

Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Inhaltsverzeichnis

Satzung

Teil 1 Organisatorische Grundlagen des Verbundes

§ 1	Verbundtarif	Seite 6
§ 2	Verbundgesellschaft	Seite 7
§ 3	Verbundunternehmen und Tarifanerkennungspartner	Seite 8
§ 4	Vertrieb des Verbundtarifes	Seite 9
§ 5	Versammlung der Verbundunternehmen (VVU)	Seite 10
§ 6	Beirat ÜT Westpfalz / östliches Saarland	Seite 12
§ 7	Tarifausschuss	Seite 13
§ 8	Marketingausschuss	Seite 14
§ 9	Beirat für das Fahrpersonal	Seite 14
§ 10	Alternative Bedienungsformen	Seite 14

Teil 2 Gemeinwirtschaftliche Höchsttarifvorgaben und deren Ausgleich

§ 11	Interventionsrecht der Verbundgesellschaft	Seite 16
§ 12	Besondere verbundweit gültige Zeitkarten	Seite 16
§ 13	Zeitkarten im Ausbildungsverkehr	Seite 17
§ 14	Ausgleichsregelungen der Höchsttarifvorgaben aus § 12	Seite 17
§ 15	Ausgleichsregelung für die Rabattierung der Ausbildungszeitkarten	Seite 18
§ 16	Anerkennung der Zeitkarten in alternativen Bedienungsformen	Seite 18
§ 17	Abweichung von der Wabensystematik	Seite 18
§ 18	Überkompensation	Seite 20
§ 19	Sonderverkehre	Seite 21

Teil 3 Durchführungsvorschriften zur Einnahmeverteilung

§ 20	Einnahmeverteilung	Seite 22
§ 21	Regionale Busnetze	Seite 23
§ 22	Vergabe – und Genehmigungsverfahren	Seite 23

Teil 4 Sonstige Bestimmungen

§ 23	Fahrgastinformation	Seite 24
§ 24	Marketing	Seite 25
§ 25	Gestaltung der Fahrausweise und Fahrausweisprüfung	Seite 25
§ 26	Erhebungen im Verbund	Seite 25
§ 27	Altlasten der URN GmbH	Seite 26
§ 28	Besondere Regelungen in Ausnahmesituationen	Seite 26
§ 29	Inkrafttreten	Seite 26

Anlage 1	Kooperationsvertrag	Seite 28
-----------------	---------------------	----------

Anlage 2	Gemeinsame Stimmrechtswahrnehmung bei Bruttobündeln gem. § 5 Abs. 4 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im VRN	Seite 32
-----------------	--	----------

Anlage 3	Abrechnungsregelung ZRN-Mittel	Seite 34
-----------------	--------------------------------	----------

Anhang	zur Abrechnungsregelung	Seite 38
---------------	-------------------------	----------

Anlage 4	Abrechnungsregelung für die Mittel nach § 15 ÖPNVG BW	Seite 40
-----------------	---	----------

Anhang 1	Zuordnung der Linienbündel auf die Verbandsmitglieder	Seite 43
-----------------	--	----------

Anhang 2	LB in kommunaler Eigenregie kreisangehöriger Kommunen	Seite 43
-----------------	--	----------

Anlage 5	Förderung alternativer Bedienungsformen im VRN	Seite 44
-----------------	--	----------

Anlage 6	Einnahmeverteilungsregelung (EAR)	Seite 46
-----------------	-----------------------------------	----------

I. Grundlagen der Einnahmeverteilung

§ 1	Aufteilungsmasse	Seite 47
§ 2	Linienbündel, Leistungseinheit und regionale Busnetze	Seite 48

II. Aufteilung der Einnahmen

§ 3	Priorität der Aufteilungsvorgabe	Seite 49
-----	----------------------------------	----------

§ 4	Vorwegentnahme für alternativen Bedienformen	Seite 49
§ 5	Vorwegentnahme Westpfalzzuschlag	Seite 49
§ 6	Vorwegentnahme Tarifierkennungsfälle	Seite 49
§ 6a	Vorwegentnahme Linienbedarfsverkehr	Seite 50
§ 7	Vorwegentnahme für angebotsverbessernde Maßnahmen	Seite 50
§ 8	Vorwegentnahme für nicht mehr aktiv geltende Einnahmearaufteilungsregelungen	Seite 50
§ 9	Vorwegentnahme Vertriebsbonus	Seite 51
§ 10	Sonderverteilung für bestimmte Fahrscheinarten	Seite 51
§ 11	Aufteilung des Einnahmenpools	Seite 51
§ 12	Sonderverteilungen für besondere Fahrscheinsortimente und sonstige Mittel	Seite 52
§ 13	Sonderverteilung Kombiticket mit Sonderverkehr	Seite 53
§ 14	Sonderverteilung Kombiticket ohne Sonderverkehr	Seite 54
§ 15	Sonderverteilung Maimarktticker	Seite 54
§ 16	Vertriebsbonus	Seite 55
§ 17	Regionale Busnetze	Seite 56
III. Einnahmenabrechnung		
§ 18	Einnahmemeldung	Seite 58
§ 19	Errechnung der Einnahmeansprüche	Seite 59
§ 20	Monatlicher Zahlungsausgleich	Seite 59
§ 21	Jahresabrechnung	Seite 60
§ 22	Abrechnung von nicht zur Aufteilungsmasse zählenden Erträgen	Seite 60
§ 23	Verwendung der Verkaufs- und Abrechnungsdaten	Seite 60
IV. Ermittlung und Fortschreibung der Nachfragewerte		
§ 24	Erhebungsmethodik	Seite 61
§ 25	Erhebungspflicht	Seite 61
§ 26	Halbjährliche Anpassung der Nachfrageschlüssel	Seite 62
§ 27	Nachfragezuwachs im SPNV	Seite 63
§ 28	Demographiefaktor	Seite 63

§ 29	Spitzabrechnung von Absetzungen	Seite 64
§ 30	Angebotsreduktion	Seite 65
V.	Sonstige Regelungen	
§ 31	Betreiberwechsel	Seite 66
§ 32	Vergabeverfahren	Seite 66
§ 33	Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland	Seite 66
§ 34	Zuteilung von Ausbildungszeitkarten für gesetzliche Ausgleichsleistungen	Seite 67
§ 35	Prüfungsbestimmungen	Seite 67
	Anhang 1 zur EAR (Regionale Busnetze)	Seite 69
	Anhang 2 zur EAR fortgeltende frühere Einnahmeaufteilungsregelungen	Seite 70
	Anhang 3 zur EAR Mustervereinbarung Sozialtarif	Seite 71
	Anhang 4 zur EAR Anleitung zur Durchführung von Fahrgasterhebungen im VRN	Seite 72
	Anhang 5 zur EAR Zuordnung der AT zur Ermittlung der Demografiekennzahl	Seite 117
	Anhang 6 zur EAR Basiswerte Demografiekennzahl	Seite 118
	Anhang 7 zur EAR Aufteilung der Stückzahlen im Ausbildungsverkehr nach §§ 45a PBefG bzw. 6a AEG	Seite 119
Anlage 8	Fahrausweiskontrollen im VRN	Seite 125

Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Fassung vom 01.01.2018,
geändert durch Änderungssatzungen vom 15.3.2018, 12.12.2018, 19.12.2019, 17.12.2020,
21.12.2021 und 23.6.2022

Die Verbandsversammlung des Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) erlässt aufgrund des § 5 Abs. 3 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit des Landes Baden-Württemberg i.V.m. § 4 Abs. 1 der Gemeindeordnung Baden-Württemberg sowie § 5 Abs. 1 Ziffer 5 der Satzung der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) und § 8a Abs. 1 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes folgende Satzung als Allgemeine Vorschrift im Sinne des Art. 2 Buchstabe I der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007:

Teil 1
Organisatorische Grundlagen des Verbundtarifes

§ 1
Verbundtarif

- (1) ¹Innerhalb des Verbandsgebietes gem. § 4 der Verbandssatzung des ZRN (Verbundgebiet) dürfen Personenverkehrsleistungen im ÖPNV gem. § 2 RegG sowie den ÖPNV ergänzende und nach dem PBefG genehmigungspflichtige Personenverkehrsdienstleistungen nur zum VRN-Verbundtarif angeboten werden (Verbundverkehr). ²Soweit in den Einzelregelungen dieser Satzung nicht anderes vermerkt ist, umfasst der Begriff des Linienbündels die im Gemeinsamen Nahverkehrsplan des ZRN definierten Linienbündel, nicht gebündelte Einzellinien, die Leistungseinheiten des SPNV, die regionalen Busnetze sowie alle sonstigen im Rahmen von PBefG-Genehmigungen zusammengefassten Mobilitätsangebote als Überbegriff in Bezug auf die Einnahmeaufteilung und die sonstigen Bestimmungen dieser Satzung.¹
- (2) Soweit mit Nachbarverbänden bzw. benachbarten zuständigen Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007) tarifliche Regelungen für den grenzüberschreitenden Verkehr getroffen werden, sind diese als Übergangstarif Bestandteil des VRN-Verbundtarifes.
- (3) Alle Verbundunternehmen sind verpflichtet, sämtliche Verbundfahrausweise gegenseitig anzuerkennen (Einheitstarif).
- (4) ¹Der Verbundtarif ist ein Zonentarif auf Grundlage eines Wabenplanes. ²Ab der Preisstufe 7 gelten alle Verbundfahrtscheine im gesamten Verbundgebiet.²
- (5) Innerhalb der Übergangstarifbereiche sind die Verbundfahrtscheine des jeweiligen Nachbarverbundes gem. den jeweiligen Übergangstarifbestimmungen anzuerkennen.
- (6) ¹Die Preisgestaltung im Luftlinientarif erfolgt abweichend von den Vorgaben in Absatz 4 nicht waben-, sondern entfernungsabhängig mit einem Grundpreis je Fahrt zuzüglich einem km-Satz nach in Luftlinie zurückgelegter Strecke. ²Es gilt ein Maximalpreis pro Fahrt, der dem Preis entspricht, der im Wabentarif für diese Fahrt mit einem 5 Fahrten- bzw. Einzel-Ticket gegolten hätte.³Pro Tag gilt ein Preis, der dem Preis eines Einzeltages des 5 Tage-Tickets entspricht, der im Wabentarif für diesen Tag gegolten hätte. ⁴Der Maximalpreis liegt beim Preis eines Einzeltages des 5 Tage-Tickets Verbundgebiet.⁵Pro Monat gilt ein Preis, der dem Preis einer Monatskarte entspricht, der im Wabentarif für diesen Monat gegolten hätte. Der Maximalpreis liegt beim Preis der Monatskarte Verbundgebiet.³

¹ § 1 Abs. 1 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

² § 1 Abs. 4 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

³ § 1 Abs. 6 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

§ 2 Verbundgesellschaft

- (1) Die operative Umsetzung aller mit der Organisation und Abwicklung des Verbundtarifes verbundenen Aufgaben obliegt der VRN GmbH (Verbundgesellschaft).
- (2) Die Verbundgesellschaft stellt bei den zuständigen Genehmigungsbehörden im Namen aller Verbundunternehmen die Anträge zur Genehmigung der Tarif- und Beförderungsbedingungen des Verbundtarifes.
- (3) ¹Zur Finanzierung der der Verbundgesellschaft aufgrund dieser Satzung zugewiesenen Gemeinschaftsaufgaben in Zusammenhang mit dem Verbundtarif wie Fahrgastinformation, Tarifmarketing, Einnahmeabrechnung, Mobilitätsgarantie usw. steht der Verbundgesellschaft ein pauschales Dienstleistungsentgelt der Verbundunternehmen in Höhe von 4.832.000.- € zzgl. gesetzl. Mehrwertsteuer (z. Zt. 19%) zu. ²Dieses wird von den Verbundunternehmen im Verhältnis der ihnen auf Grundlage der Einnahmenaufteilungsregelung zustehenden Einnahmeansprüche anteilig übernommen.
- (4) ¹Der Betrag nach Abs. 3 wird um die Steigerungsrate des VRN-Einnahmenpools zwischen dem drei Jahre zurückliegenden Jahr und dem zwei Jahre zurückliegenden Jahr dynamisiert. ²So ergibt sich beispielsweise der Betrag des Jahres 2017 aus dem Betrag des Jahres 2016 dynamisiert um die Steigerung des Einnahmenpools von 2014 auf 2015. ³Die Dynamisierungsrate beträgt jedoch mindestens 2,0% und höchstens 3,0%. ⁴Als VRN-Einnahmenpool wird dabei die Aufteilungsmasse im Sinne des § 1 der Einnahmenaufteilungsregelung verstanden, wobei Einmal- und Sondereffekte herauszurechnen sind.
- (5) ¹Den Verbundunternehmen wird der Aufwand der Verbundgesellschaft in Abschlägen quartalsweise zu Beginn des Quartals in Rechnung gestellt. ²Die Jahresendabrechnung erfolgt spätestens zwei Monate nach Feststellung der Jahresrechnung im Rahmen der Einnahmeabrechnung gem. § 21 EAR. ³Die Abschläge sowie der Saldo aus der Jahresendabrechnung werden mit den Einnahmeansprüchen im Rahmen der Einnahmenaufteilungsregelung verrechnet.
- (6) ¹Zur Finanzierung der der Verbundgesellschaft aufgrund dieser Satzung zugewiesenen Gemeinschaftsaufgaben in Zusammenhang mit dem Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland steht der Verbundgesellschaft ein pauschales Dienstleistungsentgelt der im Geltungsbereich des ÜT tätigen Unternehmen in Höhe von 1% der ÜT-Gesamteinnahmen zzgl. gesetzl. Mehrwertsteuer (z. Zt. 19%) zu. ²Dieses wird von den im Geltungsbereich des ÜT tätigen Unternehmen im Verhältnis der ihnen auf Grundlage der Einnahmenaufteilungsregelung zustehenden Einnahmeansprüche anteilig übernommen. ³Den Verbundunternehmen wird der Aufwand der Verbundgesellschaft halbjährlich in Rechnung gestellt. Absatz 5 Satz 2 und 3 findet entsprechende Anwendung.⁴

⁴ § 12 Abs. 6 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

§ 3 Verbundunternehmen und Tarifanerkennungspartner

(1) ¹Berechtigt und verpflichtet zur Anwendung des Verbundtarifes sind alle Verkehrsunternehmen, die innerhalb des Verbundgebietes Verbundverkehr

- als Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des § 6 AEG oder
- als Inhaber einer PBefG-Liniengenehmigung

betreiben (Verbundunternehmen) und die keinen gesonderten Vertrag über die Tarifanerkennung mit der Verbundgesellschaft abgeschlossen haben.

²Ausgenommen hiervon sind die Inhaber von PBefG-Liniengenehmigungen für Angebote gem. § 10 dieser Satzung, sofern die von ihnen betriebenen Angebote den Verbundtarif nicht voll anwenden. ³Die Verbundunternehmen sind verpflichtet, zur Integration in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar den in Anlage 1 beigefügten Kooperationsvertrag mit der Verbundgesellschaft abzuschließen.⁵

(2) Die Rechte und Pflichten eines Verbundunternehmens wirken auch nach dem Verlust der letzten Verkehrsleistung im Sinne des Absatz 1 Satz 1 solange fort, bis alle Einnahmeansprüche der ehemals erbrachten Verkehrsleistungen endgültig mit der Verbundgesellschaft abgerechnet sind.

(3) ¹Sofern der VRN-Tarif bei Verkehrsleistungen zur Anwendung kommt, die nur eine geringe Bedeutung für den Verbundverkehr haben, wie beispielsweise nur saisonal angebotene Leistungen (Holidaypark etc.), Verkehrsleistungen im Saarland, die den „ÜT Westpfalz/östliches Saarland“ anerkennen, oder einbrechende Linien aus Nachbarverbänden, kann die Integration des Betreibers durch einen Tarifanerkennungsvertrag zwischen der Verbundgesellschaft und dem Betreiber erfolgen (Tarifanerkennungspartner). ²Dasselbe gilt für Verkehrsleistungen, die nicht auf Grundlage des AEG oder PBefG erbracht werden, wie beispielsweise die Rhein- und Neckarfähren oder die Bergbahn Heidelberg sowie für Vereinbarungen mit benachbarten Aufgabenträgerorganisationen über die Anerkennung des Verbundtarifes außerhalb der Verbundgebietes. ³Betreiber von digital buchbaren Linienbedarfsverkehren werden mit einem Tarifanerkennungsvertrag integriert, sofern sie keine weiteren Verbundverkehre erbringen.⁶

(4) ¹Die Vertretung der Verbundunternehmen in den Verbundgremien erfolgt durch Mitarbeiter entweder des Verbundunternehmens selbst oder eines mit diesem Verbundunternehmen verbundenen Unternehmen (§ 15 AktG) oder einer Beteiligungsgesellschaft des Verbundunternehmens. ²Die Verbundunternehmen im Main-Tauber-Kreis sind berechtigt, sich in den Verbundgremien durch die kreiseigene Vertriebsgesellschaft (§ 4 Abs. 3) vertreten zu lassen. ³Durch die Verbundgesellschaft können ferner generell oder im Einzelfall auch Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder Rechtsanwälte als Bevollmächtigte zugelassen werden.

(5) ¹Die Verbundunternehmen bleiben Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten. ²Sie führen ihre Betriebe in eigener Verantwortung, tragen vorbehaltlich abweichender Einzelvereinbarungen die wirtschaftlichen Risiken dafür und bleiben Vertragspartner ihrer Fahrgäste.

⁵ § 3 Abs.1 Satz 2 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

⁶ § 3 Abs. 3 ergänzt um Satz 3 mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

§ 4 Vertrieb des Verbundtarifes

- (1) ¹Zum Vertrieb der Verbundfahrtscheine berechtigt sind die Verbundunternehmen, die Tarifanerkennungspartner sowie die Verbundgesellschaft. ²Organisieren sie den operativen Vertrieb durch Dritte, so handeln diese ausschließlich im Namen eines Verbundunternehmens oder der Verbundgesellschaft. ³Das Verbundunternehmen bzw. die Verbundgesellschaft, in deren Namen der Fahrtschein ausgegeben wird, ist auf den Fahrtscheinen kenntlich zu machen. ⁴Die Erlöse aus dem Verkauf der Verbundfahrtscheine sind auf Grundlage der Einnahmeverteilungsvollständig in die Einnahmeverteilung einzubringen.
- (2) ¹Scheidet ein Verbundunternehmen aus dem Verbund infolge des Verlustes oder der Einstellung seines Verbundverkehrs aus, so bleiben die von ihm verkauften Verbundfahrtscheine wirksam. ²Die Aboverträge eines ausscheidenden Verbundunternehmens sind von diesem auf ein anderes Verbundunternehmen oder die Verbundgesellschaft zu übertragen. ³Der Abokunde ist seitens des ausscheidenden Verbundunternehmens schriftlich über den neuen Vertragspartner zu informieren.
- (3) ¹Aufgrund der besonderen Bündelungsstruktur des Main-Tauber-Kreises ist dieser berechtigt, eine bündelübergreifende Vertriebsgesellschaft in Form eines Regiebetriebes oder einer kreiseigenen GmbH mit dem Vertrieb der Verbundfahrtscheine im Namen dieser Vertriebsgesellschaft zu beauftragen. ²Die von dieser kreiseigenen Vertriebsgesellschaft erzielten Verbundeinnahmen werden nach Abzug des sich aus der Einnahmeverteilung ergebenden Vertriebsbonus vollständig an den Einnahmepool zur Einnahmeverteilung abgeführt. ³Die Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten des Kreises kann vorsehen, dass bezuschusste Ausbildungszeitkarten ausschließlich über diese zentrale Vertriebsstelle zu beziehen sind. ⁴Die Gesellschaft nimmt mit Gaststatus an den Sitzungen des Marketingausschusses sowie der Versammlung der Verbundunternehmen teil.
- (4) Vereinbarungen mit Unternehmen und sonstigen Arbeitgebern über die Einführung des Job-Tickets für die jeweilige Belegschaft werden gemeinsam von der Verbundgesellschaft und einem Verbundunternehmen abgeschlossen. Scheidet ein Verbundunternehmen aus dem Verbund aus, das Vereinbarungen nach Satz 1 abgeschlossen hat, findet Absatz 2 entsprechende Anwendung.⁷
- (5) ¹Schließen die Verbundunternehmen bzw. die Verbundgesellschaft mit Dritten gem. Absatz 1 Satz 2 neue Verträge über die Durchführung des Vertriebes ab, bedarf dies der Zustimmung des Tarifausschusses. ²Die Verträge müssen sicherstellen, dass der Dienstleister alle vertrieblichen Vorgaben zur einheitlichen Gestaltung der Verbundfahrtscheine beachtet und eine den Vorgaben dieser Satzung entsprechende Erfassung und Testierung aller Kasseneinnahmen gewährleistet. ³Die Verträge müssen jederzeit kündbar sein, sofern ein beauftragter Dritter gegen diese vertrieblichen Vorgaben verstoßen sollte. ⁴Vom Zustimmungserfordernis ausgenommen sind örtliche Verkaufsstellen innerhalb des Verbundgebietes. ⁵Diese sind lediglich der Verbundgesellschaft anzuzeigen.⁸

⁷ § 4 Abs. 4 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

⁸ § 4 Abs. 5 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

§ 5

Versammlung der Verbundunternehmen (VVU)

- (1) ¹Mitglieder der VVU sind alle Verbundunternehmen sowie die Aufgabenträger von Linienbündeln, die einem auf Bruttobasis vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag unterliegen. ²Die Geschäftsführung der VRN GmbH nimmt als Gast an den Sitzungen der VVU teil. ³Auf Wunsch des Vorsitzenden der VVU können die mit der Abrechnung des Verbundtarifes betrauten Mitarbeiter der Verbundgesellschaft zu den Sitzungen der VVU hinzugezogen werden.
- (2) ¹Die VVU beschließt im Rahmen der Vorgaben dieser Satzung über die Tarifbestimmungen, die Tarifhöhe und Tarifstruktur sowie die VRN-Beförderungsbedingungen, die Vertriebsformen und die Gestaltung der Fahrausweise und über Änderungen der Einnahmeaufteilungsregelung (EAR). ²Sie berät die Verbundgesellschaft in allen Fragen der Einnahmeaufteilung und der Abrechnung des Verbundtarifes. ³Die VVU ist über jede Entscheidung nach § 12 Abs. 7 und 8 sowie § 14 Abs. 3 Satz 4 EAR sowie die turnusgemäßen Schlüsselanpassungen gem. § 26 EAR zu informieren. ⁴Die Verbundgesellschaft gewährleistet gegenüber der VVU hinsichtlich Einnahmeaufteilung und operativer Einnahmeabrechnung ein höchstmögliches Maß an Transparenz. ⁵Sie erstattet in jeder Sitzung der VVU Bericht über sich abzeichnende Entwicklungen und Entscheidungsbedarfe und legt der VVU halbjährlich einen schriftlichen Rechenschaftsbericht über die Einnahmeaufteilung in Gänze vor.
- (3) ¹Das Stimmrecht in der VVU richtet sich nach dem Einnahmeanspruch der Linienbündel. ²Jedem Linienbündel steht pro angefangenen 100.000.- € Einnahmeanspruch im Jahr eine Stimme zu. ³Die Berechnung des Stimmgewichts je Linienbündel erfolgt anhand der jeweils letzten festgestellten Jahresabrechnung. ⁴Die Stimmen der eigenwirtschaftlich betriebenen und der auf Nettobasis bestellten Linienbündel stehen den jeweiligen sie betreibenden Verbundunternehmen zu. ⁵Die Stimmen der auf Bruttobasis bestellten Linienbündel stehen den jeweiligen Aufgabenträgern zu.
- (4) ¹Die Verbundunternehmen und Aufgabenträger sind berechtigt, ihre Mitwirkungs- und Stimmrechte je Linienbündel durch einen Vertreter des ZRN wahrnehmen zu lassen. ²Wird ein Brutto-Linienbündel im Busverkehr von mehreren Aufgabenträgern bestellt, wird das Stimmrecht zwingend durch den ZRN wahrgenommen, um eine einheitliche Stimmabgabe sicherzustellen. ³Das interne Abstimmungsverfahren der durch den ZRN vertretenen Aufgabenträger ist in Anlage 2 festgelegt.
- (5) ¹Die VVU wählt aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden und einen ersten und zweiten Stellvertreter. ²Es ist dabei sicherzustellen, dass je ein Vertreter der in Absatz 8 genannten drei Gruppen gewählt wird und dass diese nicht demselben Unternehmen bzw. demselben Konzern angehören. ³Die Sitzungen der VVU werden von dem Vorsitzenden geleitet. ⁴Ist der Vorsitzende verhindert, übernehmen der erste bzw. im Falle dessen Verhinderung der zweite Vorsitzende die Aufgaben des Vorsitzenden. ⁵Sind alle drei verhindert, leitet der Geschäftsführer der Verbundgesellschaft die Sitzung. ⁶Sofern dies von mindestens drei Verbundunternehmen schriftlich unter der Benennung eines konkreten Tagesordnungspunktes, der in die Zuständigkeit der VVU fällt, beantragt wird, ist in Absprache mit dem Vorsitzenden, unverzüglich unter Wahrung der Einladungsfristen eine Sitzung der VVU einzuberufen. ⁷Die Einladung erfolgt durch den Vorsitzenden, der sich dazu der Verbundgesellschaft bedient.
- (6) ¹Die Tagesordnung der VVU wird vom Vorsitzenden gemeinsam mit der Verbundgesellschaft festgelegt und in der Einladung mitgeteilt. ²Die Einladung erfolgt schriftlich per E-Mail spätestens zwei Wochen vor dem Sitzungstermin. ³Auf schriftlichen Antrag von mindestens drei Verbundunternehmen können bis eine Woche vor der Sitzung weitere Tagesordnungspunkte benannt werden, sofern sie die Zuständigkeit der

VVU berühren. ⁴Die Verbundunternehmen und Vertreter der Brutto-Aufgabenträger sind berechtigt, zu allen Tagesordnungspunkten Beschlussanträge einzubringen. ⁵In eilbedürftigen Fällen kann von der Wahrung der Einladungsfrist Abstand genommen werden. ⁶Dies setzt voraus, dass die Mehrheit der anwesenden stimmberechtigten Verbundunternehmen und Aufgabenträger dem Verzicht auf die Einladungsfrist zu Beginn der Sitzung ihre Zustimmung erteilt.

- (7) ¹Die VVU ist beschlussfähig, sofern mindestens 75 % der Gesamtzahl der auf die Linienbündel entfallenden Stimmen vertreten sind. ²Wird keine Beschlussfähigkeit erreicht, erfolgt unter Wahrung der erneuten Einladungsfrist eine Vertagung mit denselben Tagesordnungspunkten. ³In dieser erneuten Sitzung entfällt das Quorum gem. Satz 1.
- (8) ¹Beschlüsse der VVU werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. ²Sofern Änderungsanträge zu den Beschlussanträgen gestellt werden, ist über die einzelnen Änderungsanträge einzeln abzustimmen. ³Ein Beschluss zum Tarif, zur Änderung der Tarifbestimmungen, der Beförderungsbedingungen sowie der Einnahmeaufteilungsregelung kommt unabhängig von Satz 1 nicht zu Stande, wenn die Mehrheit der Stimmanteile, die jeweils den Linienbündeln mit Straßenbahnverkehr (Gruppe Straßenbahnverkehr), den Leistungseinheiten im Eisenbahnverkehr (Gruppe Eisenbahnverkehr) oder den Linienbündeln mit ausschließlichem Busverkehr (Gruppe Busverkehr) zustehen, mit nein gestimmt haben.⁹
- (9) ¹Der Beirat für das Fahrpersonal bestimmt aus seiner Mitte sechs Vertreter, die ein beratendes Gastrecht in der VVU besitzen. ²Dabei ist darauf zu achten, dass den kommunalen Verkehrsbetrieben, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den öffentlichen Busunternehmen, den privaten Busunternehmen sowie den Gewerkschaften jeweils ein Vertreter zusteht. ³Die Wahl erfolgt durch Mehrheitsentscheidung der jeweiligen Unternehmensgruppe für jeweils fünf Jahre. ⁴Scheidet der Vertreter aus dem entsendenden Verbundunternehmen, der entsendenden Gewerkschaft oder dem Beirat aus, erfolgt eine Nachwahl für den Rest der verbleibenden Amtszeit.
- (10) Der Vorsitzende der VVU und seine beiden Stellvertreter vertreten die Verbundunternehmen als ständige Gäste im Verwaltungsrat der VRN GmbH.
- (11) Die Versammlung der Verbundunternehmen kann bei Bedarf auch ohne persönliche Anwesenheit ihrer Mitglieder in Form einer Video- oder Telefonkonferenz tagen.¹⁰

⁹ § 5 Abs. 8 Satz 3 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

¹⁰ § 5 Abs. 11 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

§ 6

Beirat ÜT Westpfalz/östliches Saarland

- (1) ¹Die Verbundunternehmen im Geltungsbereich des ÜT Westpfalz/östliches Saarland, die Tarifanerkennungspartner aus dem saarländischen Tarifgebiet des ÜT Westpfalz/östliches Saarland sowie die Aufgabenträger von Linienbündeln, die einem auf Bruttobasis vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag unterliegen, bilden einen Beirat ÜT Westpfalz/östliches Saarland.¹¹ ²Diesem obliegt die Beschlussfassung über die Tarifhöhe, die Tarifstruktur sowie die Tarif- und Beförderungsbedingungen des ÜT Westpfalz/östliches Saarland.

- (2) ¹Die Regelungen des § 5 Abs. 3 bis 7, Abs. 8 Satz 1 und Abs. 11 finden analoge Anwendung auf den Beirat ÜT Westpfalz/östliches Saarland. ²Bei der Stimmengewichtung gilt allerdings abweichend von Abs. 3, dass jedem Linienbündel je angefanem Einnahmeanteil von 1.000.- € eine Stimme zusteht.¹²

¹¹ § 6 Abs. 1 Satz 1 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

¹² § 6 Abs. 2 Satz 1 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

§ 7 Tarifausschuss

- (1) Der Tarifausschuss ist das vorbereitende Gremium für alle Themen, die der Zuständigkeit der VVU unterliegen. In Fragen der Tarifgestaltung und Tarifhöhe gibt er empfehlende Beschlüsse für die VVU ab.
- (2) ¹Im Tarifausschuss werden die verschiedenen Gruppen von Verbundunternehmen jeweils durch ein links- und rechtsrheinisch tätiges Unternehmen vertreten:
 - SPNV-Betreiber
 - Interne Betreiber der kreisfreien Städte
 - kommunale Unternehmen kreisangehöriger Kommunen
 - Regionalbusunternehmen der öffentlichen Hand
 - Konzerngebundene private Busunternehmen

²Die Gruppe der familiengeführten privaten Busunternehmen wird durch zwei rheinland-pfälzische, ein hessisches und ein baden-württembergisches Unternehmen vertreten.
- (3) ¹Die Vertreter der jeweiligen Unternehmensgruppe werden von den jeweils der Gruppe angehörigen Verbundunternehmen mit einfacher Mehrheit für die Dauer von fünf Jahren gewählt. ²Die Mitgliedschaft im Tarifausschuss ist eine persönliche Mitgliedschaft. ³Die gewählten Mitglieder können sich durch einen anderen Mitarbeiter des jeweiligen Verbundunternehmens oder einen Vertreter eines anderen Verbundunternehmens aus derselben Unternehmensgruppe vertreten lassen.
- (4) ¹Die Mitgliedschaft im Tarifausschuss endet, sofern das entsendende Verbundunternehmen seinen Status als Verbundunternehmen verliert oder nicht mehr die Voraussetzungen des § 3 Abs. 4 erfüllt. ²In diesem Fall ist eine Nachwahl für die Restlaufzeit der ursprünglichen Wahlperiode vorzunehmen.
- (5) Ein Vertreter des ZRN vertritt die Bruttobündel im Tarifausschuss.
- (6) § 5 Abs. 5 und Abs. 11 findet auf den Tarifausschuss entsprechende Anwendung.¹³
- (7) ¹Die Tagesordnung des Tarifausschusses wird vom Vorsitzenden gemeinsam mit der Verbundgesellschaft festgelegt und in der Einladung mitgeteilt. ²Die Einladung erfolgt schriftlich per E-Mail spätestens zwei Wochen vor dem Sitzungstermin. ³Sie wird allen Verbundunternehmen nachrichtlich zur Kenntnis gegeben. ⁴Auf schriftlichen Antrag von mindestens drei Mitgliedern können bis eine Woche vor der Sitzung weitere Tagesordnungspunkte benannt werden, sofern sie die Zuständigkeit der VVU berühren. ⁵In eilbedürftigen Fällen kann von der Wahrung der Einladungsfrist Abstand genommen werden. ⁶Dies setzt voraus, dass die Mehrheit der anwesenden Mitglieder dem Verzicht auf die Einladungsfrist zu Beginn der Sitzung ihre Zustimmung erteilt.
- (8) ¹Der Tarifausschuss ist beschlussfähig, sofern mindestens acht Mitglieder vertreten sind. ²Wird keine Beschlussfähigkeit erreicht, erfolgt keine Empfehlung an die VVU. ³Die entsprechenden Tagesordnungspunkte werden in der anschließenden VVU dennoch beraten und zur Abstimmung gestellt.
- (9) ¹Beschlüsse des Tarifausschusses werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. ²Der Vertreter des ZRN sowie die Mitglieder nach Abs. 2 haben jeweils

¹³ § 7 Abs. 6 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

eine Stimme. ³Ein Ergebnisprotokoll über die gefassten Beschlüsse wird allen Verbundunternehmen zur Kenntnis gegeben.

§ 8 Marketingausschuss

- (1) Der Marketingausschuss berät alle Fragen des Außenauftritts des Verbundes wie Verbundmarketing und Vertrieb.
- (2) Im Marketingausschuss sind alle Verbundunternehmen vertreten. Es besteht keine persönliche Mitgliedschaft.
- (3) ¹Die Sitzungen des Marketingausschusses werden von der Verbundgesellschaft per E-Mail einberufen und geleitet. ²§ 5 Abs. 11 findet entsprechende Anwendung.¹⁴

§ 9 Beirat für das Fahrpersonal

- (1) Der Beirat für das Fahrpersonal berät das Fahrpersonal in den Verbundverkehr betreffenden Fragestellungen und ist vor Änderungen der Beförderungsbedingungen anzuhören.
- (2) ¹Dem Beirat für das Fahrpersonal gehört je ein Vertreter des Betriebsrates jedes Verbundunternehmens an, soweit in den Verbundunternehmen ein Betriebsrat gebildet ist. ²Anderenfalls ist das Fahrpersonal des Verbundunternehmens berechtigt, durch Mehrheitsentscheid jeweils für die Dauer von fünf Jahren ein Mitglied zu benennen. ³Das Verbundunternehmen hat die gewählte Person für die Sitzungen des Beirats freizustellen und die Fahrtkosten zu den Sitzungen zu übernehmen. ⁴Gewerkschaften, die einen Tarifvertrag für Fahrpersonal abgeschlossen haben, der im Verbundverkehr zur Anwendung gelangt, haben das Recht, einen Vertreter in den Beirat zu entsenden.
- (3) ¹Die Sitzungen des Beirats für das Fahrpersonal werden von der Verbundgesellschaft per E-Mail unter Benennung der Tagesordnung mit einer Frist von zwei Wochen einberufen. ²Die Sitzungsleitung obliegt der Verbundgesellschaft. § 5 Abs. 11 findet entsprechende Anwendung.¹⁵

§ 10¹⁶ Alternative Bedienungsformen

- (1) ¹Den allgemeinen Verbundverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzende alternative bzw. flexible Angebote wie Ruftaxen, Bürgerbusse oder Ähnliches können auf Wunsch des jeweiligen Aufgabenträgers von der Vollenwendung des Verbundtarifes ausgenommen werden. ²Anzuerkennen sind jedoch zwingend die Jahres- und Halbjahreskarten des Verbundtarifes.
- (2) ¹Der Bartarif für Einzelfahrten für Leistungen nach Absatz 1 orientiert sich am VRN-Tarif für Einzelfahrscheine und richtet sich nach der Anzahl der durchfahrenen Waben. ²Hiervon abweichende Bartarifregelungen bedürfen der Zustimmung der

¹⁴ § 8 Abs. 3 Satz 2 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

¹⁵ § 9 Abs. 3 Satz 3 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

¹⁶ § 10 Abs. 3 bis 6 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

Verbundgesellschaft, es sei denn, die abweichende Tarifregelung bestand bereits beim Inkrafttreten dieser Satzungsbestimmung am 01.01.2014 und gilt deshalb als genehmigt.

- (3) ¹Linienbedarfsverkehre¹⁷ sind zur Vollanwendung des VRN-Tarifbeschlusses verpflichtet. ²Auf den Verkauf von Fahrscheinen in den Fahrzeugen kann verzichtet werden, sofern dem Fahrgast die Nutzung des Luftlinientarifbeschlusses nach § 1 Abs. 6 angeboten wird. ³Die Betreiber dieser Systeme sind berechtigt, ergänzend zum VRN-Tarif einen Qualitätszuschlag zu erheben, dessen Höhe vom Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft festgelegt wird¹⁸. ⁴Diese Zuschläge zählen nicht zur Aufteilungsmasse gem. § 1 der Anlage 6 dieser Satzung (EAR). ⁵Die Ermittlung der Nachfragerwerte zur Feststellung des Erlösanspruches nach § 6a EAR erfolgt auf Grundlage der digital erfassten Buchungen gem. den Vorgaben des Anhang 4 zur Anlage 6 dieser Satzung.¹⁹
- (4) [weggefallen]²⁰
- (5) ¹Zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung in den VRN-Linienbündeln und zur Wahrung der in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gewährten ausschließlichen Rechte ist eine Konkurrenzierung des Linienverkehrs durch alternative Bedienformen zu unterbinden. ²Eine Konkurrenzierung ist nicht gegeben, wenn durch die alternativen Bedienformen das ÖPNV-Angebot im Rahmen einer verkehrlichen Gesamtkonzeption sinnvoll ergänzt wird.
- ³Hierzu zählen insbesondere:
- Angebote mit Zu- und Abbringerfunktion zu qualitativ hochwertigen Linienverkehren. Als qualitativ hochwertig sind Taktverkehre im Halbstundentakt einzustufen, mit denen der Fahrtwunsch mit maximal einem Umstieg abgedeckt werden kann,
 - Angebote zur Schließung von zeitlichen und räumlichen Bedienungslücken,
 - vom ÖPNV-Aufgabenträger gewünschte räumlich und/oder zeitlich begrenzte Zusatzangebote.
- (6) ¹Zur Konkretisierung der Vorgaben des Absatz 5 kann die Verbandsversammlung auf Antrag des betroffenen Aufgabenträgers für Innenstadtbereiche und auf sonstigen Straßenabschnitten mit einer überdurchschnittlichen Verkehrsbelastung Sperrzonen festlegen, in denen aufgrund einer engmaschigen Erschließung mit Bus- und Straßenbahnen zu bestimmten Tageszeiten keine flexiblen Angebote zugelassen werden. ²Diese sind vom ZRN öffentlich bekanntzumachen.

¹⁷ Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021.

¹⁸ Auf Grundlage des § 10 Abs. 3 Satz 3 hat der Verwaltungsrat am 19.12.2019 folgenden Beschluss gefasst:

Der Verwaltungsrat legt gem. § 10 Abs. 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar die Höhe der Qualitätszuschläge für Linienbedarfsverkehre im VRN ab dem 01.01.2020 wie folgt fest:

- *Inhaber von VRN-Jahres- und Halbjahreskarten maximal 1.- € je Fahrt,*
- *Fahrgäste mit anderen VRN-Tickets maximal 2.- € je Fahrt.*

¹⁹ § 10 Abs. 3 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

²⁰ § 10 Abs. 4 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

Teil 2
Gemeinwirtschaftliche Höchsttarifvorgaben und deren Ausgleich

§ 11
Interventionsrecht der Verbundgesellschaft

- (1) Die Verbundgesellschaft hat das Recht, den Tarifbeschlüssen der VVU innerhalb eines Monats zu widersprechen.
- (2) ¹Im Falle eines Widerspruchs kann die Verbundgesellschaft innerhalb von zwei Monaten eine andere Tarifentscheidung treffen. ²Diese Entscheidung ist wirksam, wenn sichergestellt ist, dass keine Ergebnisverschlechterungen eintreten, oder dass die zu erwartenden, von der VVU und von einem Wirtschaftsprüfer testierten Ergebnisverschlechterungen von der Verbundgesellschaft gegenüber der Aufteilungsmasse dauerhaft ausgeglichen werden.
- (3) ¹Bestreitet die Verbundgesellschaft dem Grunde oder der Höhe nach die von der VVU kalkulierten Ergebnisverschlechterungen und verlangt sie gleichwohl die Verwirklichung ihrer Tarifentscheidung, hat sie die Ergebnisverschlechterung in der kalkulierten Höhe gegenüber der Aufteilungsmasse auszugleichen. ²Die VVU ist in diesem Fall verpflichtet, innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf eines Jahres seit Inkrafttreten der Tarifänderung eine von einem Wirtschaftsprüfer zu testierende Nachkalkulation unter Beachtung des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorzulegen, anhand derer die Zahlungen nach Satz 1 rückwirkend spitz abgerechnet und für die Zukunft neu festgelegt werden.
- (4) ¹Die Verbundgesellschaft kann der VVU Anträge vorlegen, über die diese innerhalb von sechs Monaten entscheiden muss. ²Lehnt die VVU diese Anträge ab, kann die Verbundgesellschaft innerhalb eines Monats durch Bestätigung ihrer Anträge eine Tarifänderung festlegen. Für diese Festlegung gelten Absatz 2 und 3 entsprechend.
- (5) Die vorstehenden Regelungen gelten entsprechend für Änderungen der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen.

§ 12
Besondere verbundweit gültige Zeitkarten

- (1) ¹Das MAXX-Ticket, die Karte ab 60, das Job-Ticket und das Rhein-Neckar-Ticket sind als verbundweit gültige Jahresabonnements anzubieten. ²Der monatliche Abonnementpreis hat die Preisvorgaben der Anlage 3 zu beachten.
- (2) Die Berechtigung zum Erwerb des MAXX-Tickets, des SuperMAXX-Tickets, der Ausbildungszeitkarten des regionalen Tarifes Westpfalz, der Karte ab 60 sowie des Job-Tickets ergibt sich aus den Tarifbestimmungen des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar.
- (3) Abweichend von Abs. 1 ist die Geltung des MAXX-Tickets in einzelnen Gebietskörperschaften im Bereich des zum 01.06.2006 in den VRN integrierten Westpfalz Verkehrsverbundes (WVV) gem. den Festlegungen in der Anlage 3 zeitlich eingeschränkt.
- (4) ¹Im Bereich des regionalen Tarifes Westpfalz (Gebiet des WVV vor dessen Integration in den VRN) ist für die Preisstufen 1 bis 3, City und 21 eine gesonderte Jahreskarte für Auszubildende anzubieten. ²Der monatliche Abonnementpreis hat die Preisvorgaben der Anlage 3 zu beachten.

- (5) ¹Als zeitlich uneingeschränkt verbundweit gültige Jahreskarte ist das SuperMAXX-Ticket anzubieten. ²Der monatliche Abonnementpreis hat die Preisvorgaben der Anlage 3 zu beachten.
- (6) [weggefallen]²¹

§ 13 **Zeitkarten im Ausbildungsverkehr**

- (1) Auszubildenden im Sinne der Tarif- und Beförderungsbedingungen sind Monatskarten anzubieten, deren Preis maximal 75 % des Preises der jeweiligen Monatskarte für Erwachsene betragen darf.²²
- (2) Die Tarifvorgabe für das MAXX-Ticket im Rahmen der Anlage 3 hat sicherzustellen, dass der Preis des MAXX-Tickets maximal 75 % des Rhein-Neckar-Tickets beträgt.
- (3) Im VRN ist zum 1.3.2023 entsprechend der Vorgaben des Förderprogrammes Landesweites Jugendticket Baden-Württemberg den in diesem Förderprogramm genannten Personengruppen das landesweite Jugendticket (LWJT) anzubieten, sofern ein positiver Förderbescheid durch das Land ergeht. Das vom VRN ausgegebene LWJT gilt über Baden-Württemberg hinaus innerhalb des Verbundgebietes sowie der von Regelungen mit Nachbarverbänden erfassten Übergangsgebiete und -korridore in demselben räumlichen und zeitlichen Umfang wie das MAXX-Ticket.²³

§ 14 **Ausgleichsregelung der Höchsttarifvorgaben aus § 12**

- (1) Der ZRN gewährt den Verbundunternehmen auf Grundlage von Art. 3 Abs. 2 der VO 1370/2007 einen Ausgleich für die Mindererlöse, die durch die in den Tarifvorgaben in § 12 dieser Satzung enthaltenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehen.
- (2) Die für den Ausgleich nach Abs. 1 insgesamt zur Verfügung stehenden Ausgleichsmittel werden durch die Verbundfinanzierungsverträge mit den beteiligten Bundesländern und die diese Verträge ergänzende Umlage der kommunalen Gebietskörperschaften gem. Art. 7 des Grundvertrages zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar begrenzt.
- (3) Die Berechnung der Ausgleichsbeträge erfolgt getrennt für verschiedene Verkehrsarten auf Grundlage der Linienbündel und Leistungseinheiten.
- (4) ¹Die Berechnung der auf die Linienbündel und Leistungseinheiten entfallenden Ausgleichsbeträge erfolgt auf Grundlage der „Abrechnungsregelung ZRN-Mittel“. ²Diese ist als Anlage 3 Teil dieser Satzung und wird durch den Vorstand des Verwaltungsrates der VRN GmbH fortgeschrieben, sofern sich die Mittelzuweisung durch die Länder und/oder die Umlage der kommunalen Gebietskörperschaften ändert.
- (5) Bei der Berechnung des Ausgleichs gem. Anlage 3 sind die auf Grundlage einer Regelung nach Art. 3 Abs. 3 VO 1370/2007 von anderer Stelle gewährten Ausgleichszahlungen zu berücksichtigen, sodass nur die sich über die gesetzliche

²¹ § 12 Abs. 6 weggefallen mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

²² § 13 Abs. 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

²³ § 13 Abs. 3 ergänzt mit Wirkung zum 1.7.2022 durch Änderungssatzung vom 23.06.2022

Regelung hinaus aus dieser Satzung ergebenden zusätzlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausgeglichen werden.

§ 15

Ausgleichsregelung für die Rabattierung der Ausbildungszeitkarten

(1) ¹Die Betreiber der PBefG-Linienbündel in Baden-Württemberg erhalten einen gesonderten Ausgleich der Höchsttarifvorgaben aus § 13. ²Die Berechnung des Ausgleichs ergibt sich aus Anlage 4 dieser Satzung („Abrechnungsregelung für die Mittel nach § 15 ÖPNVG BW“). ³Bei Änderungen der Anlage 4 durch den Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft sind ausschließlich die betroffenen Gebietskörperschaften aus Baden-Württemberg stimmberechtigt.

(2) Die Betreiber der Linienbündel in Rheinland-Pfalz erhalten keinen Ausgleich für die Tarifvorgaben des § 13 im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift, da das Land Rheinland-Pfalz den Ausgleich der Rabattierung der Ausbildungszeitkarten selbst unmittelbar auf Grundlage eines Landesgesetzes gem. Art. 3 Abs. 3 VO 1370/2007 geregelt hat.

(3) ¹Die Betreiber der Linienbündel in Hessen erhalten keinen Ausgleich für die Tarifvorgaben des § 13 im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift. ²Der Ausgleich der Rabattierung der Ausbildungszeitkarten erfolgt in Hessen gem. § 9a ÖPNVG durch die Finanzierung sämtlicher gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge.

(4) Dem Verbundpool steht ein Ausgleich der mit der Einführung des LWJT gem. § 13 Abs. 3 verbundenen Mindereinnahmen zu. Die Ausgleichshöhe errechnet sich nach den Vorgaben zur Ausgleichsberechnung für die verbundbezogenen Effekte im Rahmen des Förderprogramms Landesweites Jugendticket Baden-Württemberg.²⁴

(5) Die baden-württembergischen Verbandsmitglieder stellen sicher, dass die Ausgleichsmittel gem. Absatz 4 dem Verbundpool zur Verfügung gestellt werden. Die Antragstellung erfolgt durch den ZRN im Namen der kommunalen baden-württembergischen Verbandsmitglieder. Die finanztechnische Abwicklung der Ausgleichsleistungen erfolgt im Namen aller Beteiligten durch die Verbundgesellschaft.²⁵

§ 16

Anerkennung der Zeitkarten in alternativen Bedienungsformen

¹In den alternativen Bedienungsformen nach § 10 sind die verbundweit gültigen Jahres- und Halbjahreskarten des VRN-Tarifbeschlusses anzuerkennen. ²Als Ausgleich wird den Betreibern dieser Angebote eine Ausgleichsleistung nach Anlage 5 dieser Satzung gewährt („Förderung alternativer Bedienungsformen im VRN“). ³Anlage 5 wird durch den Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft fortgeschrieben.

§ 17

Abweichungen von der Wabensystematik²⁶

(1) ¹Innerhalb der Stadt Heidelberg gilt der Stadttarif Heidelberg. Innerhalb der zusammengefassten Gebiete der Städte Mannheim und Ludwigshafen sowie der Gemeinde Ilvesheim gilt der Stadttarif MA/LU. ³In allen anderen Städten und Gemeinden

²⁴ § 15 Abs. 4 ergänzt mit Wirkung zum 1.7.2022 durch Änderungssatzung vom 23.06.2022

²⁵ § 15 Abs. 5 ergänzt mit Wirkung zum 1.7.2022 durch Änderungssatzung vom 23.06.2022

²⁶ § 17 umbenannt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

kann auf Antrag der jeweiligen Kommune an die Verbundgesellschaft ein besonderer Tarif angewendet werden (lokaler Tarif). ⁴Der lokale Tarif gilt nur für Fahrten mit Start und Ziel innerhalb des Gebiets der Kommune sowie innerhalb einer Wabe und kann auf einzelne Linien begrenzt werden. ⁵Der lokale Tarif kann die Preisstufe 0 oder der Ortstarif sein. ⁶Die zum 31.12.2021 bereits vorhandenen besonderen kommunalen Tarifangebote unterhalb der Preisstufe 0 genießen als besondere Ortstarife Bestandsschutz. ⁷Im Gebiet des ehemaligen WVV werden die besonderen Preisstufen City und 21 fortgeführt.²⁷

- (2) ¹Die mit Einführung der Preisstufe 0 verbundenen Mindererlöse werden durch eine Nacherhebung spätestens im zweiten Jahr nach Einführung der Preisstufe 0 ermittelt. ²Es sind dabei die Nachfragewerte der Nutzer im Bartarif mit den Preisstufen 0 und 1²⁸ mit der letzten Nachfragerhebung vor Einführung der Preisstufe 0 zu vergleichen. ³Die Mindereinnahmen aus etwaigen Rückgängen des normalen Bartarifs saldiert um die Mehreinnahmen aus der Preisstufe 0 sind rückwirkend zum Einführungsstermin der Preisstufe 0 von der veranlassenden Kommune an die Aufteilungsmasse abzuführen. ⁴Die Sätze 1 bis 3 gelten bei Einführung des Ortstarifes entsprechend.²⁹
- (3) ¹In den Folgejahren wird der Ausgleichsbetrag nach Abs. 2 jährlich um 10 % reduziert und nach 10 Jahren eingestellt. ²Die Kommune hat die Möglichkeit, die Sonderregelung zur Preisstufe 0 jährlich mit einer Frist von sechs Monaten zum Jahresende durch eine schriftliche Erklärung gegenüber der Verbundgesellschaft zu beenden. Die Sätze 1 und 2 gelten bei Einführung des Ortstarifes entsprechend.³⁰
- (4) Beantragt eine Gemeinde die Verlegung auf eine Wabengrenze, legt die Verbundgesellschaft einen angemessenen jährlich von der Gemeinde zu leistenden Ausgleichsbetrag für die damit verbundenen Mindereinnahmen fest, der der allgemeinen Ausgleichsmasse zugeführt wird.
- (5) ¹Innerhalb des Geltungsbereiches der Stadttarife kann auf Antrag der jeweiligen Stadt ein Kurzstreckenticket zum Einzelfahrscheinpreis der Preisstufe 0 ausgegeben werden, das zur Einzelfahrt über maximal vier aufeinanderfolgende Haltestellen berechtigt.³¹ ²Der Geltungsbereich des Kurzstreckentickets kann auf bestimmte Verkehrsarten beschränkt werden.
- (6) ¹Innerhalb des Geltungsbereiches der Stadttarife kann auf Antrag der jeweiligen Stadt ein Stadtteilticket zum Einzelfahrscheinpreis der Preisstufe 0 ausgegeben werden, das zur Einzelfahrt innerhalb des festgelegten Stadtteiles berechtigt.³² ²Der Geltungsbereich des Stadtteiltickets kann auf bestimmte Verkehrsarten beschränkt werden.
- (7) ¹Die Städte haben zum Ausgleich der mit dem Kurzstreckenticket sowie dem Stadtteilticket verbundenen ungedeckten Kosten eine Ausgleichsleistung an den Einnahmepool abzuführen. ²Diese errechnet sich nach folgenden Parametern:
 1. Vor Einführung werden die zu erwartenden ungedeckten Kosten aufgrund eines Mengengerüstes durch einen externen Gutachter ermittelt, wobei keine Steigerung der Nachfrage berücksichtigt wird.

²⁷ § 17 Abs. 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

²⁸ In § 17 Abs. 2 entfällt „und“ mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

²⁹ § 17 Abs. 2 Satz 4 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

³⁰ § 17 Abs. 3 Satz 3 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

³¹ § 17 Abs. 5 Satz 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

³² § 17 Abs. 6 Satz 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

2. Die Stadt hat zunächst den vom Gutachter ermittelten Betrag als Abschlag zu leisten.
 3. Verändert sich im Rahmen einer Tarifanpassung das Abspannverhältnis zwischen dem Einzelfahrschein Erwachsene der Preisstufe 0 und dem Einzelfahrschein innerhalb des jeweiligen Stadttarifes, so wird der Betrag nach Ziffer 2 um die prozentuale Entwicklung dieses Abspannverhältnisses fortgeschrieben.³³
 4. Im Rahmen der Jahresabrechnung wird die tatsächliche Nutzung ermittelt.
 5. Liegt die tatsächliche Nutzung über der vom Gutachter prognostizierten Nutzung, so reduziert sich der Ausgleichsbetrag um die durch die zusätzliche Nutzung erzielten Mehreinnahmen.
- (8) ¹Kreisangehörige Städte und Gemeinden können innerhalb ihres Gemeindegebietes den Busverkehr kostenlos auf Antrag anbieten, indem sie für alle kostenlos beförderten Fahrgäste den entsprechend vor Ort gültigen Einzelfahrscheinpreis an den Pool abführen. ²Hierzu stellt das Verbundunternehmen beim Zustieg allen Fahrgästen ohne einen gültigen Fahrausweis einen entsprechenden Fahrschein aus, der von der Gemeinde im Rahmen einer monatsweisen Abrechnung zu bezahlen ist. ³Die auf diesem Wege von der Gemeinde bezahlten Fahrscheine sind von den Verbundunternehmen als normale Fahrscheine zu melden und entsprechend als Fahrscheinverkäufe in die Einnahmeaufteilung einzubringen.³⁴ ⁴Befindet sich die Gemeinde in einer Wabe, in der weitere Gemeinden liegen, wird gem. Satz 1 maximal die Preisstufe 0 abgerechnet.³⁵
- (9) ¹Die Einführung aller in den Absätzen 1 bis 8 geregelten Tarifangebote erfolgt ausschließlich zum Jahreswechsel und ist spätestens zum 1.7. des Vorjahres bei der Verbundgesellschaft zu beantragen. ²Dasselbe gilt für die Einstellung der jeweiligen Angebote. ³Die Rechnungsstellung der von den Kommunen gem. § 17 zu leistenden Ausgleichszahlungen erfolgt jährlich nach Eingang der Einnahmemeldungen der Verbundunternehmen für den Dezember.³⁶

§ 18 Überkompensation

- (1) ¹Als Anreiz im Sinne von Nr. 7 des Anhangs der VO 1370/2007 ist der Verkehrsverbund Rhein-Neckar grundsätzlich als Nettoverbund organisiert. ²Die Einnahmen aus dem Verbundtarif stehen den Verbundunternehmen als Betreiber der eigenwirtschaftlichen Genehmigungen bzw. der auf Nettobasis vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu, wodurch ein maximaler Anreiz zur Wirtschaftlichkeit und Kundenorientierung gegeben ist.
- (2) ¹Sofern die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages für ein Linienbündel oder eine Leistungseinheit auf Bruttobasis erfolgt, liegt im Rahmen der Vorgaben der §§ 12 und 13 keine ausgleichsfähige gemeinwirtschaftliche Verpflichtung vor, da der Bruttobetreiber die Mindereinnahmen aus der Tarifvorgabe nicht wirtschaftlich zu tragen hat, sondern im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages ersetzt bekommt. ²Daher werden die auf diese Linienbündel und Leistungseinheiten nach der Systematik der Anlagen 3 und 4 entfallenden Ausgleichsbeträge nicht dem Verbundunternehmen,

³³ § 17 Abs. 7 Nr. 3 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

³⁴ § 17 Abs. 8 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

³⁵ § 17 Abs. 8 S. 4 ergänzt mit Wirkung zum 1.7.2022 durch Änderungssatzung vom 23.06.2022

³⁶ § 17 Abs. 9 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

sondern dem jeweiligen Aufgabenträger zweckgebunden zur Finanzierung des Linienbündels zur Verfügung gestellt.

§ 19 Sonderverkehre

- (1) Die Verbundgesellschaft kann zu Marketingzwecken bei örtlich und zeitlich begrenzten Veranstaltungen Sondertarife oder die kostenlose Beförderung der Fahrgäste in einzelnen Angeboten des Verbundverkehrs genehmigen und zum Ausgleich der damit verbundenen Mindereinnahmen einen sachgerechten Ausgleich mit dem Veranstalter oder der jeweiligen Kommune vereinbaren, der der Aufteilungsmasse zuführen ist.

- (2) Für zeitlich befristete Zusatzverkehre im Rahmen von Sonderveranstaltungen (Sonderlinien oder Zusatzfahrten innerhalb bestehender Linien durch zeitliche Ausweitung oder Taktverdichtung) kann die Verbundgesellschaft auf Antrag des betroffenen Verkehrsunternehmens ein vereinfachtes Verfahren zur Vorwegentnahme der hierdurch generierten zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen genehmigen (z. B. Einbehalt der im Druckerverkauf erzielten Bargeldeinnahmen).³⁷

³⁷ § 19 Abs. 2 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

Teil 3
Durchführungsvorschriften zur Einnahmeverteilung

§ 20
Einnahmeverteilung

- (1) ¹Die Einnahmeverteilung erfolgt auf Grundlage der in Anlage 6 dieser Satzung beigefügten Einnahmeverteilungsregelung (EAR) durch die Verbundgesellschaft. ²Änderungen der EAR bedürfen der Zustimmung des Verwaltungsrates der Verbundgesellschaft sowie der VVU. ³Kommt eine Zustimmung der VVU aufgrund § 5 Abs. 8 Satz 2 nicht zu Stande, tritt die Änderung in Kraft, sofern anschließend ein positiver Beschluss des Verwaltungsrates einstimmig gefasst wird. ⁴Führt eine auf Grundlage des Satz 3 erfolgte Änderung der EAR zu Mindereinnahmen des Gesamtpools, so ist die Verbundgesellschaft analog der Regelungen in § 11 Abs. 2 und 3 zum dauerhaften Ausgleich dieser Mindereinnahmen verpflichtet.
- (2) ¹Wird im Rahmen eines Nachprüfungsverfahrens die vergaberechtliche Unzulässigkeit einzelner Bestimmungen der EAR rechtskräftig festgestellt, so ist die Verbundgesellschaft berechtigt, eine Ersatzregelung zu treffen, um die Aufhebung des Vergabeverfahrens abzuwenden. ²Diese Ersatzregelung ist im Rahmen der Einnahmeverteilung abweichend von der EAR zu beachten, sofern nicht die am öffentlichen Dienstleistungsauftrag beteiligten Partner später einer Anwendung der gegebenenfalls erst nach Abschluss des Vergabeverfahrens korrigierten EAR zustimmen.
- (3) ¹Wird die EAR nach Inkrafttreten dieser Satzung in den Berechnungsmethoden der nachfrageorientierten Schlüssel gem. §§ 11, 16, 27 und 28 EAR verändert, so haben die Inhaber eigenwirtschaftlicher Genehmigungen bzw. auf Nettobasis vergebener öffentlicher Dienstleistungsaufträge für die Restdauer ihrer Genehmigung bzw. ihres öffentlichen Dienstleistungsauftrages analog § 8 EAR einen Anspruch auf Abrechnung der auf die betroffenen Linienbündel entfallenden Einnahmeansprüche auf Grundlage der unveränderten Abrechnungsgrundsätze gem. §§ 11, 16, 27 und 28 EAR. ²Dies gilt analog für Änderungen der in § 33 EAR festgelegten Einnahmeverteilung für den Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland.

§ 21 Regionale Busnetze

- (1) ¹Die in § 1 Abs. 1 der Anlage 3 unter den Ziffern 2 und 3 zusammengefassten regionalen Busverkehrsleistungen nehmen an der Einnahmeaufteilungsregelung nicht als Einzellinien bzw. einzelne Linienbündel teil, sofern sie durch einen Beschluss des Verwaltungsrates der VRN GmbH zur Vereinfachung der Nachfrageerhebung zu regionalen Busnetzen zusammengefasst wurden. ²Eine wirksame Beschlussfassung zur Integration eines Linienbündels in ein regionales Busnetz setzt unabhängig von den regulären Beschlussregularien die Zustimmung aller an einem Linienbündel beteiligten ZRN-Mitglieder voraus.
- (2) ¹Verbundunternehmen, die einzelne Linienbündel auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung nach dem Nettoprinzip betreiben, können innerhalb von vier Wochen nach der schriftlichen Information über den Beschluss zur Bildung eines regionalen Busnetzes durch die Verbundgesellschaft der Integration dieser Linienbündel in das regionale Busnetz schriftlich gegenüber der Verbundgesellschaft widersprechen. ²Der Widerspruch hat zur Folge, dass die betroffenen Linienbündel erst mit Ablauf des öffentlichen Dienstleistungsauftrages bzw. der eigenwirtschaftlichen Genehmigung nachträglich in das regionale Busnetz integriert werden.
- (3) Mit Bildung des regionalen Busnetzes sind die Abrechnungsregelungen im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge der betroffenen Linienbündel so anzupassen, dass Einnahmeänderungen infolge der Schlüsselanpassung nach § 17 Abs. 4 der EAR zuschussmindernd- bzw. zuschusserhöhend im Rahmen der Jahresschlussrechnung über den Zuschussbedarf ausgeglichen werden.
- (4) Sofern ein Verbundunternehmen ein Linienbündel, das einem regionalen Busnetz zugeordnet wurde, auf eigenwirtschaftlicher Genehmigungsbasis betreibt, wird dieses Linienbündel auf Antrag des Verbundunternehmens hin für die Dauer der eigenwirtschaftlichen Genehmigung außerhalb des regionalen Busnetzes nach den Bestimmungen der EAR für nicht in ein regionales Busnetz integrierte Linienbündel abgerechnet.

§ 22 Vergabe- und Genehmigungsverfahren

Die Verbundgesellschaft stellt Aufgabenträgern, die die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages vorbereiten und Unternehmen, die die Beantragung einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung erwägen, auf schriftliche Nachfrage folgende Daten zur Verfügung:

- die in der Einnahmeabrechnung aktuell verwendeten Nachfragedaten des zu vergebenden Linienbündels,
- die aktuellen Nachfragedaten des Gesamtverbundes,
- für die Linienbündel in der Westpfalz den aktuellen Zuteilungsschlüssel für die im Rahmen des Westpfalzzuschlages relevanten Ticketsortimente,
- den aktuellen Stand der Gesamteinnahmen des Verbundes,
- den sich aus den vorgenannten Daten ergebenden aktuellen Einnahmeanspruch des Linienbündels,
- die auf das Linienbündel aktuell entfallenden Stückzahlen im Ausbildungsverkehr,
- die Höhe der sich aktuell aus der Abrechnungsregelung zu den ZRN-Mitteln für das Linienbündel (Anlage 3) ergebenden Ausgleichleistungen.

Teil 4
Sonstige Bestimmungen

§ 23
Fahrgastinformation

- (1) Die Verbundunternehmen informieren die Verbundgesellschaft fortlaufend und so früh wie möglich über ihre Planungen und Entscheidungen zum Fahrplanangebot und treffen ihre Entscheidungen zum Fahrplanangebot im Benehmen mit der VRN GmbH, soweit öffentliche Dienstleistungsaufträge und gesetzliche Bestimmungen keine weitergehenden Mitwirkungsrechte vorsehen.
- (2) ¹Die Verbundgesellschaft stellt im Namen der jeweiligen Verbundunternehmen die Anträge auf Erteilung der gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungen für die Änderung der Fahrpläne bzw. nimmt die Anzeige der Fahrplanänderungen gem. § 40 Abs. 1 PBefG vor. ²Sind für bestimmte Fahrplanleistungen diese Anträge durch andere Einrichtungen zu stellen, tragen die Verbundunternehmen dafür Sorge, dass die Verbundgesellschaft mit der Antragstellung eine Mehrfertigung der Anträge und Antragsunterlagen erhält.
- (3) ¹Die Verbundunternehmen stellen der Verbundgesellschaft ihre Fahrplanunterlagen einschließlich vorhandener Bildfahrpläne zur Verfügung. ²Die jeweiligen Fahrpläne müssen zur Aufnahme in die Fahrplanmedien rechtzeitig an die Verbundgesellschaft geliefert werden. ³Der jeweilige Redaktionsschluss zu den regulären Fahrplanwechseln (ca. zehn Wochen vorher) wird seitens der Verbundgesellschaft eigens bekanntgegeben und ist zwingend einzuhalten. ⁴Die Fahrpläne müssen alle relevanten Daten einschließlich Fahrnummern, Fahrzeugdaten, Verkehrsbeschränkungen, Hinweise usw. enthalten. ⁵Diese Daten sind im Grundsatz in elektronischer Form zu übermitteln und müssen auch als Fahrplantabelle zur Verfügung gestellt werden. ⁶Die Details der Datenübermittlung sind vorab mit der Verbundgesellschaft abzustimmen.
- (4) Fahrplanänderungen, die nicht zum Fahrplanwechsel erfolgen, müssen ebenfalls in elektronischer Form und anhand einer Tabelle acht Arbeitstage vorab übermittelt werden.
- (5) Geplante, zeitlich begrenzte Fahrplanänderungen (z.B. aufgrund von Baustellen, Umleitungen bei Veranstaltungen) und Zusatzverkehre müssen ebenfalls in der oben genannten Form acht Arbeitstage vorab übermittelt werden.
- (6) ¹Für alle Linien sind der Verbundgesellschaft geographische Linienwege mit dem exakten Fahrweg und der genauen Lage aller Haltestellen steigscharf (d.h. die genaue Haltestellenposition der Hin- und Rückrichtung) zu übermitteln. ²Jede Linienwegänderung oder neue oder veränderte Haltestellen- und Steigposition ist unverzüglich der Verbundgesellschaft mitzuteilen.
- (7) Die Verbundgesellschaft stellt die Fahrpläne des gesamten Verbundverkehrs unter Einbeziehung weiterer für die Öffentlichkeit wichtiger Informationen zusammen und veröffentlicht unverzüglich sämtliche Fahrplandaten.
- (8) ¹Die Verbundunternehmen stellen der Verbundgesellschaft die Echtzeitdaten des Verbundverkehrs umlaufbezogen und unentgeltlich zur Verfügung. ²Die Verbundgesellschaft veröffentlicht die Echtzeitinformationen in geeigneter Weise im Rahmen eigener oder externer Fahrgastinformationssysteme.

§ 24 Marketing

- (1) ¹Die Verbundgesellschaft betreibt das Marketing des Verbundtarifes, des Verbundverkehrs sowie der Marke „VRN“. ²Die Verbundunternehmen unterstützen die Verbundgesellschaft hierin durch die Verteilung der entsprechenden Marketingartikel, den Aushang von Werbeplakaten und Ähnliches.
- (2) Die Marketingaktivitäten der Verbundunternehmen bezüglich des eigenen Leistungsangebotes sind vorab mit der Verbundgesellschaft abzustimmen, um einen einheitlichen Marktauftritt des Verbundverkehrs zu gewährleisten.
- (3) ¹An allen Fahrzeugen des Verbundverkehrs ist durch Verwendung des VRN-Logos in ausreichendem Maße deutlich zu machen, dass das jeweilige Verkehrsangebot Teil des Verbundverkehrs ist und mit den Fahrscheinen des Verbundtarifes genutzt werden kann. ²Entsprechendes gilt für die Beschilderung von Fahrkartensystemen und anderen Vertriebsstellen.

§ 25 Gestaltung der Fahrausweise und Fahrausweisprüfung

- (1) ¹Die Gestaltung der Fahrausweise durch die zum Vertrieb berechtigten Unternehmen erfolgt nach verbundweit einheitlichen Vorgaben, die von der Verbundgesellschaft festzulegen sind. ²Änderungen dieser Vorgaben bedürfen der Zustimmung der VVU. § 20 Abs. 1 Satz 3 und 4 sind entsprechend anzuwenden.³⁸
- (2) ¹Die Fahrausweisprüfung im Verbundverkehr erfolgt nach Anlage 8 "Fahrausweiskontrollen im VRN". ²Nach diesen Grundsätzen sind von den Verkehrsunternehmen durch den Einsatz von besonderen Fahrausweisprüfern die beförderten Fahrgäste nach einer bestimmten Prüfquote auf eigene Kosten zu prüfen. ³Diese Prüfquote ist einmal jährlich durch die Vorlage der Prüfstatistik durch die einzelnen Verbundunternehmen gegenüber der Verbundgesellschaft nachzuweisen.

§ 26 Erhebungen im Verbundverkehr

- (1) ¹Mitarbeiter der Verbundgesellschaft und der für den ÖPNV zuständigen Stellen der Aufgabenträger sowie von diesen beauftragte Dritte sind keine Fahrgäste, sofern sie den Verbundverkehr nutzen, um Erhebungen durchzuführen oder die Qualität des Verbundverkehrs zu überwachen, sodass sie für diese Fahrten keinen Verbundfahrschein benötigen. ²Dies gilt auch für Fahrten zum und vom Erhebungs- bzw. Kontrollgebiet. ³Sollte sich aus dem PBefG etwas anderes ergeben, so gilt der Kontroll-, Erheber- bzw. Prüfausweis als Dienstfahrschein.
- (2) Die Verbundunternehmen stellen sicher, dass das Erhebungs-, Prüf- und Kontrollpersonal gem. Abs. 1 Zugang zu den Fahrzeugen des Verbundverkehrs erhalten und ungehindert ihrer Tätigkeit in den Fahrzeugen nachgehen können.

³⁸ § 25 Abs. 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

§ 27 Altlasten der URN GmbH

¹Soweit ZRN oder VRN GmbH im Rahmen der Neuorganisation des Verkehrsverbundes durch die Neufassung dieser Satzung zum 01.01.2018 die Haftung für Altverbindlichkeiten der Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH) übernehmen müssen (z.B. Pensionsansprüche früherer Geschäftsführer der URN GmbH oder Schadensersatzansprüche aus der Abrechnung des Verbundtarifes in der Zeit vor dem 31.12.2017), erhöhen die hierfür aufgewendeten Beträge den von den Verbundunternehmen gem. § 2 Abs. 3 zu leistenden Verbundaufwand. ²Erfolgt eine Verschmelzung von VRN GmbH und URN GmbH, richtet sich der Haftungsumfang nach den im Rahmen der Verschmelzung abgeschlossenen Vereinbarungen. ³Der nach § 2 Abs. 3 zu leistende Verbundaufwand erhöht sich zusätzlich um die Aufwendungen im Zusammenhang mit der von der URN GmbH ausgegründeten Vertriebsgesellschaft „ticket2go Betreibergesellschaft mbH“, die der VRN GmbH infolge einer eventuellen Übernahme der Geschäftsanteile der URN GmbH an dieser Gesellschaft künftig entstehen, unabhängig davon, ob diese Beteiligung im Wege der Verschmelzung oder separaten Übertragung auf die VRN GmbH übergeht.

§ 28³⁹ Besondere Regelungen in Ausnahmesituationen

- (1) Der Verwaltungsrat wird ermächtigt, zeitlich befristet die Anwendung von Detailregelungen auszusetzen bzw. an die gestörten Verhältnisse sachgerecht anzupassen, sofern die Anwendung einzelner Satzungsbestimmungen in Folge unvorhersehbarer externer Effekte wie beispielsweise einer Pandemie zu für die Verbundunternehmen nicht kalkulierbaren wirtschaftlichen Folgen führt.

§ 29⁴⁰ Inkrafttreten

- (1) Diese Neufassung der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar tritt mit Wirkung zum 01.01.2018 in Kraft.
- (2) Die bisherige Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar wird mit Wirkung zum 01.01.2018 aufgehoben.

Verzeichnis der Anlagen:

- Anlage 1: Kooperationsvertrag für den Verkehrsverbund Rhein-Neckar
- Anlage 2: Gemeinsame Stimmrechtswahrnehmung bei Bruttobündeln gem. § 5 Abs.4 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar
- Anlage 3: Abrechnungsregelung ZRN-Mittel
- Anlage 4: Abrechnungsregelung für die Mittel nach § 15 ÖPNVG BW
- Anlage 5: Förderung alternativer Bedienungsformen im VRN
- Anlage 6: Einnahmeaufteilungsregelung (EAR)
- Anlage 7: Fahrausweise VRN
- Anlage 8: Fahrausweiskontrollen im VRN

³⁹ § 28neu eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

⁴⁰ § 28alt umbenannt in § 29 mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

Die Verbundgesellschaft ist ermächtigt, Anpassungen an den vorgenannten Anlagen ohne weiteren Beschluss der Verbandsversammlung vorzunehmen, sofern dies der Umsetzung einer von den Aufgabenträgern beschlossenen Anpassung der Linienbündelung, der regionalen Busnetze oder des Vergabekalenders dient (beispielsweise die Rücknahme eines Widerspruchs zur Integration in ein regionales Busnetz mit entsprechendem Anpassungsbedarf der Tabelle in Anhang 1 zur Anlage 6). Diese Änderungen sind vom ZRN öffentlich bekanntzumachen.⁴¹

⁴¹ Anlagenverzeichnis ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

Anlage 1
zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund
Rhein-Neckar

Kooperationsvertrag
für den
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)

Kooperationsvertrag

zwischen der

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
B 1, 3–5
68159 Mannheim

- nachfolgend "Verbundgesellschaft" genannt -

und

N.N. GmbH

- nachfolgend "Verbundunternehmen" genannt -

Präambel

¹Die N.N. GmbH betreibt Verkehrsleistungen im ÖPNV im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar und ist daher aufgrund der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar verpflichtet, den Verbundtarif anzuwenden. ²Die N.N. GmbH ist damit ein Verbundunternehmen im Sinne des § 3 Abs. 1 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar. ³Dieser Kooperationsvertrag dient der operativen Integration des Verbundunternehmens in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

§ 1

Pflichten des Verbundunternehmens

¹Das Verbundunternehmen bietet innerhalb des Verbundgebietes seine Verkehrsleistungen im ÖPNV gem. der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar ausschließlich zum Verbundtarif inklusive der zum Verbundtarif zählenden Übergangstarife an. ²Es erkennt die von Dritten auf Grundlage der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar ausgegebenen Verbundfahrtscheine an und bringt alle Erlöse, die mit dem Verkauf von im eigenen Namen ausgegebenen Verbundfahrtscheinen erwirtschaftet werden, in die Einnahmeverteilung ein. ³Das Verbundunternehmen erkennt alle im Rahmen der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar geregelten Pflichten der Verbundunternehmen gegenüber den Fahrgästen, dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar sowie der Verbundgesellschaft an und unterstützt alle Partner im Verkehrsverbund Rhein-Neckar im gemeinsamen Bemühen, möglichst viele Fahrgäste zur Nutzung des Verbundverkehrs zu bewegen.

§ 2

Rechtsstellung und Aufgaben des Verbundunternehmens

- (1) ¹Das Verbundunternehmen bleibt Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen, Verträgen mit den Aufgabenträgern und Aufgabenträgerorganisationen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten. ²Es bleibt Eigentümer seiner Anlagen und Verkehrsmittel. ³Es führt seinen Betrieb, trägt die Aufwendungen dafür und bleibt Vertragspartner seiner Fahrgäste.
- (2) Das Verbundunternehmen ist an den Entscheidungen und Maßnahmen der Verbundgesellschaft auf Grundlage der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar zu beteiligen, insbesondere über die Mitarbeit in der Versammlung der Verbundunternehmen, im Beirat für das Fahrpersonal sowie im Marketingsausschuss.
- (3) Das Verbundunternehmen stellt der Verbundgesellschaft alle zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Pflichten gem. der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar notwendigen Informationen termingerecht zur Verfügung.

§ 3

Finanzierung der Verbundgesellschaft

Das Verbundunternehmen beteiligt sich nach den Vorgaben des § 2 Abs. 3, 4 und 5 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar an der Finanzierung der Verbundgesellschaft.

§ 4

Betriebliches Leistungsangebot und Verbundfahrplan

- (1) Die Verbundgesellschaft kann auf Wunsch des Verbundunternehmens im Namen des Verbundunternehmens bei der Genehmigungsbehörde die Anträge auf Fahrplanzustimmung nach § 40 Absatz 2 PBefG stellen.
- (2) ¹Die Veröffentlichung des Verbundfahrplanes hat durch die Verbundgesellschaft im Rahmen der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar zu erfolgen. ²Die Teilfahrpläne des Verbundunternehmens sind von diesem zu veröffentlichen und auszuhängen.

§ 5

Verbundtarif

- (1) Das Verbundunternehmen bevollmächtigt die Verbundgesellschaft, in ihrem Namen bei der Genehmigungsbehörde die Anträge auf Genehmigung des Verbundtarifes zu stellen und alle mit der Tarifgenehmigung verbundenen Rechte des Verbundunternehmens wahrzunehmen.
- (2) Die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen und das Verkaufs- und Abfertigungssystem für den Verbundtarif werden von der Verbundgesellschaft auf Grundlage der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar beantragt.

- (3) ¹Das Verbundunternehmen beschafft sich seine Verbundfahrausweise selbst. ²Es führt über den Verkauf der Fahrausweise mindestens Aufzeichnungen über Anzahl, Gattungen, Preisstufen und Einnahmen entsprechend den Vorgaben der Verbundgesellschaft.
- (4) Für eigene Kassenfehlbeträge hat das Verbundunternehmen aufzukommen.

§ 6

Vertragsdauer

- (1) Dieser Vertrag wird am xx.xx.xxxx wirksam und gilt auf unbestimmte Dauer.
- (2) Dieser Vertrag tritt außer Kraft, sobald das Verbundunternehmen nicht mehr die Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar erfüllt und nach § 3 Abs. 2 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar alle Einnahmeansprüche endgültig abgerechnet sind.

Mannheim, den xx.xx.xxxx

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)

_____, den _____

N.N. GmbH

Anlage 2
zur
Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Gemeinsame Stimmrechtswahrnehmung bei Bruttobündeln gem. § 5 Abs. 4 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Nach § 5 Abs. 4 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar nimmt ein Vertreter des ZRN die Mitwirkungs- und Stimmrechte der auf Bruttobasis vergebenen Linienbündel und Leistungseinheiten in der Versammlung der Verbundunternehmen (VVU) wahr, sofern dies vom jeweiligen Bruttoaufgabenträger so gewünscht wird bzw. ein Brutto-Linienbündel von mehreren Aufgabenträgern gemeinsam vergeben wurde. Diese Regelung betrifft das Innenverhältnis zwischen dem ZRN und seinen Mitgliedern in Bezug auf die Abstimmung des Stimmverhaltens des ZRN und die dazu notwendige interne Kommunikation zwischen den Beteiligten.

1. Die interne Abstimmung und Sitzungsvorbereitung erfolgt über die mit dem Vertragscontrolling betraute Vergabestelle des ZRN.
2. Der ZRN informiert per eMail die Aufgabenträger (in der Regel die jeweiligen Mitglieder des Planungsrates) über die anstehenden Sitzungstermine und die Tagesordnungen sowie die Sitzungsvorlagen der jeweiligen Sitzungen der VVU, sobald die Verbundunternehmen die entsprechenden Informationen erhalten. Die jeweiligen Ansprechpartner auf Aufgabenträgerseite werden von den Aufgabenträgern festgelegt. Es sind auch Mehrfachbenennungen möglich.
3. Sofern seitens des ZRN Einwände gegen die von den Verbundunternehmen vorgelegten Beschlussvorschläge bestehen, erstellt der ZRN eine entsprechende Stellungnahme inklusive Handlungsempfehlung und versendet diese an die betroffenen Aufgabenträger. Die Aufgabenträger prüfen den Handlungsvorschlag des ZRN und übermitteln gegebenenfalls dem ZRN sowie den anderen Aufgabenträgern per Mail ihre Änderungsvorschläge. Unterbleibt innerhalb von fünf Arbeitstagen eine Rückmeldung des Aufgabenträgers, so gilt dies als Zustimmung. Als die Zustimmung durch Schweigen hemmende Rückmeldung ist auch die Bitte um mehr Bearbeitungszeit oder eine automatisch zugestellte Abwesenheitsnotiz zu verstehen.
4. Sind die einzelnen Stellungnahmen der Beteiligten in diesem elektronischen Abstimmungsverfahren nicht konsensfähig, lädt der ZRN die Vertreter der Aufgabenträger zu einer persönlichen Abstimmungsrunde ein. Zur kalendarischen Terminsicherung legt der ZRN nach Bekanntgabe der Sitzungstermine im Vorfeld jeder VVU-Sitzung einen vorläufigen Termin für eine solche Abstimmungsrunde unter den Aufgabenträgern fest, der abgesagt wird, sofern die Abstimmung im eMail-Verfahren erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Die Aufgabenträger können sich in dieser Abstimmungsrunde gegenseitig oder durch die Vergabestelle vertreten lassen.
5. Sind Linienbündel mehreren Aufgabenträgern zugeordnet und sind diese unterschiedlicher Auffassung über das Abstimmungsverhalten, entscheidet die Mehrheit gem. den in der Finanzierungsvereinbarung zum Linienbündel festgelegten Finanzierungsanteilen.

6. Kommt auch in der Abstimmungsrunde kein Konsens über ein gemeinsames Abstimmungsverhalten zwischen den Aufgabenträgern zu Stande, so stimmt der ZRN in der VVU mit dem Stimmgewicht der einzelnen Linienbündel getrennt nach den Vorgaben der jeweiligen Aufgabenträger der Linienbündel ab.
7. Die Mitwirkungsrechte des ZRN in der VVU werden soweit terminlich möglich durch einen Vertreter der Vergabestelle neben der generellen Teilnahme des Geschäftsführers der VRN GmbH wahrgenommen, um eventuellen Interessenkonflikten zwischen den Bruttoaufgabenträgern einerseits und den Gesamtinteressen des ZRN bzw. der VRN GmbH andererseits Rechnung tragen zu können.
8. Der ZRN informiert alle Aufgabenträger nach den VVU-Sitzungen per eMail über die Sitzungsergebnisse.

Anlage 3
zur
Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Abrechnungsregelung ZRN-Mittel

§ 1
Verteilung der ZRN-Mittel auf die Verkehrsarten

- (1) Die nach § 14 Abs. 2 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar zur Verfügung stehenden Ausgleichsmittel, die nicht im Rahmen der Verträge zu den Übergangstarifen an Dritte zu leisten sind, werden in einem ersten Schritt anteilig auf folgende Verkehrsarten („Töpfe“) verteilt:
1. 9% für Busverkehre in Universitätsstädten mit mehr als 90.000 Einwohnern
 2. 46,5%⁴² für regionale Busverkehre mit Schwerpunkt Ausbildungsverkehr
 3. 28,5%⁴³ für sonstige regionale Busverkehre
 4. 13% für Schienenverkehr auf Meterspur
 5. 3% für sonstigen Schienenverkehr
- (2) ¹Als Busverkehre mit dem Schwerpunkt Ausbildungsverkehr gelten alle Linienbündel, bei denen auf Grundlage der verbundweiten Verkehrserhebung 2007 der Anteil der Tarifbeförderungsfälle mit dem Fahrtzweck Ausbildung an den gesamten Tarifbeförderungsfällen über 70 % lag. ²Dies sind:
- Ahorn
 - Alzey-Worms Nord
 - Bad Bergzabern
 - Boxberg
 - Buchen⁴⁴
 - Bürstadt
 - Creglingen
 - Donnersbergkreis
 - Germersheim
 - Grünstadt
 - Hundheim
 - Igersheim
 - Kaiserslautern Nord
 - Kaiserslautern West
 - Kembach
 - Kulsheim
 - Lampertheim
 - Landau
 - Maintal
 - Mosbach⁴⁵
 - Niederstetten
 - Odenwald Mitte

⁴² Prozentsatz geändert mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

⁴³ Prozentsatz geändert mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

⁴⁴ Bündelname geändert mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

⁴⁵ Bündelname geändert mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

- Odenwald Nord
- Odenwald Süd
- Osterburken-Lauda
- Pfälzer Bergland
- Pirmasens Umland
- Queichtal
- Ried
- Rodalben
- Seckach-Walldürn
- Sinsheim Nord
- Tauberbischofsheim
- Weikersheim Ost
- Wertheim
- Wonnegau-Altrhein
- Zweibrücken Umland
- die nicht gebündelten Linien 789, 230, 986, 890, 981, 260, 263, R7, 298,

§ 2

Grundlagen der Ausgleichsberechnung

- (1) Grundlage der Ausgleichsberechnung sind die Tarifvorgaben nach § 12 der Satzung.
- (2) Zur Vermeidung von Überkompensationen werden im Wege des Preis-Preis-Vergleiches bei den verschiedenen Jahreskarten die Mindereinnahmen je verkauftem Fahrschein im Vergleich zu der entsprechenden Monatskarte, bewertet mit dem Mittelwert der durchfahrenen Waben, als maximaler Ausgleichsbetrag festgesetzt.
- (3) ¹Die für die einzelnen Linienbündel maßgeblichen Stückzahlen werden wie folgt ermittelt:
²Jedem Linienbündel wird der Anteil an den Gesamtstückzahlen der jeweiligen Fahrscheinart zugeordnet, der nach der Verkehrserhebung dem Anteil der Tarifbeförderungsfälle an den gesamten Tarifbeförderungsfällen bezogen auf die jeweilige Fahrscheinart entspricht. ³Es wird auf ganze Stückzahlen gerundet. ⁴Bei den Zeitkarten im Ausbildungsverkehr werden nur die Tarifbeförderungsfälle mit dem Fahrtzweck Ausbildung berücksichtigt.
- (4) ¹Bei der Ermittlung der Stückzahlen werden die tatsächlich im Gesamtverbund verkauften Stückzahlen je Fahrscheinart um 25 % reduziert, um gem. dem Anhang der VO 1370/07 die positiven Einnahmeeffekte aus dem Höchstarif (höhere Stückzahlen infolge günstigerer Preise) auszugleichen. ²Im Ausbildungsverkehr beträgt der Abschlag lediglich 10 %, um zu berücksichtigen, dass Auszubildende in der Regel keine Mobilitätsalternative besitzen und deshalb im Ausbildungsverkehr eine geringere Fahrgastdynamik in Folge der Preisreduktion anzusetzen ist.

§ 3

Verteilung der Ausgleichsmittel in Topf 1 und 2

- (1) ¹Für alle nach § 2 ermittelten Stückzahlen der Jahreskarten im Ausbildungsverkehr für die Westpfalz wird die sich aus der Anhang ergebende Preisdifferenz ausgeglichen. ²Für das SuperMAXX-Ticket ist die Differenz zwischen dem monatlichen Ticketpreis und der Summe aus dem Monatspreis MAXX-Ticket und der Westpfalz-Jahreskarte Ausbildung Preisstufe 3 maßgeblich.
- (2) ¹Der im jeweiligen Topf nach der Verteilung gem. Abs. 1 verbleibende Betrag wird gleichmäßig auf die gem. § 2 den Linienbündeln zugeteilten Stückzahlen des MAXX-Tickets verteilt. ²Der sich hieraus ergebende Ausgleichsbetrag je MAXX-Ticket darf die Preisdifferenz zwischen dem vorgegebenen Höchstpreis und dem jeweiligen Referenzfahrausweis nicht überschreiten.

§ 4

Verteilung der Ausgleichsmittel in Topf 3

- (1) ¹Für alle nach § 2 ermittelten Stückzahlen der Jahreskarten im Ausbildungsverkehr für die Westpfalz wird die sich aus dem Anhang ergebende Preisdifferenz ausgeglichen. ²Für das SuperMAXX-Ticket ist die Differenz zwischen dem monatlichen Ticketpreis und der Summe aus dem Monatspreis MAXX-Ticket und der Westpfalz-Jahreskarte Ausbildung Preisstufe 3 maßgeblich.
- (2) ¹Der im jeweiligen Topf nach der Verteilung gem. Abs. 1 verbleibende Betrag wird gleichmäßig auf die gem. § 2 den Linienbündeln zugeteilten Stückzahlen des MAXX-Tickets, der Karte ab 60, des Job-Tickets und des Rhein-Neckar-Tickets verteilt. ²Der sich hieraus ergebende Ausgleichsbetrag je Ticket darf die Preisdifferenz zwischen dem vorgegebenen Höchstpreis und dem jeweiligen Referenzfahrausweis nicht überschreiten.

§ 5

Verteilung der Ausgleichsmittel in Topf 4 und 5

¹Der insgesamt im jeweiligen Topf zur Verfügung stehende Ausgleichsbetrag wird gleichmäßig auf die gem. § 2 den Linienbündeln zugeteilten Stückzahlen des MAXX-Tickets, der Karte ab 60, des Job-Tickets und des Rhein-Neckar-Tickets verteilt. ²Der sich hieraus ergebende Ausgleichsbetrag je Ticket darf die Preisdifferenz zwischen dem vorgegebenen Höchstpreis und dem jeweiligen Referenzfahrausweis nicht überschreiten.

§ 6

Übergangsregelung

¹Für alle Linienbündel, die vor Inkrafttreten der Satzung bereits im Wettbewerb vergeben wurden, gelten abweichend von §§ 3, 4 und 5 bis zur erneuten Vergabe die hierzu von der Gesellschafterversammlung der URN GmbH für die Wettbewerbsverfahren festgelegten Berechnungsregelungen, die Grundlage der Dienstleistungsaufträge mit den Aufgabenträgern geworden sind. ²Die entsprechenden Festbeträge sind in den jeweiligen Töpfen vorab zuzuweisen. ³Für das Westpfalz- und das Südpfalznetz beträgt der Ausgleichsbetrag zusammen maximal 275.000.- €/a (Basis 2009, der Betrag ist entsprechend der zukünftigen Entwicklung der Gesamt-ZRN-Mittel jährlich anzupassen).

§ 7 Auszahlung

- (1) ¹Die Auszahlung der ZRN-Mittel erfolgt ab dem 01.01.2014 durch die VRN GmbH. ²Ausgezahlt wird zum jeweils 5. des Folgemonats ein monatlicher Abschlag von einem Zwölftel des auf das Linienbündel entfallenden Jahresbetrages. ³Maßgeblich für die Abschlagsberechnung sind die Stückzahlen des letzten vollständig abgerechneten Kalenderjahres. ⁴Die Spitzabrechnung erfolgt im Rahmen des Abschlages für den Monat Dezember anhand der Stückzahlenverteilung des Vorjahres.⁴⁶
- (2) Wechselt ein Linienbündel unterjährig den Betreiber, werden die im Kalenderjahr auf das Bündel entfallenden Ausgleichsmittel durch die Zahl der Kalendertage im Jahr geteilt und für jeden Betreiber mit der Zahl an Kalendertagen, an denen er das Bündel betrieben hat, multipliziert.

⁴⁶ § 7 Abs. 1 Satz 2 und 3 geändert bzw. eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

Anhang zur Abrechnungsregelung ZRN-Mittel

Tarifvorgaben für einzelne Fahrscheinarten und Referenzpreise

1. Karte ab 60

Die Karte ab 60 ist preislich so zu gestalten, dass ihr Monatspreis den Preis der Monatskarte der Preisstufe 1 nicht überschreitet.⁴⁷

2. MAXX-Ticket

Das MAXX-Ticket ist preislich so zu gestalten, dass der Monatspreis maximal in einer Bandbreite von 91 - 95 %⁴⁸ des Preises der Ausbildungsmonatskarte der Preisstufe 1 liegt.

Die Geltung des MAXX-Tickets ist in einzelnen Gebietskörperschaften im Bereich des zum 01.06.2006 in den VRN integrierten Westpfalz Verkehrsverbundes (WVV) an Schultagen bis 14.00 Uhr ausgeschlossen. Dies betrifft die Städte Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken sowie die Landkreise Kusel, Kaiserslautern und Südwestpfalz mit Ausnahme der Verbandsgemeinden Hauenstein, Dahner Felsenland und Hochspeyer sowie des Schienen- und Busverkehrs zwischen Hochspeyer und Kaiserslautern Hbf.

3. Rhein-Neckar-Ticket

Das Rhein-Neckar-Ticket ist preislich so zu gestalten, dass sein Monatspreis maximal in einer Bandbreite von 80 - 85 %⁴⁹ des Monatspreises der Jahreskarte für Erwachsene⁵⁰ Preisstufe 3 liegt.

4. Job-Ticket

Das Job-Ticket ist preislich so zu gestalten, dass sein Monatspreis maximal in einer Bandbreite von 80 - 85 %⁵¹ des Monatspreises der Jahreskarte für Erwachsene⁵² der Preisstufe 1 liegt.

5. SuperMAXX-Ticket

Das SuperMAXX-Ticket ist preislich so zu gestalten, dass der Monatspreis maximal in einer Bandbreite von 75 - 80 %⁵³ des Preises der Ausbildungsmonatskarte Westpfalz der Preisstufe 3 liegt.

6. Jahreskarte Ausbildung Westpfalz

¹Im Bereich des regionalen Tarifes Westpfalz (Gebiet des WVV vor dessen Integration in den VRN) ist für die Preisstufen 1 bis 3, City und 21 eine gesonderte Jahreskarte für Auszubildende anzubieten. ²Diese ist an Schultagen ab 14.00 Uhr, sonst ganztägig verbundweit gültig. ³ In

⁴⁷ Wort „Senioren“ gestrichen mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

⁴⁸ Prozentwert geändert mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

⁴⁹ Prozentwert geändert mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

⁵⁰ Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

⁵¹ Prozentwert geändert mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

⁵² Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

⁵³ Prozentwert geändert mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

den Preisstufen 1, City und 21 ist sie preislich so zu gestalten, dass der Monatspreis maximal in einer Bandbreite von 85 - 87 % des Preises der Ausbildungsmonatskarte der jeweiligen Preisstufe liegt. Für die Preisstufen 2 und 3 gilt eine Bandbreite zwischen 65 und 80 %.

Anlage 4
zur
Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Abrechnungsregelung für die Mittel nach § 15 ÖPNVG BW

§ 1
Abrechnung gegenüber dem Land Baden-Württemberg

- (1) Der ZRN übernimmt im Namen seiner baden-württembergischen Verbandsmitglieder die gesamte Abwicklung der Abrechnung der auf Grundlage von § 15 ÖPNVG BW gewährten Mittel.
- (2) ¹Die operative Abwicklung der Aufgabe nach Absatz 1 nimmt auf Grundlage des Grundvertrages zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar die Verbundgesellschaft für den ZRN wahr. ²Die vom Land nach § 18 ÖPNVG BW gewährte Aufwandspauschale steht daher der VRN GmbH zur Deckung ihrer mit dieser Abrechnungsregelung verursachten Kosten zu.
- (3) ¹Zur Vereinfachung der Abwicklung der vom Land bereitgestellten Ausgleichsmittel nutzen die baden-württembergischen Verbandsmitglieder gem. § 3 Abs. 1 des Vergabestellenvertrages den ZRN bzw. die Verbundgesellschaft auch zur Abwicklung der aus den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zu leistenden Ausgleichzahlungen. ²Ausgenommen hiervon sind Direktvergaben nach §§ 3 und 4.

§ 2
Aufgabenträgerscharfe Abrechnung

- (5) Die vom Land gewährten Mittel sind gem. der Zuordnung in § 15 ÖPNVG BW getrennt für die jeweils durch die Verbandsmitglieder bestellten Verkehre in ihrem Stadt- bzw. Kreisgebiet zu verwenden.
- (6) ¹Der Zuordnung der früheren pauschalierten 45a-Mittel in § 15 ÖPNVG BW liegt eine vom strengen Territorialprinzip abweichende Zuordnung der VRN-Linienbündel auf jeweils einen im Verbundgebiet hauptverantwortlich das Linienbündel finanzierenden Aufgabenträger zu Grunde. ²Diese Zuordnung ist in Anhang 1 festgelegt. ³Alle Ausgleichsleistungen, die auf Grundlage der Satzung oder der mit den Verbundunternehmen abgeschlossenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge bündelscharf ausgezahlt werden, sind im Rahmen der Mittelverwendung nach Abs. 1 demjenigen Verbandsmitglied zuzuordnen, das nach Anhang 1 das Linienbündel hauptsächlich finanziert.
- (7) Die Zuordnung nach Absatz 1 ist auch im Rahmen der Zuordnung der Leistungskennzahlen maßgeblich, nach denen ab dem Jahr 2021 die Mittelverteilung nach § 15 ÖPNVG BW neu festgelegt werden soll.

§ 3 Direktvergaben

- (3) Soweit die Verbandsmitglieder die ihnen zugeordneten Linienbündel nach Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 direkt an einen internen Betreiber vergeben haben, erhalten die betroffenen Verbundunternehmen keinen Ausgleich für die Tarifvorgaben gem. § 13 der Satzung auf Grundlage dieser allgemeinen Vorschrift, sondern auf Grundlage des § 16 Abs. 4 ÖPNVG BW im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages.
- (4) Die Auszahlung der auf Direktvergaben nach Absatz 1 entfallenden Beträge erfolgt im Rahmen des § 1 durch die Verbundgesellschaft.

§ 4 Kommunale Selbsterbringung und Direktvergaben nach § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW

- (1) ¹Sofern kreisangehörige Kommunen vom Recht nach § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW Gebrauch machen und ihnen dementsprechend anteilige Mittel gem. § 15 Abs. 5 ÖPNVG BW zustehen, leitet die Verbundgesellschaft diesen Kommunen die den Kommunen zustehenden Anteile am Budget des Aufgabenträgers zu. ²Die Kommunen sind verpflichtet, der Verbundgesellschaft alle für den Verwendungsnachweis gegenüber dem Land notwendigen Daten zur Verfügung zu stellen. ³Kommt die Kommune dem nicht oder nur unvollständig nach, sind die der Kommune zugewiesenen Mittel entsprechend zu kürzen.
- (2) Die zum 1.01.2018 nach Abs. 1 vergebenen Linienbündel sowie die auf diese Linienbündel entfallenden Beträge sind in Anhang 2 dargestellt.

§ 5 Ausgleichsleistung gem. § 16 Abs. 4 Satz 1 ÖPNVG BW

¹Die auszugleichenden wirtschaftlichen Folgen aus der gemeinwirtschaftlichen Tarifvorgabe nach § 13 der Satzung werden je Linie/Linienbündel nach folgenden Parametern errechnet:

1. Ausgangspunkt sind die nach § 34 der Anlage 6 zur Satzung (EAR) ermittelten Stückzahlen.
2. Zur Vermeidung einer Überkompensation werden die Stückzahlen mit einem Abschlagsfaktor multipliziert.
3. Der Abschlagsfaktor beträgt 0,9.
4. Die Stückzahlen werden mit der Summe der infolge der Tarifvorgabe nach § 13 ungedeckten Kosten multipliziert.
5. Die sich aus Ziffer 4 ergebende Summe wird je Linienbündel um den sich gem. der Anlage 3 zur Satzung ergebenden Betrag für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gem. § 12 bezüglich des MAXX-Tickets reduziert.

§ 6

Abrechnung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge

- (1) Die nach Abzug der gem. § 4 an die kreisangehörigen Kommunen und gem. § 5 an die Verbundunternehmen ausgekehrten Mittel je Aufgabenträger werden zur Finanzierung der nach Anhang 1 den jeweiligen Aufgabenträgern zugeordneten Linienbündel im Rahmen der hierzu abgeschlossenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge verwendet.
- (2) Im Neckar-Odenwald-Kreis sowie im Main-Tauber-Kreis werden die gem. Abs. 1 im jeweiligen Kreisgebiet verbleibenden Mittel nach den jeweils vom Kreis für die einzelnen Linienbündel aufzuwendenden Zuschussbeträgen quotal zur anteiligen Finanzierung der den Konzessionsnehmern geschuldeten Zuschussbeträge verwendet.
- (3) ¹Im Rhein-Neckar-Kreis wird im Rahmen der Zuschussabrechnung mit den Kreisgemeinden jedem Linienbündel derjenige Betrag zugeordnet, der sich nach Abrechnung des § 5 im jeweiligen Linienbündel im Vergleich zur bis 2017 vom Land gewährten Pauschalierungssumme ergibt. ²Sofern sich hierdurch eine Unterdeckung im Budget des Rhein-Neckar-Kreises ergibt, wird diese vom Rhein-Neckar-Kreis übernommen. ³Im Falle freier Mittel entscheidet der Kreis, wie diese für bestehende oder weitere öffentlichen Dienstleistungsaufträge eingesetzt werden sollen.

Anhang 1

Zuordnung der Linienbündel auf die Verbandsmitglieder

Rhein-Neckar-Kreis:

Schwetzingen-Hockenheim, Hockenheim, Ladenburg-Schriesheim, Sinsheim Nord und Süd, Wiesloch-Walldorf, Leimen, St.Leon-Rot/Sandhausen, Neckargemünd, Weinheim, Eberbach, Linie 682 (als Teil des Bündels Odenwald-Süd), nicht gebündelte Linien im Übergangstarif zum KVV, Schulverkehr PGL (VU Hoffmann), Linie 811

Neckar-Odenwald-Kreis:

Buchen, Mosbach, Walldürn, Seckach-Walldürn, nicht gebündelte Linien im Übergangstarif zum HNV

Main-Tauber-Kreis:

Ahorn, Bad Mergentheim, Boxberg, Creglingen, Hundheim, Igersheim, Kilsheim, Maintal, Niederstetten, Osterburken-Lauda, Tauberbischofsheim, Kembach, Weikersheim Ost und Wertheim

Mannheim:

Mannheim

Heidelberg:

Heidelberg

Anhang 2

Linienbündel in kommunaler Eigenregie kreisangehöriger Kommunen gem. § 6 Abs. 1 Satz 2 ÖPNVG BW (Stand 1.1.2021):

Eberbach, Bad Mergentheim

Auf die Linienbündel entfallen weiterhin diejenigen Beträge, die sie auf Grundlage der Pauschalierungsverträge 2017 erhalten haben.⁵⁴

⁵⁴ Anhang 2 wurde zum 1.1.2021 aktualisiert durch Beschluss des Verwaltungsrates vom 24.3.2021

Anlage 5
zur
Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar⁵⁵

Förderung alternativer Bedienungsformen im VRN

Die VRN GmbH unterstützt den Betrieb alternativer bzw. flexibler Bedienungsformen gem. § 10 Abs. 1 der Satzung als Ergänzung des konventionellen ÖPNV in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage nach folgenden Kriterien:

1. Fördervoraussetzungen

- Beachtung der Tarifvorgaben gem. § 10 Abs. 1 und 2 der Satzung.
- Vollständige und rechtzeitige Lieferung der für die Abrechnung erforderlichen Grundlagendaten – spätestens bis 30. April des Folgejahres.

2. Förderkonditionen

- Regelfördersatz bis zu 45% der nicht durch Fahrgeldeinnahmen gedeckten Betriebskosten.

Bereitstellungs-, Verwaltungs- und Infrastrukturkosten werden nicht bezuschusst.

Eine Absenkung des Regelfördersatzes kann durch die VRN GmbH vorgenommen werden falls das Antragsvolumen die in einem Haushaltsjahr zur Verfügung stehenden Finanzmittel übersteigt. Die zur Verfügung stehenden Mittel bemessen sich nach dem pauschalen Einnahmeanteil gemäß Anlage 6 § 4, der in gleicher Höhe durch Mittel der VRN GmbH ergänzt wird.

- Förderobergrenze je Linie 45.000 €

Darüber hinaus erfolgt aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten keine Förderung, da ab einer Zuschussbasis von 100.000 € in der Regel über die Umwandlung in ein reguläres Busangebot nachgedacht werden kann.

- Maximaler Zuschuss je Fahrgast und Raumkategorie

Zur Kostensensibilisierung wurde eine Wirtschaftlichkeitskomponente in die Förderung aufgenommen. Um den unterschiedlichen räumlichen Rahmenbedingungen gerecht zu werden, erfolgt eine Staffelung nach Raumkategorien. Diese orientieren sich an den Vorgaben der Regionalplanung.

Raumkategorie		Maximaler Zuschuss je Fahrgast
A	Verdichtungsraum / Kernzone	4,00 €
B	verdichtete Randzone	6,00 €

⁵⁵ Anlage 5 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

C1	ländlicher Raum mit konzentrierter Siedlungsstruktur	8,00 €
C2	ländlicher Raum mit disperser Siedlungsstruktur	10,00 €

Zur Ermittlung der „Wirtschaftlichkeit“ wird für jede Linie der Quotient aus VRN-Zuschuss (45% der Zuschussbasis) und Anzahl der Fahrgäste gebildet. Ist dieser Quotient niedriger als der Höchstsatz der entsprechenden Raumkategorie werden 45% der nicht gedeckten Kosten ausbezahlt. Ist der Quotient höher als der Höchstsatz, wird nur das Produkt aus Fahrgastanzahl und Höchstsatz der entsprechenden Raumkategorie ausbezahlt.

- Anreizsystem zur Umwandlung in reguläre Busverkehre

Bei Umwandlung von Ruftaxiverkehren oder anderen alternativen Bedienungsangebote in reguläre Busangebote kann eine Weitergewährung des letztmaligen Zuschussbetrages für die ersten drei Betriebsjahre des neu eingerichteten Regelangebotes erfolgen.

Betriebsjahr	Zuschuss
Betriebsjahr 1	voller Zuschussbetrag des Vorjahres
Betriebsjahr 2	2/3 des Zuschussbetrages
Betriebsjahr 3	1/3 des Zuschussbetrages

- Besondere Regelungen für ehrenamtlich getragene Angebotsformen

Auf Grund der besonderen organisatorischen Struktur von ehrenamtlich getragenen Angebotsformen (z.B. Bürgerbus) ist eine Anwendung der o.g. Kriterien nicht oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich.

Vor diesem Hintergrund erfolgt eine Förderung dieser Angebote mit einem Pauschalbetrag in Höhe von 0,45 € je nachgewiesenem Fahrgast. Der Förderbetrag erhöht sich auf 0,60 €, sofern das Angebot mit innovativen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bedient wird.

Ergänzend zu den unter 1. aufgeführten Voraussetzungen gelten für die Förderung ehrenamtlich getragener Angebotsformen folgende Voraussetzungen:

- Das Angebot ist Teil der Daseinsvorsorge.
- Das Angebot dient der Ergänzung des ÖPNV-Angebotes.
- Es erfolgt keine Beschränkung auf einzelne Nutzergruppen.
- Das Angebot verfügt über eine Genehmigung nach dem PBefG.
- Für das Angebot wird entsprechend den Regelungen des § 10 Absatz 1 und 2 ein Fahrpreis erhoben.

Anlage 6
zur
Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund
Rhein-Neckar

Einnahmeverteilung
(EAR)

I. Abschnitt
Grundlagen der Einnahmeaufteilung

§ 1
Aufteilungsmasse

(1) Zur Aufteilungsmasse gehören

1. die Bruttofahrgeldeinnahmen aus allen nach dem Verbundtarif ausgegebenen Fahrausweisen, vermindert um Beförderungsentgelte, die nach den Beförderungsbedingungen und den Tarifbestimmungen rückvergütet werden,
2. die anteiligen Bruttofahrgeldeinnahmen, die aus Übergangs- und Gemeinschaftstarifen oder aufgrund sonstiger Vereinbarungen erzielt werden, die vom ZRN oder der Verbundgesellschaft mit
 - Verkehrsverbänden
 - Verkehrsgemeinschaften
 - Tarifgemeinschaften
 - Verkehrsunternehmen, die nicht Verbundunternehmen sind oder die neben dem Verbundverkehr weitere Verkehrsleistungen anbieten,
 - Verkehrsunternehmen, die mit einem Teilnetz der Satzung zum Verbundtarif nicht unterfallen, aber dort den Verbundtarif ganz oder teilweise anerkennen, abgeschlossen sind, soweit diese Einnahmen nicht einer besonderen Einnahmeaufteilung unterliegen,
3. Ausgleichsleistungen gemäß §§ 15 Abs. 4, 17 und 19 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar.⁵⁶

(2) Nicht zur Aufteilungsmasse gehören

1. die Beträge, die für die Beförderung von Fahrgästen mit Fahrausweisen des Verbundtarifes oder aus tariflichen Sonderangeboten der Verbundgesellschaft in Verkehrsmitteln, die nicht zum Leistungsangebot des Verbundes gehören, gutzubringen sind, und zwar
 - des Schienenpersonenfernverkehrs in dafür freigegebenen Zügen,
 - Verkehrsunternehmen oder Gebietskörperschaften aufgrund besonderer Vereinbarungen.
2. Sämtliche Ausgleichsleistungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007), wie beispielsweise aufgrund von § 45a PBefG bzw. der entsprechenden landesrechtlichen Folgeregelungen gem. § 64a PBefG, § 148 SGB IX oder aufgrund einer Allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs.2 VO 1370/2007 mit Ausnahme der Ausgleichsleistungen nach §§ 17 und 19 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar.
3. Bartarifeinnahmen der alternativen Bedienformen gemäß § 10 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar.
4. Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt,

⁵⁶ § 1 Abs. 1 Ziffer 3 der Anlage 6 neu gefasst mit Wirkung zum 1.7.2022 durch Änderungssatzung vom 23.06.2022

- (3) Die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf des Übergangstarifes Westpfalz/östliches Saarland bilden einen gesonderten Einnahmepool „ÜT Westpfalz/östliches Saarland“.
- (4) Die Einnahmen im Zusammenhang mit den Kombiticketvereinbarungen, dem Maimarktticket, dem Kongressticket, Ausgleichsleistungen nach § 17 und Maßnahmen nach § 19 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, den mit den Ländern getroffenen Vereinbarungen zur Beförderung von Flüchtlingen, dem Baden-Württemberg-Ticket, dem Schülerferienpass Baden-Württemberg, dem DB City-Ticket sowie der DB-Bahncard, den besonderen Angeboten auf Nachtlinien und vergleichbaren künftigen Sondertickets werden im Rahmen besonderer Regelungen als Sondereinnahmen aufgeteilt und abgerechnet.⁵⁷⁵⁸

§ 2

Linienbündel, Leistungseinheit und regionale Busnetze

- (1) ¹Die Verteilung der Einnahmen erfolgt leistungsbezogen auf die im Wettbewerb stehenden Verkehrsleistungen. ²Der Einnahmeanspruch errechnet sich daher je Linienbündel im Bereich der PBefG-Verkehre bzw. Leistungseinheit im SPNV. ³Maßgeblich ist dabei die vom ZRN im Rahmen des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes festgelegte Linienbündelung, ggf. konkretisiert durch darüber hinausgehende Einzelfestlegungen im Rahmen der Vergabeverfahren (z.B. durch Losbildung). ⁴Die Leistungseinheiten des SPNV werden von den SPNV-Aufgabenträgern durch die Gestaltung der Leistungsvolumina der öffentlichen Dienstleistungsaufträge festgelegt.
- (2) Zur Vermeidung von statistischen Risiken im Rahmen der Nachfragerhebung wurden die Linienbündel des regionalen Busverkehrs zu den in Anhang 1 dargestellten regionalen Busnetzen zusammengefasst.
- (3) [entfallen]⁵⁹

⁵⁷ § 1 Abs. 4 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

⁵⁸ § 1 Abs. 4 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

⁵⁹ § 2 Abs. 3 entfallen mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

II. Abschnitt
Aufteilung der Einnahmen

§ 3
Priorität der Aufteilungsvorgaben

Die nach § 1 gebildete Aufteilungsmasse wird in der Reihenfolge der folgenden Bestimmungen unter den Verbundunternehmen aufgeteilt.

§ 4
Vorwegentnahme für alternative Bedienformen

- (1) Die alternative Bedienformen gemäß § 10 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar erhalten für die Anerkennung der Jahres- und Halbjahreskarten pro Jahr einen pauschalen Einnahmeanteil von 0,3 % der Aufteilungsmasse.
- (2) Hiervon unberührt bleiben flexible Angebote im Rahmen der Liniengenehmigungen der Verbundunternehmen, bei denen die Vollenwendung des VRN-Tarifes erfolgt (Rufbus) sowie Linienbedarfsverkehre⁶⁰.

§ 5
Vorwegentnahme Westfalzzuschlag

- (1) Den Linienbündeln im Gebiet des ehemaligen Westfalz-Verkehrsverbundes (WVV)⁶¹ wird zur Berücksichtigung der besonderen Preisstufen City und 21 sowie der besonderen nur in der Westfalz gültigen Tarifangebote im Ausbildungsverkehr ein Zuschlag zu den aufgrund des nachfrageabhängigen Schlüssels gem. § 11 ermittelten Tarifeinnahmen gewährt.
- (2) ¹Zur Berechnung des Westfalzzuschlages werden die aus der Verkaufstatistik des Vorjahres ermittelten Stückzahlen aller Tickets der Preisstufen City und 21 sowie der besonderen Ausbildungstarife nach dem Anteil der Linienbündel an den Tarifbeförderungsfällen mit dem jeweiligen Ticket auf die Linienbündel zugeschrieben und mit dem sich aus einem Vergleich mit dem normalen VRN-Tarif ergebenden Preisaufschlag multipliziert. ²Maßgeblich sind dabei die Tarifbeförderungsfälle aus der jeweils aktuellen verbundweiten Verkehrserhebung⁶².

§ 6
Vorwegentnahme Tarifanerkennungsfälle

Verkehrsleistungen, die Gegenstand einer Anerkennungsregelung gem. § 3 Abs. 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar sind, erhalten die ihnen aufgrund der Anerkennungsregelung zustehenden Einnahmen vorab aus der Aufteilungsmasse.

⁶⁰ Begriff ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

⁶¹ Gebiet der Städte Pirmasens, Kaiserslautern und Zweibrücken sowie Landkreise Südwestpfalz, Kusel, Kaiserslautern und Donnersbergkreis (westliches Kreisgebiet). Im Detail festgelegt im VRN-Wabenplan

⁶² Momentan ist dies die Verkehrserhebung 2007

§ 6a

Vorwegentnahmen Linienbedarfsverkehre⁶³

- (1) ¹Linienbedarfsverkehre erhalten unabhängig von der Frage, ob sie Teil eines größeren Linienbündels oder auf Grundlage eines eigenständigen öffentlichen Dienstleistungsauftrages bzw. auf Grundlage einer eigenständigen eigenwirtschaftlichen Genehmigung betrieben werden, monatliche Absetzungen, die vorab der Aufteilungsmasse entnommen werden und die im Rahmen der Jahresrechnung auf Grundlage des Nachweises der realen Fahrgastzahlen spitz abgerechnet werden. ²Die Nachfragewerte sind bis Ende Februar des Folgejahres testiert einzureichen.
- (2) ¹Die Höhe der Absetzung wird von der Verbundgesellschaft bei der Betriebsaufnahme auf Antrag des Betreibers festgesetzt. ²Der Antrag hat eine Fahrgastabschätzung zu enthalten. ³Die Absetzung wird jährlich rückwirkend zum 1.1. auf Grundlage der aktuellen Spitzabrechnung von der Verbundgesellschaft neu festgesetzt. ⁴Sofern der Betreiber eine höhere Absetzung beantragt, ist ein entsprechender Nachweis aus dem digitalen Buchungssystem vorzulegen.
- (3) Für die Berechnung des Erlösanspruches ist ein Ertragssatz pro beförderten Fahrgast gerundet auf einen vollen Cent-Betrag maßgeblich. Dieser wird jährlich auf Basis der festgestellten Jahresrechnung ermittelt, indem der zu verteilende Pool gem. § 11 Abs. 1 Satz 1 durch die Summe der Linienbeförderungsfälle nach VRN-Tarif aller Linienbündel geteilt wird, die am 31.12. des Abrechnungsjahres an der Schlüsselverteilung gem. § 11 teilnehmen.

§ 7

Vorwegentnahme für angebotsverbessernde Maßnahmen

¹Beantragt ein Verbundunternehmen die Zuschneidung von Mehreinnahmen infolge einer angebotsverbessernden Maßnahme, so hat das Verbundunternehmen mit dem beantragten Absetzungsbetrag die von ihm erwarteten Steigerungen der Nachfrage nach P und Pkm infolge der Angebotsverbesserung darzulegen. ²Die Verbundgesellschaft legt auf dieser Basis eine entsprechende Absetzung fest, die unabhängig vom Einnahmeanspruch des Linienbündels aufgrund der nachfrageorientierten Schlüsselverteilung gemäß § 11 bzw. § 17 vorab der Aufteilungsmasse entnommen und dem Linienbündel zugeschrieben wird. ³Die Verbundgesellschaft kann hierbei den vom Betreiber beantragten Absetzungsbetrag reduzieren und ganz ablehnen, wenn diesem offensichtlich eine Missbrauchsabsicht oder eine massive Fehleinschätzung zugrunde liegt.

§ 8

Vorwegentnahme für nicht mehr aktiv geltende Einnahmeaufteilungsregelungen

¹Änderungen am Einnahmeaufteilungsverfahren wirken für die Dauer der Restlaufzeit nicht für Linienbündel, die Gegenstand eines netto vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung sind. ²Diese werden für die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages bzw. der

⁶³ § 6a eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

eigenwirtschaftlichen Genehmigung vorab nach der jeweils zum Zeitpunkt der Vergabe geltenden Einnahmeverteilungsvorgabe abgerechnet (Ertragskraftverfahren; vorläufige Einnahmeverteilungsvorgaben vom 9.12.2009, 6.8.2010 sowie 26.5.2011⁶⁴ oder im Falle einer künftigen Änderung dieser Anlage eine nach § 20 Abs. 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif garantierte Einnahmeverteilungsvorgabe). ³Dies gilt unbeschadet des Rechts des neuen Betreibers, sich freiwillig mit der Anwendung einer neuen Einnahmeverteilungsvorgabe einverstanden zu erklären. ⁴Die Altregelung entfällt zwingend, sofern ein Linienbündel in ein regionales Busbündel integriert wird.

§ 9⁶⁵

Vorwegentnahme Vertriebsbonus

Der nach § 16 zustehende Vertriebsbonus wird vorweg entnommen.

§ 10

Sonderverteilung für bestimmte Fahrscheinarten

Einnahmen aus besonderen Fahrscheinarten werden nach den §§ 12 bis 15 gesondert verteilt.

§ 11

Aufteilung des Einnahmenpools

- (1) ¹Die nach Abrechnung der Einnahmeansprüche gemäß den §§ 4 bis 10 verbleibende Aufteilungsmasse (Pool) wird gemäß dem nachfrageorientierten Schlüssel aus Abs. 2 verteilt. ²Für Linienbündel in regionalen Busnetzen ist dabei die besondere Regelung in § 17 zu beachten.
- (2) ¹Die Nachfrage des Linienbündels wird nach den Vorgaben der „Anleitung zur Durchführung von Fahrgasterhebungen im VRN“ (Anhang 4) in Form von Tarifbeförderungsfällen (P) und Personenkilometer (Pkm) erhoben. ²Auf Basis der je Linienbündel zuletzt erhobenen Nachfragesumme wird der Anteil des Linienbündels an der Gesamtnachfrage des Verbundverkehrs ermittelt. ³Dabei erfolgt eine Gewichtung von P und Pkm im Verhältnis von 80 % (P) und 20 % (Pkm). ⁴Die Pooleinnahmen werden auf die Linienbündel nach dem sich aus Satz 2 und 3 ergebenden Nachfrageschlüssel aufgeteilt.
- (3) Bei der Ermittlung der Nachfrageschlüssel nach Abs. 2 werden zur Ermittlung der Gesamtnachfrage des Verbundverkehrs nur die Nachfragesumme derjenigen Linienbündel berücksichtigt, die an der allgemeinen Aufteilung des Pools partizipieren.

⁶⁴ Die Liste der betroffenen Linienbündel ist in Anhang 2 dargestellt.

⁶⁵ § 9 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

§ 12

Sonderverteilungen für besondere Fahrscheinsortimente und sonstige Mittel⁶⁶

- (1) Die Einnahmen aus der Anerkennung der DB-BahnCard, dem Kongress-Ticket, aus Maßnahmen nach §§ 15 Abs. 4, 17 und 19 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, sowie die der allgemeinen Aufteilung zufließenden Anteile aus den Kombitickets gem. § 13 Abs. 2 und § 14 Abs. 2 stehen den Linienbündeln im Verhältnis ihrer Einnahmeansprüche gem. §§ 5, 8, 9 und 11 aus dem jeweiligen Vorjahr zu.^{67 68}
- (2) [weggefallen]⁶⁹
- (3) Die Einnahmen aus den Zuschlägen für die Nutzung der 1.Klasse im SPNV verteilen sich auf die Leistungseinheiten des SPNV im Verhältnis ihrer Einnahmeansprüche gem. §§ 5, 8, 9 und 11 aus dem jeweiligen Vorjahr.
- (4) Die Einnahmen aus dem DB-City-Ticket stehen den Linienbündeln in denjenigen Städten im Verhältnis ihrer Einnahmeansprüche gem. §§ 5, 8, 9 und 11 aus dem jeweiligen Vorjahr zu, in denen die City-Ticket-Regelung zur Anwendung kommt.
- (5) ¹Die Einnahmen aus dem Baden-Württemberg-Ticket und dem Schüler-Ferienpass Baden-Württemberg stehen den in baden-württembergischen Verbundgebiet befindlichen Linienbündeln im Verhältnis ihrer Einnahmeansprüche gem. §§ 5, 8, 9 und 11 aus dem jeweiligen Vorjahr zu. ²Dabei werden die von der DB betriebenen SPNV-Leistungseinheiten nicht berücksichtigt.⁷⁰
- (5a) Die Bartarifeinnahmen aus den besonderen Angeboten auf Nachtlinien verbleiben beim Betreiber des jeweiligen Linienbündels.⁷¹
- (6) ¹Die Einnahmen aus der Vereinbarung über die pauschale Fahrtberechtigung von Flüchtlingen in Baden-Württemberg stehen zu 75 % den Linienbündeln Mannheim und Heidelberg zu. ²Die interne Verteilungsquote zwischen diesen Bündeln wird zwischen der Verbundgesellschaft und dem Betreiber jährlich anhand der aktuellen Unterbringungszahlen in den verschiedenen Erstaufnahmeeinrichtungen festgelegt. ³Die verbleibenden 25 % stehen allen Linienbündeln, die Verkehrsleistungen für die jeweils mit dem Land für die einzelnen Erstaufnahmeeinrichtungen festgelegten Geltungsbereich im Verhältnis ihrer Einnahmeansprüche gem. §§ 5, 8, 9 und 11 aus dem jeweiligen Vorjahr zu.
- (7) Die Verbundgesellschaft ist ermächtigt, für alle hier nicht erfassten oder künftigen besonderen Fahrscheinarten, die mit den in den Absätzen 1 bis 6 erfassten Fahrscheinarten vergleichbar sind, eine an den Grundsätzen der Abs. 1 bis 6 orientierte Verteilungsregelung festzulegen.
- (8) Soweit aufgrund der Besonderheiten einzelner Veranstaltungen oder Veranstaltungsreihen der Abschluss einer Kombiticketvereinbarung eine Modifikation der in §§ 13 und 14 niedergelegten Abrechnungsvorgaben erfordert, ist die Verbundgesellschaft berechtigt, eine Sonderverteilung vorzunehmen.
- (9) Die Verbundgesellschaft führt eine Liste mit allen auf der Grundlage von Abs. 7 oder 8 beruhenden Sonderverteilungen und veröffentlicht diese auf der Webseite sowie durch elektronischen Versand jeder Aktualisierung an alle Verbundunternehmen.

⁶⁶ § 12 umbenannt und um Abs. 10 ergänzt mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

⁶⁷ Begriff „dem Erlebnis-Ticket“ gestrichen mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

⁶⁸ § 12 Abs. 1 der Anlage 6 neu gefasst mit Wirkung zum 1.7.2022 durch Änderungssatzung vom 23.06.2022

⁶⁹ § 12 Abs. 2 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

⁷⁰ § 12 Abs. 5 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

⁷¹ § 12 Abs. 5a eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

- (10) ¹Zinsen, administrative Leistungen und sonstige Mittel die gem. dieser Satzung in die Sonderverteilung fließen, verteilen sich nach den Grundsätzen einer der in den Absätzen 1 bis 6 dargestellten Verteilungsregelung. ²Absatz 9 findet entsprechend Anwendung.

§ 13 Sonderverteilung Kombiticket mit Sonderverkehr

- (1) Sofern im Rahmen einer Kombiticketvereinbarung Sonderverkehre durchgeführt werden, erfolgt die Verteilung der Kombiticketeinnahmen nach den folgenden Absätzen.
- (2) 25 % der Gesamteinnahmen aus dem Kombiticket fließen in die allgemeine Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 Abs. 1 ein.
- (3) ¹75 % der Einnahmen stehen den Linienbündeln zu, in denen Sonderverkehre für die jeweilige Veranstaltung erbracht werden. ²Sie werden zunächst zur Finanzierung des Aufwands der Zusatzleistungen der PBefG-Verkehrsleistungen verwendet. ³Maßgeblich für die Abrechnung des Aufwands sind die im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages des jeweiligen Aufgabenträgers ermittelten Kosten für die Sonderverkehre. ⁴Wurde der Verkehr direkt vergeben, legt die Verbundgesellschaft den Aufwand anhand geeigneter Preisvergleiche mit Ergebnissen vergleichbarer wettbewerblicher Vergaben fest. ⁵Nach der Finanzierung der PBefG-Verkehre noch vorhandene Mittel stehen den Leistungseinheiten mit Zusatzleistungen des SPNV zu, sofern die entsprechenden Sonderverkehre nicht bereits vollständig von den SPNV-Aufgabenträgern finanziert werden. ⁶Ist der Aufwand der Sonderverkehre geringer als das zur Verfügung stehende Budget, erfolgt die Aufteilung quotall nach dem Aufwand der beteiligten Betreiber.
- (4) Reichen die nach Abs. 3 zur Verfügung stehenden Mittel nicht aus, um den Aufwand der Sonderverkehre auszugleichen, reduziert sich entsprechend der Anteil gem. Abs. 2.
- (5) ¹Die Verbundunternehmen teilen der Verbundgesellschaft die Höhe der Aufwände für Zusatzleistungen zu jeder Veranstaltung von Januar bis Juni bis spätestens zum 31.07. des laufenden Jahres bzw. für Veranstaltungen von Juli bis Dezember bis spätestens zum 31.01. des Folgejahres mit. ²Wird eine Meldung von Zusatzkosten unbegründet versäumt oder verspätet eingereicht, werden die Zusatzkosten bei der Abrechnung der Sondereinnahmen nicht berücksichtigt.⁷²

⁷² § 13 Abs. 5 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

§ 14
Sonderverteilung Kombiticket ohne Sonderverkehr

- (1) Einnahmen aus Kombiticketverträgen, die nicht zur Durchführung von Sonderverkehren führen, verteilen sich nach den Regelungen der folgenden Absätze.
- (2) 50 % der Einnahmen fließen in die allgemeine Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 Abs. 1 ein.
- (3) ¹50 % der Einnahmen stehen dem Betreiber des Linienbündels zu, das den Veranstaltungsort primär andient. ²Trifft dies auf mehrere Linienbündel zu, legt die Verbundgesellschaft den Anteil der jeweiligen Linienbündel auf Basis des betroffenen Verkehrsangebotes fest. ³Erfasst eine Kombiticketvereinbarung mehrere wechselnde Veranstaltungsorte, legt die Verbundgesellschaft den Verteilungsschlüssel anhand geeigneter Kriterien fest. ⁴Diese Verteilungsschlüssel sind in die Liste nach § 12 Abs. 9 mit aufzunehmen.

§ 15
Sonderverteilung Maimarktticket

- (1) ¹95 % der Einnahmen aus dem Kombiticket Maimarkt stehen dem Linienbündel Mannheim sowie den Leistungseinheiten des SPNV, die mit Sonderverkehren den Haltepunkt SAP-Arena andienen, zur Finanzierung der Sonderverkehre zu. ²Die Verteilung auf die Linienbündel erfolgt anhand des Anteils der Linienbündel am Gesamtaufwand der Sonderverkehre.
- (2) 5 % der Einnahmen aus dem Kombiticket Maimarkt stehen allen anderen Linienbündeln im Verhältnis ihrer Einnahmeansprüche gem. §§ 5, 8, 9 und 11 aus dem jeweiligen Vorjahr zu.

§ 16 Vertriebsbonus

- (1) ¹Die Verbundunternehmen sowie die kreiseigene Vertriebsgesellschaft des Main-Tauber-Kreises gem. § 4 Abs. 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar erhalten auf die von ihnen erzielten Bruttofahrgeldeinnahmen einen Vertriebsbonus, soweit sie nicht einer vorläufigen Einnahmeaufteilungsregelung gem. § 8 unterliegen. ²Diese beträgt 4,5 % für alle Abonnements (Jahreskarten) und Halbjahreskarten sowie 10% für die übrigen Fahrkarten. ³Dies gilt unabhängig von der Vertriebsart (physischer oder elektronischer Fahrschein). ⁴Sofern die Verbundgesellschaft von ihrem Recht auf Vertrieb von Verbundfahrausweisen im eigenen Namen Gebrauch macht, steht ihr kein Vertriebsbonus für die damit verbundenen Umsätze zu. ⁵Beauftragt die gem. § 4 Abs. 1 Satz 2 der Satzung zum Vertrieb berechnete Verbundgesellschaft Dritte, im Namen der Verbundgesellschaft Verbundfahrscheine zu vertreiben, so steht ihr für die von einer solchen Vereinbarung erfassten Umsätze gem. Absatz 1 Satz 2 ausnahmsweise auch der Vertriebsbonus zu, jedoch maximal in der mit dem Dritten vereinbarten Höhe.⁷³
- (2) ¹Die Zuordnung der Bruttofahrgeldeinnahmen eines Verbundunternehmens auf die von ihm betriebenen Linienbündel erfolgt anteilig gemäß dem sich aus der vorl. Einnahmeaufteilung bzw. der nachfrageorientierten Aufteilung der Pooleinnahmen ergebenden Einnahmeanspruch der einzelnen Linienbündel. ²Alternativ kann das Verbundunternehmen die Bruttofahrgeldeinnahmen nach Linienbündeln getrennt melden. ³Hierfür sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die sachgerechte Trennung der Meldungen zu ermöglichen. ⁴Die Zuordnung von verbundweit gültigen Zeitkarten im Abo-Verfahren (inkl. Semester-/Anschlusssemesterticket) erfolgt nach dem Wohnortprinzip. ⁵Für Verkäufe, die sich auch unter Anwendung der vorstehenden Regeln nicht zweifelsfrei zuordnen lassen, ist Satz 1 anzuwenden. ⁶Die Zuordnung auf die Linienbündel ist im Rahmen des jährlichen Einnahmetestates gemäß § 35 Abs. 1 zu testieren.

⁷³ § 16 Abs. 1 Satz 5 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

§ 17 Regionale Busnetze

- (1) Die regionalen Busnetze nach Anhang 1 nehmen an der Einnahmeaufteilung zunächst mit der Summe der P/Pkm-Werte der ihnen angehörenden Einzelbündel aus der bei der Bildung des regionalen Busnetzes aktuellen Einnahmeabrechnung teil.
- (2) Wird ein Linienbündel nachträglich in ein regionales Busnetz integriert, erhöht sich der dann aktuelle P/Pkm-Schlüssel des regionalen Busnetzes um die P/Pkm-Werte des hinzukommenden Linienbündels.
- (3) ¹Mit Einführung eines regionalen Busnetzes erfolgt die interne Einnahmeaufteilung auf die vom regionalen Busnetz umfassten einzelnen Linienbündel nach dem auf zwei Nachkommastellen gerundeten prozentualen Anteil seiner Nachfragewerte (P/Pkm) an den Gesamtnachfragewerten des betreffenden regionalen Busnetzes. ²Wird ein Linienbündel nachträglich in ein regionales Busnetz integriert, nimmt es an der internen Einnahmeaufteilung mit dem prozentualen Anteil seiner zum Integrationszeitpunkt aktuellen Nachfragewerte im Verhältnis zu den Gesamtnachfragewerten des regionalen Busnetzes inkl. des neu zu integrierenden Linienbündels teil. ³Die Nachintegration eines Linienbündels ist nur zum Jahreswechsel möglich.⁷⁴
- (4) ¹Nach Einführung eines regionalen Busnetzes verändert sich dieser prozentuale Anteil eines ihm angehörenden Linienbündels an den Gesamteinnahmen des regionalen Busnetzes anhand der Entwicklung der Betriebsleistung, sofern sich diese dauerhaft verändert. ²Angebotsveränderungen im Rahmen einer Neuvergabe bzw. Veränderung der Linienbündelung sind davon ausgeschlossen und werden mittels Vorwegentnahme für angebotsverbessernde Maßnahmen nach § 7 EAR bzw. Angebotsreduktion nach § 30 EAR abgegolten.

³Die Veränderung der Betriebsleistung wird dabei nach folgender Formel auf den Einnahmeanteil des einzelnen Linienbündels angerechnet:

⁴Im ersten Schritt wird ein rechnerischer Einnahmeanteil eines Bündels (n) ermittelt.

⁵Dieser entwickelt sich entsprechend der Änderung der Betriebsleistung (Fahrplankilometer) zum Ausgangsjahr.

$$\text{rechn. Einn. anteil (n)} = (100 \% + \Delta \text{Fpl. km (n)}) * \text{Einn. anteil alt (n)}$$

⁶Da die Summe der berechneten Einnahmeanteile der Einzelbündel innerhalb eines regionalen Busnetzes von 100% abweicht, muss dieser Wert auf 100% kalibriert werden. ⁷Dies ergibt dann den kalibrierten Anteil des Einnahmeanspruchs.

$$\text{Einn. anteil kalibr. (n)} = \text{rechn. Einn. anteil (n)} * \frac{100\%}{\sum \text{rechn. Einn. anteile}}$$

⁸Die Ermittlung der km-Veränderungen sowie der neuen Schlüssel erfolgen durch die Verbundgesellschaft. ⁹Die Umstellung der Schlüssel erfolgt jährlich zum Jahresbeginn. ¹⁰Veränderungen der Betriebsleistungen wirken sich also immer erstmalig in der Abrechnung des Monats Januar des Folgejahres aus. ¹¹Um zum

⁷⁴ § 17 Abs. 3 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

Vergleich der Fahrplanvolumina zwischen den Kalenderjahren Veränderungen allein durch die jeweils leicht unterschiedlichen Verkehrstage auszuschließen, erfolgt die vergleichende Berechnung der Kilometerleistung der Linienbündel anhand eines Normjahres. ¹²Es werden dabei im Verbundgebiet einheitlich 190 Schultage Montag bis Freitag (je 38 pro Wochentag), 60 Ferientage Montag bis Freitag (je 12 pro Wochentag), 52 Samstage und 63 Sonn- und Feiertage berechnet.⁷⁵

- (5) ¹Wird ein in ein regionales Busnetz integriertes Linienbündel gemäß § 21 Abs. 4 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar⁷⁶ für die Dauer der eigenwirtschaftlichen Genehmigungslaufzeit als einzelnes Linienbündel abgerechnet, werden für die Dauer dieser direkten Teilnahme an der Poolverteilung die Nachfragewerte des regionalen Busnetzes um die auf dieses eigenwirtschaftliche Linienbündel entfallenden Nachfragewerte reduziert. ²Die interne Einnahmeaufteilung des regionalen Busnetzes (Prozentanteile der einzelnen Linienbündel innerhalb des regionalen Busnetzes) wird gleichzeitig nach Abs. 3 Satz 1 neu ermittelt. ³Bei der Reintegration des Bündels nach dem Ende der Eigenwirtschaftlichkeit kommt Absatz 3 Satz 2 erneut zur Anwendung.

⁷⁵ § 17 Abs. 4 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2021 durch Änderungssatzung vom 17.12.2020

⁷⁶ Verweis korrigiert mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

III. Abschnitt
Einnahmenabrechnung

§ 18
Einnahmemeldung

- (1) ¹Die Verbundunternehmen und Tarifanerkennungspartner sowie die weiteren zum Vertrieb in eigenem Namen berechtigten Stellen gemäß § 4 Abs. 1 und 3 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar teilen der Verbundgesellschaft für jeden Kalendermonat bis spätestens zum Ende des Folgemonats die Höhe der von ihnen erzielten Einnahmen aus dem Verkauf von Verbundfahrausweisen mit. ²Zur Einnahmemeldung sind die von der Verbundgesellschaft vorgegebenen Meldeformulare zu verwenden. ³Die Einnahmen verbleiben bei den Vertragspartnern, bis die Verbundgesellschaft den Einnahmenausgleich durchführt.
- (2) ¹Die Verbundunternehmen sind berechtigt, mit den Kreisen und Gemeinden im Verbundgebiet Vereinbarungen über die Bezuschussung des Erwerbs von Zeitkarten für bestimmte sozial benachteiligte Gruppen nach dem in Anhang 3 beigefügten Muster abzuschließen. ²Die im Rahmen einer solchen Vereinbarung eingeräumte Provision in Höhe von 10% des den Berechtigten von der Kommune gewährten Zuschusses fließen als sonstige Ausgabe in die allgemeine Sonderverteilung nach § 12 Abs. 1 ein.⁷⁷
- (3) Die Einnahmen aus Kombiticketverträgen und anderen Sondertarifen gem. § 1 Abs. 3 und 4 sind separat zu melden und werden soweit abrechnungstechnisch notwendig auf einem Sonderkonto der Verbundgesellschaft vereinnahmt.
- (4) Aus Abo-Verträgen resultierende uneinbringliche Forderungen dürfen im Rahmen der Einnahmemeldung nicht abgesetzt werden.
- (5) ¹Werden die erzielten Einnahmen nach Absatz 1 nicht fristgerecht gemeldet, so werden sie durch die Verbundgesellschaft nach eigenem Ermessen geschätzt. ²Ab dem 3. Versäumnis in Folge wird monatlich ein Versäumnisentgelt in Höhe von 1.000 € zzgl. 19 % MwSt. in Rechnung gestellt. ³Das Versäumnisentgelt wird mit den Einnahmenansprüchen im Rahmen der Einnahmenaufteilungsregelung verrechnet. ⁴Es steht den übrigen Verkehrsunternehmen des EAV mit Ausnahme des Verursachers zu und wird im Rahmen der Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 Abs. 1 entsprechend verteilt.
- (6) ¹Nachmeldungen und Korrekturen sind bis zum 30.04. des Folgejahres (spätestens mit Eingang der Bestätigung nach § 35 Abs. 1) einzureichen. ²Sie werden bis zu einem Wert von 5.000 EUR in der laufenden Abrechnung berücksichtigt. ³Übersteigen die Nachmeldungen bzw. Korrekturen den Wert von 5.000 € wird eine weitere Einnahmenabrechnung für das betreffende Jahr durchgeführt.
- (7) Ab dem 01.05. des Folgejahres werden Nachmeldungen bzw. Korrekturen analog § 35 Abs. 6 behandelt.⁷⁸

⁷⁷ § 18 Abs. 2 Satz 2 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

⁷⁸ § 18 Abs. 5 bis 7 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

§ 19

Errechnung der Einnahmeansprüche

- (1) ¹Die Verbundgesellschaft teilt die monatlichen Einnahmen nach den Bestimmungen des Abschnitt II. auf die Linienbündel auf. ²Sie teilt den Betreibern bis spätestens zwei Wochen nach Eingang der Mitteilungen nach § 18 die monatlichen Einnahmeansprüche der Linienbündel mit. ³Aus der Darstellung muss die Berechnungsweise ersichtlich sein.
- (2) ¹Die Abrechnungsbasis der Kombiticketvereinbarungen bilden jeweils die Gesamteinnahmen des Kombiticketvertrages und der Gesamtaufwand aus der Laufzeit des Kombiticketvertrages. ²Ist ein Kombiticketvertrag für mehr als ein Jahr abgeschlossen, erfolgt eine Abrechnung bezogen auf das Kalenderjahr bzw. auf die sportspezifische Spielzeit (z.B. Saison der Fußballbundesliga). ³Die in den allgemeinen Pool fließenden Mittel werden nach Abrechnung des Kalenderjahres bzw. der Saison mit dem Veranstalter in die Poolabrechnung des aktuellen Jahres eingestellt.
- (3) ¹Die Einnahmen aus den Sondertarifen gemäß § 1 Abs. 4 werden halbjährlich nach den jeweiligen Verteilungsvorgaben abgerechnet. ²Ist ein Kombiticketentgelt gem. § 13 für eine bestimmte Veranstaltungsperiode kalkuliert, erfolgt die Abrechnung bezogen auf diese Veranstaltungsperiode (z.B. Saison der Fußballbundesliga). ³Die in die allgemeine Sondereinnahmenabrechnung gem. § 12 Abs. 1 fließenden Mittel werden nach Abrechnung der Veranstaltungsperiode mit dem Veranstalter in die Abrechnung des aktuellen Halbjahres eingestellt.

§ 20

Monatlicher Zahlungsausgleich

- (1) Die Verbundunternehmen und sonstigen zum Vertrieb des Verbundtarifes berechtigten Unternehmen gleichen den Unterschied zwischen den von ihnen vereinnahmten Anteilen der Aufteilungsmasse und den ihnen nach der Aufteilungsrechnung gemäß § 19 zustehenden monatlichen Einnahmeansprüchen spätestens binnen zehn Tagen nach Zugang der Aufteilungsrechnung kassenmäßig aus.
- (2) ¹Einsprüche gegen die Richtigkeit der Berechnung der Ausgleichszahlungen bewirken keinen Zahlungsaufschub. ²Im Falle des Zahlungsverzuges sind rückständige Ausgleichszahlungen vom Fälligkeitstag an mit vier Prozentpunkten über dem Basiszins gemäß § 247 BGB den Berechtigten zu verzinsen.

§ 21 Jahresabrechnung

- (1) ¹Die vorläufige Endabrechnung eines Abrechnungsjahres ist bis spätestens 01. März des folgenden Abrechnungsjahres zu erstellen. ²Die endgültige Jahresabrechnung ist dem Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft zur Feststellung vorzulegen.
- (2) ¹Den Verbundunternehmen werden spätestens mit Vorlage der Jahresabrechnung an den Verwaltungsrat der Verbundgesellschaft ihre vorläufigen jährlichen Einnahmeansprüche je Linienbündel mitgeteilt. ²Aus der Darstellung muss die Berechnungsweise im Einzelnen erkennbar sein.
- (3) Der kassenmäßige Jahresausgleich ist von den Verbundunternehmen spätestens binnen zehn Tagen nach Versand der Jahresabrechnung an die Verbundunternehmen durchzuführen.

§ 22 Abrechnung von nicht zur Aufteilungsmasse zählenden Erträgen

Auf die Abrechnung der nicht zur Aufteilungsmasse zählenden Erträge gemäß § 1 Abs. 2 finden §§ 18 bis 21 entsprechende Anwendung.

§ 23 Verwendung der Verkaufs- und Abrechnungsdaten

¹Die Verkehrsunternehmen willigen in die Verwendung und Weitergabe ihrer unternehmensbezogenen Verkaufs- und Abrechnungsdaten zum Zwecke der Einnahmenaufteilung und Abrechnung ein. ²Weiterhin willigen die Verkehrsunternehmen in die Verwendung und Weitergabe der vergaberelevanten Erlösdaten zur Veröffentlichung im Rahmen von Vergabeverfahren ein.

IV. Abschnitt
Ermittlung und Fortschreibung der Nachfragewerte

§ 24
Erhebungsmethodik

- (1) ¹Die Ermittlung der P- und Pkm- Werte zum Zwecke der Einnahmeverteilung erfolgt nach den Vorgaben der „Anleitung zur Durchführung von Fahrgasterhebungen im VRN“ (Anhang 4). ²Die Erhebungen sind grundsätzlich von externen Fachbüros durchzuführen.
- (2) ¹Aus Effizienzgründen und zur Wahrung der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit können andere Verfahren (z. B. vertriebsdatengestützte Verfahren) ergänzend oder alternativ zum Einsatz kommen. ²Dies gilt insbesondere für kleine Linienbündel und verkehrsverbessernde Maßnahmen mit vergleichsweise geringem Umfang. ³Über die Zulassung alternativer Erhebungsmethoden entscheidet die Verbundgesellschaft.

§ 25
Erhebungspflicht

- (1) ¹Nach der Betriebsaufnahme eines Linienbündels bzw. einer Leistungseinheit auf Grundlage eines neu vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung hat das Verbundunternehmen auf eigene Kosten die aktuelle Nachfrage des Linienbündels neu zu erheben und spätestens zum Ende des zweiten Betriebsjahres ein entsprechendes unabhängiges Testat bei der Verbundgesellschaft einzureichen. ²Ausgenommen hiervon sind Linienbündel, die in ein regionales Busnetz integriert wurden.
- (2) ¹Während der Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder eigenwirtschaftlicher Genehmigungen sind die Verbundunternehmen verpflichtet, die Nachfragedaten spätestens alle fünf Jahre durch eine Neuerhebung mit entsprechendem Testat auf eigene Kosten zu aktualisieren. ²Eine Neuerhebung ist frühestens drei Jahre nach der letzten Erhebung des Linienbündels zulässig.
- (3) ¹Spätestens 24 Monate nach der erstmaligen Bildung eines regionalen Busnetzes wird dessen Nachfrage im Auftrag der Verbundgesellschaft neu erhoben. ²Der Verwaltungsrat der VRN GmbH kann bei der Beschlussfassung über das regionale Busnetz einen abweichenden Termin für die Ersterhebung festlegen, um eine Staffelung der Erhebungstermine der regionalen Busnetze zu ermöglichen. ³Nach der Ersterhebung sind die regionalen Busnetze spätestens alle fünf Jahre neu zu erheben. ⁴Eine Neuerhebung ist frühestens drei Jahre nach der letzten Erhebung zulässig.
- (4) ¹Abs. 1 findet entsprechende Anwendung auf angebotsverbessernde Maßnahmen, für die gemäß § 7 eine Absetzung für erwartete Mehreinnahmen bei der Verbundgesellschaft beantragt und gewährt wurde. ²Steht für ein Linienbündel, das eine angebotsverbessernde Maßnahme testen lassen muss, innerhalb von 12 Monaten nach Auslaufen der Frist gem. Satz 1 eine Nacherhebung des Gesamtbündels gem. Abs. 1 oder 2 an, ist es möglich, den Nachweis dieser angebotsverbessernden Maßnahme im Rahmen der Erhebung des gesamten Linienbündels zu erbringen. ³In diesem Fall verlängert sich die Nachweisfrist für die angebotsverbessernde Maßnahme um maximal 12 Monate, längstens bis zum Auslaufen der Frist gem. Abs. 1 bzw. 2.

- (5) ¹Die Nacherhebungspflicht nach Abs. 1 entfällt, wenn ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag um maximal drei Jahre verlängert wird oder eine Neuvergabe bzw. Neugenehmigung ohne Wettbewerb für nicht mehr als drei Jahre erfolgt und lediglich der Harmonisierung der Vertrags- bzw. Genehmigungslaufzeiten oder der Sicherstellung des Verkehrs bei Verzögerungen von wettbewerblichen Vergabeverfahren unter grundsätzlicher Beibehaltung des bisherigen Angebotes dient. ²In diesem Fall gelten die Regelungen und Nachfragerwerte, die für das Linienbündel schon bisher angewandt wurden, auch für den Verlängerungszeitraum bis zur nächsten dauerhaften Neuvergabe fort.
- (6) ¹Das Verbundunternehmen teilt der Verbundgesellschaft spätestens 12 Monate vor Ablauf der Fristen nach Abs. 1 bis 3 mit, zu welchem Zeitpunkt die Nacherhebung stattfinden soll und wer die Erhebung durchführen wird. ²Die Verbundgesellschaft kann der Beauftragung widersprechen, wenn es begründete Zweifel an der fachlichen Eignung des Dienstleisters gibt. ³In diesem Fall sind dem Verbundunternehmen geeignete Alternativen zu benennen.
- (7) ¹Versäumt das Verbundunternehmen die Mitteilungsfrist nach Abs. 6 und holt die Mitteilung trotz schriftlicher Aufforderung durch die Verbundgesellschaft nicht innerhalb von vier Wochen nach, so ist die Verbundgesellschaft berechtigt, auf Kosten des Verbundunternehmens die Verkehrserhebung selbst durchzuführen oder in Auftrag zu geben. ²Die Kosten einer solchen Erhebung können zugunsten der Verbundgesellschaft mit den Einnahmeansprüchen des Verbundunternehmens verrechnet werden.
- (8) ¹Auf Antrag des Verbundunternehmens können die Fristen nach Abs. 1 bis 3 angemessen verlängert werden, sofern eine Nacherhebung im letzten Jahr vor Auslaufen der Frist nicht sachgerecht erscheint, beispielsweise, weil aufgrund einer langfristigen Baustellensituation eine erhebliche Einschränkung des Fahrplanangebotes in Kauf genommen werden muss. ²Gleiches gilt, wenn die Erhebung aus Gründen, die das Verbundunternehmen nicht zu verantworten hat, nicht rechtzeitig oder ordnungsgemäß durchgeführt werden kann, z. B. weil das beauftragte Erhebungsbüro den Auftrag kurzfristig wieder zurückgibt oder die Verbundgesellschaft bzw. das Verbundunternehmen zu dem Schluss kommt, dass das Erhebungsbüro die Anforderungen nach Anhang 4 nicht korrekt umsetzt. ³Voraussetzung für eine Fristverlängerung ist die unverzügliche Information der Verbundgesellschaft über den sachlichen Grund für die beantragte Fristverlängerung.
- (9) ¹Wird ein nach den Bestimmungen dieses Paragraphen geschuldetes Testat nicht fristgerecht bei der Verbundgesellschaft eingereicht, sind die Regelungen des § 29 Abs. 1 und 2 analog auf diejenigen Einnahmen anzuwenden, die für die Zeitspanne zwischen dem Zeitpunkt der versäumten Frist bis zum verspäteten Einreichen des Testates zugeschrieben werden. ²Das Recht auf Ersatzvornahme gem. Abs. 7 bleibt hiervon unberührt.

§ 26

Halbjährliche Anpassung der Nachfrageschlüssel

¹Die gemäß § 25 neu erhobenen Nachfragerwerte werden jeweils zum auf das Einreichen des Testates folgenden 1. Januar oder 1. Juli durch Anpassung der entsprechenden Nachfrageschlüssel der Linienbündel gemäß § 11 in die Einnahmeaufteilung und -abrechnung übernommen. ²Gleichzeitig entfällt eine gemäß § 7 gewährte und mit der Nacherhebung spitz abgerechnete Absetzung.

§ 27

Nachfragezuwachs im SPNV

¹Im Rahmen der Erhebungen nach § 25 testierte Nachfragesteigerungen gegenüber den Nachfragewerten der verbundweiten Erhebung des Jahres 2007 in Leistungseinheiten des SPNV auf der DB-Normalspur werden wie folgt gedämpft: ²Bei der Ermittlung des neuen Nachfrageschlüssels werden nur 50 % der erhobenen zusätzlichen P und Pkm berücksichtigt. ³Ausnahmsweise kann hiervon im Fall von gravierenden Angebotsmehrungen auf Antrag des Verbundunternehmens mit Zustimmung der Versammlung der Verbundunternehmen sowie der Verbundgesellschaft abgewichen werden.

§ 28

Demographiefaktor

- (1) Für alle Linienbündel bzw. regionalen Busnetze mit Ausnahme der SPNV-Bündel auf der DB-Normalspur wird im Rahmen der Nacherhebungen nach § 25 eine Demographie-Kennzahl (DK) festgestellt.
- (2) ¹Der Verwaltungsrat der VRN GmbH legt bei der Bildung eines regionalen Busnetzes fest, welche vom regionalen Busnetz hauptsächlich bedienten Gebietskörperschaften bei der Ermittlung der Demografie-Kennzahl dem regionalen Busnetz zugeordnet sind. ²Die Zuordnung der Aufgabenträger auf die Linienbündel und regionalen Busnetze ist in Anhang 5 dargestellt. ³Die übrigen Linienbündel sind derjenigen Gebietskörperschaft zuzuordnen, in der die meisten Fahrplankilometer des Linienbündels erbracht werden.
- (3) ¹Zur Errechnung der DK werden die Einwohner- und Schülerzahlen des Basisjahres 2010 mit den Einwohner- und Schülerzahlen des letzten Kalenderjahres vor dem Jahr, in dem eine Nacherhebung nach § 25 durchgeführt wurde, miteinander verglichen und die prozentuale Veränderung der Schülerzahlen und der Gesamtbevölkerung ermittelt. ²Die beiden Prozentwerte werden dann im Verhältnis 1:1 zur DK gemittelt. ³Im Falle einer negativen DK werden die in der Nacherhebung ermittelten P- und PKM-Werte um die Demografiekennzahl - also um den Faktor 1-DK - erhöht. Im Linienbündel Mannheim ist im Falle einer negativen DK lediglich der halbe Wert anzusetzen.
- (4) Sind aufgrund der Größe eines Regionalnetzes dem regionalen Busnetz mehrere Aufgabenträger zugeordnet, ermittelt sich die Demografie-Kennzahl aus der Summe der Einwohner- und Schülerzahlen der betroffenen Gebietskörperschaften.
- (5) ¹Zur Feststellung der Demographie-Kennzahlen sind die online verfügbaren Veröffentlichungen der statistischen Landesämter maßgeblich. ²Infolge des 2011 durchgeführten Zensusverfahrens kam es zwischen 2010 und 2011 zu statistischen Verwerfungen. ³Daher sind in Anhang 6 die jeweils maßgeblichen Ausgangswerte festgeschrieben. ⁴Die DK eines Linienbündels wird zeitgleich mit der Anpassung der Nachfrageschlüssel gemäß § 26 infolge der nach § 25 neu erhobenen Nachfragewerte in der Einnahmeabrechnung berücksichtigt.

§ 29 Spitzabrechnung von Absetzungen

- (1) ¹Die Höhe einer Absetzung gemäß § 7 wird auf Grundlage des Testates gemäß § 25 separat für jedes volle oder anteilige Kalenderjahr wie folgt spitz abgerechnet: ²Ist der sich aus dem Testat gemäß § 25 unter Berücksichtigung der §§ 27 und 28 ergebende Nachfrageschlüssel bzw. Einnahmeanspruch für das erweiterte Angebot höher als der gewährte Absetzungsbetrag, so wird der Absetzungsbetrag nicht rückwirkend angehoben, d. h. es erfolgt keine Nachzahlung an das Verkehrsunternehmen. ³Ist der tatsächlich nachgewiesene Anspruch niedriger als der Absetzungsbetrag, so wird der Absetzungsbetrag periodengerecht rückwirkend auf das nachgewiesene Niveau abgesenkt, d. h. zu viel erhaltene Beträge sind vom Verkehrsunternehmen grundsätzlich mit einer Verzinsung von vier Prozentpunkten über dem Basiszins gemäß § 247 BGB zurückzuzahlen. ⁴Bei Abweichungen der Vorabsetzung gegenüber dem nachgewiesenen Betrag von mehr als 20% beträgt die Verzinsung sechs Prozentpunkte plus Basiszins, bei Abweichungen von mehr als 50% acht Prozentpunkte plus Basiszins. ⁵Die Verzinsung nach den Sätzen 2 und 3 ist vom Beginn des Monats, in dem die Absetzung erstmalig ausgezahlt wurde bis zum Beginn des Monats zu leisten, in dem das Testat vorgelegt wird. ⁷⁹ ⁶Die Zinseinnahmen fließen in die allgemeine Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 Abs. 1 ein. ⁷Das Verkehrsunternehmen kann mit dem Vorlegen des Testats die Einstellung oder Reduzierung des Absetzungsbetrages beantragen.⁸⁰
- (2) Zu spät nachgewiesene Mehreinnahmen werden nicht anerkannt, erhaltene Absetzungsbeträge sind in diesem Fall vollständig zuzüglich Zinsen gemäß Abs. 1 in dem der Nacherhebung folgenden Kalenderjahr zurückzuzahlen.⁸¹
- (3) ¹Erhält der Betreiber eines Linienbündels, das in ein regionales Busnetz integriert wurde, eine Absetzung für eine angebotsverbessernde Maßnahme nach § 7, erhöht ein sich aus der Nacherhebung der Maßnahme gemäß § 25 ergebender Nachfragezuwachs den P/Pkm-Schlüssel des regionalen Busnetzes. ²Gleichzeitig mit der Anpassung des P/Pkm-Schlüssels des regionalen Busnetzes erfolgt eine Anpassung der Schlüssel innerhalb des regionalen Busnetzes anhand folgender Regelung:
- ³Im ersten Schritt werden sowohl die vor der Spitzabrechnung abgerechneten Einnahmen des Linienbündels, das von der angebotsverbessernden Maßnahme betroffen ist, als auch die Gesamteinnahmen des regionalen Busnetzes um die sich aus der Spitzabrechnung ergebenden Mehreinnahmen (bezogen auf das der Spitzabrechnung vorhergehende Kalenderjahr) erhöht.
 - ⁴Im zweiten Schritt werden anhand der sich aus Schritt 1 ergebenden Einnahmewerte die neuen Prozentanteile (gerundet auf die zweite Nachkommastelle) der Linienbündel am regionalen Busnetz ermittelt.
 - ⁵Die mit der angebotsverbessernden Maßnahme verbundene km-Mehrung wird bei der Anpassung der internen Schlüssel nach § 17 Abs. 4 nicht berücksichtigt.

⁷⁹ § 29 Abs. 1 Satz 5 geändert mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

⁸⁰ § 29 Abs. 1 Sätze 6 und 7 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

⁸¹ § 29 Abs. 2 neu gefasst mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

§ 30 Angebotsreduktion

¹Reduziert ein Verbundunternehmen in erheblichem Maße die Verkehrsleistungen eines Linienbündels, so ist die Verbundgesellschaft berechtigt, die Nachfragewerte des Linienbündels im Rahmen der auf die Fahrplanreduktion folgenden nächsten Anpassung der Nachfrageschlüssel gem. § 26 angemessen zu reduzieren. ²Das betroffene Verbundunternehmen ist in diesem Fall unabhängig von den Fristen des § 25 berechtigt, die Nachfragewerte des Linienbündels neu zu erheben und ein entsprechendes Testat vorzulegen.

V. Abschnitt
Sonstige Regelungen

§ 31
Betreiberwechsel

¹Vergibt eine zuständige Behörde nach der VO 1370/2007 einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder erteilt die PBefG-Genehmigungsbehörde eine neue eigenwirtschaftliche Genehmigung über ein zumindest in Teilen bereits vorhandenes Verkehrsangebot, so übernimmt der neue Betreiber zum Zeitpunkt des sich aus dem neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag bzw. der neuen Genehmigung ergebenden ersten Geltungstages alle sich aus dem Betrieb des Linienbündels aufgrund der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif sowie dieser EAR ergebenden Rechte und Pflichten. ²Gleiches gilt für die Übertragung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung auf einen neuen Betreiber. ³Der neue Inhaber des neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrages bzw. der neuen eigenwirtschaftlichen Genehmigung erhält ab der Betriebsübernahme den sich aus Abschnitt II. aufgrund der aktuellen Nachfragewerte (P/Pkm) des Linienbündels ergebenden Einnahmeanspruch zugeschieden. ⁴Die Abrechnung der Einnahmeansprüche des Linienbündels zwischen dem Altbetreiber und der Verbundgesellschaft für die Zeit bis zum Betreiberwechsel bleibt hiervon unberührt.

§ 32
Vergabeverfahren

¹Änderungen der Einnahmeaufteilungsregelung, die nach Veröffentlichung der Wettbewerbsunterlagen im Rahmen eines Vergabeverfahrens beschlossen werden und auf die die Unternehmen vor Angebotsabgabe nicht mehr reagieren konnten, bleiben bei der Einnahmenberechnung der betroffenen Linienbündel unberücksichtigt. ²Die betroffenen Linienbündel werden analog § 8 für die Dauer des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach denjenigen Bestimmungen der EAR abgerechnet, die zum Zeitpunkt der Vergabe maßgeblich waren. ³Änderungen der EAR, die aufgrund gerichtlicher Vorgaben beispielsweise zur Transparenz oder Diskriminierungsfreiheit der EAR vorgenommen werden müssen, bleiben hiervon unberührt.

§ 33
Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland

¹Der Sonderpool „ÜT Westpfalz/östliches Saarland“ wird ab 2018 analog der Bestimmungen in § 17 Abs. 3 und 4 zu den regionalen Busnetzen abgerechnet. ²Der Zahlungsausgleich erfolgt abweichend von § 20 Abs. 1 lediglich halbjährlich. ³Die Verteilung der Einnahmeanteile auf die Linienbündel ergibt sich aus dem auf die zweite Nachkommastelle gerundeten Verhältnis des Einnahmeanspruches des Linienbündels bezogen auf die Gesamteinnahmen im Jahr 2017. ⁴Jedem im Geltungsbereich des ÜT liegenden Linienbündel steht mindestens ein Mindestanteil von 0,05 Prozent der ÜT-Aufteilungsmasse zu.

§ 34

Zuteilung von Ausbildungszeitkarten für gesetzliche Ausgleichsleistungen

Basis für die Beantragung von Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach den §§ 45a PBefG sowie 6a AEG bzw. landesrechtlicher Regelungen zu § 45a PBefG auf Grundlage von § 64a PBefG ist der in Anhang 7 festgelegte Schlüssel (*auf Basis der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2002*) zur Verteilung der insgesamt verkauften Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr nach Verbundtarif und der darauf entfallenden Bruttoeinnahmen.

§ 35

Prüfungsbestimmungen⁸²

- (1) ¹Die Verbundgesellschaft hat sich die Richtigkeit aller für die Einnahmenaufteilung zu berücksichtigenden Daten von den jeweiligen Verkehrsunternehmen durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer bestätigen zu lassen. ²Die Kosten für diese Bestätigung trägt das Verkehrsunternehmen, um dessen Daten es sich hierbei handelt. ³Die Bestätigung muss der Verbundgesellschaft bis spätestens zum 30.04. des Folgejahres vorgelegt werden. ⁴Bei Verkehrsunternehmen, deren Kasseneinnahmen unter dem Gesamtjahreswert von 5.000 Euro liegen, kann die Verbundgesellschaft auf die Vorlage der Bestätigung verzichten.⁸³
- (2) Die Richtigkeit der von der Verbundgesellschaft erstellten Einnahmenaufteilung ist von dem für sie bestellten Jahresabschlussprüfer anlässlich seiner Jahresabschlussprüfung zu bestätigen.
- (3) ¹Zur Prüfung der von der Verbundgesellschaft erstellten Einnahmenaufteilung sind auch der Bundesrechnungshof, die Landesrechnungshöfe, ein vom Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar bestimmtes Rechnungsprüfungsamt oder ein von ihm beauftragter Wirtschaftsprüfer oder ein vom Verwaltungsrat der VRN GmbH beauftragter Rechnungsprüfer berechtigt. ²Sie stimmen ihre Prüfungen aufeinander ab.
- (4) Auf die Vorlage eines Testates für den Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland von dem den Jahresabschluss des jeweiligen Vertragspartners (VU) prüfenden Wirtschaftsprüfers kann verzichtet werden, falls im Prüfungszeitraum vom Verkehrsunternehmen keine Fahrausweise im ÜT vertrieben werden bzw. dem Verkehrsunternehmen für die Einnahmenaufteilung keine zu berücksichtigenden Daten aus Verkaufseinnahmen zuzuweisen sind.
- (5) ¹Wird die Bestätigung nach Abs. 1 bis zum 30.04. des Folgejahres nicht eingereicht, so wird ab dem 01.05. ein Versäumnisentgelt fällig. ²Die Höhe des Versäumnisentgeltes richtet sich nach den Kasseneinnahmen des Verkehrsunternehmens ab:

Topf	Kasseneinnahmen	Versäumnisentgelt
Topf 1	bis 100.000 €	1.000 €
Topf 2	bis 1.000.000 €	2.000 €
Topf 3	bis 5.000.000 €	5.000 €
Topf 4	über 5.000.000 €	10.000 €

³Das Versäumnisentgelt wird fällig am 1.5. des Folgejahres und am 1. eines jeden weiteren Versäumnismonats. ⁴Das Versäumnisentgelt wird zzgl. 19 % Mwst. in

⁸² § 35 Abs. 5 und 6 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

⁸³ § 35 Abs. 1 Sätze 3 und 4 eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

Rechnung gestellt. ⁵Es wird mit den Einnahmenansprüchen im Rahmen der Einnahmenaufteilungsregelung verrechnet. ⁶Es steht den übrigen Verkehrsunternehmen des EAV mit Ausnahme des Verursachers zu und wird im Rahmen der Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 Abs. 1 entsprechend verteilt.

(6) ¹Werden im Rahmen einer verspätet eingereichten Bestätigung Einnahmendifferenzen festgestellt, so werden diese wie folgt behandelt:

- ²Zu viel gemeldete bzw. von der Verbundgesellschaft gemäß § 18 Abs. 5 zu hoch geschätzte Einnahmen werden nicht zurückerstattet.
- ³Zu wenig gemeldete bzw. von der Verbundgesellschaft gemäß § 18 Abs. 5 zu gering geschätzte Einnahmen müssen der Aufteilungsmasse zugeführt werden und nehmen an der zum Zeitpunkt der Feststellung aktuellen Einnahmenabrechnung teil. ⁴Außerdem werden sie ab einem Betrag von 5.000 € mit vier Prozentpunkten über dem Basiszinssatz gemäß § 247 BGB verzinst, ab 100.000 € beträgt die Verzinsung sechs Prozentpunkte plus Basiszins. ⁵Die Zinseinnahmen fließen in die allgemeine Sondereinnahmenabrechnung nach § 12 Abs. 1 ein.

Anhang 1 zur EAR

Regionale Busnetze

Der Verwaltungsrat der VRN GmbH hat mit Wirkung zum 01.01.2017 folgende regionale Busnetze gebildet:⁸⁴

Regionale Busnetze	Erhebungstermin	Bündel	Widerspruch	voraussichtliche Nachintegration
Bergstraße	2018	Nördliche Bergstraße	x	01.01.2018
		Ried		
		Odenwald Nord		
		Odenwald Mitte		
		Odenwald Süd		
		Bürstadt		
		Bensheim		
Odenwald-Tauber	2020	Mosbach BRN	x	01.01.2019
		Mosbach SWEG		01.01.2019
		Buchen	x	01.01.2019
		Seckach-Walldürn - Los 2		
		Seckach-Walldürn - Los 1		
		Stadtbus Walldürn		
		Boxberg	x	01.01.2018
		Ahorn	x	01.01.2018
		Stadtbus Bad Mergentheim	x	01.01.2018
		Weikersheim Ost	x	01.01.2018
		Igersheim	x	01.01.2018
		Niederstetten	x	01.01.2018
		Creglingen	x	01.01.2018
		Külsheim	x	01.01.2018
		Hundheim	x	01.01.2018
		Maintal	x	01.01.2018
		Kembach	x	01.01.2018
		Wertheim	x	01.01.2018
Tauberbischofsheim	x	01.01.2018		
Osterburken-Lauda	x	01.01.2018		
Rheinhausen-Pfalz	2019	Rheinpfalz	x	01.01.2026
		Frankenthal	x	01.01.2021
		Alzey-Worms Nord	x	01.01.2020
		Wonnegau-Altrhein	x	01.01.2025
		Germersheim - Los 2		
		Germersheim - Los 3		
		Germersheim - Los 1		
		Bad Bergzabern	x	01.01.2021
		Neustadt - Los 2		01.01.2018
		Neustadt - Los 3		01.01.2018
		Neustadt - Los 1	x	01.01.2023
		Landau		01.01.2018
		Queichtal		
Donnersberg		Integration zum 1.1.2018 (Beschluss Verwaltungsrat vom 15.3.2018)		
Westpfalz	2017	Pfälzer Bergland		
		Kaiserslautern Nord	x	01.01.2024
		Kaiserslautern West		
		Stadt Zweibrücken		Integration ausgesetzt bis aktuelle Nacherhebung geklärt
		Pirmasens Umland		01.01.2018
		Rodalben		
Zweibrücken Umland				

⁸⁴ Tabelle aktualisiert mit Wirkung zum 1.1.2018 durch Änderungssatzung vom 15.3.2018

Anhang 2 zur EAR

Fortgeltende frühere Einnahmeaufteilungsregelungen

EAR	Bündel	Ende Konzessionslaufzeit
V1 EAR vom 09.12.2009	Nördliche Bergstraße	08.12.2018
	Stadtbus Zweibrücken	
	Sinsheim Nord	14.12.2019
V2 EAR vom 06.08.2010	Schwetzingen-Hockenheim	13.06.2020
	Bad Bergzabern	
	Dieselnetz Südwest Los 1	12.06.2038
	Dieselnetz Südwest Los 2	15.06.2037
V3 EAR vom 26.05.2011	Frankenthal	13.06.2020
	RE-Netz Rheinland-Pfalz Los 1+2	15.12.2029
	Direktvergabe DB Regio Südpfalz	09.12.2023
Ertragskraftverfahren	Westpfalznetz	09.12.2023
	Südpfalznetz	
	Stadtbus Alzey	31.07.2019

Anhang 3 zur EAR

Mustervereinbarung Sozialtarif

Das Verbundunternehmen

N.N.

und die Stadt/der Kreis

N.N.

vereinbaren auf Grundlage von § 18 Abs. 2 der Einnahmeaufteilungsregelung der Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (Anlage 6 der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar) folgende Regelung über die Bezuschussung des Erwerbs von VRN-Zeitkarten durch sozial Benachteiligte:

§ 1 Berechtigte

Zum Erwerb der im Rahmen dieser Vereinbarung bezuschussten VRN-Zeitkarten berechtigt sind folgende Personengruppen:

- Zum Bezug von Leistungen nach § x SGB Berechtigten
 - ...
- (1) Der Nachweis der Berechtigung nach Abs. 1 wird durch die Stadt/Kreisverwaltung/ARGE ... ausgestellt.

§ 2 Erfasste Zeitkarten und Zuschussabrechnung

- (1) Im Rahmen des Verkaufs der in Anlage 1 aufgeführten VRN-Zeitkarten zahlt das Verbundunternehmen den nach § 1 Berechtigten die in Anlage 1 dargestellten Zuschussbeträge unter Verrechnung des sich aus dem VRN-Tarif ergebenden Kaufpreises im Namen der Stadt aus.
- (2) Das Verbundunternehmen erstellt bis zum x. des Folgemonats eine monatliche Berechnung aller auf Grundlage von Abs. 1 ausgezahlten Zuschussleistungen.
- (3) Die Stadt ersetzt innerhalb von x Tagen nach Eingang der Abrechnung gem. Abs. 2 dem Verbundunternehmen die ausgezahlten Zuschüsse abzüglich einer Vertriebsanreizkomponente von 10% der an die Berechtigten ausgezahlten Zuschusssumme.

Anhang 4 zur EAR

Anleitung zur Durchführung von Fahrgasterhebungen im VRN

1. Grundsätze der Fahrgasterhebung

- 1.1 Ausgangslage
- 1.2 Erhebungsziel
- 1.3 Grundanforderungen

2. Erhebungsdesign

- 2.1 Erhebungszeitraum
- 2.2 Grundgesamtheit
- 2.3 Schichtungsstruktur
- 2.4 Stichprobenumfang
- 2.5 Stichprobenauswahl

3. Erhebungsdurchführung

- 3.1 Erhebungsgrundsätze
- 3.2 Erhebungsinhalte
- 3.3 Mindestanzahl Zählpersonal

4. Güteprüfung und Datenkorrektur

- 4.1 Grundsätze
- 4.2. Umgang mit fehlenden oder fehlerhaften Daten

5. Hochrechnung

- 5.1 Grundsätze
- 5.2 Hochrechnungsverfahren

6. Ergebnisaufbereitung

- 6.1 Nachweis der Leistungskennzahlen
- 6.2 Darstellung der Datenqualität und –quantität
- 6.3 Datenbereitstellung

Verzeichnis der Anhänge

Anhang A: Erhebungskategorien

Informationen zu Anhang A: Zuordnungstabelle Linienbündel zu Erhebungskategorien

Anhang B: Normierungsfaktoren

Anhang C: Ausgleichsfaktoren 1. Klasse

Anhang D: Spezielle Regelungen zur Nutzung von AFZS

Anhang E: Alternatives Zählverfahren für den SPNV

Anhang F: Durchführungsanleitung Hochrechnungsverfahren

Anhang G: Berechnung statistischer Kennzahlen

Anhang H: Inhalte der Datenbereitstellung

1 Grundsätze der Fahrgasterhebung

1.1 Ausgangslage

¹Die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen erfolgt im Verkehrsverbund Rhein-Neckar anhand der tatsächlichen Nachfrage. ²Der Einnahmenaufteilungsschlüssel für SPNV-Leistungseinheiten, Leistungseinheiten des Meterspurnetzes, Linienbündel bzw. regionale Busnetze und angebotsverbessernde Maßnahmen (im Folgenden: Linienbündel) werden nach den Regularien der jeweils geltenden Einnahmenaufteilungsregelung auf Basis von Tarifbeförderungsfällen (P) und Personenkilometern (Pkm) ermittelt.

³Diese Anleitung beschreibt, wie die Größen P und Pkm anhand einer Verkehrserhebung zu ermitteln und welche Informationen zur Aktualisierung des Schlüssels zur Verfügung zu stellen sind.

⁴Fahrausweise gemäß § 10 der Anlage 6 zur Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif bleiben bei der Ermittlung der VRN-Tarifbeförderungsfälle unberücksichtigt.⁸⁵

1.2 Erhebungsziel

¹Der Einnahmenaufteilungsschlüssel errechnet sich grundsätzlich auf Basis eines P/Pkm-Modells. ²Hierbei werden die Anzahl der Tarifbeförderungsfälle (P) und die daraus resultierenden Personenkilometer (Pkm) je Linienbündel gewichtet und zu den verbundweiten Gesamtwerten P und Pkm mit VRN-Tarif ins Verhältnis gesetzt.

³Der Tarifbeförderungsfall je Linie mit VRN-Tarif errechnet sich aus der Fahrt einer Person mit VRN-Tarif auf ihrem gesamten Reiseweg (Beförderungsfall) wie folgt:

$$\text{Tarifbeförderungsfall} = \text{Beförderungsfall}^{86} / (1 + \text{Anzahl der Umstiege})^{87}$$

⁴Beispiel: Nutzt ein Fahrgast seinen VRN-Fahrschein auf seiner Reise in insgesamt 3 Linien, so entspricht dieser Beförderungsfall für jeden Teilweg (also für jede der von ihm genutzten Linien) ein Drittel Tarifbeförderungsfall.

⁵Ein Umstieg während einer Fahrt innerhalb eines Fahrzeugverbandes (von einem Fahrzeug ins andere) hat keine Auswirkung auf das Ergebnis obiger Berechnung.

1.3 Grundanforderungen

¹Die Ermittlung der notwendigen Parameter P und Pkm zur Bildung des Einnahmenaufteilungsschlüssels erfordert für ein definiertes Linienbündel

1. eine Schätzung der Beförderungsfälle und der Personenkilometer für ein Kalenderjahr mittels einer Fahrgastzählung und
2. eine Schätzung der auf die Beförderungsfälle des Kalenderjahres bzw. auf ihre Pkm entfallende Fahrscheinstruktur mittels einer Befragung
 - a. zur Feststellung der Einnahmenaufteilungsrelevanz (VRN-Fahrscheine) und
 - b. zur Ermittlung der Tarifbeförderungsfälle (Ein- und Umstiege).

⁸⁵ Abschnitt 1.1: Letzter Satz eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

⁸⁶ Neben den tatsächlichen (physischen) Einsteigern ist auch die bei Linienbündelübergang oder Richtungswechsel bestehende Besetzung („Sitzenbleiber“) als Beförderungsfälle zu werten.

⁸⁷ Als Umstieg gelten neben dem Fahrgastwechsel von einem Verkehrsunternehmen zu einem anderen auch Fahrgastwechsel zwischen Linien innerhalb eines Verkehrsunternehmens/Linienbündels sowie innerhalb der Linie bei Linienbündelübergang sowie bei Richtungswechsel („Wendeschleifenfahrten“).

²Hierzu ist für das jeweilige Linienbündel eine Verkehrserhebung in den Fahrzeugen anhand von Stichprobenverfahren bestehend aus Fahrgastzählung und Fahrgastbefragung durchzuführen und die dabei ermittelten Mengen- und Strukturinformationen erwartungstreu hochzurechnen.

³Zähl- und Befragungsdaten können sowohl anhand manueller als auch auf Basis maschineller Zählungen (AFZ-Systeme⁸⁸) erhoben werden. ⁴Es ist sicherzustellen, dass alle Daten – manuell und/oder automatisch – qualitativ vergleichbar vorliegen. ⁵Ist dies erfüllt, so ist eine Verwendung dieser Daten im Rahmen der EAR zulässig. ⁶Zu beachten ist dabei, dass Daten aus AFZS in den überwiegenden Fällen kontinuierlich entstehen. ⁷Kontinuierliche manuelle Erhebungen können ebenfalls in gleicher Weise Anwendung finden.

⁸Befragungen können, müssen aber nicht, zeitgleich zur Zählung durchgeführt werden. ⁹Zeitgleich bedeutet, dass auf den in der Stichprobenziehung zufällig ausgewählten Fahrten (ggf. Umläufe) sowohl Zählungen als auch Befragungen gekoppelt stattfinden.

¹⁰Sofern keine gravierenden Änderungen in Bezug auf die Einnahmenaufteilungsrelevanz der Fahrscheine und in Bezug auf die Umsteigehäufigkeit der Fahrgäste sowie in der tariflichen Nutzung (z.B. durch Veränderungen der VRN-Tarifstruktur) im betrachteten Linienbündel zu erwarten sind, kann auf die Ergebnisse der letzten Befragung zurückgegriffen werden. ¹¹Die Nutzung solcher Daten ist mit der Verbundgesellschaft abzustimmen.

¹²Befragungen und manuelle Zählungen sind mit unternehmensfremdem Erhebungspersonal durchzuführen, das durch ein im Bereich Fahrgasterhebungen erfahrenes Feldunternehmen/Feldinstitut betreut bzw. gestellt wird. ¹³Der Einsatz von unternehmenseigenem Personal ist grundsätzlich unzulässig⁸⁹.

¹⁴Die Verbundgesellschaft ist berechtigt, die Durchführung der Verkehrserhebung zu überwachen.

2 Erhebungsdesign

2.1 Erhebungszeitraum

¹Der Erhebungszeitraum darf maximal 12 zusammenhängende Kalendermonate betragen. ²Ist er kürzer als 12 Monate, ist er so zu wählen, dass er die durchschnittliche Nachfrage eines Zeitraums von 12 aufeinanderfolgenden Monaten möglichst repräsentativ abbildet. ³Der Erhebungszeitraum ist mit der Verbundgesellschaft vorab abzustimmen.

⁴Ferienzeiten des zu erhebenden Linienbündels zählen nicht zum Erhebungszeitraum⁹⁰. ⁵Daher umfasst eine kontinuierliche Erhebung 39 Wochen. ⁶Ist der Zeitraum kürzer oder besteht er aus einem oder mehreren separaten Abschnitten, dann wird sie im Folgenden „periodisch“ genannt. Die Art der Erhebung ist entscheidend für die Art der Hochrechnung.

⁷Bei einer kontinuierlichen Nachfragemessung fließen grundsätzlich alle Tage (außer Ferientage) als mögliche Erhebungstage ein. ⁸Dies betrifft in der Regel auch jährlich

⁸⁸ AFZS = Automatische Fahrgastzählssysteme

⁸⁹ In Ausnahmefällen kann auch unternehmenseigenes Personal zur Zählung oder Befragung (Felderhebung) eingesetzt werden, jedoch nur, wenn die Grundbedingungen eingehalten werden. Dazu gehört eine tarifliche Ausbildung der Mitarbeiter, eine Affinität zum Umgang mit Menschen und dass die Mitarbeiter nachgewiesen langfristig zur Verfügung stehen. Ausnahmen sind mit der Verbundgesellschaft abzustimmen.

⁹⁰ Für die Schichten Samstag und Sonn-/Feiertag dürfen Zähl- und Befragungsdaten des Schulferienzeitraums verwendet werden, wenn der Mindeststichprobenumfang sonst nicht erreicht werden kann. Die Nutzung ist mit der Verbundgesellschaft abzustimmen.

wiederkehrende Saisontage (z.B. Veranstaltungen, Volksfeste etc.).⁹Bei Periodenerhebungen sind diese Tage auszuschließen⁹¹.

¹⁰Im Ausnahmefall kann eine Zählung für eine Linie auch dann als kontinuierlich gelten, wenn der Zeitraum kürzer als 39 Wochen ist, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- ¹¹Existenz von Baumaßnahmen, Umleitungen oder Schienenersatzverkehr, die eine gegenüber dem Regelzustand (auf Basis des Regelfahrplans) erheblich veränderte Nachfrageverteilung erwarten lassen und daher von der Erhebung ausgeschlossen werden müssen (Ausschlusszeiten).⁹²
- ¹²Trotz Ausschlusszeiten müssen für jede Wochentagschicht mindestens 30 Kalenderwochen zur Erhebung zur Verfügung stehen. ¹³Diese Tage sind bei der Stichprobenziehung zu berücksichtigen.

¹⁴Ausschlusszeiträume sind im Vorfeld mit der Verbundgesellschaft abzustimmen, die Ausschlussgründe sind plausibel darzulegen.

¹⁵Der Befragungszeitraum darf vom Zählzeitraum abweichen (Entkoppelung), muss jedoch innerhalb des Erhebungszeitraums liegen.

2.2 Grundgesamtheit

Als Grundgesamtheit gilt die Summe aller Fahrten gemäß Regelfahrplan des definierten Linienbündels inklusive der nur auf Anforderung verkehrenden Fahrten (flexible Angebote, sofern diese der Vollenwendung des VRN-Tarifs unterliegen und die Kasseneinnahmen in den Einnahmenpool abgeführt werden) innerhalb des Erhebungszeitraums.

2.3 Schichtungsstruktur

¹Die Grundgesamtheit wird in Schichten eingeteilt:

- ²Anwendung der eingeschränkten Vollerhebung (siehe **Anhang A**) erfolgt die Schichtung nach Wochentagtyp und Fahrtnummer.
- ³Bei Anwendung des Zeitschichtmodells (siehe **Anhang A**) erfolgt die Schichtung nach Linie (ggf. Unterlinie), Fahrtrichtung⁹³, Wochentagtypen und Tageszeitschicht.

⁴Für die Erhebung sind die Kalendertage des gewählten Erhebungszeitraums mindestens in folgende Wochentagtypen zu schichten:

- Montag bis Freitag
- Samstag
- Sonntag

⁹¹ Der 06.01. und der 01.11. eines Jahres sind generell aus dem Erhebungszeitraum auszuschließen.

⁹² Auch bei Linienbündeln, die sich über Räume mit unterschiedlichen Ferienzeiten erstrecken, kann es zu einer Einschränkung des Erhebungszeitraums kommen. Dann greift die Regelung der Ausschlusszeiten analog.

⁹³ Im Regelfall hat eine Linie 2 Fahrtrichtungen. Bei Ringlinien, Schleifenlinien oder bei Linien, die mehrere unterschiedliche Routen befahren („Unterlinien“, hier formal als weitere „Richtungen“ betrachtet), ist vorab für jede einzelne Fahrt die „Richtung“ festzulegen. Eine Schichtung in mehr als zwei „Richtungen“ ist zulässig und bei stark verzweigten Linien sinnvoll oder sogar erforderlich. Die Notwendigkeit ergibt sich aus der Homogenitätsforderung für Tageszeitschichten, innerhalb derer Fahrten einer Linie und Richtung als „vergleichbar“ angenommen werden, so dass der Hochrechnungsschritt „Einzelfahrt auf Tageszeitschicht“ (siehe Abschnitt 5.2) zulässig ist. Die Auswahl ist im Einzelfall zu begründen und zu dokumentieren.

⁵Ist der Stichprobenumfang genügend groß, so kann eine feinere Schichtungsstruktur der Kalendertage zur Verbesserung des Schätzwertes gewählt werden (z.B. Separatschichtung von Montagen).

⁶Bundeseinheitliche gesetzliche Feiertage sind dem Wochentagtyp Sonntag zuzuordnen. ⁷Der 24.12. (Heiligabend) und der 31.12. (Silvester) werden, sofern sie nicht auf einen Sonntag fallen, dem Wochentagtyp Samstag zugeordnet.

⁸Es ist zudem zulässig, die Grundgesamtheit des betrachteten Fahrplanjahrs in Abschnitte zu unterteilen, z. B. unter Berücksichtigung von Fahrplanwechseln im Dezember und Juni. ⁹Dies wäre als zusätzliches Schichtungsmerkmal anzusehen.

¹⁰Bei der Befragung nach dem Zeitschichtenmodell muss nicht jede angebotene Fahrplanfahrt befragt werden. ¹¹Als Grundlage der Stichprobenauswahl und Hochrechnung werden daher Tageszeitschichten gebildet. ¹²Die konkrete Ausgestaltung richtet sich nach der Menge des festgelegten Stichprobenumfangs und nach Homogenität der Nachfrage in den jeweiligen Tageszeitschichten (abgeleitet aus der Tagesganglinie). ¹³Die Bildung der Tageszeitschichten erfolgt mindestens nach folgender Vorgabe:

Mo-Fr:

- Betriebsbeginn bis zur morgendlichen HVZ
- morgendliche HVZ
- Ende morgendliche HVZ bis zum Beginn der mittäglichen HVZ
- mittägliche HVZ
- Ende mittägliche HVZ bis zur nachmittäglichen HVZ
- nachmittägliche HVZ
- Ende nachmittägliche HVZ bis Betriebsende

Samstag: Bildung von mindestens 3 Tageszeitschichten

Sonntag: Bildung von mindestens 3 Tageszeitschichten

¹⁵Somit sind beim Wochentagtyp Montag-Freitag mindestens sieben, an Samstagen und Sonntagen jeweils mindestens drei Zeitschichten zu bilden. ¹⁶Da die Tagesganglinie sich in den Linienbündeln unterscheidet, erfolgt die konkrete Festlegung der Tageszeitschicht bündelspezifisch. ¹⁷Sie ist mit der Verbundgesellschaft abzustimmen.

¹⁸Sofern im SPNV eine Befragung in der 1. Wagenklasse erfolgen soll, ist eine separate Schichtung zwischen 1. und 2. Wagenklasse vorzunehmen.

2.4 Stichprobenumfang

¹Der mindestens erforderliche Stichprobenumfang für Zählung und Befragung ist in **Anhang A** dargestellt.⁹⁴

²Für eine Befragung in der 1. Wagenklasse können von der 2. Wagenklasse abweichende Regelungen zu Stichprobenumfang und Schichtung zur Anwendung kommen. ³Dafür sind geeignete Schichten zu definieren (z.B. Tageszeitschichten). ⁴Diese sind mit der Verbundgesellschaft abzustimmen.

⁹⁴ Der Stichprobenumfang in Anhang A ist so ausgelegt, dass für den Parameter „Beförderungsfälle“ bei einem Sicherheitsniveau von 95% ein Zufallsfehler von 5% eingehalten wird. Ausnahmen bilden kleine Linienbündel, bei denen der Erhebungsumfang aus erhebungspraktischen Gründen begrenzt werden muss.

⁵Sofern die Nachfrage in der 1. Wagenklasse sehr klein ist (im Sinne der Unverhältnismäßigkeit zum Erlös) oder keine wesentlichen strukturellen Änderungen angenommen werden müssen, kann auf eine Befragung in der 1. Klasse verzichtet werden. ⁶In diesem Fall werden die Ergebnisse der Befragung in der 2. Klasse auf die 1. Klasse übertragen und es erfolgt eine Anpassung der ermittelten P und Pkm mittels Ausgleichsfaktor wie in **Anhang C** geregelt.

2.5 Stichprobenauswahl

Allgemein

¹Die Stichprobenauswahl für die Erhebung hat nach stichprobentheoretischen Grundsätzen unter Berücksichtigung der zugrunde gelegten Schichtungsstruktur zu erfolgen, d.h. es ist eine Zufallsauswahl je Schicht zu treffen. ²Auswahleinheit ist die einzelne Fahrt (jeweils 1. Stufe der Auswahl). ³Bei der Stichprobenziehung sind sämtliche Fahrten des jeweils vorgegebenen Erhebungszeitraumes zu berücksichtigen, ein systematischer Ausschluss bestimmter Zeiträume oder bestimmter Fahrten innerhalb des Erhebungszeitraums ist unzulässig. ⁴Vor Beginn der Erhebung ist der Verbundgesellschaft ein Stichprobenplan vorzulegen. ⁵Abweichungen vom Stichprobenplan sind zu dokumentieren und zu begründen.

⁶Die Stichproben sind zufällig über den definierten Erhebungszeitraum zu streuen.

⁷Bei kontinuierlicher Erhebung (Zählung oder Befragung) kann ein Tourungsgrad⁹⁵ von bis zu vier Fahrten gewählt werden. ⁸In Linienbündeln der Gruppe „Mittlere Bündel“, „Kleine Bündel“ und „Sonderfälle“ nach **Anhang A** kann eine größere Anzahl Fahrten getourt werden. ⁹Wie groß der Tourungsgrad gewählt werden darf, ist mit der Verbundgesellschaft abzustimmen. ¹⁰Es ist sicherzustellen, dass alle Fahrten dieselbe Auswahlwahrscheinlichkeit bei der Stichprobenziehung haben. ¹¹Eine willkürliche Auswahl ist nicht gestattet.

¹²Bei Periodenerhebungen sind zufallsbedingte Ziehungen von ganzen Umläufen über den Erhebungszeitraum zulässig. ¹³Letzteres gilt auch bei Einsatz von AFZS nach VDV 457.

Zählung

¹⁴Im SPNV ist bei der Zählung grundsätzlich immer ein „Teilzug“ vollständig zu erheben. ¹⁵Ein Teilzug ist definiert als während der Fahrt vollständig durchgehbarer Teil eines Zuges. ¹⁶Verkehren zwei oder mehrere Teilzüge, so wird das sog. Teilzugzählverfahren angewandt. ¹⁷Dabei ist der zu erhebende Teilzug zufällig auszuwählen⁹⁶.

¹⁸In Bussen und Straßen-/Stadtbahnen erfolgen die Zählungen immer für den gesamten Bus bzw. Zug.

¹⁹Bei flexiblen Angeboten sind die Fahrgäste während des kompletten Erhebungszeitraums vollständig inklusive Fahrausweis und Fahrtstrecke zu erfassen. ²⁰Die Erfassung kann durch das Verkehrsunternehmen im Rahmen der Buchung erfolgen.

Befragung

²¹Im SPNV sowie im Straßen- und Stadtbahnverkehr ist für die Befragung das Platzgruppenverfahren anzuwenden. ²²Dabei definiert die Platzgruppe einen eindeutig abgrenzbaren und leicht überschaubaren Bereich im Erhebungszug. ²³Bei der Bildung der Platzgruppen ist darauf

⁹⁵ Tourungsgrad = maximal erlaubte Anzahl zur Erhebung hintereinander gekoppelter Fahrten, z.B. Tourungsgrad 2 Fahrten = z.B. Hin- und Rückfahrt

⁹⁶ Bei Flügelungen, Stärkungen und Schwächungen ist jeder Teilzug als eigenständige Fahrt zu betrachten und einzeln zu erheben.

zu achten, dass sie möglichst gleiche Anteile an Steh-, Sitz und Einstiegsbereichen bezogen auf den Zug umfassen.

²⁴Die Größe der Platzgruppe und die Anzahl der Interviewer ist so zu wählen, dass möglichst alle darin einsteigenden bzw. befindlichen Fahrgäste befragt werden können und eine Anzahl von acht Sitzplätzen nicht unterschritten wird. ²⁵Die Platzgruppenauswahl hat zufällig stattzufinden.

²⁶Die Platzgruppe bei Bussen entspricht immer einem Fahrzeug.

²⁷Die Mindestbefragungsquote beträgt

- bei 80% der Fahrten 75% der gezählten Einsteiger in die Platzgruppe/ins Fahrzeug
- bei 20% der Fahrten 30% der gezählten Einsteiger in die Platzgruppe/ins Fahrzeug

²⁸Die tatsächlich erzielte Befragungsquote ist nachzuweisen. ²⁹Ein bestimmtes Verfahren hierzu wird nicht vorgeschrieben.

³⁰Bei flexiblen Angeboten findet eine eigenständige Befragung im Fahrzeug grundsätzlich nicht statt. ³¹Zur Schätzung der Umstiegshäufigkeit wird die durchschnittliche Umstiegshäufigkeit des Linienbündels der betreffenden Zeitschicht angesetzt. ³²Besteht keine ausreichende Anzahl an Regelfahrten im Linienbündel in der Zeitschicht, so ist das Vorgehen zur Ermittlung der Umstiegshäufigkeit mit der Verbundgesellschaft abzustimmen.

³³Bei Linienbedarfsverkehren⁹⁷ ist im Rahmen der digitalen Buchung der Gesamtreiseweg inklusive der notwendigen Umstiege zu erfassen.⁹⁸

3 Erhebungsdurchführung

3.1 Erhebungsgrundsätze

¹Die Erhebung ist für die gesamte Fahrt von Anfangs- bis Endhalt durchzuführen. ²Bei Fahrten, die über die Grenze des VRN hinausgehen, kann die Erhebung räumlich eingegrenzt werden. ³Sie ist spätestens an der letzten Haltestelle vor Eintritt in das Gebiet des VRN zu beginnen und frühestens an der ersten Haltestelle nach Austritt aus dem Gebiet des VRN zu beenden. ⁴Dabei ist die Endbelegung (bei Verlassen des VRN-Gebietes) bzw. die Anfangsbelegung (bei Eintritt in das VRN-Gebiet) festzustellen.

⁵Kann eine vorgegebene Erhebung nicht oder nicht vollständig durchgeführt werden oder weist eine Erhebung Mängel auf, so sind für die betroffenen Fahrten zum nächstmöglichen Termin Nacherhebungen (Ersatzstichproben) sicherzustellen.⁹⁹

⁶Treten im Erhebungsgebiet unvorhersehbare und großräumige Veränderungen ein, ist die Verbundgesellschaft zu unterrichten.

3.2 Erhebungsinhalte

¹Bei der Erhebung einer ausgewählten Fahrt sind folgende Inhalte zu erfassen:

Rahmendaten (bei jeder Erhebungsfahrt)

⁹⁷Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

⁹⁸ Ziffer 2.5 letzter Satz eingefügt mit Wirkung zum 1.1.2020 durch Änderungssatzung vom 19.12.2019

⁹⁹ Bei Erhebungen nach dem Zeitschichtenmodell kann als Ersatz für eine nicht oder mangelhaft erhobene Fahrt eine beliebige Fahrt innerhalb der gleichen Schicht erhoben werden.

- Erhebungsdatum
- Eingesetztes Erhebungspersonal
- Linie
- Fahrtnummer
- Abfahrtshaltestelle des Erhebungskurses
- Ankunftshaltestelle des Erhebungskurses
- Abfahrtszeit des Erhebungskurses
- Ankunftszeit des Erhebungskurses
- Haltestellenfolge
- Fahrzeugtyp

Zusätzlich bei einer Fahrgastzählung

- für jede Tür Einsteiger an jeder Haltestelle plus Besetzung zwischen zwei benachbarten Haltestellen oder
- für jede Tür Aussteiger plus Besetzung zwischen zwei benachbarten Haltestellen oder
- für jede Tür Ein- und Aussteiger an jeder Haltestelle

Zusätzlich bei einer Fahrgastbefragung

- Vollständiger Reiseweg des Fahrgastes inklusive aller Umstiege unter Angabe des genutzten Verkehrsmittels
- Benutzte(r) Fahrausweis(e) mit Erfassung der Preisstufe und bei mehreren Fahrausweisen den jeweils zugehörigen Reiseweg
- Anzahl der kostenlosen Mitfahrer
- Anzahl der kostenlosen Mitfahrer unter 6 Jahren
- Reisezweck differenziert nach Beruf/Arbeit, Schule/Ausbildung, Versorgung/Erledigung, Freizeit
- Nur beim Platzgruppenverfahren:
 - Einsteiger oder Besetzung in der Platzgruppe zwischen zwei benachbarten Haltestellen.
 - Die Befragungsdatensätze sind gegebenenfalls der 1. oder 2. Klasse zuzuordnen.

3.3 Mindestanzahl Zählpersonal

¹Bei manuellen Erhebungen ist die erforderliche Anzahl des Zählpersonals so zu wählen, dass die unter 3.2 aufgeführten Parameter der Zählung (Ein-/Aussteiger, Besetzung) genau erfasst werden können.

²Für den SPNV sowie bei Straßen- und Stadtbahnen bemisst sich die Anzahl der einzusetzenden Zähler mindestens aus der Anzahl der Türen auf einer Seite des geplanten Fahrzeugs bzw. Teilzugs geteilt durch 2. ³Bei einer ungeraden Türanzahl ist nach oben aufzurunden.

⁴Im den SPNV kann wahlweise auch das im **Anhang E** beschriebene Verfahren angewendet werden.

⁵Im Busverkehr ist der Umfang des Zählpersonals abhängig von der jeweiligen Nachfragestruktur. ⁶Grundsätzlich sind Gelenkbusse im gesamten Tagesverkehr sowie Standardlinien- und Midibusse in den Hauptverkehrszeiten mit mindestens 1-2 Zählern zu besetzen.

⁷Standardlinien- und Midibusse in den übrigen Verkehrszeiten sowie Kleinbusse sind mit mindestens 1 Zähler zu besetzen.

4 Güteprüfung und Datenkorrektur

4.1 Grundsätze

¹Für die einlaufenden Zähl- und Befragungsdaten hat eine Güteprüfung zu erfolgen. ²Für aus AFZS stammende Zähl- und Befragungsdaten ist das Verfahren in **Anhang D** geregelt.

³Bei manuellen Zählungen enthält die Güteprüfung z. B. den Abgleich der gezählten Einsteiger je Fahrt mit den gezählten Aussteigern je Fahrt (unter Berücksichtigung der Sitzbleiber) sowie einen Test auf negative Besetzung während der Fahrt. ⁴Werden Einsteiger und Besetzung gezählt, darf v. a. der Besetzungszuwachs zwischen zwei Halten nicht größer sein, als die Zahl der Einsteiger an diesem Halt. Befragungsdatensätze sind auf Widerspruchsfreiheit hin zu testen.

⁵Grundsätzlich sind alle erhobenen Daten zu verwenden.

4.2 Umgang mit fehlenden oder fehlerhaften Daten

a) Nicht erhobene Fahrten/leere Schichten

¹Zählung: Liegt nach Ende des Erhebungszeitraums die Erfüllungsquote¹⁰⁰ bei mindestens 95%, werden die fehlenden Fahrten mit Hilfe einer geschichteten Hochrechnung (s. u.) ergänzt und gehen mit dem Mittelwert der erfassten Zählfahrten ein. ²Liegen innerhalb einzelner Tageszeitschichten keine Messwerte vor, wird die Tageszeitschicht mit anderen Tageszeitschichten zusammengelegt. ³Die Bestimmung der fehlenden Werte erfolgt über die Hochrechnung des Schichtdurchschnitts. ⁴Dieses Vorgehen ist auf Ausnahmefälle zu begrenzen und mit der Verbundgesellschaft abzustimmen.

⁵Liegt nach Ende des Erhebungszeitraums die Erfüllungsquote unter 95%, so sind möglichst alle leeren Schichten mit mindestens einem Wert aus einer zeitnahen Nacherhebung zu füllen.

⁶Zusätzlich muss eine Erfüllungsquote von 95% erfüllt sein.

b) Fehlende oder fehlerhafte Einzeldaten

¹Fehlerhafte, nicht korrigierbare bzw. nicht plausibilisierbare Daten sind zu verwerfen.

²Daten dürfen „geheilt“ werden, wenn der Fehler eindeutig nachvollziehbar korrigiert werden kann oder klar keine Auswirkung auf die Kennzahl zur EAR hat. ³Es gilt, dass bei einer nachträglichen Änderung von Daten in jedem Einzelfall die mögliche (quantitative) Auswirkung dieser Änderung berücksichtigt werden muss.

⁴Im Rahmen der Güteprüfung vorgenommene Änderungen an Daten müssen geeignet dokumentiert werden. ⁵Die Änderungen müssen reversibel sein. ⁶Bei der Frage, in welchen Fällen bzw. ab welchem „Schweregrad“ des Fehlers Daten aus dem weiteren Prozess ausgeschlossen werden müssen, kann auf VDV 951, Kap. 4.1, S. 27 ff zurückgegriffen werden.

¹⁰⁰ Quotient aus tatsächlich realisierten Erhebungen zu geplanten (nach Stichprobenumfang erforderlichen) Erhebungen.

5 Hochrechnung

5.1 Grundsätze

¹Die Hochrechnung erfolgt für die Kennwerte „P“ und „Pkm“. ²Es dürfen grundsätzlich nur Zähl- und Befragungsinformationen (Datensätze) einbezogen werden, die auf Vollständigkeit, Konsistenz und Korrektheit geprüft worden sind und die ggf. im Rahmen der Güteprüfung nach den in Abschnitt 4 benannten Grundsätzen korrigiert wurden.

³Bei Anwendung des Platzgruppenverfahrens ist eine Hochrechnung sowohl über die „Einsteiger in die Platzgruppe“ als auch über die „Besetzung in der Platzgruppe“ möglich (siehe Abschnitt 2.5, „Befragung“).

⁴Das zu wählende Hochrechnungsverfahren muss sicherstellen, dass eine erwartungstreue Hochrechnung (z. B. bzgl. der Kopplung Zählung und Befragung oder in Bezug auf die sog. „Kurzstreckenfahrerproblematik“) erfolgt. ⁵Die Methodik ist darzulegen.

5.2 Hochrechnungsverfahren

¹Je nach angewandeter Erhebungsart

- A) Gekoppelt, periodisch (periodische Erhebung; Zählung und Befragung gleichzeitig)
- B) Entkoppelt, periodisch (periodische Erhebung; Zählung und Befragung zu unterschiedlichen Zeitpunkten innerhalb des Erhebungszeitraums)
- C) Entkoppelt, kontinuierlich (kontinuierliche Erhebung; Zählung und Befragung zu unterschiedlichen Zeitpunkten innerhalb des Erhebungszeitraums)
- D) Entkoppelt, kombiniert (kontinuierliche Zählung und periodische Befragung; Zählung und Befragung zu unterschiedlichen Zeitpunkten innerhalb des Erhebungszeitraums)

sind unterschiedliche Hochrechnungsverfahren anzuwenden. Diese sind in der Durchführungsanleitung (**Anhang F**) detailliert beschrieben.

²Neben diesen „Regelfällen“ können im Einzelfall Sonderfälle zum Einsatz kommen. ³Die hierfür notwendigen Hochrechnungsverfahren sind im Vorfeld mit der Verbundgesellschaft abzustimmen.

6 Ergebnisaufbereitung

6.1 Nachweis der Leistungskennzahlen

In einem Bericht sind die Leistungskennzahlen zusammenzustellen und die Rechenwege transparent und nachvollziehbar aufzuzeigen.

6.2 Darstellung der Datenqualität und -quantität

Die Datenqualität und –quantität sind darzustellen. Dies betrifft die:

- Darstellung des Stichprobenplans und ggf. Abweichungen davon.
- Darstellung zeitlichen Verteilung der Zählstichprobe über die Schichten.
- Darstellung der zeitlichen Verteilung der Befragungsstichprobe über die Schichten.
- Darstellung der Zählstichprobe.

- Darstellung der Befragungsstichprobe.
- Darstellung der erzielten Interviews.
- Nachweis der statistischen Güte nach **Anhang G**.

6.3 Datenbereitstellung

¹Die Daten werden in einem definierten Datenformat bereitgestellt. ²Die Ergebnisse werden in aggregierter Form als Excel-Datei bereitgestellt. ³Des Weiteren sind die gewichteten und hochgerechneten Befragungsdatensätze der Verbundgesellschaft in einer Datenbank zu übergeben. ⁴Die genauen Inhalte sind in **Anhang H** aufgeführt.

Anhang A Erhebungskategorien

Die Erhebungskategorien definieren die Mindestanzahl an Interviews sowie den Mindestumfang von Zählung und Befragung.¹

Die Zuordnung der einzelnen Linienbündel im VRN (Stand Juni 2017) zu den Erhebungskategorien findet sich in der Zuordnungstabelle (s. **Info zu Anhang A**). Die Zuordnung der Linienbündel zu regionalen Busnetzen ist Anhang 1 zur EAR „Regionale Busnetze“ zu entnehmen.

Gruppe		Kategorie	Mindestzahl Interviews	Mindestumfang Zählung/Zählfahrten	Mindestumfang Befragung
Regionales Busnetz Bergstraße		-	15.000	einfach	Zeitschichtenmodell
Regionales Busnetz Odenwald-Tauber		-	30.000	einfach	Zeitschichtenmodell
Regionales Busnetz Rheinhessen-Pfalz		-	30.000	einfach	Zeitschichtenmodell
Regionales Busnetz Westpfalz		-	30.000	einfach	Zeitschichtenmodell
RNV	RNV-MA	-	45.000	einfach	Zeitschichtenmodell
	RNV-HD	-	25.000	einfach	Zeitschichtenmodell
	RNV-LU	-	25.000	einfach	Zeitschichtenmodell
	RNV-OEG	-	15.000	einfach	Zeitschichtenmodell
	RNV-RHB	-	2.500	Mo-Fr doppelt, Sa+So einfach	einfach
Große Bündel		G30	30.000	einfach	Zeitschichtenmodell
		G15	15.000	einfach	Zeitschichtenmodell
		G12	12.000	einfach	Zeitschichtenmodell
		G7	7.000	einfach	einfach
Mittlere Bündel		M4	4.000	Mo-Fr doppelt, Sa+So einfach	einfach
		M2	2.500	Mo-Fr doppelt, Sa+So einfach	einfach
Kleine Bündel		K8	800	Mo-Fr doppelt, Sa+So einfach	Mo-Fr doppelt, Sa+So einfach
		K4	400	Mo-Fr doppelt, Sa+So einfach	Mo-Fr doppelt, Sa+So einfach
Sonderfälle		S	im Einzelfall mit der Verbundgesellschaft abzustimmen		

¹ einfach/doppelt: jede Fahrt ist mindestens einmal/zweimal zu erheben (eingeschränkte Vollerhebung)
Zeitschichtenmodell: mindestens eine Erhebungsfahrt je Richtung, Linie und Zeitschicht ist zu erheben

Informationen zu Anhang A
Zuordnungstabelle

Zuordnungstabelle Linienbündel zu Erhebungskategorien nach **Anhang A** ohne regionale Busnetze (Stand Juni 2017)

Nr.	Linienbündel	Kateg.
6	Stadtbus Hockenheim	K4
10	Lampertheim	M2
11	Viernheim	M2
14	Weinheim	M4
16	Ladenburg-Schriesheim	M4
17	Schwetzingen-Hockenheim	G12
18	St. Leon-Rot/Sandhausen	G7
19	Leimen	G7
20	Wiesloch-Walldorf	G12
21	Sinsheim Süd	M4
22	Sinsheim Nord	M2
23	Neckargemünd	G7
25	Eberbach	M2
38	Speyer	G7
39	Grünstadt	G7
40	Bad Dürkheim	K8
48	Alzey-Worms Nord	M4
50	Worms	G7
51	Donnersbergkreis	G7
56	Stadt Kaiserslautern	G30
57	Stadt Kaiserslautern Nachtbus	K4
58	Stadt Pirmasens	G7
	Holiday-Park (Linie 518)	K4
LE 01-1a	Dieselnetz Südwest Los 1A	G15
LE 01-1b	Dieselnetz Südwest Los 1B	S
LE 01-2	Dieselnetz Südwest Los 2	K8
LE 02	Stadtbahn Karlsruhe (Erw. Wörth – Germersheim)	S
LE 03	RE-Netz Rheinland-Pfalz (Los 1 + Los 2)	G12
LE 03a	SPNV-Ausschreibung Saarland R 71	M2
LE 04	Westpfalznetz	G15
LE 04a	Südpfalznetz ohne Direktvergaben	G7/
LE 04b	Direktvergabe DB Regio Südpfalz	G7
LE 05-1	S-Bahn Rhein-Neckar (Los 1)	G30

Nr.	Linienbündel	Kateg.
LE 05-2	S-Bahn Rhein-Neckar (Los 2)	G 15
LE 11	RB Neckarelz – Heilbronn	K4
LE 12	RB Taubertal	M4
LE 13	RB Seckach-Miltenberg	M2
LE 14	RB Bad Friedrichshall - Osterburken - Würzburg	K8
LE 15	Rhein-Main-Neckar-Express	G12
LE 17	RE Heilbronn - Mannheim	M4
LE 18	RE (Stuttgart - Bretten-) Bruchsal - HD	K8
LE 19	RE Würzburg - Heilbronn	K8
LE 20	Stadtbahn Karlsruhe	S
LE 22	Stadtbahn Heilbronn Nord	K8
	Regiobus 591	S
	Regiobus 660	S
	Regiobus 920	S
	HSB-Bergbahn	S
	Neckarfähre Eberbach	S
	Neckarfähre Haßmersheim	S
	Rheinfähre Altrip	S
	Übergangsbereich VAB	S
	Übergangsbereich NVH	S
	Übergangsbereich KVV	S
	Übergangsbereich Würzburg	S
	Übergangsbereich HNV	S
	Übergangsbereich RNN	S
	Übergangsbereich Odenwaldkreis	S
	Übergangsbereich SaarVV	S
	Übergangsbereich KVV (Ba-Wü)	S

Anhang B Normierungsfaktoren

Die Normierungsfaktoren werden durch folgende Faktoren beeinflusst:

- **Wochentagtyp**
 - Mo - Fr: Montag bis Freitag an Schultagen
 - Samstage
 - Sonntage

- **Fahrausweisart:**
 - Erwachsene¹⁰¹: Rhein-Neckar-Ticket, Jahreskarte Erwachsene¹⁰²
 - Ausbildung: MAXX-Ticket, SuperMAXX-Ticket, Jahreskarte Westpfalz Ausbildung
 - Job: Job-Ticket
 - Senioren: Karte ab 60
 - Semester: Semester-Ticket, Anschluss-Semester-Ticket, Semester-Ticket + Westpfalz

- **Verkehrsart**
 - Stadt: Linienbündel Mannheim, Heidelberg, Ludwigshafen, Kaiserslautern und Nachtbus Kaiserslautern; Leistungseinheiten OEG-Schiene und RHB-Schiene
 - Schiene: SPNV
 - Region: alle übrigen Verkehre

- **Reiseweite**
 - 0 – 2: bis zu 2 durchfahrene Waben
 - 3 – 7: ab 3 durchfahrene Waben

¹⁰¹ Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

¹⁰² Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

Wochentagtyp: Mo - Fr			Erhebungsmonat					
Fahrausweisart	Verkehrsart	Reiseweite	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun
Erwachsene ¹⁰³	Stadt	-	0,87	0,87	0,87	1,10	1,10	1,16
	Schiene	-	1,02	1,02	1,02	0,99	0,99	0,98
	Region	0 - 2	0,88	0,88	0,88	0,98	0,98	1,32
		3 - 7	0,87	0,87	0,87	1,04	1,04	1,24
Ausbildung	Stadt	-	0,84	0,84	0,84	1,05	1,05	1,37
	Schiene	0 - 2	0,86	0,86	0,86	1,06	1,06	1,23
		3 - 7	0,97	0,97	0,97	0,96	0,96	1,12
	Region	0 - 2	0,87	0,87	0,87	1,04	1,04	1,24
3 - 7		0,98	0,98	0,98	1,01	1,01	1,01	
Job	Stadt	-	0,90	0,90	0,90	1,14	1,14	1,01
	Schiene	-	1,05	1,05	1,05	0,97	0,97	0,96
	Region	0 - 2	0,98	0,98	0,98	1,10	1,10	0,92
		3 - 7	0,91	0,91	0,91	1,08	1,08	1,08
Senioren	Stadt	-	0,87	0,87	0,87	1,22	1,22	1,01
	Schiene	-	0,80	0,80	0,80	0,92	0,92	2,19
	Region	0 - 2	0,87	0,87	0,87	1,06	1,06	1,21
		3 - 7	0,86	0,86	0,86	1,15	1,15	1,12
Semester	Stadt	-	0,82	0,98	1,23	1,09	0,98	0,98
	Schiene	-	0,69	1,08	2,50	1,11	0,72	0,72
	Region	0 - 2	0,72	1,08	2,13	1,09	0,73	0,73
		3 - 7	0,67	1,08	2,88	1,13	0,70	0,70
Wochentagtyp: Mo - Fr			Erhebungsmonat					
Fahrausweisart	Verkehrsart	Reiseweite	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Erwachsene ¹⁰⁴	Stadt	-	1,16	1,16	1,10	1,10	0,87	0,87
	Schiene	-	0,98	0,98	0,99	0,99	1,02	1,02
	Region	0 - 2	1,32	1,32	0,98	0,98	0,88	0,88
		3 - 7	1,24	1,24	1,04	1,04	0,87	0,87
Ausbildung	Stadt	-	1,37	1,37	1,05	1,05	0,84	0,84
	Schiene	0 - 2	1,23	1,23	1,06	1,06	0,86	0,86
		3 - 7	1,12	1,12	0,96	0,96	0,97	0,97
	Region	0 - 2	1,24	1,24	1,04	1,04	0,87	0,87
3 - 7		1,01	1,01	1,01	1,01	0,98	0,98	
Job	Stadt	-	1,01	1,01	1,14	1,14	0,90	0,90
	Schiene	-	0,96	0,96	0,97	0,97	1,05	1,05
	Region	0 - 2	0,92	0,92	1,10	1,10	0,98	0,98
		3 - 7	1,08	1,08	1,08	1,08	0,91	0,91
Senioren	Stadt	-	1,01	1,01	1,22	1,22	0,87	0,87
	Schiene	-	2,19	2,19	0,92	0,92	0,80	0,80
	Region	0 - 2	1,21	1,21	1,06	1,06	0,87	0,87
		3 - 7	1,12	1,12	1,15	1,15	0,86	0,86
Semester	Stadt	-	1,09	1,23	1,23	0,98	0,82	0,82
	Schiene	-	1,11	2,50	2,50	1,08	0,69	0,69
	Region	0 - 2	1,09	2,13	2,13	1,08	0,72	0,72
		3 - 7	1,13	2,88	2,88	1,08	0,67	0,67

¹⁰³ Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

¹⁰⁴ Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

Wochentagtyp: Samstag			Erhebungsmonat					
Fahrausweisart	Verkehrsart	Reiseweite	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun
Erwachsene ¹⁰⁵	Stadt	-	0,92	0,92	0,92	1,02	1,02	1,13
	Schiene	-	0,60	0,60	0,60	1,54	1,54	2,72
	Region	0 - 2	1,50	1,50	1,50	1,68	1,68	0,48
		3 - 7	0,62	0,62	0,62	1,55	1,55	2,21
Ausbildung	Stadt	-	1,25	1,25	1,25	0,80	0,80	1,01
	Schiene	0 - 2	1,05	1,05	1,05	0,55	0,55	1,00
		3 - 7	1,24	1,24	1,24	0,64	0,64	1,75
	Region	0 - 2	0,94	0,94	0,94	1,21	1,21	0,89
3 - 7		0,78	0,78	0,78	1,27	1,27	1,22	
Job	Stadt	-	0,94	0,94	0,94	1,04	1,04	1,07
	Schiene	-	0,60	0,60	0,60	1,54	1,54	2,72
	Region	0 - 2	0,97	0,97	0,97	0,58	0,58	1,00
		3 - 7	0,55	0,55	0,55	1,38	1,38	1,00
Senioren	Stadt	-	0,86	0,86	0,86	1,06	1,06	1,24
	Schiene	-	0,79	0,79	0,79	0,94	0,94	2,14
	Region	0 - 2	0,73	0,73	0,73	1,26	1,26	1,49
		3 - 7	1,00	1,00	1,00	0,50	0,50	0,75
Semester	Stadt	-	0,75	0,95	1,28	1,18	1,09	1,09
	Schiene	-	0,74	0,94	1,29	1,20	1,11	1,11
	Region	0 - 2	0,72	0,99	1,58	1,16	0,92	0,92
		3 - 7	0,48	0,71	1,39	1,16	1,00	1,00
Wochentagtyp: Samstag			Erhebungsmonat					
Fahrausweisart	Verkehrsart	Reiseweite	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Erwachsene ¹⁰⁶	Stadt	-	1,13	1,13	1,02	1,02	0,92	0,92
	Schiene	-	2,72	2,72	1,54	1,54	0,60	0,60
	Region	0 - 2	0,48	0,48	1,68	1,68	1,50	1,50
		3 - 7	2,21	2,21	1,55	1,55	0,62	0,62
Ausbildung	Stadt	-	1,01	1,01	0,80	0,80	1,25	1,25
	Schiene	0 - 2	1,00	1,00	0,55	0,55	1,05	1,05
		3 - 7	1,75	1,75	0,64	0,64	1,24	1,24
	Region	0 - 2	0,89	0,89	1,21	1,21	0,94	0,94
3 - 7		1,22	1,22	1,27	1,27	0,78	0,78	
Job	Stadt	-	1,07	1,07	1,04	1,04	0,94	0,94
	Schiene	-	2,72	2,72	1,54	1,54	0,60	0,60
	Region	0 - 2	1,00	1,00	0,58	0,58	0,97	0,97
		3 - 7	1,00	1,00	1,38	1,38	0,55	0,55
Senioren	Stadt	-	1,24	1,24	1,06	1,06	0,86	0,86
	Schiene	-	2,14	2,14	0,94	0,94	0,79	0,79
	Region	0 - 2	1,49	1,49	1,26	1,26	0,73	0,73
		3 - 7	0,75	0,75	0,50	0,50	1,00	1,00
Semester	Stadt	-	1,18	1,28	1,28	0,95	0,75	0,75
	Schiene	-	1,20	1,29	1,29	0,94	0,74	0,74
	Region	0 - 2	1,16	1,58	1,58	0,99	0,72	0,72
		3 - 7	1,16	1,39	1,39	0,71	0,48	0,48

¹⁰⁵ Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

¹⁰⁶ Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

Wochentagtyp: Sonntag			Erhebungsmonat					
Fahrausweisart	Verkehrsart	Reiseweite	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun
Erwachsene ¹⁰⁷	Stadt	-	0,75	0,75	0,75	1,42	1,42	1,18
	Schiene	-	0,78	0,78	0,78	1,19	1,19	1,32
	Region	0 - 2	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
		3 - 7	0,59	0,59	0,59	1,30	1,30	5,81
Ausbildung	Stadt	-	0,77	0,77	0,77	1,56	1,56	1,02
	Schiene	0 - 2	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,25
		3 - 7	0,83	0,83	0,83	1,93	1,93	0,77
	Region	0 - 2	0,74	0,74	0,74	1,84	1,84	0,97
3 - 7		0,52	0,52	0,52	1,65	1,65	1,00	
Job	Stadt	-	1,11	1,11	1,11	0,62	0,62	2,93
	Schiene	-	0,78	0,78	0,78	1,19	1,19	1,32
	Region	0 - 2	0,46	0,46	0,46	1,00	1,00	2,73
		3 - 7	0,68	0,68	0,68	1,50	1,50	1,49
Senioren	Stadt	-	1,13	1,13	1,13	0,80	0,80	1,18
	Schiene	-	0,75	0,75	0,75	1,30	1,30	1,33
	Region	0 - 2	1,64	1,64	1,64	0,80	0,80	0,76
		3 - 7	0,71	0,71	0,71	1,72	1,72	1,13
Semester	Stadt	-	0,67	0,91	1,45	1,30	1,17	1,17
	Schiene	-	0,59	0,85	1,50	1,53	1,56	1,56
	Region	0 - 2	1,34	1,15	1,00	0,75	0,60	0,60
		3 - 7	0,82	0,91	1,02	1,16	1,35	1,35
Wochentagtyp: Sonntag			Erhebungsmonat					
Fahrausweisart	Verkehrsart	Reiseweite	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Erwachsene ¹⁰⁸	Stadt	-	1,18	1,18	1,42	1,42	0,75	0,75
	Schiene	-	1,32	1,32	1,19	1,19	0,78	0,78
	Region	0 - 2	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
		3 - 7	5,81	5,81	1,30	1,30	0,59	0,59
Ausbildung	Stadt	-	1,02	1,02	1,56	1,56	0,77	0,77
	Schiene	0 - 2	0,25	0,25	1,00	1,00	1,00	1,00
		3 - 7	0,77	0,77	1,93	1,93	0,83	0,83
	Region	0 - 2	0,97	0,97	1,84	1,84	0,74	0,74
3 - 7		1,00	1,00	1,65	1,65	0,52	0,52	
Job	Stadt	-	2,93	2,93	0,62	0,62	1,11	1,11
	Schiene	-	1,32	1,32	1,19	1,19	0,78	0,78
	Region	0 - 2	2,73	2,73	1,00	1,00	0,46	0,46
		3 - 7	1,49	1,49	1,50	1,50	0,68	0,68
Senioren	Stadt	-	1,18	1,18	0,80	0,80	1,13	1,13
	Schiene	-	1,33	1,33	1,30	1,30	0,75	0,75
	Region	0 - 2	0,76	0,76	0,80	0,80	1,64	1,64
		3 - 7	1,13	1,13	1,72	1,72	0,71	0,71
Semester	Stadt	-	1,30	1,45	1,45	0,91	0,67	0,67
	Schiene	-	1,53	1,50	1,50	0,85	0,59	0,59
	Region	0 - 2	0,75	1,00	1,00	1,15	1,34	1,34
		3 - 7	1,16	1,02	1,02	0,91	0,82	0,82

¹⁰⁷ Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

¹⁰⁸ Begriff ersetzt mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

Anhang C
Ausgleichsfaktoren 1. Klasse

In Kapitel 2.4 ist festgelegt, dass unter bestimmten Voraussetzungen auf eine Befragung in der 1. Wagenklasse verzichtet werden kann.

- A) Wenn auf eine Befragung der 1. Wagenklasse und eine wagenklassenspezifische Zählung verzichtet wird, sind
- die gesamten ermittelten P (VRN-Tarif) und
 - die gesamten ermittelten Pkm (VRN-Tarif)

um die nachfolgende genannten Faktoren je Linienbündel anzupassen. Die Differenz wird den sonstigen Tarifen zugeschlagen.

Nr.	Linienbündel	Ausgleichsfaktor
LE 01-1a	Dieselnetz Südwest Los 1A	0,99
LE 01-1b	Dieselnetz Südwest Los 1B	0,99
LE 01-2	Dieselnetz Südwest Los 2	0,99
LE 03-1	RE-Netz Rheinland-Pfalz (Los 1)	0,97
LE 03-2	RE-Netz Rheinland-Pfalz (Los 2)	0,99
LE 03a	SPNV-Ausschreibung Saarland R 71	0,99
LE 04	Westpfalznetz	0,99
LE 04a	Südpfalznetz ohne Direktvergaben	1,00
LE 04b	Direktvergabe DB Regio Südpfalz	0,99
LE 05-1	S-Bahn Rhein-Neckar (Los 1)	0,99
LE 05-2	S-Bahn Rhein-Neckar (Los 2)	0,99
LE 11	RB Neckarelz - Heilbronn	1,00
LE 12	RB Taubertal	1,00
LE 13	RB Seckach-Miltenberg	1,00
LE 14	RB Bad Friedrichshall - Osterburken - Würzburg	1,00
LE 15	Rhein-Main-Neckar-Express	0,99
LE 17	RE Heilbronn - Mannheim	0,99
LE 18	RE (Stuttgart - Bretten-) Bruchsal - HD	1,00
LE 19	RE Würzburg - Heilbronn	0,97
LE 20	Stadtbahn Karlsruhe	0,99
LE 22	Stadtbahn Heilbronn Nord	1,00

B) Wenn auf eine Befragung der 1. Wagenklasse verzichtet wird, eine separate Zählung der 1. Wagenklasse jedoch erfolgt, sind

- die in der 1. Wagenklasse ermittelten P (VRN-Tarif) und
- die in der 1. Wagenklasse ermittelten Pkm (VRN-Tarif)

um die nachfolgende genannten Faktoren je Linienbündel anzupassen. Die Differenz wird den sonstigen Tarifen zugeschlagen.

Nr.	Linienbündel	Ausgleichsfaktor P	Ausgleichsfaktor Pkm
LE 01-1a	Dieselnetz Südwest Los 1A	0,91	0,70
LE 01-1b	Dieselnetz Südwest Los 1B	0,63	0,75
LE 01-2	Dieselnetz Südwest Los 2	0,52	0,35
LE 03-1	RE-Netz Rheinland-Pfalz (Los 1)	0,16	0,09
LE 03-2	RE-Netz Rheinland-Pfalz (Los 2)	0,35	0,23
LE 03a	SPNV-Ausschreibung Saarland R 71	0,08	0,05
LE 04	Westpfalznetz	0,79	0,80
LE 04a	Südpfalznetz ohne Direktvergaben	1,00	1,00
LE 04b	Direktvergabe DB Regio Südpfalz	0,46	0,50
LE 05-1	S-Bahn Rhein-Neckar (Los 1)	0,56	0,76
LE 05-2	S-Bahn Rhein-Neckar (Los 2)	0,20	0,29
LE 11	RB Neckarelz - Heilbronn	1,00	1,00
LE 12	RB Taubertal	1,00	1,00
LE 13	RB Seckach-Miltenberg	1,00	1,00
LE 14	RB Bad Friedrichshall - Osterburken - Würzburg	1,00	1,00
LE 15	Rhein-Main-Neckar-Express	0,24	0,17
LE 17	RE Heilbronn - Mannheim	0,45	0,50
LE 18	RE (Stuttgart - Bretten-) Bruchsal - HD	1,00	1,00
LE 19	RE Würzburg - Heilbronn	0,10	0,10
LE 20	Stadtbahn Karlsruhe	0,10	0,10
LE 22	Stadtbahn Heilbronn Nord	1,00	1,00

Anhang D **Spezielle Regelungen zur Nutzung von AFZS im VRN**

Nach Anhang 4 zur EAR, Abschnitt 1.3 i. V. m. Abschnitt 4.1 ist es möglich, anstelle einer manuellen Fahrgastzählung auch Zählraten aus Automatischen Fahrgastzählensystemen (AFZS) zu nutzen.

Anhang D regelt unter Verweis auf die VDV-Schriften¹⁰⁹ 457 und 458 die Rahmenbedingungen zur Zählung mit AFZS und beschreibt die Voraussetzungen, unter denen Zählraten aus AFZS zur Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen eingebracht werden können.

Die Einhaltung der vereinbarten Rahmenbedingungen durch das Verkehrsunternehmen ist gegenüber der Verbundgesellschaft in dem in diesem Anhang vereinbartem Umfang nachzuweisen.

Soweit die Zählung der Fahrgäste durch die Verbundgesellschaft erfolgt, sichert diese ebenfalls die Einhaltung der Rahmenbedingungen zu. Die Formulierungen, die sich im Folgenden auf die Verkehrsunternehmen beziehen, gelten für die Verbundgesellschaft entsprechend.

¹⁰⁹ Wenn es im Rahmen der Aktualisierung der VDV-Schriften zu neuen oder veränderten Anforderungen kommt, sind diese in ihrer Wirkung mit der Verbundgesellschaft abzustimmen und gegebenenfalls Maßnahmen zur Anpassung der hierin beschriebenen Anforderungen einzuleiten.

Teil I
Voraussetzungen für den Einsatz von AFZS

§ 1
Zählgenauigkeit bei Verwendung von technischen Zählgeräten

1. Definitionen

- a) ¹Die Zählgenauigkeit bei den technischen Zählgeräten definiert sich durch die Nicht-Überschreitung der zulässigen Abweichung der Zähldaten von technischen Zählgeräten gegenüber Kontrollzählungen. ²Diese Anforderung wird sowohl durch die einmalige Abnahme zur Produktivsetzung als auch durch die Qualitätssicherung im laufenden Betrieb gewährleistet.
- b) ¹Abnahme bzw. Testierung von technischen Zählgeräten bedeutet, dass nach Prüfung der Erfüllung festgelegter Kriterien zur Zählgenauigkeit die technischen Zählgeräte zur Ermittlung der Nachfrageparameter in den Produktivbetrieb gehen.

2. Allgemeine Bestimmungen zur Kontrollzählung

- a) ¹Der Nachweis der Genauigkeit der AFZ-Systeme erfolgt anhand von manuellen Kontrollzählungen. ²Diese sind durch das Verkehrsunternehmen sicherzustellen.
- b) Relevant für die Genauigkeit ist grundsätzlich die Abweichung der technisch gezählten Einsteiger von den manuell gezählten Einsteigern und die Abweichung der technisch gezählten Aussteiger von den manuell gezählten Aussteigern.
- c) ¹Die Genauigkeitsanforderungen gelten für alle eingesetzten Fahrzeuge, auch wenn diese nicht in ihrer Gesamtheit, sondern im Rahmen eines Typtests mit zufälliger Auswahl von einzelnen Fahrzeugen pro Fahrzeugtyp einer Kontrollzählung unterzogen werden. ²Ein Fahrzeugtyp ist definiert im Sinne der AFZ-Kontrollzählung durch gleiche Türtypen und gleiche AFZ-Systeme. ³Eine unterschiedliche Anzahl von Türen stellt kein Unterscheidungsmerkmal dar. ⁴In der Umsetzung der Stichprobe zur Kontrollzählung sind Fahrzeuge mit gleichem Türtyp und gleichem AFZ-System, jedoch unterschiedlicher Anzahl Türen, zu berücksichtigen.
- d) ¹Die Kontrollzählungen sind mit höchstmöglicher Qualität umzusetzen. ²Dies bedeutet, dass an jeder Tür eines Fahrzeugs die Ein- und Aussteiger jeweils separat durch einen Zähler erfasst werden. ³Zusätzlich sind Besetzungszählungen als Prüfgröße der Ein- und Aussteiger durchzuführen.
- e) ¹Das Zählpersonal ist vor Einsatz mit den Regeln der Erhebung in einer Präsenzschiung vertraut zu machen. ²Die Qualität des Zählpersonals ist auf hohem Niveau sicherzustellen.
- f) ¹Anstelle manueller Kontrollzählungen sind auch videobasierte Kontrollzählungen nach demselben Schema zulässig. ²Die Vorgehensweise ist mit der Verbundgesellschaft abzustimmen.
- g) ¹Die Abnahme ist spätestens 6 Wochen vor dem spätesten Beginn des Erhebungszeitraums, in dem Nachfragedaten zur Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen

herangezogen werden müssen, erfolgreich abzuschließen, um die Daten ab dem Zeitpunkt der Produktivsetzung (= Tag der Freigabe der AFZ-Systeme) anzuerkennen.
²Liegt ein Testat zu diesem Zeitpunkt nicht vor, ist eine manuelle Zählung durchzuführen.

- h) ¹Es ist sicherzustellen, dass die Sensoren jedes Türtyps gleich eingestellt sind.
²Unabhängig von der geforderten Bescheinigung des Herstellers und des Erstnachweises ist die Genauigkeit der AFZS auch im laufenden Betrieb sicherzustellen.
- i) ¹Kontrollzählungen sind vor Inbetriebnahme sowie spätestens alle fünf Jahre für Fahrzeuge mit identischen Tür- und Sensortypen durchzuführen. ²Unabhängig von den Anforderungen von §1, Nr. 6 erfolgen die Kontrollzählungen auf jeweils mindestens 10 Fahrten mit mindestens 800 Türhalteereignissen.
- j) Ein Qualitätsmanagement ist aufzubauen.

3. Nachweis der Zähl Datenmenge vor Beginn der Kontrollzählung

Vor Beginn der Kontrollzählung besteht von Seiten des Verkehrsunternehmens eine Nachweispflicht gegenüber der Verbundgesellschaft in folgender Form:

- a) Es ist mitzuteilen, wie viele Fahrzeuge welchen Fahrzeugtyps im Linienbündel insgesamt eingesetzt und wie viele Fahrzeuge davon mit Systemen zur Automatischen Fahrgastzählung zu Beginn des Erhebungszeitraums ausgerüstet sein werden (Ausstattungsgrad).
- b) ¹Die eingesetzten Systeme (Soft- und Hardware im Fahrzeug, Lösung der Datenübertragung, Stichprobenziehungs-, Datenverarbeitungs- und Hochrechnungssoftware) sind zu beschreiben. ²Der jeweilige Hersteller ist zu benennen.
- c) ¹Es ist schriftlich nachzuweisen, dass die vorgesehene Anzahl AFZS-Fahrzeuge ausreichend und geeignet ist, um eine ordnungsgemäße Erhebung im Sinne dieses Dokuments und des Anhangs 4 sicherzustellen. ²In diesem Zusammenhang ist zu beschreiben, ob und ggf. wie zum Ende des Erhebungszeitraums Einfluss auf den umlauftechnischen Einsatz der AFZS-Fahrzeuge genommen wird, um leere Schichten zu vermeiden. ³Es ist nachweislich zu prüfen, wie sich der Betrieb¹¹⁰ auf die Verlässlichkeit der Datenlieferung hinsichtlich Menge und Struktur auswirken wird.
- d) Es ist abzuschätzen, in welcher Höhe die Ausfallrate der Fahrzeuge mit AFZS, die Ausfallrate der AFZ-Systeme in den Fahrzeugen sowie die Datennutzbarkeitsrate erwartet werden.

¹¹⁰ Insbesondere ist hier die Planung der Fahrzeugumläufe, die Notwendigkeit der Bindung von Fahrzeugen auf einzelne Strecken, das Vorkommen von Flügelung, Stärkung, Schwächung gemeint.

4. Nachweis der Zählgenauigkeit im Rahmen der Zertifizierung

- a) ¹Die Kontrollzählungen sind im regulären Fahrgastbetrieb des betroffenen Linienbündels durchzuführen. ²Eine Durchführung in der Abstellanlage oder im Werk ist nicht zugelassen.
- b) ¹Die zur Kontrollzählung auszuwählenden Fahrten sind nach Strecke, Wochentag und Tageszeit für das Linienbündel, das von den AFZS-Fahrzeugen befahren wird, repräsentativ auszuwählen. ²Dabei sind Zeiten mit schwachem, durchschnittlichem und starkem Fahrgastwechsel einzubeziehen.
- c) Für den Nachweis der Zählgenauigkeit können Linienbündel zusammengefasst werden, wenn AFZS-Fahrzeuge desselben Fahrzeugtyps in diesen verkehren und die Kontrollfahrten repräsentativ für diese geplant und durchgeführt werden.

5. Zertifizierungsgrundlagen

- a) Eine Nutzung von AFZ-Zähldaten im Rahmen des Anhangs 4 ist nur unter Nachweis der Funktionstüchtigkeit der AFZ-Systeme unter Einbezug des Hintergrundsystems durch Zertifizierung seitens des Verkehrsunternehmens zugelassen.
- b) ¹Die Qualität (= Güte der Zähldaten) ist sicherzustellen und anhand der festgelegten Prüfkriterien der Verbundgesellschaft nachzuweisen. ²Das Hintergrundsystem muss einmalig im Zuge der Einführung eines neuen AFZ-Systems durch einen externen Gutachter („Testierer“) zertifiziert werden. ³Gegenstand sind unter anderem die Konzepte zur Zufallsauswahl, zum Daten-Monitoring, zum Saldenausgleich und zur Hochrechnung. ⁴Veränderungen an der Hintergrundsoftware mit Einfluss auf die vorgenannten Punkte sind bei der Verbundgesellschaft anzuzeigen.

6. Vorgaben für die Qualitätsprüfung

- a) ¹Kontrollzählungen sind mindestens für jeden Fahrzeugtyp im Linienbündel vorzunehmen. ²Sie sind nach den Grundsätzen der Stichprobentheorie mit einer statistischen Sicherheit von mindestens 95% und einem maximalen Stichprobenfehler von 5% bezogen auf den Mittelwert der Einsteiger zu planen. ³Als Grundgesamtheit (N) für die Planung der Stichprobengröße (n) sind die Haltestellentürereignisse¹¹¹ zu verwenden.
- b) ¹Auf Basis der technisch und der manuell erfassten Ein- und Aussteiger müssen verschiedene Prüfkriterien erfüllt sein. ²Es ist in
 - die Prüfkriterien A bis C „vor Saldenausgleich“ und
 - die Prüfkriterien D bis F „nach Saldenausgleich“zu unterscheiden. ³Bei den Prüfkriterien A bis C werden die unbearbeiteten, vom Fahrzeug gesendeten AFZS-Daten mit den manuellen Daten verglichen. ⁴Bei den Prüfkriterien D bis F werden vom AFZS-Hintergrundsystem aufbereitete AFZS-Daten mit den manuellen Daten auf jeder Fahrt verglichen.

¹¹¹ Haltestellentürereignis: Halt des Fahrzeuges an einer Haltestelle + Türöffnung. I. d. R. ist die Summe der Haltestellentürereignisse einer Fahrt gleich dem Produkt aus der Anzahl Halte und der Anzahl Türbereiche.

⁵Im Zuge des Verarbeitungsschritts „Saldenausgleich“ im AFZS-Hintergrundsystem ist neben der Zuordnung der Daten zum Fahrplan gegebenenfalls auch der „Wartesaaleffekt“¹¹² zu korrigieren und die Auswirkung in die Analyse einzubeziehen.

- c) Prüfkriterien A bis C vor Saldenausgleich sind folgendermaßen definiert:

Prüfkriterium A: Test auf Globale Unverzerrtheit

¹Die Globale Unverzerrtheit gibt an, welche Gesamtgenauigkeit das AFZ-System hat.

²Das Prüfkriterium wird für Einsteiger (Test 1) und Aussteiger (Test 2) getrennt ausgewiesen.

³Die Globale Unverzerrtheit gibt die prozentuale Abweichung der über AFZS gezählten Gesamteinsteiger zu den manuell gezählten Gesamteinsteigern bzw. die Abweichung der über AFZS gezählten Gesamtaussteiger zu den manuell gezählten Gesamtaussteigern über alle Halte und Fahrten an.

⁴Test 1 (Globale Unverzerrtheit Einsteiger) bzw. Test 2 (Globale Unverzerrtheit Aussteiger) ist bestanden, wenn die prozentuale Abweichung 5 % nicht übersteigt.

Prüfkriterium B: Test auf Einzelabweichung

¹Die Einzelabweichung gibt an, welche Genauigkeit das AFZ-System auf Halteebene und auf Türebene hat. ²Das Prüfkriterium wird für Einsteiger (Test 3) und Aussteiger (Test 4) getrennt ausgewiesen. ³Es existieren zwei parallele Testvorgehen (Test a) und Test b).

⁴Test 3 (Einzelabweichung Einsteiger) bzw. Test 4 (Einzelabweichung Aussteiger) ist bestanden, wenn mindestens einer der Testvorgehen a) und b) bestanden ist.

⁵Testvorgehen a):

⁶Die Einzelabweichung im Testvorgehen a) gibt den Anteil der fehlerhaften Halteereignisse an. ⁷Ein fehlerhaftes Halteereignis gilt dann, wenn die Abweichung der Einsteiger (Test 3) bzw. der Aussteiger (Test 4) aller Türen eines Zählfahrzeugs am Halt größer 20 % und gleichzeitig größer 1 Person ist.

⁸Test 3a (Einzelabweichung Einsteiger Testvorgehen a) bzw. Test 4a (Einzelabweichung Aussteiger Testvorgehen a) ist bestanden, wenn der Anteil der fehlerhaften Halteereignisse 5 % nicht übersteigt.

⁹Testvorgehen b):

¹⁰Die Einzelabweichung im Testvorgehen b) gibt den Anteil der fehlerhaften Türeignisse an. ¹¹Ein fehlerhaftes Türeignis gilt dann, wenn die Abweichung der Einsteiger (Test 3) bzw. der Aussteiger (Test 4) einer Tür am Halt größer 33,3 % (ein Drittel) und gleichzeitig größer 1 Person ist.

¹¹² Der Wartesaaleffekt tritt auf, wenn Fahrgäste an ein- und demselben Halt ein- und wiederaussteigen (vornehmlich bei langen Aufenthalten des Verkehrsmittels). Dies führt bei Einsatz von AFZ-Systemen ohne Korrektur zu einer Überschätzung der Verkehrsleistung (Bahnhofsbelastung, aber auch Pkm).

¹²Test 3b (Einzelabweichung Einsteiger Testvorgehen b) bzw. Test 4b (Einzelabweichung Aussteiger Testvorgehen b) ist bestanden, wenn der Anteil der fehlerhaften Türereignisse 5 % nicht übersteigt.

Prüfkriterium C: Test auf systematischen Fehler vor Saldenausgleich

¹Der Test auf systematischen Fehler vor Saldenausgleich gibt an, ob die durch das AFZ-System produzierten Zählerdifferenzen auf Fahrtebene systematisch oder zufällig sind. ²Das Prüfkriterium wird für Einsteiger (Test 5) und Aussteiger (Test 6) getrennt ausgewiesen. ³Zur Prüfung wird ein statistischer Test angewandt, der die Unverzerrtheit der Zählerdifferenzen bei Ein- bzw. Aussteigern auf Fahrtebene bestätigt oder widerlegt. Dabei wird ein Sicherheitsgrad von 90 % verlangt.

⁴Test 5 (systematischer Fehler bei Einsteigern) bzw. Test 6 (systematischer Fehler bei Aussteigern) ist bestanden, wenn das Konfidenzintervall für die Zählerdifferenzen bei Ein- bzw. Aussteigern auf Fahrtebene den Wert „0“ einschließt.

⁵Das Kriterium des systematischen Fehlers ist ein unterstützendes Kriterium in der Beurteilung der AFZS-Datenqualität, verhindert bei Verfehlung des Ziels aber nicht grundsätzlich die Produktivsetzung des AFZ-Systems. ⁶Im Falle einer Nichterreicherung sind die Ursachen zu untersuchen und die Höhe des Fehlers zu bewerten.

- d) Prüfkriterien D bis F nach Saldenausgleich sind folgendermaßen definiert:

Prüfkriterium D: Test auf Abweichung der Beförderungsfälle

¹Die Abweichung der Beförderungsfälle gibt an, welche Genauigkeit die AFZS-Daten nach Bearbeitung im AFZS-Hintergrundsystem haben. ²Basis für den Vergleich bilden die Summen der Einsteiger AFZS nach Berücksichtigung des Wartesaaleffekts und nach Zählfehlerausgleich und die Summen der Einsteiger aus der manuellen Vergleichszählung über alle Halte aller Zähhfahrten.

³Der Test ist bestanden, wenn die prozentuale Abweichung 5 % nicht übersteigt.

Prüfkriterium E: Test auf Abweichung der Personenkilometer

¹Basis für den Vergleich bilden die Summen der Personenkilometer AFZS und die Summen der Personenkilometer aus der manuellen Vergleichszählung über alle Halte aller Zähhfahrten. ²Zur Berechnung der Personenkilometer AFZS werden die Abschnittsbesetzungen, ermittelt aus den AFZS-Ein- und Aussteigerzahlen nach Berücksichtigung des Wartesaaleffekts und nach Zählfehlerausgleich, mit den Abschnittsentfernungen multipliziert. ³Zur Berechnung der Personenkilometer aus der manuellen Vergleichszählung werden die Abschnittsbesetzungen, ermittelt aus den manuell gezählten Ein- und Aussteigerzahlen, mit den Abschnittsentfernungen multipliziert.

⁴Der Test ist bestanden, wenn die prozentuale Abweichung 5 % nicht übersteigt.

Prüfkriterium F: Test auf Systematischen Fehler nach Saldenausgleich

¹Der Test auf Systematischen Fehler nach Saldenausgleich gibt an, ob die Abweichungen der Beförderungsfälle (Test 9) und der Personenkilometer (Test 10) systematisch oder zufällig sind. ²Zur Prüfung wird ein statistischer Test angewandt, der die Unverzerrtheit der Differenzen bei den Beförderungsfällen und bei den Personenkilometern auf Fahrtebene bestätigt oder widerlegt. ³Dabei wird ein Sicherheitsgrad von 90 % verlangt.

⁴Test 9 (Systematischer Fehler Beförderungsfälle) bzw. Test 10 (Systematischer Fehler Personenkilometer) ist bestanden, wenn das Konfidenzintervall für die Differenzen bei den Beförderungsfällen und bei den Personenkilometern auf Fahrtebene den Wert „0“ einschließt.

⁵Das Kriterium des systematischen Fehlers ist ein unterstützendes Kriterium in der Beurteilung der AFZS-Datenqualität, verhindert bei Verfehlung des Ziels aber nicht grundsätzlich die Produktivsetzung des AFZ-Systems. ⁶Im Falle einer Nichterreichung sind die Ursachen zu untersuchen und die Höhe des Fehlers zu bewerten.

- e) ¹Im Rahmen der gesamten Prüfung sind die Abweichungen der Datenstände vor und nach Saldenausgleich auf Abweichungen zu analysieren bzw. die Ergebnisse der Tests zu vergleichen und die einzelnen Effekte, die zu den Abweichungen führen, in ihrer Auswirkung zu bewerten. ²Dies kann dazu führen, dass absolute und / oder relative Grenzwerte festgelegt werden müssen, die bei Überschreiten zu einem Verwerfen der jeweils gezählten Fahrt bzw. Fahrtenkette führen.

Teil II **AFZS während des Produktivbetriebs**

§ 2 **Verfahrensgrundsätze**

1. ¹Die Zählung erfolgt mittels technischer Zählgeräte nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen. ²Anzustreben ist eine möglichst hohe Genauigkeit bei Erfassung und Weiterverarbeitung der Daten.
2. ¹Bei langfristigen Ausfällen der AFZ-Systeme, die aller Voraussicht nach zu einer massiven Nichterfüllung der notwendigen Mindeststichprobe führen, sind manuelle Ersatzzählungen durchzuführen. ²Dies ist der Verbundgesellschaft unverzüglich mitzuteilen.

§ 3 **Qualitätsmanagement und Nachhaltigkeit**

1. ¹Für den laufenden Betrieb ist ein Qualitätsmanagement einzuführen. ²Dieses ist bei Bedarf der Verbundgesellschaft vorzustellen.
2. Die fortwährende Qualitätssicherung im laufenden Betrieb umfasst die regelmäßige Prüfung der technischen Zählgeräte bezüglich der Erfüllung der festgelegten Kriterien zur Zählgenauigkeit, Maßnahmen zur Erhaltung der Zählgenauigkeit (z.B. regelmäßige Wartung der technischen Zählgeräte), Maßnahmen bei Nichteinhaltung der Zählgenauigkeit sowie den Umgang mit fehlerhaften Zählergebnissen und sichert somit die Nachhaltigkeit.
3. Wenn im Laufe des betrieblichen Einsatzes von einer signifikanten Änderung der Zählgenauigkeit bei bestehenden AFZS-Fahrzeugen auszugehen ist, hat eine Kontrollzählung zu erfolgen.
4. Die Neubeschaffung von Fahrzeugen mit identischen, bereits abgenommenen AFZ-Systemen und auch die Nachrüstung bestehender Fahrzeuge mit identischen, bereits abgenommenen AFZ-Systemen ist der Verbundgesellschaft anzuzeigen.
5. Bei Veränderung bestehender und abgenommener AFZ-Systeme im Fahrzeug ist eine erneute Prüfung der Zählgenauigkeit gemäß §1 dieses Dokuments vorzunehmen.

§ 4 Zählungsumfang

1. ¹Zur Gewährleistung statistisch korrekter Ergebnisse werden die Zählungen gemäß nachstehender Regeln durchgeführt. ²Alle Regelungen sind sinngemäß sowohl für manuelle Zählungen (Ersatzzählkonzept) als auch im Fall der Verwendung von technischen Zählgeräten anzuwenden.
2. Es sind folgende Mindesterfassungsquoten einzuhalten:
 - 95 % in der Erhebungsperiode über alle Fahrten der Tagart Montag – Freitag
 - 80% in der Erhebungsperiode über alle Fahrten der Tagesarten Samstag und Sonntag.
 - 70% innerhalb der jeweiligen Zeitschicht bei allen Tagarten.
3. Bei Linien, auf denen auf Dauer keine AFZ-Fahrzeuge verkehren oder die technischen Zählgeräte ausfallen und dadurch der Mindeststichprobenumfang voraussichtlich nicht erreicht wird, müssen manuelle Zählungen stattfinden.
4. ¹Für die Definition des Erhebungszeitraums gelten dieselben Regeln wie für die kontinuierliche manuelle Zählung. ²Zählraten, die während der Ferienzeiträume (ggf. ausgenommen Samstage und Sonntage) generiert werden, werden nicht berücksichtigt.
5. ¹Die Definition des gültigen Fahrplans als Basis für die Zählung richtet sich nach Anhang 4. ²Gleiches gilt für die Schichtungsstruktur. ³In begründeten Fällen kann auch eine linienbezogene Zeitschichtung erfolgen.
6. Es ist der in Anhang 4 beschriebene Mindesterhebungsumfang einzuhalten.
7. ¹Im Vergleich zur Zufallsauswahl von Fahrten im manuellen kontinuierlichen Verfahren darf die Stichprobe bei AFZS-Erhebung auf einer Zufallsauswahl von Umläufen basieren. ²Es gelten die Regeln des Anhang 4. ³Besteht kein oder nur geringer Einfluss auf die Disposition von Fahrzeugen müssen die AFZ-Fahrzeuge grundsätzlich ohne manuellen Eingriff aus Sicht der Zählung im Netz verkehren.
8. Im Falle unbeeinflussbarer Disposition darf eine Disposition der Zählfahrzeuge nur zu dem Zweck erfolgen, um Fahrten zu erheben, für die noch keine oder zu wenige Zählraten für die jeweilige Zählperiode vorliegen.
9. ¹Im Falle umlaufbasierter Zufallsauswahl können im Einzelfall auch Daten genutzt werden, die nicht Bestandteil der Zufallsstichprobe waren, um leere Schichten zu füllen. ²Die Nutzung ist auf Verlangen gegenüber der Verbundgesellschaft nachzuweisen.

§ 5

Auf- und Weiterbearbeitung und Auswertung der Zähldaten

¹Damit aus den eingegangenen Zähldaten die Nachfrageparameter P und Pkm für die Einnahmenaufteilung berechnet werden können, sind Plausibilisierungs- und Bearbeitungsschritte durchzuführen. ²Nur Daten, die alle nachstehenden Plausibilisierungsschritte erfolgreich durchlaufen haben, fließen in die Berechnung der Nachfrageparameter mit ein.

1. Zuordnung AFZS-Zähldaten zum Fahrplan

¹Alle eingegangenen Zähldaten werden fahrtenweise dem Fahrplan zugeordnet. ²Dabei hat jeder Halt im Fahrplan immer einen einzigen und eindeutigen Datensatz. ³Ausnahmen bilden Datensätze im AFZS-Busverkehr, wenn ohne entsprechenden Fahrplanhalt gehalten wird („Stopp auf Zuruf“). ⁴In diesem Fall werden die entstehenden Aussteiger dem vorherigen Fahrplanhalt zugerechnet.

2. Abgleich Einsteiger – Aussteiger je Fahrt

¹Unter der Voraussetzung, dass die Zählung an allen Türen des Fahrzeugs und an allen Halten der Fahrt bzw. Fahrtenkette ordnungsgemäß erfolgt ist, ist die Differenz aus der Summe der Einsteiger und der Summe der Aussteiger für alle Halte der Fahrt bzw. der Fahrtenkette zu prüfen und entsprechend auszugleichen. ²Übersteigt die Differenz die ggf. festgelegten Grenzwerte, so ist die Fahrt bzw. Fahrtenkette zu verwerfen und aus dem weiteren Verarbeitungsprozess auszuschließen (s. § 1, Punkt 6 e)).

3. Abbildung Wartesaaleffekt

¹Es hat eine Korrektur an Halten mit spät aussteigenden Fahrgästen stattzufinden. ²Auf eine technische Abbildung des Wartesaaleffektes kann verzichtet werden, wenn durch das Verkehrsunternehmen nachgewiesen wird, dass der Effekt nicht auftritt. ³Ist ein Effekt nicht ausschließbar, so kann auf die technische Abbildung des Wartesaaleffektes auch verzichtet werden, wenn dieser geeignet abgeschätzt werden kann und eine entsprechende Korrektur auf die Zählergebnisse im Nachhinein erfolgt.

4. Verwendung Zähldaten

¹Alle erhobenen und anhand des Fahrplans plausibilisierten Daten müssen in die Berechnung der Nachfrageparameter einfließen. ²Dies gilt nicht für Erhebungen im Ferienzeitraum (Ausnahme Samstag und Sonntag) und für Fahrten, die bei der umlaufbasierten Zufallsauswahl nicht Gegenstand der Stichprobe sind.

5. Saldenausgleich

¹Die Saldierung erfolgt grundsätzlich nach den Vorgaben der VDV-Schrift 457. ²In Ausnahmefällen kann die Saldierung einer Linie linienscharf in Abstimmung mit der Verbundgesellschaft zum Maximumwert hin angepasst werden. ³Dieses kann für Linien erfolgen, bei denen mindestens 60% der Fahrgäste an einer Haltestelle ein- oder aussteigen.

⁴Für Fahrten bzw. Fahrtenketten, welche die Plausibilisierung erfolgreich durchlaufen haben und bei denen die Summe Einsteiger nicht der Summe Aussteiger entspricht oder die Besetzung auf einem Abschnitt kleiner Null ist, wird ein Ausgleichsalgorithmus angewandt. ⁵So hat am Ende jede Fahrt bzw. Fahrtenkette in Summe über alle Halte

genauso viele Einsteiger wie Aussteiger, am ersten Halt der Fahrt bzw. Fahrtenkette keine Aussteiger und am letzten Halt der Fahrt bzw. Fahrtenkette keine Einsteiger. ⁶Die Besetzung ist auf allen Fahrabschnitten größer gleich Null.

6. Neue Haltestellen

Bei dauerhaft hinzukommenden Haltestellen sind Änderungen im Fahrplan auch während der Zählperiode möglich.

7. ¹Bei der Umsetzung des Verfahrens können noch weitere Auf- und Weiterbearbeitungsschritte als notwendig erkannt werden. ²Diese werden mit der Verbundgesellschaft abgestimmt.

Anhang E Alternatives Zählverfahren für den SPNV

¹Für das alternative Zählverfahren gelten in Bezug auf das Gesamtergebnis die gleichen Anforderungen an die Genauigkeit wie beim Regelverfahren. ²Das alternative Zählverfahren sieht einen geringeren Zählereinsatz als das Regelverfahren vor, wodurch eine geringere Zählgenauigkeit des Einzelereignisses erzielt wird. ³Allerdings wird die Anzahl der Zählfahrten deutlich erhöht. Dies wird durch eine feinere Differenzierung der Wochentagstypen¹¹³ wie folgt erreicht:

- Montag
- Dienstag bis Donnerstag
- Freitag
- Samstag
- Sonntag.

⁴Die Stichprobenanforderungen gemäß **Anhang A** gelten dann je angegebenem Wochentagstyp.

Mindestanzahl Zähler je Wochentagstyp und Zeitlage:

Wochentagstyp	Anzahl Türbereiche je Teilzug	
	max. 4	5 und mehr
Sa, ganztägig	1	1
So, ganztägig	1	1
Mo, Di-Do, Fr (HVZ) ¹	1	2
Mo, Di-Do, Fr (NVZ) ²	1	1

¹ HVZ (Hauptverkehrszeit): 06:00 bis 09:00 und 13:00 bis 19:00 Uhr

² NVZ (Nebenverkehrszeit): alle anderen Zeiträume

Anzahl der Türen pro Fahrzeug- bzw. Zugtyp:

Zugtyp	Anzahl Türen je Seite
VT 628	3
VT 642	2
VT 643	3
ET 425	8
ET 426	4
ET 429	5
lokbespannte Züge 4,5,6 Dosto	8 - 12
lokbespannte Züge mit 3 bis 6 Bn	6 - 12

⁵Die Ergebnisse des dargestellten alternativen Zählverfahrens sind durch geeignete Kontrollzählungen zu überprüfen. ⁶Verantwortlich für die ordnungs- und sachgemäße Durchführung des alternativen Zählverfahrens ist der für das Testat verantwortliche Gutachter.

¹¹³ Die Ferienzeiten sind ausgenommen.

Anhang F Durchführungsanleitung Hochrechnungsverfahren

¹Wie in Anhang 4 Kapitel 5.2 beschrieben gibt es grundsätzlich vier verschiedene Erhebungsarten, für die jeweils unterschiedliche Hochrechnungsverfahren anzuwenden sind:

- E) Gekoppelt, periodisch (periodische Erhebung; Zählung und Befragung gleichzeitig)
- F) Entkoppelt, periodisch (periodische Erhebung; Zählung und Befragung zu unterschiedlichen Zeitpunkten innerhalb der Erhebung)
- G) Entkoppelt, kontinuierlich (kontinuierliche Erhebung; Zählung und Befragung zu unterschiedlichen Zeitpunkten innerhalb der Erhebung)
- H) Entkoppelt, kombiniert (kontinuierliche Zählung und periodische Befragung; Zählung und Befragung zu unterschiedlichen Zeitpunkten innerhalb der Erhebung)

²Die je nach Erhebungsart unterschiedlichen Hochrechnungsverfahren sind in folgender Übersicht schematisch dargestellt. ³Die einzelnen Berechnungsschritte (blaue Pfeile) sind in der Grafik nummeriert und werden entsprechend dieser Nummerierung nachfolgend erläutert.

Hochrechnungsschema für die relevanten Fälle											
gekoppelt			entkoppelt								
periodisch			periodisch			kontinuierlich			kombiniert		
A)			B)			C)			D)		
Zählung	Kopplung	Befragung	Zählung	Kopplung	Befragung	Zählung	Kopplung	Befragung	Zählung kontinuierlich	Kopplung	Befragung periodisch
		Einzelinterview 2 ▼			Einzelinterview 2 ▼			Einzelinterview 2 ▼			Einzelinterview 2 ▼
		Platzgruppe (nicht im Bus) 3 ▼			Platzgruppe (nicht im Bus) 3 ▼			Platzgruppe (nicht im Bus) 3 ▼			Platzgruppe (nicht im Bus) 3 ▼
Teilzug/ Fahrzeug (nur bei Zügen mit >1 Fzg.) 1 ▼		Teilzug/ Fahrzeug (nur bei Zügen mit >1 Fzg.) 4 ▼	Teilzug/ Fahrzeug (nur bei Zügen mit >1 Fzg.) 1 ▼		Teilzug/ Fahrzeug (nur bei Zügen mit >1 Fzg.) 4 ▼	Teilzug/ Fahrzeug (nur bei Zügen mit >1 Fzg.) 1 ▼		Teilzug/ Fahrzeug (nur bei Zügen mit >1 Fzg.) 4 ▼	Teilzug/ Fahrzeug (nur bei Zügen mit >1 Fzg.) 1 ▼		Teilzug/ Fahrzeug (nur bei Zügen mit >1 Fzg.) 4 ▼
Gesamtzug/Bus 5 ▼		Gesamtzug/Bus 5 ▼	Gesamtzug/Bus 5 ▼		Gesamtzug/Bus 5 ▼	Gesamtzug/Bus 5 ▼		Gesamtzug/Bus 5 ▼	Gesamtzug/Bus 5 ▼		Gesamtzug/Bus 5 ▼
Gesamtzug/Bus 6 ▼			Gesamtzug/Bus 6 ▼		Gesamtzug/Bus nach Normierung 6 ▼	Gesamtzug/Bus 6 ▼		Gesamtzug/Bus 6 ▼	Gesamtzug/Bus 6 ▼		Gesamtzug/Bus nach Normierung 6 ▼
Gesamtzug/Bus nach Normierung und Hochrechnung auf Erhebungszeitraum 7 ▼			Gesamtzug/Bus nach Normierung 7 ▼			Tageszeitschicht, Richtung, Linie und Wochen- tagsschicht 7 ▼			Tageszeitschicht, Richtung, Linie und Wochen- tagsschicht 7 ▼		
Hochrechnung auf Erhebungszeitraum 8 ▼			Hochrechnung auf Erhebungszeitraum 8 ▼			Hochrechnung auf Erhebungszeitraum 8 ▼			Hochrechnung auf Erhebungszeitraum 8 ▼		
Linienbeförderungsfälle im Normjahr 9 ▼			Linienbeförderungsfälle im Normjahr 9 ▼			Linienbeförderungsfälle im Normjahr 9 ▼			Linienbeförderungsfälle im Normjahr 9 ▼		
P und Pkm im Normjahr			P und Pkm im Normjahr			P und Pkm im Normjahr			P und Pkm im Normjahr		

A) Zählung und Befragung gekoppelt und periodisch

1. Die Hochrechnung der Zählergebnisse vom erhobenen Teilzug auf den Gesamtzug erfolgt anhand des erhobenen Gesamtplatzangebots (ggf. nach Wagenklasse getrennt).

Nr. 2-4 bei Anwendung des Platzgruppenverfahrens:

2. Hochrechnung der Befragten in der/den Platzgruppe/n auf die gezählten Einsteiger bzw. die gezählte Besetzung in die/den Platzgruppe/n je Halt bzw. Fahrtabschnitt.
3. Hochrechnung von der/den Platzgruppe/n auf das Fahrzeug bzw. den Teilzug auf Basis der gezählten Einsteiger des Fahrzeugs/Teilzugs je Halt bzw. Fahrtabschnitt (ggf. nach Wagenklasse getrennt).
4. Hochrechnung vom Fahrzeug/Teilzug auf den/das gesamte/n Zug/Fahrzeug anhand des Platzangebots (ggf. nach Wagenklasse getrennt).

Nr. 2-4 bei Befragung im gesamten Teilzug/Fahrzeug:

Hochrechnung der Befragten auf das Fahrzeug bzw. den Teilzug auf Basis der gezählten Einsteiger des Fahrzeugs/Teilzugs; danach, wenn erforderlich, auf den Gesamtzug.

5. ¹Die auf das Gesamtfahrzeug/den Gesamtzug hochgerechneten Befragungsdatensätze (nach Schritt 4) werden anhand eines geeigneten Bindungsverfahrens an die im selben Fahrzeug/Zug erhobenen Zähldaten (Einsteiger, Aussteiger, Besetzung, Ergebnis aus Schritt 1) gekoppelt. ²Das Verfahren ist zu beschreiben.
6. ¹Zum Ausgleich von jahreszeitlich bedingten Nachfrageschwankungen müssen die Daten normiert werden. ²Hierfür werden die Befragungsdatensätze von Fahrgästen mit Jahres- und Halbjahreskarten mit einem Normierungsfaktor gemäß **Anhang B** versehen.
³Bei allen anderen einnahmenaufteilungsrelevanten Fahrausweisen erfolgt die Normierung monatsweise anhand von durch den VRN zur Verfügung gestellten, auf Basis der Verkaufstatistik ermittelten Normierungsfaktoren für das Erhebungsjahr.
⁴Die nicht einnahmenaufteilungsrelevanten Fahrausweise anderer Tarife (z. B. andere Verbünde, DB-Tarif) sind mit den Normierungsfaktoren vergleichbarer VRN-Fahrausweise zu versehen.
⁵Freifahrer, Schwarzfahrer und Sonstige sind mit einem Normierungsfaktor von 1,0 zu versehen.
7. Der erhaltene Wert wird je Schicht über den Quotienten

$$\frac{\sum \text{Fahrtkilometer der Schicht im Erhebungszeitraum}}{\sum \text{erhobene Fahrtkilometer der Schicht im Erhebungszeitraum}}$$

hochgerechnet.

8. ¹Danach wird auf das Normjahr extrapoliert. ²Das Normjahr besteht aus
 - 251 Normalwerktagen (Montag bis Freitag in Schul- und Ferienzeiten),
 - 52 Samstagen und
 - 62 Sonn-/Feiertagen.

³Hierbei werden saisonale Verkehre nur anteilig berücksichtigt.

⁴Endergebnis ist die Schätzung der Gesamtnachfrage nach Fahrausweisarten für das Normjahr im betrachteten Linienbündel.

9. ¹Die Linienbeförderungsfälle werden für jeden Befragungsdatensatz einzeln wie folgt auf P mit VRN-Tarif umgerechnet:

$$P = \frac{\text{Linienbeförderungsfall}}{1 + \text{Anzahl der Umstiege}} \times \text{Tarifrelevanz}$$

²Die Tarifrelevanz beträgt 1 für einnahmenaufteilungsrelevante Fahrausweise, ansonsten beträgt sie 0.

³Die Pkm aus den Linienbeförderungsfällen werden für jeden Befragungsdatensatz einzeln wie folgt auf die Pkm (aus P mit VRN-Tarif) umgerechnet:

$$Pkm = Pkm \text{ aus Linienbeförderungsfall} \times \text{Tarifrelevanz}$$

B) Zählung und Befragung entkoppelt und beide periodisch¹¹⁴

1. Die Hochrechnung der Zählergebnisse vom erhobenen Teilzug auf den Gesamtzug erfolgt anhand des erhobenen Gesamtplatzangebots (ggf. nach Wagenklasse getrennt).

Nr. 2-4 bei Anwendung des Platzgruppenverfahrens:

2. Hochrechnung der Befragten in der/den Platzgruppe/n auf die gezählten Einsteiger bzw. die gezählte Besetzung in die/den Platzgruppe/n je Halt bzw. Fahrtabschnitt.
3. Hochrechnung von der/den Platzgruppe/n auf das Fahrzeug bzw. den Teilzug auf Basis des Platzangebots (ggf. nach Wagenklasse getrennt).
4. Hochrechnung vom Fahrzeug/Teilzug auf den/das gesamte/n Zug/Fahrzeug anhand des Platzangebots (ggf. nach Wagenklasse getrennt).

Nr. 2-4 bei Befragung im gesamten Teilzug/Fahrzeug:

Hochrechnung der Befragten auf das Fahrzeug bzw. den Teilzug auf Basis des Platzangebotes des Fahrzeugs/Teilzugs; danach, wenn erforderlich, auf den Gesamtzug.

5. ¹Zum Ausgleich von jahreszeitlich bedingten Nachfrageschwankungen müssen die Daten normiert werden. ²Hierfür werden die Befragungsdatensätze von Fahrgästen mit Jahres- und Halbjahreskarten mit einem Normierungsfaktor gemäß **Anhang B** versehen.

³Bei allen anderen einnahmenaufteilungsrelevanten Fahrausweisen erfolgt die Normierung monatsweise anhand von durch den VRN zur Verfügung gestellten, auf Basis der Verkaufstatistik ermittelten Normierungsfaktoren für das Erhebungsjahr.

⁴Die nicht einnahmenaufteilungsrelevanten Fahrausweise anderer Tarife (z. B. andere Verbände, DB-Tarif) sind mit den Normierungsfaktoren vergleichbarer VRN-Fahrausweise zu versehen.

⁵Freifahrer, Schwarzfahrer und Sonstige sind mit einem Normierungsfaktor von 1,0 zu versehen.

¹¹⁴ Zur korrekten Anwendung des Hochrechnungsverfahrens ist es erforderlich, dass der Befragungszeitraum – wie in Abschnitt 2.1 beschrieben – immer eine Teilmenge des Zählzeitraums ist.

6. ¹Die auf das Gesamtfahrzeug/den Gesamtzug hochgerechneten normierten Befragungsdatensätze (nach Schritt 5) werden auf den restlichen Erhebungszeitraum hochgerechnet und mit den Zähldaten aus dem Erhebungszeitraum gekoppelt. ²Gleichzeitig muss für die (dann gekoppelten) Erhebungsdaten eine zweite Jahresnormierung (sowohl für Jahres- und Halbjahreskarten als auch für die anderen Fahrausweise) stattfinden, die nur den Jahrgang umfasst, nicht die bereits zuvor normierte Fahrgaststruktur. Das gewählte Verfahren ist darzulegen.
7. siehe Hochrechnungsverfahren A), Schritt 7
8. siehe Hochrechnungsverfahren A), Schritt 8
9. siehe Hochrechnungsverfahren A), Schritt 9

C) Zählung und Befragung entkoppelt und beide kontinuierlich

1. siehe Hochrechnungsverfahren B), Schritt 1
2. siehe Hochrechnungsverfahren B), Schritt 2
3. siehe Hochrechnungsverfahren B), Schritt 3
4. siehe Hochrechnungsverfahren B), Schritt 4
5. Der erhaltene Wert (Zählung) wird je Schicht i. S. v. Anhang 4, Abschnitt 2.3, Punkt „Zeitschichtmodell“ über den Quotienten

$$\frac{\sum \text{Fahrtkilometer der Schicht im Erhebungszeitraum}}{\sum \text{erhobene Fahrtkilometer der Schicht im Erhebungszeitraum}}$$

hochgerechnet.

6. Der erhaltene Wert (Befragung) wird je Schicht i. S. v. von Anhang 4, Abschnitt 2.3, Punkt „Zeitschichtmodell“ über den Quotienten

$$\frac{\sum \text{Fahrtkilometer der Schicht im Erhebungszeitraum}}{\sum \text{erhobene Fahrtkilometer der Schicht im Erhebungszeitraum}}$$

hochgerechnet.

7. ¹Die auf die Schicht hochgerechneten Befragungsdatensätze (Ergebnis von Schritt 6) werden anhand eines geeigneten Bindungsverfahrens an die Zähldaten derselben Schicht (Einsteiger, Aussteiger, Besetzung, Ergebnis aus Schritt 5) gekoppelt. ²Das Verfahren ist zu beschreiben.
8. siehe Hochrechnungsverfahren A), Schritt 8
9. siehe Hochrechnungsverfahren A), Schritt 9

D) Zählung und Befragung entkoppelt, Zählung kontinuierlich, Befragung periodisch („kombiniertes Verfahren“)

1. siehe Hochrechnungsverfahren B), Schritt 1
2. siehe Hochrechnungsverfahren B), Schritt 2
3. siehe Hochrechnungsverfahren B), Schritt 3
4. siehe Hochrechnungsverfahren B), Schritt 4
5. siehe Hochrechnungsverfahren B), Schritt 5
6. ¹Die auf das Gesamtfahrzeug/den Gesamtzug hochgerechneten normierten Befragungsdatensätze (nach Schritt 5) werden auf den restlichen Erhebungszeitraum hochgerechnet und mit den Zähldaten aus dem Erhebungszeitraum gekoppelt. ²Gleichzeitig muss für die (dann gekoppelten) Erhebungsdaten eine zweite Jahresnormierung (nicht für Jahres- und Halbjahreskarten, nur für die anderen Fahrausweise) stattfinden, die nur den Jahresgang umfasst, nicht die bereits zuvor normierte Fahrgaststruktur. ³Das gewählte Verfahren ist darzulegen.
7. siehe Hochrechnungsverfahren A), Schritt 7
8. siehe Hochrechnungsverfahren A), Schritt 8
9. siehe Hochrechnungsverfahren A), Schritt 9

Anhang G Berechnung statistischer Kennzahlen

Der Gutachter hat nach der Erhebung die statistische Güte zu berechnen und auszuweisen. Zur Vereinfachung erfolgt die Berechnung ohne Berücksichtigung von Schichtungseffekten.

Fahrgastzählung

Im Falle einer Fahrgastzählung ist für die Merkmale P und PKM der relative Fehler bei einer statistischen Sicherheit von 95% (Konfidenzniveau) anhand folgender Formel zu ermitteln:

$$d_r = tV \sqrt{\frac{N - n}{n(N - 1)}}$$

Dabei sind:

n = Stichprobenumfang (Anzahl der erhobenen Fahrten des Linienbündels im Erhebungszeitraum)

N = Auswahlgesamtheit (Anzahl der Fahrten des Linienbündels im Erhebungszeitraum)

t = 1,96 = Tabellenwert der Normalverteilung¹¹⁵

V = Variationskoeffizient¹¹⁶

d_r = relativer Stichprobenfehler.

Fahrgastbefragung

Im Falle einer Fahrgastbefragung ist für einen Fahrscheinanteil bezüglich Pkm von 10% der relative Fehler bei einer statistischen Sicherheit von 95% (Konfidenzniveau) anhand folgender Formel zu ermitteln:

$$d_r = t \sqrt{\frac{1 - P}{n P}}$$

Dabei sind

n = Stichprobenumfang (Anzahl der befragten Fahrgäste im Linienbündel und im Erhebungszeitraum)

P = 10% = Pkm-Fahrscheinanteil

t = 1,96 = Tabellenwert der Normalverteilung

¹¹⁵ Unter der Annahme einer Stichprobengröße von mindestens 120 Fahrten. Bei kleineren Stichprobenumfängen sollte stattdessen der Tabellenwert der studentschen t-Verteilung herangezogen werden.

¹¹⁶ Der Variationskoeffizient V ist der Quotient aus der Standardabweichung $s = \sqrt{s^2}$ und dem Stichprobenmittelwert $\bar{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i$ für das jew. Merkmal (z. B. x_i = gezählte Einsteiger der Zugfahrt i). $s^2 = \frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2$ bezeichnet die Stichprobenvarianz.

Berücksichtigung von Schichtungseffekten

Eine zusätzliche Berechnung der Kennzahlen unter Berücksichtigung von Schichtungseffekten ist möglich. Sie hängt ab von der gewählten Schichtungsstruktur und vom Stichprobenumfang innerhalb der Schichten. Der Gutachter hat die Berechnungsmethodik zu beschreiben.

Anhang H
Inhalte der Datenbereitstellung

Die Erhebungsdaten sind in nachfolgend beschriebener Datenstruktur an die VRN GmbH zu übergeben. Die Datenlieferung umfasst folgende Tabellen:

- Fahrten
- Verkehrstage
- Befragungsdaten
- Reisewege
- Haltestellen
- Linien
- ZuAbgangsVM (ZuAbgangsVerkehrsmittel)
- Fahrscheine
- Fahrtzweck

Tabelle: Fahrten

Enthält die Grundgesamtheit aller Kurse einer erhobenen Linie. Je Tagart und Welle (1, 2, 3 usw.) ist eine separate Zeile anzulegen.

Spaltenname	Datentyp	Beschreibung	Bemerkung
FahrtNr	integer	Eindeutige Nummer einer Linienfahrt	Schlüsselfeld
VU-FahrtNr	string	unternehmenseigene Fahrtbezeichnung	ggf. leer
LinCode	integer	Codierte Liniennummer, korrespondiert mit Tab „Linien“	
Richtung	string	Richtung (1 oder 2)	ggf. leer
Verkehrstag	string	Z.B MF, Sa, So oder MoDiDo usw.	
Welle	integer	Nr. der Erhebungswelle (1, 2, 3 usw.)	i.d.R. = 1
KursAbZeit	integer	Abfahrtszeit der Fahrt an der Starthaltestelle	
KursAbHst	integer	Starthaltestelle der Fahrt	
KursAnzeit	integer	Ankunftszeit der Fahrt an der Starthaltestelle	
KursAnHst	integer	Zielhaltestelle der Fahrt	
ErhEinHst	integer	ErhebereinstiegshaltestellenNr (Begin Erhebungsabschnitt der Fahrt, kann identisch mit KursAbHst sein)	
ErhAusHst	integer	ErheberausstiegshaltestellenNr (Ende Erhebungsabschnitt der Fahrt, kann identisch mit KursAnHst sein)	

Tabelle: Verkehrstage

Enthält mindestens alle Verkehrstage mit Zuordnung zu den drei Tagarten MF, Sa und So.

Spaltenname	Datentyp	Beschreibung	Bemerkung
Verkehrstag	string	Z.B MF, Sa, So oder MoDiDo usw.	Schlüsselfeld
Tagart	string	MF, Sa, So	
Wochengewicht	integer	Anzahl Verkehrstage pro Woche i.d.R.= 5 Abweichung z.B. MoDi = 2; Sa und So immer = 5	
AnzTage	integer	Festgelegte Jahreshochrechnungsfaktoren je Tagart: 251 MF, 52 Sa und 62 So	

Tabelle: Befragungsdaten

Enthält die in der Befragung erfassten Merkmale, wie nachfolgend beschrieben. Die Befragungsdaten werden auf ein Normjahr hochgerechnet. Die Hochrechnungsfaktoren sind einzeln aufzuführen. Die Liste der Hochrechnungsfaktoren ist nicht abschließend und abhängig von dem Erhebungs-/Hochrechnungsverfahren.

Spaltenname	Datentyp	Beschreibung	Bemerkung
Datensatznummer	integer	Eindeutige Nummer eines Befragungsdatensatzes	Schlüsselfeld
FahrtNr	integer	Eindeutige Nummer einer Linienfahrt – korrespondiert mit FahrtNr in Tabelle Fahrten	
FSCode	integer	Genutzter Fahrausweis auf dem Erhebungskurs, korrespondiert mit Tabelle „Fahrscheine“	
AnzFG	integer	Anzahl tarifrelevanter Fahrgäste	>=1
Mitfahrer	integer	Davon tarifrelevante Mitfahrer enthalten in AnzFG	< AnzFG
QuellHstNr	integer	Relevanter Ersteinstieg des Reisewegs Bei FG ohne Vorlauf identisch mit EinHstNr	
VorVMCode	integer	Benutztes Verkehrsmittel im unmittelbaren Vorlauf zur EinHstNr	
EinHstNr	integer	Codierte Einstiegshaltestelle der Befragung auf der Erhebungsfahrt, korrespondiert mit Tab „Haltestellen“	
EinZeit	integer	Einstiegszeit	optional
AusHstNr	integer	Codierte Ausstiegshaltestelle der Befragung auf der Erhebungsfahrt, korrespondiert mit Tab „Haltestellen“	
AusZeit	integer	Ausstiegszeit	optional
NachVMCode	integer	Benutztes Verkehrsmittel im unmittelbaren Nachlauf ab AusHstNr	
ZielHstNr	integer	Relevanter Letztausstieg des Reisewegs Bei FG ohne Nachlauf identisch mit AusHstNr	
LinBefTag	double	Hochgerechneter normierter durchschnittlicher Tagesbeförderungsfall ohne Teilweggewichtung	
LinBefJahr	double	Hochgerechneter normierter durchschnittlicher Jahresbeförderungsfall ohne Teilweggewichtung	
AnzTarifTW	integer	LinBef /AnzahlTarifTeilwege = TarifBefTag (Teilweggewichtung tarifrelevanter Teilwege)	
TarifBefTag	double	TarifBefTag= LinBef /AnzTarifTW *Wochengewicht/5	

Spaltenname	Datentyp	Beschreibung	Bemerkung
TarifBefJahr	double	TarifBefJahr = TarifBefTag * AnzTage	
Entfernung	integer	Entfernung in Meter von der EinHst bis zur AusHst	
PkmTag	double	Entfernung * LinBef *Wochengewicht/5	
PkmJahr	double	PkmJahr = PkmTag* AnzTage	
ZweckCode	integer	Fahrtzweck der Reise	
Wgkl	integer	Genutzte Wagenklasse im SPNV: Leer oder 1 oder 2	ggf. leer
Erhebdatum	Datum	Erhebungsdatum	
HRF_Zähl	double	Hochrechnung von den Befragten auf die Zählung (innerhalb der Zähleinheit)	ggf. leer
HRF_FzgTeil	double	Von der/den Zähleinheiten auf den Fahrzeugteil	ggf. leer
HRF_Fzg	double	Vom Fahrzeugteil auf das Gesamtfahrzeug (Bsp. Mehrfachtraktion)	ggf. leer
HRF_Norm	double	Faktor zum Ausgleich jahreszeitlicher Nachfrageschwankungen	ggf. leer
HRF_Kopp	double	Koppelung der normierten Interviews auf die Zählraten der Schicht im Erhebungszeitraum	ggf. leer
HRF_AnzWellen	integer	Divisor zur Wellengewichtung bei Mehrfacherhebungen	
HRF_Erheb	double	Hochrechnung auf den Erhebungszeitraum	ggf. leer
HRF_Normjahr	double	Hochrechnung auf das Normjahr	
HRF_Zusatz1...	double	Weitere HRF sind ggf. zu ergänzen	

Tabelle: Reisewege

Enthält die in der Befragung erfassten Merkmale zu den Vor- und Nachlauf-Reisewegen wie nachfolgend beschrieben.

Spaltenname	Datentyp	Beschreibung	Bemerkung
Datensatznummer	integer	Eindeutige Nummer eines Befragungsdatensatzes	Schlüsselfeld
RWIndex	integer	ReisewegIndex: -4, -3, -2, -1, 0, 1, 2, 3, 4	Schlüsselfeld
LinCode	integer		Pflicht bei RWIndex=0
VorVM	integer	Benutztes Vorlaufverkehrsmittel im Vorlauf zu EinHstNr	Pflicht bei RWIndex=0
EinHstNr	integer	Codierte Einstiegshaltestelle des jeweiligen Reisewegabschnitts	Im Nachlauf optional
EinZeit	integer	Einstiegszeit des jeweiligen Reisewegabschnitts	Optional
AusHstNr	integer	Codierte Ausstiegshaltestelle des jeweiligen Reisewegabschnitts	Im Vorlauf optional
AusZeit	integer	Ausstiegszeit des jeweiligen Reisewegabschnitts	optional
NachVM	integer	Benutztes Nachlaufverkehrsmittel im Nachlauf ab AusHstNr	Pflicht bei RWIndex=0
Fahrtberechtigung	Ja/nein	Nein: Fahrschein gilt auf diesem Reisewegabschnitt nicht	

Tabelle: Haltestellen

Enthält alle verwendeten Haltestellencodes, basierend auf dem VRN-Haltestellenverzeichnis, ergänzt um zahlreiche Haltestellen aus angrenzenden Gebieten. Sie wird vom VRN zur Verfügung gestellt und ist nur in seltenen Ausnahmefällen durch eigene Eintragungen zu ergänzen.

Spaltenname	Datentyp	Beschreibung	Bemerkung
HstNr	integer	Codierte Haltestellennummer (eindeutig)	Schlüsselfeld
Haltestellenname	string	Haltestellenname (i.d.R. Gemeinde(-teil), Haltestelle)	
Verbund	Text	Stammverbundgebiet VRN , KVV, HNV, usw.	ggf. leer
GKZ	integer	Gemeindekennziffer	
Gemeinde	Text	Gemeindename	
GemeindeteilNr	Integer		ggf. leer
Gemeindeteil	Text	Gemeindeteilname	ggf. leer
VGKZ	Integer	Verbandsgemeindekennziffer	ggf. leer
VG	Text	Verbandsgemeindename	ggf. leer
KKZ	integer	Kreiskennziffer	
Kreis	Text	Kreisname	

Tabelle: Linien

Enthält alle Erhebungslinien sowie die in der Tabelle Reisewege aufgeführten Linien.

Spaltenname	Datentyp	Beschreibung	Bemerkung
LinCode	integer	Codierte Liniennummer	Schlüsselfeld
Linie	string	Linie laut Fahrplan	
Kurzbezeichnung	string	z.B. VU-Interne Linienbezeichnung	ggf. leer
Verlauf	string	Linienverlauf	
LinienbündelNr	integer	VRN-LinienbündelNr	
LinienbündelName	Text	VRN Linienbündelname	
TeillosNr	integer	TeillosNr (Standardwert=0)	
Bemerkung	string	Bemerkung zur Linie	

Tabelle: ZuAbgangsVM

Enthält alle verwendeten Codierungen für Zu- und Abgangsverkehrsmittel.

Spaltenname	Datentyp	Beschreibung	Bemerkung
VMCode	integer	VerkehrsmittelCode	Schlüsselfeld
VMKurz	string	Kurzbezeichnung Verkehrsmittel	
Verkehrsmittel	string	Verkehrsmittelname	ggf. leer

Tabelle: Fahrscheine

Enthält alle verwendeten Fahrscheine.

Spaltenname	Datentyp	Beschreibung	Bemerkung
FSCode	integer	FahrscheinCode	Schlüsselfeld
Tarif	string	z.B. VRN oder KVV usw.	
Preisstufe	string	Preisstufe des Fahrscheins	ggf. leer oder „alle“ bei nicht VRN Tarifen
FSName	string	Fahrschein-Name	
FSGruppe	string	Fahrschein-Gruppe	

Tabelle: Fahrtzweck

Enthält alle verwendeten Fahrtzwecke.

Spaltenname	Datentyp	Beschreibung	Bemerkung
ZweckCode	integer	FahrtzweckCode	Schlüsselfeld
Fahrtzweck	string	Fahrtzweck	

Die Fahrtzwecke werden wie folgt vorgegeben:

ZweckCode	Fahrtzweck
1	Arbeit/Dienst
2	Schule/Ausbildung
3	Freizeit/Erholung/Urlaub
4	Versorgung/Erledigung
5	keine Angabe

Anhang 5 zur EAR

Zuordnung der Aufgabenträger zur Ermittlung der Demografie Kennzahl in den regionalen Busnetzen

Regionales Busnetz Odenwald-Tauber

- Main-Tauber-Kreis
- Neckar-Odenwald-Kreis

Regionales Busnetz Bergstraße

- Kreis Bergstraße

Regionales Busnetz Rheinhessen-Pfalz

- Kreis Alzey-Worms
- Kreis Bad Dürkheim
- Frankenthal
- Rhein-Pfalz-Kreis
- Neustadt an der Weinstraße
- Kreis Südliche Weinstraße
- Landau in der Pfalz
- Kreis Germersheim

Regionales Busnetz Westpfalz

- Kreis Kaiserslautern
- Kreis Kusel
- Kreis Südwestpfalz
- Zweibrücken

Anhang 6 zu EAR

Basiswerte Demografiekennzahl

	Schüler	Einwohner
Aufgabenträger (AT)	2010	2010
Landkreis Bergstraße	29.388	262.799
Stadt Heidelberg	16.241	146.113
Stadt Mannheim	37.612	313.174
Main-Tauber-Kreis	20.072	133.351
Neckar-Odenwald-Kreis	22.487	147.006
Rhein-Neckar-Kreis	76.225	537.625
Stadt Frankenthal	6.394	46.403
Stadt Kaiserslautern	11.902	99.184
Stadt Landau	5.757	43.615
Stadt Ludwigshafen	22.023	164.351
Stadt Neustadt	7.083	52.855
Stadt Pirmasens	5.298	41.046
Stadt Speyer	6.830	49.857
Stadt Worms	11.116	81.736
Stadt Zweibrücken	4.650	33.944
Landkreis Alzey-Worms	19.623	125.297
Landkreis Bad Dürkheim	18.984	132.757
Donnersbergkreis	11.826	76.218
Landkreis Germersheim	18.851	124.838
Landkreis Kaiserslautern	16.102	105.751
Landkreis Kusel	10.267	73.231
Rhein-Pfalz-Kreis	20.935	148.475
Landkreis Südliche Weinstraße	16.004	108.443
Landkreis Südwestpfalz	13.943	98.806

Aufgrund des Zensus 2011 wurde als Kompromiss festgelegt, dass bei denjenigen Aufgabenträgern, bei denen der Zensus zu statistischen Zuwächsen geführt hat, ein auf das Zensusergebnis referenzierter Wert des Jahres 2010 gilt. Sofern der Zensus bei Einwohnern und Schülern unterschiedlich wirkt, wurde die Variante gewählt, die zu einer höheren DK führt.

Zur Ermittlung der Schülerzahlen werden die Altersgruppen 6 bis 20 Jahre der Einwohnerstatistik verwendet.

Anhang 7 zur EAR¹¹⁷

Aufteilung der Stückzahlen im Ausbildungsverkehr nach §§ 45a PBefG bzw. 6a AEG

¹Die Zuteilung der Stückzahlen der Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs im Verkehrsverbund Rhein-Neckar erfolgt für die Zeitkarten nach dem VRN-Tarif sowie für die Zeitkarten nach dem Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland. ²Für das jeweilige Antragsjahr bilden die Gesamtverkaufszahlen der Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs nach Fahrausweisgattungen die Ausgangsbasis.

1. Verteilung der Zeitkarten Ausbildungsverkehr nach VRN-Tarif

¹Die Verteilung der Stückzahlen der Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs nach dem VRN-Tarif auf die SPNV-Leistungseinheiten sowie auf die Linienbündel ergibt sich aus den in Tabelle 1 dargestellten Schlüsseln. ²Die in Tabelle 1 dargestellten Schlüssel werden auf die Gesamtverkaufszahlen nach Verbundstatistik des jeweiligen Antragsjahres angewendet. ³Die Schlüssel sind auf vier Nachkommastellen gerundet.

⁴Die preisstufenabhängigen Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs werden den Linienbündeln preisstufenscharf entsprechend ihrem Preisstufenverhältnis in der Verbundstatistik des jeweils zu betrachtenden Antragsjahres zugeteilt. ⁵Dies gilt für Monatskarten sowie für die Monats- und Jahreskarten Ausbildung Westpfalz.¹¹⁸

⁶Die Aufteilung der den Linienbündeln nach Schlüssel zugeteilten Semester-Tickets in Semester-Tickets und Anschluss-Semester-Tickets erfolgt nach dem Verhältnis der in der Verbundstatistik am Ende des jeweils zu betrachtenden Antragsjahres festgestellten Gesamtverkaufszahlen.

2. Verteilung der Zeitkarten Ausbildungsverkehr nach dem Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland

¹Die Verteilung der Stückzahlen der Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs (Wochen-, Monats- und Jahreskarten) aus dem Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland (kurz „ÜT“) auf die Linienbündel ergibt sich aus den in Tabelle 2 dargestellten Schlüsseln. ²Die Schlüssel basieren auf der ÜT-Verkehrserhebung 2012, sind auf vier Nachkommastellen gerundet und werden auf die ÜT-Gesamtverkaufsstatisik des jeweiligen Antragsjahres angewandt.

³Die auf die grenzüberschreitenden Linienbündel nach Schlüssel entfallenden Stückzahlen werden in einem zweiten Schritt auf die Länder Rheinland-Pfalz und Saarland hälftig aufgeteilt.

⁴Die preisstufenabhängigen Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs werden den Linienbündeln preisstufenscharf entsprechend ihrem Preisstufenverhältnis in der ÜT-Gesamtverkaufsstatisik des jeweils zu betrachtenden Antragsjahres zugeteilt.

¹¹⁷ Anhang 7 geändert mit Wirkung zum 01.01.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

¹¹⁸ Satz 5 des Anhang 7 zur Anlage 6 (EAR) neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

Schlüssel zur Verteilung der Stückzahlen im Ausbildungsverkehr

Linienbündel	MAXX-Ticket (Monatswerte)	Semester- Ticket	Semester- Ticket plus Westpfalz	Westpfalz Anschluss Semester- Ticket	Jahreskarte Westpfalz	Monats- karte	Super-MAXX (Monatswerte)
Baden-Württemberg							
Ahorn	0,0305%	0,0062%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0017%	0,0000%
Bad Mergentheim	0,0682%	0,0136%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0034%	0,0000%
Boxberg	0,2405%	0,0496%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0136%	0,0000%
Buchen	4,3857%	0,0099%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,5047%	0,0000%
Creglingen	0,1617%	0,0335%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0102%	0,0000%
Eberbach	0,2909%	0,0273%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	2,1152%	0,0000%
Heidelberg	5,8741%	29,1521%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	7,1755%	0,0000%
Hundheim	0,2020%	0,0422%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0119%	0,0000%
Igersheim	0,2958%	0,0608%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0169%	0,0000%
Kembach	0,3338%	0,0682%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0186%	0,0000%
Külsheim	0,2020%	0,0422%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0119%	0,0000%
Ladenburg-Schriesheim	0,3397%	1,0246%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,2270%	0,0000%
Leimen	1,0062%	0,2407%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,1135%	0,0000%
Linie 682 (Odenwald Süd)	0,2129%	0,0012%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%
Maintal	0,2725%	0,0558%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0153%	0,0000%
Mannheim	8,4267%	26,3164%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	15,3970%	0,0000%
Mosbach	4,6882%	0,0645%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,6944%	0,0000%
Neckargemünd	2,1834%	0,2903%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,1710%	0,0000%
Niederstetten	0,2051%	0,0422%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0119%	0,0000%
Osterburken-Lauda	1,8611%	0,3486%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,1084%	0,0000%
Linie 5 (mv-Schiene)	4,1181%	12,2397%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	2,5928%	0,0000%
Schwetzingen-Hockenheim Los 1	1,8495%	0,6153%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,7929%	0,0000%
Schwetzingen-Hockenheim Los 2	0,0350%	0,0108%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0055%	0,0000%
Schwetzingen-Hockenheim Los 3	0,1640%	0,2148%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,3512%	0,0000%
Seckach-Walldürn Los 1	0,2167%	0,0236%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0390%	0,0000%
Seckach-Walldürn Los 2	0,2374%	0,0248%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0407%	0,0000%
Sinsheim-Nord	1,4845%	0,0050%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%
Sinsheim-Süd	1,5245%	0,0930%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,1456%	0,0000%
St. Leon-Rot/Sandhausen	0,8967%	2,2229%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,2253%	0,0000%
Stadtbus Hockenheim	0,0186%	0,0077%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0105%	0,0000%
Tauberbischofsheim	2,3481%	0,4813%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,1389%	0,0000%
Walldürn	0,0282%	0,0037%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0051%	0,0000%
Weikersheim-Ost	0,2076%	0,0422%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0119%	0,0000%
Weinheim	0,8703%	0,0906%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	1,2718%	0,0000%
Wertheim	0,1213%	0,0248%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0068%	0,0000%
Wiesloch-Walldorf	2,3342%	0,4627%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	1,1059%	0,0000%
LE 22 Stadtbahn Heilbronn Nord	0,0327%	0,0397%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,1778%	0,0000%
nicht gebündelt - Linie 52	0,0307%	0,0087%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0017%	0,0000%

¹¹⁹ Tabelle 1 neugefasst mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

nicht gebündelt - Linie Hoffmann "Fahrmit"	0,1685%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%
Linienbündel	MAXX-Ticket (Monatswerte)	Semester-Ticket	Semester-Ticket plus Westpfalz	Westpfalz Anschluss Semester-Ticket	Jahreskarte Westpfalz	Monats-karte	Super-MAXX (Monatswerte)
Rheinland-Pfalz							
Alzey	0,0324%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0034%	0,0000%
Alzey-Land - Wöllstein	0,6498%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%
Bad Bergzabern	1,0446%	0,0087%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,3997%	0,0000%
Bad Dürkheim	0,2173%	0,0099%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0373%	0,0000%
Donnersbergkreis	3,1994%	0,0074%	0,0114%	0,1025%	8,1639%	4,4229%	9,9368%
Frankenthal	0,5827%	0,1228%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,3337%	0,0079%
Germersheim-Los 1	0,5367%	0,0372%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,7011%	0,0741%
Germersheim-Los 2	0,8633%	0,0620%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	1,1736%	0,1217%
Germersheim-Los 3	0,1979%	0,0136%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,2676%	0,0291%
Grünstadt	2,3993%	0,2109%	0,0076%	0,0000%	0,2481%	0,5107%	3,6889%
Kaiserslautern	0,3779%	0,0000%	73,3293%	15,8811%	14,3456%	5,6545%	12,2708%
Kaiserslautern-Nord	0,4677%	0,0099%	0,3671%	0,5123%	7,8324%	3,5640%	6,6951%
Kaiserslautern-Nordwest Los 1	0,2495%	0,0000%	1,2450%	2,1516%	9,4703%	3,7355%	8,0976%
Kaiserslautern-Südwest Los 2	0,1734%	0,0000%	0,8628%	1,4344%	6,5812%	2,5895%	5,6286%
Landau	0,3463%	0,0484%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%
Ludwigshafen	5,4599%	4,7609%	0,1438%	0,0000%	0,0000%	1,8714%	0,8018%
Neustadt-Los 1	2,9341%	0,2245%	0,0265%	0,0000%	0,0000%	0,8400%	0,0873%
Neustadt-Los 2	0,2170%	0,0744%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,2659%	0,1773%
Neustadt-Los 3	0,9766%	0,0868%	0,0265%	0,0000%	0,0000%	0,4996%	0,1191%
Pfälzer Bergland Nord Los 3	0,1793%	0,0000%	0,1703%	0,2049%	6,8068%	2,6819%	5,8218%
Pfälzer Bergland Süd Los 4	0,2805%	0,0000%	0,2611%	0,2049%	10,6461%	4,1979%	9,1032%
Pirmasens	0,1119%	0,0000%	0,5865%	0,4098%	4,2461%	1,6746%	3,6307%
Pirmasens-Umland	1,3601%	0,0000%	0,1930%	0,3074%	10,6281%	4,1880%	9,1243%
Queichtal	1,4661%	0,1166%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,4268%	0,0000%
Rheinpfalz	3,9049%	0,4763%	0,0114%	0,0000%	0,0000%	0,6554%	0,4869%
Rodalben	0,0388%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	1,4750%	0,5813%	1,2596%
Speyer	0,5104%	0,0806%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	2,3743%	0,5451%
Wonnegau-Alt rhein	2,3867%	0,1439%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,2930%	0,1905%
Worms	1,9746%	0,6872%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	3,6851%	0,0000%
Zweibrücken	0,1299%	0,0000%	0,1022%	0,2049%	4,9282%	1,9421%	4,2155%
Zweibrücken-Umland	0,2205%	0,0000%	0,0265%	0,0000%	8,3662%	3,2962%	7,1529%
Linie RHB (mv-Schiene)	0,6482%	0,1699%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0169%	0,4393%
LE 01a Dieselnetz Südwest Los 2	0,0396%	0,0124%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%
LE 02 Wörth - Germersheim	0,0613%	0,0422%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,0318%
Übergangsbereich RNN	0,0041%	0,0000%	0,0076%	0,1025%	0,1563%	0,0627%	0,1323%
Übergangsbereich saarVV	0,0159%	0,0000%	0,2270%	0,0000%	0,6018%	0,2345%	0,5160%
Hessen							
Hessen	4,5527%	0,4602%	0,0000%	0,0000%	0,0000%	8,5488%	0,0000%
SPNV Leistungseinheiten							
SPNV LE	13,2211%	17,6322%	22,3944%	78,4837%	5,5039%	4,7246%	9,6140%
Summe	100,0000%	100,0000%	100,0000%	100,0000%	100,0000%	100,0000%	100,0000%

Tabelle 2¹²⁰

Gültig ab dem Abrechnungsjahr 2018 bis zum Ablauf der aktuellen Konzession zum LB Stadt Zweibrücken

Schlüssel zur Verteilung der Stückzahlen im Ausbildungsverkehr nach dem Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland

Linienbündel	Region	Vorwegentnahme	Schlüssel 100 %	Schlüssel RP	Schlüssel SL
Donnersbergkreis	RP		0,0000%	0,0000%	
Kaiserslautern Nord	RP		0,1000%	0,1000%	
Kaiserslautern Nordwest, (Los 1)	RP		0,3746%	0,3746%	
Kaiserslautern Südwest (Los 2)	RP		0,0579%	0,0579%	
Lkr Neunkirchen (Bündel 1)	SL		0,1821%		0,1821%
Lkr Neunkirchen (Bündel 2)	SL		0,0000%		0,0000%
Pfälzer Bergland Nord (Los 3)	RP		0,0115%	0,0115%	
Pfälzer Bergland Süd (Los 4)	RP/SL		40,1513%	20,0757%	20,0757%
Pirmasens Umland	RP		0,0000%	0,0000%	
Rodalben	RP		0,0000%	0,0000%	
Saarpfalz-Kreis	RP/SL		1,2926%	0,6463%	0,6463%
Saarpfalz-Kreis Nord	RP/SL		23,9811%	11,9906%	11,9906%
Saarpfalz-Kreis West	SL		0,1611%		0,1611%
St. Wendel Bündel 1	SL		0,0000%		0,0000%
St. Wendel Linienbündel 2 + 3	RP/SL		4,6306%	2,3153%	2,3153%
Stadt Blieskastel	SL		0,0880%		0,0880%
Stadt Homburg	SL		0,6951%		0,6951%
Stadt Kaiserslautern	RP		0,3085%	0,3085%	
Stadt Pirmasens	RP		0,0000%	0,0000%	
Stadt Sankt Ingbert	SL		0,0000%		0,0000%
Stadt Zweibrücken	RP	163 JKA *	0,0000%	0,0000%	
Zweibrücken Umland	RP/SL		8,1816%	4,0908%	4,0908%
Linie 260 - nicht gebündelt	RP		0,0000%	0,0000%	
Dieselnetz Südwest Los 2	RP/SL		0,0090%	0,0045%	0,0045%
E-Netz Saar Los 1	RP/SL		7,8807%	3,9404%	3,9404%
E-Netz Saar Los 2	SL		0,5520%		0,5520%
RE - Netz Südwest	RP/SL		0,2012%	0,1006%	0,1006%
S-Bahn Rhein-Neckar (Los 1) - neu	RP/SL		3,1301%	1,5651%	1,5651%
Südpfalznetz (Direktvergabe)	RP		0,0000%	0,0000%	
Westpfalznetz	RP/SL		8,0110%	4,0055%	4,0055%
Summe			100,0000%	49,5871%	50,4129%

*Die VGZ erhält für das Linienbündel Stadt Zweibrücken bis zum Ablauf des aktuellen Konzessionsvertrages eine Vorwegentnahme von 163 Jahreskarten Ausbildung (Monatswerte) gemäß Beschluss AG ÜT W/S 01.3/2014

¹²⁰ Tabelle 2 in Anhang 7 zu EAR in neuer Fassung mit Wirkung zum 01.01.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

Tabelle 2¹²¹

Gültig vsl. ab dem Abrechnungsjahr 2020

Schlüssel zur Verteilung der Stückzahlen im Ausbildungsverkehr nach dem Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland

Linienbündel	Region	Schlüssel 100 %	Schlüssel RP	Schlüssel SL
Donnersbergkreis	RP	0,0000%	0,0000%	
Kaiserslautern Nord	RP	0,0989%	0,0989%	
Kaiserslautern Nordwest, (Los 1)	RP	0,3706%	0,3706%	
Kaiserslautern Südwest (Los 2)	RP	0,0573%	0,0573%	
Lkr Neunkirchen (Bündel 1)	SL	0,1801%		0,1801%
Lkr Neunkirchen (Bündel 2)	SL	0,0000%		0,0000%
Pfälzer Bergland Nord (Los 3)	RP	0,0114%	0,0114%	
Pfälzer Bergland Süd (Los 4)	RP/SL	39,7151%	19,8576%	19,8576%
Pirmasens Umland	RP	0,0000%	0,0000%	
Rodalben	RP	0,0000%	0,0000%	
Saarpfalz-Kreis	RP/SL	1,2786%	0,6393%	0,6393%
Saarpfalz-Kreis Nord	RP/SL	23,7206%	11,8603%	11,8603%
Saarpfalz-Kreis West	SL	0,1594%		0,1594%
St. Wendel Bündel 1	SL	0,0000%		0,0000%
St. Wendel Linienbündel 2 + 3	RP/SL	4,5803%	2,2902%	2,2902%
Stadt Blieskastel	SL	0,0870%		0,0870%
Stadt Homburg	SL	0,6876%		0,6876%
Stadt Kaiserslautern	RP	0,3052%	0,3052%	
Stadt Pirmasens	RP	0,0000%	0,0000%	
Stadt Sankt Ingbert	SL	0,0000%		0,0000%
Stadt Zweibrücken	RP	1,0861%	1,0861%	
Zweibrücken Umland	RP/SL	8,0927%	4,0464%	4,0464%
Linie 260 - nicht gebündelt	RP	0,0000%	0,0000%	
Dieselnetz Südwest Los 2	RP/SL	0,0089%	0,0045%	0,0045%
E-Netz Saar Los 1	RP/SL	7,7951%	3,8976%	3,8976%
E-Netz Saar Los 2	SL	0,5460%		0,5460%
RE - Netz Südwest	RP/SL	0,1990%	0,0995%	0,0995%
S-Bahn Rhein-Neckar (Los 1) - neu	RP/SL	3,0961%	1,5481%	1,5481%
Südpfalznetz (Direktvergabe)	RP	0,0000%	0,0000%	
Westpfalznetz	RP/SL	7,9240%	3,9620%	3,9620%
Summe		100,0000%	50,1347%	49,8653%

¹²¹ Tabelle 2 in Anhang 7 zu EAR in neuer Fassung mit Wirkung zum 01.01.2019 durch Änderungssatzung vom 12.12.2018

Anlage 7
[weggefallen]¹²²

¹²² Anlage 7 aufgehoben mit Wirkung zum 1.1.2022 durch Änderungssatzung vom 21.12.2021

Anlage 8
zur
Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund
Rhein-Neckar

Fahrausweiskontrollen im VRN

¹Die einzuhaltende Prüfquote wird wie folgt festgelegt:

Ø Beanstandungsquote		Prüfquote/Linienbündel	
Bus	Tram/SPNV	Bus	Tram/SPNV
bis 4,0 %	bis 5,0 %	0,2 %	1,0 %
bis 5,0 %	bis 6,0 %	0,3 %	1,1 %
bis 6,0 %	bis 7,0 %	0,4 %	1,2 %
bis 7,0 %	bis 8,0 %	0,5 %	1,3 %
über 7,0 %	über 8,0 %	0,6 %	1,4 %

²Die durchschnittliche Beanstandungsquote wird aus dem Ergebnis der durch die Verbundgesellschaft organisierten und beauftragten unternehmensübergreifenden Fahrausweisprüfungen ermittelt. ³Dabei müssen einer durchschnittlichen Beanstandungsquote mindestens drei Prüftage innerhalb des betroffenen Linienbündels in einem Jahr zugrunde liegen. ⁴Falls in einem Bündel weniger als drei Prüftage vorliegen, gilt in diesem Bündel die niedrigste Prüfquote. ⁵Die Beanstandungsquote eines Jahres bedingt die Prüfquote für das Folgejahr.

⁶Die von den Verkehrsunternehmen zu leistenden Fahrausweiskontrollen, die auf die Prüfquote angerechnet werden, können mit eigenem Prüfpersonal oder mit externen Dienstleistern erbracht werden.

⁷Die Einnahmen aus EBE verbleiben bei den Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsmitteln die EBE erhoben wurden. ⁸Dies gilt sowohl für die eigenen Fahrausweisprüfungen der VU als auch für die unternehmensübergreifenden Prüfungen im Auftrag der Verbundgesellschaft.