

**Richtlinie zur
Einnahmenaufteilung
im VRR**

ab dem Jahr 2012

Stand: 22.05.2014

Stand der Anlagen: 22.05.2014

Inhaltsverzeichnis

1. EINNAHMENAUFTEILUNG IM VRR	7
2. EINNAHMENAUFTEILUNG DES VRR-REGELTARIFES.....	9
2.1 ÜBERBLICK ÜBER DAS GESAMTVERFAHREN	9
2.2 FINANZIERUNG DER ERHEBUNGSKOSTEN	11
2.3 HÄRTEFALLREGELUNG	12
2.4 SOLIDAR AUSGLEICH VGN.....	14
2.5 KASSENTECHNISCHE EINNAHMEN	14
2.6 TERMINE, FRISTEN UND VERTRAGSSTRAFEN.....	15
2.7 SCHLICHTUNGSVERFAHREN.....	18
2.8 FORTSCHREIBUNG.....	19
2.9 ABSCHLAGSZAHLUNGEN.....	20
3. ERHEBUNG NACH DEM FREMDNUTZERVERFAHREN	21
3.1 ORGANISATION	21
3.2 ERHEBUNG UND SCHICHTUNG.....	23
3.3 AUSWAHL DER ERHEBUNGSFAHRTEN	24
3.4 DEFINITION DER ERHEBUNGSLINIEN	26
3.5 ERHEBUNGSMERKMALE	28
3.6 ZÄHLZETTEL.....	29
3.7 ERHEBUNGSDURCHFÜHRUNG.....	30
3.8 ERHEBUNGSERGEBNISSE	32
3.9 PRÜFUNG DER ERGEBNISSE.....	33
4. ERHEBUNG NACH DEM ANSPRUCHSVERFAHREN ÖSPV	34
4.1 ORGANISATION	34
4.2 ERHEBUNG UND SCHICHTUNG.....	35
4.3 AUSWAHL DER ERHEBUNGSFAHRTEN	38
4.4 DEFINITION DER ERHEBUNGSLINIEN	39
4.5 ERHEBUNGSMERKMALE	40
4.6 ZÄHLZETTEL/EINGABEMASKE	41
4.7 ERHEBUNGSDURCHFÜHRUNG.....	42
4.8 ERHEBUNGSERGEBNISSE	43
4.9 PRÜFUNG DER ERGEBNISSE.....	44

5.	ERHEBUNG NACH DEM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV	46
5.1	ORGANISATION	46
5.2	ERHEBUNG UND SCHICHTUNG	47
5.3	AUSWAHL DER ERHEBUNGSFAHRTEN	51
5.4	DEFINITION DER ERHEBUNGSLINIEN	52
5.5	ERHEBUNGSMERKMALE	52
5.6	ZÄHLZETTEL/EINGABEMASKE	55
5.7	ERHEBUNGSDURCHFÜHRUNG	56
5.8	ERHEBUNGSERGEBNISSE	57
5.9	PRÜFUNG DER ERGEBNISSE	58
5.10	VEREINFACHTE MENGENERHEBUNG ZUR FORTSCHREIBUNG DES ANSPRUCHSVERFAHRENS SPNV	59
5.10.1	<i>Organisation</i>	59
5.10.2	<i>Erhebung und Schichtung</i>	59
5.10.3	<i>Auswahl der Erhebungsfahrten</i>	59
5.10.4	<i>Definition der Erhebungslinien</i>	59
5.10.5	<i>Erhebungsmerkmale</i>	59
5.10.6	<i>Zählzettel/Eingabemaske</i>	61
5.10.7	<i>Erhebungsdurchführung</i>	61
5.10.8	<i>Erhebungsergebnisse</i>	61
5.10.9	<i>Prüfung der Ergebnisse</i>	61
6.	VERFAHRENSBESCHREIBUNG	62
6.1	BEZEICHNUNGEN	62
6.2	ERHEBUNG, HOCHRECHNUNG UND BEWERTUNG IM FREMDNUTZERVERFAHREN.....	67
6.3	ERHEBUNG, HOCHRECHNUNG UND BEWERTUNG IM ANSPRUCHSVERFAHREN ÖSPV	70
6.4	ERHEBUNG, HOCHRECHNUNG UND BEWERTUNG IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV	74
6.5	BESONDERHEITEN / KORREKTURFAKTOREN	79
6.5.1	<i>Freizeitnutzung SchokoTicket / Bewertung im Anspruchsverfahren</i>	79
6.5.2	<i>Korrekturfaktor Differenzierte Erhebung</i>	80
6.5.3	<i>Korrekturfaktor Umstiegshäufigkeiten</i>	83
6.5.4	<i>Korrekturfaktor für teilungültige Fahrten</i>	83
6.6	ERMITTLUNG VON AUSGLEICHSBETRÄGEN / KORREKTURFAKTOR ETA	83
7.	SONSTIGES	87
7.1	ZUSATZTICKET	87
7.2	ZUSATZWERTMARKE 1. KLASSE DB	87
7.3	BÄRENTICKET 1. KLASSE-FAHRGELDANTEIL	87

Anhang

ANLAGE 1:	FAHRTBERECHTIGUNGEN.....	6
ANLAGE 2:	VERKEHRSUNTERNEHMEN.....	12
ANLAGE 3:	SEMESTERTICKETS.....	15
ANLAGE 4:	ZÄHLZETTEL (BEISPIELE)	19
ANLAGE 5:	DATENÜBERGABE (FREMDNUTZERVERFAHREN).....	23
ANLAGE 6:	DATENÜBERGABE: TABELLENERGEBNISSTRUKTUR DER ERHEBUNGSROHDATEN (ERHEBUNG NACH DEM ANSPRUCHSVERFAHREN).....	24
ANLAGE 7:	UMGANG MIT FEHLENDEN INFORMATIONEN AUF ERHEBUNGSBÖGEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV.....	33
ANLAGE 8:	ELEKTRONISCHE ERHEBUNG	35
ANLAGE 9:	REGELN ZUR PRÜFUNG DER DATENEINGABE BEI NICHT ELEKTRONISCHER ERHEBUNG.....	36
ANLAGE 10:	TESTAT ÜBER DIE EINNAHMEN	39
ANLAGE 11:	VERFAHREN ZUR BERECHNUNG DER ABSCHLAGSZAHLUNGEN	43
ANLAGE 12:	BEZUGSGRÖÖE FÜR VERTRAGSSTRAFEN UND ÜBERSICHT ÜBER DIE FRISTEN	44
ANLAGE 13:	ZUSCHEIDUNG DER ZUSATZTICKETS UND BEWERTUNG TEILUNGÜLTIGER FAHRTEN	47
ANLAGE 14:	ANSPRUCH DB FERNVERKEHR AUS IC-/EC-NUTZUNG.....	48
ANLAGE 15:	UNTERNEHMEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN.....	49
ANLAGE 16:	BESONDERE REGELUNGEN FÜR EINZELNE ZÄHLJAHRE	50
ANLAGE 17:	VORSCHLAG ZUM UMGANG MIT DEN UNTERSCHIEDLICHEN VORGABEN ZU DEN WZS BEI SCHWERBEHINDERTEN- UND FREMDNUTZERERHEBUNG.....	51
ANLAGE 18:	UMRECHNUNGSKOEFFIZIENT CJH IM FREMDNUTZERVERFAHREN	53
ANLAGE 19:	ERGIEBIGKEITSSATZ IM ANSPRUCHSVERFAHREN ÖSPV	56
ANLAGE 20:	KALIBRIERUNG DER FAHRPREISDIVISOREN SPNV.....	58
ANLAGE 21:	AUSWAHL INNERHALB EINER ERHEBUNGSEINHEIT IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV.....	62
ANLAGE 22:	VERKEHRSÜBLICHER WEG IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV.....	63

ANLAGE 23:	EINTEILUNG DER PLATZGRUPPEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV	68
ANLAGE 24:	HOCHRECHNUNG IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV (BEISPIEL)	69
ANLAGE 25:	FORTSCHREIBUNG (BEISPIEL)	71
ANLAGE 26:	HÄRTEFALLREGELUNG (BEISPIEL)	72
ANLAGE 27:	RICHTLINIE ÜBER DIE VERTEILUNG ZUSÄTZLICHER EINNAHMEN INFOLGE DER TARIFHARMONISIERUNG VRR/VGN (AUSZUG)	74
ANLAGE 28:	REGELN ZU ZÄHLERKONTROLLEN	78
ANLAGE 29:	VEREINBARUNGEN MIT ANDEREN VERBÜNDEN	87
ANLAGE 30:	EINNAHMENAUFTEILUNG BAHNTARIFE	90
ANLAGE 31:	EINNAHMENAUFTEILUNG NRW SEMESTERTICKET	98
ANLAGE 32:	EINNAHMENAUFTEILUNG KOMBITICKETS	100
ANLAGE 33:	EINNAHMENAUFTEILUNG TEILNEHMERTICKET NRW	105
ANLAGE 34:	EINNAHMENAUFTEILUNG RAIL&FLY (SKY TRAIN)	107

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 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.

Für die Einnahmenaufteilung ab 2012 und ab 2015 sind weitere Anpassungen der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR notwendig.

Wichtige Anpassungen im Fremdnutzerverfahren betreffen

- Änderungen aufgrund der geänderten Richtlinie zur Erstattung von Fahrgeldausfällen im Nahverkehr nach §§ 145 ff. SGB IX („Schwerbehindertenrichtlinie“),
- Anpassungen aufgrund der elektronischen Erhebung,
- Anpassungen aufgrund der Erweiterung des Erhebungszeitraumes für Unternehmen, die eine erweiterte Fremdnutzererhebung durchführen.

Auf Grundlage des Beschlusses der Gesellschafterversammlung KViV vom 03.12.2012 wurden Vorschläge zur Vereinfachung des Anspruchsverfahrens erarbeitet, insbesondere mit dem Ziel der Erhöhung von Datenqualität und Datenquantität. Dabei sollten die Erhebungskosten gleichbleiben oder sinken. Folgende Anpassungen betreffen das Anspruchsverfahren:

- Einführung eines vereinfachten Anspruchsverfahrens ÖSPV (auf Basis von Linienebeförderungsfällen),
- Änderungen bei den Wagenklassen und Platzgruppen im Anspruchsverfahren SPNV aufgrund der Erfahrungen aus der Erhebung 2010,
- Einführung einer vereinfachten Mengenerhebung in 2017 zur Fortschreibung des Anspruchsverfahrens SPNV,
- Anpassungen aufgrund der elektronischen Erhebung.

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.

Besondere, vom Richtlinienenteil abweichende temporäre Regelungen, sind in Anlage 16 aufgeführt.

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 A2.1 aufgeführten Verkehrsunternehmen mit Wirkung vom 01.01.2012. Sie löst die Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR ab 2010 (Stand: 28.11.2011) 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 zwei Jahre statt. Auf Basis eines einstimmigen Beschlusses des AK WA kann von dieser Regelung abgewichen werden.

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

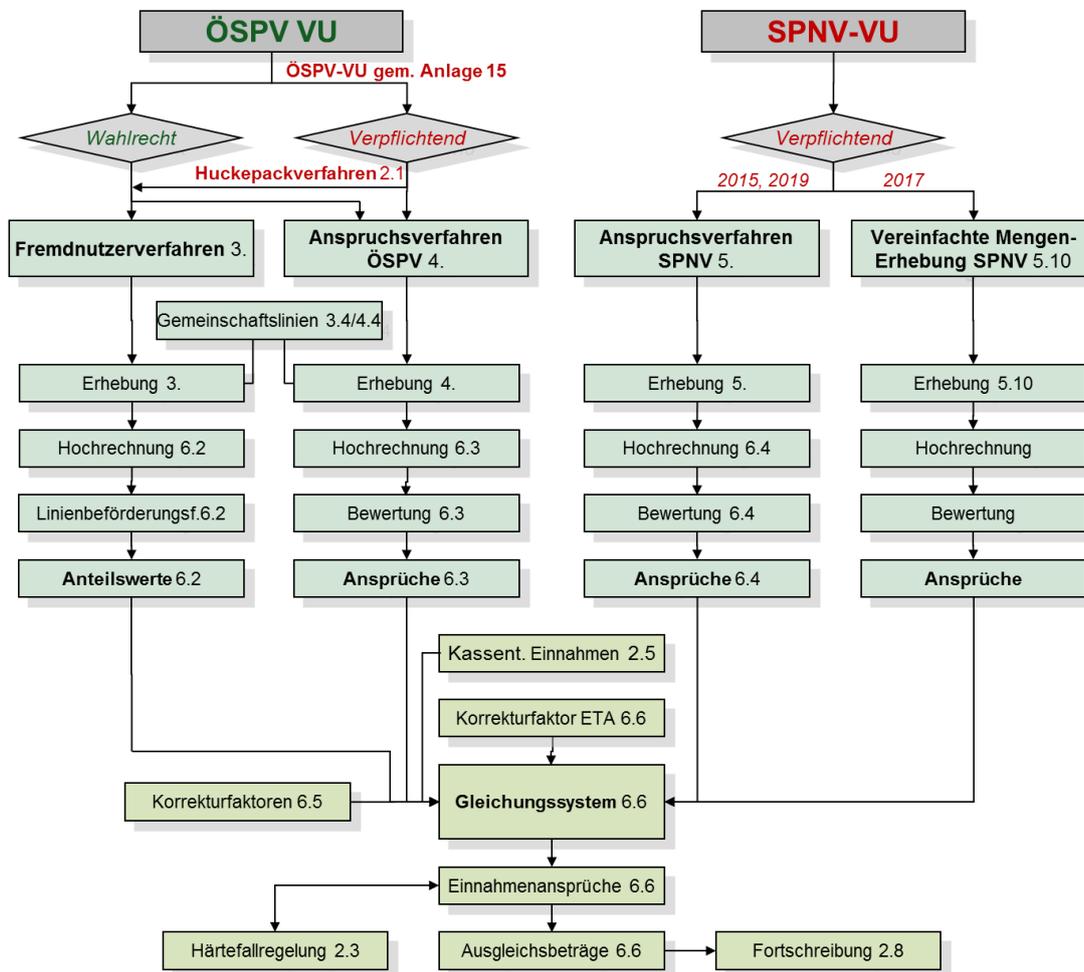
- Erhebung nach dem Fremdnutzerverfahren (Abschnitt 3)
- Erhebung nach dem Anspruchsverfahren ÖSPV (Abschnitt 4)
- Erhebung nach dem Anspruchsverfahren SPNV (Abschnitt 5)

Die in Anlage 15 genannten ÖSPV-Unternehmen und die SPNV-Unternehmen müssen ihre Einnahmenansprüche mit dem Anspruchsverfahren ÖSPV bzw. SPNV nachweisen. Im Anspruchsverfahren ÖSPV erfolgt die Erhebungsvorbereitung, die Erhebung im Feld und die Daten-/Ergebnisaufbereitung für die Unternehmen gemäß Anlage 15 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 15 genannten ÖSPV-Unternehmen, haben ein Verfahrenswahlrecht zwischen Fremdnutzerverfahren und Anspruchsverfahren ÖSPV. Sofern Unternehmen sich für das Fremdnutzerverfahren entscheiden, kann die Erhebung gemeinsam mit der Erhebung des Schwerbehindertenquotienten erfolgen (siehe hierzu auch Abschnitt 3.1). Das Verkehrsunternehmen kann auch qualifi-

zierte 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 größeren 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 15 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 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.

Ab dem Jahr 2015 sollen die Erhebungen im VRR elektronisch durchgeführt werden. D.h. die Erhebungsdaten sollen nicht mehr auf Papier, sondern mit einem geeigneten Endgerät erfasst werden, elektronische VRR-Tickets werden hierbei ausgelesen. Nachgelagert soll bei der elektronischen Erhebung in einem Hintergrundsystem die Gültigkeit der eTickets anhand der Sperrliste überprüft werden. Markierte Tickets sollen im Feld als „markiert“ erfasst werden. Ab dem Jahr 2015 sollen für gesperrte und markierte Tickets keine Einnahmenansprüche generiert werden.

Der VRR stellt die Erhebungssoftware für die Erfassung der Erhebungsdaten und eine Liste mit geeigneten Endgeräten zur Verfügung.

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 15 – 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.

Die Finanzierung der Zählerkontrollen ist in den Abschnitten 3.7, 4.7 und 5.7 geregelt.

2.3 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 Härtefallausgleichsbeträge werden in jedem Jahr neu definiert, d.h. es wird immer die Entwicklung des Einnahmenanspruches im Folgejahr zum Vorjahr betrachtet.
- 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-Regeltarif ist (Schwellenwert). Der Härtefallausgleich wird in Höhe der Lücke des für das Unternehmen ermittelten Einnahmenanspruches zu dem Schwellenwert gezahlt.
- Vertriebsverlagerungen, die einen größeren Einfluss auf die Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen eines Unternehmens haben (z.B. Übergang von SchokoTicket-Verträgen oder Verlagerungen von VRR-Tarifen auf andere Tarife) werden beim Einnahmenanspruch des Bezugsjahres berücksichtigt. Die Korrektur erfolgt auf Basis einer Einzelfallbetrachtung.
- 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. aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten). Dabei wird der Un-

ternehmenswert 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 zurückzahlen. Eine Rückzahlungsverpflichtung besteht nur maximal bis zu der Höhe des Anteils, der über der durchschnittlichen Entwicklung des VRR-Tarifes 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-Regeltarifes, 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.

In Sonderfällen sind auch für zahlende Unternehmen größere Vertriebsverlagerungen, Ausweitungen im Leistungsangebot ab einem Schwellenwert von über 3% p.a., bzw. Ausweitungen von Vertriebs- und Marketingaufwendungen von mehr als 5% bei der Ermittlung des Härtefallausgleiches in der 1. Stufe zu berücksichtigen. Sonderfälle sind dem AK WA auf Antrag des betroffenen Unternehmens zur Prüfung vorzulegen. Die Begründung ist durch das betroffene Unternehmen transparent darzulegen.

- 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, der oberhalb des unteren Schwellenwertes liegt. Bei der Schlüsselbildung werden Beträge, die in der 1. Stufe gezahlt werden, berücksichtigt.

Ein Beispiel für die Härtefallberechnung ist in Anlage 26 dargestellt.

2.4 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 27). Der Solidarausgleich ist befristet bis 2016.

Die Wechselwirkungen bzw. Schnittmengen zur Härtefallregelung (Abschnitt 2.3) sind ebenfalls in der Anlage 27 beschrieben.

2.5 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 10 dargestellt. Einen Sonderfall stellt das NRW-SemesterTicket von Unternehmen innerhalb des Kooperationsraumes NRW dar (siehe Anlage 31 – A31.1.2). 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.

2.6 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 die 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 3.3 - Auswahl der Erhebungsfahrten). Jede bilaterale Vereinbarung über gesonderte Zählmethoden 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 15 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 einen Monat vor Beginn der Erhebungsperiode zu äußern.
- Die Stichprobenauswahl ist – sofern Wünsche zur Einsichtnahme von Partnerunternehmen bestehen – spätestens eine Woche vor Beginn der Erhebungsperiode offen zu legen.
- Der Wunsch eines Partnerunternehmens bezüglich der Erhöhung der Stichprobenauswahl ist bis zwei Monate vor Beginn der Erhebungsperiode zu äußern.
- Sofern ein Unternehmen eine erweiterte Fremdnutzererhebung durchführt, hat es diese Entscheidung dem VRR bis spätestens Ende September des Vorjahres mitzuteilen.
- Der VRR teilt den Verkehrsunternehmen, die eine erweiterte Fremdnutzererhebung durchführen, die Erhebungszeiträume bis spätestens Ende Oktober des Vorjahres mit.

- Der VRR stellt den Verkehrsunternehmen nach Vorliegen der vorläufigen Erhebungsergebnisse der 4. Erhebungsperiode eine Excel-Tabelle mit allen Erhebungslinien zur Verfügung, die von den Verkehrsunternehmen mit Angaben zu den Haltestellenabfahrten in den verschiedenen Regionen für die Kalibrierung der Fahrpreisdivisoren (siehe Anlage 20) zu ergänzen ist. Die Liste ist dem VRR in elektronischer Form im Excel-Format spätestens sechs Wochen nach Übermittlung zu übergeben.

Termine, Fristen und Vertragsstrafen nach der Erhebung:

Datenlieferung:

- Die vollständigen Erhebungsergebnisse (vorläufige Datenlieferung) gemäß Anlage 5 und Anlage 6 (mit Ausnahme der nachgelagerten Berechnungen und Prüfungen zum Interview gemäß A6.10) sind spätestens 2 Monate nach den Erhebungsperioden 2, 3 und 4 an den VRR oder an einen vom VRR beauftragten Dritten 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 5 bzw. Anlage 6 an den VRR zurückzusenden.
- Die vollständigen Erhebungsergebnisse (endgültige Datenlieferung) für alle Perioden sind dem VRR oder einem vom VRR beauftragten Dritten mängelfrei im Sinne der Anlage 5 und Anlage 6 (einschließlich der nachgelagerten Berechnungen und Prüfungen zum Interview gemäß A6.10) bis zum 30. April des Folgejahres zu übergeben, so dass die Daten weiterverarbeitet werden können. Sofern durch eine verspätete Mängelmitteilung des VRR oder des vom VRR beauftragten Dritten die o. g. vierwöchige 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 5 bzw. Anlage 6 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 5 bzw. Anlage 6 aufbereitet sind und mit

den verwendeten Programmen weiterverarbeitet werden können. Der Umgang mit qualitativen Mängeln in den Erhebungsdaten ist in den Abschnitten zur Prüfung der Ergebnisse (3.9, 4.9, 5.9) geregelt. Zur Feststellung der Mängelfreiheit kann das Schlichtungsverfahren gemäß Abschnitt 2.7 eingeleitet werden.

- 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 Abschnitte 3.9, 4.9, 5.9 - 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 12 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 12 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 2.8 – Fortschreibung).

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

2.7 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 3.3 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, 4.7, 5.7 Erhebungsdurchführung), 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, 4.9, 5.9 Prüfung der Ergebnisse).
- Zur Feststellung der Mängelfreiheit für die Anwendung von Vertragsstrafen (siehe Abschnitt 2.6) kann das Schlichtungsverfahren auf Wunsch eines Unternehmens eingeleitet werden.

-
- 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.

2.8 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 2.5). Die Ausgleichsbeträge werden im jeweiligen bilateralen Verhältnis für das Folgejahr mit 75% der Einnahmenentwicklung des zahlenden Unternehmens (Zähljahr zum Folgejahr) dynamisiert. Wird der Erhebungszyklus von zwei Jahre auf drei Jahre verlängert (siehe auch Abschnitt 2.1) werden die Ausgleichsbeträge im jeweiligen bilateralen Verhältnis vom ersten Folgejahr auf das zweite Folgejahr mit 87,5% der Einnahmenentwicklung des zahlenden Unternehmens dynamisiert.

Ein Beispiel für die Fortschreibung ist in der Anlage 25 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 2.7 in Kraft.

Aus Gründen der Planungssicherheit sollen die Erhebungsergebnisse ab dem Jahr 2017 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 2015 ist Grundlage für die Einnahmenaufteilung 2015, 2016 und 2017, die Erhebung 2017 ist Grundlage für die Einnahmenaufteilung 2018 und 2019 usw.

2.9 Abschlagszahlungen

Die an der VRR-Einnahmenaufteilung beteiligten Unternehmen zahlen bzw. erhalten monatliche Abschlagszahlungen. Das Verfahren zur Berechnung der Abschlagszahlungen ist in Anlage 11 festgelegt.

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.

Werden Fremdnutzer- und Schwerbehindertenerhebung gleichzeitig durchgeführt, so gelten die Vorgaben beider Richtlinien. Gibt es zur Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR abweichende Vorgaben aus der Schwerbehindertenrichtlinie, so muss das erhebende Verkehrsunternehmen dafür Sorge tragen, dass die Regelungen beider Richtlinien korrekt umgesetzt werden.

Für die periodische Fremdnutzererhebung gelten folgende Zeiträume:

- 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 solche, in denen die Tage Montag bis Samstag Werktag sind und in denen an den Tagen Montag bis Freitag nicht unterrichtsfrei ist (am Samstag kann unterrichtsfrei sein). Fällt ein Feiertag auf einen Werktag oder in den Erhebungsperioden Winter, Frühjahr und Herbst ein unterrichtsfreier Tag auf die Wochentage Montag bis Freitag, scheidet diese Woche als Zählwoche aus. An ihre Stelle tritt in den Erhebungsperioden Winter, Frühjahr und Herbst die nächste vollständige Schulwoche, in der Erhebungsperiode Sommer die nächste Woche ohne Feiertag an einem Werktag.

Verkehrsunternehmen, die eine Schwerbehindertenerhebung nicht mehr oder getrennt von der Fremdnutzererhebung durchführen, haben die Möglichkeit, erweiterte Erhebungszeiträume für das Fremdnutzerverfahren zu nutzen. Entscheidet sich ein Verkehrsunternehmen, das Fremdnutzerverfahren als eine solche erweiterte Erhebung durchzuführen, hat es diese Entscheidung dem VRR bis spätestens Ende September des Vorjahres mitzuteilen.

Bei der erweiterten Erhebungsvariante werden die vier Erhebungszeiträume von den jeweils drei Kernwochen (periodische Erhebungsvariante) auf bis zu sechs Erhebungswochen ausgeweitet. Bei Bedarf kann das Wochenende vor der ersten Erhebungswoche zuzüglich zu den sechs Wochen als Erhebungszeitraum hinzugenommen werden. Aufgrund jährlich wechselnder Ferienzeiträume und Feiertage werden die genauen Erhebungszeiträume für die erweiterte Erhebung jährlich durch den VRR festgelegt. Der VRR teilt den Verkehrsunternehmen die Erhebungszeiträume bis spätestens Ende Oktober des Vorjahres mit.

Entscheidet sich ein Verkehrsunternehmen für die erweiterte Erhebung, kann es einen Teil der Zählensätze von den Kernwochen auf die zusätzlichen Erhebungswochen verteilen. Die Mindestanzahl der zu erhebenden Linienfahrten bei der erweiterten und periodischen Erhebung ist gleich.

Gemeinschaftslinien werden weiterhin in den bisher gültigen drei Wochen je Periode erhoben, wenn die beiden Konzessionäre unterschiedliche Verfahren (periodisch und erweitert) anwenden.

Die Verkehrsunternehmen melden die Fremdnutzerdaten der erweiterten Erhebung mit den tatsächlichen Erhebungstagen. Nach der Datenlieferung an den VRR werden die Ergebnisse zufallsbasiert durch den VRR auf die Zeiträume der periodischen Erhebung verteilt, um eine möglichst neutrale Aufteilung zu gewährleisten.

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 Stichprobenerhebung ist als Linienenerhebung durchzuführen. Die Auswahl der einzelnen in die Erhebung einzubeziehenden Linienfahrten erfolgt zeitlich und räumlich geschichtet, d. h. getrennt nach Linien und den im Folgenden vorgegebenen Wochenzeitschichten. Es sind also in jeder der vier Erhebungsperioden auf jeder Linie in jeder Wochenzeitschicht Erhebungen durchzuführen. In der Stichprobenerhebung werden die zu erfassenden Fahrgäste auf den auszuwählenden Linienfahrten in jeweils nur einer Wageneinheit gezählt. Setzt sich das Verkehrsmittel aus mehreren Wageneinheiten zusammen, ist die jeweils zu erhebende Wageneinheit vor Durchführung der Erhebung zufällig zu bestimmen.

Bei der Linienenerhebung werden in der zufällig bestimmten Wageneinheit jeder ausgewählten Linienfahrt alle Einsteiger ab vollendetem 6. Lebensjahr auf der gesamten Fahrt erhoben.

Jede Linienfahrt ist der Stunde zuzuordnen, in der innerhalb des Nachweisgebietes ihr überwiegender zeitmäßiger Fahrtanteil liegt. Sind die Zeitanteile gleich groß, ist die Linienfahrt der früheren Stunde zuzuordnen. Erstreckt sich die Linienfahrt über mehrere Stunden, ist sie derjenigen Stunde zuzuordnen, in der der zeitliche Mittelpunkt der Fahrt liegt.

Die Wochenzeitschichten sind der nachfolgenden Tabelle „Einteilung der Wochenzeitschichten“ zu entnehmen.

Einteilung der Wochenzeitschichten

Schwerbehindertenerhebung				Fremdnutzererhebung		
Tag	Wochenzeitschicht	Tageszeit von bis		Wochenzeitschicht	Tageszeit von bis	
Mo-Fr	1	05:00	09:00	10	05:00	07:00
				11	07:01	09:00
	2	09:00	12:00	12	09:01	12:00
	3	12:00	15:00	13	12:01	15:00
	4	15:00	20:00	14	15:01	20:00
	5	20:00	BE*	15	20:01	01:00
Sa	6	05:00	16:00	16	05:00	16:00
	7	16:00	BE*	17	16:01	01:00
So	8	05:00	BE*	18	05:00	01:00

* BE = Betriebsende, längstens bis 01:00 Uhr

Die unterschiedlichen Vorgaben von Schwerbehinderten- und Fremdnutzererhebung an die Einteilung der ersten Wochenzeitschicht(en) Mo-Fr von 5 Uhr bis 9 Uhr führt zu einer abweichenden Mindestanzahl zu erhebender Fahrten in diesem Zeitraum

bei den beiden Verfahren. In Anlage 17 findet sich ein Vorschlag zur Umsetzung dieser unterschiedlichen Vorgaben für Unternehmen, die Schwerbehinderten- und Fremdnutzererhebung gleichzeitig durchführen möchten.

3.3 Auswahl der Erhebungsfahrten

Die Anzahl w_{lij} der in der Erhebungsperiode i je Linie l und Wochenzeitschicht j auszuwählenden Linienfahrten bestimmt sich nach dem Produkt aus dem Auswahlatz f und der Gesamtheit W_{lij} aller Fahrten der jeweiligen Linie, Wochenzeitschicht und Erhebungsperiode:

$$w_{lij} \approx f \cdot W_{lij}$$

Bei der erweiterten Fremdnutzererhebung sind bei der Berechnung der auszuwählenden Linienfahrten die drei Kernwochen als Erhebungsperiode zu berücksichtigen.

Der Auswahlatz beträgt mindestens 0,5 v. H. ($f = 0,005$). Der sich ergebende Restwert ist auf die nächste ganze Zahl nach oben abzurunden.

Es sind je Erhebungsperiode auf jeder Linie in jeder Wochenzeitschicht mindestens zwei Linienfahrten zu erfassen. Das gilt auch für Linien, die nicht täglich verkehren.

Die zu erfassenden Linienfahrten sind je Linie und Wochenzeitschicht proportional zum Angebot auf Richtung und Gegenrichtung aufzuteilen. Es ist jedoch, sofern vom Angebot her möglich, in jeder Fahrtrichtung mindestens eine Linienfahrt zu erheben.

Wird in einer Wochenzeitschicht in der gesamten Erhebungsperiode nur eine Fahrt durchgeführt (d.h. $W_{lij} = 1$), ist lediglich diese Fahrt zu erfassen.

Hinsichtlich der Mindestanzahl der zu erhebenden Verstärkerfahrten können die Vorgaben der Schwerbehindertenrichtlinie angewendet werden.

Die Stichprobenauswahl erfolgt zufällig je Erhebungsperiode. 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 Wagenlauf) 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 acht Fahrten je Tag (Normalwerktag: Montag bis Freitag) auf einer Linie (z.B. vier Hin- und vier 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 geforderten Erhebungsfahrten einer Linie an nur einem (Wochen-)Tag durchzuführen.

In der erweiterten Erhebungsvariante ist mindestens die Hälfte der für die Fremdnutzererhebung relevanten Zählensätze in den Kernwochen zu erheben.

Es dürfen keine grundsätzlichen Verzerrungen, insbesondere mit Wirkung auf die Einnahmenansprüche zu Nachbarunternehmen, durch die Auswahl der Erhebungsfahrten entstehen (z. B. über- oder unterproportionale Berücksichtigung von Fahrten mit Anschlussfahrten / überproportionale Berücksichtigung einer bestimmten Richtung je Schicht / über- oder unterproportionale Berücksichtigung von Fahrten mit gespaltenen oder verkürzten Linienverläufen – siehe hierzu auch Abschnitt 3.4).

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 2.7).

3.4 Definition der Erhebungslinien

Besonderheiten bei E-Wagen-Fahrten:

- E-Wagen-Fahrten im Sinne dieser Richtlinie sind alle Fahrten, die zur Verstärkung der im Fahrplan veröffentlichten Fahrten einer Linie zusätzlich durchgeführt werden und sämtlichen Fahrgästen offen stehen.
- 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 Erhebungslinien zusammenzufassen. Damit kann vermieden werden, dass durch die Hochrechnung auf viele Fahrten nur einer E-Wagen-Linie verzernte 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 gespaltene 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 Ringlinien:

- Für jede Ringlinie ist vor Beginn der Erhebung eine Starthaltestelle festzulegen. Dabei werden an allen Haltestellen des folgenden vollen Linienumlaufs alle einsteigenden Fahrgäste in die Erhebung einbezogen. Die sich an der Starthaltestelle des Linienumlaufes bereits im Verkehrsmittel befindenden Fahrgäste werden nicht erfasst.

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.
- Bei der Erhebung von Gemeinschaftslinien ist bei einem Wechsel des Zählpersonals, z.B. an der Haltestelle, die als Konzessionsgrenze festgelegt wurde, die Vorbesetzung nicht erneut zu erheben. Wird gleichzeitig mit der Fremdnutzererhebung auch die Schwerbehindertenerhebung durchgeführt, für die in solchen Fällen die Vorbesetzung miterhoben werden muss, ist nach einer der folgenden Vorgaben zu verfahren:
 - Bei Gemeinschaftslinien sind sowohl die Vorgaben der Schwerbehindertenrichtlinie (mit Vorbesetzung) als auch die Vorgaben der Fremdnutzererhebung (ohne Vorbesetzung) in zwei separaten Erhebungen umzusetzen. Der Zählbogen bzw. der digitale Erhebungseinsatz für die Fremdnutzererhebung muss deutlich als eine Zusatzerhebung für die Einnahmenaufteilung gekennzeichnet sein.
 - Es ist bei der Haltestelle, die als Konzessionsgrenze festgelegt wurde, gemäß Schwerbehindertenrichtlinie die Vorbesetzung mit zu erheben. Die Erhebungsdaten der Vorbesetzung werden auf einem separaten Zählzettel zusätzlich erfasst bzw. die Datensätze der Vorbesetzung sind bei der elektronischen Erhebung vom Zähler direkt als Vorbesetzung zu kennzeichnen. Durch den separaten Zählzettel bzw. die Kennzeichnung bei der elektronischen Erhebung muss klar ersichtlich sein, dass es sich hier nur um die Erhebungsergebnisse der Fahrgäste aus der Vorbesetzung handelt.

In beiden Fällen sind die Daten der Vorbesetzung nur für die Schwerbehindertenerhebung zu nutzen, aber nicht für die Fremdnutzererhebung zu verwenden und damit **nicht** dem VRR zu melden.

- Weiteres zu den Abstimmungen zu besonderen Zählverfahren oder Regelungen u.a. zu Gemeinschaftslinien sind dem Abschnitt 3.3 - Auswahl der Erhebungsfahrten zu entnehmen.

Weitere Liniendefinitionen der Schwerbehindertenrichtlinie können auch in der Erhebung zur Einnahmenaufteilung im VRR angewendet werden.

3.5 Erhebungsmerkmale

Grundlage für die Berechnung von Anteilswerten mit fremdgenutzten Fahrausweisen sind Linienbeförderungsfälle mit entgeltlichen Fahrausweisen, die bei der Fremdnutzererhebung nach folgenden Fahrausweisgruppen 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 2 aufgeführt.

Die Zuordnung der SemesterTickets zu Verkehrsunternehmen erfolgt in Abhängigkeit davon, wer die Einnahmen aus dem SemesterTicket-Verkauf erhalten hat. In Anlage 3 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 32). Bei der Erhebung werden allerdings auch diese Fahrausweise differenziert gemäß Anlage 1 erfasst.

Fahrausweise des NRW-Tarifs und Bahntarife (siehe Anlage 30) werden differenziert gemäß Anlage 1 erfasst.

Ein Einnahmenausgleich für Fahrausweise anderer Verbünde und Tarifgemeinschaften erfolgt nicht im Rahmen des Fremdnutzerverfahrens (siehe Anlage 29). Für eine gesonderte Einnahmenaufteilung anderer Tarife werden allerdings bei der Erhebung und Dateneingabe teilweise auch diese Fahrausweise differenziert nach verkaufenden Unternehmen gemäß Anlage 2 erfasst.

3.6 Zählzettel

Bei einer Erhebung auf Papier müssen auf dem Zählzettel folgende Angaben enthalten sein:

- erhebendes Unternehmen,
- Erhebungsperiode,
- Bezeichnung der Linie,
- Wagenfahrt-Code,
- Fahrtrichtung,
- Wageneinheit (optional),
- Name der Zählkraft (in Druckschrift) und Anzahl der Zählkräfte (je Fahrt),
- Erhebungsdatum,
- Wochentagestyp (Montag bis Freitag, Samstag, Sonntag),
- Wochenzeitschicht,
- Stundenzuordnung,
- Fahrtbeginn (Uhrzeit) der Linienfahrt,
- Fahrtende (Uhrzeit) der Linienfahrt,
- Zählbeginn (Uhrzeit),
- Anfangs- / erste Zählhaltestelle je Linie,
- End- / letzte Zählhaltestelle je Linie,
- Felder zur Führung der Strichlisten zur Erfassung der freifahrtberechtigten Schwerbehinderten und deren anwesenden Begleitperson)
- Felder zur Führung der Strichlisten zur Erfassung der sonstigen Fahrgäste ab Vollendung des sechsten Lebensjahres bzw. Summen, differenziert nach
 - den Fahrausweisgruppen (FAG) gemäß Anlage 1, verkauft durch das eigene, benachbarte oder häufig erwartete VU,
 - den Fahrausweisgruppen (FAG) gemäß Anlage 1 differenzierte VRR-Fahrausweise, verkauft durch weitere VU, mit Eintrag des VU-Namen durch den Erheber,
 - Fahrausweisen eines anderen Verbundtarifes (sofern gültig) in der Differenzierung gemäß Anlage 1, mit Angabe des verkaufenden VU,
 - Fahrausweise im Bereich „Unterer Niederrhein“ (Alt-VGN) gemäß Anlage 1 (sofern gültig),
 - 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,
- Unterschrift der Zählkraft.

Dabei sind für Verkehrsunternehmen, die keine Schwerbehindertenerhebung durchführen bzw. diese von der Fremdnutzererhebung trennen, folgende Angaben auf dem Zählzettel nicht verpflichtend aufzuführen:

- Wochentagestyp (Montag bis Freitag, Samstag, Sonntag),
- Wochenzeitschicht,
- Stundenzuordnung.

Bei der elektronischen Erhebung sind die aufgeführten Angaben zum Erhebungseinsatz („Erhebendes Unternehmen“ bis „End- / letzte Zählhaltestelle je Linie bzw. Querschnitt“) ebenfalls gut sichtbar für den Zähler aufzuführen. Zur Erfassung der Fahrgäste (Schwerbehinderte/Begleitpersonen, sonstige Fahrgäste ab Vollendung des sechsten Lebensjahres) müssen neben den in Abschnitt 3.5 genannten Erhebungsmerkmalen ebenfalls alle Merkmale der oben aufgeführten Liste auswählbar sein.

Bei einer Erhebung auf Papier sind die Zählzettel für Unternehmen mit Beziehungen zu Nachbarverbänden 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 4.

Zur Handhabung der Punkte des voranstehenden Absatzes bei der elektronischen Erhebung ist die Anlage 8 heranzuziehen.

3.7 Erhebungsdurchführung

Bei der Fremdnutzererhebung sind die Anzahl der Zählkräfte und deren Einsatzzeiten so zu bemessen, dass die Erfassung aller Fahrgäste gewährleistet ist.

Das Erhebungspersonal ist theoretisch und praktisch intensiv zu schulen.

Das Auslesen der elektronischen Tickets (E-Tickets) ist ab dem Jahr 2015 mit entsprechenden Lesegeräten durchzuführen. Eine reine Befragung der Fahrgäste mit E-Tickets ohne Zuhilfenahme von Lesegeräten ist nicht zulässig.

Die Erfassung der Fahrausweise sollte elektronisch erfolgen. Die benötigten Angaben aus elektronisch auslesbaren Fahrausweisen sollen direkt vom Endgerät erfasst werden. Nicht elektronisch auslesbare Fahrausweise sollen in das Endgerät eingegeben werden. Angaben zu den Endgeräten und zur Software sind in Abschnitt 2.1 dargestellt. Detaillierte Angaben zur elektronischen Durchführung der Fremdnutzererhebung finden sich in Anlage 8 „Elektronische Erhebung“.

Kann eine vorgesehene Erhebung nicht ordnungsgemäß durchgeführt werden oder wird eine begonnene Erhebung auf dieser Fahrt unterbrochen, ist die Erhebungsfahrt nachzuerheben.

Verkehrsunternehmen, welche die Fremdnutzererhebung als periodische Erhebung durchführen, können Nacherhebungen für das Fremdnutzerverfahren im Zeitraum der erweiterten Erhebung durchführen, wenn eine Nacherhebung im Zeitraum der periodischen Erhebung nicht mehr möglich ist. Der VRR ist hierüber zu informieren.

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 28 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 2.7).

3.8 Erhebungsergebnisse

Die Erhebungsergebnisse sind dem VRR auf Datenträger oder in anderer elektronischer Form zu übergeben. Anlage 5 führt die entsprechenden Schnittstellenbeschreibungen auf.

Gemäß Ziffer 5.4 der Schwerbehindertenrichtlinie (Ausfall einer Erhebung) sind bei ausgefallenen Erhebungsfahrten, die nicht nacherhoben werden konnten, Schätzwerte zu übermitteln. Die Schätzwerte sind **nicht** dem VRR zu übermitteln.

Bei der elektronischen Erhebung ist durch die Erhebungssoftware oder das Hintergrundsystem zu prüfen,

- ob der erhobene elektronische 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.

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 bei einer Erhebung auf Papier entweder durch eine doppelte Dateneingabe oder ein vergleichbares Verfahren (z. B. dokumentierte Stichprobenkontrollen durch einen unabhängigen, nicht mit der Ursprungsdateneingabe beauftragten Mitarbeiter)

sichergestellt werden. Zu Regelungen bei der elektronischen Erhebung siehe Anlage 8.

3.9 Prüfung der Ergebnisse

Die Erhebungen der Fremdnutzung unterliegen keiner Testatpflicht. 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 2.7 Schlichtungsverfahren).

Dem VRR ist das Recht einzuräumen, sich bei einer Erhebung auf Papier 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.

Bei Anwendung der elektronischen Erhebung hat der VRR das Recht, sich von der korrekten Datenübermittlung vom Erhebungsgerät an die Datenbank bzw. von der Datenbank an den VRR zu überzeugen (siehe hierzu Anlage 8).

Für die Aufbewahrungsfristen aller Unterlagen bzw. für die Speicherung aller elektronisch erhobenen Daten gelten die handelsrechtlichen Bestimmungen.

4. Erhebung nach dem Anspruchsverfahren ÖSPV

4.1 Organisation

Die ÖSPV-Unternehmen, die ihren Einnahmenanspruch komplett oder für bestimmte Linien (bei Nicht-VRR-Unternehmen) nach dem Anspruchsverfahren erheben müssen, sind in Anlage 15 aufgeführt.

Die Erhebung nach dem Anspruchsverfahren ÖSPV findet nahezu das ganze Erhebungsjahr statt. Sie ist in vier Zählperioden zu organisieren. Die Ferienperiode ist in den Sommerferien zu erheben, Nacherhebungen dieser Periode sind auf die Herbstferien zu legen. Einzelne Wochen am Jahresanfang, zwischen den „Perioden“ bzw. am Jahresende (nach Fahrplanwechsel) können als erhebungsfreie Zeit festgelegt werden.

An Karneval (Weiberfastnacht bis Veilchendienstag), an Pfingsten und unmittelbar nach den Schulferien (wenn die Schulen noch die Schulfahrten umdisponieren) wird die Erhebung ausgesetzt.

Die Erhebungsperioden sind mit dem VRR abzustimmen. Bei der Einteilung der Erhebungsperioden sind die Erhebungsperioden im Fremdnutzerverfahren zu berücksichtigen. 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 15 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 4.6) sowie die Bereitstellung der Zählereinsatzpläne (siehe Abschnitt 4.9). Bei Durchführung der elektronischen Erhebung ist die Anlage 8 heranzuziehen.

Die Verkehrsunternehmen, bei denen erhoben wird, haben sich vor der Erhebung 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.

Die Verkehrsunternehmen haben dafür Sorge zu tragen, dass alle erhebungsrelevanten Fahrten (einschließlich E-Wagen-Fahrten) in das EFA-System eingegeben werden. Fahrten, die nicht veröffentlicht werden sollen, können im EFA-System entsprechend markiert werden.

Linienbedarfsverkehre (Verkehre, die nur auf Anmeldung durchgeführt werden, wie z.B. Taxibusse) müssen – zum Zwecke der Erhebung – nicht in das EFA-System eingegeben werden.

Linienbedarfsverkehre werden im Regelfall nicht vom beauftragten Dritten sondern durch das Fahrpersonal oder anderes Personal des Verkehrsunternehmens erhoben. Der beauftragte Dritte hat sich mit den Verkehrsunternehmen im Hinblick auf die zu erhebende Fahrten, den Erhebungsbogen, den Datenaustausch und die genauen Erhebungstage (siehe auch Abschnitt 4.4) abzustimmen. Bei Linienbedarfsverkehren muss keine elektronische Erhebung durchgeführt werden.

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.

4.2 Erhebung und Schichtung

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

- Erhebungslinie (gemäß Abschnitt 4.4)
- 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 Zuschlagseinheit (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

Zuschlagseinheit	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 70%
			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 70%
			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 70%
			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	

Es sind möglichst alle Fahrgäste zu befragen. Gelingt dies nicht, ist je Schicht (im Sinne der Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“) eine Befragungsquote von mindestens 70% zu erreichen.

Es sind auch dann weitere Fahrgäste zu erfassen, wenn die geforderte Mindestbefragungsquote erreicht ist.

Wird die Befragungsquote je Schicht von 70% 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: 50 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 der Befragungsquote erfolgt auf Basis von geführten Interviews. Fahrgäste, die die Antwort verweigern, werden bei der Berechnung der Befragungsquote berücksichtigt und vermindern die Anzahl der potentiell zu befragenden Personen. 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.

Die Berechnung der Befragungsquote ergibt sich aus:

$$\frac{\text{Interviews}}{(\text{StichFaktor} \times \text{gezählte Einsteiger}) - (\text{Anz. Verweigerer})}$$

- StichFaktor = 1/Anzahl Erhebungsfahrten von Kursen, die mehrfach erhoben wurden, weil die Befragungsquote nicht erreicht wurde

Neben den absoluten Vorgaben für die Auswahleinheiten je Schicht sind darüber hinaus weitere Vorgaben enthalten, die eine verzerrungsfreie Stichprobenauswahl

sichern (siehe Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“ und Abschnitt 4.3 – 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.

4.3 Auswahl der Erhebungsfahrten

Auswahleinheit im ÖSPV ist die Wagenfahrt, d.h. es werden komplette Fahrzeuge ausgewählt.

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 acht Fahrten je Tag (Normalwerktag: Montag bis Freitag) auf einer Linie (z.B. vier Hin- und vier 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 geforderten Erhebungsfahrten einer Linie an nur einem (Wochen-)Tag durchzuführen.

Die Stichprobe ist etwa gleichmäßig innerhalb der jeweiligen Erhebungsperioden zu verteilen.

Es dürfen keine grundsätzlichen Verzerrungen, insbesondere mit Wirkung auf die Einnahmenansprüche zu Nachbarunternehmen, durch die Auswahl der Erhebungsfahrten entstehen (z. B. über- oder unterproportionale Berücksichtigung von Fahrten

mit Anschlussfahrten / über- oder unterproportionale Berücksichtigung von Fahrten mit gespaltenen oder verkürzten Linienverläufen – siehe hierzu auch Abschnitt 4.4).

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

4.4 Definition der Erhebungslinien

Besonderheiten bei E-Wagen-Fahrten:

- E-Wagen-Fahrten im Sinne dieser Richtlinie sind alle Fahrten, die zur Verstärkung der im Fahrplan veröffentlichten Fahrten einer Linie zusätzlich durchgeführt werden und sämtlichen Fahrgästen offen stehen.
- 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 Erhebungslinien 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 gespaltene oder verkürzte Linienverläufe aufweisen, ist das Verhältnis der langen und kurzen bzw. der gespaltenen Linienwege in der Stichprobenauswahl abzubilden.

Besonderheiten bei Ringlinien:

- Für jede Ringlinie ist vor Beginn der Erhebung eine Starthaltestelle festzulegen. Dabei werden an allen Haltestellen des folgenden vollen Linienumlaufs alle einsteigenden Fahrgäste in die Erhebung einbezogen. Die sich an der Starthaltestelle des Linienumlaufes bereits im Verkehrsmittel befindenden Fahrgäste werden nicht erfasst.

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.

- Bei der Erhebung von Gemeinschaftslinien ist bei einem Wechsel des Zählpersonals, z.B. an der Haltestelle, die als Konzessionsgrenze festgelegt wurde, die Vorbesetzung nicht erneut zu erheben.

Besonderheiten bei Linienbedarfsverkehren:

- Linienbedarfsverkehre (Verkehre, die nur auf Anmeldung durchgeführt werden, wie z.B. Taxibusse) sind von den Linienfahrten getrennt als separate Erhebungslinien auszuweisen. Für die Linienfahrten kommen im Hinblick auf die Erhebung und Schichtung und die Auswahl der Erhebungsfahrten die Abschnitte 4.2 und 4.3 zur Anwendung. Linienbedarfsverkehre eines Unternehmens werden davon abweichend an zwei Normalwerktagen je Erhebungsperiode und jeweils einem Samstag und Sonntag im Jahr erhoben (Periode 1: Mo, Di / Periode 2: Mi, Do, So / Periode 3: Di, Mi / Periode 4: Do, Fr, Sa). Zur Erhebung der Linienbedarfsverkehre siehe auch Abschnitt 4.1.

4.5 Erhebungsmerkmale

Grundlage für die Berechnung der Einnahmenansprüche sind Linienbeförderungsfälle mit entgeltlichen Fahrausweisen, die bei der Erhebung im Anspruchsverfahren ÖSPV nach folgenden Fahrausweisgruppen zu erfassen sind:

- Barfahrausweise
- Zeitfahrausweise (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.

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 2 aufgeführt.

Die Zuordnung der SemesterTickets zu Verkehrsunternehmen erfolgt in Abhängigkeit davon, wer die Einnahmen aus dem SemesterTicket-Verkauf erhalten hat. In Anlage 3 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 32). Bei der Erhebung werden allerdings auch diese Fahrausweise differenziert gemäß Anlage 1 erfasst.

Fahrausweise des NRW-Tarifs und Bahntarife (siehe Anlage 30) werden differenziert gemäß Anlage 1 erfasst.

Ein Einnahmenausgleich für Fahrausweise anderer Verbünde und Tarifgemeinschaften erfolgt nicht im Rahmen des Anspruchsverfahrens (siehe Anlage 29). Für eine gesonderte Einnahmenaufteilung anderer Tarife werden allerdings bei der Erhebung und Dateneingabe teilweise auch diese Fahrausweise differenziert nach verkaufenden Unternehmen gemäß Anlage 2 erfasst.

Die Anzahl der Plätze in der Auswahleinheit (im gesamten Wagen) ist zu erfassen.

Die Anzahl der Mitfahrer (auf dem erhobenen Fahrausweis, vgl. Anlage 6) ist zu erheben. Dabei sind auch Kinder im Alter unter sechs Jahren auf dem Fahrausweis zu erfassen, der von der Begleitperson genutzt wird.

Zur Feststellung der Menge an Linienbeförderungsfällen ist die Anzahl der Einsteiger auf allen Erhebungs-Wagenfahrten haltstellenscharf zu erfassen und auszuwerten. Hierbei sind alle Einsteiger einschließlich Kinder unter 6 Jahren auf der gesamten Fahrt zu zählen. Hunde sind nicht als Einsteiger zu erheben.

Bei einbrechenden Fahrten (in den VRR-Tarifraum) ist die Vorbesetzung (Besetzung bei Beginn der Erhebungsfahrt) zu erfassen. Anders als bei Gemeinschaftslinien sind bei einbrechenden Fahrten auch die sich bereits im Fahrzeug befindende Fahrgäste zu befragen.

4.6 Zählzettel/Eingabemaske

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 4.5 genannten Erhebungsmerkmalen, muss der Zählzettel bzw. die Eingabemaske (bei einer elektronischen Erhebung) folgende Angaben erhalten:

- erhebendes Unternehmen
- Linienummer
- Erhebungsperiode
- Wochenzeitschicht
- Wochentagestyp (Montag bis Freitag, Samstag, Sonntag)
- Erhebungsdatum

- ggf. Stundenzuordnung
- Wagenfahrt-Code
- Fahrtbeginn (Uhrzeit) der Linienfahrt
- Fahrtende (Uhrzeit) der Linienfahrt
- Zählbeginn (Uhrzeit)
- Anfangs- / erste Zählhaltestelle je Linie
- End- / letzte Zählhaltestelle je Linie
- Fahrtrichtung (oder Start- und Zielhaltestelle)
- Name oder Identifikationsnummer des Zählers
- Anzahl der Zählkräfte (je Fahrt)
- Unterschrift des Zählers (bei handschriftlicher Erfassung).

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 4.8 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.

Zur Handhabung der Punkte der voranstehenden Absätze bei der elektronischen Erhebung ist die Anlage 8 heranzuziehen.

4.7 Erhebungsdurchführung

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

Die Erfassung der Fahrausweise sollte elektronisch erfolgen. Die benötigten Angaben aus elektronisch auslesbaren Fahrausweisen sollen direkt vom Endgerät erfasst werden. Nicht elektronisch auslesbare Fahrausweise sollen in das Endgerät eingegeben werden. Angaben zu den Endgeräten und zur Software sind in Abschnitt 2.1 dargestellt. Detaillierte Angaben zur elektronischen Durchführung der Fremdnutzererhebung finden sich in Anlage 8 „Elektronische Erhebung“.

Von den beauftragten Dritten ist eine ausreichende Anzahl an Erhebungspersonal einzusetzen, damit die geforderte Befragungsquote in Höhe von 70% je Schicht erreicht wird.

Die befragten Personen sind zufällig auszuwählen, so dass – falls nicht alle Fahrgäste befragt werden können – die Auswahl möglichst repräsentativ ist. So dürfen z.B. stehende, sitzende und einsteigende Fahrgäste nicht überrepräsentiert sein.

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 28 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 Einnahmensanspruch).

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 des Tickets bei eigenem Verkehrsunternehmen anstatt beim fremden Verkehrsunternehmen) 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 2.7).

4.8 Erhebungsergebnisse

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

Die Kodierung der Fahrausweisegruppe ist gemäß Anlage 1 vorzunehmen. Die Kodierung des verkaufenden Verkehrsunternehmens ist in den an den VRR zu überge-

benden Daten gemäß den Schlüsselzahlen aus Anlage 2 und Anlage 3 vorzunehmen.

Der beauftragte Dritte hat die Daten auf Plausibilität zu überprüfen und zu korrigieren. Bei der elektronischen Erhebung ist durch die Erhebungssoftware oder das Hintergrundsystem zu prüfen,

- 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 6 beschriebenen Dateiformat an den VRR zu übergeben (siehe Abschnitt 2.6 - Termine, Fristen und Vertragsstrafen).

Die Tabellen der Anlage 6 sind nach jeder Periode zu kumulieren, dies bedeutet, dass z.B. die Dateien FAV und IND die Daten aller bis dahin erhobenen Perioden enthalten.

Die Erhebungsbögen (bei einer Erhebung auf Papier) 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.

4.9 Prüfung der Ergebnisse

Die Erhebungen nach dem Anspruchsverfahren unterliegen keiner Testpflicht. 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 oder dem beauftragten Dritten. 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 2.7 Schlichtungsverfahren).

Dem VRR ist das Recht einzuräumen, sich bei einer Erhebung auf Papier 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 Dateneigabe aller Zählbögen durch den beauftragten Dritten mit anschließender erneuter Kontrolle durch den VRR.

Für die Aufbewahrungsfristen aller Unterlagen bzw. für die Speicherung aller elektronisch erhobenen Daten gelten die handelsrechtlichen Bestimmungen.

5. Erhebung nach dem Anspruchsverfahren SPNV

5.1 Organisation

Die Einnahmenansprüche der SPNV-Unternehmen werden nach dem Anspruchsverfahren SPNV erhoben.

Die Erhebung nach dem Anspruchsverfahren SPNV findet nahezu das ganze Erhebungsjahr statt. Sie ist in vier Zählperioden zu organisieren. Die Ferienperiode ist in den Sommerferien zu erheben, Nacherhebungen dieser Periode sind auf die Herbstferien zu legen. Einzelne Wochen am Jahresanfang, zwischen den „Perioden“ bzw. am Jahresende (nach Fahrplanwechsel) können als erhebungsfreie Zeit festgelegt werden.

An Karneval (Weiberfastnacht bis Veilchendienstag), an Pfingsten und unmittelbar nach den Schulferien (wenn die Schulen noch die Schulfahrten umdisponieren) wird die Erhebung ausgesetzt.

Die Erhebungsperioden sind mit dem VRR abzustimmen. Bei der Einteilung der Erhebungsperioden sind die Erhebungsperioden im Fremdnutzerverfahren zu berücksichtigen. 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 den VRR. Für Linien, die in der Erlösverantwortung der DB Regio NRW liegen (DB-Nettovertrag und Interimsvergabe an die DB), kann die Ausschreibung und Vergabe der Felderhebungsdienstleistungen durch die DB erfolgen. Diese Ausnahme gilt so lange, bis diese Linien neu in Betrieb gehen. Somit treten sowohl der VRR als auch die DB 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 5.6) sowie die Bereitstellung der Zählereinsatzpläne (siehe Abschnitt 5.9). Bei Durchführung der elektronischen Erhebung ist die Anlage 8 heranzuziehen.

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.

5.2 Erhebung und Schichtung

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

- Erhebungslinie (gemäß Abschnitt 5.4)
- 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 (gilt nicht für kombiniert erhobene Platzgruppen - siehe Abschnitt 5.3)	minimal 50%		
					Zug-Nr.	2.	1				
					-	Stehber.	1	über die Perioden jeder Zug mindestens 1mal (gilt nicht für kombiniert erhobene Platzgruppen - siehe Abschnitt 5.3)			
					-	1.	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			maximal 100% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden				
		-	1.	2				maximal 100% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden			
		So	14,15,16,17	-			1.			2	maximal 100% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden
				Zug-Nr.			2.	1		gleichmäßig verteilt über die Perioden	
				-	Stehber.	2	maximal 100% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden				
				-	1.	2		maximal 100% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden			
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				
		Zug-Nr.	1.				1	gleichmäßig verteilt über die Perioden			
		Zug-Nr.	2.				2		gleichmäßig verteilt über die Perioden		
		Zug-Nr.	Stehber.				1	gleichmäßig verteilt über die Perioden			
		Zug-Nr.	1.	1	gleichmäßig verteilt über die Perioden						
		Zug-Nr.	2.	2		gleichmäßig verteilt über die Perioden					
		Zug-Nr.	Stehber.	1	gleichmäßig verteilt über die Perioden						
		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	
					Zug-Nr.			2.	4		
					Zug-Nr.			Stehber.	2		
-	1.				2			maximal 200% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden			
Zug-Nr.	2.				1				gleichmäßig verteilt über die Perioden		
-	Stehber.				2			maximal 200% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden			
-	1.			2	maximal 200% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden						
Zug-Nr.	2.			1		gleichmäßig verteilt über die Perioden					
-	Stehber.			2	maximal 200% bezogen auf den Tag gleichmäßig verteilt über die Perioden						

Es sind möglichst alle Fahrgäste in der Platzgruppe zu befragen. Gelingt dies nicht, ist je Schicht (im Sinne der Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“) eine Befragungsquote von mindestens 50% zu erreichen.

Es sind auch dann weiter Fahrgäste zu erfassen, wenn die geforderte Mindestbefragungsquote erreicht ist.

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. Fahrgäste, die die Antwort verweigern, werden bei der Berechnung der Befragungsquote berücksichtigt und vermindern die Anzahl der potentiell zu befragenden Personen. 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.

Die Berechnung der Befragungsquote ergibt sich aus:

$$\frac{(\text{Pkm Interview} + \text{Pkm Interview} / \text{Anz. Interviews} \times \text{Anz. ungültige Interviews})}{(\text{StichFaktor} \times \text{Pkm Besetzung}) - (\text{Pkm Interview} / \text{Anz. Interviews} \times \text{Anz. Verweigerer})}$$

- StichFaktor = 1/Anzahl Erhebungsfahrten von Kursen, die mehrfach erhoben wurden, weil die Befragungsquote nicht erreicht wurde.
- Ungültige Interviews = Regeln 1 und 4 der Anlage 7

Neben den absoluten Vorgaben für die Auswahleinheiten je Schicht sind darüber hinaus weitere Vorgaben enthalten, die eine verzerrungsfreie Stichprobenauswahl sichern (siehe Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“ und Abschnitt 5.3 – 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.

5.3 Auswahl der Erhebungsfahrten

Auswahleinheit im SPNV ist eine Platzgruppe.

Die Lage und Größe der Platzgruppen in den verschiedenen Fahrzeugtypen ist der Anlage 23 zu entnehmen. Bei Doppelstockwagen gilt der Stehbereich an den Türen als zusätzliche Wagenklasse und somit als zusätzliches Schichtungskriterium (siehe auch Abschnitt 5.2 - 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 Wagenlauf) angeordnet werden.

Auf Linien und/oder Zeitlagen mit absehbar schwacher Besetzung in der 1. Wagenklasse oder im Stehbereich, kann auf eine separate Erhebung dieser Wagenklassen verzichtet werden, d.h. diese Wagenklassen können im Rahmen der Erhebung der 2. Wagenklasse miterhoben werden (kombiniert erhobene Platzgruppe). Die Erhebung bzw. Zählung erfolgt weiterhin nach Wagenklassen getrennt. Die Linien bzw. die Tageszeitschichten, bei denen keine separate Erhebung der 1. Klasse bzw. des Stehbereiches erfolgt, legt der VRR in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen bzw. Erhebungsinstituten fest. In den betroffenen Zügen wird das Schichtungskriterium „über die Perioden jeder Zug mindestens 1mal“ für die 1. Klasse bzw. den Stehbereich ausgesetzt (Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“ – siehe Abschnitt 5.2), d.h. in diesen Schichten wird der Stichprobenumfang verringert.

Auf Linien und/oder in Zeitlagen mit absehbar hoher Besetzung kann für die 2. Wagenklasse der festgelegte Stichprobenumfang (Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“ – siehe Abschnitt 5.2) verdoppelt werden. Für die mit doppeltem Stichprobenumfang erhobenen Schichten ist auch eine Verkleinerung (max. Halbierung) der gemäß Anlage 23 festgelegten Platzgruppen möglich. Dies ist jedoch nur dann gestattet, wenn dabei die Anforderungen an die Repräsentativität weiterhin erfüllt werden und dem Erhebungspersonal eine eindeutige Zuordnung der Fahrgäste zur Platzgruppe möglich ist (klare Abgrenzung der Platzgruppe erforderlich). Die Linien bzw. die Tageszeitschichten, bei denen die Stichprobe verdoppelt bzw. die Platzgruppengröße verkleinert wird, legt der VRR in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen bzw. Erhebungsinstituten fest.

Bei mehr als acht Fahrten je Tag (Normalwerktag: Montag bis Freitag) auf einer Linie (z.B. vier Hin- und vier Rückfahrten) gilt für die Normalwerkstage: Die Erhebungen auf einer Linie je Erhebungsperiode haben – über die Schichtungstage hinaus – an meh-

renen, 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.

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.

Es dürfen keine grundsätzlichen Verzerrungen, insbesondere mit Wirkung auf die Einnahmenansprüche zu anderen Unternehmen, durch die Auswahl der Erhebungsfahrten entstehen (z. B. über- oder unterproportionale Berücksichtigung von Fahrten mit Anschlussfahrten / über- oder unterproportionale Berücksichtigung von Fahrten mit gespaltenen oder verkürzten Linienverläufen – siehe hierzu auch Abschnitt 5.4).

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

5.4 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 gespalten oder verkürzte Linienverläufe aufweisen, ist das Verhältnis der langen und kurzen bzw. der gespaltenen Linienwege in der Stichprobenauswahl abzubilden.

Besonderheiten bei Wechsel der Erlösverantwortung:

- Für Linien, auf denen die Erlösverantwortung wechselt (zeitlich oder räumlich), ist im Vorfeld der Erhebung festzulegen, welcher Erlösverantwortlicher die Erhebung beauftragt. Linien, auf denen die Erlösverantwortung wechselt (räumlich), sind bei der Bewertung als eine Linie zu betrachten.

5.5 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 2 aufgeführt.

Die Zuordnung der SemesterTickets zu Verkehrsunternehmen erfolgt in Abhängigkeit davon, wer die Einnahmen aus dem SemesterTicket-Verkauf erhalten hat. In Anlage 3 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 32). Bei der Erhebung werden allerdings auch diese Fahrausweise differenziert gemäß Anlage 1 erfasst.

Fahrausweise des NRW-Tarifs müssen, Bahntarife können differenziert gemäß Anlage 1 erfasst werden (siehe Anlage 30).

Ein Einnahmenausgleich für Fahrausweise anderer Verbünde und Tarifgemeinschaften erfolgt nicht im Rahmen des Anspruchsverfahrens (siehe Anlage 29). Für eine gesonderte Einnahmenaufteilung anderer Tarife können allerdings bei der Erhebung und Dateneingabe teilweise auch diese Fahrausweise differenziert nach verkaufenden Unternehmen gemäß Anlage 2 erfasst werden.

Folgende Merkmale sind auf allen Erhebungszügen 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-Tarifses
 - 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 Letztausstiegsbahnhof 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 22 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. Anschlusstickets der DB sind wie Ergänzungstickets zu behandeln, wenn der Stammfahrausweis auf 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 1)
 - Preisstufe (K, A, A1, A2, B, C, D, E)
 - Verkehrsunternehmen, das den (benutzten) Fahrausweis verkauft hat (Kodierung gemäß Anlage 2)
 - spezielle VRR-Fahrausweise wie
 - SemesterTicket (Zuordnung und Kodierung gemäß Anlage 3)
 - KombiTicket
 - Fahrausweise im Bereich „Unterer Niederrhein“ (Alt-VGN)
 - Tarif anderer Verbünde / Übergangstarife (siehe Anlage 1)
 - Tarif
 - ggf. Fahrausweisart (Differenzierung gemäß Anlage 1)
 - RelationspreisTickets des NRW-Tarifs, PauschalpreisTickets des NRW-Tarifs und DB-Tarif (siehe auch Anlage 1)
 - Ein- bzw. Ausstiegsbahnhof in den SPNV
 - alle Umstiege im SPNV
 - bei Vor- bzw. Nachlauf mit dem ÖSPV: Quell- bzw. Zielgemeinde
 - Verkaufsort (bei PauschalpreisTickets des NRW-Tarifes und SchönesWochenendeTicket)
 - Fahrausweisart (gemäß Anlage 1)
-

-
- Verkehrsunternehmen, das den (benutzten) Fahrausweis verkauft hat (Kodierung gemäß Anlage 2)
 - Anzahl der Mitfahrer (auf dem erhobenen Fahrausweis, vgl. Anlage A6.9)
 - Schwerbehinderte
 - Freifahrer (Differenzierung gemäß Anlage 1)
 - Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis (Schwarzfahrer)
 - Fahrausweise, auf denen das ausgebende VU nicht erkennbar ist, sind auf dem Zählzettel bzw. bei der elektronischen Erhebung gemäß Anlage 1 oder Anlage 2 zu kennzeichnen.
 - Fahrgäste mit Mehrpersonenfahrscheinen 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 sind auf dem Zählzettel klarschriftlich zu notieren. Bei der elektronischen Erhebung ist zum Zweck der Erfassung sonstiger Fahrtberechtigungen eine Fotofunktion auf dem Endgerät vorgesehen.
 - ggf. weitere im Zählzeitraum gültige Fahrausweise.

5.6 Zählzettel/Eingabemaske

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 5.5 genannten Erhebungsmerkmalen, muss der Zählzettel bzw. die Eingabemaske (bei einer elektronischen Erhebung) folgende Angaben erhalten:

- erhebendes Unternehmen
- Liniennummer
- Erhebungsperiode
- Zug-Nr.
- Erhebungsdatum
- Wagenfahrt-Code
- Beginn der Linienfahrt
- Ende der Linienfahrt
- ggf. Tageszeitschicht
- ggf. Zählbeginn
- ggf. Stundenzuordnung
- Fahrtrichtung (oder Start- und Zielbahnhöfe)
- Name oder Identifikationsnummer des Zählers
- Unterschrift des Zählers (bei handschriftlicher Erfassung).

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 5.8 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.

Zur Handhabung der Punkte der voranstehenden Absätze bei der elektronischen Erhebung ist die Anlage 8 heranzuziehen.

5.7 Erhebungsdurchführung

Das Auslesen der elektronischen Tickets (E-Tickets) ist mit entsprechenden Lesege-
räten durchzuführen. Eine reine Befragung der Fahrgäste mit E-Tickets ohne Zuhilfenahme von Lesegeräten ist nicht zulässig.

Die Erfassung der Fahrausweise sollte elektronisch erfolgen. Die benötigten Angaben aus elektronisch auslesbaren Fahrausweisen sollen direkt vom Endgerät erfasst werden. Nicht elektronisch auslesbare Fahrausweise sollen in das Endgerät eingegeben werden. Angaben zu den Endgeräten und zur Software sind in Abschnitt 2.1 dargestellt. Detaillierte Angaben zur elektronischen Durchführung der Fremdnutzererhebung finden sich in Anlage 8 „Elektronische Erhebung“.

Von den beauftragten Dritten ist eine ausreichende Anzahl an Erhebungspersonal einzusetzen, damit die geforderte Befragungsquote in Höhe von 50% je Schicht erreicht wird.

Die Auswahl der zu befragenden Personen innerhalb der Platzgruppe hat nach einem in Anlage 21 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 28 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 2.7).

5.8 Erhebungsergebnisse

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

Die Kodierung der Fahrausweisgruppe ist gemäß Anlage 1 vorzunehmen. Die Kodierung des verkaufenden Verkehrsunternehmens ist in den an den VRR zu übergebenden Daten gemäß den Schlüsselzahlen aus Anlage 2 und Anlage 3 vorzunehmen.

Der Umgang mit fehlenden Informationen auf dem Erhebungsbogen bzw. in den Erhebungsdaten ist in Anlage 7 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 bezogen auf den Erhebungsabschnitt in der Erhebungszeit gültig ist (Prüfung der zeitlichen Gültigkeit in Bezug auf 9-Uhr-Tickets oder in Bezug auf den Zusatznutzen wochentags ab 19 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 6 beschriebenen Dateiformat an den VRR zu übergeben (siehe Abschnitt 2.6 - Termine, Fristen und Vertragsstrafen).

Die Tabellen der Anlage 6 sind nach jeder Periode zu kumulieren, dies bedeutet, dass z.B. die Dateien FAV und IND die Daten aller bis dahin erhobenen Perioden enthalten.

Die Erhebungsbögen (bei einer Erhebung auf Papier) 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.

5.9 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 oder dem beauftragten Dritten. 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 2.7 Schlichtungsverfahren).

Dem VRR ist das Recht einzuräumen, sich bei einer Erhebung auf Papier 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 bzw. für die Speicherung aller elektronisch erhobenen Daten gelten die handelsrechtlichen Bestimmungen.

5.10 Vereinfachte Mengenerhebung zur Fortschreibung des Anspruchsverfahrens SPNV

Im Jahr 2017 findet für die Ermittlung der Einnahmenansprüche der SPNV-Unternehmen eine vereinfachte Mengenerhebung auf Basis von Personenkilometern (Pkm) statt. Die Pkm werden mit einem aus dem Jahr 2015 fortgeschriebenen Anspruchssatz bewertet.

Auf Basis eines einstimmigen Beschlusses des AK WA kann die vereinfachte Mengenerhebung für SPNV-Unternehmen auch in weiteren Erhebungsjahren angewendet werden.

5.10.1 Organisation

Erhebungszeitraum, Erhebungsperioden, Ausschreibung und Vergabe der Erhebung, Verantwortlichkeiten, Aufgaben der Verkehrsunternehmen und des Auftraggebers entsprechen der im Abschnitt 5.1 beschriebenen Erhebung im Anspruchsverfahren SPNV.

5.10.2 Erhebung und Schichtung

Die Regelungen zur Schichtung, zur Stichprobenplanung und zur Befragungsquote entsprechen den im Abschnitt 5.2 dargestellten Regelungen.

Bei der Nichterreichung der Befragungsquote liegt der Richtwert für eine unangemessen hohe durchschnittliche Befragungsdauer bei über 60 Sekunden je durchgeführtem Interview.

5.10.3 Auswahl der Erhebungsfahrten

Die Regelungen zur Auswahl der Erhebungsfahrten entsprechen den in Abschnitt 5.3 dargestellten Regelungen.

5.10.4 Definition der Erhebungslinien

Die Regelungen zu den Erhebungslinien entsprechen den in Abschnitt 5.4 dargestellten Regelungen.

5.10.5 Erhebungsmerkmale

Bei der vereinfachten Mengenerhebung sind folgende Merkmale auf allen Erhebungszügen 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:

- Reiseweg innerhalb des VRR-Gebietes bzw. innerhalb des Geltungsbereiches des VRR-Tarifes.
 - Einstiegsbahnhof, Ausstiegsbahnhof auf der Erhebungsfahrt
 - Wird neben dem Stammfahrausweis ein Ergänzungs- bzw. ZusatzTicket benutzt, gilt das Merkmal des Stammfahrausweises. Anschließtickets der DB sind wie Ergänzungstickets zu behandeln, wenn der Stammfahrausweis in der Erhebungslinie gültig ist. Ansonsten sind Anschluss-Tickets als NRW-Tarif zu erfassen.
- VRR-Tarif
 - Fahrausweisgruppe gemäß folgender Differenzierung:
 - Barfahrausweise
 - Zeitfahrausweise (Abo, Monatskarten)
 - SemesterTicket (Zuordnung und Kodierung gemäß Anlage 3)
 - SchokoTicket
 - BärenTicket
 - FirmenTicket
 - YoungTicket(Plus)
 - SozialTicket
 - Preisstufe (K, A, A1, A2, B, C, D, E)
Die Kodierung erfolgt gemäß Anlage 1 (Spalte "FAG Schlüsselzahlen" bei Fremdnutzerverfahren bzw. Anspruchsverfahren ÖSPV)
 - Verkehrsunternehmen, das den (benutzten) Fahrausweis verkauft hat (Kodierung gemäß Anlage 2)
- spezielle VRR-Fahrausweise wie
 - KombiTicket
 - Fahrausweise im Bereich „Unterer Niederrhein“ (Alt-VGN)
- Tarif anderer Verbünde / Übergangstarife (siehe Anlage 1)
 - Tarif
 - ggf. Fahrausweisart (Differenzierung gemäß Anlage 1)
- RelationspreisTickets des NRW-Tarifs, PauschalpreisTickets des NRW-Tarifs und DB-Tarif (siehe auch Anlage 1)
 - Ein- bzw. Ausstiegsbahnhof in den SPNV
 - Fahrausweisart (gemäß Anlage 1)

-
- Verkehrsunternehmen, das den (benutzten) Fahrausweis verkauft hat (Kodierung gemäß Anlage 2)
 - Anzahl der Mitfahrer (auf dem erhobenen Fahrausweis, vgl. Anlage A6.9)
 - Schwerbehinderte
 - Freifahrer (Differenzierung gemäß Anlage 1)
 - Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis (Schwarzfahrer)
 - Fahrausweise, auf denen das ausgebende VU nicht erkennbar ist, sind auf dem Zählzettel bzw. bei der elektronischen Erhebung gemäß Anlage 1 oder Anlage 2 zu kennzeichnen.
 - Fahrgäste mit Mehrpersonenfahrscheinen 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.

5.10.6 Zählzettel/Eingabemaske

Die Regelungen zum Zählzettel und zur Eingabemaske entsprechen den in Abschnitt 5.6 dargestellten Regelungen.

5.10.7 Erhebungsdurchführung

Die Regelungen zum Auslesen der elektronischen Tickets, zum Einsatz und zur Schulung des Erhebungspersonals und zu den Erhebungskontrollen entsprechen den in Abschnitt 5.7 dargestellten Regelungen.

Die Auswahl der zu befragenden Personen innerhalb der Wagenfahrt hat bei der Mengenerhebung nicht nach dem in Anlage 21 festgelegten Verfahren zu erfolgen.

5.10.8 Erhebungsergebnisse

Die Erhebungsergebnisse sind dem VRR gemäß Anlage 6 zu übergeben. Gegenüber dem Anspruchsverfahren SPNV (Abschnitte 5.1 bis 5.9) nicht benötigte Spalten bleiben leer.

Die Kodierung des verkaufenden Unternehmens und der Fahrausweisgruppe erfolgt gemäß den Regelungen in Abschnitt 5.10.5.

Die Regelungen zur Prüfung der Daten und zur Bereitstellung der Erhebungsbögen (bei einer Erhebung auf Papier) entsprechen den in Abschnitt 5.8. dargestellten Regelungen.

5.10.9 Prüfung der Ergebnisse

Die Regelungen zur Prüfung der Ergebnisse entsprechen den in Abschnitt 5.9 dargestellten Regelungen.

6. 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. Des Weiteren sollen Hintergründe und Zielsetzungen einzelner Elemente des Einnahmenaufteilungssystems anschaulich erklärt werden.

Die im Abschnitt 5.10 beschriebene vereinfachte Mengenerhebung zur Fortschreibung des Anspruchsverfahrens SPNV ist in Abschnitt 6 noch nicht dargestellt.

6.1 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 ($a = 1,2,3, \dots, A$)
a^A	Verkehrsunternehmen, <ul style="list-style-type: none"> • das einen entgeltlichen Fahrausweis verkauft hat • das selbst eine Anspruchserhebung durchführt • ($a^A = 1,2,3, \dots, A^A$)
a^F	Verkehrsunternehmen, <ul style="list-style-type: none"> • das einen entgeltlichen Fahrausweis verkauft hat • das selbst eine Fremdnutzererhebung durchführt • ($a^F = 1,2,3, \dots, A^F$)
a^N	Verkehrsunternehmen, <ul style="list-style-type: none"> • das einen entgeltlichen Fahrausweis verkauft hat • das selbst keine Erhebung durchführt • ($a^N = 1,2,3, \dots, A^N$)
b	Verkehrsunternehmen, das die Erhebung durchführt ($b = 1,2,3, \dots, B$)
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 ($k = 1,2,\dots,w_{bi jh}$)
ℓ	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)
z	laufende Haltestelle auf einer Erhebungsfahrt (zur Bezeichnung eines Querschnittes)

Hochgestellte Bezeichnungen:

AP	Arbeitspreis
Abs	Abschnittsbetrachtung
g	Hochrechnungsgruppe gemäß Anlage 18
GP	Grundpreis
Ges	Gesamtbetrachtung

Variable Größen:

A	Zahl der Verkehrsunternehmen, die entgeltliche Fahrausweise ausgeben, die auf Linien von Verbundverkehrsunternehmen fremdgenutzt werden können
A^A	Zahl der Verkehrsunternehmen, <ul style="list-style-type: none"> • die entgeltliche Fahrausweise ausgeben, die auf Linien von Verbundverkehrsunternehmen fremdgenutzt werden können • die selbst eine Anspruchserhebung durchführen
A^F	Zahl der Verkehrsunternehmen, <ul style="list-style-type: none"> • die entgeltliche Fahrausweise ausgeben, die auf Linien von Verbundverkehrsunternehmen fremdgenutzt werden können • die selbst eine Fremdnutzererhebung durchführen
A^N	Zahl der Verkehrsunternehmen, <ul style="list-style-type: none"> • die entgeltliche Fahrausweise ausgeben, die auf Linien von Verbundverkehrsunternehmen fremdgenutzt werden können • die selbst keine Erhebung durchführen
B	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 ℓ des Verkehrsunternehmens b in der gesamten Erhebungsperiode i
$PKM_{i\ell jk}$	Platzkilometerangebot in der Fahrt k der Wochenzeitschicht j auf Linie ℓ 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 ℓ des Verkehrsunternehmens b in Erhebungsperiode i
$r_{kxyz,w,w+1}^{Bef}$	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 l des Verkehrsunternehmens b in Erhebungsperiode i
W_{biljh}	Gesamtzahl aller Wagenfahrten in Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie l 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
μ_o^{Abs}	Anzahl befahrene Tarifgebiete auf dem aktuellen Fahrtabschnitt von Personenfahrt o . Liegen mehrere Fahrtabschnitte der Gesamtfahrt im Tarifgebiet, wird der anteilige Wert gewählt.
μ_o^{Ges}	Anzahl befahrene Tarifgebiete auf dem Gesamtreiseweg von Personenfahrt o
	Anmerkung: Ein Tarifgebiet gilt auch dann als befahren, wenn es sich um Tarifgebiete handelt, in denen der Fahrgast (bezogen auf seinen Reiseweg) an keiner Haltestelle ein- und/oder aussteigen kann. Voraussetzung hierfür ist, dass die Haltestelle durchfahren wird. 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 22 verwendet werden.
ψ_{ij}	Anpassung zur Berücksichtigung des Normjahres je Wochenzeitschicht j und Erhebungsperiode i
τ	Dämpfungsfaktor zur Hochrechnung bei Anspruchsverfahren im SPNV (Ausgleich, wenn mehr Fahrgäste befragt als gezählt wurden); Festgelegt zu 1

6.2 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 18) 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 ℓ des Verkehrsunternehmens b^F in Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j in der Erhebungsperiode i erfassten Fahrgäste mit entgeltlichen Fahrausweisen der Gruppe g des Ver-

kehrunternehmens a (Linienbeförderungsfälle):

$$r_{ab^F i\ell jh} = \sum_{k=1}^{W_{b^F i\ell jh}} r_{ab^F gi\ell jhk} \quad (1)$$

Schätzwert für die Zahl der auf allen Wagenfahrten der Linie ℓ 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):

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

Schätzwert für die Zahl der auf Linie ℓ 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):

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

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

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

$F_{b^F i\ell jh}^g$ berechnet sich pauschaliert aus dem Umrechnungskoeffizienten c_{jh}^g (Anlage 18) und dem Platzkilometerangebot der betreffenden Linie zu den jeweiligen Tagesstunden in der gesamten Erhebungsperiode mit Hilfe der Beziehung:

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

$f_{b^F i \ell j}^g$ 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 ℓ des Verkehrsunternehmens b^F beförderten Fahrgäste mit entgeltlichen Fahrausweisen der Gruppe g des Verkehrsunternehmens a (Linienbeförderungsfälle):

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

mit ψ_{ij} Anpassung zur Berücksichtigung des Normjahres (vgl. 6.3) als Verhältniswert der Gewichte der jeweiligen Schicht

Anpassung für	Normtage	Gewichte	Anpassungswert
$\psi_{i=1,2,4 j=10-15}$	190	190 / 365 zu 45 / 84	0,9717
$\psi_{i=3 j=10-15}$	61	61 / 365 zu 15 / 84	0,9359
$\psi_{i=1-4 j=16-17}$	53	53 / 365 zu 12 / 84	1,0164
$\psi_{i=1-4 j=18}$	61	61 / 365 zu 12 / 84	1,1699

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):

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

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 :

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

6.3 Erhebung, Hochrechnung und Bewertung im Anspruchsverfahren ÖSPV

Im Anspruchsverfahren ÖSPV erfolgt die Anspruchsermittlung direkt über die Bewertung von Linienbeförderungsfällen anhand von Ergiebigkeitssätzen (siehe auch Anlage 19). Für diesen Zweck müssen bei der Erhebung das fahrausweisausgebende Unternehmen und die Fahrausweisgruppe erfasst werden.

Hochrechnung im ÖSPV-Regelverkehr:

Stufe 1, Hochrechnung von den Interviews auf die Platzgruppe

Für jede Zählfahrt ist die Zahl der Einsteiger je Halten zu erfassen. Bei einbrechenden Verkehren (Grenzübertritt VRR-Geltungsbereich) ist die Anfangsbesetzung zu addieren. Die Hochrechnung der befragten Fahrgäste auf die gezählten Fahrgäste geschieht fahrtweise.

Die Gesamtheit der gezählten Fahrgäste ergibt sich je Erhebungsfahrt k zu:

$$r_k^{Zlg} = \sum_{x=1}^{X_K} r_{kx}^{Zlg,Einstieg} + r_k^{Zlg,Anfang} \quad (13)$$

Der Hochrechnungsfaktor für die Hochrechnung auf die Platzgruppe ist damit:

$$h_k^{Plg} = \text{Max}\left(1; \frac{r_k^{Zlg}}{r_k^{Bef}}\right) \quad (14)$$

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).

$$h_k^{Fahrt} = \frac{z_k^{Ang}}{z_k^{Erh}} \quad (15)$$

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.

$$h_{ij}^{Per} = \frac{\sum_{k=1}^{W_{ij}} PKM_{ijk}}{\sum_{k=1}^{w_{ij}} PKM_{ijk}} \quad (16)$$

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: (17)

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

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

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.

$$h_{di}^{Jahr} = \frac{1}{l_d} \cdot \frac{T_d}{t_{di}} \quad (18)$$

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 l , in denen an Tagesart d erhoben wird, werden in Abhängigkeit der folgenden Tabelle gesetzt:

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

Hochrechnung im ÖSPV-Bedarfsverkehr:

Stufe 1, Hochrechnung von der Erhebung auf den Erhebungszeitraum

Bei Linienbedarfsverkehren werden in der Erhebungsfahrt alle Fahrgäste befragt. Die Hochrechnung beginnt 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. Bei Linienbedarfsverkehren wird grundsätzlich nach Fahrten geschichtet, sodass am Erhebungstichtag der jeweiligen Periode

nicht angeforderte Bedarfsverkehre nicht in die Hochrechnung/Erlösberechnung einbezogen werden.

$$h_{i\ell}^{Per} = \frac{\sum_{k=1}^{w_{i\ell}} PKM_{i\ell k}}{\sum_{k=1}^{w_{i\ell}} PKM_{i\ell k}} \quad (19)$$

Stufe 2, 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.

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

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

Erlösberechnung im ÖSPV:

Der Linienenerlös E_{*lt} kann mithilfe der Ergiebigkeitssätze e_{gt} (siehe Anlage 19) und den auf Jahreswerte hochgerechneten Fahrgästen (Linienbeförderungsfälle) R_{u*gt} ermittelt werden.

$$E_{*lt} = \sum_{g=1}^G \sum_{u=1}^U (R_{u*gt} \cdot e_{gt}) \quad \text{für alle } \ell \in t \quad (21)$$

Damit ergibt sich der Einnahmenanspruch eines ÖSPV-Verkehrsunternehmens b^A zu:

$$E_{*b^A} = \sum_{\ell=1}^{L_{b^A}} \sum_{t=1}^T E_{*lt} \quad (22)$$

6.4 Erhebung, Hochrechnung und Bewertung im Anspruchsverfahren SPNV

Im Anspruchsverfahren SPNV erfolgt 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.

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 im Querschnitt befragten Fahrgäste und der durch Zählung im Querschnitt festgestellten Besetzung abzüglich der bereits vor dem Querschnitt befragten Fahrgäste, die sich noch im Querschnitt befinden.

$$p_{kz,z+1} = \begin{cases} 1 & \text{für } r_{kz,z+1}^{Zlg} = 0 \\ \tau & \text{für } r_{kz,z+1}^{Zlg} \leq \sum_{o=1}^{O_k} r_{koxyz,w,w+1}^{Bef} \Big|_{\text{für } x \leq z, y \geq z+1; w < z} \\ \text{Min} \left(\begin{array}{l} \tau; \frac{\sum_{o=1}^{O_k} r_{koxyz,w,w+1}^{Bef}}{\sum_{o=1}^{O_k} r_{koxyz,w,w+1}^{Bef}} \Big|_{\text{für } w=z} \\ r_{kz,z+1}^{Zlg} - \sum_{o=1}^{O_k} r_{koxyz,w,w+1}^{Bef} \Big|_{\text{für } x \leq z, y \geq z+1; w < z} \end{array} \right) & \text{sonst} \end{cases} \quad (23)$$

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

$$p_{kx,y} = 1 - \prod_{z=x}^{y-1} (1 - p_{kz,z+1}) \quad (24)$$

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

$$h_{kx,y}^{Plg} = \frac{1}{p_{kx,y}} \quad (25)$$

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. Des Weiteren 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 Hochrechnungsfaktors auf den Zielwert „Personenkilometer aus Besetzungszählung“.

$$h_k^{Kalibr} = \frac{y_k^{Zlg}}{Y_k^{Bef}} \quad (26)$$

Ein Beispiel ist in **Anlage 24** 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**.

$$h_k^{Fahrt} = \frac{z_k^{Ang}}{z_k^{Erh}} \quad (27)$$

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.

$$h_{i\ell j}^{Per} = \frac{\sum_{k=1}^{W_{i\ell j}} PKM_{i\ell jk}}{\sum_{k=1}^{w_{i\ell j}} PKM_{i\ell jk}} \quad (28)$$

Stufe 3a, Korrekturfaktor für ausgefallene Züge

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

Z = Zugkilometer gemäß Quma; Ausfälle nur ungeplant: (29)

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

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

Stufe 3b, Korrekturfaktor Schwarzfahreranteil bei Antwortverweigerern

Es wird davon ausgegangen, dass der Anteil an Schwarzfahrern höher ist als bei den erhobenen Fahrgästen. Um diesen Umstand bei der Hochrechnung zu berücksichtigen, wird folgende Formel angewendet:

$$h_{\ell}^{\text{Antwortverweigerer}} = \frac{(\text{AnzInt} + \text{AnzUE}) - (\text{AnzVerw} \times \varphi^{\text{Schwarzfahreranteil}})}{(\text{AnzInt} + \text{AnzUE})}$$

$$\varphi^{\text{Schwarzfahreranteil}} = 10\% \quad (30)$$

AnzInt = Anzahl gültiger Interviews

AnzUE = Anzahl ungültiger Interviews

AnzVerw = Anzahl Verweigerer

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.

$$h_{di}^{\text{Jahr}} = \frac{1}{I_d} \cdot \frac{T_d}{t_{di}} \quad (31)$$

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 im SPNV:

Der Fahrgelderlös der einzelnen Personenfahrt o wird bestimmt in Abhängigkeit vom Fahrausweispreis E_o^{Ges} und dem Fahrpreisdivisor d_o (Kalibrierung siehe Anlage 20):

$$\varepsilon_o^{Ges} = \frac{E_o^{Ges}}{d_o} \quad (32)$$

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

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

$$\varepsilon_o^{GP} = \begin{cases} \varepsilon_o^{Ges} & \text{für } \mu_o^{Ges} = (1, 2) \\ 2 \cdot \frac{\varepsilon_o^{Ges}}{\mu_o^{Ges}} & \text{für } \mu_o^{Ges} > 2 \end{cases} \quad (33)$$

Der Arbeitspreis ergibt sich dann entsprechend zu:

$$\varepsilon_o^{AP} = \varepsilon_o^{Ges} - \varepsilon_o^{GP} \quad (34)$$

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

$$\varepsilon_o^{Abs} = \frac{1}{1 + u_o} \cdot \varepsilon_o^{GP} + \frac{\mu_o^{Abs}}{\mu_o^{Ges}} \cdot \varepsilon_o^{AP} \quad (35)$$

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

$$E_{*b^A} = \sum_{o=1}^{O_{b^A}} \varepsilon_o^{Abs} \quad (36)$$

Besonderheit bei den SPNV-Verkehrsunternehmen:

Es erfolgt eine komplette Erhebung der Reisewege im SPNV-Schiennetz, 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 Tarifgebiet des Umstiegs aus dem bzw. in das SPNV-Netz nicht verlassen. Die formelmäßigen Zusammenhänge sind sinngemäß anzuwenden.

6.5 Besonderheiten / Korrekturfaktoren

Die Abschnitte 6.2, 6.3 und 6.4 beschreiben die Grundstruktur des Fremdnutzer- und des Anspruchsverfahrens im VRR. In den nachfolgenden Abschnitten (6.5.1 bis 6.5.3) werden ergebnisrelevante Besonderheiten im Einnahmenaufteilungsverfahren dargestellt.

6.5.1 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 beziehungsweise analog über den Ergiebigkeitssatz ergebnisrelevant in die nachfolgenden Berechnungen einfließen. Im Fremdnutzerverfahren erfolgt die ergebnisrelevante Umsetzung über den Korrekturfaktor „Differenzierte Erhebung“ (siehe Abschnitt 6.5.2).

Bei SchokoTickets unterscheidet die Erlösberechnung zwischen den Reisezwecken Schule und Freizeit. Die Unterscheidung erfolgt über den Erhebungszeitraum (Ferienzeit / Nicht-Ferienzeit) und der Wochenzeitschicht (Fremdnutzerverfahren und Anspruchsverfahren ÖSPV) bzw. dem zeitlichen Mittelpunkt der Fahrt (Anspruchsverfahren SPNV). Als Fahrten mit dem Reisezweck Schule gelten alle Fahrten in der Nicht-Ferienzeit von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen 05:00 und 20:00 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_0^{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

$$E_{a,SchokoF}^{Ges} \text{ bzw. für den Fahrausweispreis bei Schulnutzung } E_{a,SchoS}^{Ges}: \\ 2 \cdot E_{a,SchoF}^{Ges} = E_{a,SchoS}^{Ges} \quad (37)$$

Gleichzeitig muss gelten:

$$R_{a^*,SchoF} \cdot E_{a,SchoF}^{Ges} + R_{a^*,SchoS} \cdot E_{a,SchoS}^{Ges} = R_{a^*,Scho} \cdot E_{a,Scho}^{Ges} \quad (38)$$

Einsetzen

$$(R_{a^*,SchoF} + 2 \cdot R_{a^*,SchoS}) \cdot E_{a,SchoF}^{Ges} = R_{a^*,Scho} \cdot E_{a,Scho}^{Ges} \quad (39)$$

Damit ergibt sich

$$E_{a,SchoF}^{Ges} = \frac{R_{a^*,Scho}}{R_{a^*,SchoF} + 2 \cdot R_{a^*,SchoS}} \cdot E_{a,Scho}^{Ges} \quad (40)$$

bzw.

$$E_{a,SchoS}^{Ges} = \frac{R_{a^*,Scho}}{\frac{1}{2} R_{a^*,SchoF} + R_{a^*,SchoS}} \cdot E_{a,Scho}^{Ges} \quad (41)$$

6.5.2 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}

$$E_{**Fg} = E_{**g} - E_{**Ag} - E_{**Ng} \quad (42)$$

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

$$\varepsilon_{**Fg} = \frac{E_{**Fg}}{R_{**Fg}} \quad (43)$$

Bei SchokoTickets wird differenziert nach Schulnutzung und Freizeitnutzung:

$$\varepsilon_{**FSchoS} = 2 \cdot \varepsilon_{**FSchoF} \quad (44)$$

$$\varepsilon_{**FSchoS} \cdot R_{**FSchoS} + \varepsilon_{**FSchoF} \cdot R_{**FSchoF} = E_{**FScho} \quad (45)$$

Daraus ergibt sich

$$\varepsilon_{**^F SchoF} = \frac{E_{**^F Scho}}{R_{**^F SchoF} + 2 \cdot R_{**^F SchoS}} \quad (46)$$

$$\varepsilon_{**^F SchoS} = \frac{E_{**^F Scho}}{\frac{1}{2} \cdot R_{**^F SchoF} + R_{**^F SchoS}} \quad (47)$$

Korrekturfaktor

In das Gleichungssystem wird ein mit dem fiktiven spezifischen Erlös gewichteter Anteilswert q_{ab} eingestellt, der sich wie folgt berechnet:

$$q_{ab^F} = \frac{\sum_{g=1}^G \left(\varepsilon_{**^F g} \cdot R_{ab^F g} \right)}{\sum_{g=1}^G \left(\varepsilon_{**^F g} \cdot R_{*b^F g} \right)} \quad (48)$$

Mit

$$p_{ab^F} = \frac{\sum_{g=1}^G R_{ab^F g}}{\sum_{g=1}^G R_{*b^F g}} \quad (49)$$

Ergibt sich

$$q_{ab^F} = \frac{\sum_{g=1}^G \left(\varepsilon_{**^F g} \cdot R_{ab^F g} \right)}{\sum_{g=1}^G \left(\varepsilon_{**^F g} \cdot R_{*b^F g} \right)} \cdot \frac{\sum_{g=1}^G R_{*b^F g}}{\sum_{g=1}^G R_{ab^F g}} \cdot p_{ab^F} \quad (50)$$

Der Korrekturfaktor „Differenzierte Erhebung“ ist damit definiert als:

$$K_{ab^F}^D = \frac{\sum_{g=1}^G \left(\varepsilon_{**^F g} \cdot R_{ab^F g} \right)}{\sum_{g=1}^G \left(\varepsilon_{**^F g} \cdot R_{*b^F g} \right)} \cdot \frac{\sum_{g=1}^G R_{*b^F g}}{\sum_{g=1}^G R_{ab^F g}} \quad (51)$$

6.5.3 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.

$$K_{ab^F}^U = \begin{cases} 1 & \text{für alle } a = b^F \\ 0,83114 & \text{für alle } a \neq b^F \end{cases} \quad (52)$$

6.5.4 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 13 angesetzt.

6.6 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 Abschnitte 6.2, 6.3 und 6.4 und den Besonderheiten gemäß Abschnitt 6.5 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))

$$\rho_{ab} = \frac{R_{ab}}{R_{*b}} \quad (53)$$

Der spezifische Einnahmensatz für Linienbeförderungsfälle eines VU b ist definiert als

$$S_b = \frac{E_{*b}}{R_{*b}} \quad (54)$$

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:

$$S_b = \frac{E_{ab}}{R_{ab}} \quad (55)$$

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

Mit (53) und (54) ergibt sich aus (55):

$$E_{ab} = \rho_{ab} \cdot E_{*b} \quad (56)$$

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

$$E_{a*} = E_{a1} + E_{a2} + \dots + E_{ab} + \dots + E_{aB} \quad (57)$$

bzw. zu

$$E_{a*} = \sum_{b=1}^B E_{ab} \quad (58)$$

Mit (56) wird (58) zu

$$E_{a^*} = \sum_{b=1}^B p_{ab} \cdot E_{*b} \quad (59)$$

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 Anteilswerte 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:

$$p_{ab^N} = \begin{cases} 1 & \text{für alle } a = b^N \\ 0 & \text{für alle } a \neq b^N \end{cases} \quad (60)$$

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 (59) wie folgt angepasst:

$$E_{a^{*F}} = \sum_{b^F=1}^{B^F} \left(K_{ab^F}^D \cdot K_{ab^F}^U \cdot p_{ab^F} \cdot E_{*b^F} \right) \quad (61)$$

Integration Anspruchsverfahren

Gibt es Verkehrsunternehmen a^A , die am Anspruchsverfahren teilnehmen, wird das Gleichungssystem (57) wie folgt angepasst:

$$E_{a^*} = \sum_{b=1}^B \left\{ \begin{array}{ll} \gamma_{ab} \cdot E_{*b} & \text{für alle } b = b^A \\ \gamma_{ab} \cdot K_{ab}^D \cdot K_{ab}^U \cdot p_{ab} \cdot E_{*b} & \text{für alle } b = b^F \\ 0 & \text{für alle } b = b^N \end{array} \right. \quad (62)$$

γ 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. γ wird daher definiert zu:

$$\gamma_{ab} = 1 - \eta_a \cdot \left\{ \begin{array}{ll} \frac{E_{*a}}{\sum_{b=1}^B E_{*b}} & \text{für alle } a = a^A \\ 1 - \frac{\sum_{b^A=1}^{B^A} \frac{E_{*b^A}}{\sum_{b=1}^B E_{*b}}}{\sum_{b=1}^B E_{*b}} & \text{für alle } a = a^F \\ 0 & \text{für alle } a = a^N \end{array} \right. \quad (63)$$

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

7. Sonstiges

7.1 ZusatzTicket

Auf Basis einer Nutzungsanalyse wird ein Verhältnis für die Zuschiedung der Gesamteinnahmen aus dem ZusatzTicket (ZusatzTicket Einzel und 4er) auf die SPNV-Unternehmen und die ÖSPV-Unternehmen gebildet. Das Verhältnis für die Zuschiedung ist der Anlage 13 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 Zuschiedung berücksichtigt.

7.2 Zusatzwertmarke 1. Klasse DB

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

7.3 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 08.10.2004, Schreiben vom 10.06.2003) ermittelt und komplett den SPNV-Unternehmen zugeschieden (25%). Die Nutzung der 1. Wagenklasse wird gemäß Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen über die SPNV-Erhebung festgestellt. Dabei wird ein unternehmensspezifischer SPNV-Anteil ermittelt, der sich aus den in den SPNV-Erhebungen festgestellten Verbundbeförderungsfällen des BärenTickets je Unternehmen im Verhältnis zu den statistischen Fahrten je Unternehmen ergibt. Dieser SPNV-Anteil wird mit dem VRR-Durchschnittspreis des BärenTickets sowie den 25% multipliziert (1.Klasse Anteil je Ticket) und ergibt unter Beachtung der Verkäufe den 1. Klasse-Fahrgeldanteil des BärenTickets für den SPNV. Die Aufteilung innerhalb der SPNV-Unternehmen erfolgt nach dem Schlüssel „Anteil PersonenKm BärenTicket“ auf Linien mit 1. Wagenklasse.

Anhang

Stand: 22.05.2014

Anlagenverzeichnis

ANLAGE 1:	FAHRTBERECHTIGUNGEN	6
A1.1	FAHRTBERECHTIGUNGEN VRR-REGELTARIF	6
A1.2	FAHRTBERECHTIGUNGEN NRW-TARIF.....	7
A1.3	FAHRTBERECHTIGUNGEN ANDERER VERBUNDTARIFE	7
A1.4	FAHRTBERECHTIGUNGEN DB-TARIF	9
A1.5	SONSTIGE FAHRTBERECHTIGUNGEN	11
A1.6	ERFASSUNG UNGÜLTIGER ODER NICHT LESBARER TICKETS	11
ANLAGE 2:	VERKEHRSUNTERNEHMEN	12
A2.1	UNTERNEHMEN, DIE DEN VRR-REGELTARIF VERKAUFEN UND DEREN SCHLÜSSELZAHLEN (VUA, VUB)	12
A2.2	UNTERNEHMEN, DIE DEN (ALT-)VGN-TARIF VERKAUFEN UND DEREN SCHLÜSSELZAHLEN (VUA, VUB)	13
A2.3	UNTERNEHMEN, DIE DEN VRL/VGM-REGELTARIF VERKAUFEN UND DEREN SCHLÜSSELZAHLEN (VUA, VUB) .	13
ANLAGE 3:	SEMESTERTICKETS	15
A3.1	SEMESTERTICKETS VRR.....	15
A3.2	SEMESTERTICKETS VRS	16
A3.3	NRW SEMESTERTICKET	17
ANLAGE 4:	ZÄHLZETTEL (BEISPIELE).....	19
A4.1	FREMDNUTZERERHEBUNG - OHNE REGIONALE BESONDERHEITEN	19
A4.2	FREMDNUTZERERHEBUNG – MIT BEREICH UNTERER NIEDERRHEIN	20
A4.3	FREMDNUTZERERHEBUNG – MIT ÜBERGANG ZUM VRS	21
A4.4	FREMDNUTZERERHEBUNG – MIT ÜBERGANG ZUR VRL/VGM.....	22
ANLAGE 5:	DATENÜBERGABE (FREMDNUTZERVERFAHREN)	23
A5.1	FAHRPLANDATEI.....	23
A5.2	ERHEBUNGSDATEI	23
ANLAGE 6:	DATENÜBERGABE: TABELLENERGEBNISSTRUKTUR DER ERHEBUNGSROHDATEN (ERHEBUNG NACH DEM ANSPRUCHSVERFAHREN)	24
A6.1	HALTESTELLENVERZEICHNIS (HSV)	24
A6.2	GEMEINDEVERZEICHNIS (GEV)	24
A6.3	FAHRTVERZEICHNIS (FAV)	25
A6.4	FAHRTFOLGE (FAF)	26
A6.5	AUSNAHMEVERZEICHNIS FÜR TAGESSCHLÜSSEL (ANV)	26
A6.6	PRODUKTVERZEICHNIS (PRV)	26

A6.7 LINIEN-VERZEICHNIS (LIV).....	27
A6.8 VERKEHRSUNTERNEHMENS-VERZEICHNIS (VUV)	27
A6.9 INTERVIEW-DATEI (IND).....	27
A6.10 AUSGEWERTETE INTERVIEW-DATEI (AID).....	29
A6.11 ZUGANGS- UND ABGANGS-GEMEINDE-DATEI (ZAD).....	29
A6.12 ZU- UND ABGANGSVERKEHRSMITTEL-VERZEICHNIS (ZAV)	29
A6.13 PLATZANGEBOTS-DATEI (PAD)	30
A6.14 BEFRAGUNGSQUOTEN-DATEI (BQD).....	31
A6.15 EIN- UND AUSSTEIGER-DATEI (EAD)	31
A6.16 FAHRTBERECHTIGUNGS-VERZEICHNIS (FBV)	32
A6.17 VERKAUFSORT-VERZEICHNIS (VOV)	32
ANLAGE 7: UMGANG MIT FEHLENDEN INFORMATIONEN AUF ERHEBUNGSBÖGEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV.....	33
ANLAGE 8: ELEKTRONISCHE ERHEBUNG	35
ANLAGE 9: REGELN ZUR PRÜFUNG DER DATENEINGABE BEI NICHT ELEKTRONISCHER ERHEBUNG.....	36
A9.1 PRÜFUNG DER DATENEINGABE IM FREMDNUTZERVERFAHREN	36
A9.2 PRÜFUNG DER DATENEINGABE IM ANSPRUCHSVERFAHREN	37
ANLAGE 10: TESTAT ÜBER DIE EINNAHMEN	39
ANLAGE 11: VERFAHREN ZUR BERECHNUNG DER ABSCHLAGSZAHLUNGEN	43
A11.1 AUSGLEICHSBETRÄGE ZWISCHEN DEN ÖSPV-UNTERNEHMEN.....	43
A11.2 AUSGLEICHSBETRÄGE ZWISCHEN SPNV- UND ÖSPV-UNTERNEHMEN.....	43
ANLAGE 12: BEZUGSGRÖÙE FÜR VERTRAGSSTRAFEN UND ÜBERSICHT ÜBER DIE FRISTEN	44
A12.1 BEZUGSGRÖÙE FÜR VERTRAGSSTRAFEN	44
A12.2 ÜBERSICHT ÜBER DIE FRISTEN.....	46
ANLAGE 13: ZUSCHIEDUNG DER ZUSATZTICKETS UND BEWERTUNG TEILUNGÜLTIGER FAHRTEN .	47
.....	
A13.1 ZUSCHIEDUNG DER ZUSATZTICKETS.....	47
A13.2 BEWERTUNG TEILUNGÜLTIGER FAHRTEN	47
ANLAGE 14: ANSPRUCH DB FERNVERKEHR AUS IC-/EC-NUTZUNG.....	48
ANLAGE 15: UNTERNEHMEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN.....	49
ANLAGE 16: BESONDERE REGELUNGEN FÜR EINZELNE ZÄHLJAHRE	50

ANLAGE 17:	VORSCHLAG ZUM UMGANG MIT DEN UNTERSCHIEDLICHEN VORGABEN ZU DEN WZS BEI SCHWERBEHINDERTEN- UND FREMDNUTZERERHEBUNG	51
ANLAGE 18:	UMRECHNUNGSKOEFFIZIENT CJH IM FREMDNUTZERVERFAHREN	53
ANLAGE 19:	ERGIEBIGKEITSSATZ IM ANSPRUCHSVERFAHREN ÖSPV	56
ANLAGE 20:	KALIBRIERUNG DER FAHRPREISDIVISOREN SPNV	58
ANLAGE 21:	AUSWAHL INNERHALB EINER ERHEBUNGSEINHEIT IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV	62
ANLAGE 22:	VERKEHRSÜBLICHER WEG IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV	63
ANLAGE 23:	EINTEILUNG DER PLATZGRUPPEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV	68
ANLAGE 24:	HOCHRECHNUNG IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV (BEISPIEL)	69
ANLAGE 25:	FORTSCHREIBUNG (BEISPIEL)	71
ANLAGE 26:	HÄRTEFALLREGELUNG (BEISPIEL)	72
ANLAGE 27:	RICHTLINIE ÜBER DIE VERTEILUNG ZUSÄTZLICHER EINNAHMEN INFOLGE DER TARIFHARMONISIERUNG VRR/VGN (AUSZUG)	74
ANLAGE 28:	REGELN ZU ZÄHLERKONTROLLEN	78
	A28.1 KONTROLLEN IM FREMDNUTZERVERFAHREN UND IM ANSPRUCHSVERFAHREN ÖSPV	78
	A28.2 KONTROLLEN IM ANSPRUCHSVERFAHREN SPNV	81
	A28.3 KONTROLLFORMULARE	85
ANLAGE 29:	VEREINBARUNGEN MIT ANDEREN VERBÜNDEN	87
	A27.1 VRS	87
	A29.1.1 EINNAHMENAUFTEILUNG VRS-TARIF FÜR VRR-UNTERNEHMEN	87
	A29.1.2 EINNAHMENAUFTEILUNG VRR-TARIF FÜR VRS-UNTERNEHMEN	88
	A29.1.3 EINNAHMENAUFTEILUNG FÜR DIE ERWEITERUNG DES JOBTICKETS UND DES FIRMENTICKETS	88
	A29.1.4 REGELUNG ÜBER DIE GEGENSEITIGE ANERKENNUNG DER SEMESTERTICKETS	89
	A29.2 AVV	89
ANLAGE 30:	EINNAHMENAUFTEILUNG BAHNTARIFE	90
	A30.1 GRUNDSÄTZLICHES	90
	A30.2 ABRECHNUNGSZEITPUNKTE	91
	A30.3 ABSCHLÄGE	92
	A30.4 AUFTEILUNGSSCHLÜSSEL INNERHALB DER ÖSPV-UNTERNEHMEN	92
	A30.5 ABRECHNUNGEN EINZELNER BAHNTARIFE	93
	A30.5.1 NRWTICKET	93

A30.5.2 NRWPLUS TICKET	93
A30.5.3 CITY TICKET	94
A30.5.4 FERIENTICKET NRW	94
A30.5.5 PAUSCHALPREIS TICKETS (PPT).....	96
A30.5.6 NRW SEMESTER TICKET (HOCHSCHULEN AUßERHALB DES VRR)	97
ANLAGE 31: EINKOMMENAUFTEILUNG NRW SEMESTERTICKET	98
A31.1 ANTEIL ÖSPV-UNTERNEHMEN.....	98
A31.1.1 ANTEIL ÖSPV-UNTERNEHMEN AUS FREMDEN KOOPERATIONSRÄUMEN	98
A31.1.2 ANTEIL ÖSPV-UNTERNEHMEN AUS INNERHALB DES EIGENEN KOOPERATIONSRÄUMES.....	99
A31.2 ANTEIL SPNV-UNTERNEHMEN.....	99
ANLAGE 32: EINKOMMENAUFTEILUNG KOMBITICKETS.....	100
A32.1 FLUGGESELLSCHAFTEN/REISEVERANSTALTER	101
A32.2 NACHT DER INDUSTRIEKULTUR/EXTRASCHICHT	102
A32.3 MESSEN DÜSSELDORF	103
A32.4 KOMBITICKETS-KOOPERATIONEN ZWISCHEN VRR UND VRS	103
ANLAGE 33: EINKOMMENAUFTEILUNG TEILNEHMERTICKET NRW	105
ANLAGE 34: EINKOMMENAUFTEILUNG RAIL&FLY (SKY TRAIN)	107

Anlage 1: Fahrtberechtigungen

A1.1 Fahrtberechtigungen VRR-Regeltarif

Fahrausweis	Fremdnutzerverfahren und Anspruchsverfahren ÖSPV		Anspruchs- verfahren SPNV	Anmerkungen
	Fahrausweis- gruppe (FAG)	FAG Schlüssel- zahlen	Fahrtbe- rechtig- ungscode	
EinzelTicket Erwachsene	Bar- fahrausweise	1100	1101	
EinzelTicket Kind			1102	
4erTicket Erwachsene			1103	
4erTicket Kind			1104	
10erTicket			1107	Ausgabe nur über Handy
TagesTicket 1-5 Personen			1108	Ausgabe VRR-weit über Handy u. Internet
Ticket1000	Zeit- fahrausweise	1200	1201	
Ticket1000 Abo			1202	
Ticket1000 9-Uhr			1203	
Ticket1000 9-Uhr Abo			1204	
Ticket2000			1205	
Ticket2000 Abo			1206	
Ticket2000 9-Uhr			1207	
Ticket2000 9-Uhr Abo			1208	
7-Tage-Ticket			1210	
FirmenTicket			FirmenTicket	1300
SchokoTicket	SchokoTicket	1400	1400	
SemesterTicket	SemesterTicket	1500	1501	Zuordnung und Erfassung gem. Anlage 3
BärenTicket	BärenTicket	1600	1600	
YoungTicket	YoungTicket	1700	1701	
YoungTicketPLUS			1702	
SozialTicket	SozialTicket	1800	1800	
ZusatzTicket	siehe Anmerkungen			Wird neben dem „Stammfahrausweis“ ein „Ergänzungs- bzw. ZusatzTicket“ benutzt, gilt das Merkmal des „Stammfahrausweises“.
4er ZusatzTicket				
Zusatzwertmarke 1.Klasse DB				
Ergänzungswertmarke Azubi				
Bei Fahrtberechtigungen des VRR-Regeltarifes wird neben den o.g. Schlüsselzahlen für die FAG bzw. dem Fahrausweiscode auch das verkaufende Unternehmen (VUA) gemäß Anlage 2 - A2.1 erfasst.				

A1.2 Fahrtberechtigungen NRW-Tarif

Fahrausweis	Fremdnutzerverfahren und Anspruchsverfahren ÖSPV		Anspruchsverfahren SPNV	Anmerkungen		
	Fahrausweisgruppe (FAG)	FAG Schlüsselzahlen	Fahrtberechtigungscode			
NRWplus	NRWplus	106	2001	Fahrausweise des NRW-Tarif werden – mit Ausnahme des NRW-SemesterTickets - nur unter der FAG bzw. dem Fahrtberechtigungscode erfasst. Das verkaufende Unternehmen (VUA) muss nicht erfasst werden.		
SchöneReiseTicket NRW Einzelfahrt	Relationspreis-Tickets des NRW-Tarif	200	2002			
SchöneReiseTicket NRW Gruppe Einzelfahrt			2003			
AnschlussTicket NRW Einzelfahrt			2004			
SchöneReiseTicket NRW Hin&Rück			2005			
SchöneReiseTicket NRW Gruppe Hin&Rück			2006			
AnschlussTicket NRW Hin&Rück			2007			
SchöneWocheTicket NRW			2008			
SchönerMonatTicket NRW			2009			
SchönerMonatTicket NRW Abo			2010			
SchönerMonatTicket NRW Azubi			2011			
SchönerMonatTicket NRW Azubi Abo			2012			
SchöneFahrtTicket NRW Erw.			Pauschalpreis-Tickets des NRW-Tarifs		201	2013
SchöneFahrtTicket NRW Kind						2014
SchönerTagTicket NRW Single	2015					
SchönerTagTicket NRW 5 Personen	2016					
SchönesJahrTicket NRW	2017					
SchönesJahrTicket NRW Abo	2018					
NRW-Tarif für VRL-Unternehmen	-	203	-			
SchöneFerienTicket NRW	-	204	2019			
NRW-KombiTicket	-	205	2020			
NRW-SemesterTicket	NRW-SemesterTicket	202	2021	Schlüsselzahl gemäß Anlage 3		

A1.3 Fahrtberechtigungen anderer Verbundtarife

Fahrausweis	Fremdnutzerverfahren und Anspruchsverfahren ÖSPV		Anspruchsverfahren SPNV	Anmerkungen
	Fahrausweisgruppe (FAG)	FAG Schlüsselzahlen	Fahrtberechtigungscode	
Fahrausweise im Bereich "unterer Niederrhein" (Alt-VGN)				
7-Tage-Karte	-	301	3001	Die ausschließlich im Bereich „Unterer Niederrhein“ (Alt-VGN) gültigen Fahrausweise sind mit der Schlüsselzahl gemäß Anlage 2 - A2.2 (VUA) zu erfassen.
Monatskarte im Ausbildungsverkehr		302	3002	
Monatskarte im Ausbildungsverkehr Abo		302	3002	
Schnäppchenkarte		303	3003	
FirmenTicket AzubiAbo		304	3004	

Fahrausweis	Fremdnutzerverfahren und Anspruchsverfahren ÖSPV		Anspruchs- verfahren SPNV	Anmerkungen
	Fahrausweis- gruppe (FAG)	FAG Schlüssel- zahlen	Fahrtbe- rechtig- ungscode	
Fahrausweise im Bereich VRL/VGM				
EinzelTicket	BarTickets	4100	3005	Bei Fahrberechtigungen des VRL- und VGM-Tarifes wird neben den Schlüsselzahlen für die FAG bzw. dem Fahrberechtigungscode im Fremdnutzerverfahren auch das verkaufende Unternehmen (VUA) gemäß Anlage 2 - A2.3 (VUA) erfasst. Im Anspruchsverfahren muss das verkaufende Unternehmen nicht erfasst werden.
KinderTicket				
4erTicket				
10erTicket				
4er KinderTicket				
9 Uhr TagesTicket				
GruppenTicket				
9 Uhr GruppenTicket				
WochenTicket	ZeitTickets Jedermann	4200		
MonatsTicket				
9 Uhr MonatsTicket				
60plusTicket	Abo Jedermann	4210		
WochenTicket Abo				
MonatsTicket Abo				
9 Uhr Abo				
60plusAbo	ZeitTickets Schüler	4300		
Schüler WochenTicket				
Schüler MonatsTicket	Abos Schüler – bis 15:00 Uhr	4310		
SchülerAbo				
SchülerAbo plus	Freizeitnutzung Schüler – ab 15:00 Uhr	4400		
SchülerAbo plus				
goCard	FreizeitTickets	4700		
FlashTicket plus				
FlashTicket				
FunTicket	FreizeitTickets	4710		
Sauerland-Urlaubs-Ticket				
FunAbo	Besondere Fahrausweise im Bereich VRL/VGM	500		
Preisstufe K		501		
Fahradkarten		502		
Firmen-Abo		503		
Schulwegjahreskarte		504		
Kombi Ticket		505		
Semester Ticket Münster		520		
Kurzstrecke Iserlohn Lüdenscheid				
Fahrausweise im Bereich VRS				
VRS Job-Ticket	Besondere Fahrausweise im Übergang VRR/VRS	222	3006	Fahrausweise des VRS- bzw. Übergangstarifes werden nur unter der FAG bzw. dem Fahrberechtigungscode erfasst. Das verkaufende Unternehmen (VUA) muss nicht erfasst werden.
SchülerTicket ÜT		223	3007	
sonstige VRS-Fahrausweise	-	224	3008	
VRS SemesterTicket	VRS- SemesterTicket	225	3009	

Fahrausweis	Fremdnutzerverfahren und Anspruchsverfahren ÖSPV		Anspruchs- verfahren SPNV	Anmerkungen
	Fahrausweis- gruppe (FAG)	FAG Schlüssel- zahlen	Fahrtbe- rechtig- ungscode	
Fahrausweise im Bereich AVV				
Kragen-Tarif VRR/AVV, AVV-Tarif	-	250	3010	Fahrausweise im Übergang AVV werden nur unter der FAG bzw. dem Fahrtberechtigungscode erfasst. Das verkaufende Unternehmen (VUA) muss nicht erfasst werden.
Fahrausweise des niederländischen Staatstarifes (nur für die NIAG relevant)				
Abonnementen	-	600	-	Fahrausweise des niederl. Staatstarifes werden nur unter der FAG erfasst. Das verkaufende Unternehmen (VUA) muss nicht erfasst werden.
OV-Chipkaart		601		
OV-Jaarkart		602		
OV-Studentenkaart		603		
OV-Ritkaart		604		

A1.4 Fahrtberechtigungen DB-Tarif

Fahrausweis	Fremdnutzerverfahren und Anspruchsverfahren ÖSPV		Anspruchs- verfahren SPNV	Anmerkungen
	Fahrausweis- gruppe (FAG)	FAG Schlüssel- zahlen	Fahrtbe- rechtig- ungscode	
DB Einzelfahrschein	-		5000	
DB Einzelfahrschein H+R			5001	
DB Einzelfahrschein BC25			5002	
DB Einzelfahrschein H+R BC25			5003	
DB Einzelfahrschein BC50			5004	
DB Einzelfahrschein H+R BC50			5005	
DB Einzelfahrschein Kind			5006	
DB Einzelfahrschein Kind H+R			5007	
DB Einzelfahrschein Kind BC25			5008	
DB Einzelfahrschein Kind H+R BC25			5009	
DB Einzelfahrschein Kind BC50			5010	
Großkundenabonnement			5011	
Kur-GroßkundenTicket			5012	
Gruppe und Spar 50%			5013	
Gruppe und Spar 60%			5014	
Gruppe und Spar 70%			5015	
Gruppe&Spar			5016	
Gruppenfahrschein			5017	
Sparpreis Bahn (alle Preise)			5018	
Wochenkarte Erwachsene			5019	
DB Monatskarte			5020	
DB Jahreskarte	5021			

Fahrausweis	Fremdnutzerverfahren und Anspruchsverfahren ÖSPV		Anspruchs- verfahren SPNV	Anmerkungen
	Fahrausweis- gruppe (FAG)	FAG Schlüssel- zahlen	Fahrtbe- rechtig- ungscode	
Monatskarte Erwachsene Abo			5022	
Bahncard 100			5023	
DB Wochenkarte Ausbildung			5024	
DB Monatskarte Ausbildung			5025	
DB Jahreskarte Ausbildung			5026	
Jahreskarte Azubi			5027	
Netzcard first			5028	
Netzcard			5029	
JobTicket M			5030	
DB JobTicket M Ausbildung			5031	
DB Regio M50			5032	
RegioTicket M 50 H/R			5033	
Tagesticket M Fern			5034	
X-Mehrfahrtenkarte			5035	
Mitarbeiter-Fahrkarten			5036	
Europa Spezial			5037	
Ferrero-FanTicket			5038	
Lidl Ticket			5039	
Oster Spezial			5040	
Saturn-Ticket			5041	
EuroDomino			5042	
McDonalds Viererkette			5043	
Winter Spezial			5044	
Interrail			5045	
Interrail Global Pass			5046	
Rail&Fly			5047	
TUI Flugschein			5048	
20 Jahre Einheit Ticket			5049	
Touristik-Ticket			5050	
Bei Fahrtberechtigungen des DB-Tarifes nur der Fahrausweiscode erfasst. Das verkaufende Unternehmen (VUA) muss nicht erfasst werden.				

A1.5 Sonstige Fahrtberechtigungen

Fahrausweis	Fremdnutzerverfahren und Anspruchsverfahren ÖSPV		Anspruchs- verfahren SPNV	Anmerkungen
	Fahrausweis- gruppe (FAG)	FAG Schlüssel- zahlen	Fahrtbe- rechtig- ungscode	
Schwerbehinderte und Begleitpersonen	-	99	9000	
Mitarbeiter des VU	Freifahrer	100	9001	
Sonderfahrausweise (Dienstfahrausweise von Verbund- gesellschaften, Gästetickets)				
Polizeibeamte im Dienst				
sonstige Freifahrer				
bekennende Schwarzfahrer				
Verweigerer			-	
Fahrausweise, auf denen das verkaufende Unternehmen nicht zu erkennen ist	-	101	9002	FNV + AV ÖSPV: optional, Fahrausweise, auf denen das ausgebende VU nicht erkennbar ist, sind auf dem Zählzettel zu kennzeichnen. Für diese Fahrausweise kann die FAG Schlüsselzahl 101 verwendet werden. Alternativ kann die betreffende FAG kodiert und als verkaufendes Unternehmen die Schlüsselzahl 1401 (gemäß Anlage 2) verwendet werden.
KombiTickets	-	105	9003	
Sonderangebote	-	105	9004	
SchönesWochenendeTicket	-	107	9005	
CityTicket	-	108	9006	
Zählerkontrolle	-	109	9013	
Fahrausweise der sonstigen Fahrtberechtigungen werden nur noch unter der Fahrausweisgruppe (FAG) erfasst. Das verkaufende Unternehmen (VUA) muss nicht erfasst werden.				

A1.6 Erfassung ungültiger oder nicht lesbarer Tickets

- Ungültige oder nicht lesbare eTickets wie folgt zu erfassen:
 - Für den Fall, dass die Chipkarte defekt ist, jedoch die Ticketart erkennbar ist und ein verkaufendes VU aufgedruckt ist, erfolgt die Erfassung unter der entsprechenden Fahrausweisgruppe und dem aufgedruckten VU.
 - Für den Fall, dass die Chipkarte defekt ist und kein verkaufendes Unternehmen aufgedruckt ist, ist der Fahrgast unter „Freifahrer/Schwarzfahrer“ zu erfassen.

Anlage 2: Verkehrsunternehmen

A2.1 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	NEW MöBus	NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH
	NVV	(alte Abkürzung)
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	NEW Viersen	NEW mobil und aktiv Viersen GmbH
	N mobil	(alte Abkürzung)
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	VGv	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	GWW	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

A2.2 Unternehmen, die den (Alt-)VGN-Tarif verkaufen und deren Schlüsselzahlen (VUA, VUB)

303	DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
308	SWK	SWK MOBIL GmbH (Krefeld)
320	NIAG	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG
321	DB	DB Regio NRW GmbH
335	RVN	Regionalverkehr Niederrhein GmbH
336	Look	Look Busreisen GmbH
337	SWG	Stadtwerke Goch GmbH
338	SWKev	Stadtwerke Kevelaer
339	SDG-V	Städtische Dienste Geldern Verkehrsbetrieb
340	GWW	Gemeindewerke Wachtendonk GmbH
341	VVS	Versorgungs- und Verkehrsbetrieb der Stadt Straelen

A2.3 Unternehmen, die den VRL/VGM-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/VGM-Unternehmen

421	DB	DB Regio NRW GmbH (Westfalen)
-----	----	-------------------------------

431	euro	Eurobahn (Keolis Deutschland GmbH & Co. KG)
435	RVN	Regionalverkehr Niederrhein GmbH
451	KVM	Kraftverkehr Münsterland (Weilke GmbH & Co. KG)
452	RLG	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH
453	VBS	Verkehrsbetrieb Schäpers GmbH & Co.
454	SBB	StadtBus Bocholt GmbH
455	SWMS	Stadtwerke Münster 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
481	RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH
491	VKU	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH
492	MVG	Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH
493	WB	Westfalen Bus GmbH
494	BRS	Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH
496	EVG	Euregio Verkehrsgesellschaft GmbH & Co. KG

Anlage 3: SemesterTickets

Stand: Wintersemester 2013/2014

A3.1 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
Private Universität Witten-Herdecke		1 BGS
Westfälische Hochschule, Standorte Gelsenkirchen und Recklinghausen		1 BGS
Hochschule Bochum		1 BGS
Fachhochschule Gelsenkirchen		1 BGS
Fachhochschule Dortmund		2 DSW21
Technische Universität Dortmund		2 DSW21
International School of Management, 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 NEW Möbus
Hochschule Ruhr West (HRW)	Standort Mülheim Standort Bottrop	11 MVG 17 VEST
Hochschule Neuss		12 SWN
Europäische FH 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
Hochschule Fresenius, Düsseldorf	15 Rheinbahn
Anton Rubinstein Akademie, Düsseldorf	15 Rheinbahn
SRH Fachschule für Ergotherapie und Logopädie	15 Rheinbahn
WHU – Otto Beisheim School of Management	15 Rheinbahn
Internationale Hochschule Bad Honnef-Bonn (IUBH), Standort Düsseldorf	15 Rheinbahn
Bergische Universität Wuppertal	19 WSW
Hochschule für Musik Köln, Standort Wuppertal	19 WSW
Kirchliche Hochschule Wuppertal	19 WSW
Hochschule Rhein-Waal Achtung: Nur für die Unternehmen SWK, STOAG, DVG, NIAG, Look, RVN, SWG, SWKev, SDG-V, GWW, VVS Andere VU codieren nach A4.3	20 NIAG

A3.2 SemesterTickets VRS

Rheinische Fachhochschule Köln	2008 KVB
Fachhochschule des Mittelstandes (FHM), Köln	2007 DB Köln
Macromedia Fachhochschule der Medien, Köln	2008 KVB
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

A3.3 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)	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 Westfa- len, Herford	4013
Kunstakademie Münster	4014
Philosophische-Theologische Hochschule Münster	4015
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 Anmerkung: A4.1 beachten	4023
Fachhochschule Münster	4024
Fachhochschule Köln	4025
Europa FH Fresenius Idstein, Köln	4026

Hochschule Hamm-Lippstadt	4027
Hochschule für Musik Detmold	4028
Hochschulen Enschede (Saxion Hogeschool, AKI-ArtEZ, Universiteit Twente)	4029
Cologne Business School, Köln	4030
HMKW Hochschule für Medien, Kommunikation und Wirtschaft, Köln	4031
ecosign, Akademie für Gestaltung, Köln	4032
Hochschule Bonn Rhein-Sieg, Sankt Augustin	4033
Alanus Hochschule, Alfter	4034
Mathias-Hochschule Rheine	4035
Hochschule Ostwestfalen-Lippe (Detmold, Höxter, Lemgo, Warburg)	4036
Europäische Fachhochschule Rhein/Erft	4037
Berliner Technische Kunsthochschule, Iserlohn	4038
Rheinische Fachhochschule Köln	4039
SRH Fachhochschule für Gesundheit (Bonn. Leverkusen)	4040
Kölner Design Akademie	4041
International Berufsakademie, Köln	4042
Fachhochschule des Mittelstands (FHM), Münster	4043

Anlage 4: Zählzettel (Beispiele)

A4.1 Fremdnutzererhebung - ohne regionale Besonderheiten

Zählung der Schwerbehinderten / Eigen- und Fremdnutzer 2012 Periode: Datum: **Linienhebung**

Grau hinterlegte Felder sind Pflichtfelder; sie müssen vom Erhebenden ausgefüllt werden. Fahrt-Nr.: Wagenfahrt-Code: Unternehmen: XXX

Linie: Richtung: Epl: Umlauf: Schicht: Stunde:

Abfahrt: Uhr ab (HST):
Ankunft: Uhr an (HST):

Zählbeginn: Uhr ab (HST):
Zählende: Uhr an (HST):

Anzahl Erhebende:

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
Summe VRR									Summe

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	Summe 201
202: NRW SemesterTicket (Hochschule oder Unternehmen notieren)	Summe 202
204: SchöneFerien Ticket NRW	Summe 204
###: Fahrausweise eines nicht-VRR-Tarif: VRS, VRL, VGM, AVV Fahrausweisart und verkaufendes Verkehrsunternehmen notieren!	Summe ###
-----	Summe ###
Summe	Summe
Summe: Sonstige Fahrgäste älter als 6 Jahre	Summe

Erheber/in: Unterschrift:

Mit meiner Unterschrift bestätige ich, dass ich die Zählwerte ordnungsgemäß erfasst habe.

A4.2 Fremdnutzererhebung – mit Bereich Unterer Niederrhein

Zählung der Schwerbehinderten / Eigen- und Fremdnutzer Periode: Datum: **Linienenerhebung**

Grau hinterlegte Felder sind Pflichtfelder; sie müssen vom Erhebenden ausgefüllt werden. Fahrt-Nr.: Wagenfahrt-Code: Unternehmen: XXX

Linie: Richtung: Epl: Umlauf: Schicht: Stunde:

Abfahrt: Uhr ab (HST):

Ankunft: Uhr an (HST):

Zählbeginn: Uhr ab (HST):

Zählende: Uhr an (HST):

Anzahl Erhebende:

99: Schwerbehinderte + Begleitpersonen:	Summe 99
---	----------

VRR- Fahrausweise	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	Summe
	Barfahrausweise Einzel-, TagesTicket 4er-, Gruppenticket	Zeitfahrausweise Ticket1000/2000, 9-Uhr, Abo	Firmen Ticket	Schoko Ticket	Semester Ticket	Bären Ticket	Young Ticket / plus	Sozial Ticket	
##: XXX <i>[eigenes VU]</i>									Summe ##
##: AAA									Summe ##
##: BBB									Summe ##
##: CCC									Summe ##
##: DDD									Summe ##
21: DB									Summe 21
Summe VRR									Summe

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	Summe 201
202: NRW SemesterTicket (Hochschule oder Unternehmen notieren)	Summe 202
204: SchöneFerien Ticket NRW	Summe 204
301: Wochenkarte im Bereich "Unterer Niederrhein" (Verkaufendes Unternehmen notieren)	Summe 301
302: Monatskarte im Ausbildungsverkehr / Abo im Bereich "Unterer Niederrhein" (Verkaufendes Unternehmen notieren)	Summe 302
303: Schnäppchenkarte im Bereich "Unterer Niederrhein" (Verkaufendes Unternehmen notieren)	Summe 303
####: Fahrausweise eines nicht-VRR-Tarif: VRS, VRL, VGM, AVV Fahrausweisart und verkaufendes Verkehrsunternehmen notieren!	Summe ####
-----	Summe ####
Summe	Summe
Summe: Sonstige Fahrgäste älter als 6 Jahre	Summe

Erheber/in: Unterschrift:

Mit meiner Unterschrift bestätige ich, dass ich die Zählwerte ordnungsgemäß erfasst habe.

A4.3 Fremdnutzererhebung – mit Übergang zum VRS

Zählung der Schwerbehinderten / Eigen- und Fremdnutzer Periode: Datum: **Linienhebung**

Grau hinterlegte Felder sind Pflichtfelder, sie müssen vom Erhebenden ausgefüllt werden. Fahrt-Nr.: Wagenfahrt-Code: Unternehmen: XXX

Linie: Richtung: Epl: Umlauf: Schicht: Stunde:

Abfahrt: Uhr ab (HST):

Ankunft: Uhr an (HST):

Zählbeginn: Uhr ab (HST):

Zählende: Uhr an (HST):

Anzahl Erhebende:

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
Summe VRR									Summe

VRS-Fahrausweise	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
Summe VRS		Summe

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	Summe 201
202: NRW SemesterTicket (Hochschule oder Unternehmen notieren)	Summe 202
204: SchöneFerien Ticket NRW	Summe 204
###: Fahrausweise eines nicht-VRR-Tarifes: VRL, VGM, AVV Fahrausweisart und verkaufendes Verkehrsunternehmen notieren!	Summe ###
-----	Summe ###
Summe	Summe
Summe: Sonstige Fahrgäste älter als 6 Jahre	Summe

Erheber/in: Unterschrift:

Mit meiner Unterschrift bestätige ich, dass ich die Zählwerte ordnungsgemäß erfasst habe.

Anlage 5: Datenübergabe (Fremdnutzerverfahren)

A5.1 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

A5.2 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 2 und Anlage 3
VUB	N 4.0	Verkehrsunternehmen B (erhebendes VU) gemäß Anlage 2
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 6: Datenübergabe: Tabellenergebnisstruktur der Erhebungsrohdaten (Erhebung nach dem Anspruchsverfahren)

A6.1 Haltestellenverzeichnis (HSV)

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

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

A6.2 Gemeindeverzeichnis (GEV)

GEV listet die zulässigen Gemeinden auf. Das GEV wird vom VRR vorgegeben.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	Gemeinde-Nummer		SPNV + ÖSPV
COD	int	Gemeinde-Code		SPNV + ÖSPV
GKZ	int	Gemeinde-Kenn-Ziffer	= amtlicher Gemeindegeschlüssel ggf. NULL	SPNV + ÖSPV
BEZ	char 30	Gemeindebezeichnung		SPNV + ÖSPV
NAM	char 80	Gemeindename		SPNV + ÖSPV
KBE	char 30	Kreisbezeichnung		SPNV

RKT	tinyint	Raumkategorie	Region für die Ergiebigkeitssätze und für die Kalibrierung der Fahrpreisdivisoren 1=weiß 2=grau 3=grün	ÖSPV
-----	---------	---------------	---	------

A6.3 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	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	Fahrtnummer		SPNV + ÖSPV
KUN	int	Kursnummer (Erhebung)		SPNV + ÖSPV
FAB	char 10	Fahrtbezeichnung	Original-Fahrtnummer des Verkehrsunternehmens, z.B Zugnummer; ggf. leer	SPNV + ÖSPV
PRN	int	Produktnummer	nach <u>PRV.NUM</u>	SPNV + ÖSPV
LIN	int	Liniennummer	nach <u>LIV.NUM</u>	SPNV + ÖSPV
RIC	tinyint	Richtung	Bei Ringlinien ggf. NULL	SPNV + ÖSPV
VKN	int	Verkehrsunternehmen (Konzession)	nach <u>VUV.NUM</u>	SPNV + ÖSPV
VTN	int	Verkehrsunternehmen (Transporteur)	nach <u>VUV.NUM</u>	SPNV + ÖSPV
ERF	bit	Erhebungsfahrt	in dieser Fahrt werden Fahrgäste befragt, wenn sie in die Stichprobe kommen = die Fahrt gehört zur Grundgesamtheit	SPNV + ÖSPV
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	SPNV + ÖSPV
ANS	int	Ausnahmeschlüssel für Tagesschlüssel	für <u>ANV.ANS</u>	SPNV + ÖSPV
SP1	int	Soll-Platzangebot in der 1. Klasse		SPNV
SP2	int	Soll-Platzangebot in der 2. Klasse bzw. Soll-Platzangebot im ÖSPV-Fahrzeug		SPNV + ÖSPV
SPS	int	Soll-Platzangebot im Stehbereich		SPNV
PEB	tinyint	Periode als Bitmuster	1. + 2. Periode = $2^1 + 2^2 = 6$	SPNV + ÖSPV
WZS	int	Wochenzeitschicht		SPNV + ÖSPV

A6.4 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	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	Haltnummer		SPNV + ÖSPV
FAN	int	Fahrtnummer	nach <u>FAV.NUM</u>	SPNV + ÖSPV
HSN	int	Haltestellen-Nummer	nach <u>HSV.NUM</u> enthält auch Grenzen	SPNV + ÖSPV
DIS	int	kumulierte Distanz [m]		SPNV + ÖSPV
ANK	int	Zeit [Sekunden nach Mitternacht]	ggf. > 216.000, ggf. < 0; Erste Haltestelle der Fahrt = NULL	SPNV + ÖSPV
ABF	int	Zeit [Sekunden nach Mitternacht]	ggf. > 216.000, ggf. < 0; Letzte Haltestelle der Fahrt = NULL	SPNV + ÖSPV

A6.5 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	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	Ausnahmenummer		SPNV + ÖSPV
ANS	int	Ausnahmeschlüssel		SPNV + ÖSPV
DAT	Smalldate time	Datum		SPNV + ÖSPV
GUF	bit	Gültigkeitsschlüssel		SPNV + ÖSPV

A6.6 Produktverzeichnis (PRV)

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

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	Produktnummer		SPNV + ÖSPV
COD	int	Produkt-Code		SPNV + ÖSPV
KUR	char 10	Produkt-Kurz-Name		SPNV + ÖSPV
BEZ	char 30	Produkt-Bezeichnung		SPNV + ÖSPV
NAM	char 80	Produkt-Name		SPNV + ÖSPV

A6.7 Linien-Verzeichnis (LIV)

LIV listet die zulässigen Linien auf.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	Liniennummer		SPNV + ÖSPV
COD	int	Linien-Code		SPNV + ÖSPV
KUR	char 10	Linien-Kurz-Name		SPNV + ÖSPV
BEZ	char 30	Linienbezeichnung		SPNV + ÖSPV
NAM	char 80	Bezeichnung der Linie / Linienweg		SPNV + ÖSPV

A6.8 Verkehrsunternehmens-Verzeichnis (VUV)

VUV listet die zulässigen Verkehrsunternehmen auf. Das VUV wird vom VRR vorgegeben.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	Verkehrsunternehmensnummer		SPNV + ÖSPV
COD	int	Verkehrsunternehmens-Code	Gemäß VRR-Nummernkreis	SPNV + ÖSPV
KUR	char 10	Verkehrsunternehmens-Kurz-Name		SPNV + ÖSPV
BEZ	char 30	Verkehrsunternehmens-Bezeichnung		SPNV + ÖSPV
NAM	char 80	Verkehrsunternehmens-Name		SPNV + ÖSPV

A6.9 Interview-Datei (IND)

IND enthält je Interview einen Datensatz:

- Benutzen mehrere Fahrgäste gleiche Fahrausweise (und haben den gleichen Reiseweg im SPNV), kann bei einer nicht-elektronischen Erhebung im Feld ANZ die Zahl dieser Fahrgäste angegeben werden.
- Benutzen mehrere Fahrgäste einen gemeinsamen Fahrausweis (und gleichen Reiseweg im SPNV), 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	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	Interviewnummer		SPNV + ÖSPV
DAT	datetime	Erhebungsdatum		SPNV + ÖSPV
MEG	int	Messgruppe	Zur Unterscheidung von Erhebungsgruppen Erheber, die gemeinsam in einer Platzgruppe eingesetzt sind erhalten hier die gleiche Nummer. Im ÖSPV ggf. NULL	SPNV (+ ÖSPV)
FBN	int	Fahrtberechtigungsnummer	nach <u>FBV.NUM</u> , wenn nicht erhoben NULL	SPNV + ÖSPV
GTL	bit	Speerlistenabgleich	1 - Ticket auf der Speerliste Sonst 0	SPNV + ÖSPV
MKT	bit	Markierte Tickets	1 - Ticket markiert Sonst 0	SPNV + ÖSPV
VVN	int	Verkaufendes Verkehrsunternehmen	nach <u>VUV.NUM</u> sofern erfasst, sonst NULL	SPNV + ÖSPV
F2N	int	Fahrtberechtigungsnummer (zweiter Fahrausweis)	Wenn genutzt nach <u>FBV.NUM</u> Sonst NULL	SPNV
G2L	bit	Speerlistenabgleich (zweiter Fahrausweis)	1 - Ticket auf der Speerliste Sonst 0	SPNV + ÖSPV
M2T	bit	Markierte Tickets (zweiter Fahrausweis)	1 - Ticket markiert Sonst 0	SPNV + ÖSPV
V2N	Int	Verkaufendes Verkehrsunternehmen (zweiter Fahrausweis)	Wenn genutzt nach <u>VUV.NUM</u> Sofern erfasst, sonst NULL	SPNV
BHN	int	Brechpunkt der Gültigkeit zwischen 1. Und 2. Fahrausweise	Wenn genutzt nach <u>FAE.NUM</u> Sonst NULL	SPNV
ANZ	tinyint	Anzahl	Fahrgäste mit gleichen Fahrausweisen und gleichen Reisewegen	SPNV + ÖSPV
MIT	tinyint	Mitfahrer	Fahrgäste mit gleichen Fahrausweisen und gleichen Reisewegen	SPNV + ÖSPV
FPR	dec(15, 2)	Fahrausweispreis	Zur Plausibilisierung ggf. NULL	SPNV
VON	int	Verkaufsortnummer	nach <u>VOV.NUM</u>	SPNV
HIN	int	Halt vor Interview-Durchführung	nach <u>FAE.NUM</u>	SPNV
ZBN	int	Zugang zu Beginn des Fahrtabschnitts	Nach <u>ZAV.NUM</u>	SPNV
HV2	Int	Haltestelle des Ersteinstiegs (falls mehr als ein Vorlaufabschnitt)	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL	SPNV
HV1	Int	Ein bzw. Umstiegshaltestelle im unmittelbaren Vorlauf zur Erhebungsfahrt	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL	SPNV
HEN	Int	Einstiegshalt Erhebungsfahrt	Nach <u>FAE.NUM</u>	SPNV
HAN	Int	Ausstiegshalt Erhebungsfahrt	Nach <u>FAE.NUM</u>	SPNV
HN1	Int	Aus- bzw. Umstiegshaltestelle im unmittelbaren Nachlauf zur Erhebungsfahrt	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL	SPNV

HN2	int	Haltestelle des Letztausstiegs (falls mehr als ein Nachlauf-Abschnitt)	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL	SPNV
AEN	int	Abgang vom Ende des Fahrtabschnitts	Nach <u>ZAV.NUM</u>	SPNV

A6.10 Ausgewertete Interview-Datei (AID)

AID enthält die nachgelagerten Berechnungen und Prüfungen zum Interview (IND). Die AID ist zwischen VRR und dem beauftragten Dritten, der die Erlösberechnung und Hochrechnung durchführt, im Detail abzustimmen.

A6.11 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	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	ZuUndAbgangsnummer		SPNV
INN	int	Interviewnummer	nach <u>IND.NUM</u>	SPNV
GZN	int	Gemeindennummer des Zugangs	nach <u>GEV.NUM</u>	SPNV
GAN	int	Gemeindennummer des Abgangs	nach <u>GEV.NUM</u>	SPNV

A6.12 Zu- und Abgangsverkehrsmittel-Verzeichnis (ZAV)

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

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Nummer		SPNV
COD	int	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Code		SPNV
KUR	char 10	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Kurzname		SPNV
BEZ	char 30	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Bezeichnung		SPNV
NAM	char 80	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Name		SPNV
TAR	Bit	Zu- und Abgangsverkehrsmittel ist relevant für Tarif- und Erlösbetrachtungen im nicht erhobenen Vor-/Nachlauf	Relevant für VRR-Einnahmenaufteilung	SPNV

A6.13 Platzangebots-Datei (PAD)

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

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	Int	Platzangebotsnummer		SPNV + ÖSPV
KUN	Int	Kursnummer	nach <u>FAV.KUN</u>	SPNV + ÖSPV
DAT	datetime	Erhebungsdatum		SPNV + ÖSPV
MEG	Int	Messgruppe	Zur Unterscheidung von Erhebungsgruppen Im ÖSPV ggf. NULL	SPNV (+ ÖSPV)
EZ1	Int	Eingesetzte Zähler/Erheber in der 1. Kl.	Ggf. NULL	SPNV
EZ2	Int	Eingesetzte Zähler/Erheber in der 2. Kl. bzw. im ÖSPV-Fahrzeug	Ggf. NULL	SPNV + ÖSPV
EZ3	Int	Eingesetzte Zähler/Erheber im Stehbereich	Ggf. NULL	SPNV
PA1	smallint	Platzangebot in der 1. Klasse	Ggf. NULL	SPNV
PA2	smallint	Platzangebot in der 2. Klasse. bzw. im ÖSPV-Fahrzeug	Ggf. NULL	SPNV + ÖSPV
PAS	smallint	Platzangebot im Stehbereich	Ggf. NULL	SPNV
PE1	smallint	Erhobene Plätze in der 1. Klasse	Ggf. NULL	SPNV
PE2	smallint	Erhobene Plätze in der 2. Klasse . bzw. im ÖSPV-Fahrzeug	Ggf. NULL	SPNV + ÖSPV
PES	smallint	Erhobene Plätze im Stehbereich	Ggf. NULL	SPNV
VE1	smallint	Verweigerer in der 1. Klasse	Wenn keine Verweigerer: 0 Wenn nicht erhoben: NULL	SPNV
VE2	smallint	Verweigerer in der 2. Klasse	Wenn keine Verweigerer: 0 Wenn nicht erhoben: NULL	SPNV
VES	smallint	Verweigerer im Stehbereich	Wenn keine Verweigerer: 0 Wenn nicht erhoben: NULL	SPNV
UE1	smallint	Ungültige Interviews in der 1. Klasse	Wenn keine Verweigerer: 0 Wenn nicht erhoben: NULL	SPNV + ÖSPV
UE2	smallint	Ungültige Interviews in der 2. Klasse	Wenn keine Verweigerer: 0 Wenn nicht erhoben: NULL	SPNV + ÖSPV
UE3	smallint	Ungültige Interviews im Stehbereich	Wenn keine Verweigerer: 0 Wenn nicht erhoben: NULL	SPNV + ÖSPV

A6.14 Befragungsquoten-Datei (BQD)

BQD enthält die nachgelagerte Ermittlung über die erreichte Befragungsquote.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	Befragungsquotennummer		SPNV
KUN	int	Kursnummer	nach <u>FAV.KUN</u>	SPNV
DAT	datetime	Erhebungsdatum		SPNV
MEG	int	Messgruppe	Zur Unterscheidung von Erhebungsgruppen Im ÖSPV ggf. NULL	SPNV (+ ÖSPV)
BQ1	dec(5, 4)	Befragungsquote in der 1. Klasse	Ggf. NULL	SPNV
BQ2	dec(5, 4)	Befragungsquote in der 2. Klasse bzw. im ÖSPV-Fahrzeug	Ggf. NULL	SPNV + ÖSPV
BQ3	dec(5, 4)	Befragungsquote im Stehbereich	Ggf. NULL	SPNV

A6.15 Ein- und Aussteiger-Datei (EAD)

EAD enthält die Ergebnisse der E/A-Zählung.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	Zählungsnummer		SPNV + ÖSPV
DAT	datetime	Erhebungsdatum		SPNV + ÖSPV
MEG	int	Messgruppe	Zur Unterscheidung von Erhebungsgruppen Erheber, die gemeinsam in einer Platzgruppe eingesetzt sind erhalten hier die gleiche Nummer. Im ÖSPV ggf. NULL	SPNV + (ÖSPV)
HAN	int	Haltnummer	nach <u>FAE.NUM</u>	SPNV + ÖSPV
EIN	smallint	Anzahl Einsteiger	Die Anfangs-Besetzung bei Zustieg in eine Erhebungsfahrt (nur bei in den Tarifraum einbrechenden Fahrten) ist ebenfalls in dieser Spalte zu erfassen. Sonst NULL	ÖSPV
BES	smallint	Besetzung (nach dem Halt)	Sonst NULL	SPNV
BEB	smallint	Besetzung (Beginn)	Sonst NULL	ÖSPV

A6.16 Fahrtberechtigungs-Verzeichnis (FBV)

FBV listet die zulässigen Fahrtberechtigungen auf. Das FBV wird vom VRR vorgegeben.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	Fahrtberechtigungs-Nummer		SPNV + ÖSPV
COD	int	Fahrtberechtigungs-Code		SPNV + ÖSPV
KUR	char 10	Fahrausweis-Kurzname		SPNV
BEZ	char 30	Fahrausweisbezeichnung		SPNV
NAM	char 80	Fahrausweisname		SPNV
FPS	char 10	Fahrausweis-Preisstufe		SPNV
FAG	char 30	Fahrausweisgruppe		ÖSPV

A6.17 Verkaufsort-Verzeichnis (VOV)

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

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen	Relevant für... (nicht relevant = NULL)
NUM	int	Merkmals-Nummer		SPNV
COD	int	Merkmals-Code		SPNV
KUR	char 10	Merkmals-Kurzname		SPNV
BEZ	char 30	Merkmals-Bezeichnung		SPNV
NAM	char 80	Merkmals-Name		SPNV

Anlage 7: Umgang mit fehlenden Informationen auf Erhebungsbögen im Anspruchsverfahren SPNV

Die Anlage 7 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 SPNV

- Fahrausweisart
- bei VRR-Tarif: ggf. Preis des Fahrausweises
- bei VRR-Tarif: Preisstufe
- bei VRR-Tarif: verkaufendes Verkehrsunternehmen
- Reiseweg
- Ort der Befragung
- ÖSPV-Vorlauf
- ÖSPV-Nachlauf

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 auszullesen.

- Bei fehlenden Merkmalen auf den Zählbögen 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 gelöscht. Die gelöschten Interviews sind in der PAD-Datei (Anlage 6) zu übergeben und gehen in die Berechnung der Befragungsquote ein (Abschnitt 5.2). Das Interview bleibt in der Besetzung erhalten.

Regel 2: Fehlt die Preisstufe und kann die Preisstufe aufgrund der Fahrausweisart bzw. des Fahrausweispreises nicht eindeutig abgeleitet werden, ist die Preisstufe A Basis für die Ergebnisberechnung. Anhand des Einstiegsbahnhofs 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 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 gelöscht. Die gelöschten Interviews sind in der PAD-Datei (Anlage 6) zu übergeben und gehen in die Berechnung der Befragungsquote ein (Abschnitt 5.2). Das Interview bleibt in der Besetzung erhalten.

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.

Anlage 8: Elektronische Erhebung

[Anlage muss noch erarbeitet werden]

Anlage 9: Regeln zur Prüfung der Dateneingabe bei nicht elektronischer Erhebung

A9.1 Prüfung der Dateneingabe im Fremdnutzerverfahren

Gemäß Richtlinie wird dem VRR bei einer Erhebung auf Papier 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 Zählerfahrten pro Unternehmen je Periode anfordern und diese Fahrten mit den gelieferten Daten abgleichen.

Es wird eine Fehlerquote von 5% der ausgewählten Zählerfahrten 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 Zählerfahrten erfolgt vom VRR zufällig anhand des Wagenfahrtcodes. Den zählverantwortlichen Mitarbeitern 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 Zählfahrten wird der VRR dem 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 bei einer Erhebung auf Papier das Recht eingeräumt, sich von der Ordnungsmäßigkeit der Erhebungsbelege und Richtigkeit der Eingabe in die EDV zu überzeugen (siehe Abschnitte 4.9 bzw. 5.9 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 7 der Richtlinie (Umgang mit fehlenden Informationen auf Erhebungsbögen im Anspruchsverfahren) mit Ausnahme einer willkürlichen Vervollständigung der fehlenden Informationen, die nicht der Anlage 7 entsprechen bzw. einer Nichtkennzeichnung der fehlenden Angaben.

Nach Prüfung der 200 ausgewählten Interviews wird der VRR dem 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 ¹⁾ gemäß Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR

FA-Nr.	Fahrausweisarten (VRR-Regeltarif)	Einnahmen in €	Erstattungen in € ²⁾	verbleib. Einnahmen in €	Informell: Einnahmenaufteilungs- kreislauf VRR
1000	EinzelTicket Erwachsene				Einnahmenaufteilung erfolgt über die Auswertung der Anspruchs- und Fremdnutzererhebung (Abrechnung Einnahmenaufteilung Regeltarif), BärenTicket 1. Klasse-Fahrgeldanteil gesonderte Berechnung gemäß Richtlinie Ziffer 7.3 im Rahmen der Abrechnung Regeltarif
1010	EinzelTicket Kinder				
1100	4er Tickets Erwachsene				
1110	4er Tickets Kinder				
1101	10er Ticket Erw. (Ausgabe über Handy)				
2012	TagesTicket Einzel				
20121	TagesTicket 2 (Einzel plus 1 Person)				
20122	TagesTicket 3 (Einzel plus 2 Personen)				
20123	TagesTicket 4 (Einzel plus 3 Personen)				
20124	TagesTicket 5 (Einzel plus 4 Personen)				
3001	7-Tage-Ticket (1 Person), HandyTicket				
3100	Ticket2000 Monatskarte				
3110	Ticket1000 Monatskarte				
3200	Ticket2000 9 Uhr-Monatskarte				
3210	Ticket1000 9 Uhr-Monatskarte				
3300, (3301)	Ticket2000 ABO-Monatskarte (GK)				
33011- 33034	Ticket2000 ABO-Monatskarte - GKR				
3310, (3311)	Ticket1000 ABO-Monatskarte (GK)				
33111- 33134	Ticket1000 ABO-Monatskarte - GKR				
3400, (3401)	Ticket2000 9 Uhr ABO-Monatsk. (GK)				
34011- 34034	Ticket2000 9 Uhr ABO-Monatsk. - GKR				
3410, (3411)	Ticket1000 9 Uhr ABO-Monatskarte (GK)				
34111- 34134	Ticket1000 9 Uhr ABO-Monatsk. - GKR				
3450, (3451)	BärenTicket ABO-Jahreskarte (GK)				
34511- 34534	BärenTicket ABO-Jahreskarte - GKR				
3500,3501	FirmenTicket 100/100 und 100/100 Azubi				
3502, 3503	FirmenTicket 6% und 6% Azubi				
3504,3505	FirmenTicket 8,5% und 8,5% Azubi				
3506,3507	FirmenTicket 10% und 10% Azubi				
3508,3509	FirmenTicket 10,5% und 10,5% Azubi				
35010, 35011	FirmenTicket 11% und 11% Azubi				
3603	YoungTicket				
3608, (3609)	YoungTicket Plus Abo-Jahreskarte (GK)				
36911- 33694	YoungTicket Plus Abo-Jahreskarte - GKR				
36011	SchokoTicket Jahreskarte - Selbstzahler				
36012	SchokoTicket Jahresk.-Eigenanteil 1. Kind				
36013	SchokoTicket Jahresk.-Eigenanteil 2. Kind				
36014	SchokoTicket Jahresk.-kein Eigenanteil				

36020	SchokoTicket (Schulträger-Anteil)			
8000	VGN-SchokoTicket Schulträgeranteil VGN			
3700	SemesterTicket / FH			
3701	SemesterTicket / Uni			
3702	SemesterTicket NRW (Zuscheidung des Kompetenzcenter Marketing NRW) *			
3121/3122	SozialTicket VRR (PapierTicket und E-Ticket)			
7050	Nachträgl. erhob. Beförderungsentgelt			
Zwischensumme 1				

6014,6015	ZusatzTicket (Einzel u. 4er)				<i>Gesonderte Berechnung gemäß Richtlinie Ziffer 7.1 und 7.2 im Rahmen der Abrechnung des Regeltarif</i>
61021, 61022	Zusatzwertmarke 1.Kl. DB, MOKA				
61011, 61012	Zusatzwertmarke 1.Kl. DB, MOKA im Abo				
Zwischensumme 2					
Summe: EAV-relevante Einnahmen (Regeltarif)					

FA-Nr.	NRW-Tarif	Einnahmen in €	Erstattungen in €	verbleib. Einnahmen in €	Informell: Einnahmenaufteilungs-kreislauf VRR
22061	Schönes Wochenende Verkäufe im Alt-VRR-Gebiet				<i>Verkäufe im Alt-VRR-Gebiet: Gesonderte Einnahmenaufteilung und Abrechnung gemäß Richtlinie Anlage 30 Verkäufe im Alt-VGN-Gebiet: Gesonderte Einnahmenaufteilung gemäß Alt-VGN-Einnahmenaufteilungsregularien</i>
22062	Schönes Wochenende Verkäufe im Alt-VGN-Gebiet				
22011	SchönerTag NRW (5 Personen) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VRR-Gebiet				
22012	SchönerTag NRW (5 Personen) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VGN-Gebiet				
22021	SchönerTag NRW (1 Person) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VRR-Gebiet				
22022	SchönerTag NRW (1 Person) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VGN-Gebiet				
22031	SchönerFahrt NRW Erwachsener (1 Person) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VRR-Gebiet				
22032	SchönerFahrt NRW Erwachsener (1 Person) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VGN-Gebiet				
22041	SchönerFahrt NRW Kind (1 Person) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VRR-Gebiet				
22042	SchönerFahrt NRW Kind (1 Person) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VGN-Gebiet				
50011	FerienTicket NRW groß (Sommerferien) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VRR-Gebiet				
50012	FerienTicket NRW groß (Sommerferien) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VGN-Gebiet				
50021	FerienTicket NRW klein ³⁾ (Oster-, Herbst-Weihnachtsferien) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VRR-Gebiet				
50022	FerienTicket NRW klein ³⁾ (Oster-, Herbst-Weihnachtsferien) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VGN-Gebiet				

50031	FerienTicket NRW klein ³⁾ (Oster-, Herbst-Weihnachtsferien) inkl. Internetverkauf, altes Jahr Verkäufe im Alt-VRR-Gebiet				
50032	FerienTicket NRW klein ³⁾ (Oster-, Herbst-Weihnachtsferien) inkl. Internetverkauf, altes Jahr Verkäufe im Alt-VGN-Gebiet				
Summe: EAV-relevante Einnahmen NRW- Tarif					

22051	FahrradTicket NRW (1 Person) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VRR-Gebiet				<i>Einnahmen verbleiben beim verkaufenden VU</i>
22052	FahrradTicket NRW (1 Person) inkl. Internetverkauf Verkäufe im Alt-VGN-Gebiet				

FA-Nr.	Fahrausweise im Bereich „Unterer Niederrhein“	Einnahmen in €	Erstattungen ²⁾ in €	verbleib. Einnahmen in €	Informell: Einnahmenaufteilungs-kreislauf VRR
8100	VGN-Schnäppchenkarte				<i>Einnahmenaufteilung wird von der VRR-Außenstelle in der VGN (NIAG) durchgeführt</i>
8200	VGN-Wochenkarte (7 Tage)				
8300	VGN-Monatskarte im Ausbildungsverkehr				
8400	VGN-MK im Ausbildungsverkehr Abo				
8401	VGN-FirmenTicket Azubi Abo (nur NIAG)				
8051/8052	VGN-SozialTicket (PapierTicket und E-Ticket)				
8600	SemesterTicket NRW (einbehaltener VGN-Anteil) nur NIAG				
Summe: Fahrausweise im Bereich „Unterer Niederrhein“					

FA-Nr.	KombiTickets	Einnahmen in €	Erstattungen ²⁾ in €	verbleib. Einnahmen in €	Informell: Einnahmenaufteilungs-kreislauf VRR
7210	KombiTickets Preisstufe A und B ⁴⁾				<i>Gesonderte Einnahmenaufteilung und Abrechnung gemäß Richtlinie Anlage 32</i>
7220	KombiTicket aller übrigen Preisstufen ohne betrieblichen Mehrleistungen ^{4) 5)}				
7230	KombiTicket aller übrigen Preisstufen mit betrieblichen Mehrleistungen ^{4) 5)}				
Summe: EAV-relevante Einnahmen (KombiTickets)					
7300	sonstige KombiTicket-Einnahmen, die nicht unter 7210 – 7230 aufgeführt sind				<i>Einnahmen verbleiben beim verkaufenden VU bzw. wurden vom VRR gemäß Anlage 32 zugeschrieben</i>

* *nicht relevant bei der Preisbildung im SPNV*

- 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 hier **nicht** aufzuführen:
 - KombiTicket-Einnahmen aus Fußballspielen
 - KombiTicket-Einnahmen gemäß Anlage A32.1 bis Anlage A32.4
 - KombiTicket-Einnahmen, die vom VRR zu geschieden werden
 - KombiTicket-Einnahmen, die anderen Verbänden/Verkehrsunternehmen zugeschrieben werden
- 5) Betriebliche Mehrleistungen: Aufwendungen, die zusätzlich zum Regelbetrieb durch KombiTickets entstehen. Einnahmen aus KombiTickets aller übrigen Preisstufen **mit** betrieblichen Mehrleistungen sind dann in dieser Kategorie aufzuführen, wenn die Kosten des betrieblichen Mehraufwandes mindestens 10% der erzielten Einnahmen betragen. Zur Ermittlung der Kosten des betrieblichen Mehraufwandes sind die Parameter des Finanzierungssystems gemäß Baustein 4a anzuwenden.

Anlage 11: Verfahren zur Berechnung der Abschlagszahlungen

A11.1 Ausgleichsbeträge zwischen den ÖSPV-Unternehmen

Es werden Abschlagszahlungen in Höhe der Ausgleichsbeträge aus der letzten abgestimmten endgültigen Einnahmenaufteilung festgelegt.

Sofern sich aus aktuelleren (vorläufigen) Einnahmenaufteilungsrechnungen Hinweise ergeben, dass eine Änderung der Abschlagszahlungen sinnvoll ist, entscheidet der AK WA. Der AK WA entscheidet ebenfalls, wenn aufgrund von Änderungen im Leistungsangebot oder aufgrund von vertrieblichen Änderungen eine Anpassung der Abschlagszahlungen sinnvoll ist. Im gegenseitigen Einvernehmen können Unternehmen untereinander eine Änderung der Abschlagszahlungen vereinbaren, solange sich diese nicht auf andere Unternehmen auswirkt.

A11.2 Ausgleichsbeträge zwischen SPNV- und ÖSPV-Unternehmen

Basis für eine Fortschreibung der Abschlagszahlungen bilden die Ausgleichsbeträge aus der letzten abgestimmten endgültigen Einnahmenaufteilung. Die sich aus dieser Einnahmenaufteilung ergebenden Ansprüche und Gegenansprüche zwischen den SPNV- und ÖSPV-Unternehmen werden im bilateralen Verhältnis mit der jeweiligen Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen vom Basisjahr zum Jahr, für das die Abschlagszahlungen ermittelt werden (Prognose), fortgeschrieben.

Sofern sich aus aktuelleren (vorläufigen) Einnahmenaufteilungsrechnungen Hinweise ergeben, dass eine weitere Änderung der Abschlagszahlungen sinnvoll ist, entscheidet der AK WA. Der AK WA entscheidet ebenfalls, wenn aufgrund von Änderungen im Leistungsangebot oder aufgrund von vertrieblichen Änderungen eine Anpassung der Abschlagszahlungen sinnvoll ist. Im gegenseitigen Einvernehmen können Unternehmen untereinander eine Änderung der Abschlagszahlungen vereinbaren, solange sich diese nicht auf andere Unternehmen auswirkt.

Anlage 12: Bezugsgröße für Vertragsstrafen und Übersicht über die Fristen

A12.1 Bezugsgröße für Vertragsstrafen

Gemäß Abschnitt 2.6 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 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 ¹⁾	93.740.980,96
Nmobil	1.603.265,31		

¹⁾ 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.

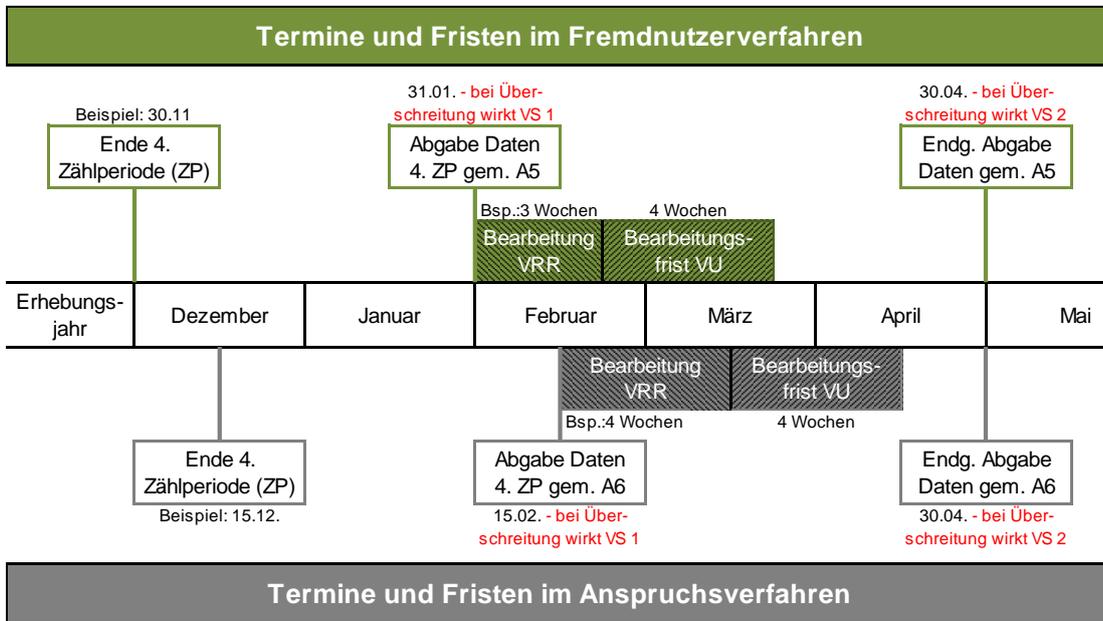
Bezugsgröße für die Anwendung von Vertragsstrafen im Rahmen der Aufbereitung der Erhebung 2015 ist die Einnahmenaufteilung 2011, die von der Gesellschaft KViV am 11.03.2013 beschlossen wurde. Die beanspruchten Ausgleichsbeträge sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsunternehmen	Beanspruchte Ausgleichsb. 2011 in €	Verkehrsunternehmen	Beanspruchte Ausgleichsb. 2011 in €
BGS	12.837.173,78	WSW	5.636.328,61
DSW21	7.910.307,17	NIAG	4.322.083,85
DVG	8.279.898,50	BVR	12.310.178,25
VER	6.078.876,12	SDG	692.160,29
EVAG	11.302.878,30	VGV	1.506.896,76
HST	2.158.093,30	RVN	507.523,11
HCR	2.837.071,60	RVM	205.963,33
SWK	3.763.933,52	VKU	1.149.499,01
NVV	3.868.544,95	MVG	237.558,53
BSM	1.178.877,06	WB	130.494,58
MHVG	3.160.222,74	BRS	179.554,85
SWN	3.092.520,16	RVK	175.302,20
STOAG	3.938.427,56	KWS	198.548,06
SR	888.983,25	KGW	92.265,16
Rheinb./FDG	33.195.152,03	HBR	12.148,63
SWS	1.998.213,79	OVAG	180.457,05
VEST	7.475.486,65	REVG	4.444,86
Nmobil	1.645.407,75	SPNV ¹⁾	102.202.985,01

¹⁾ 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.

A12.2 Übersicht über die Fristen

Der folgende Zeitstrahl gibt eine Übersicht über die Termine und Fristen für die Datenübergabe, die in Abschnitt 2.6 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 2.6)

Vertragsstrafe 2 (VS2): Reduzierung des Anspruches um 10% der Bezugsgröße (siehe Abschnitt 2.6)

Anlage 13: Zuschreibung der ZusatzTickets und Bewertung teilungültiger Fahrten

A13.1 Zuschreibung der ZusatzTickets

Für die Einnahmenaufteilung 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.

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.

A13.2 Bewertung teilungültiger Fahrten

Gemäß Abschnitt 6.5.4 wird für Fahrten, die im Erhebungsabschnitt über den Geltungsbereich des Stammfahrausweises hinausgehen und für die kein ZusatzTicket vorliegt (teilungültige Fahrten), ein Korrekturfaktor angesetzt. Der Korrekturfaktor wird auf Basis der Erhebungsergebnisse 2012 der DB-Nettolinien für die SPNV-Bruttolinien abgeleitet. Der Korrekturfaktor wird auf die Erhebungsergebnisse aller SPNV-Unternehmen für alle weiteren Jahre angewendet. Das Verfahren zur Ermittlung des Korrekturfaktors ist im AK WA zu erarbeiten.

Anlage 14: 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 5 der Richtlinie bewertet.

Anlage 15: 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 (Busverkehr 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.

Im Huckepackverfahren (siehe Abschnitt 2.1 der Richtlinie) ist in Abstimmung mit dem Unternehmen im Fremdnutzerverfahren auch die Wahl des Fremdnutzerverfahrens für o.g. ÖSPV-Unternehmen möglich.

Anlage 16: Besondere Regelungen für einzelne Zähljahre

Für die Einnahmenaufteilung 2012 gelten folgende Sonderregelungen:

- Gemäß Abschnitt 2.1 der Richtlinie finden die Erhebungen zur VRR-Einnahmenaufteilung alle zwei Jahre statt. Für die Erhebung zur Einnahmenaufteilung im VRR auf SPNV-Bruttolinien und für ÖSPV-Unternehmen im Anspruchsverfahren kann die Erhebung der ersten Periode im Jahr 2013 erfolgen.
- Für Alt-VGN-Unternehmen, die erst mit der Einführung des Gemeinschaftstarifes an der VRR-Einnahmenaufteilung teilnehmen, gelten besondere Bestimmungen im Rahmen der Härtefallregelung (siehe Anlage 27).

Anlage 17: Vorschlag zum Umgang mit den unterschiedlichen Vorgaben zu den WZS bei Schwerbehinderten- und Fremdnutzererhebung

Ausgangslage:

- Die Schwerbehindertenrichtlinie (Linienenerhebung) definiert Wochenzeitschichten (WZS), in denen die Verkehrserhebung zu organisieren ist. In jeder Wochenzeitschicht muss ein Mindeststichprobenumfang durch zufällige Auswahl von Erhebungsfahrten sichergestellt werden.
- Die Fremdnutzererhebung lehnt sich an die Schwerbehindertenerhebung an. Schwerbehinderten- und Fremdnutzererhebung können integriert erhoben werden (siehe Abschnitt 3).
- Die erste normalwerktägliche Schicht der Schwerbehindertenrichtlinie umfasst Fahrten, deren zeitlicher Schwerpunkt zwischen 5:00 und 9:00 Uhr liegt.
- In der Fremdnutzererhebung ist diese erste Schicht in zwei Teilschichten (5:01 bis 7:00 Uhr und 7:01 bis 9:00 Uhr) getrennt. Die Schichtung der Schwerbehindertenerhebung bleibt davon unberührt.

Bei integrierter Erhebung von Schwerbehinderten und Fremdnutzung ergibt sich folgende Problemstellung:

- Die Auswahl der Fahrten muss in jeder Schicht – auch in den Teilschichten – zufällig erfolgen. Die Auswahlwahrscheinlichkeit ist der Quotient aus Anzahl der ausgewählten Fahrten in der Schicht zur Zahl der angebotenen Fahrten in der Schicht.
- Innerhalb der aus beiden Teilschichten zusammengesetzten Schicht erfolgt damit die Auswahl der Fahrten nicht mehr rein zufällig, wenn sich die Auswahlwahrscheinlichkeiten in den Teilschichten unterscheiden.
- Dies wird an folgendem Beispiel deutlich:
 - Innerhalb der ersten Teilschicht werden 2 Fahrten angeboten. Innerhalb der zweiten Teilschicht werden 8 Fahrten angeboten. In der Gesamtschicht werden also 10 Fahrten angeboten.
 - Für die Schwerbehindertenerhebung müssen 2 Fahrten aus der Gesamtschicht ausgewählt werden. Jede einzelne Fahrt aus der Gesamtschicht hat dann eine Auswahlwahrscheinlichkeit von $2/10 = 20\%$.
 - Für die Fremdnutzererhebung müssen 2 Fahrten in der ersten Teilschicht und 2 Fahrten in der zweiten Teilschicht ausgewählt werden. In der ersten Teilschicht werden also alle Fahrten ausgewählt (Auswahlwahrscheinlichkeit von $2/2 = 100\%$). In der zweiten Teilschicht werden 2 Fahrten ausgewählt (Auswahlwahrscheinlichkeit von $2/8 = 25\%$).

- Für die Schwerbehindertenerhebung werden damit 4 Fahrten (2 mehr als gefordert) aus der Gesamtschicht ausgewählt. Bei Zufallsauswahl müsste jede Fahrt also eine Auswahlwahrscheinlichkeit von $4/10 = 40\%$ haben. Tatsächlich hat aber ein Teil der Fahrten eine Auswahlwahrscheinlichkeit von 100%. Der andere Teil hat eine Auswahlwahrscheinlichkeit von 25%. Die Auswahl in der Gesamtschicht ist nicht mehr zufällig.

Die Stichprobenauswahl von Schwerbehinderten- und Fremdnutzererhebung muss in der ersten Wochenzeitschicht der Schwerbehindertenerhebung also entkoppelt werden. Hierzu wird folgendes Verfahren vorgeschlagen:

- Im ersten Schritt erfolgt die Stichprobenziehung ausschließlich für die Schwerbehindertenerhebung. Die erste Wochenzeitschicht wird als Gesamtschicht von 5:00 bis 9:00 Uhr angesetzt.
- Im zweiten Schritt erfolgt dann eine Verdichtung, so dass auch in den Teilschichten der Mindeststichprobenumfang (für die Fremdnutzererhebung) erfüllt ist.
- Die im ersten Schritt ausgewählten Fahrten werden bei der Berechnung des Schwerbehindertenquotienten und bei der Berechnung der Fremdnutzeranteils berücksichtigt.
- Die im zweiten Schritt ausgewählten Fahrten werden nur bei der Berechnung des Fremdnutzeranteils berücksichtigt.

Bewertung des vorgeschlagenen Auswahlverfahrens:

- Das Verfahren erfüllt die Bedingungen der Schwerbehindertenrichtlinie und der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung – insbesondere in Bezug auf die Zufälligkeit der Auswahl.

Bei der Befolgung des vorgeschlagenen Auswahlverfahrens ist die Erteilung eines Testates für die Schwerbehindertenerhebung möglich.

Anlage 18: 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 6.2 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 Fremdnutzernerhebung 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:

Normalwerktag										
Uhrzeit	WZS	Std.	Bar	Zeit	Firmen	Schoko		Seme-ster	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

Samstag							Sonntag					
Uhrzeit	WZS	Std.	Bar, Zeit, Firmen, Schoko	Seme-ster	Bären	sonstige	WZS	Std.	Bar, Zeit, Firmen, Schoko	Seme-ster	Bären	sonstige
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	

Die dargestellten Umrechnungskoeffizienten C_{jh} gelten für die Fremdnutzererhebung 2010 und 2012. Nach Vorliegen der Ergebnisse der Fremdnutzererhebung 2015 wird überprüft, ob die Erhebungsergebnisse 2015 in die Berechnung der Um-

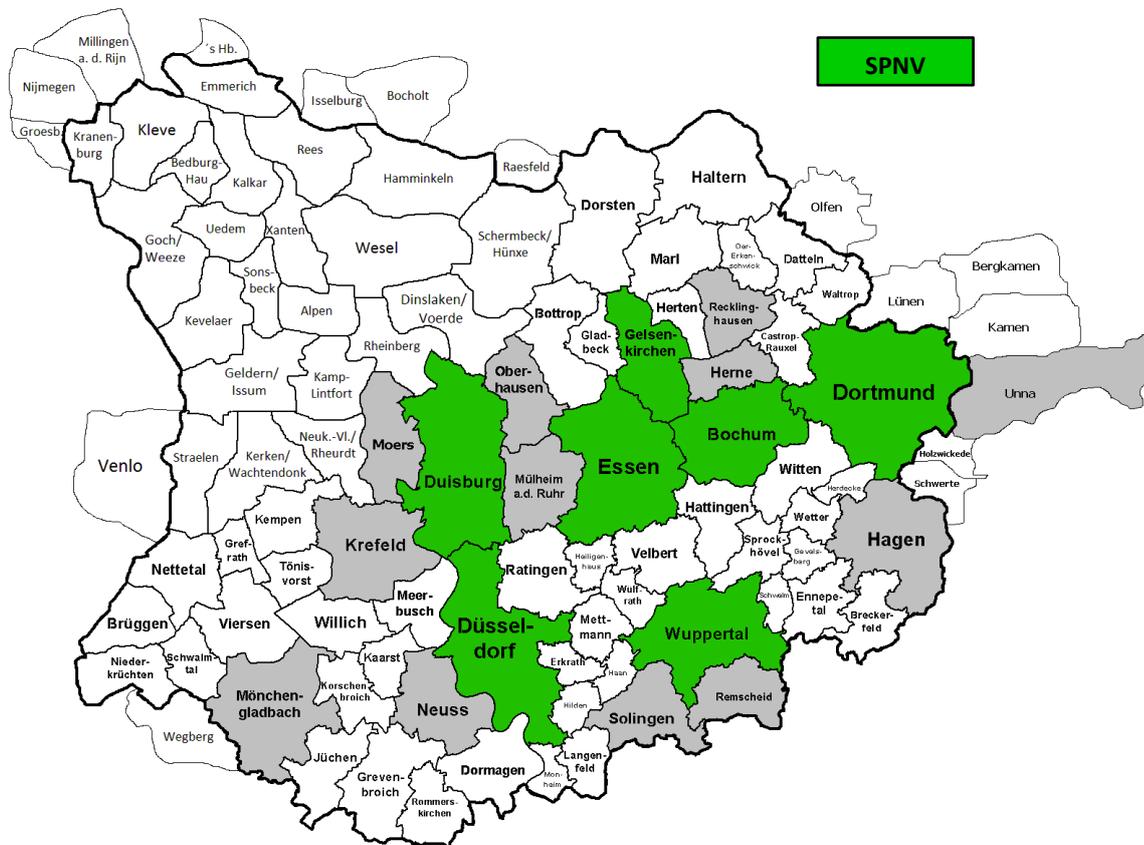
rechnungskoeffizienten C_{jh} einbezogen werden sollen. In Bezug auf die Fahrausweisgruppen „YoungTicket“ und „SozialTicket“ wird untersucht, ob für diese beiden Fahrausweisgruppen ein eigener Umrechnungskoeffizient C_{jh} eingeführt wird.

Anlage 19: Ergiebigkeitssatz im Anspruchsverfahren ÖSPV

Anhand des Ergiebigkeitssatzes erfolgt die Bewertung von Linienbeförderungsfällen im Anspruchsverfahren ÖSPV (siehe Abschnitt 6.3).

Der Ergiebigkeitssatz (€/Linienbeförderungsfall) wird auf Grundlage der im jeweiligen Jahr stattfindenden Erhebungen ermittelt. Der Ergiebigkeitssatz wird für drei verschiedene Regionen definiert (siehe Grafik) und linienbezogen angewendet.

Grafik: Regionen für Ergiebigkeitssätze



Auf Grundlage des nachfolgend beschriebenen Verfahrens können die Ergiebigkeitssätze für die definierten Räume bestimmt werden. Dabei werden Linien geografisch korrekt den Regionen zugeordnet. Für regionsüberschreitende Linien erfolgt eine Zuordnung anteilig über den Schlüssel „Haltepunkte pro Jahr“ gemäß Fahrplan. SPNV-Linien sind grundsätzlich dem grünen Bereich zugeordnet. Diese Zuordnung wird anschließend mit den Zähldaten verknüpft. Dabei können Besonderheiten, wenn bekannt, berücksichtigt werden.

Die Bezeichnungen (Indices, hochgestellte Bezeichnungen, variable Größen) sind im Abschnitt 6.1 dargestellt.

Alle Linien ℓ werden (gemäß Grafik) Raumkategorien t ($1, 2, \dots, T$) zugeordnet. Verkehrsunternehmen a werden nach der überwiegenden Nutzung ihrer Fahrausweise (Linienbeförderungsfälle) Raumkategorien u ($1, 2, \dots, U$) zugeordnet. Damit können die jährlichen Linienbeförderungsfälle mit Fahrausweisen der Gruppe g der Verkehrsunternehmen a auf den Linien ℓ bestimmt werden.

$$R_{u*gt} = \sum_{a=1}^A \sum_{\ell=1}^L \sum_{b=1}^B R_{abg\ell} \quad \text{für alle } a \in u, \ell \in t \quad (64)$$

Die kassentechnischen Einnahmen der Fahrausweise der Gruppe g der Verkehrsunternehmen a lassen sich ebenso Raumkategorien u zugeordnen.

$$E_{u*g} = \sum_{a=1}^A E_{a*g} \quad \text{für alle } a \in u \quad (65)$$

Die Kassentechnische Einnahme muss den mit dem Ergiebigkeitssatz e_{gt} multiplizierten jährlichen Linienbeförderungsfällen entsprechen.

$$E_{u*g} = \sum_{t=1}^T (R_{u*gt} \cdot e_{gt}) \quad (66)$$

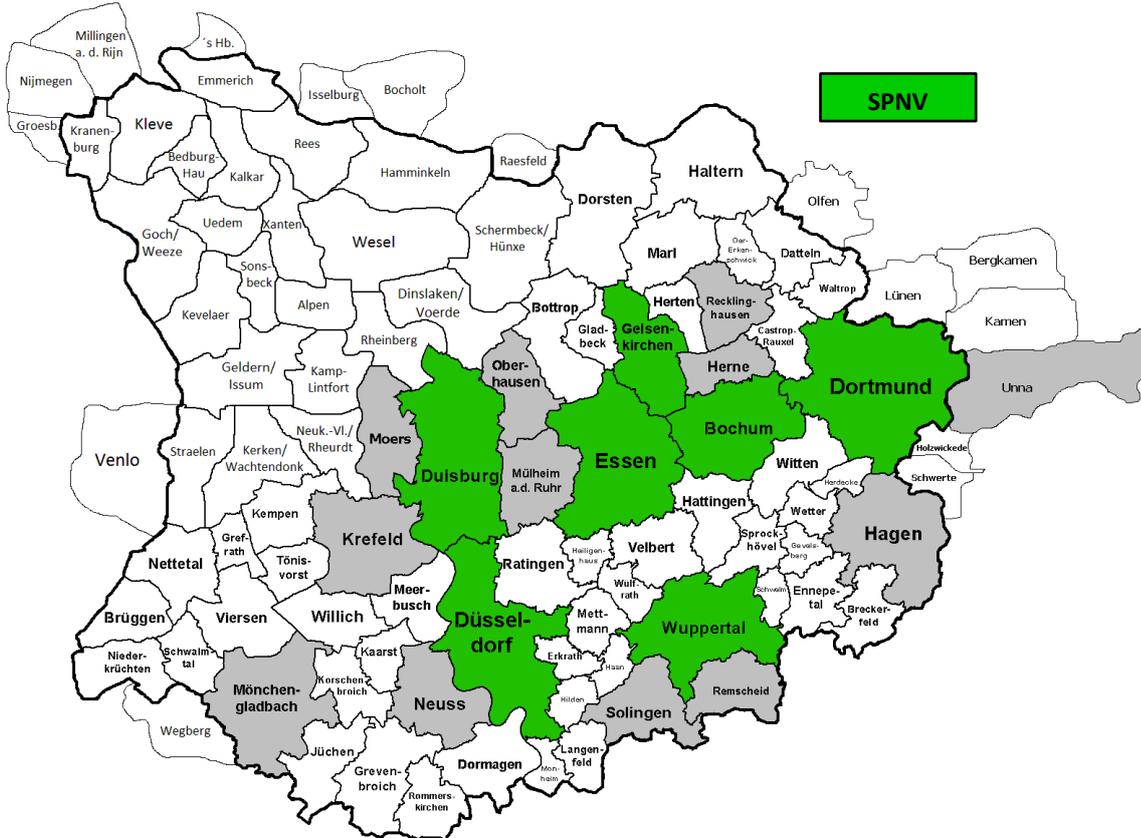
Dieses Gleichungssystem enthält T voneinander unabhängige Gleichungen mit T unbekanntem Größen e_{gt} . Es kann mit den üblichen Verfahren für lineare Gleichungssysteme gelöst werden.

Anlage 20: Kalibrierung der Fahrpreisdivisoren SPNV

Die Fahrpreisdivisoren kommen bei der Bewertung einer Personenfahrt im SPNV zur Anwendung (siehe Abschnitt 6.4).

Die Kalibrierung der Fahrpreisdivisoren erfolgt auf Basis der im jeweiligen Jahr stattfindenden Erhebungen. Die Fahrpreisdivisoren werden für drei verschiedene Regionen definiert (siehe Grafik) und relationsbezogen angewendet.

Grafik: Regionen für Fahrpreisdivisoren



Im grünen Bereich (große Städte) sind die Fahrpreisdivisoren vermutlich am höchsten, weil u.a. aufgrund des größeren Leistungs- und Freizeitangebotes eine intensivere Nutzung des Tickets wahrscheinlich ist. Der Erlös je Linienbeförderungsfall wäre damit geringer als ein Durchschnittswert. Im weißen Bereich ist der Sachverhalt genau umgekehrt. Ein vorwiegend ländlich geprägter Raum mit geringerem Leistungs- und Freizeitangebotes lässt auf niedrige Fahrpreisdivisoren schließen. Im grauen Bereich werden Mittelwerte erwartet. Auf Grundlage des nachfolgend beschriebenen Verfahrens können die Fahrpreisdivisoren für die definierten Räume bestimmt werden. Dabei werden SPNV-Linien bzw. SPNV-Netze grundsätzlich dem grünen Bereich zugeordnet. Alle anderen Linien werden geografisch korrekt den Regionen zugeordnet. Für regionsüberschreitende Linien erfolgt eine Zuordnung anteilig über den Schlüssel „Haltepunkte pro Jahr“ gemäß Fahrplan. Diese Zuord-

nung wird anschließend mit den Zählraten verknüpft. Dabei können Besonderheiten, wenn bekannt, berücksichtigt werden.

Für die Ermittlung der Fahrpreisdivisoren ist die gesamte Fahrt (Verbundbeförderungsfälle) zu betrachten. Da eine Differenzierung nach Linien- und Verbundbeförderungsfällen nur im Anspruchsverfahren SPNV erfolgt (im Fremdnutzerverfahren und im Anspruchsverfahren ÖSPV werden nur Linienbeförderungsfälle erfasst), muss eine entsprechende Ableitung zur Gesamtzahl der Verbundbeförderungsfälle erfolgen. Die Kalibrierungsgröße „Quotient (Linien- / Verbundbeförderungsfälle)“ soll im SPNV 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. Für einzelne Fahrausweisgruppen werden unterschiedliche Quotienten berücksichtigt (aus der Erhebung abgeleitet), die im Mittel wieder 1,252 ergeben. Für die Ermittlung der Verbundbeförderungsfälle im Anspruchsverfahren ÖSPV und Fremdnutzerverfahren werden die fahrausweisgruppenspezifischen Quotienten aus den Erhebungen 2012 und 2010 (Mittelwert) angesetzt.

Die Bezeichnungen (Indices, hochgestellte Bezeichnungen, variable Größen) sind im Abschnitt 6.1 dargestellt.

Die Kalibrierungsgröße im SPNV „Quotient (Linien- / Verbundbeförderungsfälle)“ $K^{q,S}$ wird wie folgt festgelegt:

$$K^{q,S} = \frac{\sum_{b=1}^B R_{*b}}{\sum_{b=1}^B V_{*b}} = 1,252 \quad \text{für alle } b \in \text{SPNV} - \text{VU} \quad (67)$$

Somit gilt:

$$\sum_{b=1}^B V_{*b} = \frac{\sum_{b=1}^B R_{*b}}{K^{q,S}} \quad (68)$$

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

$$\sum_{b^{F+Ö}=1}^{B^{F+Ö}} R_{*b^F} = \sum_{b=1}^B R_{*b} - \sum_{b^{A,S}=1}^{B^{A,S}} R_{*b^A} - \sum_{b^N=1}^{B^N} R_{*b^N} \quad (69)$$

$$\sum_{b^{F+\ddot{O}}=1}^{B^{F+\ddot{O}}} V_{*b^F} = \sum_{b=1}^B V_{*b} - \sum_{b^{A,S}=1}^{B^{A,S}} V_{*b^A} - \sum_{b^N=1}^{B^N} V_{*b^N} \quad (70)$$

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

$$K^{qF+\ddot{O}} = \frac{\sum_{b=1}^B R_{*b} - \sum_{b^{A,S}=1}^{B^{A,S}} R_{*b^A}}{\sum_{b=1}^B R_{*b} - \sum_{b^{A,S}=1}^{B^{A,S}} V_{*b^A}} \quad (71)$$

Somit werden innerhalb des Fremdnutzerverfahrens und des Anspruchsverfahrens ÖSPV Verbundbeförderungsfälle auf der Linie ℓ des Verkehrsunternehmens b mit entgeltlichen Fahrausweisen der Gruppe g des Verkehrsunternehmens a pauschal aus den Linienbeförderungsfällen berechnet. Damit die Kalibriergröße $K^{q,S}$ im Mittel die Zielgröße 1,252 erreicht, muss ein gewisser pauschaler Schlupf ζ im Fremdnutzerverfahren unterstellt werden. Dieser ergibt sich aufgrund der fehlenden Zählung aus den nicht erfassten Fahrgästen. Er ist somit größer 1 und wird sukzessive erhöht, bis sich die Zielgröße der Kalibrierung einstellt.

$$V_{ab^{F+\ddot{O}}gl} = \frac{\zeta \cdot R_{ab^Fgl} + R_{ab^{\ddot{O}}gl}}{K^{qF+\ddot{O}}} \quad (72)$$

Alle Linien ℓ 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.

$$V_{u*gt} = \sum_{a=1}^A \sum_{\ell=1}^L \sum_{b=1}^B V_{abgl} \quad \text{für alle } a \in u, \ell \in t \quad (73)$$

Entsprechend gilt für die (nach Verkaufstatistik) verkauften Stück Fahrausweise der

Gruppe g des Verkehrsunternehmens a

$$S_{ug} = \sum_{a=1}^A S_{ag} \quad \text{für alle } a \in u \quad (74)$$

Für den Fahrpreisdivisor d_{gt} der Fahrausweise der Gruppe g in einer Raumkategorie t (SchokoTickets werden nicht nach Freizeit und Schule differenziert) gilt:

$$S_{ug} = \sum_{t=1}^T \frac{V_{u*gt}}{d_{gt}} \quad (75)$$

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

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 regionspezifischen 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 2.7 der Richtlinie.

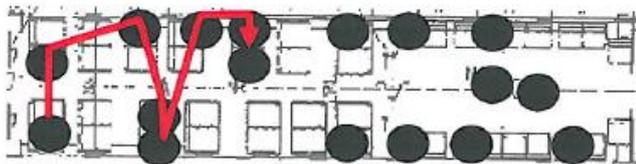
Anlage 21: Auswahl innerhalb einer Erhebungseinheit im Anspruchsverfahren SPNV

Im Abschnitt 5.7 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 in den SPNV-Platzgruppen anzuwenden:

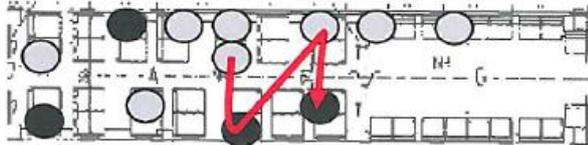
Beispiel: Durchführung der Befragung („Laufweg der Befragungstätigkeit in der Platzgruppe“)

nach Startbahnhof - Befragung beginnen



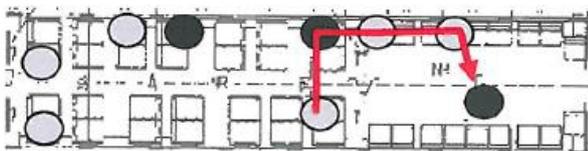
● Neueinsteiger ➔ Laufweg der Erhebungstätigkeit

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



Anlage 22: Verkehrsüblicher Weg im Anspruchsverfahren SPNV

Gemäß Abschnitt 5.3 genügt es, wenn vom SPNV-Reiseweg neben der Fahrt im Erhebungszug der unmittelbare Vor- bzw. Nachlauf sowie der Erst-Einstiegsbahnhof und der Letzt-Ausstiegsbahnhof 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 6.1 bei Fahrten außerhalb des aktuellen Erhebungsabschnittes ebenfalls eine Routensuche vorgesehen.

An Stelle der Routensuche kann für bestimmte Relationen im SPNV in den vorgeannten Fällen auch der verkehrsübliche 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
Solingen Hbf	Wuppertal-Oberbarmen	RE 7
Wuppertal-Oberbarmen	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 23: Einteilung der Platzgruppen im Anspruchsverfahren SPNV

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

Anlage 24: Hochrechnung im Anspruchsverfahren SPNV (Beispiel)

Anhand eines fiktiven Beispiels soll die Hochrechnung des Interviews auf die Platzgruppe für den SPNV veranschaulicht werden (Hochrechnungsfaktor HEA und HPK). Die genannten Formeln finden sich in Abschnitt 6.4 des Richtlinientextes wieder.

Beispiel Hochrechnung SPNV - Hochrechnungsfaktor HEA (Hochrechnung von den Interviews auf die Platzgruppe)										
Befragungsort										
Zuvor befragt										
danach befragt										
Ab Halt	A	B	C	D	E	F	Befragungswahrscheinlichkeit der Reise (Formel 24)	Hochrechnungsfaktor HEA (Formel 25)	PKM je Interview	Hochrechnungsfaktor HEA*HPK
bis Halt	B	C	D	E	F	G				
Abschnitt	A-B	B-C	C-D	D-E	E-F	F-G				
Kilometer	10	10	10	10	10	10				
gezählte Besetzung	8	10	8	7	7	2				
Interview 1							0,22	4,50	90	4,99
Interview 2							0,70	1,42	71,05	1,57
Interview 3							0,37	2,74	54,78	3,04
Interview 4							0,52	1,91	38,18	2,12
Interview 5							0,29	3,50	35	3,88
Interview 6							1,00	1,00	30	1,11
Interview 7							0,20	5,00	50	5,54
Interview 8							1,00	1,00	10	1,11
Befragte	1	1	2	2	1	1				379,02
Zuvor Befragte	0	1	1	1	2	1				
Befragungswahrscheinlichkeit Abschnitt (Formel 13)	0,13	0,11	0,29	0,33	0,20	1,00				
PKM aus Besetzung	80	100	80	70	70	20				420
Hochrechnungsfaktor auf Personenkilometer (HPK, Formel 26)										1,11

Der Fahrgast des Interviews 1 fährt von Halt A bis Halt C. Zwischen Halt A und B wird der Fahrgast in der Platzgruppe befragt (grün markiert). Zwischen Halt B und C befindet sich der Fahrgast noch in der Platzgruppe, wurde aber schon zwischen Halt A und B befragt (orange markiert). Der Fahrgast des Interviews 2 fährt von Halt A nach Halt F. Er wird erst zwischen Halt D und E befragt.

Als erster Schritt wird nun gemäß Formel 23 die Befragungswahrscheinlichkeit auf jedem Abschnitt berechnet. Diese berechnet sich aus: Anzahl der Befragten/(gezählte Besetzung abzüglich zuvor Befragte) [Beispiel Halte A bis B = $1/(8-0) \sim 0,13$]. Dies wird für jeden Abschnitt separat berechnet.

Im nächsten Schritt wird die Befragungswahrscheinlichkeit der Reise je Interview (Formel 24) berechnet. Gemäß dieser Formel erfolgt die Hochrechnung grundsätzlich durch die Berechnung: $1 - ((1 - \text{Befragungswahrscheinlichkeit Abschnitt 1}) * (1 - \text{Befragungswahrscheinlichkeit Abschnitt 2}) * (1 - \text{Befragungswahrscheinlichkeit Abschnitt n}))$ für n befahrene Abschnitte des Fahrgastes. Am Beispiel der Interviews 1 und 2 lautet die Berechnung wie folgt:

Interview 1:

$$1 - ((1-0,13)*(1-0,11)) \sim 0,22$$

Es werden aufgrund des Reiseweges des Fahrgastes nur die Befragungswahrscheinlichkeiten der Abschnitte A-B und B-C berücksichtigt.

Interview 2:

$$1 - ((1-0,13)*(1-0,11)*(1-0,29)*(1-0,33)*(1-0,22)) \sim 0,70$$

Es werden aufgrund des Reiseweges des Fahrgastes nur die Befragungswahrscheinlichkeiten der Abschnitte A-B, B-C, C-D, D-E und E-F berücksichtigt.

Der Hochrechnungsfaktor HEA je Interview errechnet sich gemäß Formel 25 durch

$$1 / \text{Befragungswahrscheinlichkeit der Reise.}$$

Anschließend erfolgt für jede Erhebungsfahrt eine Kalibrierung des Hochrechnungsfaktors HEA auf den Zielwert „Personenkilometer aus Besetzung“ (Hochrechnungsfaktor auf Personenkilometer, kurz HPK, Formel 26).

Dazu werden zunächst die PKM gemäß Besetzungszählung errechnet, indem die gezählte Besetzung je Abschnitt mit den Kilometern zwischen den Halten multipliziert wird (Beispiel Interview 1: 8 Personen * 10 km, Interview 2: 10 Personen * 10 km etc.). Die Summe dieser Werte ergibt den PKM-Wert aus der Besetzung der Erhebungsfahrt (im Beispiel 420, Zähler der Formel 26).

Daraufhin wird der PKM-Wert gemäß Befragung der Erhebungsfahrt errechnet.

Zunächst werden dabei die PKM je Interview errechnet. Diese errechnen sich aus der Anzahl der Befragten des Interviews multipliziert mit den Kilometern je Abschnitt jeweils multipliziert mit dem Hochrechnungsfaktor HEA des Interviews. Dabei werden nur die Abschnitte des Reiseweges des Fahrgastes berücksichtigt.

Beispiel Interview 1:

$$(1*10 (\text{Abschnitt A-B}) + 1*10 (\text{Abschnitt B-C})) * 4,5 = 90.$$

Beispiel Interview 2:

$$(1*10 (\text{Abschnitt A-B}) + 1*10 (\text{Abschnitt B-C}) + 1*10 (\text{Abschnitt C-D}) + 1*10 (\text{Abschnitt D-E}) + 1*10 (\text{Abschnitt E-F})) * 1,42 \sim 71,05.$$

Die Summe aller ermittelten PKM-Werte je Interview ergibt den PKM-Wert gemäß Befragung der Erhebungsfahrt (im Beispiel 379,02, Nenner der Formel 26).

Gemäß Formel 26 wird der PKM-Wert aus der Besetzung der Erhebungsfahrt dividiert durch den PKM-Wert gemäß Befragung der Erhebungsfahrt (im Beispiel $420/379,02 \sim 1,108$) und ergibt den Hochrechnungsfaktor auf Personenkilometer (HPK).

Anlage 25: Fortschreibung (Beispiel)

Die im Abschnitt 2.8 beschriebene Fortschreibung der Ausgleichsbeträge für das Folgejahr lässt sich am besten anhand eines Beispiels mit drei fiktiven Unternehmen erläutern.

Tabelle 1

		Ausgleichsbeträge					
Unternehmen	A	B	C	KT 2012	KT 2013	Veränd.	
A		12,750	1,050	158,000	164,320	4,0%	
B	-12,750		-0,050	94,000	99,640	6,0%	
C	-1,050	0,050		8,000	8,640	8,0%	
Summe	-13,800	12,800	1,000	260,000	273,800		

Die Tabelle 1 zeigt die Ausgleichsbeträge vom Jahr 2012 sowie die Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen (KT) vom Jahr 2012 zum Jahr 2013. 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%). Wird der Erhebungszyklus von zwei Jahre auf drei Jahre verlängert werden die Ausgleichsbeträge im jeweiligen bilateralen Verhältnis vom ersten Folgejahr auf das zweite Folgejahr mit 87,5% der Einnahmenentwicklung des zahlenden Unternehmens dynamisiert

Tabelle 2

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

Anlage 26: Härtefallregelung (Beispiel)

Anhand des folgenden Beispiels soll die Härtefallregelung (Abschnitt 2.3) erläutert werden.

Als Bandbreite für die Härtefallregelung für die Entwicklung des Einnahmenanspruches ab dem Jahr 2011 wurden 4%-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 dies, dass sich der Einnahmenanspruch 2012 im Vergleich zum Jahr 2011 um mindestens +3,0% (Unterer Schwellenwert) entwickeln muss.

Darstellung 1

	Unternehmen			
	A	B	C	S
Einnahmenanspruch 2011 (Mio. €)	141,503	109,527	8,971	260,000
Einnahmenanspruch 2012 (Mio. €)	158,425	110,154	9,669	278,248
Veränderung Einnahmenanspruch in %	12,0%	0,6%	7,8%	7,0%
				VRR-Mittel
Differenz zu VRR-Mittel in %-Punkten	4,9%	-6,4%	0,8%	
Bandbreite 2011 > 2012 (+/-)	4,0%			
Unterer Schwellenwert (VRR-Mittel \cdot Bandbreite)	3,0%	0,6%		
Oberer Schwellenwert (VRR-Mittel + Bandbreite)	11,0%	12,0%		
Unterschreitung Schwellenwert 1 (%-Punkte)		-2,4%		
Härtefallunternehmen benötigen... (Mio.€)		2,679		2,679

Das Unternehmen B liegt unterhalb dieser Entwicklung (+0,6%-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. 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.

Darstellung 2

	Unternehmen			
	A	B	C	S
Mittel aus der 1. Stufe	1,331	0,000	0,000	1,331
Neuer EA 2012 (nach Stufe 1)	157,094	0,000	0,000	
Veränderung Einnahmenanspruch in % (2011 > 2012)	11,0%	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 \geq Bandbreite und zwar im Verhältnis des Einnahmenanspruches dieser Unternehmen, der oberhalb des unteren Schwellenwertes liegt. Bei der Schlüsselbildung werden Beträge, die in der 1. Stufe gezahlt werden, berücksichtigt. Im angeführten Beispiel sind von der 2. Stufe die Unternehmen A und C betroffen.

Darstellung 3

	Unternehmen			
	A	B	C	S
Restbetrag nach Stufe 1				-1,348
Verteilungsschlüssel Stufe 2 (Einnahmenanspruch über unterem Schwellenwert abzgl. Mittel aus Stufe 1)	11,320	0,000	0,427	
Mittel aus der 2. Stufe	1,299	0,000	0,049	1,348

Anschließend werden die Gesamtmittel auf die Härtefallunternehmen verteilt.

Darstellung 4

	Unternehmen			
	A	B	C	S
Gesamtmittel (Stufe 1 + Stufe 2)	2,630	0,000	0,049	2,679
Verteilung	-2,630	2,679	-0,049	0,000
Neuer EA 2012	155,795	112,833	9,620	278,248
Veränderung 2011 > 2012	10,1%	3,0%	7,2%	

Anlage 27: 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 kas-sentechnischen 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 der 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 den 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	
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 NVN					
	Zahler			Empfänger			Zahler			Empfänger		
	2011	2012	2013-2019	2011	2012	2013-2019	2011	2012	2013-2016	2011	2012	2013-2016
	AB	✓	✓ ^①	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✗	✓
AC	✓	✓ ^①	✓	✓	✓ ^①	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
B	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✓

①

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

Anlage 28: Regeln zu Zählerkontrollen

A28.1 Kontrollen im Fremdnutzerverfahren und im Anspruchsverfahren ÖSPV

Kontrollen durch externe Dritte

Im Fremdnutzerverfahren sind folgende Kontrollen durchzuführen:

- Im Durchschnitt 20 Kontrollen je VU in den Erhebungsperioden 1 und 2
- Im Durchschnitt 10 Kontrollen je VU in den Erhebungsperioden 3 und 4.

Im Anspruchsverfahren ÖSPV sind folgende Kontrollen durchzuführen:

- 40 Kontrollen je Erhebungsperiode 1 und 2
- 20 Kontrollen je Erhebungsperiode 3 und 4.
- Vergibt der VRR die ÖSPV-Erhebung an unterschiedliche Institute, ist die angegebene Kontrollanzahl je Erhebungslos durchzuführen. Die genaue Anzahl der Kontrollen je ÖSPV-Unternehmen sind mit dem VRR im Vorfeld abzustimmen.

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 A28.3).

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** Fahrausweis eines anderen Verkehrsunternehmens als das Verkehrsunternehmen, bei dem gerade kontrolliert wird, vorzuzeigen. Dabei sind sowohl **Barfahrausweise** als auch **Zeitkarten verschiedener Tarife** zu verwenden. Es sind immer **Papierfahrausweise** zu nutzen, keine E-Tickets.

- Bei der Kontrolle ist das Unternehmenslogo auf dem Fahrausweis möglichst unauffällig zu verdecken, sodass der Erheber 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 (im Anspruchsverfahren ÖSPV müssen möglichst viele Fahrgäste erfasst werden),
 - das Erhebungspersonal die Einsteigerzählung korrekt durchführt (gilt nur für Anspruchsverfahren ÖSPV),
 - elektronische Tickets elektronisch ausgelesen werden,
 - 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 bei einer Erhebung auf Papier 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. Bei der elektronischen Erhebung sollte das Kontrollpersonal ebenfalls die Erfassung kontrollieren, wenn es die Erhebungssituation zulässt.
- Mit dem Erhebungspersonal werden keine Diskussionen vor den Fahrgästen geführt. Das Erhebungspersonal ist bei einer Erhebung auf Papier darauf hinzuweisen, dass die Fahrt des Kontrollpersonals auf dem Zählzettel ausgestrichen wird, damit das Einnahmenaufteilungsergebnis nicht verfälscht wird. Wenn es die Erhebungssituation zulässt, ist auch bei der elektronischen Erhebung der Fahrausweis des Kontrollpersonals durch den Erheber zusammen mit dem Kontrollpersonal zu identifizieren und zu markieren, damit er im Nachgang der Erhebung durch den VRR / das Hintergrundsystem / das Verkehrsunternehmen für die weiteren Berechnungen gelöscht werden kann.
- In jedem Fall ist der genaue Zeitpunkt der Kontrolle auf dem Kontrollbogen zu notieren, um den Fahrschein des Kontrollpersonals im Nachgang identifizieren und für die weiteren Berechnungen löschen zu können.
- Gilt nur für Kontrollen im Anspruchsverfahren ÖSPV: Wenn es die Situation zulässt, ist vom Kontrollpersonal die Einsteigerzählung durchzuführen. Wenn sich das Kontrollpersonal zu erkennen gibt, sind bei einer Erhebung auf Papier die Zahlen der Einsteigerzählung der letzten Haltestelle des Kontrollpersonals mit den Zahlen der Erheber abzugleichen. Abweichungen sind auf dem Kontrollbo-

gen zu vermerken, es werden aber keine Diskussionen mit den Erhebern geführt. Sollte beobachtet werden, dass keine Einsteigerzählung durchgeführt wird, ist dies auf dem Kontrollbogen zu vermerken. Der VRR behält sich zudem vor, die Einsteigerzählung zu kontrollieren. Bei einer elektronischen Erhebung ist die Einsteigerzählung des Erhebers ebenfalls vom Kontrollpersonal zu prüfen, wenn es die Erhebungssituation zulässt.

- Vom Kontrollpersonal ist der beigefügte Kontrollbogen auszufüllen (siehe A28.3).
- 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 zehn Kontrollen bei 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 den VRR weitergegeben werden, ist das Unternehmen nicht berechtigt, die Richtigkeit der Erhebungsdurchführung des kontrollierten Verkehrsunternehmens in Frage zu stellen.

A28.2 Kontrollen im Anspruchsverfahren SPNV

Kontrollen durch externe Dritte

Pro Periode sind folgende Kontrollen durchzuführen:

- 40 Kontrollen bei dem beauftragten Institut, welches im Auftrag des VRR die SPNV-Erhebung durchführt je Erhebungsperiode 1 und 2
- 40 Kontrollen auf den DB-Nettolinien je Erhebungsperiode 1 und 2
- 20 Kontrollen bei dem beauftragten Institut, welches im Auftrag des VRR die SPNV-Erhebung durchführt je Erhebungsperiode 3 und 4
- 20 Kontrollen auf den DB-Nettolinien je Erhebungsperiode 3 und 4.
- Vergibt der VRR die SPNV-Erhebung an unterschiedliche Institute, ist die angegebene Kontrollanzahl je Erhebungslos durchzuführen.

Befragt bzw. kontrolliert wird in Zügen des SPNV. Hier 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 beigefügte Kontrollbogen zu verwenden (siehe A28.3).

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 in der Platzgruppe befinden und sich wie ein normaler Fahrgast verhalten.
- Wird der Kontrolleur angesprochen, hat er einen **Fahrausweis** eines anderen Verkehrsunternehmens als das Verkehrsunternehmen, bei dem gerade kontrolliert wird, vorzuzeigen. Dabei sind sowohl **Barfahrausweise** als auch **Zeitkarten verschiedener Tarife** zu verwenden. Es sind immer **Papierfahrausweise** zu nutzen, keine E-Tickets. Weiterhin sind Fahrausweise zu verwenden, die auf dem entsprechenden Kontrollabschnitt gültig sind (mindestens Preisstufe B mit aktuellem 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:
 - Tarif
 - 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 bei einer Erhebung auf Papier die Angaben auf dem Interviewbogen auf Ihre Richtigkeit zu prüfen. Bei einer elektronischen Erfassung der Fahrausweise sollte das Kontrollpersonal ebenfalls die Erfassung kontrollieren, wenn es die Situation zulässt.

- Mit dem Erhebungspersonal werden keine Diskussionen vor den Fahrgästen geführt. Das Erhebungspersonal ist bei einer Erhebung auf Papier darauf hinzuweisen, dass das Interview als Kontrollfahrt gewertet wird. Dies soll das Erhebungspersonal auf dem Interviewbogen vermerken. Wenn es die Situation zulässt, ist auch bei der elektronischen Erhebung das mit dem Kontrollpersonal geführte Interview durch den Erheber zusammen mit dem Kontrollpersonal zu identifizieren und zu markieren, damit es im Nachgang der Erhebung durch den VRR / das Hintergrundsystem / das Verkehrsunternehmen für die weiteren Berechnungen gelöscht werden kann.
- In jedem Fall ist der genaue Zeitpunkt der Kontrolle auf dem Kontrollbogen zu notieren, um das Interview mit dem Kontrollpersonal im Nachgang identifizieren und für die weiteren Berechnungen löschen zu können.
- Wenn es die Situation zulässt, ist vom Kontrollpersonal die Besetzungszählung durchzuführen. Wenn sich das Kontrollpersonal zu erkennen gibt, sind bei einer Erhebung auf Papier die Zahlen der Besetzungszählung 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 zu kontrollieren. Bei einer elektronischen Erhebung ist die Besetzungszählung des Erhebers ebenfalls vom Kontrollpersonal zu prüfen, wenn es die Erhebungssituation zulässt.
- Vom Kontrollpersonal ist der beigefügte Kontrollbogen auszufüllen (siehe A28.3).
- 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 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 zehn 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.

A28.3 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:	
Abfahrtshaltestelle:		Datum:	
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"/>
	(wenn "nicht zufriedenstellend" bitte den Grund unter Besonderes/Bemerkungen angeben)		
Besonderes/Bemerkungen:			

Unterschrift Kontrolleur: _____
 Name des Kontrolleurs: _____
 Kontrollierendes VU: _____
 Tel.-Nr. : _____
 Meldung an den VRR am: _____
 Unterschrift: _____

Anlage 29: Vereinbarungen mit anderen Verbänden

A27.1 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.

A29.1.1 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 vier Jahre statt. Bei der Erhebung werden der Erlösanspruch und die Ertragskraft jedes Unternehmens ähnlich wie im VRR-Anspruchsverfahren 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 ermittelten 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.

A29.1.2 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 und Anlage 15). 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).

A29.1.3 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 „Verkäufe Erweiterungstickets für das FirmenTicket“ den VRR-Unternehmen im Geltungsbereich des Erweiterungstickets zugeschrieben.

A29.1.4 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.

A29.2 AVV

Die Einnahmenaufteilung des Kragentarifes AVV/VRR regelt der „Vertrag über die Anwendung des Kragentarifs AVV/VRR in den Übergangsrelationen zwischen den Tarifräumen des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) und des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) und die Behandlung von Fahrgeldeinnahmen daraus“ mit Geltung vom 12.06.2005.

Aufgrund der Geringfügigkeit der zu erwartenden Ausgleichsbeträge wird auf eine Aufteilung der Einnahmen aus dem Kragentarif AVV/VRR verzichtet. Jedes Verkehrsunternehmen behält seine Einnahmen.

Dieser Grundsatz gilt solange, bis der Schwellenwert des zwischen den Verbänden auszugleichenden Betrages eine Höhe von 100.000 Euro übersteigt. Um dies festzustellen, ermittelt der AVV anhand eines buchhalterischen Verfahrens jährlich die zwischen den Verbänden auszugleichenden Beträge und stellt diese den beteiligten Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Wird der Schwellenwert in einem der Abrechnungsjahre überschritten, ist erneut über eine geeignete Einnahmenaufteilung zu verhandeln. Als Abrechnungsjahr gilt das jeweilige Kalenderjahr.

Die Einnahmen des AVV-Tarifs auf der Linie 017 verbleiben bei der NEW MöBus.

Anlage 30: Einnahmenaufteilung Bahntarife

A30.1 Grundsätzliches

Unter dem Begriff „Bahntarife“ werden folgende Tickets abgerechnet:

- **PauschalPreisTickets**, inkl. Internetverkäufe (SchönesWochenendeTicket, SchönerTagTicket NRW 5 Personen, SchönerTagTicket NRW Single, SchöneFahrtTicket NRW Erw., SchöneFahrtTicket Kind)
- **FerienTickets NRW**, inkl. Internetverkäufe (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)

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 dem Begriff Bahntarife anhand des Mischschlüssels aus Abschnitt A30.4 abgerechnet. Letzteres gilt auch für die Fahrgeldeinnahmen aus Verkäufen von PauschalPreisTickets außerhalb von NRW.

Auf Landesebene werden Einnahmenaufteilungsvorschläge zur 1. Stufe der Einnahmenaufteilung der oben genannten Tickets in der Landesarbeitsgruppe Einnahmen/Abrechnung („LAG Abrechnung/Einnahmen“) erarbeitet. In dieser Arbeitsgruppe sind jeweils ein Vertreter der Verkehrsverbände aus NRW, ein ÖSPV-Vertreter der Verkehrsverbände sowie alle erlösverantwortlichen Eisenbahnbahnverkehrsunternehmen 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 Empfehlun-

gen/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 Testatpflicht.

Für die PauschalPreisTickets und die FerienTickets NRW 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 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.

A30.2 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 4. Quartal des Folgejahres erstellen.

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 sowie der FerienTickets NRW in Richtung SPNV erfolgt nach der vorläufigen Abrechnung der Bahntarife der ÖSPV-Unternehmen.

A30.3 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 4. Quartal des Basisjahres. Die zweite Abschlagszahlung wird im 1. Quartal des Folgejahres 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.

Die Abschläge der Bahntarife werden anhand des letzten bekannten Mischschlüssels berechnet.

Des Weiteren werden für die Berechnung des Abschlages Ansprüche aus der letzten Abrechnung bzw. den letzten Abrechnungen als „Erfahrungswerte“ mit berücksichtigt.

A30.4 Aufteilungsschlüssel innerhalb der ÖSPV-Unternehmen

Laut Beschluss der Gesellschafterversammlung KViV vom 11.03.2013 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 55% aus einem buchhalterischen Abrechnungsverfahren des jeweiligen Abrechnungsjahres,
- mit einer Gewichtung von 35% aus dem Ergebnis der Fremdnutzer-/ und Anspruchserhebung (in zählfreien Jahren wird das Ergebnis des Vorjahres angesetzt),
- mit einer Gewichtung von 10% aus dem Verkaufsschlüssel PauschalPreisTickets des jeweiligen Abrechnungsjahres.

Der Schlüssel „buchhalterisches Abrechnungsverfahren“ errechnet sich wie folgt:

Grundlage sind vom KCM bereitgestellte Quelle- oder Ziel-Relationen der Relationspreistickets, die sich aus den Verkaufsdaten ergeben, sowie die entsprechenden

ticketspezifischen Fahrgeldanteile. Die Quelle-/Zielrelationen werden den Gemeinden/Städte zugeordnet.

Die Fahrgeldanteile der Gemeinden/Städte werden vom VRR über den Schlüssel „Zug-/Buskm“ innerhalb der Gemeinde/Stadt auf die ÖSPV-VU verteilt.

Besonderheit Fahrgeldanteile Anslusstickets an Grenzbahnhöfen: Die Fahrgeldanteile der Anslusstickets verbleiben zu 50 % bei der Gemeinde/Stadt am Grenzbahnhof. Die restlichen Fahrgeldanteile der Anslusstickets an Grenzbahnhöfen werden über die Fahrgeldanteile der Quelle-/Zielgemeinden der restlichen Einnahmuzuordnungen geschlüsselt und analog der oben beschriebenen Verfahrensweise weiter innerhalb der Städte/Gemeinden nach „Zug-/Buskm“ geschlüsselt.

Die auf die ÖSPV-VU entfallenen Fahrgeldanteile werden ins Verhältnis gebracht und ergeben den Schlüssel „Buchhalterisches Abrechnungsverfahren“.

Für die Abrechnung der Bahntarife werden zur Berechnung des Erhebungsschlüssels lediglich die angetroffenen Bahntariftickets ausgewertet.

A30.5 Abrechnungen einzelner Bahntarife

A30.5.1 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).

A30.5.2 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.

A30.5.3 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.

A30.5.4 Ferienticket NRW

A30.5.4.1 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 A30.5.4.4).

A30.5.4.2 Aufteilung zwischen ÖSPV- und SPNV-Unternehmen

1. Stufe der Einnahmenaufteilung: Die Einnahmen der verkauften Ferientickets NRW der ÖSPV-Unternehmen (Einnahmen der SPNV-Unternehmen verbleiben in-

nerhalb 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.

A30.5.4.3 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 A30.4 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.

A30.5.4.4 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 das landesweite PauschalpreisTicket-Aufteilungsverfahren gemäß SPNV-Einnahmenaufteilungsverfahren durch das KCM.

A30.5.5 PauschalPreisTickets (PPT)

A30.5.5.1 Grundsätzliches

Im Rahmen der Abrechnung der Bahntarife gehören zu dem PauschalPreisTicket-Sortiment folgende Tickets:

- SchönesWochenendeTicket
- SchönerTagTicket NRW 5 Personen
- SchönerTagTicket NRW Single
- SchöneFahrtTicket NRW Erw.
- SchöneFahrtTicket NRW Kinder.

Einnahmen aus dem Verkauf der FahrradTickets NRW verbleiben beim verkaufenden Unternehmen.

A30.5.5.2 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
SchönesWochenendeTicket	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%

A30.5.5.3 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 unterneh-

mensspezifisch vom jeweiligen Anspruch des Verkehrsunternehmens abgezogen (verbleibende Einnahmen gemäß Testat der Einnahmen).

A30.5.5.4 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 das landesweite PauschalpreisTicket-Aufteilungsverfahren gemäß SPNV-Einnahmenaufteilungsverfahren durch das KCM.

A30.5.6 NRW SemesterTicket (Hochschulen außerhalb des VRR)

Die Einnahmenaufteilung der NRW SemesterTickets (hier nur Einnahmen, die von 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 A30.4 innerhalb der Bahntarifabrechnung verteilt.

Anlage 31: 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 A27.1 beschrieben.

A31.1 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%).

A31.1.1 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 A30.5.6).

A31.1.2 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.

A31.2 Anteil SPNV-Unternehmen

Die Clearingstelle KCM teilt die Einnahmen gemäß der Richtlinie „NRW-Tarif – Regelung der Einnahmenaufteilung im SPNV“ auf die SPNV-Unternehmen auf.

Im Rahmen der VRR-Einnahmenaufteilung haben die SPNV-Unternehmen gemäß Umlaufbeschluss des AK WA vom 09.11.2007 für grenzüberschreitende Fahrten mit dem NRW SemesterTicket, welches von einem VRR-Unternehmen ausgegeben wurde, keinen Einnahmenanspruch. Als Ausgleich erhalten die SPNV-Unternehmen für Binnenfahrten mit dem NRW SemesterTicket einen Aufschlag von 8,7%. Dieser Wert wurde auf Basis der Erhebung 2006 als Mindereinnahme für die SPNV-Unternehmen ermittelt und soll im Rahmen der Systemanalyse 2010 überprüft werden.

Anlage 32: Einnahmenaufteilung KombiTickets

KombiTickets werden i.d.R. vom örtlichen 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.

Es gelten für die 1. Stufe der Einnahmenaufteilung (Aufteilung zwischen ÖSPV und SPNV) folgende Aufteilungsschlüssel:

1. Stufe der Einnahmenaufteilung	ÖSPV-Anteil	SPNV-Anteil
KombiTickets der Preisstufe A und B	95 %	5 %
KombiTickets aller übrigen Preisstufen ohne betrieblichen Mehrleistungen	85 %	15 %
KombiTickets aller übrigen Preisstufen mit betrieblichen Mehrleistungen	Jahr 2012: 96 % Jahr 2013: 95 % Jahr 2014: 94 % Jahr 2015: 93 % Jahr 2016: 92 % Jahr 2017: 91 % ab Jahr 2018: 90 %	Jahr 2012: 4 % Jahr 2013: 5 % Jahr 2014: 6 % Jahr 2015: 7 % Jahr 2016: 8 % Jahr 2017: 9 % ab Jahr 2018: 10 %

Betriebliche Mehrleistungen: Aufwendungen, die zusätzlich zum Regelbetrieb durch KombiTickets entstehen. Einnahmen aus KombiTickets aller übrigen Preisstufen **mit** betrieblichen Mehrleistungen sind dann in dieser Kategorie aufzuführen, wenn die Kosten des betrieblichen Mehraufwandes mindestens 10% der erzielten Einnahmen betragen. Zur Ermittlung der Kosten des betrieblichen Mehraufwandes sind die Parameter des Finanzierungssystems gemäß Baustein 4a anzuwenden.

Ausgenommen von dieser Aufteilung sind KombiTickets gemäß A32.1ff der Richtlinie.

Sonderregelung KombiTickets zu Fußballspielen:

Ausgenommen von dieser Aufteilung sind KombiTickets zu Fußballspielen. Aufgrund des hohen betrieblichen Mehraufwandes der ÖSPV-Unternehmen verbleiben die Einnahmen beim verkaufenden Unternehmen.

Mittel- und Langfristig soll bei Verhandlungen mit Fußballvereinen oder Fußballverbänden berücksichtigt werden, dass auch Beförderungsleistungen durch den SPNV erbracht werden und daher auch Einnahmeanteile an den SPNV abzuführen sind.

Einnahmenaufteilung 2. Stufe

ÖSPV: Innerhalb des ÖSPV verbleiben die Einnahmen bei dem ÖSPV-Unternehmen, welches den KombiTicket-Vertrag abschließt und die Einnahmen erzielt. Einnahmenanteile von Kombiticket-Einnahmen, die nicht von ÖSPV-Unternehmen erzielt werden, werden nach dem Schlüssel „Zug-/Buskm“ aller ÖSPV-VU aufgeteilt.

[SPNV: noch offen]

Provisionsregelung

Es gilt die Provisionsregelung in Höhe von 10%.

Ab dem Jahr 2012 zahlt der VRR für die S28 eine Provision analog des Kompromisses zwischen VRR und DB Regio für die Provisionszahlung der SPNV-Bruttounternehmen.

Abrechnungsmodalitäten

Die Unternehmen melden ab dem Jahr 2012 ihre KombiTicket-Einnahmen gemäß den drei oben genannten KombiTicket-Clustern (siehe auch Anlage 10 Testat der Einnahmen).

Auf Basis dieser Einnahmenmeldung erstellt der VRR jährlich eine Abrechnung.

Die Provisionsrechnung erfolgt nach der jährlichen Abrechnung der KombiTickets durch den VRR.

Zusätzlich zu den von den Verkehrsunternehmen gemeldeten Einnahmen aus KombiTickets werden in der jährlichen Abrechnung KombiTicket-Einnahmen berücksichtigt, deren Einnahmen über den VRR abgewickelt wurden (z. B. über den Ticketgenerierer „DERTICKETSERVICE“). Hier erfolgt keine Provisionsrechnung.

Für die nachfolgenden KombiTickets wurden feste Aufteilungsschlüssel festgelegt. Diese werden zentral über den VRR abgerechnet.

A32.1 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

Verbünde 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.

A32.1.1 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.

A32.1.2 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 verbleibenden Einnahmen werden unter den restlichen ÖSPV-Unternehmen nach dem Aufteilungsschlüssel „Einnahmenanspruch Regeltarif“ aufgeteilt (letzter bekannter Abrechnungsstand).

A32.1.3 Aufteilung zwischen SPNV-Unternehmen

Der sich aus Abschnitt A32.1.1 ergebende Betrag wird innerhalb des SPNV mit dem Aufteilungsschlüssel „PKM-PPT“ aufgeteilt.

A32.2 Nacht der Industriekultur/ExtraSchicht

Die Nacht der Industriekultur findet jedes Jahr vorwiegend im Ruhrgebiet sowie ggf. auch in Randlagen außerhalb des VRR statt. Der Kauf einer Eintrittskarte für alle Veranstaltungen der ExtraSchicht beinhaltet die Berechtigung zur Nutzung des Nahverkehrs im gesamten VRR und ggf., je nach Tarifvereinbarung und Spielorte, die Nutzung des Nahverkehrs in Nachbarverbänden.

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, je nach Tarifvereinbarung und Spielorte, die im Vorfeld vereinbarten Anteile der Nachbarverbände 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-/Buskm“ 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-/Buskm“ 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“.

A32.3 Messen Düsseldorf

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.

A32.4 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 2011.

Ab dem Jahr 2012 wird der Aufteilungsschlüssel anhand neuer Erkenntnisse aus VRR-Erhebungen angepasst.

Die Einnahmeverteilung innerhalb der SPNV-Unternehmen erfolgt nach dem Schlüssel „EA VRR-Regeltarif“.

Anlage 33: 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-Tarifef 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, dass 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 Tarif-

gebiet 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 34: Einnahmenaufteilung Rail&Fly (Sky Train)

[Anlage wird noch erarbeitet]