2019141	Befragte	1	1	1	1	1	1	1	0,515	2,064	
35			Befragungsort										
37	10	2019142	Befragte								0,852	6,750	
38			Befragungsort										
40	11	2019151	Befragte	1	1	1	1				0,806	5,143	
41			Befragungsort										
43	12	2019148	Befragte				2				0,806	5,143	
44			Befragungsort										
46	13	2019149	Befragte	1	1	1	1				0,806	5,143	
47			Befragungsort										
49			Befragte (B)	0	0	0	7	2	2	2			
50			In früheren Abschnitten Befragte (A)				0	0	2	4			
51			Maximum (1.Besetzung-A)				36	15	15	25			
52			Nichtbefragungswahrscheinlichkeit Abschnitt				0,8056	0,8667	0,8667	0,9200		0,9259	

In Abschnitt 5.3 der Richtlinie wurde die Hochrechnung sowohl im SPNV- als auch im ÖSPV-Anspruchsverfahren beschrieben. Das Verfahren wird anhand eines Beispiels im SPNV näher erläutert und die einzelnen Rechenschritte bis zum Hochrechnungsfaktor beschrieben.

In der oben stehenden Tabelle 1 handelt es sich um die SPNV-Linie RB 31, die einen Linienweg von Xanten Bahnhof bis Duisburg Hbf hat. Zwischen den Haltepunkten wird bei der Anspruchserhebung eine Besetzungszählung in der Platzgruppe durchgeführt (beispielsweise zwischen Moers und Trompet befinden sich 15 Fahrgäste in der Platzgruppe, siehe Zelle H4). Die Abschnitte von Xanten nach Alpen, Alpen nach Millingen und Millingen bis Rheinberg befinden sich nicht im VRR-Gebiet und spielen somit für die VRR-Einnahmenaufteilung keine Rolle.

Während der Fahrt der Linie RB 31 von Xanten nach Duisburg werden vom Zählpersonal 13 Interviews durchgeführt (siehe Zeilen 10 bis 46).

Die Zeilen 10 bis 46 geben an, wie viele Fahrgäste Befragt wurden („Befragte“ in der Zeile 10, 13, 16 etc.) und wo diese Fahrgäste befragt wurden („Befragungsort“, Zeile 11, 14, 17 etc., die Ziffer „1“ markiert den Befragungsort; Beispiel Interview 6, der Fahrgast wird zwischen Moers und Trompet befragt und gibt an, dass seine Endhaltestelle Duisburg Hbf sein wird).

In der Zeile 49 werden die Befragten ermittelt (Beispiel Zelle G49: Abschnitt von Rheinberg nach Moers 7 Befragte, davon 2 aus Interviewnummer 6 und 12, jeweils 1 aus Interviewnummer 8, 11 und 13).

Die in früheren Abschnitten befragten Fahrgäste werden in der Zeile 50 ausgewiesen (Beispiel Spalte I, Anzahl 2, aus Interview 5 und 6 zwischen Moers und Trompet Zeile H23 und H26).

Das in Zeile ausgewiesene Maximum errechnet sich aus der in der Zeile 4 eingetragenen Besetzungszählung zwischen den Abschnitten und der Anzahl der bereits in früheren Abschnitten befragten Fahrgäste.

Die Nichtbefragungswahrscheinlichkeit je Abschnitt berechnet sich aus dem Maximum (Zeile 51) abzüglich der Anzahl der Befragten (Zeile 49) dividiert durch die Anzahl der Gesamtbesetzung (Zeile 4)

Die Wahrscheinlichkeit eines Fahrgastes, nicht befragt zu werden, errechnet sich aus den Produkten der Nichtbefragungswahrscheinlichkeiten. Beispiel Interviewnummer 6: Der Fahrgast wurde zwischen Moers und Trompet befragt und gab an, dass er bis zur Endhaltestelle Duisburg Hbf fährt. Die Wahrscheinlichkeit,

dass er bis zur Endhaltestelle nicht befragt worden wäre, beträgt 64% (0,8667 Nichtbefragungswahrscheinlichkeit zwischen Moers und Trompet x 0,8667 x 0,9200 x 0,9259).

Für jedes Interview kann nun der Hochrechnungsfaktor ermittelt werden, der sich aus 1 dividiert mit dem Kehrwert der Wahrscheinlichkeit, nicht befragt zu werden, ergibt (Beispiel Interviewnummer 6:  $1/(1-0,640) = 2,777$ ).

Eichung des Hochrechnungsfaktors auf Basis der Personenkilometer

Tabelle 2:

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
Nr.	Fragebogen	Abschnitte des Zuglaufs										Wahrscheinlichkeit nicht befragt zu werden	Hochrechnung
		Halt von	Xanten	Alpen	Millingen	Rheinberg	Moers	Trompet	Rumeln	Rumelh	Rheinhausen		
		Halt bis	Alpen	Millingen	Rheinberg	Moers	Trompet	Rumeln	Rumelh	Rheinhausen	Duisburg Hbf		
		Besetzung	außerhalb VRR Gebiet										
		Kilometer											
		PKM-Besetzung											
		PKM-Interview											
8	Lfd. Nummer												
9	Nr.	Fragebogen											
10	1	2019139	Befragte									1	
11			Befragungsort									1	
12			PKM-Interview			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	91,94	1	
13	2	2019140	Befragte									1	
14			Befragungsort									1	
15			PKM-Interview			0,00	0,00	0,00	16,61		45,97	1	
16	3	2019143	Befragte									1	
17			Befragungsort									1	
18			PKM-Interview			0,00	13,52	5,72	6,83	18,91		1	
19	4	2019144	Befragte									1	
20			Befragungsort									1	
21			PKM-Interview			0,00	0,00	7,87	9,40	26,02		1	
22	5	2019145	Befragte									1	
23			Befragungsort									1	
24			PKM-Interview			0,00	13,52	5,72	6,83	18,91		1	
25	6	2019146	Befragte									1	
26			Befragungsort									1	
27			PKM-Interview			0,00	13,52	5,72	6,83	18,91		1	
28	7	2019150	Befragte									2	
29			Befragungsort									2	
30			PKM-Interview			113,14	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
31	8	2019147	Befragte									1	
32			Befragungsort									1	
33			PKM-Interview			56,57	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
34	9	2019141	Befragte									1	
35			Befragungsort									1	
36			PKM-Interview			22,70	10,05	4,25	5,08	14,05		1	
37	10	2019142	Befragte									1	
38			Befragungsort									1	
39			PKM-Interview			0,00	0,00	0,00	16,61	45,97		1	
40	11	2019151	Befragte									1	
41			Befragungsort									1	
42			PKM-Interview			56,57	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
43	12	2019148	Befragte									2	
44			Befragungsort									2	
45			PKM-Interview			113,14	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
46	13	2019149	Befragte									1	
47			Befragungsort									1	
48			PKM-Interview			56,57	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	
49			Befragte (B)			0	0	2	2	2		2	
50			In früheren Abschnitten										
51			Befragte (A)			0	0	2	4	6			
52			Maximum (I+E-A)			36	15	15	25	27			
			Wirkt für noch zu befragende Fahrgäste			0,8056	0,8667	0,8667	0,9200	0,9259			

Das Beispiel entspricht der vorherigen Tabelle 1, neu hinzu kommt der Parameter „Kilometer“ zwischen den Abschnitten.

Die in Zeile 6 berechneten „PKM-Besetzung“ errechnet sich durch die Kilometer zwischen den Abschnitten multipliziert mit der Besetzung (Beispiel G6 396 ergibt sich durch  $11 \times 36$ ).

Der Parameter „PKM-Interview“ der einzelnen Fragebögen (Zeile 12, 15, 18 usw.) berechnet sich wie folgt:

Anzahl der befragten zwischen den Abschnitten multipliziert mit den Kilometer zwischen den Abschnitten multipliziert mit dem Hochrechnungsfaktor des Fragebogens.

Beispiel G30 =  $113,14: 2 \text{ Befragte (G28)} \times 11 \text{ Kilometer (G5)} \times 5,143 \text{ (M28)}$ .

Die PKM-Interviews der einzelnen Abschnitte (G7, H7, I7 etc.) ergeben sich aus der Summe der einzelnen Werte des PKM-Interviews der Fragebögen des Abschnittes. (Beispiel G7  $418,70 = G48 \ 56,57 + G45 \ 113,14 + G42 \ 56,57 + G39 \ 0,00 + G36 \ 22,70 + G33 \ 56,57 + G30 \ 113,14 + G27 \ 0,00 + G24 \ 0,00 + G21 \ 0,00 + G18 \ 0,00 + G15 \ 0,00 + G12 \ 0,00$ ).

Die jeweiligen Summen der Parameter „PKM-Besetzung“ (Zeile 6) und „PKM-Interview“ (Zeile 7) ergeben unterschiedliche Werte.

Die unterschiedlichen Werte werden nach Abschnitt 5.3 beschriebenen Vorgehensweise geeicht.

## Anlage 22: Umsetzung EA 2010 und Fortschreibung (Beispiel)

Die im Abschnitt 2.3 Übergangsregelungen 2010/2011 beschriebene Umsetzung der Einnahmenaufteilung 2010 und die im Abschnitt 2.9 beschriebene Fortschreibung der Ausgleichsbeträge für das Folgejahr lassen sich am besten anhand eines Beispiels mit drei fiktiven Unternehmen erläutern.

Für die Unternehmen A und B gilt, dass im Jahr 2010 das alte und neue Verfahren zu jeweils 50% wirken sollen. Für das Jahr 2011 beträgt die Wirkung 25% (altes Verfahren) und 75% (neues Verfahren). Für das Unternehmen C gilt, dass sowohl für das Jahr 2010 als auch für das Jahr 2011 das neue Verfahren zu 100% wirken soll.

Zunächst wird eine Ausgleichsrechnung für das Jahr 2010 mit der Systematik des neuen Einnahmenaufteilungsverfahrens durchgeführt (siehe nachfolgende Tabelle 1):

**Tabelle 1**

		Einnahmenanspruch			
Unternehmen		A	B	C	Summe KT-Einnahme
KT- Einnahme	A	130,000	25,000	3,000	158,000
	B	13,000	80,000	1,000	94,000
	C	2,000	1,000	5,000	8,000
	Summe Anspruch	145,000	106,000	9,000	260,000

Anschließend wird eine Ausgleichsrechnung für das Jahr 2010 mit der Systematik des alten Einnahmenaufteilungsverfahrens durchgeführt. Dabei werden die aus Tabelle 1 für das Unternehmen C ermittelten Einnahmenansprüche übernommen (siehe nachfolgende Tabelle 2; mögliche geringfügige Verzerrungen für das Unternehmen C, die durch die Wirkung des Eta-Faktors auftreten können, werden nicht dargestellt):

**Tabelle 2**

		Einnahmenanspruch			
Unternehmen		A	B	C	Summe KT-Einnahme
KT- Einnahme	A	129,000	26,000	3,000	<b>158,000</b>
	B	11,000	82,000	1,000	<b>94,000</b>
	C	1,800	1,200	5,000	<b>8,000</b>
	Summe Anspruch	<b>141,800</b>	<b>109,200</b>	<b>9,000</b>	<b>260,000</b>

Der **Einnahmenanspruch für das Jahr 2010** wird nun ermittelt, indem die Werte aus den Tabellen 1 und 2 mit jeweils 50% gewichtet werden (siehe Tabelle 3).

**Tabelle 3**

		Einnahmenanspruch			
Unternehmen		A	B	C	Summe KT-Einnahme
KT- Einnahme	A	129,500	25,500	3,000	<b>158,000</b>
	B	12,000	81,000	1,000	<b>94,000</b>
	C	1,900	1,100	5,000	<b>8,000</b>
	Summe Anspruch	<b>143,400</b>	<b>107,600</b>	<b>9,000</b>	<b>260,000</b>

Aus der Tabelle 3 werden anschließend für das **Jahr 2010** die **Ausgleichsbeträge** für jede bilaterale Beziehung ermittelt (siehe Tabelle 4).

**Tabelle 4**

		Ausgleichsbeträge			
Unternehmen		A	B	C	Summe KT-Einnahme
A			13,500	1,100	<b>14,600</b>
B	-13,500			-0,100	<b>-13,600</b>
C	-1,100	0,100			<b>-1,000</b>
Summe	<b>-14,600</b>	<b>13,600</b>	<b>1,000</b>		<b>0,000</b>

Für das **Jahr 2011** erfolgt nun zunächst eine **fiktive** Ermittlung des Einnahmenanspruches basierend auf dem Zählergebnis 2010, indem die Werte aus der Tabelle 1 mit 75% und die Werte aus der Tabelle 2 mit 25% gewichtet werden (siehe Tabelle 5).

**Tabelle 5**

		Einnahmenanspruch			
Unternehmen		A	B	C	Summe KT-Einnahme
KT- Einnahme	A	129,750	25,250	3,000	<b>158,000</b>
	B	12,500	80,500	1,000	<b>94,000</b>
	C	1,950	1,050	5,000	<b>8,000</b>
	Summe Anspruch	<b>144,200</b>	<b>106,800</b>	<b>9,000</b>	<b>260,000</b>

Aus der Tabelle 5 werden anschließend für das Jahr 2010 **fiktive** Ausgleichsbeträge für jede bilaterale Beziehung ermittelt (siehe Tabelle 6).

**Tabelle 6**

		Ausgleichsbeträge					
Unternehmen		A	B	C	KT 2010	KT 2011	Veränd.
A			12,750	1,050	<b>158,000</b>	<b>164,320</b>	<b>4,0%</b>
B		-12,750		-0,050	<b>94,000</b>	<b>99,640</b>	<b>6,0%</b>
C		-1,050	0,050		<b>8,000</b>	<b>8,640</b>	<b>8,0%</b>
Summe		<b>-13,800</b>	<b>12,800</b>	<b>1,000</b>	<b>260,000</b>	<b>273,800</b>	

Die Tabelle 6 zeigt auch die Entwicklung der Kassentechnischen Einnahmen (KT) vom Jahr 2010 zum Jahr 2011. Die Ausgleichsbeträge sollen mit 75% der Einnahmenentwicklung des zahlenden Unternehmens fortgeschrieben werden. Im obigen Beispiel ist das Unternehmen A Zahler in Richtung Unternehmen B und C. Somit werden die entsprechenden Ausgleichsbeträge mit 3,0% (4% Anstieg der KT \* 75%) fortgeschrieben. Das Unternehmen C ist Zahler in Richtung Unternehmen B. In diesem Fall erfolgt die Fortschreibung des Ausgleichsbetrages mit 6% (8% Anstieg der KT \* 75%). Nach der zuvor beschriebenen Vorgehensweise werden die fiktiven Ausgleichsbeträge aus der Tabelle 6 auf zu zahlende **Ausgleichsbeträge für das Jahr 2011** dynamisiert. (siehe Tabelle 7).

**Tabelle 7**

		Ausgleichsbeträge		
Unternehmen		A	B	C
A			13,133	1,082
B		-13,133		-0,053
C		-1,082	0,053	
Summe		<b>-14,214</b>	<b>13,186</b>	<b>1,029</b>

## Anlage 23: Härtefallregelung (Beispiel)

Anhand des in Anlage 22 beschriebenen Beispiels zur Fortschreibung der Ausgleichsbeträge ab dem Jahr 2010 soll hier die Härtefallregelung (Abschnitt 2.4) erläutert werden.

Als Bandbreite für die Härtefallregelung für die Entwicklung des Einnahmenanspruches vom Jahr 2008 zum Jahr 2010 wurden 8%-Punkte festgelegt. D.h. dass sich der Einnahmenanspruch eines Unternehmens im Vergleich zum VRR-Mittelwertes um mindestens

VRR-Mittelwert  $\cdot$  Bandbreite

entwickeln soll. Im nachfolgenden Beispiel bedeutet dieses, dass sich der Einnahmenanspruch 2010 im Vergleich zum Jahr 2008 um mindestens +4,3% (Unterer Schwellenwert) entwickeln muss.

### Darstellung 1

	Unternehmen			
	A	B	C	S
Einnahmenanspruch 2008 (Mio. €)	118,000	105,000	8,500	231,500
Einnahmenanspruch 2010 (Mio. €)	143,400	107,600	9,000	260,000
Veränderung Einnahmenanspruch in %	21,5%	2,5%	5,9%	12,3%
				VRR-Mittel
Differenz zu VRR-Mittel in %-Punkten	9,2%	-9,8%	-6,4%	
Bandbreite 2008 > 2010 (+/-)	8,0%			
Unterer Schwellenwert (VRR-Mittel $\cdot$ Bandbreite)	4,3%	2,5%		
Oberer Schwellenwert (VRR-Mittel + Bandbreite)	20,3%	21,5%		
Unterschreitung Schwellenwert 1 (%-Punkte)		-1,8%		
Härtefallunternehmen benötigen... (Mio.€)		1,927		1,927

Das Unternehmen B liegt unterhalb dieser Entwicklung (-1,8%-Punkte), so dass der Einnahmenanspruch über die Härtefallregelung angepasst werden muss. Dieses erfolgt in einem zweistufigen Verfahren.

In der ersten Stufe bezahlen die Unternehmen, die über dem oberen Schwellenwert liegen, d.h. VRR-Mittelwert + Bandbreite. Im angeführten Beispiel ist dieses nur Unternehmen A.

### Darstellung 2

	Unternehmen			
	A	B	C	S
Mittel aus der 1. Stufe	1,433	0,000	0,000	1,433
Neuer EA 2010 (nach Stufe 1)	141,967	0,000	0,000	
Veränderung Einnahmenanspruch in % (2008 > 2010)	20,3%	0,0%	0,0%	

Der Restbetrag wird in der zweiten Stufe von den Unternehmen bezahlt, die oberhalb vom unteren Schwellenwert liegen, d.h. VRR-Mittelwert  $\cdot$  Bandbreite und zwar im Verhältnis des Einnahmenanspruches dieser Unternehmen. Im angeführten Beispiel sind das die Unternehmen A und C.

**Darstellung 3**

	Unternehmen			
	A	B	C	S
Restbetrag nach Stufe 1				-0,494
Anteil Stufe 2 (Anteil Einnahmenanspruch)	94,1%	0,0%	5,9%	100,0%
Mittel aus der 2. Stufe	0,464	0,000	0,029	0,494

Der Abzug darf allerdings nicht dazu führen, dass ein Unternehmen den unteren Schwellenwert (+4,3%) unterschreitet.

Anschließend werden die Gesamtmittel auf die Härtefallunternehmen verteilt.

**Darstellung 4**

	Unternehmen			
	A	B	C	S
Gesamtmittel (Stufe 1 + Stufe 2)	1,897	0,000	0,029	1,927
Verteilung	-1,897	1,927	-0,029	0,000
Neuer EA 2010	141,503	109,527	8,971	260,000
Veränderung 2008 > 2010	19,9%	4,3%	5,5%	

Im Folgejahr (2011) haben sich die kassentechnischen Einnahmen weiterentwickelt und die Ausgleichsbeträge wurden angepasst. Der daraus resultierende Einnahmenanspruch wird verglichen mit dem tatsächlichen Einnahmenanspruch in 2010. Die Bandbreite für das Folgejahr beträgt +/- 4%.

**Darstellung 5**

	Unternehmen			
	A	B	C	S
Einnahmenanspruch 2010 (Mio. €)	141,503	109,527	8,971	260,000
Einnahmenanspruch 2011 (Mio. €)	150,106	112,826	9,669	272,601
Veränderung Einnahmenanspruch in %	6,1%	3,0%	7,8%	4,8%
				VRR-Mittel
Differenz zu VRR-Mittel in %-Punkten	1,2%	-1,8%	2,9%	
Bandbreite 2010 > 2011 (+/-)	4,0%			
Unterer Schwellenwert (VRR-Mittel $\cdot$ Bandbreite)	0,8%			
Oberer Schwellenwert (VRR-Mittel + Bandbreite)	8,8%			
Unterschreitung Schwellenwert 1 (%-Punkte)				
Härtefallunternehmen benötigen... (Mio.€)				0,000

Eine Rückzahlungsverpflichtung besteht nicht, da sich das Unternehmen B im Folgejahr nicht überdurchschnittlich entwickelt (siehe Abschnitt 2.4).

## **Anlage 24: Richtlinie über die Verteilung zusätzlicher Einnahmen infolge der Tarifharmonisierung VRR/VGN (Auszug)**

(Richtlinie VGN-Solidarausgleich vom 12.09.2011)

### **Den VGN-Unternehmen wird ein Solidarausgleich nach Maßgabe folgender Vorschriften gewährt:**

#### **§ 1 Grundsätze**

- (1) Der (anteilige) Solidarausgleich der VGN-Verkehrsunternehmen wird über die Einnahmenaufteilung durchgeführt (Solidarausgleich VGN).
  
- (2) Einen Anspruch auf Ausgleichszahlungen haben die VGN-Verkehrsunternehmen, deren Hauptbedienungsgebiet im Gebiet der heutigen VGN liegen und für die die Einführung des VRR-Tarifes in der VGN eine große wirtschaftliche Bedeutung hat.

#### **§ 2 Befristung**

Der Solidarausgleich wird für die Jahre 2012 bis einschließlich 2016 gezahlt, dabei sollen die Ausgleichsbeträge über die Zeitreihe abgeschmolzen werden.

#### **§ 3 Bemessung**

- (1) Bezugsgröße für Berechnung der Ausgleichszahlungen sind nicht die kassentechnischen Einnahmen, sondern der Einnahmenanspruch nach Einnahmenaufteilung aus folgenden Tarifen:
  - VGN-Tarif
  - VRR-Tarif
  - NRW-Tarif
  
- (2) Die tatsächlichen Entwicklungen der Einnahmenansprüche in der VGN und im VRR ab dem Jahr 2012 hängen von einer Vielzahl exogener und endogener Faktoren ab. Da nicht alle diese Einflüsse bewertet werden können erfolgt die Bemessung von Ausgleichszahlungen aufgrund von Mindererlösen durch einen pragmatischen Ansatz mit folgenden Parametern:
  - Index G = durchschnittliche Entwicklung der Einnahmenansprüche der VGN- VU
  - Index A = Anspruchsberechtigung für Ausgleichszahlungen
  - Index S = Solidarbeitrag für Gewinner der Tarifharmonisierung in der VGN
  - Berücksichtigung von Veränderungen im Leistungsangebot

#### **§ 4 Ermittlung des Solidarausgleichs**

- (1) Im Basisjahr 2011 werden die Einnahmenansprüche aus den maßgeblichen Tarifen anhand von Testaten für die VGN-Verkehrsunternehmen festgestellt. Diese Einnahmenansprüche werden durch den Index G mit dem Wert 100% für das Jahr 2011 festgelegt und für die Folgejahre anhand der Entwicklung der Einnahmenansprüche aller VGN-VU bezogen auf das Basisjahr fortgeschrieben.
- (2) Als Obergrenze bis zu denen Ausgleichsbeträge je VU gezahlt werden, wird der Index A festgelegt. Unternehmen, die sich unterhalb des Index A entwickeln, haben einen Anspruch auf Solidarausgleich bis zum Schwellenwert „Index A“.
- (3) Der Index A orientiert sich am Index G und wird für das Jahr 2012 wie folgt festgelegt:
  - Liegt der „Index G“ im Jahr 2012 über 102%, wird der „Index A“ auf den Wert „Index G“ – 2%Punkte festgesetzt
  - Liegt der „Index G“ im Jahr 2012 zwischen 100% und 102%, wird der „Index A“ auf den Wert 100% festgesetzt
  - Liegt der „Index G“ im Jahr 2012 unter 100%, wird der „Index A“ auf die gleiche Höhe wie der „Index G“ festgesetzt
- (4) In den Folgejahren (2013 bis 2016) steigt die Differenz zwischen „Index G“ und „Index A“ um jeweils -2%Punkte, dadurch wird die angestrebte Abschmelzung der Ausgleichszahlungen umgesetzt.

#### **§ 5 Solidarfonds**

- (1) Der Solidarausgleich wird im ersten Schritt durch einen Solidarbeitrag der „Gewinner der Tarifstrukturreform in der VGN“ finanziert. Dazu wird der Index S eingeführt. Unternehmen, deren Einnahmen sich oberhalb des „Index S“ entwickeln, leisten ggf. für den überschießenden Teil einen Solidarbeitrag, wenn Ausgleichszahlungen aufgrund von Mindererlösen zu zahlen sind. Der „Index S“ wird für die Jahre 2012 bis 2016 auf den Wert „Index G“ + 5% Punkte festgesetzt.
- (2) Nicht von Absatz (1) gedeckte Solidarausgleichszahlungen werden im zweiten Schritt vom Solidarausgleichstopf bei der VRR AÖR übernommen und getragen.

#### **§ 6 Berücksichtigung sonstiger Einflüsse**

- (1) Bei der Ermittlung der Solidarausgleichszahlungen werden Veränderungen im Leistungsangebot (Zug-/Buskm) berücksichtigt. Hierbei wird als Schwellenwert bei Veränderungen im Leistungsangebot ein Wert von +/- 2% festgelegt. Veränderungen innerhalb dieses Schwellenwertes führen

zu keiner Veränderung der Bezugsgröße „Einnahmen nach Einnahmenaufteilung“. Kürzungen im Leistungsangebot, die über dem Schwellenwert von 2% liegen, vergrößern die Bezugsgröße „Einnahmen nach Einnahmenaufteilung“ fiktiv um den vollen Prozentsatz der Kürzung, es sei denn, das Unternehmen weist eine geringere Wirkung (Fahrgastrückgänge) nach.

- (2) Ausweitungen im Leistungsangebot, die über dem Schwellenwert hinausgehen, werden nur dann bei der Bezugsgröße „Einnahmen nach Einnahmenaufteilung“ fiktiv berücksichtigt, wenn eine entsprechende Wirkung (Fahrgastmehrung) nachgewiesen wird.

### § 7 Berücksichtigung der VRR-Einnahmenaufteilungssystematik

- (1) Zwischen dem hier beschriebenen System des Solidarausgleiches und der VRR-Einnahmenaufteilung (Härtefallregelung) gibt es Schnittmengen bzw. Wechselwirkungen. Zur Abgrenzung muss definiert werden, wann und in welchem Maße die verschiedenen Regelungen zur Anwendung kommen und welche Unternehmen jeweils betroffen sind. Diese Abgrenzung erfolgt anhand der folgenden Zuordnung:

- A. Unternehmen, die bereits vor der Einführung des VRR-Tarifes in der VGN an der VRR-EA teilnehmen (z.B. NiAG, RVN)
- B. Unternehmen, deren Hauptbedienungsgebiet in der VGN liegt und für die die Einführung des VRR-Tarifes in der VGN eine große wirtschaftliche Bedeutung hat
- C. Unternehmen, deren Hauptbedienungsgebiet im VRR liegt und für die die Einführung des VRR-Tarifes in der VGN eine eher geringe wirtschaftliche Bedeutung hat.

- (2) Die Zuordnung kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

VU	Nimmt bereits an der VRR-EA teil	Einführung des VRR-Tarifes in der VGN hat für das Unternehmen ...		VU Code Schnittmenge
		große Bedeutung	geringe Bedeutung	
	VU Code A	VU Code B	VU Code C	
NiAG	✓	✓		AB
RVN	✓	✓		AB
DVG	✓		✓	AC
SWK	✓		✓	AC
LOOK		✓		B
SDG		✓		B
SWG		✓		B
SWKev		✓		B
GW V		✓		B
VVS		✓		B

- (3) Unternehmen mit dem VU-Code B sind in 2012 Zahler und Empfänger im Solidarausgleichssystem der VGN, nehmen aber nicht an der Härtefallregelung der VRR EA teil, da erst in der Erhebung 2012 eine Basis für diese Regelung erhoben wird. Ab 2013 nehmen dann auch die Unternehmen mit dem VU-Code B an der Härtefallregelung VRR (1. Stufe) teil und erhalten anschließend ggf. einen Solidarausgleich (2. Stufe).
- (4) Befindet sich ein Unternehmen in der Schnittmenge AC, erhält es keinen Solidarausgleich, sondern nimmt ausschließlich an der VRR-Härtefallregelung teil, bei der die relevanten Einnahmen auf Basis der Einnahmenstruktur 2011 geschlüsselt werden.
- (5) Für die Unternehmen in der Schnittmenge AB gilt in 2011 die VRR-Härtefallregelung ohne weitere Einschränkung. In 2012 nehmen diese Unternehmen ausschließlich als Zahler an der Härtefallregelung teil, wobei die relevanten Einnahmen auf Basis der Einnahmenstruktur 2011 geschlüsselt werden. In 2012 nehmen diese Unternehmen am Solidarausgleich nach Maßgabe dieser Vereinbarung teil. Ab 2013 gilt dann die Regelung wie für die VU mit VU-Code B.
- (6) Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die mehrstufige Abwicklung.

VU Code Schnittmenge	Stufe 1 Härtefallregelung EA VRR						Stufe 2 Mindererlöse NVI-					
	Zahler			Empfänger			Zahler			Empfänger		
	2011	2012	2013-2019	2011	2012	2013-2019	2011	2012	2013-2016	2011	2012	2013-2016
AB	✓	✓ <sup>①</sup>	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✓
AC	✓	✓ <sup>①</sup>	✓	✓	✓ <sup>①</sup>	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
B	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✓

① Relevante Einnahmen aus VRR-Tarif werden über einen Schlüssel ermittelt.

## Anlage 25: Regeln zu Zählerkontrollen

### A25.1 Kontrollen im Fremdnutzerverfahren

#### Kontrollen durch externe Dritte

Pro Periode sind im Durchschnitt zehn Kontrollfahrten pro ÖSPV-Unternehmen im Fremdnutzerverfahren durchzuführen.

Erhoben bzw. kontrolliert wird in Bussen, Straßen- oder Stadtbahnen. In Bussen sollen vom Erhebungspersonal sämtliche Fahrgäste erhoben werden. Bei Straßen- oder Stadtbahnlinien mit Mehrfachtraktion wird in einem Wagen erhoben. Sollte vor Beginn der Erhebung nicht bekannt sein, in welchem Wagen die Erhebung stattfindet, muss das Kontrollpersonal selbst herausfinden, in welchem Wagen erhoben wird.

Für die Kontrollen ist der beigefügte Kontrollbogen zu verwenden (siehe A25.3).

Der Auftragnehmer erhält vom VRR Kontrollfahrausweise, die an Erhebungstagen zur Benutzung von Bussen und Bahnen im VRR gelten und den Kontrollvorgang legitimieren. Diese Kontrollfahrausweise dürfen nicht beim eigentlichen Kontrollvorgang verwendet werden.

#### Vorgehensweise bei und nach den Kontrollen:

- Das Kontrollpersonal hat sich wie ein normaler Fahrgast zu verhalten. Der Kontrolleur hat einen **gültigen** (mindestens Preisstufe A mit aktuellem Entwerterstempel) **Barfahrausweis** eines anderen Verkehrsunternehmens als das Verkehrsunternehmen, bei dem gerade kontrolliert wird, vorzuzeigen. Bei den Kontrollen sind unterschiedliche Fahrausweise – insbesondere im Hinblick auf das verkaufende Unternehmen – zu verwenden.
- Bei der Kontrolle ist das Unternehmenslogo auf dem Fahrausweis möglichst unauffällig zu verdecken, sodass der Zähler den Fahrausweis in die Hand nehmen muss.
- Danach muss der Kontrolleur das Erhebungspersonal im Regelfall mindestens 10 Minuten beobachten. Bei der Beobachtung ist darauf zu achten, ob:
  - das Erhebungspersonal aktiv ist,
  - das Erhebungspersonal alle Fahrgäste erfasst,
  - das Erhebungspersonal korrekt auftritt und

- ggf. besondere Erhebungsregelungen (bilaterale Vereinbarungen) vom Erhebungspersonal berücksichtigt werden.
- Nach der Beobachtung gibt sich das Kontrollpersonal dem Erhebungspersonal zu erkennen und teilt dem Erheber seine Beobachtung (positiv wie negativ) mit. Dabei hat das Erhebungspersonal zu zeigen, wo der Fahrausweis des Kontrollpersonals erfasst wurde. Wichtig ist die korrekte Erfassung des Tarifes (z.B. VRR, VRS), der Fahrausweisart (z.B. Barfahrausweis, Schokoticket) und des verkaufenden Unternehmens. Mit dem Erhebungspersonal werden keine Diskussionen vor den Fahrgästen geführt. Das Erhebungspersonal ist darauf hinzuweisen, dass die Fahrt des Kontrollpersonals auf den Zählzettel ausgestrichen wird, damit das Einnahmen-aufteilungsergebnis nicht verfälscht wird.
- Vom Kontrollpersonal ist der beigefügte Kontrollbogen auszufüllen (siehe A25.3).
- Ist das Erhebungsverhalten oder das Auftreten des Erhebungspersonals nicht zufriedenstellend (betrifft den kontrollierten Erheber und die ggf. vorhandenen anderen Erheber), sind die Gründe dafür unter „Besonderes/Bemerkungen“ anzugeben.
- Nach der Kontrolle (spätestens am Folgewerktag) ist vom Auftragnehmer ein Kontrollbogen für jede durchgeführte Kontrolle oder eine von der Einsatzzentrale erstellte tabellarische Aufstellung mit allen Informationen des beigefügten Kontrollbogens an den VRR zu mailen. Der VRR wird dann die betreffenden Unternehmen unverzüglich über das Ergebnis in Kenntnis setzen. Das genaue Verfahren ist vor Beginn der Kontrollen mit dem VRR abzustimmen.
- Die ausgefüllten Kontrollbögen sind dem VRR spätestens einen Monat nach jeder Periode zu übergeben.

### **Kontrollen der Verkehrsunternehmen untereinander**

Bei Kontrollen der Verkehrsunternehmen untereinander gelten dieselben Regeln und Abläufe wie bei den Kontrollen der externen Dritten.

Das kontrollierende Verkehrsunternehmen darf ohne triftigen Grund, der mit dem VRR im Vorfeld abgestimmt werden muss, nicht mehr als 10 Kontrollen bei dem einem Unternehmen pro Periode durchführen.

Der ausgefüllte Kontrollbogen muss spätestens am dritten Folgewerktag dem kontrollierten Verkehrsunternehmen und dem VRR per Mail zugesendet werden, damit eine Korrektur der Erhebungsdurchführung möglich ist.

Sollten grundsätzlich fehlerhafte Kontrollbögen nicht an das betreffende Unternehmen und dem VRR weitergegeben werden, ist das Unternehmen nicht berechtigt, die Richtigkeit der Erhebungsdurchführung des kontrollierten Verkehrsunternehmens in Frage zu stellen.

## **A25.2 Kontrollen im Anspruchsverfahren**

### **Kontrollen durch externe Dritte**

Pro Periode sind folgende Kontrollen durchzuführen:

- 20 Kontrollen im SPNV bei der DB Regio NRW
- 20 Kontrollen bei dem beauftragten Institut, welches im Auftrag des VRR die SPNV Erhebung durchführt,
- 20 Kontrollen bei dem beauftragten Institut, welches im Auftrag des VRR die ÖSPV Erhebung durchführt (die genaue Anzahl der Kontrollen je ÖSPV-Unternehmen sind mit dem VRR im Vorfeld abzustimmen).

Befragt bzw. kontrolliert wird

- im ÖSPV in Bussen Stadt- und Straßenbahnen. In Bussen, Stadt- und Straßenbahnlinien sollen vom Erhebungspersonal möglichst viele Fahrgäste befragt werden.
- in Zügen des SPNV sollen vom Erhebungspersonal in einem zufällig ausgewählten Wagen und Zugabschnitt und einer zufällig ausgewählte Platzgruppe möglichst viele Fahrgäste befragt werden. Sollte im Vorfeld der Erhebung nicht bekannt sein, in welchem Wagen/Wagenabschnitt bzw. in welcher Platzgruppe befragt wird, muss das Kontrollpersonal dies selbst herausfinden.

Für die Kontrollen ist der beigelegte Kontrollbogen zu verwenden (siehe A25.3).

Der Auftragnehmer erhält vom VRR Kontrollfahrausweise, die an Erhebungstagen zur Benutzung von Bussen und Bahnen im VRR gelten und den Kontrollvorgang legitimieren. Diese Kontrollfahrausweise dürfen nicht beim eigentlichen Kontrollvorgang verwendet werden.

Vorgehensweise bei und nach den Kontrollen:

- Das Kontrollpersonal sollte sich im entsprechenden Kontrollbereich (im SPNV in die Platzgruppe, im ÖSPV möglichst nahe beim Interviewer) befinden und sich wie ein normaler Fahrgast verhalten.
- Wird der Kontrolleur angesprochen, hat er einen Barfahrausweis eines anderen Verkehrsunternehmens als das Verkehrsunternehmen, bei dem gerade kontrolliert wird, vorzuzeigen. Weiterhin sind Fahrausweise zu verwenden, die auf dem entsprechenden Kontrollabschnitt gültig sind (im SPNV mindestens Preisstufe B mit aktuellem Entwerterstempel, im ÖSPV mindestens Preisstufe A mit aktuellen Entwerterstempel).
- Stellt der Kontrolleur fest, dass die Befragung in der ersten Klasse durchgeführt wird und dies nicht im Vorfeld bekannt war und somit kein gültiges Ticket vorhanden ist, wird die Kontrolle mit dem vorhandenen Ticket vollzogen.
- Bei der Befragung des Kontrolleurs müssen folgende Informationen vom Interviewer befragt/erfasst werden:
  - Ticketbezeichnung
  - Verkaufendes Verkehrsunternehmen
  - Preisstufe
  - Einstiegsbahnhof/Haltestelle
  - Ausstiegsbahnhof/Haltestelle
  - Mitfahrer
  - Vor Nutzung (Vorlauf, „Wie sind Sie zu Ihrem Einstiegsbahnhof/Haltestelle gekommen?“ o.ä.); siehe Interviewbögen
  - Nach Nutzung (Nachlauf, „Wie geht es nach Ihrem Ausstieg weiter?“ o.ä.); siehe Interviewbögen
- Weitere Fragen des Interviewers sind für den Kontrollvorgang nicht relevant.
- Der Kontrolleur zeigt dem Interviewer ein gültiges Ticket, damit der Interviewer die Ticketbezeichnung, das verkaufende Verkehrsunternehmen und die Preisstufe selbständig erfassen kann. Bei der Befragung zum Ein- und Ausstieg sollen die Bahnhöfe/Haltestellen benannt werden, die dem Kontrollabschnitt entsprechen. Um die Befragung nicht in die Länge zu ziehen, soll beim Vor- bzw. Nachlauf die Antwort „zu Fuß“ gegeben werden.
- Vor bzw. nach der Befragung durch den Interviewer hat der Kontrolleur das Erhebungspersonal zu beobachten (mindestens 15 Minuten). Bei der Beobachtung ist darauf zu achten, dass

- das Erhebungspersonal aktiv ist,
  - das Erhebungspersonal möglichst eine hohe Anzahl von Fahrgästen erfasst,
  - das Erhebungspersonal korrekt auftritt,
  - elektronische Tickets elektronisch ausgelesen werden,
  - nicht überwiegend die Einsteiger befragt werden.
- Nach der Beobachtung und dem Interview gibt sich das Kontrollpersonal dem Erhebungspersonal zu erkennen und teilt dem Interviewer seine Beobachtung (positiv wie negativ) mit. Des Weiteren sind die Angaben auf dem Interviewbogen auf Ihre Richtigkeit zu prüfen. Mit dem Erhebungspersonal werden keine Diskussionen vor den Fahrgästen geführt. Das Erhebungspersonal ist darauf hinzuweisen, dass das Interview als Kontrollfahrt gewertet wird. Dies soll das Erhebungspersonal auf Ihrem Interviewbogen vermerken.
  - Wenn es die Situation zulässt, ist vom Kontrollpersonal die Besetzungszählung bzw. die Ein- und Aussteigerzählung durchzuführen. Wenn sich das Kontrollpersonal zu erkennen gibt, sind die Zahlen der Besetzungs- bzw. Ein- und Aussteigerzählung der letzten Haltestelle des Kontrollpersonals mit den Zahlen der Erheber abzugleichen. Abweichungen sind auf dem Kontrollbogen zu vermerken, es werden aber keine Diskussionen mit den Erhebern geführt. Sollte beobachtet werden, dass keine Besetzungszählung durchgeführt wird, ist dies auf dem Kontrollbogen zu vermerken. Der VRR behält sich zudem vor, die Besetzungszählung bzw. Ein- und Aussteigerzählung zu kontrollieren.
  - Vom Kontrollpersonal ist der beigelegte Kontrollbogen auszufüllen (siehe A25.3).
  - Ist das Interview nicht zufriedenstellend durchgeführt worden oder das Auftreten des Interviewpersonals nicht zufriedenstellend (betrifft den kontrollierten Interviewer und die ggf. vorhandenen anderen Interviewer), sind die Gründe dafür unter „Besonderes/Bemerkungen“ anzugeben.
  - Nach der Kontrolle (spätestens am Folgewerktag) ist vom Auftragnehmer ein Kontrollbogen für jede durchgeführte Kontrolle oder eine von der Einsatzzentrale erstellte tabellarische Aufstellung mit allen Informationen des beigelegten Kontrollbogens an den VRR zu mailen. Der VRR wird dann die betreffenden Unternehmen unverzüglich über das Ergebnis in Kenntnis setzen. Das genaue Verfahren ist vor Beginn der Kontrollen mit dem VRR abzustimmen.

- Die ausgefüllten Kontrollbögen sind dem VRR spätestens einen Monat nach jeder Periode zu übergeben.

### **Kontrollen der Verkehrsunternehmen untereinander**

Bei Kontrollen der Verkehrsunternehmen untereinander gelten dieselben Regeln und Abläufe wie bei den Kontrollen der externen Dritten.

Das kontrollierende Verkehrsunternehmen darf ohne triftigen Grund, der mit dem VRR im Vorfeld abgestimmt werden muss, nicht mehr als 10 Kontrollen pro beauftragtes Institut pro Periode durchführen.

Unternehmen, bei denen vom beauftragten Institut Erhebungen durchgeführt werden, ist freigestellt, mehr Kontrollfahrten durchzuführen. Allerdings sollte sich die Anzahl der Kontrollfahrten in einem gesundem Maß (Richtwert max. 25% aller Fahrten dürfen kontrolliert werden) bewegen.

Der ausgefüllte Kontrollbogen muss spätestens am dritten Folgewerktag dem kontrollierten Verkehrsunternehmen und dem VRR per Mail zugesendet werden, damit eine Korrektur der Erhebungsdurchführung möglich ist.

Sollten grundsätzlich fehlerhafte Kontrollbögen nicht an das betreffende Unternehmen und dem VRR weitergegeben werden, ist das Unternehmen nicht berechtigt, die Richtigkeit der Erhebungsdurchführung des kontrollierten Verkehrsunternehmens in Frage zu stellen.

## A25.3 Kontrollformulare

### VRR Fremdnutzererhebung 2012 - Kontrollbogen

Periode:                      1. Periode      2. Periode      3. Periode      4. Periode  
                                                                 

Zählabschnitt			
Unternehmen:		Linie:	Datum:
Abfahrtshaltestelle:			Zeit:
Endhaltestelle:			Zeit:
Kontrollabschnitt			
Einstiegshaltestelle:			Zeit:
Ausstiegshaltestelle:			Zeit:
Name des kontr. Zählers:			
Anzahl der Zähler insg.:			
Benutztes Ticket: (z.B. Barfahrausweis, WSW)			
Fahrausweis richtig erfasst:	Ja <input type="checkbox"/>		Nein <input type="checkbox"/>
Auftreten des Zählers:	sehr gut <input type="checkbox"/>	gut <input type="checkbox"/>	nicht zufriedenstellend <input type="checkbox"/>
	<small>(wenn "nicht zufriedenstellend" bitte den Grund unter Besonderes/Bemerkungen angeben)</small>		
Besonderes/Bemerkungen:			

Unterschrift Kontrolleur: \_\_\_\_\_

Name des Kontrolleurs: \_\_\_\_\_

Kontrollierendes VU: \_\_\_\_\_

Tel.-Nr. : \_\_\_\_\_

Meldung an den VRR am: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

**VRR Anspruchserhebung 2012 - Kontrollbogen**

Periode:                      1. Periode      2. Periode      3. Periode      4. Periode  
                                                                 

Zählabschnitt			
Erhebendes Institut:		Linie/ Zugnummer:	Datum:
Abfahrthaltestelle:			Zeit:
Endhaltestelle:			Zeit:
Kontrollabschnitt			
Einstiegshaltestelle:			Zeit:
Ausstiegshaltestelle:			Zeit:
Name des kontr. Zählers:			
Anzahl der Zähler insg.:			
Benutztes Ticket: (z.B. Barfahrausweis, WSW)			
Interview richtig durchgeführt/erfasst?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	
Wurden elektronische Tickets ausgelesen?	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	
Auftreten des Zählers:	sehr gut <input type="checkbox"/>	gut <input type="checkbox"/>	nicht zufriedenstellend <input type="checkbox"/>
<small>(wenn "nicht zufriedenstellend" bitte den Grund unter Besonderes/Bemerkungen angeben)</small>			
Besonderes/Bemerkungen:			

Unterschrift Kontrolleur: \_\_\_\_\_

Name des Kontrolleurs: \_\_\_\_\_

Kontrollierendes VU: \_\_\_\_\_

Tel.-Nr. : \_\_\_\_\_

Meldung an den VRR am: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

## **Anlage 26: Vereinbarungen mit anderen Verbänden**

### **A26.1 VRS**

Die Einnahmenaufteilung des VRR- und des VRS-Tarifes zwischen dem VRR und dem VRS regelt der „Vertrag über die Behandlung von Fahrgeldeinnahmen des (...) VRS-Tarifes und des VRR-Tarifes (ab 01.01.2004) in den Übergangsrelationen zwischen den Verkehrsgebieten des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) und des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR)“, kurz „EAV VRS VRR“, in der Fassung vom 13.12.2004.

Die Verbände stellen über Vereinbarungen mit den Unternehmen sicher, dass die im „EAV VRS VRR“ vereinbarten Regelungen sowie alle relevanten Regelungen die die Einnahmenaufteilung VRS/VRR betreffen den Unternehmen bekannt gemacht, von diesen akzeptiert und von diesen danach verfahren wird (für VRR-Unternehmen gemäß Anlage 7 und für VRS-Unternehmen gemäß Anlage 8 des „EAV VRS VRR“).

Für die Einnahmenaufteilung gilt der Grundsatz, dass die Einnahmen aus dem VRR-Tarif nach den jeweils gültigen Regelungen zur Einnahmenaufteilung des VRR-Tarifes („Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR“) und die Einnahmen aus dem VRS-Tarif nach den jeweils gültigen Regelungen zur Einnahmenaufteilung des VRS-Tarifes („Anlage 3 zum Einnahmenaufteilungsvertrag für den Verkehrsverbund Rhein-Sieg – Durchführungsrichtlinie zur Ermittlung der Ertragskraft“) aufgeteilt werden.

Die Meldung der Verkäufe der Verkehrsunternehmen erfolgt an den jeweils für die Einnahmenaufteilung zuständigen Verbund.

#### **A26.1.1 Einnahmenaufteilung VRS-Tarif für VRR-Unternehmen**

Die Einnahmenansprüche der VRR-Unternehmen, die VRS-Tarif verkaufen, werden über die Verkehrserhebung des VRS ermittelt. Die Erhebung findet in unregelmäßigen Abständen ca. alle 4 Jahre statt. Bei der Erhebung wird der Erlösanspruch und die Ertragskraft jedes Unternehmens ähnlich wie im VRR-Anspruchsverfahren (siehe Abschnitt 4) ermittelt. Auf Linien der VRR-Unternehmen findet die Erhebung nur auf den Linien statt, die die Verbundgrenze überschreiten. Auf diesen Linien wird der gesamte Reiseweg des Fahrgastes erhoben, also auch der Vor- und Nachlauf in den VRR hinein. Die Binnenverkehre mit VRS-Tarif im VRR werden bei der VRS-Einnahmenaufteilung über die er-

mittelten Linienbeförderungsfälle aus den VRR-Verkehrserhebungen berücksichtigt. D.h.: Wenn VRR-Unternehmen höhere Linienbeförderungsfälle aus dem VRR-Fremdnutzerverfahren bzw. dem VRR-Anspruchsverfahren ermittelt haben, werden diese Linienbeförderungsfälle in der VRS-Einnahmenaufteilung berücksichtigt.

Die VRR-Unternehmen, bei denen auf verbundraumüberschreitenden Linien die VRS-Verkehrserhebung stattfindet, tragen die Kosten der Verkehrserhebung gemäß Einnahmenaufteilungsvertrag VRS mit. Gemäß § 11 EAV VRS werden die Kosten der VRS-Verkehrserhebung über den Einnahmenanspruch geschlüsselt.

### **A26.1.2 Einnahmenaufteilung VRR-Tarif für VRS-Unternehmen**

Die Einnahmenansprüche der VRS-Unternehmen, die VRR-Tarif verkaufen, werden auf Basis der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR ermittelt. Für VRS-Unternehmen gilt im Grundsatz das Anspruchsverfahren ÖSPV (siehe Abschnitt 4.1 und Anlage 14). VRS-Unternehmen können – in Abstimmung mit allen hauptbeteiligten Unternehmen und mit dem AK WA – ein anderes geeignetes Verfahren verwenden (siehe Abschnitt 2.1). Als geeignetes Verfahren kann die Erhebung nach dem VRS-Anspruchsverfahren angesehen werden.

Die VRS-Unternehmen, die Einnahmenansprüche aus der VRR-Einnahmenaufteilung generieren, partizipieren an der Finanzierung der Kosten für das Anspruchsverfahren wie jedes VRR-Unternehmen (siehe Abschnitt 2.2).

### **A26.1.3 Einnahmenaufteilung für die Erweiterung des JobTickets und des FirmenTickets**

Für Berufstätige und Auszubildende, die im VRR wohnen, im VRS arbeiten und ein VRS-JobTicket besitzen, gilt mit einem Erweiterungsticket das VRS-JobTicket auch im VRR-Gebiet (im Geltungsbereich des VRS-Tarif). Umgekehrt gilt mit einem Erweiterungsticket das VRR-FirmenTicket für Berufstätige und Auszubildende, die im VRS wohnen und im VRR arbeiten.

Gemäß „Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung von JobTickets (...)“ vom 07.07.1993 hat jeder Verkehrsverbund Anspruch auf die Zuschläge (Erweiterungsticket), die in seinem Teil des Geltungsbereiches anfallen. Der Saldo aus den Erweiterungstickets wird zwischen den Verbänden ausgeglichen. Innerhalb der VRR-Unternehmen wird dieser Saldo über den Aufteilungsschlüssel „Verkäu-

fe Erweiterungstickets für das FirmenTicket“ den VRR-Unternehmen im Geltungsbereich des Erweiterungstickets zugeschrieben.

#### **A26.1.4 Regelung über die gegenseitige Anerkennung der SemesterTickets**

Studierende mit Wohnort im VRR (im Geltungsbereich des VRS-Tarifes) und Hochschulort im VRS und umgekehrt können auf dem „verkehrsüblichen Weg“ ohne Aufpreis auch im jeweils anderen Verbundraum Busse und Bahnen benutzen. Ein Anspruch für diese gegenseitige Anerkennung des SemesterTickets besteht gemäß „Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung von SemesterTickets (...)“ vom 03.02.1995 und Nachtrag vom 14.11.1995 nicht.

#### **A26.2 AVV**

Ein neues Einnahmenaufteilungsverfahren wird derzeit zwischen dem Aachener Verkehrsverbund (AVV), dem VRR und den betroffenen AVV- und VRR-Unternehmen abgestimmt.

## Anlage 27: Einnahmenaufteilung Bahntarife

### A27.1 Grundsätzliches

Unter dem Begriff „Bahntarife“ werden folgende Tickets abgerechnet:

- **PauschalPreisTickets** (SchönesWochenende, SchönerTagTicket NRW 5 Personen, SchönerTagTicket NRW Single, SchöneFahrtTicket NRW Erw., SchöneFahrtTicket Kind)
- **FerienTickets NRW** (großes und kleines)
- **CityTickets** (Bahncard 25, Bahncard 50, Bahncard 100)
- **NRWTickets** (RelationspreisTickets (plus-Beträge), DB FiA (Firmen im Abo), SchönesJahrTicket NRW)
- **NRWPlusTickets** (NRWplus Einzelfahrt, NRWplus Hin&Rück, NRWplus Monat ICE, NRWplus ICE Abo)
- **NRWSemesterTicket** (Hochschulen außerhalb des Verbundes)
- **PauschalPreisTickets** aus dem **Internetverkauf** der ÖSPV-Unternehmen

Die 1. Stufe der Einnahmenaufteilung (Aufteilung zwischen den ÖSPV-Unternehmen und den SPNV-Unternehmen) wird bei folgenden Tickets von der Clearing-Stelle „Kompetenzcenter Marketing“ in Köln (KCM) auf Basis von verbindlichen Regelungen (siehe Einnahmenaufteilungsrichtlinie zum NRW-Tarif vom 01.06.2005 bzw. 01.01.2008 (Neuregelungen der SPNV-Anteile) durchgeführt:

- NRWPlusTickets
- NRWTickets
- NRWSemesterTicket (Hochschulen außerhalb des Verbundes)

Ebenfalls vom KCM werden die Ausgleichsbeträge der BahnCard-Anerkennung im Vor- und Nachlauf berechnet (**Mindereinnahmenausgleich BahnCard**). Diese sind vollständig den ÖSPV-Unternehmen zuzuordnen und werden unter den Begriff Bahntarife abgerechnet.

Die Einnahmenaufteilung aus den PauschalPreisTickets aus dem Internetverkauf der ÖSPV-Unternehmen wird ebenfalls von der Clearing-Stelle durchgeführt, jedoch beinhalten die Einnahmenezuscheidungen sowohl den ÖSPV- als auch den SPNV-Anteil (gilt bis einschließlich 2010, Neuregelung ab 2011 siehe A27.5.6).

Auf Landesebene werden Einnahmenaufteilungsvorschläge zur 1. Stufe der Einnahmenaufteilung der oben genannten Tickets in der Landesarbeitsgruppe Einnahmen/Abrechnung („LAG Abrechnung/Einnahmen“) erarbeitet und beschlossen. In dieser Arbeitsgruppe sind jeweils ein Vertreter der Verkehrsverbände aus NRW, ein ÖSPV-Vertreter der Verkehrsverbände sowie alle erlösverantwortlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen vertreten. Der Arbeitskreis „Wirtschaftliche Angelegenheiten“ (AK WA) wird jeweils in seinen Sitzungen vom VRR über den aktuellen Sachstand aus der Landesarbeitsgruppe Einnahmen/Abrechnung informiert und spricht Empfehlungen/Beschlüsse aus, die in der Landesarbeitsgruppe vom VRR und dem ÖSPV-Unternehmen im VRR vertreten werden.

Die Landesarbeitsgruppe wird federführend von der Clearing-Stelle KCM organisiert und geleitet.

Die 1. Stufe der Einnahmenaufteilung der CityTickets erfolgt durch den Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bzw. der DB Vertrieb GmbH.

Sowohl die Abrechnungen des KCM als auch die Abrechnungen der DB Vertrieb GmbH unterliegen der Testpflicht.

Für die PauschalPreisTickets, die FerienTickets NRW und die PauschalPreisTickets aus dem Internetverkauf der ÖSPV-Unternehmen wurden für die 1. Stufe der Einnahmenaufteilung verbundinterne Aufteilungsschlüssel vereinbart. Die Abrechnung der 1. Stufe dieser Tickets erfolgt durch den VRR.

Alle oben genannten Tickets werden bei den ÖSPV-Unternehmen unter dem Begriff „Bahntarife“ abgerechnet. Mit den SPNV-Unternehmen muss aufgrund der erläuterten Systematik lediglich die erste Stufe der Einnahmenaufteilung des FerienTicket NRW und der PauschalPreisTickets (inkl. Internetverkauf der ÖSPV-Unternehmen) abgerechnet werden.

Innerhalb der SPNV-Unternehmen wird für die PauschalPreisTickets (sowohl Regelvertrieb als auch Internetvertrieb) und die FerienTickets NRW die Einnahmenaufteilung nach vereinbarten Schlüsselungen durchgeführt. Im Anschluss daran greift für den SPNV ab dem Jahr 2009 über die Erlösmeldung des VRR an das KCM das landesweite PauschalpreisTicket-Aufteilungsverfahren gemäß SPNV-Einnahmenaufteilungsverfahren.

## **A27.2 Abrechnungszeitpunkte**

Der VRR erhält vom KCM jeweils zeitversetzt Monatsabrechnungen, die letzte Monatsabrechnung (Dezember) erfolgt vom KCM in der Regel Mitte des Folgejahres.

Für die ÖSPV-Nutzung der CityTickets erhält der VRR jeweils monatliche Abschläge von der DB Vertrieb GmbH.

Der VRR wird soweit möglich, eine vorläufige Abrechnung der Bahntarife spätestens im 3. Quartal des Folgejahres erstellen. Die Auszahlung der positiven Restansprüche erfolgt, sobald die negativen Restansprüche aller Verkehrsunternehmen beim VRR eingegangen sind.

Eine endgültige Abrechnung der Bahntarife kann erfolgen, wenn die Jahresabrechnungen der oben genannten Tarife vom KCM bzw. der DB Vertrieb GmbH vorliegen. Sobald diese Jahresabrechnungen dem VRR vorliegen, werden die Differenzen der Monatsabrechnungen zu den Jahresabrechnungen mit den bereits gezahlten Einnahmenansprüchen der vorläufigen Abrechnung verrechnet.

Der Abrechnungszeitpunkt der PauschalPreisTicket inkl. Interverkauf der ÖSPV-Unternehmen sowie der FerienTickets NRW in Richtung SPNV erfolgt nach der vorläufigen Abrechnung der Bahntarife der ÖSPV-Unternehmen.

## **A27.3 Abschläge**

Um bereits eingegangene Zahlungen vom KCM an die ÖSPV-Unternehmen weiterzuleiten, zahlt der VRR innerhalb des Jahres zwei Abschlagszahlungen.

Die erste Abschlagszahlung erfolgt im 3. Quartal des Basisjahres. Die zweite Abschlagszahlung wird im 4. Quartal des Basisjahres an die Verkehrsunternehmen geleistet.

Der VRR versucht die Abschläge möglichst so zu berechnen, dass es zu keiner gravierenden Über- bzw. Unterzahlung in Bezug auf den realen Anspruch kommt.

Daher werden in Zähljahren schon beim 1. Abschlag die ersten zwei Perioden der Zählung der Fremdnutzererhebung ausgewertet und ein vorläufiger Mischschlüssel (siehe auch Abschnitt A27.4) als Grundlage für die Abschlagszahlung verwendet. Der zweite Abschlag erfolgt, sobald auch die Daten der dritten Perio-

de der Fremdnutzererhebung vom VRR ausgewertet sind. Der vorläufige Mischschlüssel wird dementsprechend angepasst.

Des Weiteren werden für die Berechnung des Abschlags Ansprüche aus der letzten Abrechnung bzw. den letzten Abrechnungen als „Erfahrungswerte“ mit berücksichtigt.

## **A27.4 Aufteilungsschlüssel innerhalb der ÖSPV-Unternehmen**

Laut Beschluss des AK WA vom 19.04.2007 wird der Gesamtanspruch aus allen Tickets, die laut Definition des VRR zu den Bahntarifen gehören, anhand eines Mischschlüssels errechnet.

Dieser Schlüssel ergibt sich

- mit einer Gewichtung von  $\frac{2}{3}$  aus dem Ergebnis der Fremdnutzererhebung (in zählfreien Jahren wird das Ergebnis des Vorjahres angesetzt) und
- mit einer Gewichtung von  $\frac{1}{3}$  aus der Aufteilung nach dem Einnahmenanspruch des VRR-Regeltarif (der jeweils letzte bekannte Abrechnungsstand wird für die Gesamtabrechnung der Bahntarife berücksichtigt).

Für die Abrechnung der Bahntarife werden in der Fremdnutzererhebung lediglich die angetroffenen Bahntariftickets ausgewertet.

## **A27.5 Abrechnungen einzelner Bahntarife**

### **A27.5.1 NRWTicket**

Zu den NRWTickets gehören die Ticketarten „RelationspreisTickets (plus-Beträge)“, „DB FiA (Firmen im Abo)“ und das „SchönesJahrTicket NRW“.

Die Stufe 1 der Einnahmenaufteilung wird vom KCM in Köln durchgeführt. Die monatlichen Abrechnungen, die der VRR erhält, gelten bis zur Jahresabrechnung als vorläufig (der Gesamtanspruch ergibt sich somit vorläufig aus der Summe der zwölf Monatsabrechnungen des KCM).

Die endgültige Abrechnung der NRW-Tickets erfolgt durch den KCM in Form einer Jahresabrechnung, welche meist Ende des Folgejahres bzw. Anfang des übernächsten Jahres beim VRR eingeht (=Gesamtanspruch endgültig).

### **A27.5.2 NRWplusTicket**

Zu den NRWplusTickets gehören die Ticketarten „NRWplus Einzelfahrt“, „NRWplus Hin&Rück“, „NRWplus Monat ICE“ und „NRWplus ICE Abo“.

Die Stufe 1 der Einnahmenaufteilung wird vom KCM in Köln durchgeführt. Die monatlichen Abrechnungen, die der VRR erhält, gelten bis zur Jahresabrechnung als vorläufig (der Gesamtanspruch ergibt sich somit vorläufig aus der Summe der zwölf Monatsabrechnungen des KCM).

Die endgültige Abrechnung der NRW-Tickets erfolgt durch den KCM in Form einer Jahresabrechnung, welche meist Ende des Folgejahres bzw. Anfang des übernächsten Jahres beim VRR eingeht.

### **A27.5.3 CityTicket**

Am 14.12.2003 trat eine bundesweite Tarifkooperation zwischen dem VDV, der DB AG und dem VRR in Kraft, die die Anerkennung bestimmter DB-Fernverkehrstickets, die mit der Bahncard 25 oder der BahnCard 50 gekauft werden, als Fahrtberechtigung im ÖPNV in bestimmten Städten, die als Zielort des DB Fernverkehrsticket ausgewiesen sind, zulässt. Seit dem 12.12.2004 wurde auch die BahnCard 100 in diese Kooperation mit einbezogen.

Für die Nutzung des ÖSPV erhält der VRR monatliche Abschläge von der DB Vertrieb GmbH. Die Abschlags- und Endabrechnung erfolgt vom VDV.

Im Rahmenvertrag zwischen dem VDV und der DB AG ist festgelegt, dass die DB Vertrieb GmbH dem VRR Monatsabschläge für die ÖSPV-Nutzung überweist. Diese Monatsabschläge werden Anfang des Jahres vom VDV kalkuliert und dem VRR mitgeteilt.

Der vorläufige Gesamtanspruch für die ÖSPV-Unternehmen berechnet sich folglich aus der Summe der Monatszahlungen der DB Regio NRW.

Die Endabrechnung der CityTickets erfolgt Mitte des Folgejahres.

### **A27.5.4 FerienTicket NRW**

#### **A27.5.4.1 Grundsätzliches**

Zu den FerienTickets NRW gehört das FerienTicket NRW für die Sommerferien („großes FerienTicket NRW“) und das FerienTicket NRW für die Oster-, Herbst- und Weihnachtsferien („kleines FerienTicket NRW“).

Grundlage für die Abrechnung der FerienTickets NRW sind die Verkaufszahlen bzw. Einnahmen der ÖSPV-Unternehmen. Einnahmen aus verkauften FerienTickets NRW der SPNV-Unternehmen verbleiben bei den SPNV-Unternehmen (die Einnahmen der SPNV-Unternehmen werden jedoch innerhalb des SPNV auf die Brutto- und Nettolinien aufgeteilt, siehe Abschnitt A27.5.4.4).

#### **A27.5.4.2 Aufteilung zwischen ÖSPV- und SPNV-Unternehmen**

1. Stufe der Einnahmenaufteilung: Die Einnahmen der verkauften FerienTickets NRW der ÖSPV-Unternehmen (Einnahmen der SPNV-Unternehmen verbleiben innerhalb des SPNV) entnimmt der VRR aus dem Testat gemäß Anlage 10. Berücksichtigt werden auch Verkäufe des kleinen FerienTickets NRW aus dem Vorjahr zum alten Preis aufgrund der jahresübergreifenden Weihnachtsferien.

Der Aufteilungsschlüssel zwischen den SPNV-Unternehmen und den ÖSPV-Unternehmen ist dabei wie folgt vereinbart worden:

- Kleines FerienTicket NRW: Anteil ÖSPV-Unternehmen: 69,46%; Anteil SPNV-Unternehmen: 30,54%.
- Großes FerienTicket NRW: Anteil ÖSPV-Unternehmen: 69,71%; Anteil SPNV-Unternehmen: 30,29%.

Der Gesamtanspruch der ÖSPV-Unternehmen wird durch Multiplikation der Einnahmen der ÖSPV-Unternehmen mit dem jeweiligen Aufteilungsschlüssel berechnet.

Der SPNV-Anteil wird analog ermittelt.

#### **A27.5.4.3 Abrechnungssystematik innerhalb der ÖSPV-Unternehmen**

Der ermittelte Einnahmenanteil aller ÖSPV-Unternehmen ergibt den Gesamtanspruch aus den FerienTickets NRW und wird anhand des Mischschlüssels aus Abschnitt A27.4 aufgeteilt.

Der ermittelte SPNV-Anteil für die verkauften FerienTickets NRW der ÖSPV-Unternehmen wird vom Gesamtanspruch der Bahntarife abgezogen.

Des Weiteren wird der Eigenanteil der ÖSPV-Unternehmen ermittelt. Dabei werden die Einnahmen ohne SPNV-Anteil multipliziert mit dem jeweiligen Aufteilungsschlüssel.

Da es sich um bereits generierte Einnahmen handelt, wird dieser Eigenanteil individuell vom Gesamtanspruch des Verkehrsunternehmens abgezogen.

#### **A27.5.4.4 Abrechnungssystematik innerhalb der SPNV-Unternehmen**

Zusätzlich zum ermittelten ÖSPV-Anteil der FerienTickets NRW werden die Einnahmen der SPNV-Unternehmen addiert und ergeben den Gesamtanspruch für den SPNV.

Das Aufteilen des SPNV-Anteils auf die Linien bzw. Netze erfolgt nach dem Aufteilungsschlüssel „PKM-PPT“. Im Anschluss daran greift ab dem Jahr 2009 für den SPNV über die Erlösmeldung des VRR an das KCM das landesweite PauschalpreisTicket-Aufteilungsverfahren gemäß SPNV- Einnahmenaufteilungsverfahren.

#### **A27.5.5 PauschalPreisTickets (PPT)**

##### **A27.5.5.1 Grundsätzliches**

Im Rahmen der Abrechnung der Bahntarife gehören zu dem PauschalPreisTicket-Sortiment folgende Tickets:

- SchönesWochenende NRW
- SchönerTagTicket NRW 5 Personen
- SchönerTagTicket NRW Single
- SchöneFahrtTicket NRW Erw.
- SchöneFahrtTicket NRW Kinder

Einnahmen aus dem Verkauf der FahrradTickets NRW verbleiben beim verkauften Unternehmen.

##### **A27.5.5.2 Aufteilung zwischen ÖSPV- und SPNV-Unternehmen**

Die Aufteilungsschlüssel der einzelnen Ticketarten zwischen ÖSPV-Unternehmen und SPNV-Unternehmen wurden im AK WA am 18.10.2007 wie folgt vereinbart:

Ticket	Anteil ÖSPV am Preis	Anteil SPNV am Preis
SchönesWochenende NRW	5,6%	94,4%
SchönerTagTicket NRW 5 Personen	12,7%	87,3%
SchönerTagTicket NRW Single	10,9%	89,1%
SchöneFahrtTicket NRW Erw.	9,4%	90,6%
SchöneFahrtTicket NRW Kinder	9,4%	90,6%

### **A27.5.5.3 Abrechnungssystematik innerhalb der ÖSPV-Unternehmen**

Die Einnahmen der einzelnen PauschalPreisTicket-Arten werden der Anlage 10 entnommen und werden in ÖSPV- und SPNV-Unternehmen untergliedert. Die Einnahmen dieser beiden Cluster werden addiert und nach dem oben genannten Aufteilungsschlüssel aufgeteilt. Die berechneten Anteile für den ÖSPV stellen den Gesamtanspruch aller ÖSPV-Unternehmen dar und werden anhand des Mischschlüssels unter den ÖSPV-Unternehmen aufgeteilt.

Da bereits von einer Vielzahl der ÖSPV-Unternehmen durch den Verkauf von den PauschalPreisTickets Einnahmen generiert wurden, wird dieser Anteil unternehmensspezifisch vom jeweiligen Anspruch des Verkehrsunternehmens abgezogen (verbleibende Einnahmen gemäß Testat der Einnahmen).

### **A27.5.5.4 Abrechnungssystematik innerhalb der SPNV-Unternehmen**

Das Aufteilen des SPNV-Anteils auf die Linien bzw. Netze erfolgt nach dem Aufteilungsschlüssel „PKM-PPT. Im Anschluss daran greift ab dem Jahr 2009 für den SPNV über die Erlösmeldung des VRR an das KCM das landesweite PauschalpreisTicket-Aufteilungsverfahren gemäß SPNV- Einnahmenaufteilungsverfahren.

### **A27.5.6 NRW-PauschalPreisTickets über den Internetverkauf**

#### **Folgende Regelung gilt ab dem Jahr 2011:**

Ab dem 01.01.2011 wird der Onlinevertrieb von PauschalpreisTickets des NRW-Tarifs nicht mehr auf nur eine zentrale Stelle beschränkt. Alle interessierten Verkehrsunternehmen sollen zukünftig durch den Vertrieb dieser Tickets über das Internet ihre gängigen Vertriebswege eigenverantwortlich ergänzen können.

Die erzielten Einnahmen kommunaler und privater regional tätiger Verkehrsunternehmen werden in den Kooperationsraum gemeldet, in dem sich der Hauptsitz des Unternehmens befindet und i.d.R. der Großteil der Verkehrsleistung erbracht wird (Meldung gemäß Anlage 10 der Richtlinie).

Diese Einnahmen werden analog den Regularien von Punkt A27.5.4 (FerienTicket NRW) und A27.5.5 (PauschalPreisTickets) aufgeteilt.

Die Einnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und privaten überregional tätigen Verkehrsunternehmen werden über eine Zuordnung der Verkäufe (Postleitzahl des Wohnsitzes des Käufers) auf Kooperationsräume vorgenommen. Diese Zuordnung ist von den Verkehrsunternehmen zu leisten. Die Zuordnungsergebnisse werden analog den Regularien von Punkt A27.5.4 (FerienTicket NRW) und A27.5.5 (PauschalPreisTickets) aufgeteilt.

*Der AK WA hat diesen Regularien am 18.11.2010 einvernehmlich zugestimmt.*

### **Folgende Regelungen gelten bis einschließlich des Jahres 2010:**

#### **A27.5.6.1 Grundsätzliches**

Im Rahmen einer Initiative des Landes NRW bietet die DSW21 NRW-PauschalPreisTickets im Internet an. Der landesweite Internetverkauf wird ab dem Jahr 2011 von der DSW21 nicht mehr betrieben.

Der VRR erhält wiederum vom KompetenzCenter Marketing NRW Einnahmenezuschreibungen für den VRR-Raum.

Abgerechnet werden vom KCM im Rahmen der Internetverkäufe folgende Ticketarten:

- SchöneFahrtTicket Erw.
- SchöneFahrtTicket Kinder
- SchönerTagTicket (5 Personen)
- SchönerTagTicket (1 Person)
- FerienTicket NRW
- kleines FerienTicket NRW
- FahrradTicket NRW

Es ist zu beachten, dass die Einnahmenezuschreibungen des KCM inkl. des SPNV-Anteils beim VRR eingehen.

### **A27.5.6.2 Aufteilung zwischen ÖSPV- und SPNV-Unternehmen**

Für die Einnahmenaufteilung zwischen den SPNV-Unternehmen und den ÖSPV-Unternehmen gelten die bereits im Abschnitt A27.5.5.2 (PPT) und Abschnitt A27.5.4.2 (FerienTickets NRW) aufgeführten Aufteilungsschlüssel.

Für das FahrradTicket NRW wurde für den Internetbetrieb ein Anteil in Höhe von 2% am gemeldeten Einnahmen seitens des KCM für die ÖSPV-Unternehmen vereinbart (SPNV-Anteil 98%).

### **A27.5.6.3 Abrechnungssystematik innerhalb der ÖSPV-Unternehmen**

Die ermittelten Einnahmenanteile aus der ersten Stufe der Einnahmenanteile ergeben den Gesamtanspruch für alle ÖSPV-Unternehmen. Der Gesamtanspruch wird anhand des Mischschlüssels auf die einzelnen Verkehrsunternehmen aufgeteilt.

### **A27.5.6.4 Abrechnungssystematik innerhalb der SPNV-Unternehmen**

Das Aufteilen des SPNV-Anteils auf die Linien bzw. Netze erfolgt nach dem Aufteilungsschlüssel „PKM-PPT. Im Anschluss daran greift ab dem Jahr 2009 für den SPNV über die Erlösmeldung des VRR an das KCM das landesweite PauschalpreisTicket-Aufteilungsverfahren gemäß SPNV- Einnahmenaufteilungsverfahren.

### **A27.5.7 NRW SemesterTicket (Hochschulen außerhalb des VRR)**

Die Einnahmenaufteilung der NRW SemesterTickets (hier nur Einnahmen, die vom Hochschulen außerhalb des VRR erzielt wurden) zwischen den Kooperationsräumen wird vom KCM durchgeführt. Die Berechnung der ersten Stufe der Einnahmenaufteilung (Aufteilung zwischen ÖSPV- und SPNV-Unternehmen) wird ebenfalls federführend vom KCM erstellt.

Die Summe aller Abrechnungen seitens des KCM bildet den Gesamtanspruch aus den NRW SemesterTickets (Hochschulen außerhalb des VRR).

Der AK WA hat nach einem Umlaufbeschluss am 09.11.2007 beschlossen, dass die ÖSPV-Anteile aus fremden Kooperationsräumen analog der Bahntarife abgerechnet werden sollen.

Somit werden die Einnahmen aus den NRW SemesterTickets analog dem Mischschlüssels aus Abschnitt A27.4 innerhalb der Bahntarifabrechnung verteilt.

#### **A27.5.8 Mindereinnahmenausgleich BahnCard**

Der vom KCM zugeschiedene Ausgleich für die Anerkennung der BahnCard im Vor- und Nachlauf (Mindereinnahmenausgleich BahnCard) wird in voller Höhe dem Gesamtanspruch der Bahntarife zugerechnet und die Einnahmen analog dem Mischschlüssels aus Abschnitt A27.4 innerhalb der Bahntarifabrechnung verteilt.

## **Anlage 28: Einnahmenaufteilung NRW SemesterTicket**

Das NRW SemesterTicket wird seit dem Sommersemester 2008 an teilnehmenden Universitäten angeboten und berechtigt zur Nutzung von Bus und Bahn in ganz NRW.

Für die Erweiterung des Geltungsbereiches vom bestehenden SemesterTicket auf ganz NRW wurde ein Aufpreis vereinbart, welcher jährlich angepasst wird. Vertriebspartner sind die Verkehrsunternehmen, welche das Verbundbinnenangebot betreuen.

Je nachdem, ob es sich beim NRW SemesterTicket um ein eigenständiges Ticket (6,25% Vertriebsprovision) oder um eine Ergänzung eines vorhandenen Tickets (3% Vertriebsprovision) handelt, gelten unterschiedliche Vertriebsprovisionsätze, welche vom NRW-Aufpreis abgezogen werden und den zu verteilenden Betrag in der Einnahmenaufteilung darstellen.

Diese Vorgehensweise wurde in der Landesarbeitsgruppe Abrechnung/Einnahmen vorgeschlagen und per Umlaufbeschluss im AK WA 09.11.2007 beschlossen.

Die Regelungen zu den VRS-SemesterTickets sind in Anlage A26.1 beschrieben.

### **A28.1 Anteil ÖSPV-Unternehmen**

Für die ÖSPV-Unternehmen wurde ein Anteil in Höhe von 14,25% vereinbart.

Der Prozentsatz von 14,25 ergibt sich aus Einnahmen des NRW SemesterTickets aus Hochschulen außerhalb des VRR (9,5%) und Hochschulen aus dem eigenen Kooperationsraum (4,75%).

#### **A28.1.1 Anteil ÖSPV-Unternehmen aus fremden Kooperationsräumen**

Es handelt sich um Universitäten außerhalb des VRR-Raumes, die Anteile werden mit einem vereinfachten Gravitationsansatz auf die übrigen Kooperationsräume verteilt.

Die Erfassung erfolgt innerhalb der Fremdnutzererhebung. Es ist hierbei keine Differenzierung nach dem ausgebenden Verkehrsunternehmen nötig.

Die Hochrechnung der entsprechenden Fahrten sowie die anschließende Abrechnung und Auswertung erfolgt mit den übrigen Bahntarifen (siehe Abschnitt A27.5.7).

### **A28.1.2 Anteil ÖSPV-Unternehmen aus innerhalb des eigenen Kooperationsraumes**

Es handelt sich um Universitäten innerhalb des VRR-Raumes.

Die Erfassung erfolgt innerhalb der Fremdnutzererhebung. Eine Differenzierung nach dem ausgebenden Verkehrsunternehmen ist notwendig.

Die Hochrechnung der entsprechenden Fahrten sowie die anschließende Abrechnung und Auswertung erfolgt im Rahmen des Regeltarifes VRR.

Der 4,75%ige Anteil wird den kassentechnischen Einnahmen des betreuenden Verkehrsunternehmens zugerechnet.

### **A28.2 Anteil SPNV-Unternehmen**

Die Clearingstelle KCM teilt die Einnahmen gemäß der Richtlinie „NRW-Tarif – Regelung der Einnahmenaufteilung im SPNV“ auf die SPNV-Unternehmen auf.

## **Anlage 29: Einnahmenaufteilung KombiTickets**

KombiTickets werden i.d.R. von örtlichem Veranstalter im Rahmen von Eintrittskarten ausgegeben, die zu einer örtlichen Beförderung mit Bus und Bahn berechtigen. Dabei werden Verträge zwischen dem jeweiligen Vertragspartner und dem VRR geschlossen.

Der AK WA hat vereinbart, dass Einnahmen von KombiTickets, die Orts- oder Preisstufenspezifisch einem Verkehrsunternehmen zuzuordnen sind, bei dem vertriebenen Unternehmen aufgrund der verkehrlichen und/oder vertrieblichen Mehrleistungen verbleiben. Sollten KombiTicketverträge abgeschlossen werden, die über eine verbundweite Gültigkeit verfügen, werden für die Aufteilung der Einnahmen je nach Vertragsgestaltung gesonderte Einnahmenaufteilungsvereinbarungen im AK WA beschlossen. Eine Ausnahme bilden die KombiTickets zu Fußballspielen. Trotz verbundweiter Gültigkeit verbleiben die Einnahmen der KombiTickets aufgrund des betrieblichen Mehraufwandes beim verkaufenden Unternehmen.

Für die nachfolgenden KombiTickets wurden feste Aufteilungsschlüssel festgelegt. Diese werden zentral über den VRR abgerechnet.

### **A29.1 Fluggesellschaften/Reiseveranstalter**

Die KombiTicket-Verträge in diesem Segment werden überwiegend bundesweit unter Federführung des VDV verhandelt. Der Geltungsbereich der KombiTickets beschränkt sich bei den meisten KombiTickets der Fluggesellschaften/Reiseveranstalter nicht nur auf die verbundweite Gültigkeit im VRR, sondern erstreckt sich bis zu einem Geltungsbereich bis zum Flughafen Köln/Bonn im VRS. Unter Federführung des VDV werden Einnahmenaufteilungsvereinbarungen zwischen dem VRR und dem VRS getroffen, die gewährleisten, dass die jeweiligen Verbände Fahrgeldanteile analog der Nutzung der KombiTickets erhalten. Die Endabrechnungen der KombiTickets werden vom VDV durchgeführt und werden in der Regel im 3.Quartal des Folgejahres erstellt. Die Dokumentation der Fluggesellschaften bzw. Reiseveranstaltungen über die Fluggastzahlen, welche zur Berechnung der Einnahmen aus KombiTickets maßgeblich sind, unterliegen der Testatpflicht.

#### **A29.1.1 Aufteilung zwischen ÖSPV- und SPNV-Unternehmen**

Die Einnahmen aus der jeweiligen Kooperation mit Fluggesellschaften bzw. Reiseveranstalter stellen nach der Verrechnung mit dem VRS-Anteil den VRR-Anteil dar.

Im AK WA wurde ein SPNV-Anteil in Höhe von 70,9% vereinbart.

### **A29.1.2 Aufteilung zwischen ÖSPV-Unternehmen**

Nach Abzug des SPNV-Anteils in Höhe von 70,9% verbleibt der Anteil für die ÖSPV-Unternehmen. Da insbesondere das ÖSPV-Unternehmen „Flughafen Düsseldorf GmbH“ (FDG) ausschließlich Verkehrsleistungen zum Flughafen Düsseldorf erbringt, wurde im AK WA vereinbart, der FDG einen festen Anteil in Höhe von 11,3% zuzuteilen (Basis: Gesamteinnahmen abzüglich VRS-Anteil abzüglich SPNV-Anteil).

Die verbleiben Einnahmen werden unter den restlichen ÖSPV-Unternehmen nach folgendem Aufteilungsschlüssel aufgeteilt:

- Grundlage für den Aufteilungsschlüssel stellt eine Fluggastzählung aus dem Jahr 1987/88 dar. Die in dieser Zählung angetroffenen Fahrgäste mit einem KombiTicket wurden tarifgebietsscharf ermittelt
- Die zugeordneten Fahrgäste in den Tarifgebieten werden mit jeder Abrechnung den Verkehrsunternehmen nach dem Schlüssel Betriebsleistung (Zug-/Bus-km; Stand Ergebnisrechnung zum jeweiligen Abrechnungszeitpunkt) zugeordnet.
- Der die zugeordneten Fluggäste pro ÖSPV-Unternehmen werden in Beziehung zur Gesamtzahl der Fluggäste gebracht und ergeben den Aufteilungsschlüssel.

### **A29.1.3 Aufteilung zwischen SPNV-Unternehmen**

Der sich aus Abschnitt A29.1.1 ergebene Betrag wird innerhalb des SPNV mit dem Aufteilungsschlüssel „PKM-Anteile Rail & Fly, KombiTickets, TUI-Flugschein (2004-05)“ auf die Linien bzw. Netze aufgeteilt.

## **A29.2 Nacht der Industriekultur/ExtraSchicht**

Die Nacht der Industriekultur findet jedes Jahr vorwiegend im Ruhrgebiet sowie in Randlagen auch im VRL und VGN statt. Der Kauf einer Eintrittskarte für alle Veranstaltungen der ExtraSchicht beinhaltet die Berechtigung zur Nutzung des Nahverkehrs im gesamten VRR, VRL, VRS und in der VGN.

Für die Nutzung des Nahverkehrs wird jährlich ein Entgelt mit dem Veranstalter „Ruhrgebiets Tourismus GmbH“ vereinbart. Nach Meldung der Verkaufszahlen von der Ruhrgebiets Tourismus GmbH werden die im Vorfeld vereinbarten Anteile der Nachbarverbände VRL, VGN und VRS abgerechnet. Der VRR-Anteil ergibt sich somit aus der Multiplikation der Verkaufszahlen mit dem vereinbarten VRR-Anteil am Entgelt für die Nutzung des Nahverkehrs.

Der AK WA hat am 09.07.2009 einer modifizierten Einnahmenaufteilung der ExtraSchicht zugestimmt.

#### Aufteilung für die verbundweite Gültigkeit der ExtraSchicht (50% des VRR-Gesamtanteils)

50% der Einnahmenanteile des VRR werden zu 72% dem SPNV zugeschrieben (abgeleitet aus der SPNV Erhebung 2006, Tageskarten Preisstufen B und C). Die restlichen 28% verbleiben für die ÖSPV-Unternehmen, die über den Schlüssel „Zug-/Bus-km“ aufgeteilt werden (jeweiliger Stand zum Abrechnungszeitpunkt). Innerhalb des SPNV erfolgt eine Aufteilung nach dem Schlüssel „EA VRR-Regeltarif“.

#### Aufteilung vor Ort (50% des VRR-Gesamtanteils):

Aufgrund der verkehrlichen Mehrleistungen wurde vom AK WA vereinbart, eine Aufteilung von 50% der Einnahmenanteile des VRR vor Ort zu vollziehen. Von den 50% der Einnahmenanteile des VRR werden 4% dem SPNV (Ableitung SPNV Erhebung 2006, Tageskarten Preisstufe A) und 96% den ÖSPV-Unternehmen zugeschrieben.

Innerhalb des ÖSPV wird nach Spielorten differenziert. Hier erfolgt eine Aufteilung nach dem Schlüssel „Zug-/Bus-km“ der Unternehmen, die im Tarifgebiet des Spielortes Betriebsleistung erbringen (Beispiel: Deutscher Bergbau Museum (Bochum): BGS = X%, VER = X%, HCR = X% usw.).

Innerhalb des SPNV erfolgt eine Aufteilung nach dem Schlüssel „EA VRR-Regeltarif“.

### **A29.3 Messen Düsseldorf**

#### **Folgende Regelung gilt bis einschließlich des Jahres 2010:**

Die KombiTickets der Messen „Boot“ und „Caravan“ in Düsseldorf werden auf Bestellung und in Kommission an die Verkehrsunternehmen im VRR geliefert (Blockverkauf). Der Verkauf erfolgt im Namen und für Rechnung der Messe Düs-

seldorf. Spätestens vier Wochen nach Messeschluss muss eine schriftliche Mitteilung über die verkauften und nicht verkauften KombiTickets bei der Messe und der VRR-AöR vorliegen.

Diese Übersicht ist Grundlage der Einnahmenaufteilung bezogen auf die Fahrgeldanteile. Jedes am Vorverkauf beteiligte Verkehrsunternehmen erhält dem jeweiligen Verkaufsergebnis entsprechend Fahrgeldanteile zuerkannt.

Fahrgeldanteile der Unternehmen im VRR (incl. DB-Verkäufe, ausgenommen die Verkäufe im Düsseldorfer Hbf): 90% des Ticketverkaufes werden als Fahrgeld vergütet:

- 3,60 € je Ticket für Erwachsene
- 3,35 € je Ticket für Schüler/Studenten
- 1,30 € je Ticket für Kinder

Die 10%ige Kürzung erfolgt aufgrund der voraussichtlichen Nicht-Nutzung der Tickets für VRR-Fahrten. Begründung hierfür ist, dass die Ausgabe der KombiTickets ohne Preiszuschlag erfolgt.

**Folgende Regelung gilt bis einschließlich des Jahres 2011:**

Der Blockverkauf für die Messen „Boot“ und Caravan“ wird ab dem Jahr 2011 eingestellt. Interessierte Unternehmen verkaufen diese Tickets nun über Ihre Verkaufssysteme. Die Abrechnung der Tickets erfolgt bilateral zwischen Verkehrsunternehmen und der Messegesellschaft. Die Fahrgeldanteile verbleiben weiterhin bei den Verkehrsunternehmen.

## **A29.4 KombiTickets-Kooperationen zwischen VRR und VRS**

Um Besuchern von Veranstaltungen eine unkomplizierte Nutzung des ÖPNV im VRR und VRS-Raum zu gewährleisten, werden vom VRR und VRS entsprechende KombiTicket-Regelungen mit den interessierten Veranstaltern angestrebt. Für Veranstaltungen, die im VRS stattfinden, erhält der VRR je nach vertraglicher Vereinbarung einen Anteil für die Geltung im VRR.

Die Einnahmenaufteilung erfolgt - laut Beschluss des AK WA vom 24.02.2010 - nach einem festen Aufteilungsschlüssel.

Die eingehenden Beträge sollen zunächst gesammelt und dann jährlich abgerechnet werden, damit der Verwaltungsaufwand möglichst gering bleibt.

Als Aufteilungsschlüssel für den SPNV wird eine Vorwegzuscheidung für den SPNV in Höhe von 50% vorgenommen.

Für den Bereich der ÖSPV-Unternehmen gilt folgender Aufteilungsschlüssel (abgeleitet aus den Verkehrsströmen zwischen VRR und VRS aus der SPNV-Erhebung 2006 und aus den Zug-/BusKm in der jeweiligen Gebietskörperschaft):

BGS	1,9%	SR	0,7%
DSW21	1,3%	Rheinbahn	18,5%
DVG	2,1%	SWS	0,4%
VER	0,2%	VEST	1,3%
EVAG	4,4%	Nmobil	0,2%
HST	0,6%	WSW	4,3%
HCR	0,2%	NIAG	0,3%
SWK	2,9%	SDG	0,7%
NVV	2,1%	BVR	2,2%
BSM	0,2%	RVN	0,1%
MHVG	0,6%	VGW	0,2%
SWN	3,2%	KVGM	0,4%
STOAG	0,9%	VGH	0,1%

Dieser Aufteilungsschlüssel gilt für Abrechnungen bis einschl. dem Jahr 2010.

Ab dem Jahr 2011 wird der Aufteilungsschlüssel anhand neuer Erkenntnisse aus VRR-Erhebungen angepasst.

Die Einnahmenaufteilung innerhalb der SPNV-Unternehmen erfolgt nach dem Schlüssel „EA VRR-Regeltarif“.

## **Anlage 30: Einnahmenaufteilung Tickets zur Ruhr2010**

Im Rahmen der Kulturhauptstadt 2010 werden folgende spezielle Tickets für Touristen angeboten, welche nur im dem Jahr 2010 vertrieben werden:

- VRR-KHS-Ticket
- NRW-KHS-Ticket
- VGN-KHS-Ticket
- Diverse KombiTicket-Angebote

Die Einnahmenaufteilungsregularien dieser Tickets wurden im AK WA am 09.07.2009 beschlossen.

### **A30.1 VRR-KHS-Ticket**

Die Verkehrsunternehmen melden Anfang des Jahres 2011 den VRR die Fahrgeldeinnahmen aus dem VRR-KHS-Ticket. Bei den verkaufenden Unternehmen verbleibt eine 10%ige Vertriebsaufwandentschädigung der gemeldeten Fahrgeldeinnahmen.

Die Aufteilungssumme ergibt sich somit aus der Summe aller Fahrgeldeinnahmen abzüglich des 10%igen Vertriebsaufwandes, welcher beim verkaufenden Verkehrsunternehmen verbleibt.

Bei der ersten Stufe der Einnahmenaufteilung (Verteilung der Einnahmen zwischen SPNV-Unternehmen und ÖSPV-Unternehmen) wird dem SPNV 54 % der Fahrgeldeinnahmen zugeschrieben. Innerhalb des SPNV werden die zu geschiedenen Einnahmen nach dem Schlüssel „Ein- und Aussteiger auf allen Linien im Geltungsbereich mit dem VRR-Regeltarif“ verteilt.

In der zweiten Stufe der Einnahmenaufteilung (Verteilung der Einnahmen unter den ÖSPV-Unternehmen) werden die verbleiben Fahrgeldeinnahmen nach dem Schlüssel Zug-/Buskm aus der Ergebnisrechnung 2010 aufgeteilt. Dabei werden nur die Tarifgebiete berücksichtigt, in denen das VRR-KHS-Ticket gültig ist. Die Zug-/Buskm des Tarifgebietes „Essen“ werden zu 50 % aufgewertet, da die Stadt Essen den Mittelpunkt der Ruhr2010 darstellt.

Die Einnahmen innerhalb des SPNV werden nach dem Schlüssel „Ein- & Aussteiger auf allen Linien im Geltungsbereich mit dem VRR-Regeltarif“ verteilt.

## **A30.2 NRW-KHS-Ticket**

Der Verkaufspreis des NRW-KHS-Ticket beträgt 48,00 €.

Im AK WA und in der Landesarbeitsgruppe „Einnahmen/Abrechnung“ wurde folgende Einnahmenaufteilung beschlossen:

### **Einnahmenaufteilung des Vorwegabzuges (9,00 €)**

Vom RUHR.2010Ticket NRW wurde dem KHS-Raum aufgrund von verstärkten Beförderungsleistungen ein Vorwegabzug von 9 Euro zugestanden. Über diesen Vorwegabzug erstellt das KCM einmalig eine Abrechnung. Diese richtet sich an die EVU sowie die Verbundgesellschaften.

Diese zugeteilten Einnahmen werden vom VRR wie folgt auf die Verbünde im KHS-Raum aufgeteilt:

- VRR-Anteil 79,40 %
- VRL-Anteil 11,50 %
- VGN-Anteil 9,10 %

Für die erste Stufe der Einnahmenaufteilung (Aufteilung zwischen ÖSPV und SPNV) wurde folgender Aufteilungsschlüssel vereinbart:

- SPNV-Anteil: 49,37 %
- ÖSPV-Anteil: 50,63 %

Der ÖSPV-Anteil wird analog des Mischschlüssels in der Abrechnung der Bahn-tarife 2010 innerhalb des ÖSPV aufgeteilt (siehe Abschnitt A27.4).

Der SPNV-Anteil wird innerhalb des SPNV nach dem Schlüssel „PKM-PPT“ aufgeteilt. Im Anschluss daran greift für den SPNV über die Erlösmeldung des VRR an das KCM das landesweite PauschalpreisTicket-Aufteilungsverfahren gemäß SPNV- Einnahmenaufteilungsverfahren.

### **Einnahmenaufteilung der verbleibenden Einnahmen (39,00 €)**

Grundlage für die Aufteilung der Einnahmen sind die im VRR gemeldeten Ver-käufe.

Vereinbarungsgemäß erhält der SPNV einen Anteil in Höhe von 88 % und der ÖSPV einen Anteil von 12 %.

Der ÖSPV-Anteil wird analog des Mischschlüssels in der Abrechnung der Bahn-tarife 2010 innerhalb des ÖSPV aufgeteilt (siehe Abschnitt A27.4).

Der SPNV-Anteil wird innerhalb des SPNV nach dem Schlüssel „PKM-PPT“ aufgeteilt. Im Anschluss daran greift ab dem Jahr 2009 für den SPNV über die Erlösmeldung des VRR an das KCM das landesweite PauschalpreisTicket-Aufteilungsverfahren gemäß SPNV- Einnahmenaufteilungsverfahren.

### **A30.3 VGN-KHS-Ticket**

Der Verkaufspreis des VGN-KHS-Ticket beträgt 19,00 €, wobei davon für den VRR ein Anteil von 7,00 € und für die VGN ein Anteil von 12,00 € festgelegt wurde.

Für die erste Stufe der Einnahmenaufteilung wurde vereinbart, dass der SPNV von den 7,00 € VRR-Anteil einen Anteil in Höhe von 3,78 € und der ÖSPV einen Anteil in Höhe von 3,22 € pro verkauften VGN-KHS-Ticket erhält.

Die Verteilung innerhalb des SPNV erfolgt durch einen festen Anteilspreis pro Ticket (SPNV-Linien im Nettovertrag 2,54 €, SPNV-Linien im Bruttovertrag 1,24 €).

Innerhalb des ÖSPV werden die 3,22 € ÖSPV-Anteil wie folgt auf die Unternehmen verteilt:

- DVG: 1,54 €
- SWK: 0,02 €
- STOAG: 1,40 €
- Rheinbahn: 0,02 €
- Vestische: 0,02 €
- NIAG: 0,21 €
- BVR: 0,01 €

### **A30.4 KombiTicketangebote zur Ruhr 2010**

In Ergänzung zu den beschlossenen, freiverkäuflichen Ticketangeboten zur Ruhr.2010 sollen eintrittspflichtige Veranstaltungen möglichst einen Fahrgeldanteil gemäß KombiTickets enthalten.

Die Tickets gelten jeweils am Veranstaltungstag zur Hin- und Rückfahrt für eine Person. Die Fahrgeldanteile wurden in dem Arbeitskreis „Tarif, Marketing und Vertrieb“ wie folgt beschlossen:

Für Veranstaltungen mit maximal 10.000 Besuchern zu einem fixen Starttermin gilt:

Fahrgeldanteil im Eintrittspreis	<b>Davon für VRR</b>	davon für VGN	davon für VRL	davon für alle anderen Kooperationsräume in NRW
<b>2,21 €</b>	<b>0,70 €</b>	0,33 €	0,33 €	0,85 €

Für Veranstaltungen, die im Gebiet des VRR stattfinden mit mehr als 10.000 Besuchern zu einem fixen Starttermin gilt:

Fahrgeldanteil im Eintrittspreis	<b>davon für VRR</b>	davon für VGN	davon für VRL	davon für alle anderen Kooperationsräume in NRW
<b>2,92 €</b>	<b>1,41 €</b>	0,33 €	0,33 €	0,85 €

Für Veranstaltungen, die im Gebiet der VGN stattfinden mit mehr als 10.000 Besuchern zu einem fixen Starttermin gilt:

Fahrgeldanteil im Eintrittspreis	<b>davon für VRR</b>	davon für VGN	davon für VRL	davon für alle anderen Kooperationsräume in NRW
<b>2,64 €</b>	<b>0,70 €</b>	0,66 €	0,33 €	0,85 €

Für Veranstaltungen, die im Gebiet des VRL stattfinden mit mehr als 10.000 Besuchern zu einem fixen Starttermin gilt:

Fahrgeldanteil im Eintrittspreis	<b>davon für VRR</b>	davon für VGN	davon für VRL	davon für alle anderen Kooperationsräume in NRW
<b>2,64 €</b>	<b>0,70 €</b>	0,33 €	0,66 €	0,85 €

Die Einnahmenaufteilungsregularien entsprechen der Vorgehensweise der „Nacht der Industriekultur/Extraschicht“ aus dem Abschnitt A29.2.

### **A30.5 Volunteerstickets zur Ruhr2010**

Die RUHR.2010 GmbH gibt im Rahmen der Ruhr2010 für die freiwilligen Helfer der diversen Veranstaltungen im Aktionsgebiet zur An – und Abreise ein Ticket aus, dessen Kosten von der RUHR.2010 übernommen werden.

Die Volunteers sollen vorrangig aus der eigenen Stadt und nur in wenigen Ausnahmefällen aus der Nachbarstadt eingesetzt werden. Grund hierfür ist zum einen ein möglichst kurzer Reiseweg für die Freiwilligen und eine gute Ortskenntnis, um Akteuren der Veranstaltungen und deren Besuchern fachkundige Auskünfte über die jeweilige Umgebung geben zu können.

Für die erste Stufe der Einnahmenaufteilung (Aufteilung zwischen ÖSPV und SPNV) wird folgender Aufteilungsschlüssel vereinbart:

ÖSPV-Anteil: 95 %

SPNV-Anteil: 5 %

Innerhalb des ÖSPV wird nach Einsatzort der Volunteers differenziert. Hier erfolgt eine Aufteilung nach dem Schlüssel „Zug-/Bus-km“ (Ergebnisrechnung aus dem Jahr 2010) der Unternehmen, die im Tarifgebiet die Hauptbetriebsleistung erbringen (mindestens 75 %).

Werden keine 75% Betriebsleistung von einem Verkehrsunternehmen im Tarifgebiet erbracht, werden die Einnahmen auf alle Unternehmen verteilt, die im Tarifgebiet Betriebsleistungen erbringen (Einnahmeanteile analog der gefahrenen Betriebsleistung).

Folgende Einsatzorte wurden dem VRR von der Ruhr.2010 GmbH mitgeteilt:

<b>VRR-Einsatzorte der Volunteers im Kulturhauptstadtjahr</b>
Bochum
Bönen
Bottrop
Breckerfeld
Castrop-Rauxel
Dorsten
Dortmund
Duisburg
Düsseldorf
Ennepetal
Essen
Gelsenkirchen
Gladbeck
Hagen

Haltern am See
Hattingen
Heiligenhaus
Herne
Herten
Krefeld
Marl
Mülheim
Oberhausen
Oer-Erkenschwick
Recklinghausen
Schwelm
Sprockhövel
Waltrop
Wetter
Witten

Die Einnahmen innerhalb des SPNV werden nach dem Schlüssel „Ein- & Aussteiger auf allen Linien im Geltungsbereich mit dem VRR-Regeltarif“ verteilt.

## **Anlage 31: Einnahmenaufteilung TeilnehmerTicket NRW**

Für besondere Anlässe, wie beispielsweise den Zukunftskongress der Staatskanzlei, ist ein spezielles Ticket, das TeilnehmerTicket NRW (Tagesticket mit NRW-weiter Gültigkeit), konzipiert worden. Das Konzept wurde im LAK Nahverkehr NRW vom 25.11.2010 vorgestellt und verabschiedet.

Die Einnahmenaufteilung auf die Verbundorganisationen wird durch das KCM durchgeführt. Der AK WA hat dem Verfahren zur Zuscheidung auf die Verbundorganisationen am 13.09.2011 zugestimmt. Die Einnahmenaufteilungsregularien sind in der Einnahmenaufteilungsrichtlinie des NRW-Tarifes nachzulesen.

Für die erste Stufe der VRR-Einnahmenaufteilung wird folgender Aufteilungsschlüssel vereinbart:

### Anlässe, die nicht im VRR stattfinden:

ÖSPV-Anteil: 10,90 %

SPNV-Anteil: 89,10 %

(angelehnt an die Einnahmenaufteilung des SchönerTagTicket NRW Single).

### Anlässe, die im VRR stattfinden:

ÖSPV-Anteil: 85 % (aufgrund von möglichen betrieblichen Mehrleistungen der ÖSPV-Unternehmen werden den ÖSPV-Unternehmen höhere Einnahmenanteile zustanden).

SPNV-Anteil: 15 %

Innerhalb der ÖSPV-Unternehmen werden die Einnahmenanteile wie folgt abgerechnet:

### Anlässe, die nicht im VRR stattfinden:

Die Einnahmenaufteilung innerhalb der ÖSPV-Unternehmen erfolgt über den Schlüssel „Zug-/Bus-km“ (jeweiliger Stand der Ergebnisrechnung zum Abrechnungszeitpunkt).

### Anlässe, die im VRR stattfinden:

Die Einnahmenaufteilung verbleibt beim Verkehrsunternehmen, das am Veranstaltungsort die Hauptbetriebsleistung erbringt (mindestens 75 %).

Werden keine 75% Betriebsleistung von einem Verkehrsunternehmen am Veranstaltungsort erbracht, werden die Einnahmen auf alle Unternehmen verteilt, die im Tarifgebiet Betriebsleistungen erbringen (Einnahmeanteile analog der gefahrenen Betriebsleistung).

Der SPNV-Anteil wird innerhalb des SPNV nach dem Schlüssel „PKM-PPT“ aufgeteilt (unabhängig davon, ob die Anlässe innerhalb oder außerhalb des VRR stattfinden).

## **Anlage 32: Einnahmenaufteilung Rail&Fly (Sky Train)**

[Anlage wird noch erarbeitet]