

Inhaltsverzeichnis

- 1. Grundzüge des VGN**
- 2. Grundvertrag**
- 3. Gesellschaftsvertrag**
- 4. Einnahmenaufteilungsvertrag**
- 5. Zweckverbandssatzung**
- 6. Kooperationsvertrag**
- 7. Assoziierungsvertrag**
- 8. Beteiligungsvertrag**
- 9. Verkehrsverbesserungsvertrag**

Organe des VGN

Gesellschafterversammlung	
Tim Dahlmann-Resing Anja Steidl	Vorsitzender stellv. Vorsitzende

Gesellschafter

DB Regio AG	OVF - Omnibusverkehr Franken GmbH
- Uwe Helmes - Anja Steidl	- Frank Westermann - Günther Köhnke
VAG - Verkehrs-Aktiengesellschaft	infra fürth verkehr gmbh
- Josef Hasler - Tim Dahlmann-Resing - Karl-Heinz Pöverlein - Michael Richarz	- Dr. Hans Partheimüller
ESTW - Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH	STWB Stadtwerke Bamberg GmbH
- Matthias Exner	- Klaus Rubach
Stadtwerke Bayreuth Verkehrs- und Bäder GmbH	Stadtverkehr Schwabach GmbH
- Jürgen Bayer	- Winfried Klinger
GPV - Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen im VGN mbH	GkV - Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN GbR
- Werner Geiger	- Dominique Kinzkofer - Roland Moritzer

Geschäftsführung VGN
Jürgen Haasler Andreas Mäder

Beratende Mitglieder der Gesellschafterversammlung

- | | |
|--|---|
| - Carsten Fregin
Bayer. Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr | - Ulrich Schaller
Industrie- und Handelskammer Nürnberg |
| - Armin Kroder
Landrat Landkreis Nürnberger Land | - Manfred Leuthel
Vorsitzender des Betriebsrates der DB Regio AG, Mittelfranken |
| - Matthias Thürauf
Oberbürgermeister Stadt Schwabach | - Rainer Lehnemann
Vorsitzender Betriebsrat VAG |
| - Klaus Keppeler
Regierung von Mittelfranken | |

Gremien des VGN

Grundvertrags-Ausschuss	
Dr. Thomas Bauer	Vorsitzender
Dr. Ulrich Maly	1. stellv. Vorsitzender
Matthias Dießl	2. stellv. Vorsitzender

Grundvertragspartner

Freistaat Bayern
Regierungspräsident Dr. Thomas Bauer
Stadt Ansbach
Oberbürgermeisterin Carda Seidel
Stadt Bamberg
Oberbürgermeister Andreas Starke
Stadt Bayreuth
Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe
Stadt Erlangen
Oberbürgermeister Dr. Florian Janik
Stadt Fürth
Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung
Stadt Nürnberg
Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly
Stadt Schwabach
Oberbürgermeister Matthias Thürauf
Landkreis Ansbach
Landrat Dr. Jürgen Ludwig
Landkreis Bamberg
Landrat Johann Kalb
Landkreis Bayreuth
Landrat Hermann Hübner
Landkreis Donau-Ries
Landrat Stefan Rößle
Landkreis Erlangen-Höchstadt
Landrat Alexander Tritthart

Landkreis Forchheim
Landrat Dr. Hermann Ulm
Landkreis Fürth
Landrat Matthias Dießl
Landkreis Haßberge
Landrat Wilhelm Schneider
Landkreis Kitzingen
Landrätin Tamara Bischof
Landkreis Lichtenfels
Landrat Christian Meißner
Landkreis Neumarkt i. d. OPf.
Landrat Willibald Gailler
Landkreis Neustadt a. d. A.- Bad Windsheim
Landrat Helmut Weiß
Landkreis Nürnberger Land
Landrat Armin Kroder
Landkreis Roth
Landrat Herbert Eckstein
Landkreis Weißenburg- Gunzenhausen
Landrat Gerhard Wägemann
Zweckverband Nahverkehr Amberg-Sulzbach
Oberbürgermeister Michael Cerny
Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (nicht stimmberechtigt)
Vorsitzender Landrat Armin Kroder

Geschäftsstelle:
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

Gremien des VGN

Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg	
Armin Kroder	Vorsitzender
Matthias Thürauf	1. stellv. Vorsitzender
Andreas Starke	2. stellv. Vorsitzender

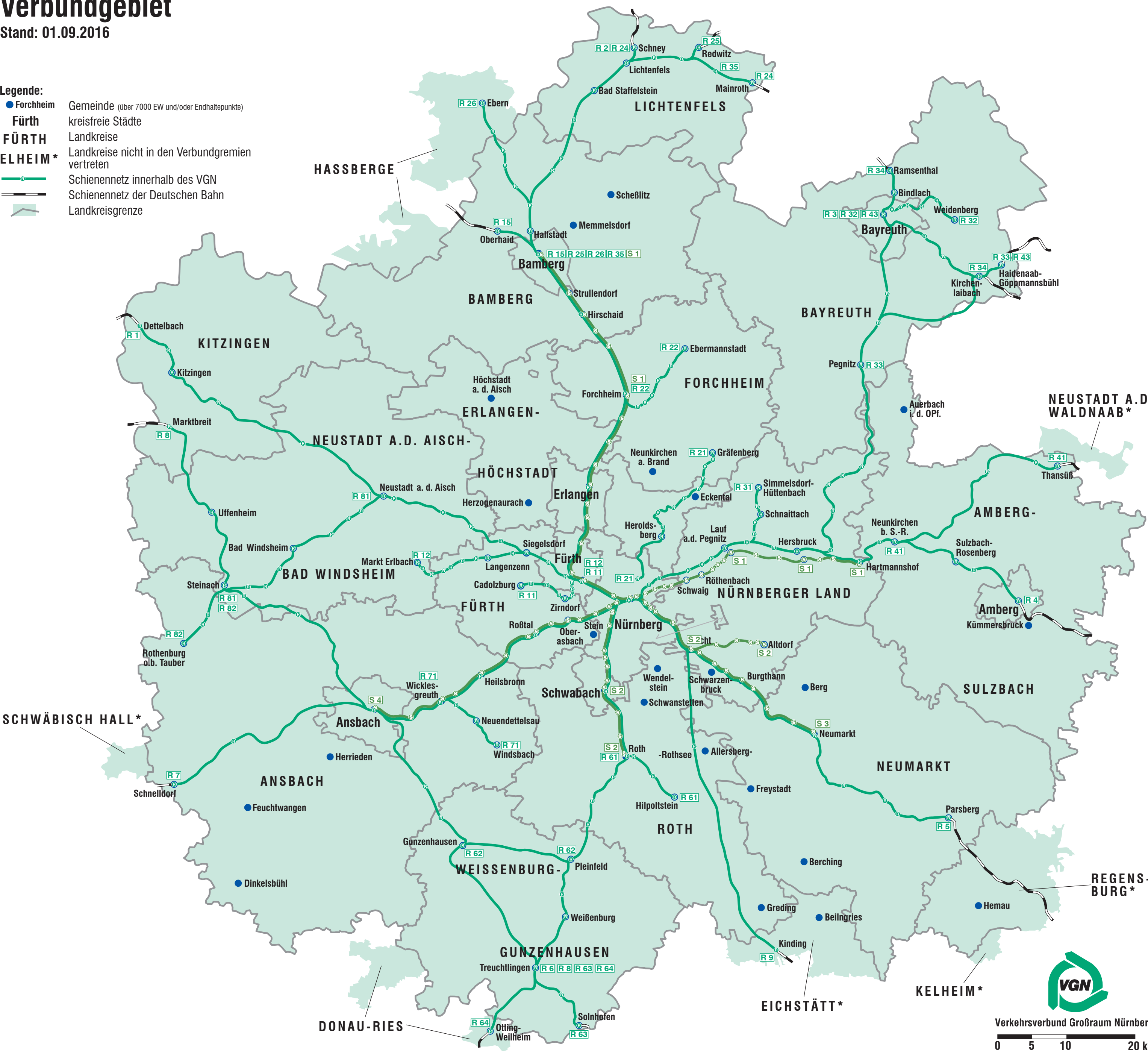
Stadt Ansbach
- Oberbürgermeisterin Carda Seidel
Stadt Bamberg
- Oberbürgermeister Andreas Starke
- Klaus Rubach
Stadt Bayreuth
- Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe
- Stadtrat Klaus Klötzer
Stadt Erlangen
- Oberbürgermeister Dr. Florian Janik
- Stadtrat Jörg Volleth
Stadt Fürth
- Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung
- Dr. Hans Partheimüller
Stadt Nürnberg
- Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly
- Stadtrat Thorsten Brehm
- Stadtrat Lorenz Gradl
- Stadträtin Yasemin Yilmaz
- Stadtrat Michael Ziegler
- Stadtrat Markus König
- Stadtrat Kilian Sendner
- Stadtrat Konrad Schuh
Stadt Schwabach
- Oberbürgermeister Matthias Thürauf
Landkreis Ansbach
- Landrat Dr. Jürgen Ludwig
- Kreisrat Walter Schwab
- Kreisrat Hans Henninger
Landkreis Bamberg
- Landrat Johann Kalb
- Kreisrat Carsten Joneitis
- Kreisrat Georg Kestler
Landkreis Bayreuth
- Landrat Hermann Hübner
- Kreisrat Karl Lothes
Landkreis Erlangen-Höchstadt
- Landrat Alexander Tritthart
- Kreisrat Dr. German Hacker

Landkreis Donau-Ries
- Landrat Stefan Rößle
Landkreis Forchheim
- Landrat Dr. Hermann Ulm
- Kreisrat Werner Wolf
Landkreis Fürth
- Landrat Matthias Dießl
- Kreisrat Johann Völkl
Landkreis Haßberge
- Landrat Wilhelm Schneider
Landkreis Kitzingen
- Landrätin Tamara Bischof
Landkreis Lichtenfels
- Landrat Christian Meißner
Landkreis Neumarkt i. d. OPf.
- Landrat Willibald Gailler
- Kreisrat Horst Kratzer
Landkreis Neustadt a. d. A.- Bad Windsheim
- Landrat Helmut Weiß
- Kreisrat Dr. Christian von Dobschütz
Landkreis Nürnberger Land
- Landrat Armin Kroder
- Kreisrat Konrad Rupprecht
- Kreisrätin Martina Baumann
Landkreis Roth
- Landrat Herbert Eckstein
- Kreisrat Klaus Vogel
Landkreis Weißenburg- Gunzenhausen
- Landrat Gerhard Wägemann
- Kreisrat Werner Baum
Zweckverband Nahverkehr Amberg-Regen
- Oberbürgermeister Michael Cerny
- Landrat Richard Reisinger
- Kreisrat Alwin Märkl

Verbundgebiet

Stand: 01.09.2016

- Legende:**
- Forchheim
 - Fürth
 - FÜRTH**
 - KELHEIM ***
 - Gemeinde (über 7000 EW und/oder Endhaltepunkte)
 - kreisfreie Städte
 - Landkreise
 - Landkreise nicht in den Verbundgremien vertreten
 - Schienennetz innerhalb des VGN
 - Schienennetz der Deutschen Bahn
 - Landkreisgrenze



Grundvertrag
für den
Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg

(Neufassung vom 15.04.1997, gültig ab 01.06.1997)

Zwischen

dem **Freistaat Bayern**,
vertreten durch das Staatsministerium
für Wirtschaft, Verkehr und Technologie

und

den **Städten** Nürnberg, Fürth, Erlangen, Schwabach und Ansbach,
den **Landkreisen** Erlangen-Höchstadt, Fürth, Nürnberger Land, Roth,
Ansbach, Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim, Weißenburg-Gunzenhausen,
Forchheim, Neumarkt i.d.OPf.,
dem **Zweckverband** Nahverkehr Amberg-Sulzbach - ZNAS - sowie
dem **Zweckverband** Verkehrsverbund Großraum Nürnberg - Zweckverband -

- im folgenden Grundvertragspartner genannt -

wird über die Grundlagen des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg folgender

Grundvertrag

geschlossen.

Präambel

Zwischen der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Bayern, den Städten Nürnberg, Fürth, Erlangen, Schwabach und Ansbach sowie den Landkreisen Erlangen-Höchstädt, Fürth, Nürnberger Land, Roth, Ansbach, Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim, Weißenburg-Gunzenhausen, Forchheim, Amberg-Weizsach und Neumarkt i.d.OPf. wurde über die Grundlagen des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg am 19.12.1986 ein Grundvertrag abgeschlossen.

Die Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs auf Grund des Regionalisierungsgesetzes (Art. 4 ENeuOG), der Novelle zum PBefG (Art. 6 Abs. 116 ENeuOG) sowie des BayÖPNVG und das hierdurch bedingte Ausscheiden der Bundesrepublik Deutschland als Vertragspartner erfordert eine Fortschreibung des Grundvertrages, um die erfolgreiche Entwicklung des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg weiter zu optimieren. Dies ist mit der Änderung des Grundvertrages am 27.01.1996 geschehen.

Anstelle des Landkreises Amberg-Weizsach wird der ZNAS am 01.06.1997 Grundvertragspartner.

Artikel 1

Vertragsziel

- (1) Vertragsziel ist die umfassende Zusammenarbeit der Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundraum unter Einbeziehung der dort tätigen Verkehrsunternehmen in einem Verkehrs- und Tarifverbund entsprechend den Zielsetzungen des Regionalisierungsgesetzes, des BayÖPNVG und des PBefG.
- (2) Aufgabenträger im Verbundraum sind
 - für den Schienenpersonennahverkehr der Freistaat Bayern (Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie),
 - für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr die kreisfreien Städte, die Landkreise, der ZNAS und der Zweckverband,
 - für diejenigen Aufgaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs, die sinnvoll nur regional erfüllt werden können, der Zweckverband nach Maßgabe der Verbandssatzung.

Auch wenn kreisangehörige Gemeinden gem. Art. 9 BayÖPNVG an der Erfüllung von Nahverkehrsaufgaben mitwirken, verbleibt deren Aufgabenträgervertretung gegenüber dem Verkehrsverbund bei den jeweiligen Landkreisen. Kreisfreie Städte und Landkreise verpflichten sich zum Vorbehalt der Aufgabenträgervertretung gegenüber dem Verkehrsverbund auch dann, wenn und soweit sie untereinander oder mit kreisangehörigen Gemeinden im Rahmen des Verkehrsverbundes verkehrlich kooperieren.

Artikel 2

Verkehrsverbund

(1) In Übereinstimmung mit dem Grundsatz der Trennung von Aufgabenträger- und Unternehmenseite bilden den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

- die im Grundvertrags-Ausschuß vertretenen kommunalen Körperschaften und der Freistaat Bayern,
- die in der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH - Verbundgesellschaft - zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen.

Das Letztentscheidungsrecht in übergreifenden Verbundangelegenheiten (einschließlich Namensrecht) kommt dem Grundvertrags-Ausschuß zu.

(2) Die Grundvertragspartner verpflichten sich

1. durch einen einheitlichen Verbundtarif ein freizügiges Benützen der verschiedenen Verkehrsmittel der Verkehrsunternehmen zu gewährleisten. Räumlich begrenzte Tarife dürfen die einheitliche Anwendung des Verbundtarifs und seine Struktur nicht beeinträchtigen und sollen abgebaut bzw. vermieden werden; Haus-, Stadt- oder Gemeinschaftstarife bleiben unberührt,
2. die Beteiligung der Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr entweder eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich als Vertragspartner bzw. als Beauftragter eines Grundvertragspartners erbringen, an der Verbundgesellschaft sicherzustellen,
3. die Einbindung sonstiger Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung ihrer wirtschaftlichen Belange vorzusehen.

Soweit sich ein Verkehrsunternehmen nicht an der Verbundgesellschaft beteiligt, ist es zum finanziellen Ausgleich der in Anspruch zu nehmenden Leistungen der Verbundgesellschaft verpflichtet.

Artikel 3

Nahverkehrsplanung

- (1) Die Schienennahverkehrsplanung (Art. 15, 17 BayÖPNVG) obliegt dem Freistaat Bayern.

Die Planung für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (Art. 8, 10, 12 - 14 Bay-ÖPNVG, § 8 Abs. 3 Satz 2 - 4 PBefG) obliegt den kreisfreien Städten und Landkreisen.

Dem Zweckverband obliegt nach Maßgabe der Verbandssatzung die regionale Nahverkehrsplanung einschließlich der notwendigen regionalen Abstimmung der Nahverkehrsplanungen seiner Verbandsmitglieder. Er kann sich zur Planausarbeitung und Abstimmung der Verbundgesellschaft bedienen.

Der Freistaat Bayern mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH einerseits, der Zweckverband und die Verbundgesellschaft andererseits werden ihre Verkehrsplanung und Fahrplangestaltung jeweils miteinander abstimmen.

- (2) Das Liniennetz und das jeweilige betriebliche Leistungsangebot sind im Benehmen mit der Verbundgesellschaft zu gestalten.

In Bereichen konkurrierender und/oder aufeinander abzustimmender Verkehrsangebote werden die betroffenen Verkehrsunternehmen ggf. im Einvernehmen mit den zuständigen Aufgabenträgern rechtzeitig das Liniennetz und das betriebliche Leistungsangebot vertraglich regeln. Bei Abbau von Parallelverkehren wird das beizubehaltende Verkehrsangebot vertraglich geregelt.

Artikel 4

Aufgaben der Verbundgesellschaft

- (1) Im Auftrag ihrer Gesellschafter, der übrigen Verbundunternehmen, des Grundvertrags-Ausschusses und des Zweckverbandes erfüllt die Verbundgesellschaft Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs.
- (2) Die Verbundgesellschaft hat in Abstimmung mit den Verbundunternehmen
- Verkehrserhebungen durchzuführen,
 - dem Verbundzweck dienende Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsplanungen zu betreiben,
 - Verkehrsbedienungs- und Produktkonzepte zu erstellen,
 - das Liniennetz und das betriebliche Leistungsangebot für den Verbundverkehr zu koordinieren sowie einen Verbundfahrplan herauszugeben,
 - den Gemeinschaftstarif (Verbundtarif) und die Beförderungsbedingungen zu erstellen und weiterzuentwickeln,
 - die Einnahmen aus dem Verbundtarif nach Maßgabe des Einnahmenaufteilungsvertrages zu erfassen und aufzuteilen,
 - das Einnahmenaufteilungsverfahren sachgerecht fortzuentwickeln,
 - Marketingleitlinien und einen Marketingplan aufzustellen und fortzuschreiben,
 - Konzepte und Richtlinien für ein einheitliches Abfertigungsverfahren - Vertrieb, Verkauf, Fahrgastkontrollen - zu schaffen,
 - Öffentlichkeitsarbeit, Werbung, Information und Verkaufsförderung für den Verbundverkehr zu betreiben,
 - durch Marktuntersuchungen Daten zur Kenntnis der Markterfordernisse zu gewinnen,

- die durch die Einführung des Verbundes entstehenden Verluste zu ermitteln und fortzuschreiben,
- den verbundbedingten Aufwand zu erfassen und
- ein Konzept zur Aufteilung der Vertriebskosten der Verbundunternehmen zu entwickeln.

- (3) Die Verbundgesellschaft ist Geschäftsstelle des Grundvertrags-Ausschusses. Darüber hinaus hat sie im Auftrag des Zweckverbandes oder seiner Mitglieder und in Abstimmung mit dem Grundvertrags-Ausschuß ÖPNV-Planungen u.ä. durchzuführen.

Die Aufwendungen gemäß Satz 1 sowie die vom Zweckverband veranlaßten Aufwendungen gemäß Satz 2 trägt der Zweckverband; der Anteil des Freistaates Bayern gilt als durch die Kooperationsförderung abgegolten, soweit diese im bisherigen Umfang erhalten bleibt.

Die von einzelnen Zweckverbands-Mitgliedern veranlaßten Aufwendungen werden von diesen selbst getragen.

- (4) Die Verbundgesellschaft wirkt gegenüber ihren Gesellschaftern und anderen Verbundpartnern (Grundvertrags-Ausschuß, Zweckverband, private Verkehrsunternehmen) betriebs-, interessen- und wettbewerbsneutral.

Bei Zielkonflikten zwischen Gesellschaftern und Grundvertragspartnern hat die Verbundgesellschaft vorrangig die Interessen der Grundvertragspartner zu verfolgen. Die Behandlung von Zielkonflikten zwischen Grundvertragspartnern ist Sache des Grundvertrags-Ausschusses.

- (5) Die Rechte und Pflichten der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen nach den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften (u.a. BayÖPNVG, PBefG) bleiben unberührt.

Artikel 5

Grundsätze zur wirtschaftlichen Durchführung des Verbundverkehrs

Die Verbundgesellschaft hat sich bei der Erfüllung der ihr nach Artikel 4 übertragenen Aufgaben nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit zu richten. Insbesondere hat sie

1. darauf hinzuwirken, daß die Verbundunternehmen sparsam wirtschaften und alle vertretbaren Möglichkeiten zur Rationalisierung ausschöpfen;
2. bei der Koordinierung des Liniennetzes, der Leistungen und Kapazitäten sowie der Aufstellung und Weiterentwicklung des Verbundtarifs anzustreben, daß der Verbundverkehr den größtmöglichen Nutzen für die Bevölkerung bringt und daß die Aufwendungen hierfür so weit wie möglich durch die Erträge gedeckt werden. Hierbei sind Auslastung und Kostendeckung zu beachten;
3. den Verbundtarif jährlich zu überprüfen und auf eine Anpassung entsprechend der Aufwands- und Ertragsentwicklung bei den Verbundunternehmen, den Marktgegebenheiten und den Ausgleichsleistungen der Grundvertragspartner hinzuwirken;
4. bei der Aufstellung und Weiterentwicklung des Verbundtarifsystems und bei der Einräumung von Fahrpreismäßigungen grundsätzlich für Tarifgerechtigkeit, Tarifergiebigkeit und Stärkung der Kooperation zu sorgen.

Artikel 6

Wirtschaftsplan der Verbundgesellschaft

- (1) Die Verbundgesellschaft erstellt jährlich eine mittelfristige Vorausschau für die nächsten drei Jahre über die voraussichtliche Entwicklung der eigenen Aufwendungen und Erträge und legt sie dem Grundvertrags-Ausschuß zur Kenntnis vor.
- (2) Sie erstellt jährlich für das nächste Jahr einen Wirtschaftsplan, der die eigenen Aufwendungen und Erträge enthält, und legt ihn dem Grundvertrags-Ausschuß zur Kenntnis vor. Der Wirtschaftsplan ist aus der mittelfristigen Vorausschau herzuleiten und hat zwischenzeitlichen Veränderungen Rechnung zu tragen.

Artikel 7

Erfolgsplan und Erfolgsrechnung für den Verbundverkehr

- (1) Die Verbundgesellschaft erstellt jährlich eine mittelfristige Vorausschau für die nächsten drei Jahre über die voraussichtliche Entwicklung des Verbundverkehrs und legt sie dem Grundvertrags-Ausschuß zur Kenntnis vor.
- (2) Sie erstellt jährlich für das nächste Jahr einen Erfolgsplan für den Verbundverkehr und legt ihn dem Grundvertrags-Ausschuß zur Genehmigung vor. Der Erfolgsplan ist aus der mittelfristigen Vorausschau herzuleiten und hat zwischenzeitlichen Veränderungen Rechnung zu tragen.

(3) Im Erfolgsplan sind darzulegen

1. die geplanten Betriebsleistungen, gegliedert nach Verkehrsunternehmen, Betriebszweigen und Linien; wesentliche Änderungen von Betriebsleistungen sind unter Beifügung entsprechender Verbundfahrplan-Unterlagen zu begründen (Leistungsangebot);
2. die erforderlichen Aufwendungen für das Leistungsangebot, gegliedert nach Verkehrsunternehmen und Betriebszweigen, und für die Verbundgesellschaft; es sind die Gründe für Aufwandssteigerungen und -minderungen darzulegen und Maßnahmen vorzuschlagen, wie Aufwandssteigerungen insbesondere aufgefangen werden können durch Fahrpreisanhebungen, Leistungseinschränkungen, Rationalisierungen oder Ausgleichsleistungen der Grundvertragspartner;
3. die Erträge des Verbundverkehrs sowie des ein- und ausbrechenden Verkehrs, getrennt nach Einnahmen aus dem Tarif, Zuschüsse zu den verbundbedingten Verlusten der Verkehrsunternehmen, Abgeltungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz und § 60 Schwerbehindertengesetz, freiwillige Abgeltungen sowie sonstige Zuwendungen der Vertragspartner, gegliedert nach Verkehrsunternehmen; es sind die Gründe für Ertragssteigerungen bzw. -minderungen darzulegen;
4. der Verbundtarif; es sind die wesentlichen Änderungen zu begründen und gegebenenfalls Alternativen vorzuschlagen;
5. die Differenzen zwischen den Aufwendungen nach Ziffer 2. und den Erträgen nach Ziffer 3. gegliedert nach Verkehrsunternehmen.

(4) Nach Abschluß des Geschäftsjahres legt die Verbundgesellschaft dem Grundvertrags-Ausschuß das finanzielle Ergebnis des Verbundverkehrs im Rahmen einer Erfolgsrechnung bis zum 01.09. des Folgejahres vor.

Artikel 8

Grundvertrags-Ausschuß

- (1) Zur Abstimmung der Interessen der Grundvertragspartner wird ein gemeinsamer Ausschuß (Grundvertrags-Ausschuß) gebildet.
- (2) Der Grundvertrags-Ausschuß besteht aus je einem Vertreter der Grundvertragspartner mit je einer Stimme. Der Vertreter des Zweckverbandes ist beratendes Mitglied.

Der Grundvertrags-Ausschuß wählt in offener Abstimmung aus seiner Mitte mit einfacher Mehrheit für die Dauer von fünf Jahren einen Vorsitzenden und einen ersten und zweiten stellvertretenden Vorsitzenden.

Das Amt der Vorsitzenden endet mit

- a) Ablauf der Amtszeit,
- b) Beendigung der Mitgliedschaft des Amtsinhabers im Grundvertrags-Ausschuß,
- c) Wahl neuer Vorsitzender.

Im übrigen gibt sich der Grundvertrags-Ausschuß eine Geschäftsordnung.

- (3) Der Grundvertrags-Ausschuß koordiniert wichtige verbundpolitische Aussagen der Grundvertragspartner gegenüber der Verbundgesellschaft. Seiner Zustimmung unterliegen der Verbundtarif, der Erfolgsplan und die Erfolgsrechnung für den Verbundverkehr. Darüber hinaus hat er ein Initiativrecht in allen wichtigen Verbundangelegenheiten. Es gilt das Einstimmigkeitsprinzip.
- (4) Der Grundvertrags-Ausschuß erklärt binnen einer Frist von zwei Monaten nach Vorlage gegenüber der Verbundgesellschaft, ob und inwieweit er dem Verbundtarif, dem Erfolgsplan und der Erfolgsrechnung für den Verbundverkehr zustimmt.

- (5) Stimmt ein Grundvertragspartner einnahmensteigernden Tarifmaßnahmen oder dem Abbau von Fahrleistungen oder Kapazitäten nicht zu bzw. verlangt er nichtkostendeckende Fahrleistungen oder Kapazitäten oder einnahmenmindernde Tarifmaßnahmen, so werden die sich hieraus ergebenden Ergebnisverschlechterungen von der Verbundgesellschaft nach Abstimmung mit dem betroffenen Verbundunternehmen vorab gesondert ermittelt, spezifiziert dargestellt und dem jeweiligen Grundvertragspartner zur Anerkennung vorgelegt; er hat sich innerhalb von einem Monat dazu zu äußern. Die ermittelten Beträge sind nach Anerkennung gegenüber den betroffenen Verbundunternehmen oder der Verbundgesellschaft gesondert auszugleichen. Nach Vollzug der Maßnahme ist die endgültige Ergebnisverschlechterung in regelmäßigen Zeitabständen zu aktualisieren und auszugleichen.
- (6) Sollte sich der Grundvertrags-Ausschuß nach Beginn eines Geschäftsjahres noch nicht gemäß Absatz 4 geäußert haben, so gelten die genehmigten Ansätze des zuletzt gültigen Planes bis längstens 30. Juni des laufenden Geschäftsjahres weiter. In diesem Falle endet der Vertrag mit Ablauf des darauffolgenden Geschäftsjahres. In der Zwischenzeit ist eine Übergangsregelung zu treffen. Unbeschadet dessen haben sich die an einer weiteren Zusammenarbeit interessierten Grundvertragspartner um eine entsprechende Fortsetzung des Vertragsverhältnisses zu bemühen.

Artikel 9

Ausgleich der Aufwanddeckungsfehlbeträge

- (1) Die bei den Verbundunternehmen entstehenden Aufwanddeckungsfehlbeträge werden vom jeweiligen Eigner bzw. Auftraggeber nach den in deren Innenverhältnis getroffenen Regelungen gedeckt.
- (2) Der Freistaat Bayern gewährt Zuwendungen nach Maßgabe des BayÖPNVG und seiner Förderrichtlinien.
- (3) Die kommunalen Aufgabenträger leisten über den Zweckverband einen Zuschuß zum teilweisen Ausgleich der verbundbedingten Verluste der Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus leistet der Zweckverband einen Zuschuß für die Geschäftsstelle des Grundvertragsausschusses. Der Zweckverband nimmt die auf ihn entfallenden Zuwendungen des Freistaates Bayern in Anspruch. Näheres regelt der Vertrag zwischen dem Zweckverband und der Verbundgesellschaft.

Artikel 10

Vertragsanpassung

Bei wesentlichen Änderungen der diesem Vertrag zugrunde liegenden Verhältnisse ist auf Antrag eines Grundvertragspartners über eine entsprechende Anpassung des Vertrages zu verhandeln.

Artikel 11

Inkrafttreten und Beendigung des Vertrages

- (1) Dieser Vertrag tritt mit der Unterzeichnung durch alle Grundvertragspartner zum 01.06.1997 in Kraft.
- (2) Der Vertrag kann mit einer Frist von mindestens zwei Jahren zum Ende eines Kalenderjahres, frühestens jedoch zum 31.12.2000, gekündigt werden.
- (3) Der Beitritt weiterer kreisfreier Städte und Landkreise bedarf der Zustimmung des Grundvertrags-Ausschusses. Gleiches gilt für Veränderungen im Mitgliederbestand des ZNAS.

Nürnberg, den 15. April 1997

Für den
Freistaat Bayern

Für die
Stadt Nürnberg

Für die
Stadt Fürth

Für die
Stadt Erlangen

Für die
Stadt Schwabach

Für den
Landkreis Erlangen-Höchstadt

Für den
Landkreis Nürnberger Land

Für den
Landkreis Ansbach

Für den
Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen

Für die
Stadt Ansbach

Für den
Landkreis Fürth

Für den
Landkreis Roth

Für den
Landkreis Neustadt a.d.Aisch-
Bad Windsheim

Für den
Landkreis Forchheim

Für den
Landkreis Neumarkt i.d.OPf.

Für den
Zweckverband Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg

Für den
Zweckverband Nahverkehr
Amberg-Sulzbach

Nachtrag zum Grundvertrag i. d. F. vom 15.04.1997/01.06.1997

Gemäß Artikel 11 (3) Grundvertrag sind folgende Aufgabenträger dem Grundvertrag in der oben genannten Fassung beigetreten:

- Landkreis Bayreuth zum 1. September 2005
- Landkreis Kitzingen zum 10. Dezember 2006
- Landkreis Donau-Ries zum 9. Dezember 2007
- Stadt Bayreuth zum 1. Januar 2010
- Stadt Bamberg zum 1. Januar 2010
- Landkreis Bamberg zum 1. Januar 2010
- Landkreis Haßberge zum 1. Januar 2010
- Landkreis Lichtenfels zum 1. Januar 2015

Mit der Regierungsneubildung in Folge der Landtagswahlen 2013 ist am 10. Oktober 2013 das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr Vertragspartner für den Freistaat Bayern geworden.

Stand: Januar 2015

**Geschäftsordnung
des Grundvertrags-Ausschusses (GA)
des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg**

(Neufassung vom 15.04.1997)

Der GA gibt sich gemäß Artikel 8 Absatz 2 letzter Satz des Grundvertrages in der Fassung vom 15.04.1997 folgende Geschäftsordnung:

§ 1

Aufgaben des GA

Die Aufgaben, Rechte und Pflichten des GA ergeben sich aus dem oben genannten Grundvertrag, insbesondere aus Artikel 8 und aus den zu seinen Umsetzungen getroffenen sonstigen Regelungen.

§ 2

Mitglieder des GA

1. Mitglieder des GA sind je ein Vertreter der Grundvertragspartner.
2. Die Vertretung der kommunalen Gebietskörperschaften richtet sich nach den kommunalrechtlichen Vorschriften.
3. Der Freistaat Bayern benennt das zuständige Ministerium und seinen Vertreter im GA.
4. Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg benennt seine Vertreter im GA.

§ 3

Stellvertretung im Einzelfall

1. Jedes kommunale Mitglied kann sich, wenn im Einzelfall die ständigen Vertreter (§ 2) verhindert sind, durch einen Bediensteten vertreten lassen.
2. In diesem Falle ist dem Vorsitzenden des GA eine entsprechende schriftliche Vollmacht der entsendenden Gebietskörperschaft in der Sitzung vorzulegen. Die Vollmacht kann auch zur Niederschrift erklärt werden.
3. Für die übrigen Mitglieder gelten vorstehende Regelungen entsprechend.

§ 4

Weitere Teilnehmer

1. Jedes Mitglied ist berechtigt, Berater mit in die Sitzungen zu nehmen.
2. Der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung der VGN GmbH nimmt beratend an den Sitzungen des GA teil, soweit der GA nichts anderes bestimmt.

§ 5

Vorsitz im GA

1. Der Vorsitzende leitet die Sitzungen des GA. Er gibt Erklärungen des GA in dessen Namen ab.

2. Bei der Erfüllung der ihm nach dieser Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben kann der Vorsitzende sich der Geschäftsstelle des GA (Artikel 4 Absatz 3 erster Satz Grundvertrag) bedienen. Dies gilt insbesondere für die Vorbereitung der Sitzungen.

§ 6

Einberufung des GA

1. Der GA wird vom Vorsitzenden unter Mitteilung von Zeit, Ort und Tagesordnung schriftlich einberufen. Seine Sitzung ist nicht öffentlich.

Zwischen Einberufung und Sitzung soll eine Frist von mindestens 14 Tagen liegen. In dringenden Fällen kann der Vorsitzende die Ladungsfrist abkürzen und Tagesordnungspunkte nachmelden. Wird der Termin einer Sitzung durch Beschluß des GA festgelegt, bedarf es keiner Einhaltung einer Einberufungsfrist.

2. Der GA soll bei Bedarf, mindestens jedoch zweimal im Geschäftsjahr, einberufen werden. Darüber hinaus ist er auf Antrag eines Mitglieds einzuberufen. Der Antrag hierzu ist unter Angabe der Gründe schriftlich an den Vorsitzenden zu richten.

§ 7

Tagesordnung

1. Der Vorsitzende des GA erstellt die Tagesordnung unter Berücksichtigung der ihm zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Vorschläge der Mitglieder und der Geschäftsstelle. Die Tagesordnung wird zwischen der Geschäftsstelle des GA und der Geschäftsstelle des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg abgestimmt. Die Mitglieder des GA können bis zum dritten Tag vor einer Sitzung vom Vorsitzenden schriftlich Änderungen der Tagesordnung verlangen. Sie haben dies gleichzeitig den übrigen Mitgliedern des GA zur Kenntnis zu bringen.

2. Der GA beschließt mit einfacher Mehrheit über die Tagesordnung zu Beginn der Sitzung. Änderungen der Tagesordnung können noch in der Sitzung durch einstimmigen Beschluß der anwesenden Mitglieder des GA vorgenommen werden.

§ 8

Sitzungsvorbereitung

1. Zu den Tagesordnungspunkten, die einer Entscheidung des GA bedürfen, legt der Vorsitzende den Mitgliedern einen Vorbericht mit Beschlußvorschlag vor.
2. Der Vorbericht, der 14 Tage vor der Sitzung vorgelegt werden soll, hat die den einzelnen Tagesordnungspunkten zugrundeliegenden wesentlichen Sachverhalte knapp darzustellen und zu bewerten.

§ 9

Beschlußfähigkeit

Der GA ist beschlußfähig, wenn alle Mitglieder des GA ordnungsgemäß eingeladen und mehr als die Hälfte der stimmberechtigten Mitglieder anwesend sind.

§ 10

Beschlußfassung

1. Der Freistaat Bayern und die kommunalen Gebietskörperschaften haben je eine Stimme.
2. Für einstimmig zu fassende Beschlüsse (Artikel 8 Abs. 3 Grundvertrag) führt die Abwesenheit einzelner Mitglieder nicht zur Beschlußunfähigkeit des GA. Ist ein Mitglied in der GA-

Sitzung weder anwesend noch vertreten, so kann der Vorsitzende bestimmen, daß vorbehaltlich seiner Zustimmung beschlossen wird. In diesem Fall wird dem nicht anwesenden Mitglied der Beschluß zur Zustimmung übersandt. Falls binnen 14 Tagen nach Zustellung keine Äußerung eingeht, gilt dies als Zustimmung.

3. In dringenden Fällen kann der GA-Vorsitzende eine Beschlußfassung im schriftlichen Verfahren anordnen.

§ 11

Sitzungsprotokoll

1. Über jede Sitzung des GA ist ein Protokoll zu fertigen. Der Schriftführer wird vom Vorsitzenden ernannt.
2. Das Protokoll enthält Tag und Ort der Sitzung, die Anwesenheitsliste, die behandelten Gegenstände und die Beschlüsse mit den Abstimmungsergebnissen. Die Protokolle sind fortlaufend, die Beschlüsse innerhalb der einzelnen Kalenderjahre fortlaufend zu numerieren.
3. Die Mitglieder des GA haben das Recht, die Aufnahme von Erklärungen zu ihrem Votum in das Protokoll zu verlangen.
4. Das Protokoll ist vom Vorsitzenden und dem Schriftführer zu unterschreiben und den Mitgliedern des GA, den Gesellschaftern der VGN GmbH und den beratenden Mitgliedern der Gesellschafterversammlung der VGN GmbH unverzüglich zu übersenden.
5. Einwendungen gegen das Protokoll sollen binnen 14 Tagen nach Erhalt des Protokolls schriftlich dem Vorsitzenden des GA zugeleitet werden; sie müssen jedoch spätestens in der nächsten Sitzung des GA vorgebracht werden. Die Einwendungen sind in der Form eines konkreten Änderungsvorschlages einzubringen.
6. Das Protokoll ist zu Beginn der nächsten Sitzung des GA zu genehmigen.

§ 12

Inkrafttreten

Diese Geschäftsordnung tritt am Tage nach ihrer Verabschiedung durch den GA in Kraft.
Gleichzeitig tritt die Geschäftsordnung vom 18.01.1988 außer Kraft.

Gesellschaftsvertrag
für die
Verkehrsverbund Großraum
Nürnberg GmbH

(Neufassung Stand: 01.01.2015)

VORBERMERKUNGEN

Zur Sicherung und zum Ausbau der Leistungsfähigkeit und der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs im Großraum Nürnberg haben

- der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr,
- die Städte Nürnberg, Fürth, Erlangen, Schwabach, Ansbach,
- die Landkreise der Region 7: Erlangen-Höchstadt, Fürth, Nürnberger Land, Roth,
- die Landkreise der Region 8: Ansbach, Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim, Weißenburg-Gunzenhausen sowie
- die Landkreise Forchheim, Neumarkt i. d. OPf. sowie der Zweckverband Nahverkehr Amberg - Sulzbach

am 15. April 1997 einen Grundvertrag abgeschlossen, der mit seiner Anlage, einer Plankarte mit den Abgrenzungen des Verbundraumes, dieser Urkunde als Anlage beigefügt ist.

Auf dieser Grundlage vereinbaren die DB Regio AG, die Omnibusverkehr Franken GmbH, die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, die infra fürth verkehr gmbh, die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH, die Stadtverkehr Schwabach GmbH, die Bayreuther Verkehrs- und Bäder- GmbH, die Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH, die Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen im VGN mbH (GPV) und die Gesellschaft öffentlicher kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN GbRmbH (GkV) für das Betreiben einer Verbundgesellschaft nachstehenden

GESELLSCHAFTSVERTRAG

Inhaltsverzeichnis

	Seite
§ 1 Firma und Sitz der Gesellschaft, Bekanntmachungen	4
§ 2 Gegenstand des Unternehmens	4
§ 3 Tätigkeitsbereich der Gesellschaft	5
§ 4 Stammkapital und Stammeinlagen	6
§ 5 Geschäftsanteile	6
§ 6 Beginn der Gesellschaft und Geschäftsjahr	8
§ 7 Aufwendungen der Gesellschaft	8
§ 8 Personal der Gesellschaft	9
§ 9 Rechtsstellung und Aufgaben der Gesellschafter	10
§ 10 Verkehrsplanung	11
§ 11 Betriebliches Leistungsangebot und Verbundfahrplan	12
§ 12 Verbundtarif	13
§ 13 Maßnahmen zur Stärkung der Wirtschaftskraft der Unternehmen	15
§ 14 Wirtschaftsführung, Leistungsangebot und Finanzierung des Verbundverkehrs	16
§ 15 Einnahmenaufteilung	16
§ 16 Organe der Gesellschaft	17
§ 17 Gesellschafterversammlung	17
§ 18 Aufgaben der Gesellschafterversammlung	19
§ 19 Stimmrecht und Abstimmung in der Gesellschafterversammlung	20
§ 20 Geschäftsführer	22
§ 21 Jahresabschluss	23
§ 22 Rechnungsprüfung	23
§ 23 Änderungs- und Wirksamkeitsklausel	25
§ 24 Änderung des Gesellschaftsvertrages und Beendigung der Gesellschaft	25
§ 25 Abwicklung der Gesellschaft	26

Anlage	Grundvertrag
--------	--------------

§ 1

Firma und Sitz der Gesellschaft, Bekanntmachungen

- (1) Die Gesellschaft führt die Firma

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

- (2) Sitz der Gesellschaft ist Nürnberg.

- (3) Bekanntmachungen der Gesellschaft werden nur im Bundesanzeiger veröffentlicht.

§ 2

Gegenstand des Unternehmens

- (1) Im Auftrag ihrer Gesellschafter oder der durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen, der übrigen im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen, des Grundvertrags-Ausschusses (GA) und des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN), erfüllt die Verbundgesellschaft Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs.

- (2) Die Verbundgesellschaft hat in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen nach Abs. 1

- Verkehrserhebungen durchzuführen,
- dem Verbundzweck dienende Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsplanung zu betreiben,
- Verkehrsbedienungs- und Produktkonzepte zu erstellen,
- das Liniennetz und das betriebliche Leistungsangebot für den Verbundverkehr zu koordinieren sowie einen Verbundfahrplan herauszugeben,
- den Gemeinschaftstarif (Verbundtarif) und die Beförderungsbedingungen zu erstellen und weiterzuentwickeln,
- die Einnahmen aus dem Verbundtarif nach Maßgabe des Einnahmenaufteilungsvertrages zu erfassen und aufzuteilen,
- das Einnahmenaufteilungsverfahren sachgerecht fortzuentwickeln,
- Marketingleitlinien und einen Marketingplan aufzustellen und fortzuschreiben,

- Konzepte und Richtlinien für ein einheitliches Abfertigungsverfahren - Vertrieb, Verkauf, Fahrgastkontrollen - zu schaffen,
 - Öffentlichkeitsarbeit, Werbung, Information und Verkaufsförderung für den Verbundverkehr zu betreiben,
 - durch Marktuntersuchungen Daten zur Kenntnis der Markterfordernisse zu gewinnen,
 - die durch die Einführung des Verbundes entstehenden Verluste zu ermitteln und fortzuschreiben,
 - den verbundbedingten Aufwand zu erfassen und
 - ein Konzept zur Aufteilung der Vertriebskosten der Verbundunternehmen zu entwickeln.
- (3) Die Konkretisierung der Aufgaben der Gesellschaft in Abgrenzung zu den Aufgaben der Gesellschafter oder der durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen und die Festlegung von Schnittstellen erfolgt durch die Gesellschafterversammlung.
- (4) Die Rechte und Pflichten der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen nach den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften (u.a. BayÖPNVG, PBefG) bleiben unberührt.

§ 3

Tätigkeitsbereich der Gesellschaft

- (1) Die Tätigkeit der Gesellschaft erstreckt sich auf den Großraum Nürnberg, der auf der dem Grundvertrag beigefügten Plankarte abgegrenzt dargestellt (Verbundraum) ist. Der Verbundraum kann nur mit Zustimmung des GA geändert werden.
- (2) Die Gesellschaft kann Interessengemeinschaften beitreten und Kooperationsabkommen mit Verkehrsunternehmen, Verbundgesellschaften, Verkehrs- und Tarifgemeinschaften oder ähnlichen Institutionen abschließen. Hierzu bedarf es nach Maßgabe der Geschäftsordnung der Zustimmung der Gesellschafter.
- (3) Die Gesellschaft wirkt gegenüber ihren Gesellschaftern, dem GA, dem ZVGN und den übrigen im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen betriebs-, interessens- und wettbewerbsneutral.

§ 4

Stammkapital und Stammeinlagen

- (1) Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 54.000,-- Euro (in Worten: Vierundfünfzigtausend Euro).
- (2) Am Stammkapital der Gesellschaft sind die nachgenannten Gesellschafter mit den nachgenannten Stammeinlagen beteiligt:
- | | |
|---|--------------|
| – DB Regio AG | 8.000 Euro, |
| – Omnibusverkehr Franken GmbH | 6.000 Euro, |
| – VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft | 14.000 Euro, |
| – Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH | 6.000 Euro, |
| – infra fürth verkehr gmbh | 6.000 Euro, |
| – Stadtverkehr Schwabach GmbH | 2.000 Euro, |
| – Bayreuther Verkehrs- und Bäder- GmbH | 2.000 Euro, |
| – Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH | 2.000 Euro, |
| – Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen im VGN mbH (GPV) | 4.000 Euro, |
| – Gesellschaft öffentlicher kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN GbR (GkV) | 4.000 Euro. |
- (3) Die Aufnahme weiterer Gesellschafter geschieht durch die Übernahme neuer, durch Erhöhung des Stammkapitals gebildeter Stammeinlagen, für die das Bezugsrecht der vorhandenen Gesellschafter ausgeschlossen ist.

§ 5

Geschäftsanteile

- (1) Verfügungen über einen Geschäftsanteil oder Teile eines Geschäftsanteils bedürfen der Genehmigung der Gesellschafterversammlung.
- (2) Die Gesellschaft kann die Einziehung von Geschäftsanteilen gegen Entgelt mit Zustimmung des betroffenen Gesellschafters jederzeit beschließen. Der Zustimmung des betroffenen Gesellschafters bedarf es nicht, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

(3) Ein wichtiger Grund ist insbesondere vorhanden, wenn

1. dem Gesellschafter die öffentlich-rechtlichen Genehmigungen für den auf ihn entfallenden Verbundverkehr (§ 13 PBefG) entzogen werden oder wenn sie erlöschen,
2. der Gesellschafter aus sonstigen tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht in der Lage ist, auf Dauer seine Verkehrsaufgaben zu erfüllen,
3. der Gesellschafter eine ihm nach dem Gesellschaftsvertrag oder dem Einnahmenaufteilungsvertrag obliegende wesentliche Verpflichtung vorsätzlich oder aus grober Fahrlässigkeit verletzt oder wenn die Erfüllung einer solchen Verpflichtung unmöglich wird,
4. der Gesellschafter anderweitig gröblich gegen die Verbundinteressen verstößt,
5. der Gesellschafter den Einnahmenaufteilungsvertrag kündigt und nicht innerhalb eines Jahres eine Fortsetzung des Vertragsverhältnisses zustande kommt,
6. der Eigner eines Gesellschafters aus dem Grundvertrag ausscheidet,
7. das Unternehmen eines Gesellschafters veräußert wird,
8. der Geschäftsanteil des Gesellschafters gepfändet wird oder wenn in die Verbundeinnahmen (Einnahmen aus dem Gemeinschaftstarif) vollstreckt wird,
9. Antrag auf Eröffnung des Konkurs- oder Vergleichsverfahrens über das Vermögen des Gesellschafters gestellt wird oder
10. der Gesellschafter im Zwangsvollstreckungsverfahren wegen einer Geldforderung in das bewegliche Vermögen eine eidesstattliche Versicherung abgegeben hat.

Dem Gesellschafter stehen Personen gleich, die für die Leitung des Unternehmens verantwortlich sind oder denen die Führung des Betriebs übertragen worden ist.

(4) Das Entgelt für den eingezogenen Geschäftsanteil berechnet sich nach dem letzten Einheitswert der Gesellschaft vor der Einziehung und dem Bruchteil, dem dieser Geschäftsanteil im Verhältnis zum gesamten Stammkapital entspricht. Sollte das Gesetz zwingend eine andere Bemessung des Entgelts vorschreiben, so ist diese maßgebend.

§ 6

Beginn der Gesellschaft und Geschäftsjahr

- (1) Die Gesellschaft beginnt mit der Eintragung in das Handelsregister.
- (2) Das Geschäftsjahr der Gesellschaft ist das Kalenderjahr. Das erste Geschäftsjahr beginnt mit der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister und endet am 31. Dezember des Eintragungsjahres.
- (3) Soweit nach Wirksamwerden dieses Vertrages, aber vor Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister, für diese zur Erfüllung des Gesellschaftszweckes unter Beachtung der Bestimmungen dieses Vertrages Geschäfte getätigt werden, hat sie diese mit der Maßgabe zu genehmigen, dass sie rückwirkend als für Rechnung der Gesellschaft geführt anzusehen sind. Dies gilt entsprechend bei Änderungen des Vertrages.

§ 7

Aufwendungen der Gesellschaft

- (1) Zur Deckung ihrer Aufwendungen erhält die Gesellschaft gemessen an den Gesamtarifeinnahmen für jedes Geschäftsjahr einen festen Prozentsatz als Budget zugewiesen.
- (2) Die voraussichtliche Jahreszuweisung nach Abs. 1 ist zusammen mit Zuschüssen des ZVGN und Dritter sowie Einnahmen aus eigener Geschäftstätigkeit der verbindliche Finanzierungsrahmen für die Aufstellung des Wirtschaftsplanes für die einzelnen Geschäftsjahre.
- (3) Ergeben sich aufgrund der Übertragung zusätzlicher oder neuer Aufgaben auf Veranlassung der Gesellschafter oder der durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen, der Grundvertragspartner oder Dritter für die Gesellschaft zusätzliche Aufwendungen über die Wirtschaftsplanansätze hinaus, so ist die Gesellschaft verpflichtet, die Finanzierung solcher Aufwendungen durch die Veranlasser sicherzustellen.
- (4) Ist erkennbar, dass das Budget gemäß Abs. 1 aufgrund außergewöhnlicher Ereignisse im Wesentlichen zur Deckung der Aufwendungen der Gesellschaft nicht ausreicht, so

haben die Geschäftsführer die Gesellschafter unverzüglich zu informieren.

Die Gesellschafterversammlung beschließt einstimmig über deshalb notwendige Maßnahmen (z.B. Budgetanpassung).

- (5) Die Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen vergüten der Gesellschaft im Rahmen des Budgets gemäß Abs. 1 die durch eigene Erträge, Zuwendungen oder Zuschüsse nicht gedeckten Aufwendungen für die Bewirkung der in § 2 genannten Aufgaben im Verhältnis ihrer nach dem Einnahmenaufteilungsvertrag bzw. nach § 15 Abs. 3 ermittelten Einnahmen. Ein danach noch verbleibender Verlust ist von den Gesellschaftern im selben Verhältnis zu tragen.
- (6) Die Gesellschaft erhält von den Gesellschaftern oder den durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen Abschlagszahlungen in Höhe eines Viertels des Jahresbetrages gemäß Abs. 1 und gemäß den Aufteilungsregelungen des Abs. 5 jeweils zu Beginn eines Quartals.

§ 8

Personal der Gesellschaft

- (1) Die Gesellschaft hat ihre Beschäftigten in der Regel bei den Gesellschaftern anzufordern.
- (2) Die Beschäftigten unterstehen den Weisungen der Geschäftsführer der Gesellschaft.
- (3) Die den Gesellschaftern oder den durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen aus vorübergehenden, zusätzlichen Personalanforderungen entstehenden Selbstkosten sind diesen von der Gesellschaft nach Beschlussfassung durch die Gesellschafterversammlung zu erstatten.

§ 9

Rechtsstellung und Aufgaben der Gesellschafter

- (1) Die Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen bleiben Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten. Sie bleiben Eigentümer ihrer Anlagen und Verkehrsmittel. Sie führen ihre Betriebe, tragen die Aufwendungen dafür und bleiben Vertragspartner ihrer Verkehrsnutzer.
- (2) Die Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen fördern die Gesellschaft bei der Erfüllung ihrer Aufgaben. Das gilt auch insoweit, als sie ihren Einfluss auf andere Unternehmen geltend machen können. Die Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen stellen der Gesellschaft die für ihre Arbeit, insbesondere für die Verkehrsplanung, Einnahmenaufteilung, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Aufstellung des Erfolgsplanes, notwendigen Unterlagen zur Verfügung und sind verpflichtet, der Gesellschaft die hierzu notwendigen Auskünfte zu erteilen.
- (3) Anträge nach den §§ 13, 13 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) haben die Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen nach Abstimmung mit den Geschäftsführern und den übrigen betroffenen Gesellschaftern zu stellen. Stimmen die Geschäftsführer nicht zu oder widersprechen andere Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen, so hat die Gesellschafterversammlung zu entscheiden. Ist das Einvernehmen mit der Gesellschaft hergestellt, können die anderen Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen einem solchen Genehmigungsantrag eines Gesellschafters oder eines durch ihn vertretenen Verkehrsunternehmens nicht widersprechen. Wird kein Einvernehmen erzielt, ist der Gesellschafter oder das durch ihn vertretene Verkehrsunternehmen gleichwohl berechtigt, die Genehmigung zu beantragen.
- (4) Die Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen haben der Gesellschaft alle Anhörverfahren über Anträge, die zum Tätigkeitsbereich der Gesellschaft gehören, unverzüglich mitzuteilen und bei der Behandlung dieser Anträge die Stellungnahme der Gesellschaft zu berücksichtigen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Gesellschaftern oder den durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen ihre Stellungnahme so rechtzeitig mitzuteilen, dass die von den Genehmigungsbehörden ge-

setzten Fristen eingehalten werden können.

- (5) Die Bestimmungen der Absätze 4 und 5 gelten auch für Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG, dagegen nicht für den Gelegenheitsverkehr. Die Gesellschaft ist verpflichtet, gegenüber Anträgen außenstehender Verkehrsunternehmen auf Durchführung von Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG die Interessen der Gesellschafter oder der durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen zu wahren.

§ 10

Verkehrsplanung

- (1) Als Grundlage für die konzeptionelle Verkehrsplanung hat die Gesellschaft, soweit erforderlich, Verkehrsanalysen und -prognosen aufzustellen, in Abstimmung mit den Gesellschaftern oder den durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen durch Zählungen oder sonstige Erhebungen das Verkehrsaufkommen im Verbundraum fortlaufend zu erfassen und so aufzubereiten, dass die Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen daraus die erforderlichen Unterlagen für ihren Bedienungsbereich erstellen können. Bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben bedient sich die Gesellschaft der Mithilfe der Gesellschafter.
- (2) Die Gesellschaft hat in Abstimmung mit den zuständigen Aufgabenträgern und den Gesellschaftern oder den durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen das Verbundnetz, die dazu gehörigen Verkehrslinien und die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln zu planen, soweit dies nicht den Aufgabenträgern oder Verkehrsunternehmen selbst obliegt (Art. 3 Abs. 2 und 3 Grundvertrag).
- (3) Die Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen haben betriebliche Entscheidungen unter Berücksichtigung der Planungsergebnisse der Gesellschaft zu treffen. Die technischen Planungen mit allen Einzelheiten sind durch die Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen durchzuführen, wobei die Planungsergebnisse der Gesellschaft ebenfalls zu beachten sind. Planungen, deren Ausführung und Folgekosten die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung innerhalb des Verbundes maßgeblich beeinflussen, sind von den Gesellschaftern oder den durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit der Gesellschaft

durchzuführen.

- (4) Die Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen haben darauf hinzuwirken, dass die Planungsergebnisse der Gesellschaft auch im Rahmen hoheitlicher Planungen Berücksichtigung finden. Die Planungsergebnisse der Gesellschaft sind den betroffenen öffentlichen Planungsträgern auch unmittelbar zur Verfügung zu stellen. Die Gesellschaft hat die Anerkennung als "Träger öffentlicher Belange" im Sinne des Planungsrechts zu betreiben. In dieser Funktion hat die Gesellschaft darauf hinzuwirken, dass bei Regional- und Bauleitplanungen auch die Interessen der Gesellschafter oder der durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen berücksichtigt werden.
- (5) Über die Gestaltung des Liniennetzes und des jeweiligen betrieblichen Leistungsangebotes entscheidet das betroffene Verbundunternehmen im Benehmen mit der Gesellschaft.
- (6) In Bereichen konkurrierender und/oder aufeinander abzustimmender Verkehrsangebote werden die betroffenen Verkehrsunternehmen ggf. im Einvernehmen mit den zuständigen Aufgabenträgern rechtzeitig das Liniennetz und das betriebliche Leistungsangebot vertraglich regeln. Bei Abbau von Parallelverkehren wird das beizubehaltende Verkehrsangebot vertraglich geregelt.
- (7) Der Übergang zum öffentlichen Personenverkehr fremder Verkehrsträger ist von der Gesellschaft und den Gesellschaftern angemessen zu berücksichtigen.

§ 11

Betriebliches Leistungsangebot und Verbundfahrplan

- (1) Die Gesellschafter haben auf der Grundlage der mittelfristigen Vorausschau nach Artikel 7 Abs. 1 des Grundvertrages und nach Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger das betriebliche Leistungsangebot im Benehmen mit der Gesellschaft zu bestimmen. Absatz 4 bleibt unberührt.
- (2) Die Gesellschaft hat auf der Grundlage der Fahrpläne der Gesellschafter oder der durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen den Verbundfahrplan aufzustellen. Dabei hat sie bei Bedarf die Fahrpläne zwischen den Gesellschaftern oder den durch sie ver-

tretenen Verkehrsunternehmen abzustimmen.

- (3) Die Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen beantragen unter Beifügung einer Stellungnahme der Gesellschaft bei der Genehmigungsbehörde die Fahrplan-Zustimmung nach § 40 Absatz 2 PBefG.
- (4) Die Veröffentlichung des Verbundfahrplans hat durch die Gesellschaft zu erfolgen. Die Fahrpläne der Gesellschafter oder der durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen sind von diesen zu veröffentlichen und auszuhängen.
- (5) Notwendige Änderungen des Leistungsangebotes, insbesondere des Fahrplans, während der vorgesehenen Laufzeit bedürfen der vorherigen Abstimmung mit der Gesellschaft. Dies gilt nicht für kurzfristig vorübergehende Änderungen zur Bedienung von Spitzennachfragen nach Betriebsleistungen (z.B. Sportgroßveranstaltungen, Messen, Volksfeste) sowie bei Betriebsstörungen.
- (6) Verlangen Gesellschafter, Grundvertragspartner oder Dritte Fahrleistungen oder Kapazitäten, die über das Leistungsangebot eines Verbundunternehmens im gültigen Erfolgsplan hinausgehen, so sind diese zugelassen, wenn sie dem Zweck des Grundvertrages nicht zuwiderlaufen. Die sich hieraus ergebenden Ergebnisverschlechterungen sind durch das Verbundunternehmen in Abstimmung mit der Gesellschaft vorab gesondert zu ermitteln, dem Veranlasser zur Anerkennung vorzulegen und von ihm gesondert dem betroffenen Verbundunternehmen auszugleichen. Nach Vollzug der Maßnahmen ist die endgültige Ergebnisverschlechterung in regelmäßigen Zeitabständen zu aktualisieren und auszugleichen.

§ 12

Verbundtarif

- (1) Die Gesellschaft hat in Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern den Verbundtarif aufzustellen und ihn unter Berücksichtigung der Aufwands- und Ertragsentwicklung, der Marktgegebenheiten und der Ausgleichsleistungen der Grundvertragspartner nach Maßgabe des Artikels 5 des Grundvertrages fortzubilden. Der Verbundtarif soll eine möglichst einfache, fahrgastfreundliche und überschaubare Kundenbedienung zulassen. Die Gesellschaft hat bei der Genehmigungsbehörde die Anträge im Namen der

Gesellschafter oder der durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen zu stellen. Für die DB Regio AG gilt die gesetzliche Regelung gemäß § 12 Allgemeines Eisenbahngesetz.

- (2) Die Gesellschaft hat in Absprache mit den jeweils betroffenen Verbundunternehmen die Verhandlungen über die Bildung von Übergangs- und Gemeinschaftstarifen sowie sonstige Vereinbarungen mit Verkehrsverbünden, Verkehrsgemeinschaften, Tarifgemeinschaften, der Gesellschaft nicht angehörenden Verkehrsunternehmen und Verkehrsunternehmen, die mit einem Teilnetz dem Verbundnetz nicht angehören, zu führen.
- (3) Die Gesellschaft hat in Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern für den Verbundverkehr eine Konzeption für einheitliche Beförderungsbedingungen und ein einheitliches Verkaufs- und Abfertigungssystem sowie ein Konzept zur Aufteilung der Vertriebskosten zu entwickeln.
- (4) Die Gesellschafter haben für den diesem Vertrag unterliegenden Verkehr ausschließlich den Verbundtarif und die gemeinsamen Beförderungsbedingungen anzuwenden. Räumlich begrenzte Tarife dürfen die einheitliche Anwendung des Verbundtarifs und seine Struktur nicht beeinträchtigen; sie sollen abgebaut bzw. vermieden werden.
- (5) Die Gesellschaft hat in Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern Sonderangebote für die Verkehrsnutzer zu entwickeln, wenn dadurch die Ergiebigkeit und Attraktivität des Verbundtarifs gesteigert werden kann und die einheitliche Anwendung des Verbundtarifs und seine Struktur nicht beeinträchtigt werden.
- (6) Übergangstarife zu angrenzenden Räumen und zum Fernverkehr sind anzustreben.
- (7) Die Gesellschaft hat zusammen mit den Gesellschaftern Richtlinien für die Durchführung von Fahrausweiskontrollen einschließlich unternehmensübergreifender Maßnahmen zu erarbeiten.

- (8) Werden von Gesellschaftern, Grundvertragspartnern oder Dritten (Veranlasser) einnahmenmindernde Tarifwünsche außerhalb des gültigen Erfolgsplans geltend gemacht, so sind diese zulässig, wenn dadurch die einheitliche Anwendung des Verbundtarifs im Verbundraum sowie seine Struktur und Höhe nicht in Frage gestellt werden. Sich hieraus ergebende Einnahmenänderungen (Ergebnisverschlechterungen) sind vorab von der Gesellschaft in Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern gesondert zu ermitteln, dem Veranlasser zur Anerkennung vorzulegen und von ihm gegenüber dem betroffenen Verbundunternehmen auszugleichen. Nach Vollzug der Maßnahmen ist die endgültige Ergebnisverschlechterung in regelmäßigen Zeitabständen zu aktualisieren und auszugleichen. Der Ausgleich kann über die Gesellschaft abgewickelt werden.
- (9) Die Gesellschaft hat dem Grundvertrags-Ausschuss gemäß Artikel 8 des Grundvertrages beabsichtigte Tarifmaßnahmen rechtzeitig zur Zustimmung vorzulegen.

§ 13

Maßnahmen zur Stärkung der Wirtschaftskraft der Unternehmen

- (1) Die Gesellschaft kann mit Zustimmung der betroffenen Gesellschafter oder der durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen zur Stärkung der Wirtschaftskraft dieser Gesellschafter oder der durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen sowie zur Verbesserung der betrieblichen Leistungserstellung Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Betriebsanalysen und andere auf diese gerichtete Überprüfungen durchführen.
- (2) Die Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen haben der Gesellschaft die zur Erfüllung dieser Aufgaben nach Abs. 1 notwendigen Unterlagen zur Verfügung zu stellen; diese sind von der Gesellschaft vertraulich zu behandeln.
- (3) Die Gesellschaft hat Vorschläge für die in Absatz 1 genannten Maßnahmen zu entwickeln und sie den betreffenden Gesellschaftern oder den durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen vorzulegen.

§ 14

Wirtschaftsführung, Leistungsangebot
und Finanzierung des Verbundverkehrs

- (1) Die Gesellschaft hat auf der Grundlage der mittelfristigen Vorausschau für jedes Geschäftsjahr rechtzeitig einen Wirtschaftsplan über die voraussichtliche Entwicklung der eigenen Aufwendungen und Erträge zu erstellen (Artikel 6 des Grundvertrages).
- (2) Die Gesellschaft hat weiter auf der Grundlage der mittelfristigen Vorausschau für den Verbundverkehr für jedes Geschäftsjahr rechtzeitig einen Erfolgsplan für den Verbundverkehr zu erstellen (Artikel 7 des Grundvertrages). Die Gesellschafter oder die durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen legen die dafür erforderlichen Unterlagen bis spätestens zum 01. September des vorausgehenden Jahres vor.
- (3) Die Gesellschaft hat die in den Absätzen 1 und 2 genannten Unterlagen rechtzeitig den Gesellschaftern und anschließend mit dem Votum der Gesellschafterversammlung dem Grundvertrags-Ausschuss gemäß Artikel 8 des Grundvertrages vorzulegen. Entsprechendes gilt für wesentliche Änderungen des Leistungsangebotes.
- (4) Das nach Abschluss des Geschäftsjahres sich ergebende finanzielle Ergebnis des Verbundverkehrs ist den Gesellschaftern und dem Grundvertrags-Ausschuss gemäß Artikel 7 Abs. 4 des Grundvertrages ebenfalls vorzulegen.
- (5) Die bei den Verbundunternehmen entstehenden Aufwanddeckungsfehlbeträge werden vom jeweiligen Eigner bzw. Auftraggeber nach den in deren Innenverhältnis getroffenen Regelungen und nach Maßgabe des Artikels 9 Abs. 2 und 3 des Grundvertrages gedeckt.

§ 15

Einnahmenaufteilung

- (1) Die Einnahmen der Gesellschafter bzw. der durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen sowie der übrigen im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen aus dem Verbundverkehr sind durch die Gesellschaft rechnerisch zu erfassen und nach den Bestim-

mungen des Einnahmenaufteilungsvertrages den Gesellschaftern zuzuscheiden.

- (2) Die Aufnahme weiterer Gesellschafter setzt den Beitritt zum Einnahmenaufteilungsvertrag in der jeweils geltenden Fassung voraus.
- (3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 erhalten bis zum Abschluss eines neuen Einnahmenaufteilungsvertrages die Gesellschafter Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen im VGN mbH (GPV) und GKV - Gesellschaft öffentlicher kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN GbRmbH keine Einnahmen. Die an der GPV oder GKV beteiligten und dem VGN assoziierten Verkehrsunternehmen erhalten die Einnahmen nach den Grundsätzen der Vereinbarungen in § 1 Abs. 5 des Einnahmenaufteilungsvertrages zugewiesen.

§ 16

Organe der Gesellschaft

Organe der Gesellschaft sind

1. die Gesellschafterversammlung,
2. die Geschäftsführer.

§ 17

Gesellschafterversammlung

- (1) Die Gesellschafterversammlung ist das oberste Entscheidungsorgan der Gesellschaft. Gesellschafterversammlungen sind mindestens zweimal jährlich einzuberufen, wobei eine mindestens innerhalb der ersten 8 Monate eines jeden Geschäftsjahres stattfinden hat.
- (2) Die Gesellschafterversammlung ist ferner einzuberufen, wenn ein Gesellschafter oder ein Geschäftsführer unter Angabe der Tagesordnung es verlangt.

- (3) Die Einberufung der Gesellschafterversammlung hat durch die Geschäftsführer mindestens 4 Wochen vor dem Tage der Versammlung unter Mitteilung der vorgesehenen Tagesordnung durch eingeschriebenen Brief zu erfolgen. Bei der Einladungsfrist zählen der Tag der Absendung des Briefes und der Tag der Versammlung nicht mit. In dringenden Fällen kann die Ladungsfrist im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung verkürzt werden.
- (4) Mit Einwilligung der Gesellschafter können Entscheidungen in schriftlichen Verfahren herbeigeführt werden.
- (5) Die Gesellschafterversammlung ist beschlussfähig, wenn alle Gesellschafter vertreten sind. Bei Beschlussunfähigkeit ist unverzüglich mit einer Frist von mindestens einer Woche die Gesellschafterversammlung erneut einzuberufen. Die neue Versammlung ist auch dann beschlussfähig, wenn nicht alle Gesellschafter vertreten sind. In der erneuten Einladung ist hierauf hinzuweisen.
- (6) Die Gesellschafterversammlung wählt aus ihrer Mitte mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen gemäß § 19 Abs. 1 einen Vorsitzenden und dessen Stellvertreter auf die Dauer von drei Jahren.
- (7) Der Vorsitzende bestimmt die Reihenfolge der Beratung und die Art der Abstimmung, sofern die Gesellschafterversammlung nichts anderes beschließt.
- (8) Über jede Gesellschafterversammlung ist eine Niederschrift mit den gefassten Beschlüssen und den jeweils dazugehörigen Abstimmungsergebnissen zu fertigen, soweit nicht gesetzlich weitere Anforderungen, insbesondere öffentliche Beurkundungen, vorgesehen sind. Die Niederschrift ist vom Vorsitzenden zu unterzeichnen und binnen 2 Wochen den Geschäftsführern zuzuleiten. Diese leiten binnen weiterer 2 Wochen jedem Gesellschafter und jedem Grundvertragspartner eine Ablichtung zu.

§ 18

Aufgaben der Gesellschafterversammlung

- (1) Die Gesellschafterversammlung bestellt die Geschäftsführer und beschließt über deren Abberufung. Sie beschließt ferner über Abschluss, Änderung und Aufhebung der Anstellungsverträge der Geschäftsführer. Sie vertritt die Gesellschaft gegenüber den Geschäftsführern. Für die Abwicklung der laufenden Geschäfte wird eine Geschäftsordnung erlassen.
- (2) Die Gesellschafterversammlung hat die ihr durch Gesetz oder diesen Vertrag übertragenen Aufgaben auszuüben und insbesondere in folgenden Angelegenheiten zu entscheiden:
 1. Feststellung des Jahresabschlusses, Genehmigung des Lageberichtes, Beschluss über das Bilanzergebnis der Gesellschaft, Entlastung der Geschäftsführer, Bestellung der Abschlussprüfer, Änderung des Gesellschaftsvertrages, Erhöhung oder Herabsetzung des Stammkapitals, Aufnahme neuer Gesellschafter,
 2. Abschluss von Verträgen, die Einleitung von Rechtsstreitigkeiten sowie Abschluss von Vergleichen, soweit der Gegenstandswert je Einzelfall einen von der Gesellschafterversammlung festgesetzten Betrag übersteigt,
 3. Änderungen des Einnahmenaufteilungsvertrages,
 4. Abschluss von Vereinbarungen nach § 1 Absatz 5 Einnahmenaufteilungsvertrag,
 5. Erteilung und Widerruf von Handlungsvollmachten, Einstellung und Höhergruppierung von Mitarbeitern ab einer Vergütungsgruppe nach Vorgabe der Gesellschafterversammlung,
 6. Hingabe von Darlehen, soweit die Höhe je Einzelfall einen von der Gesellschafterversammlung festgesetzten Betrag übersteigt, Aufnahme von Darlehen, Übernahme von Bürgschaften, Abschluss von Gewährleistungsverträgen und Bestellung sonstiger Sicherheiten, soweit der Wert im Einzelfalle einen von der Gesellschafterversammlung festgesetzten Betrag übersteigt,
 7. Erlass von Geschäftsordnungen der Gesellschaft,
 8. Festsetzung und Änderung des Verbundfahrplans sowie des Verbundtarifs, Feststellung der Einnahmenaufteilung,
 9. Beschlussfassung zur mittelfristigen Vorausschau für die Tätigkeit der Gesellschaft und für den Verbundverkehr, Beschlussfassung für den Wirtschaftsplan nebst Personalplan mit Stellenübersicht sowie für den Erfolgsplan für den gesamten Ver-

bundverkehr, wobei hinsichtlich des Wirtschaftsplans und des Erfolgsplans § 19 Absatz 6 gilt, Beschlussfassung über die Erfolgsrechnung für den Verbundverkehr.

- (3) In der Gesellschafterversammlung sind auf Antrag eines Gesellschafters ferner Angelegenheiten von allgemeiner Bedeutung zu erörtern.

§ 19

Stimmrecht und Abstimmung in der Gesellschafterversammlung

- (1) In der Gesellschafterversammlung gilt folgende Stimmverteilung:

– DB Regio AG	4 Stimmen,
– Omnibusverkehr Franken GmbH	3 Stimmen,
– VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	7 Stimmen,
– Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH	3 Stimmen,
– infra fürth verkehr gmbh	3 Stimmen,
– Stadtverkehr Schwabach GmbH	1 Stimme,
– Bayreuther Verkehrs- und Bäder- GmbH	1 Stimme,
– Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH	1 Stimme,
– Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen im VGN mbH (GPV)	2 Stimmen,
– Gesellschaft öffentlicher kommunaler Verkehrsunternehmen im VGN GbR (GkV)	2 Stimmen.

Im Falle des § 5 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 hat der betroffene Gesellschafter keine Stimme.

- (2) Je ein Vertreter des Freistaates Bayern, der Regierung von Mittelfranken, der Industrie- und Handelskammer Nürnberg, des örtlich zuständigen Betriebsrates der DB Regio AG, Regionalbereich Nord-Bayern, des Betriebsrates der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, der zugleich Mitglied ihres Aufsichtsrates ist, und zwei Vertreter des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg werden zu den Sitzungen der Gesellschafterversammlung eingeladen und können daran beratend teilnehmen.
- (3) Soweit nicht Gesetze oder der Gesellschaftsvertrag anderes bestimmen, beschließt die Gesellschafterversammlung mit einfacher Mehrheit. Beschlüsse, die zu einer zusätzlichen wirtschaftlichen Belastung eines Gesellschafters führen, können nur mit

dessen Zustimmung gefasst werden.

(4) Beschlüsse der Gesellschafterversammlung über

- die Änderung des Verbundraumes nach § 3 Absatz 1,
- die Zustimmung zu Tätigkeiten nach § 3 Absatz 2,
- die Genehmigung von Verfügungen gemäß § 5 Absatz 1,
- die Einziehung von Geschäftsanteilen aus wichtigem Grund nach § 5 Absatz 2 Satz 2,
- die Änderung des Gesellschaftsvertrages,
- die Aufnahme neuer Gesellschafter,
- die Auflösung oder Umwandlung der Gesellschaft,
- die Bestellung der Geschäftsführer,
- die Festlegung der Wertgrenzen nach § 18 Absatz 2 Ziffern 2, 5, 6,
- den Wirtschaftsplan der Gesellschaft,
- den Erfolgsplan für den Verbundverkehr,
- Änderungen des Verbundtarifs,
- Änderungen des Einnahmenaufteilungsvertrages, Feststellung der Einnahmenaufteilung und Abschluss von Vereinbarungen nach § 1 Absatz 5 Einnahmenaufteilungsvertrag,
- wesentliche Änderungen des Leistungsangebots und
- die endgültige Feststellung des Verbundfahrplans

müssen einstimmig erfolgen. Stimmenthaltungen zählen nicht als Gegenstimme.

- (5) Kommt ein Beschluss nach Absatz 4 nicht zustande, so hat die Gesellschafterversammlung binnen einer Frist von 14 Tagen erneut zusammenzutreten. Wird auch in dieser Sitzung kein Beschluss gefasst, so ist der Grundvertrags-Ausschuss nach Artikel 8 des Grundvertrages anzurufen.
- (6) Sobald das Ergebnis der Beratungen des Grundvertrags-Ausschusses der Gesellschaft zugegangen ist, ist die Gesellschafterversammlung binnen einer weiteren Frist von 14 Tagen erneut einzuberufen. In dieser weiteren Sitzung ist unter Beachtung der Beratungsergebnisse des Grundvertrags-Ausschusses endgültig zu beschließen. Im Anschluss daran ist entsprechend § 14 Absatz 3 zu verfahren.

- (7) Die Regelung nach den Absätzen 5 und 6 gilt auch für abweichende Erklärungen des Grundvertrags-Ausschusses nach Artikel 8 Absatz 4 des Grundvertrages.

§ 20

Geschäftsführer

- (1) Hat die Gesellschaft nur einen Geschäftsführer, vertritt dieser die Gesellschaft allein.
- (2) Hat die Gesellschaft mehrere Geschäftsführer, so wird die Gesellschaft durch 2 Geschäftsführer gemeinschaftlich oder durch einen Geschäftsführer in Gemeinschaft mit einem Prokuristen vertreten.
- (3) Hat die Gesellschaft 2 Geschäftsführer, so wird je ein Geschäftsführer von der Gesellschafterversammlung auf Vorschlag der DB Regio AG und der VAG bestellt.
- (4) Die Geschäftsführer handeln im Rahmen der erlassenen Geschäftsordnung.
- (5) Die Bestellung und Anstellung der Geschäftsführer hat höchstens für die Dauer von 5 Jahren zu erfolgen. Der Widerruf der Bestellung bzw. die vorzeitige Kündigung des Anstellungsvertrages ist nur zulässig, wenn in der Person des Geschäftsführers ein wichtiger Grund vorliegt oder seine Beurlaubung aufgehoben wird. Die Wiederbestellung und -anstellung nach Ablauf der Amtszeit ist möglich.
- (6) Die Geschäftsführer haben die Gesellschaft in eigener Verantwortung zu leiten. Sie haben alle Aufgaben wahrzunehmen, die nicht nach Gesetz, Gesellschaftsvertrag oder Gesellschafterbeschluss der Gesellschafterversammlung vorbehalten sind.
- (7) Die Geschäftsführer haben, soweit im Einzelfalle nichts anderes beschlossen wird, an den Gesellschafterversammlungen teilzunehmen und die geforderten Auskünfte zu geben.
- (8) Die Geschäftsführer haben die Entscheidungen und Beschlüsse der Gesellschafterversammlung vorzubereiten.

- (9) Für die Berichtspflicht der Geschäftsführung an die Gesellschafterversammlung und den Grundvertrags-Ausschuss gilt § 90 des Aktiengesetzes sinngemäß. Die Berichte sind schriftlich zu erstatten.
- (10) Die Tätigkeit der Geschäftsführer wird durch den Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung und seinen Stellvertreter überwacht. Die Bestimmungen des Aktienrechts finden insoweit keine Anwendung.

§ 21

Jahresabschluss

- (1) Die Geschäftsführer haben in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres den Jahresabschluss und den Lagebericht für das vorangegangene Geschäftsjahr aufzustellen und den Abschlussprüfern vorzulegen.

Die Vorlage an die Gesellschafter erfolgt zusammen mit dem Prüfungsbericht und der Stellungnahme der Geschäftsführer dazu unverzüglich nach Eingang des Prüfungsberichtes.

- (2) Für die Erstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes sind die Vorschriften für große Gesellschaften anzuwenden.
- (3) Die Gesellschafterversammlung, die über die Feststellung des Jahresabschlusses und über die Entlastung bestimmt, hat in den ersten 8 Monaten des folgenden Geschäftsjahres stattzufinden.

§ 22

Rechnungsprüfung

- (1) Die Jahresabschlüsse der Gesellschaft sind durch die bestellten Abschlussprüfer nach den Vorschriften des Aktienrechtes zu prüfen. Die Abschlussprüfer sind verpflichtet, die Prüfung auch auf die Erfordernisse des § 53 Abs. 1 Haushaltsgrundsätzegesetz

(HGrG) zu erstrecken und im Prüfungsbericht auszuweisen.

- (2) Soweit es sich um die Erfassung der Verbundeinnahmen nach dem Einnahmenaufteilungsvertrag und der für die Zuschreibung der Verbundeinnahmen maßgebenden Grundlagen handelt, kann die Gesellschaft bei den Gesellschaftern oder den durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen Prüfungen durchführen lassen.
- (3) Die Prüfung der Richtigkeit der Einnahmenaufteilung hat nach den Vorschriften des Einnahmenaufteilungsvertrages zu erfolgen.
- (4) Soweit der Gesellschaft Ausgleichszahlungen der Grundvertragspartner zufließen werden, sind der Oberste Rechnungshof des Freistaates Bayern, die Bewilligungsbehörde und gemäß Beschluss des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg das Rechnungsprüfungsamt eines seiner Mitglieder berechtigt, die bestimmungsgemäße und wirtschaftliche Verwaltung und Verwendung der Ausgleichszahlungen zu überprüfen. Dabei kann die Prüfung auf die sonstige Haushalts- und Wirtschaftsführung der Gesellschaft erstreckt werden, soweit dies für die Prüfung für notwendig gehalten wird. Darf die Gesellschaft zur Erfüllung des Verwendungszwecks Mittel aus den Ausgleichszahlungen der Grundvertragspartner auch an Dritte weiterleiten, so hat die Gesellschaft die Weitergabe davon abhängig zu machen, dass die bestimmungsgemäße und wirtschaftliche Verwendung der Mittel entsprechend Satz 1 überprüft werden kann.
- (5) Der Freistaat Bayern und der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg haben die Befugnisse aus § 53 HGrG. Dem Obersten Rechnungshof des Freistaates Bayern und dem gemäß § 15 Abs. 3 der Zweckverbandssatzung bestellten Bayerischen Kommunalen Prüfungsverband stehen die Befugnisse aus § 54 HGrG zu.
- (6) Den Gesellschaftern und den Grundvertragspartnern sind auf Verlangen in der jeweils benötigten Stückzahl die Gesellschaftsunterlagen wie z.B. Lagebericht, Jahresabschlüsse, Niederschriften über die Gesellschafterversammlungen, Berichte der Geschäftsführer sowie die Berichte der Sachverständigenprüfer über die Prüfung der Geschäftsführung und des Jahresabschlusses zur Verfügung zu stellen.

§ 23

Änderungs- und Wirksamkeitsklausel

- (1) Ändern sich die diesem Vertrag zugrunde liegenden Verhältnisse so wesentlich, dass eine Fortsetzung des Vertrages für einen Gesellschafter zu unzumutbaren wirtschaftlichen Auswirkungen führt, so haben die Gesellschafter auf dessen Antrag über eine Anpassung des Vertrages zu verhandeln.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, so wird die Wirksamkeit der übrigen hiervon nicht berührt. Die Gesellschafter verpflichten sich, die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame zu ersetzen, die dem ursprünglich beabsichtigten Erfolg am nächsten kommt.

§ 24

Änderung des Gesellschaftsvertrages und
Beendigung der Gesellschaft

- (1) Die Gesellschafter werden Änderungen des Gesellschaftsvertrages nur vornehmen, wenn der Grundvertrags-Ausschuss diesen vorher zugestimmt hat.
- (2) Die Gesellschaft wird beendet, wenn die Gesellschafterversammlung ihre Auflösung und Liquidation oder die Umwandlung beschließt. Auf Verlangen eines Gesellschafters sind die Gesellschafter verpflichtet, die Auflösung und die Liquidation der Gesellschaft zu beschließen, wenn der Grundvertrag endet; das gleiche gilt, wenn die wirtschaftlichen Grundlagen des Verkehrsverbundes, namentlich die Abgeltungen der Aufwandsdeckungsfehlbeträge, entfallen oder nicht nachhaltig gesichert sind.

§ 25

Abwicklung der Gesellschaft

- (1) Bei Auflösung der Gesellschaft haben die Geschäftsführer die Abwicklung durchzuführen, sofern nicht die Gesellschafterversammlung andere Liquidatoren bestellt.
- (2) Das nach Abdeckung aller Verbindlichkeiten verbleibende Vermögen der Gesellschaft ist auf die Gesellschafter im Verhältnis ihrer Geschäftsanteile zum Zeitpunkt der Auflösung der Gesellschaft zu verteilen.

der Firma

Firma	Sitz	übernommene/r Geschäftsanteil/e lfd. Nr.
-------	------	---

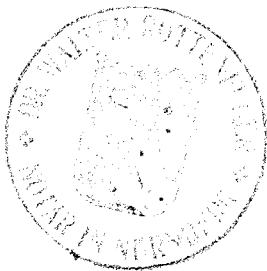
DB Regio Aktiengesellschaft	Frankfurt am Main	Nr. 1: € 6.000,-- Nr. 10: € 2.000,--
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)	Nürnberg	Nr. 2: € 4.000,-- Nr. 11: € 2.000,--
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft	Nürnberg	Nr. 3: € 10.000,-- Nr. 12: € 2.000,-- Nr. 13: € 2.000,--
Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH	Erlangen	Nr. 4: € 4.000,-- Nr. 15: € 2.000,--
infra fürth verkehr gmbh	Fürth	Nr. 5: € 4.000,-- Nr. 14: € 2.000,--
Stadtverkehr Schwabach GmbH	Schwabach	Nr. 6: € 2.000,--
GPV - Gesellschaft Privater Verkehrsunternehmen im VGN mbH	Nürnberg	Nr. 7: € 4.000,--
GkV - Gesellschaft kommunaler Verkehrsunternehmen	Ansbach	Nr. 8: € 4.000,--

im VGN Gesellschaft bürgerlichen Rechts		
BVB Bayreuther Verkehrs- und Bäder- GmbH	Bayreuth	Nr. 9: € 2.000,--
Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH	Bamberg	Nr. 16: € 2.000,--

Es wird hiermit bescheinigt, dass die geänderten Eintragungen den Veränderungen entsprechen, an denen der Notar mitgewirkt hat und die übrigen Eintragungen mit dem Inhalt der zuletzt im Handelsregister aufgenommenen Liste übereinstimmen.

Nürnberg, den 07.01.2015

cw



Dr. Rottenfuß, Notar

**Geschäftsordnung
für die
Gesellschafterversammlung**

(Stand: 17.11.1987)

Mit Beschluß vom 17.11.1987 hat sich die Gesellschafterversammlung folgende Geschäftsordnung gegeben:

§ 1

Gesellschafterversammlungen

- 1) Gesellschafterversammlungen finden nach Maßgabe des Gesetzes und des Gesellschaftsvertrags statt.
- 2) Die Einberufung der Gesellschafterversammlungen erfolgt durch die Geschäftsführer des VGN.

§ 2

Vorbereitung der Gesellschafterversammlungen

- 1) Die Geschäftsführer stellen in Abstimmung mit dem Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung die Tagesordnung auf. In die Tagesordnung sind alle wesentlichen Angelegenheiten aufzunehmen. Wesentliche Angelegenheiten sind solche, die nach Gesetz, Gesellschaftsvertrag oder Beschlüssen der Gesellschafterversammlung eine Behandlung in der Gesellschafterversammlung erfordern oder die eine Behandlung durch die Gesellschafterversammlung unter Würdigung der Gesamtumstände tunlich erscheinen lassen.
- 2) Soweit ein Gesellschafter die Behandlung einer Angelegenheit in der Gesellschafterversammlung wünscht, hat er dies unter Beachtung der Ladungsfrist rechtzeitig der Geschäftsführung des VGN mitzuteilen. Über die Aufnahme von Tagesordnungspunkten in die Tagesordnung, die nach Beginn der Ladungsfrist der Geschäftsführung zugehen, entscheidet der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung im Einvernehmen mit dem stellvertretenden Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung. Im Falle der Aufnahme in die Tagesordnung ist die Ladungsfrist für diese Punkte entsprechend zu verkürzen.

§ 3

Durchführung der Gesellschafterversammlung

- 1) Der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung bzw. im Verhinderungsfalle der stellvertretende Vorsitzende der Gesellschafterversammlung leitet die Gesellschafterversammlung. Sind beide verhindert, wählt sich die Gesellschafterversammlung mit einfacher Mehrheit einen Sitzungsleiter.
- 2) Der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung stellt die ordnungsgemäße Einladung sowie die Beschlußfähigkeit fest. Er bestimmt die Reihenfolge der Beratung und die Art der Abstimmung, sofern die Gesellschafterversammlung nicht anders beschließt.
- 3) Die Gesellschafter können die von ihnen gemeldeten Tagesordnungspunkte zurückziehen oder zurückstellen lassen. Ist ein Tagesordnungspunkt von mehreren Gesellschaftern angemeldet worden, müssen alle anmeldenden Gesellschafter einer Zurückziehung oder Zurückstellung zustimmen.
- 4) Vor Eintritt in die Tagesordnung befindet die Gesellschafterversammlung mehrheitlich über die Annahme der Tagesordnung.

§ 4

Vertretung in der Gesellschafterversammlung

- 1) Die Gesellschafter benennen ihre Vertreter. Soweit sich die Vertretung nicht aus dem Gesetz ergibt, ist sie durch Bevollmächtigung nachzuweisen.
- 2) Im Verhinderungsfall kann sich der gesetzliche oder bevollmächtigte Vertreter des Gesellschafters vertreten lassen. Die Vertretung ist dem Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung durch schriftliche Bevollmächtigung anzuzeigen.

§ 5

Beschlüsse von besonderer Dringlichkeit

- 1) In Fällen besonderer Dringlichkeit ist der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung ermächtigt, im Einvernehmen mit dem stellvertretenden Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung zu entscheiden. Dies gilt nicht für Beschlüsse, die nach dem Gesellschaftsvertrag der Einstimmigkeit bedürfen; in diesen Fällen findet § 48 Abs. 2 GmbH-Gesetz Anwendung.
- 2) Entscheidungen nach Abs. 1 Satz 1 teilt der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung den Gesellschaftern umgehend mit, es sei denn, die nächste Gesellschafterversammlung findet innerhalb der nächsten 4 Wochen statt und die getroffene Entscheidung läßt eine Berichterstattung auf der nächsten Gesellschafterversammlung vertretbar erscheinen.

§ 6

Überwachung der Geschäftsführung des VGN

- 1) In Ausführung von § 20 Ziff. 10 Gesellschaftsvertrag sollen der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung und der stellvertretende Vorsitzende der Gesellschafterversammlung regelmäßig Besprechungen mit der Geschäftsführung des VGN abhalten. Im übrigen gilt § 9 Abs. 2 Geschäftsordnung für die Geschäftsführung des VGN.
- 2) Bei nicht beizulegenden Meinungsverschiedenheiten der Geschäftsführer des VGN entscheidet der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung im Einvernehmen mit dem stellvertretenden Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung durch Weisung.

§ 7

Vertretung, Meinungsverschiedenheiten

- 1) Soweit diese Geschäftsordnung ein gemeinsames Handeln des Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung und des stellvertretenden Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung vorsieht, gilt für den Verhinderungsfall, daß einer alleine handelt.
- 2) Soweit diese Geschäftsordnung ein Einvernehmen zwischen dem Vorsitzenden und dem stellvertretenden Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung erfordert, entscheidet bei Meinungsverschiedenheiten die Gesellschafterversammlung.

§ 8

Haftung

Die Entscheidungen des Vorsitzenden und/oder des stellvertretenden Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung erkennen die Gesellschafter als eigene Entscheidung an. Der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung und/oder der stellvertretende Vorsitzende der Gesellschafterversammlung sind, soweit gesetzlich zulässig, von einer persönlichen Haftung befreit.

§ 9

Geltungsdauer der Geschäftsordnung

- 1) Diese Geschäftsordnung gilt für unbestimmte Zeit.
- 2) Sie kann mit einfacher Mehrheit der Gesellschafter aufgehoben oder geändert werden.

Geschäftsordnung für die Geschäftsführung

(Stand: 17.11.1987)

Mit Beschluß vom 17.11.1987 hat die Gesellschafterversammlung für die Geschäftsführung des VGN folgende Geschäftsordnung erlassen:

§ 1

Geschäftsführung

Die Geschäftsführung besteht aus 2 Geschäftsführern.

§ 2

Aufgaben der Geschäftsführung

- 1) Die Geschäftsführer führen die Geschäfte der Gesellschaft nach Maßgabe des Gesetzes, des VGN-Vertragswerks, ihrer Anstellungsverträge, der Geschäftsordnung für die Gesellschafterversammlung, dieser Geschäftsordnung und der Weisungen der Gesellschafterversammlung bzw. des Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung.
- 2) Die Geschäftsführer verhalten sich gegenüber den Gesellschaftern und Grundvertragspartnern betriebs-, interessen- und wettbewerbsneutral.

§ 3

Vorbereitung der Gesellschafterversammlung

- 1) Die Geschäftsführer bereiten die Gesellschafterversammlungen vor. Sie haben dabei insbesondere die Geschäftsordnung für die Gesellschafterversammlung sowie die Weisungen des Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung zu beachten.
- 2) Die Tagesordnung ist im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung festzulegen. Jede Tagesordnung hat einen Tagesordnungspunkt "Bericht über die allgemeine Geschäftslage" zu enthalten.

- 3) Der Tagesordnung sind entsprechende Erläuterungsberichte und Beschlußanträge zu den einzelnen Tagesordnungspunkten beizufügen. Im besonderen Fall können diese nachgereicht werden.

§ 4

Verantwortung, Zusammenarbeit

- 1) Die Geschäftsführer tragen gemeinschaftlich die Verantwortung für die Unternehmensführung. Sie arbeiten kollegial zusammen und unterrichten sich gegenseitig über alle wichtigen Vorgänge in ihrem Aufgabenbereich. Mindestens einmal pro Monat finden Geschäftsführerbesprechungen statt. Über sie ist eine Niederschrift zu fertigen, die mindestens die Ergebnisse der Geschäftsführerbeschlüsse enthalten muß.
- 2) Die Geschäftsführerbefugnisse nehmen die Geschäftsführer gemeinsam wahr. In wesentlichen oder grundsätzlichen Angelegenheiten entscheiden die Geschäftsführer einvernehmlich. Läßt sich ein Einvernehmen nicht erzielen, so ist die Angelegenheit dem Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung vorzulegen. Der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung wird sich gemeinsam mit dem stellvertretenden Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung um die Herstellung des Einvernehmens bemühen. Im weiteren gilt die Geschäftsordnung für die Gesellschafterversammlung.

§ 5

Geschäftsbereiche

- 1) Unbeschadet der Gesamtverantwortung der Geschäftsführer leitet jeder Geschäftsführer den ihm übertragenen Geschäftsbereich.

2) Die Geschäftsbereiche werden wie folgt verteilt:

Geschäftsbereich Planung (P) mit den Abteilungen

Verkehrsplanung

- Planungsgrundlagen
- konzeptionelle Planung
- Bauleit- und Objektplanung
- Fahrplan

Wirtschaftsplanung

- Betriebswirtschaft
- Einnahmenaufteilung

Geschäftsbereich Marketing (M) mit den Abteilungen

Marktkommunikation

- Öffentlichkeitsarbeit, Presse
- Information und Werbung

Absatz

- Verbundtarif
- Verkauf
- Marktforschung
- EDV

§ 6

Geschäftsplan, Geschäftserledigung

Die Geschäftsführer legen im Rahmen der Bestimmungen des VGN-Vertragswerks einen Geschäftsplan fest. Art und Weise der Geschäftserledigung regeln sie in einer Geschäftsanweisung.

§ 7

Vertretung

- 1) Die Geschäftsführer vertreten sich gegenseitig. Im Verhinderungsfalle erfolgt die Stellvertretung durch einen Handlungsbevollmächtigten des Geschäftsbereichs, für den der zu vertretende Geschäftsführer federführend ist.

Für den Geschäftsführer M ist dies der Abteilungsleiter MA

Für den Geschäftsführer P ist dies der Abteilungsleiter PV

Diese Vertretung schließt die Wahrnehmung von Geschäftsführerbefugnissen aus.

- 2) Nach Möglichkeit soll ein Geschäftsführer während der Geschäftszeiten anwesend sein.

§ 8

Firmenzeichnung

Soweit die Geschäftsführer im Schriftverkehr mit Dritten gemeinsam zeichnen, zeichnen sie wie folgt:

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

Unterschrift

Unterschrift

Der Geschäftsführer, dessen Geschäftsbereich betroffen ist, zeichnet links.

§ 9

Überwachung der Geschäftsführung

- 1) Gemäß § 20 Abs. 10 des Gesellschaftsvertrages überwachen der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung und der stellvertretende Vorsitzende der Gesellschafterversammlung die Geschäftsführung.
- 2) Im Sinne der Überwachung der Geschäftsführung erstatten die Geschäftsführer dem Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung und dem stellvertretenden Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung Bericht insbesondere über den Gang der Geschäfte, die Lage der Gesellschaft sowie wesentliche und grundsätzliche Vorgänge. Art, Umfang sowie Zeitpunkt der Berichterstattung bestimmt der Vorsitzende der Gesellschafterversammlung im Einvernehmen mit dem stellvertretenden Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung.

§ 10

Inkrafttreten, Änderungen

- 1) Diese Geschäftsordnung tritt am 22.09.1987 in Kraft.
- 2) Änderungen und Aufhebungen dieser Geschäftsordnung bedürfen eines Beschlusses der Gesellschafterversammlung. Der Beschluß bedarf der einfachen Mehrheit der Gesellschafter.

Einnahmenaufteilungsvertrag

für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg



(Neufassung Stand: 25.02.2009)

Vorbemerkung

Grundlage und wesentlicher Inhalt des Verbundgedankens ist ein gemeinsames und aufeinander abgestimmtes Angebot von Nahverkehrsprodukten auf der Grundlage eines einheitlichen Tarifs. Ziel ist es, ein attraktives Nahverkehrsangebot für die Bürger im Verbundgebiet zu schaffen und im Wettbewerb zum motorisierten Individualverkehr möglichst viele Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen.

Die Anwendung eines einheitlichen Tarifs erfordert eine Verständigung der Verbundverkehrsunternehmen darüber, wie die Einnahmen des gemeinsamen Einnahmenpools aufgeteilt werden sollen.

Im Zusammenhang mit der Änderung des Gesellschaftervertrags der VGN GmbH vom 1. Dezember 2008 (Gesellschafterwechsel) schließen

- | | |
|---|---|
| • die DB Regio AG
Region Bayern
Richelstraße 3
80634 München | vertreten durch:
Herrn Dr. Bernd Rosenbusch
Herrn Hilmar Laug |
| • die Omnibusverkehr Franken GmbH
Sandstraße 38-40
90443 Nürnberg | vertreten durch:
Herrn Peter Heider
Herrn Karl-Heinz Winkler |
| • die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg
Postfach 81 02 20
90338 Nürnberg | vertreten durch:
Herrn Herbert Dombrowsky
Herrn Dr. Rainer Müller |
| • die infra fürth verkehr gmbh
Leyher Straße 69
90763 Fürth | vertreten durch:
Herrn Dr. Hans Partheimüller |
| • die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH
Äußere Brucker Straße 33
91052 Erlangen | vertreten durch:
Herrn Matthias Exner |
| • Stadtverkehr Schwabach GmbH
Ansbacher Straße 14
91126 Schwabach | vertreten durch:
Herrn Hubert Maier
Herrn Winfried Klinger |

in der Folge *Vertragspartner* genannt, in Erfüllung ihrer Verpflichtung gemäß § 15 Gesellschaftsvertrag folgenden Vertrag über die Aufteilung der im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg erzielten Einnahmen (Einnahmenaufteilungsvertrag).

§ 1 Vertragsgrundsätze

- (1) Der Einnahmenaufteilungsvertrag bestimmt, welche Einnahmen als solche des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg anzusehen (Aufteilungsmasse) und wie diese auf die Vertragspartner aufzuteilen sind. Die rechnerische Ermittlung der Aufteilungsmasse

und der Vollzug der Aufteilung obliegen der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), in der Folge *Verbundgesellschaft* genannt. Abrechnungsjahr ist das Kalenderjahr.

- (2) Die Einnahmenaufteilung im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg erfolgt durch ein nachfrageorientiertes Verfahren. Der Einnahmenanspruch jedes Vertragspartners verändert sich mit der Anzahl der beförderten bzw. berechtigten Fahrgäste, der Anzahl der dabei zurückgelegten Tarifzonen und/oder dem Fahrpreis.
- (3) Andere Sachverhalte, z. B. die Subventionierung von Zubringerfahrten oder von Fahrtangeboten zur Daseinsvorsorge, die Sicherung von Alteinnahmen vor Verbundgründung, Bonus-Malus-Regelungen etc. werden durch diesen Vertrag nicht berührt.
- (4) Die dem Einnahmenaufteilungsverfahren zu Grunde liegenden Daten (§ 1 Abs. 2) sind regelmäßig fortzuschreiben. Näheres dazu regelt die *Durchführungsrichtlinie zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung im VGN*.
- (5) Die Verbundgesellschaft trifft mit Verkehrsunternehmen, die mit ihren Linien in den Verbundtarif einbezogen, jedoch nicht Vertragspartner sind, über die Zuschiedung anteiliger Bruttofahrgeeldeinnahmen aus dem Verbundtarif jeweils gesonderte Vereinbarungen.

§ 2 Aufteilungsmasse

- (1) Zur Aufteilungsmasse gehören, sofern diese nicht nach Absatz (2) ausgenommen sind,
 1. die Bruttofahrgeeldeinnahmen aus allen nach dem Verbundtarif ausgegebenen Fahrausweisen,
 2. die Bruttofahrgeeldeinnahmen aus Sonderangeboten des Verbundes,
 3. die Bruttofahrgeeldeinnahmen aus den Sonderregelungen gemäß Teil C des Gemeinschaftstarifs für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg,
 4. die Bruttofahrgeeldeinnahmen aus Übergangstarifen mit Verkehrsunternehmen, die nicht in den Verkehrsverbund integriert sind und
 5. der Teil des Zuschusses des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg zu den verbundbedingten Verlusten der Verkehrsunternehmen, der für den Ausgleich entstandener Durchtarifizierungsverluste
 - bei der erstmaligen Einführung des Gemeinschaftstarifs bei Gründung des Verbundes
 - im Rahmen von Erweiterungen des Verbundtarifraumeserweitert wurde und weiterhin geleistet wird.

Die nach den Beförderungsbedingungen und den Tarifbestimmungen rückvergüteten Beförderungsentgelte sind abzusetzen.

(2) Nicht zur Aufteilungsmasse gehören

1. Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs,
2. Fahrgelderstattungen aufgrund des § 148 (5) Sozialgesetzbuch IX für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen,
3. Bruttofahrgeldeinnahmen aus genehmigten Haustarifen der Verbundverkehrsunternehmen,
4. Bruttofahrgeldeinnahmen für solche Fahrausweise, die einzelnen Vertragspartnern direkt zugeschrieben werden,
5. Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt,
6. Bruttofahrgeldeinnahmen, die nach § 1 (5) gesondert zugeschrieben werden,
7. Bruttofahrgeldeinnahmen, die aufgrund von besonderen Vereinbarungen mit Vertragspartnern oder Dritten über Leistungen gemäß Artikel 8 (5) Grundvertrag oder § 11 (6) Gesellschaftsvertrag gesondert ermittelt werden und
8. der Teil des Zuschusses des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg zu den verbundbedingten Verlusten der Verbundverkehrsunternehmen, der
 - für den Ausgleich von Harmonisierungsverlusten,
 - für den Ausgleich von Mindereinnahmen nach Einführung der Mehrfahrtenkarte zu Verbundstart,
 - für den Ausgleich der ab dem 1. Januar 2010 anfallenden laufenden erweiterungsbedingten Kosten und
 - für den Ausgleich von Durchtarifierungsverlusten an Verbundverkehrsunternehmen, die nicht Partner dieses Einnahmenaufteilungsvertrages sindgeleistet wird.

§ 3 Einnahmenaufteilungsverfahren

- (1) Das nachfrageorientierte Einnahmenaufteilungsverfahren im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg ist ein *indirektes Schlüsselungsverfahren*. Die Verteilung der Aufteilungsmasse (= Schlüsselung) nach § 2 (1) erfolgt nachfrageorientiert, Basis bildet eine verbundweit durchgeführte multifunktionale Verkehrserhebung. Näheres dazu regelt die *Durchführungsrichtlinie zur Einnahmenaufteilung im VGN*.
- (2) Die Einnahmen aus dem Ausbildungsverkehr werden nach Fahrtberechtigung verteilt. Näheres dazu regelt die *Durchführungsrichtlinie zur Einnahmenaufteilung im VGN*.
- (3) Die vom Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg aufzubringenden Ausgleichsleistungen für die verbundbedingten Verluste der Vertragspartner werden im Fal-

le von Durchtarifizierungsverlusten gemäß dem nachfrageorientierten Einnahmenaufteilungsschlüssel (Fahrgeldeinnahmen ohne Ausbildungsverkehr) verteilt. Harmonisierungsverluste, Ausgleichsleistungen für die Einführung der Mehrfahrtenkarte zu Verbundbeginn und die ab dem 1. Januar 2010 neu entstehenden laufenden erweiterungsbedingten Verluste werden verursachungsgerecht den betroffenen Verbundverkehrsunternehmen zugeschrieben.

- (4) Die nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung erfolgt für jedes Kalenderjahr solange vorläufig, bis alle einnahmewirksamen Daten (testierte unternehmenseigene Fahrgastzahlen, aktualisierte Einnahmenansprüche aus dem Ausbildungsverkehr, aktualisiertes Preisgerüst nach Tarifierungsanpassungen) der Verbundgesellschaft vorliegen. Nach Feststellung der endgültigen Jahresabrechnung durch die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft (vgl. § 5 Abs. 4) erfolgt mit der nächsten, spätestens mit der übernächsten Monatsabrechnung die Modifizierung des nachfrageorientierten Einnahmenaufteilungsschlüssels auf Grund der aktualisierten Daten. Der jeweils gültige nachfrageorientierte Einnahmenaufteilungsschlüssel ist in jeder Einnahmenaufteilungsrechnung auszuweisen.
- (5) Das Einnahmenaufteilungsmodell und die daraus resultierende Feststellung der Schlüsselgrößen für die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen und der Ausgleichsleistungen des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg ist in einer *Durchführungsrichtlinie zur Einnahmenaufteilung im VGN* darzulegen und von der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft zu beschließen.

§ 4 Fortschreibung des Einnahmenaufteilungsverfahrens

- (1) Der nachfrageorientierte Einnahmenaufteilungsschlüssel wird entsprechend der Preis- und Nachfrageveränderungen bei den einzelnen Vertragspartnern fortgeschrieben. Das Verfahren ist in drei Durchführungsrichtlinien festgelegt, die jeweils von der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft zu beschließen sind:
 - Durchführungsrichtlinie zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung im VGN,
 - Durchführungsrichtlinie für unternehmenseigene Zählungen im VGN zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage,
 - Durchführungsrichtlinie für Kontrollzählungen im VGN.
- (2) Die Fortschreibung beginnt mit dem Jahr 2004, danach müssen die Fortschreibungsdaten regelmäßig erhoben werden. Näheres dazu regelt die *Durchführungsrichtlinie zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung im VGN*.

Die Einnahmen im Ausbildungsverkehr werden jährlich aktualisiert.

- (3) Mit Inkrafttreten dieses Vertrages können Vorabzuscheidungen für Nachfrageveränderungen infolge von
 - wesentlichen und dauerhaften Angebotsverbesserungen sowie

- wesentlichen Angebotsverbesserungen bei Sonderereignissen

gewährt werden. Der anrechenbare Mehrverkehr ist durch unternehmenseigene Erhebungen plausibel nachzuweisen, näheres dazu regelt die *Durchführungsrichtlinie für die Fortschreibung der Einnahmenaufteilung im VGN*.

Jede Vorabzuscheidung bedarf der einstimmigen Zustimmung der Vertragspartner und gilt nur für die Dauer der Verkehrsverbesserungsmaßnahme, bei dauerhaft wirkenden Maßnahmen jedoch längstens bis zum Ende desjenigen Kalenderjahres, das dem nächsten vereinbarten Fortschreibungsjahr vorangeht. Dabei ist es unerheblich, ob der die Maßnahme beantragende Vertragspartner im Fortschreibungsjahr eine gültige Erhebung vorlegen kann oder nicht.

Welches Jahr Fortschreibungsjahr ist, bestimmt die *Durchführungsrichtlinie zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung im VGN*.

- (4) Die von den Vertragspartnern für die Fortschreibung der Verkehrsnachfrage ermittelten Fahrgastzahlen sind durch einen neutralen Gutachter zu testieren. Das Nähere regelt die *Durchführungsrichtlinie für unternehmenseigene Zählungen im VGN zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage*.
- (5) Die der nachfrageorientierten Einnahmenaufteilung zugrunde liegende Basiserhebung, welche die Fahrgast- und Fahrausweisstruktur detailliert aufschlüsselt, ist nach so genannten Strukturbrüchen (z. B. großräumige Verbundtarifraumerweiterungen, Einführung eines verbundweit gültigen SemesterTickets), spätestens jedoch nach zehn Kalenderjahren durch eine neue geeignete Erhebung zu ersetzen. Das Nähere regelt die *Durchführungsrichtlinie zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung im VGN*.

§ 5 Einnahmenabrechnung

- (1) Für jeden Kalendermonat teilen die Vertragspartner der Verbundgesellschaft bis spätestens zum Ende des Folgemonats die Höhe der von ihnen erzielten Einnahmen aus dem Verkauf von Verbundfahrausweisen mit. Mit den Einnahmenmeldungen wird auch die Anzahl der verkauften Fahrausweise getrennt nach Gattung und Preisstufen mitgeteilt. Die Einnahmen verbleiben bei den Vertragspartnern bis die Verbundgesellschaft den Einnahmenausgleich durchführt.
- (2) Die Verbundgesellschaft teilt die monatlichen Einnahmen vorläufig nach den Bestimmungen dieses Vertrages auf. Sie teilt den Vertragspartnern bis spätestens zwei Wochen nach Eingang der Mitteilungen nach Absatz 1 die monatlichen Einnahmenanteile der Vertragspartner mit. Aus der Darstellung muss die Berechnungsweise ersichtlich sein.
- (3) Die Vertragspartner gleichen den Unterschied zwischen den von ihnen vereinnahmten Anteilen der Aufteilungsmasse und den ihnen nach den Ermittlungen der Verbundgesellschaft zustehenden monatlichen Einnahmenanteilen spätestens binnen zehn Tagen

nach Zugang der monatlichen Aufteilungsrechnung der Verbundgesellschaft kassenmäßig aus.

- (4) Eine vorläufige Endabrechnung eines Abrechnungsjahres ist bis zum 15. Februar des folgenden Abrechnungsjahres, die durch alle Fortschreibungsdaten aktualisierte Endabrechnung eines Abrechnungsjahres ist bis zum 30. September des folgenden Abrechnungsjahres zu erstellen. Das Ergebnis der mit allen Fortschreibungsdaten aktualisierten Endabrechnung ist der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft zur Feststellung vorzulegen.

Die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft hat hier kein Ablehnungsrecht nach freiem Ermessen, sie stellt die sachliche und rechnerische Richtigkeit des Ergebnisses auf der Grundlage dieses Vertrages und der ergänzenden Durchführungsrichtlinien fest.

Den Vertragspartnern werden spätestens mit Vorlage der Jahresabrechnung an die Gesellschafterversammlung ihre vorläufigen, auf das Abrechnungsjahr abgegrenzten Einnahmenanteile mitgeteilt. Aus der Darstellung muss die Berechnungsweise im Einzelnen erkennbar sein. Die Mitteilung ist vorläufig im Sinne der ausstehenden Feststellung des Jahresabschlusses durch die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft.

Der kassenmäßige Jahresausgleich ist von den Vertragspartnern im Rahmen der nächsten monatlichen Einnahmenaufteilungsrechnung nach Feststellung der endgültigen Jahresabrechnung durch die Gesellschafterversammlung durchzuführen.

- (5) Einsprüche gegen die Berechnung der Ausgleichszahlungen bewirken keinen Zahlungsaufschub. Im Falle des Zahlungsverzugs sind rückständige Einnahmenausgleichszahlungen vom Fälligkeitstag an mit vier von Hundert über dem Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank zu verzinsen.

§ 6 Schlüssel für gesetzliche Ausgleichsleistungen

- (1) Die Vertragspartner beantragen Erstattungen nach dem § 148 (5) SGB IX auf der Grundlage ihrer Einnahmenanteile, soweit eine Anspruchsberechtigung gegeben ist.
- (2) Für die Anträge der Vertragspartner auf Gewährung eines Ausgleichs gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a Personenbeförderungsgesetz werden die insgesamt verkauften Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr nach Verbundtarif und die darauf entfallenden Bruttoeinnahmen nach einem gesonderten Schlüssel, der nach § 5 (2) der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefGAusglV) vereinbart werden muss, ermittelt und aufgeteilt.

§ 7 Prüfungsbestimmungen

- (1) Die gemeldeten Verkaufseinnahmen sind von dem den Jahresabschluss des jeweiligen Vertragspartners prüfenden Wirtschaftsprüfers bestätigen zu lassen. Für die unternehmenseigenen Zählungen zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage ist ein Testat der Zählergebnisse durch einen neutralen Gutachter vorzulegen. Die Kosten für diese Bestätigungen trägt derjenige Vertragspartner, um dessen Daten es sich hierbei handelt. Die Bestätigungen sind der Verbundgesellschaft vorzulegen.
- (2) Die Richtigkeit der von der Verbundgesellschaft erstellten Einnahmenaufteilung ist von dem für die Verbundgesellschaft bestellten Jahresabschlussprüfer zu bestätigen.
- (3) Zur Prüfung der von der Verbundgesellschaft erstellten Einnahmenaufteilung sind auch der Bayerische Oberste Rechnungshof und ein vom Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg bestimmtes Rechnungsprüfungsamt berechtigt.

§ 8 Kündigung und Vertragsdauer

- (1) Dieser Vertrag wird unbefristet abgeschlossen.
- (2) Der Vertrag kann mit einer Frist von zwei Jahren zum Ende eines Kalenderjahres, frühestens jedoch am 31.12.2010 mit Wirkung zum 31.12.2012 gekündigt werden.
- (3) Bei Außerkrafttreten des Grundvertrages haben die Vertragspartner das Recht, den Einnahmenaufteilungsvertrag unverzüglich mit der Wirkung zu kündigen, dass er zum Ende des Kalenderjahres, in dem die Kündigung ausgesprochen wird, außer Kraft tritt.
- (4) Der Einnahmenaufteilungsvertrag tritt mit Beendigung des Gesellschaftsvertrages für die Verbundgesellschaft oder mit Aufhebung des Verbundtarifs außer Kraft.
- (5) Die Bestimmungen des Einnahmenaufteilungsverfahrens sind bei seinem Außerkrafttreten nach Absatz 3 und 4 noch auf die Aufteilung der Einnahmen anzuwenden, die von den Vertragspartnern im Verbundraum bis zum Außerkrafttreten des Einnahmenaufteilungsvertrages erzielt worden sind.
- (6) Das Recht zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.
- (7) Die Kündigung hat schriftlich gegenüber allen Vertragspartnern zu erfolgen. Im Falle einer Kündigung eines Vertragspartners oder mehrerer Vertragspartner wird der Vertrag mit den übrigen Vertragspartnern fortgeführt.

§ 9 Veränderung der Vertragsverhältnisse und Vertragsänderungen

- (1) Bei wesentlichen Änderungen der dem Einnahmenaufteilungsvertrag zugrundeliegenden Verhältnisse werden die Vertragspartner auf Antrag eines Vertragspartners über eine entsprechende Anpassung des Vertrages verhandeln.

- (2) Wenn bei anderen Einnahmenaufteilungsverfahren mit DB-Beteiligung in der Bundesrepublik Deutschland keine oder eine andere Bewertung der Unternutzer über Preisgewichtung, K -Faktor¹ und/oder andere Bewertungskriterien erfolgt, so wird bei mit dem VGN vergleichbaren Verhältnissen über eine Anpassung des Einnahmenaufteilungsverfahrens verhandelt.
- (3) Änderungen des Einnahmenaufteilungsvertrages bedürfen der Zustimmung der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft und des Grundvertrags-Ausschusses.

§ 10 Zustimmungen, Inkrafttreten

Dieser Vertrag und die Durchführungsrichtlinien

- zur nachfrageorientierten Einnahmenaufteilung im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN),
- zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung im VGN,
- für unternehmenseigene Zählungen im VGN zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage sowie
- für Kontrollzählungen im VGN,

die Bestandteile dieses Vertrages sind, bedürfen zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft. Der Einnahmenaufteilungsvertrag bedarf auch der Zustimmung des Grundvertrags-Ausschusses.

Dieser Vertrag tritt rückwirkend zum 1. Dezember 2008 in Kraft.

¹ Der K -Faktor ist ein Bewertungsfaktor, der es erlaubt, zwischen unternehmenseigenen und unternehmensfremden untergenutzten Fahrten zu unterscheiden und dies monetär zu berücksichtigen. $K = 0,5$ bedeutet, dass die Stadtverkehrsunternehmen 50 % aller Erlöse behalten, die ihnen ohne Anwendung des K -Faktors aus Fahrten unternutzender Regionalverkehrskunden zustehen würden; 50 % werden an das Regionalverkehrsunternehmen abgegeben, das den Fahrgast in die Stadt gebracht hat.

Nürnberg, im Mai 2009

DB Regio AG
Region Bayern

Omnibusverkehr Franken GmbH

Dr. Rosenbuch Laug

Heider Winkler

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

infra fürth verkehr gmbh

Dombrowsky Dr. Müller

Dr. Parthemüller

Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH

Stadtverkehr Schwabach GmbH

Exner

Maier Klinger

Durchführungsrichtlinie

zur nachfrageorientierten Einnahmenaufteilung im VGN

Stand: 01.01.2017



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

Sachgebiete PW6/PW1
Rothenburger Straße 9
90443 Nürnberg

in Zusammenarbeit mit:

Prof. Dr. Wermuth
Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH



Nordstraße 11
38106 Braunschweig

Inhalt

1	Einordnung der Durchführungsrichtlinie	2
2	Überblick über die Einnahmenaufteilung	3
2.1	Parameter des Einnahmenaufteilungsmodells.....	3
2.2	Modellbeschreibung.....	3
3	Regelzuscheidung.....	6
3.1	Datenbasis Verkehrserhebung.....	6
3.2	Erlösbewertung einer Fahrt.....	9
3.3	Erlösbewertung bei Umstieg zwischen den Verkehrsunternehmen	10
3.4	Verwendung unternehmensspezifischer Nutzungshäufigkeiten.....	11
3.5	Berücksichtigung des Phänomens <i>Unternutzung</i>	14
3.6	Einführung eines K-Faktors zur differenzierten Erlösbewertung bei der Unternutzung.....	15
3.7	Bewertung von Ausbildungszeitkarten	17
3.7.1	Grundsätzliche Vorgehensweise.....	17
3.7.2	Ermittlung der Stückzahlen und Fahrgeldeinnahmen im Ausbildungsverkehr	18
4	Vorabzuscheidungen	20
4.1	Ausgleichszahlungen für assoziierte Verkehrsunternehmen	20
4.2	Vorabzuscheidung bei Direktzuscheidung von Fahrgeld- einnahmen.....	21
4.3	Vorabzuscheidung bei wesentlichen Verkehrsverbesserungs- maßnahmen.....	22
4.4	Vorabzuscheidung bei Maßnahmen nach Art. 8 (5) Grundvertrag ...	22
5	Zustimmungen, Inkrafttreten	22
	Anhang	23

1 Einordnung der Durchführungsrichtlinie

In § 1 (2) Einnahmenaufteilungsvertrag ist festgelegt, dass die Einnahmenaufteilung im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg ein nachfrageorientiertes Verfahren ist. Nachfrageorientierung bedeutet, dass das dominierende Aufteilungskriterium die aktuelle Fahrgastnachfrage mit ihrer tariflichen, zeitlichen und räumlichen Struktur ist. Davon ausgenommen ist der Bereich des Ausbildungsverkehrs, wo die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen auf dem Prinzip der Fahrtberechtigung erfolgt.

Die Einnahmenaufteilung scheidet den Einnahmenaufteilungspartnern

- DB Regio AG,
- Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF),
- Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG),
- infra fürth verkehr gmbh,
- Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH,
- Stadtverkehr Schwabach GmbH,
- Stadtwerke Bayreuth Verkehr und Bäder GmbH und
- Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH

die in § 2 (1) Einnahmenaufteilungsvertrag bestimmte Aufteilungsmasse nach Maßgabe dieses Vertrages zu. Während die Verteilung der Ausgleichsleistungen des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg zu den verbundbedingten Verlusten im Einnahmenaufteilungsvertrag selbst geregelt ist, ist die Aufteilung der Bruttofahrgeldeinnahmen (§ 2 (1) Ziffern 1 bis 4 Einnahmenaufteilungsvertrag) gemäß § 3 (1) Einnahmenaufteilungsvertrag in einer Durchführungsrichtlinie zu beschreiben.

Diese Durchführungsrichtlinie beschreibt, wie die Nachfrage im Einzelnen festgestellt, mit Erlösen bewertet und den Einnahmenaufteilungspartnern im Rahmen der Einnahmenaufteilung zugeschrieben wird.

Die assoziierten privaten und kommunalen Verkehrsunternehmen sind nicht Einnahmenaufteilungspartner und erhalten ihre Einnahmenansprüche auf der Grundlage des Assoziierungsvertrages nach einem vergleichbaren Verfahren nachfrageorientiert zugeschrieben.

2 Überblick über die Einnahmenaufteilung

2.1 Parameter des Einnahmenaufteilungsmodells

Das vereinbarte nachfrageorientierte Einnahmenaufteilungsmodell ist eine Kompromisslösung, welche die unterschiedlichen Interessen der Einnahmenaufteilungspartner im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg berücksichtigt. Die Umsetzung dieser Interessen in der Einnahmenaufteilung findet in den folgenden sechs Einflussgrößen ihre Berücksichtigung:

- Erlösbewertung einer Personenfahrt,
- Erlösbewertung bei Umstieg zwischen den Verkehrsunternehmen,
- Verwendung unternehmensspezifischer Nutzungshäufigkeiten,
- Berücksichtigung des Phänomens *Unternutzung*,
- Einführung eines *K*-Faktors zur differenzierten Erlösbewertung bei der Unternutzung,
- Bewertung von Ausbildungszeitkarten.

2.2 Modellbeschreibung

Die Aufteilung der in der VGN-Verkaufsstatistik erfassten Bruttofahrgeldeinnahmen auf die Einnahmenaufteilungspartner erfolgt auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsnachfrage und des aktuellen Tarifniveaus. Dazu werden die Einsteigerzahlen und die tarifliche Entwicklung regelmäßig fortgeschrieben, die entsprechenden Verfahren sind in der *Durchführungsrichtlinie zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung im VGN* beschrieben.

Die Verteilung der Bruttofahrgeldeinnahmen auf die Einnahmenaufteilungspartner erfolgt nach drei unterschiedlichen Verfahren:

- **Regelzuscheidung**

Grundsätzlich werden alle Bruttofahrgeldeinnahmen nachfrageorientiert verteilt. Für die Beschaffung der notwendigen Nachfragedaten dient als Basis eine verbundweite Fahrgastbefragung mit integrierter Untersuchung zur Bestimmung unternehmensspezifischer Nutzungshäufigkeiten. Die Verbundgesellschaft veranlasst im Auftrag der Gesellschafter alle vier bis fünf Jahre eine neue Basiserhebung, nach § 4 (5) Einnahmenaufteilungsvertrag muss eine solche Basiserhebung nach so genannten Strukturbrüchen oder spätestens nach zehn Kalenderjahren zwingend in Auftrag gegeben werden.

- **Sonderregelung Ausbildungsverkehr**

Die Erlöse aus dem Ausbildungsverkehr werden nach dem Prinzip der Fahrtberechtigung (Relation Wohnort – Schulort) verteilt. Datengrundlage bilden die Erfassungslisten der Schulaufwandsträger (Kostenträger). Verbundpassanträge (selbstzahlende Schüler und Auszubildende) sowie die Meldungen über die Anzahl der verkauften SemesterTickets für die Hochschulstandorte Erlangen/Nürnberg/Fürth, Bamberg und Bayreuth.

- **Vorabzuscheidung**

Erlöse, die

- o einem Einnahmenaufteilungspartner direkt zugeordnet werden können,
- o auf Nachfrageveränderungen infolge von wesentlichen und dauerhaften Angebotsverbesserungen oder infolge von wesentlichen Angebotsverbesserungen bei Großveranstaltungen zurückzuführen sind und
- o auf Grund von besonderen Vereinbarungen mit einem Einnahmenaufteilungspartner oder einem Dritten über Leistungen gemäß Artikel 8 (5) Grundvertrag oder § 11 (6) Gesellschaftsvertrag gesondert ermittelt werden, können oder müssen vorab zugeschieden werden.

Bedeutung und Aufteilungsmethodik der Aufteilungsblöcke



Alle einnahmenrelevanten Größen, wie Anzahl Beförderungsfälle, verwendeter Fahrausweis, genutzte Tarifstufe, Umstieg usw. können für jede einzelne Personenfahrt angegeben werden. Dies erlaubt die Berechnung von Linienenergebnissen und die Bildung von Teilnetzen. Zusammen mit den Verbundpassdaten als Grundlage für die Fahrgeldaufteilung im Bereich des Ausbildungsverkehrs ist das Einnahmenaufteilungsmodell grundsätzlich offen für Veränderungen in einem künftigen Wettbewerbsmarkt im ÖPNV.

**Übersicht zur Verteilung der Bruttofahrgeldeinnahmen und der ZVGN-Zuschüsse
(= Aufteilungsmasse gemäß § 2 (1) Einnahmenaufteilungsvertrag)**

Regelzuscheidung	Ausbildungsverkehr	Vorabzuscheidungen		ZVGN-Zuschüsse (teilweise)
		Direkt-zuscheidung	Verkehrsverbesserung	
Tarifbeispiele: Einzelfahrausweis Mehrfahrtenkarte TagesTicket MobiCard JahresAbo FirmenAbo	Tarifbeispiele: Schülerkarte Semesterticket	Tarifbeispiele: Bergkirchweilticket DB CityTicket Zuschläge 1. Klasse	Tarifbeispiele: Freizeitlinien Bedarfsverkehre	Tarifbeispiele: Tarifharmonisierungsverluste (THV) Durchtarifierungsverluste (DTV)
Methode: Nachfrageschlüssel aus Verkehrserhebung	Methode: Listen der Aufgabenträger für Schüler KT; Relation Wohnort-Schulort aus VP-Antrag für Schüler SZ; Semesterticket Verkauf	Methode: Aufteilung außerhalb der Einnahmenaufteilung	Methode: Nachweis des anrechenbaren Mehrverkehrs durch gesonderte Erhebung	Methode: THV (und DTV ab 2010) werden verursachergerecht zugeschrieben, DTV wie Regelzuscheidung
Fortschreibung: alle 2 Jahre durch Zählungen In größeren Abständen verbundweite Verkehrserhebung	Fortschreibung: jährlich durch die neuen Antragsdaten § 45a PBefG	Fortschreibung: jährlich durch VGN-Verkaufsstatistik	Fortschreibung: jährlich durch unternehmenseigene Zählungen	Fortschreibung: seit 2010 keine Fortschreibung; Abschmelzung bis zum Jahr 2019
in der Durchführungsrichtlinie beschrieben				gemäß EA-Vertrag

3 Regelzuscheidung

Das Einnahmenaufteilungsverfahren im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg ist ein indirektes Schlüsselungsverfahren. Die Verteilung der Bruttofahrgeldeinnahmen erfolgt, soweit diese nicht zum Bereich Ausbildungsverkehr gehören oder vorab zugeschieden werden, nachfrageorientiert. Basis bildet eine multifunktionale Verkehrserhebung.

3.1 Datenbasis Verkehrserhebung

Zur Schaffung einer aktuellen und fundierten Datengrundlage für die Einnahmenaufteilung und Verkehrsplanung werden im VGN Fahrgastzählungen und -befragungen in Form einer verbundweiten Verkehrserhebung durchgeführt. Um die jährliche Verkehrsnachfrage zuverlässig abbilden zu können ist die Stichprobenplanung als mehrfach geschichtetes Stufenauswahlverfahren konzipiert:

- Jahreszeitliche Schichtung in Form von vier gleichmäßig über das Jahr verteilten Erhebungsperioden,
- Wochenzeitschichtung in Form der drei Tagestypen Normalwerktag, Samstag sowie Sonn-/Feiertag,
- Tageszeitliche Schichtung in Form von sieben Zeitschichten an den Normalwerktagen und je drei Zeitschichten an Samstagen und Sonntagen, in denen von einem homogenen Fahrgastverhalten ausgegangen werden kann.

Darüber hinaus wird in den Stadtverkehren Nürnberg, Fürth, Erlangen, Bamberg und Bayreuth die Fahrtenauswahl so getroffen, dass während der Schulzeit am Normalwerktag zu jeder Tagesstunde mindestens eine Fahrt (in einer der drei Schulperioden) je Linie und Richtung erhoben wird, was quasi einer zusätzlichen Schichtung nach Tagesstunden im Stadtverkehr entspricht.

Zur Vermeidung von Verzerrungen (systematische Fehler) in der Stichprobenerhebung wird bei der Festlegung der Erhebungsperioden darauf geachtet, dass

- in Zeiten mit nicht-repräsentativ hoher oder niedriger Nachfrage (z. B. Vorweihnachtszeit, größere Umbaumaßnahmen usw.) keine Erhebungen stattfinden,
- Schul- und Ferientage ihrem jeweiligen Anteil an einem Kalenderjahr entsprechend berücksichtigt werden,

- die vorlesungsfreie Zeit und die Vorlesungszeit an den Universitäten und Fachhochschulen zu gleichen Teilen in die Erhebung einfließen,
- die Erhebungszeiträume ausreichend lang sind, um Verzerrungen durch kurzfristig wirk-same Einflüsse (Witterungsverhältnisse, Krankheitsperioden) zu minimieren.

Die Fahrgastbefragungen erfüllen alle Anforderungen der Einnahmenaufteilung und Verkehrsplanung auf der Ebene des Betriebszweiges. Bei feingliedrigeren, vorwiegend im regionalen Busverkehr notwendigen Betrachtungen nach Linien und Linienbündeln reduziert sich die Aussagekraft der Erhebungsdaten mit abnehmendem Fahrgastaufkommen im Regeltarif. Zudem gibt es große Schwierigkeiten im regionalen Busverkehr, das zur Erfüllung des Stichprobenumfangs notwendige Personal zu akquirieren.

Die Erhebungen in den Regionalbussen erzielen bei hohen Kosten auf Grund des meist geringen Fahrgastaufkommens relativ unsichere Ergebnisse. Darüber hinaus werden aus den Befragungsdaten nur die Einnahmenansprüche für den Regeltarif abgeleitet. Deshalb wird für solche Linien und Unternehmen, die weitgehend vom Schülerverkehr dominiert werden, das sind Linien, die weniger als 20 % Fahrgäste und/oder durchschnittlich weniger als 10 Tsd. Linienbeförderungsfälle pro Jahr im Regeltarif haben („Schülerlinien“), der Einnahmenanspruch im Regeltarif über die Entwicklung linien- bzw. unternehmensspezifischer Verkaufsergebnisse abgeleitet. Über das Verhältnis des Einnahmenanspruchs aus der Verkehrserhebung 2012 und den korrespondierenden Verkaufsergebnissen je Linie bzw. Unternehmen lässt sich der Anteil der eigenen Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf an dem gesamten Einnahmenanspruch in diesem Segment ableiten. Unter der Annahme, dass dieses Verhältnis in den Folgejahren in etwa gleich bleibt, können die Verkaufsergebnisse der Folgejahre mittels eines Normierungsfaktors aus dem Verhältnis VE 2012/Verkauf 2012 für eine Fortschreibung der Einnahmeansprüche hochgerechnet werden. Für den Fall, dass sich der Anteil Fahrgäste mit Regeltarif im Laufe der Zeit deutlich erhöht, kann auf Antrag des Unternehmens eine gesonderte Erhebung auf dieser Linie durchgeführt werden. Für nach dem Jahr 2012 in den VGN integrierte Regionalbuslinien werden in der nächsten verbundweiten Fahrgastbefragung die Strukturdaten erhoben und der Einnahmenanspruch daraus abgeleitet. In den Folgejahren erfolgt die Fortschreibung der Einnahmenansprüche nach dem o.g. Prinzip, sofern die relevante Linie als „Schülerlinie“ klassifiziert wird.

Durch das Stichprobendesign und die Anzahl der durchgeführten Interviews in einer Basiserhebung ist sichergestellt, dass der statistische Fehler $\leq 5\%$ bezüglich der Einsteigerzahlen und der Einnahmen pro Betriebszweig bleibt (bei einer statistischen Sicherheit von 90 %).

Da der Stichprobenfehler mit kleiner werdendem Stichprobenumfang schnell zunimmt, ist zu beachten, dass bei einer Auswertung von einzelnen Linien oder einzelnen Haltestellen die vorgegebene Genauigkeit des Betriebszweigergebnisses nicht mehr gelten muss. Aufgrund der Auswertung verschiedener ÖPNV-Erhebungen und Forschungsprojekte durch die WVI GmbH wissen wir, dass statistische Fehler bei der Ermittlung von Personen

- nahezu ausschließlich von der Anzahl der ausgewählten Fahrplanfahrten,
- in sehr geringem Umfang von der Anzahl der ausgewählten Platzgruppen
- und praktisch gar nicht von der Anzahl der ausgewählten Fahrgäste abhängen.

Mit Hilfe dieser Erfahrungen lässt sich eine Faustformel angeben, mit deren Hilfe sich eine Obergrenze für den unvermeidlichen Stichprobenfehler bei Betrachtung einzelner Linien abschätzen lässt.

Parallel zur Verkehrserhebung werden von den Einnahmenaufteilungspartnern eigene Zählungen durchgeführt, um die Erhebungsdaten abgleichen zu können. Nach eingehender Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfung der unternehmenseigenen Zählenden werden in Absprache mit der Verbundgesellschaft die unternehmenseigenen Zählenden in die Hochrechnung einbezogen. Bei der S-Bahn, den R-Bahnen der DB Regio, der U-Bahnen in Nürnberg und Fürth, der Straßenbahn in Nürnberg, den Busverkehren in Fürth und Erlangen sowie den SPNV-Verkehren der agilis erfolgt die Hochrechnung der Befragungsdatensätze auf die Anzahl aller Fahrgäste im Fahrzeug/in der Platzgruppe an Hand der unternehmenseigenen Zählungen.

Stichprobendesign Schulzeit (in % der angebotenen Fahrplanfahrten)

Betriebszweig	Tagesart		
	Normalwerktag	Samstag	Sonn-/Feiertag
S-Bahn	eingeschränkte doppelte Vollerhebung	eingeschränkte doppelte Vollerhebung	eingeschränkte doppelte Vollerhebung
R-Bahn	eingeschränkte doppelte Vollerhebung	eingeschränkte doppelte Vollerhebung	eingeschränkte doppelte Vollerhebung
U-Bahn	Stichprobe 22,5 %	Stichprobe 9 %	Stichprobe 9 %
Straßenbahn	Stichprobe 22,5 %	Stichprobe 9 %	Stichprobe 9 %
Stadtbusverkehre in Nürnberg, Fürth, Erlangen, Bamberg und Bayreuth	Stichprobe 22,5 %	Stichprobe 9 %	Stichprobe 9 %
Kleinere Stadtbusverkehre	eingeschränkte Vollerhebung	eingeschränkte Vollerhebung	eingeschränkte Vollerhebung
Regionalbus mit Ausnahme der sog. „Schülerlinien“	eingeschränkte Vollerhebung	eingeschränkte Vollerhebung	eingeschränkte Vollerhebung

3.2 Erlösbewertung einer Fahrt

In der Verkehrserhebung, welche die Basis für die Regelzuscheidung bildet, werden Personen in den Verkehrsmitteln zu ihrem Fahrverhalten und dem benutzten Fahrausweis befragt. Um aus den Befragungsdaten zu einem Einnahmeanspruch für ein Verkehrsunternehmen zu gelangen, ist die Fahrt jeder befragten Person mit einem Geldbetrag zu bewerten und einem oder ggf. mehreren Verkehrsunternehmen zuzuordnen. Der Einnahmeanspruch eines Verkehrsunternehmens ist die Summe aller ihm (anteilig) zugeordneten Personenfahrten.

Die Aufteilung der Bruttofahrgeldeinnahmen auf die einzelne Personenfahrt wird im VGN entsprechend des gültigen Tarifs vorgenommen. Damit werden unterschiedlich ergiebige Tarife ursachengerecht auf die jeweiligen Verkehrsunternehmen zugeschrieben und es ist eine weitgehende Gleichbehandlung der Unternehmen gewahrt. Es gilt der Grundsatz: „Einnahmenaufteilung heilt keine unergiebigen Tarife“.

Der Erlös einer Personenfahrt errechnet sich allgemein aus dem Quotienten

$$\text{Erlös einer Personenfahrt} = \frac{\text{Preis des Fahrausweises}}{\text{unternehmensspezifische Nutzungshäufigkeit}} \cdot$$

Die Nutzungshäufigkeit gibt an, wie oft ein Fahrausweis im Durchschnitt bei einem bestimmten Verkehrsunternehmen genutzt wird¹. Hat ein Fahrgast bei einer Fahrt zwei oder mehr Verkehrsunternehmen benutzt, wird die Nutzungshäufigkeit des Unternehmens angesetzt, in dessen Fahrzeug die Befragung stattfindet. Der Fehler, der durch die Anwendung nur einer unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeit bei einer Umstiegsfahrt entsteht, mittelt sich aber aus, da die Auswahl der Erhebungsfahrten statistisch repräsentativ (auf den Betriebszweig bezogen) erfolgt.

In der Einnahmenaufteilung wird nicht die Tarifstufe des gekauften Fahrausweises angesetzt, sondern jene, die der tatsächlich genutzten Fahrtstrecke entspricht. Somit hängt der Erlös pro Fahrt bei zwei verschieden langen Fahrten mit einem Fahrausweis von

- dem/den benutzten Verkehrsunternehmen und
- der Anzahl der durchfahrenen Tarifzonen ab.

3.3 Erlösbewertung bei Umstieg zwischen den Verkehrsunternehmen

Eine Personenfahrt lässt sich in einzelne Fahrtabschnitte unterteilen, die durch den Umstieg eines Fahrgastes oder den Wechsel der finanziellen Linienvantwortung definiert werden können. Ein Fahrtabschnitt ist die kleinste Einheit, der im Rahmen der Einnahmenaufteilung Fahrgeldeinnahmen zugerechnet werden und gestattet, den Erlös einer Fahrt auf verschiedene Linien und damit auf die Verkehrsunternehmen aufzuteilen.

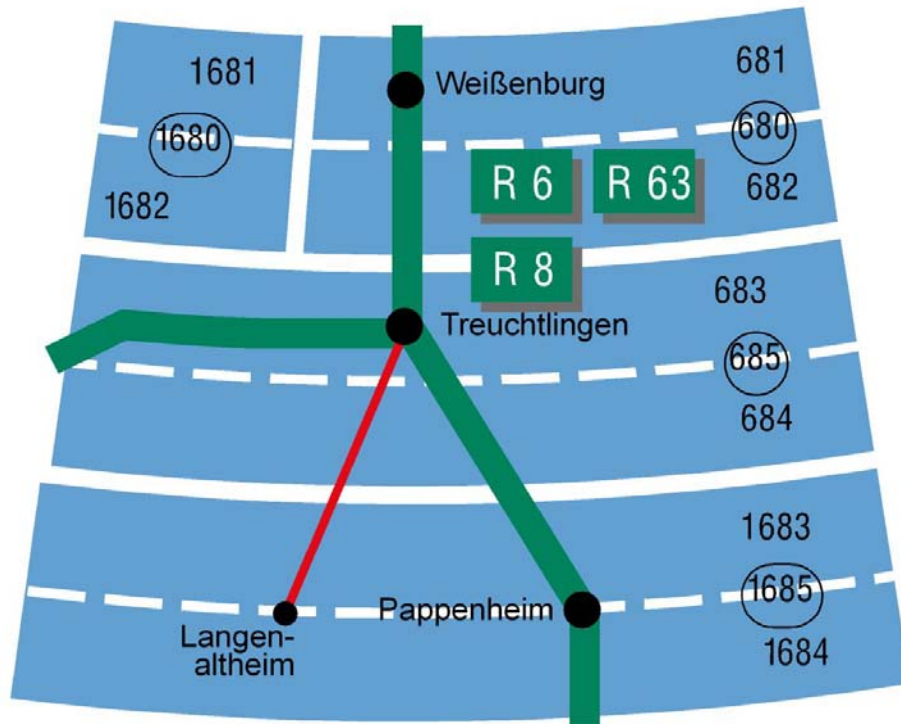
Für jede Personenfahrt werden die Erlöse pro durchfahrener Tarifteilzone² dem Verkehrsunternehmen zugeschrieben, das den Fahrgast befördert hat. Werden in einer Tarifteilzone zwei (oder mehr) Verkehrsunternehmen benutzt, so wird der Erlös dieser Tarifteilzone zu gleichen Teilen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen aufgeteilt.

¹ Zur Berechnung unternehmensspezifischer Nutzungshäufigkeiten vgl. Kapitel 3.4

² Mit Ausnahme der Tarifzonen 100, 200 und 400 besteht jede Tarifzone aus zwei Tarifteilzonen.

Beispiel zur Reisewegaufteilung bei Umstieg:

Ein Fahrgast fährt von Langenaltheim nach Weißenburg. Der Reiseweg hat die Tarifstufe 2+T.



Von Langenaltheim bis Treuchtlingen fährt der Fahrgast mit dem Bus, steigt dort um und fährt mit der Bahn nach Weißenburg weiter. Dies bedeutet, dass die Teilzonen 1683 und 684 vollständig dem Busunternehmen zugewiesen werden. In der Teilzone 683 findet der Umstieg statt. Diese Teilzone wird zwischen dem Busunternehmen und der DB Regio im Verhältnis 1:1 aufgeteilt. Insgesamt hat das Busunternehmen also 2,5 Teile der Gesamtstrecke (Teilzonen 1683 und 684 sowie die Hälfte der Teilzone 683). Der gesamte Reiseweg hat 5 Teile (Teilzonen 681, 682, 683, 684 und 1683).

3.4 Verwendung unternehmensspezifischer Nutzungshäufigkeiten

Fahrgäste des Regionalverkehrs nutzen in aller Regel ihren Fahrausweis weniger häufig pro Zeiteinheit als Fahrgäste der städtischen Verkehre. Dies hat zur Folge, dass eine Fahrt – bei gleichem Fahrausweis und gleicher Tarifstufe – im Regionalverkehr mehr wert sein muss als im Stadtverkehr. Dies erreicht man im mathematischen Modell durch die Verwendung unternehmensspezifischer Nutzungshäufigkeiten.

Die Erhebung der unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten erfolgt parallel zur verbundweiten Verkehrserhebung oder ist in diese integriert, indem der Fragebogen um zusätzliche Befragungsinhalte, wie der Frage nach der wievielten Fahrt, die der Fahrgast mit sei-

nem Zeitfahrausweis gerade unternimmt, die Abfrage der Fahrtunterbrechung bei Einzel- und Streifenkarten sowie der Erfassung der Mitnahme und Übertragung, erweitert wird.

Als unternehmensspezifische Nutzungshäufigkeit wird die Nutzungshäufigkeit des Fahrausweises des Verkehrsunternehmens bezeichnet, das überwiegend genutzt wird. Für die Zuordnung von Fahrten zu Verkehrsunternehmen werden Preisstufenklassen gebildet. Fahrten in den Preisstufenklassen A, B, C, D, E und F können direkt einem Verkehrsunternehmen zugeordnet werden. Bei Fahrausweisen in den Tarifstufen 1 bis 10+T ist die ausschließliche Nutzung bei einem Stadtverkehrsunternehmens unwahrscheinlich. Das hauptsächliche Verkehrsunternehmen wird in diesen Fällen der Befragung ermittelt, indem der Fahrgast, der auf einer Fahrt im Stadtverkehr angetroffen wird, gefragt wird, ob er mit dem Bus oder der Bahn an diesem Tag in die Stadt gekommen ist.. In der Auswertung der Befragung werden diese Fahrgäste mit ihren Fahrten dann dem Verkehrsunternehmen zugerechnet, mit dem sie laut ihrer Angabe hauptsächlich ihren Fahrausweis nutzen.

Diese Zusatzfrage ist auch erforderlich, um den Fahrgastanteil der untergenutzten Fremdnutzerfahrten, d.h. jene Fahrten von Regionalverkehrskunden, die in einem Verkehrsmittel eines Stadtverkehrsunternehmens angetroffen werden und gerade eine untergenutzte Fahrt in der Stadt machen, zu berechnen. Dieser wird benötigt, um im Einnahmenaufteilungsverfahren den K-Faktor bei der Berechnung der unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten berücksichtigen zu können. Für die Berechnung der Einnahmenaufteilung ist es zudem notwendig, dass die Unternutzung über das Verhältnis von genutzter zu gelöster Tarifstufe in die unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten einfließt.

Zur Berechnung der unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten sind vier Arbeitsschritte erforderlich, die für jede Fahrausweisart (und jeden Einnahmenaufteilungspartner) durchgeführt werden müssen:

1. Ermittlung eines verbundweiten Durchschnittswertes

Dieser ergibt sich aus der Division der verkauften Stückzahl eines bestimmten Fahrausweises durch die in der Verkehrserhebung festgestellte Anzahl Personenfahrten mit diesem Fahrausweis.

2. Berechnung von unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten

Aus statistischen Gründen werden aus der Fahrgastbefragung die unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten nur für häufig auftretende Fahrausweise ermittelt. Für die übrigen Fahrausweise werden die unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten über unternehmensspezifische Nutzungsintensitäten abgeleitet. Diese beschreiben das Ver-

hältnis der unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten im Vergleich zur verbundweiten Nutzungshäufigkeit und das Verhältnis der unternehmensspezifischen Ausnutzung der Zeitfahrausweise zur verbundweiten Ausnutzung (in Preisen).

3. Korrektur der unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeit bei Unternutzung

Neben der Anzahl der Fahrten, die mit einem Fahrausweis durchgeführt werden, soll auch die Ausnutzung des Fahrausweises in seiner Preisstufe die Nutzungshäufigkeit beeinflussen. Dazu werden die so genannten untergenutzten Fahrten (vgl. dazu Kap. 3.5) mit dem Verhältnis der Fahrpreise des Fahrausweises in der genutzten und der gekauften Preisstufe gewichtet.

4. Korrektur der unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeit durch den K-Faktor

Der K-Faktor ist ein mathematisches Instrument, mit dessen Hilfe zwischen unternehmenseigenen und unternehmensfremden Unternutzern unterschieden werden kann (vgl. dazu Kap. 3.6). Durch geeignete Wahl dieses Faktors war es möglich, die nach den vereinbarten Prinzipien vorgenommene Einnahmenaufteilung in ihren Auswirkungen auf die Stadtverkehrs- und Regionalverkehrsunternehmen gezielt zu verändern.

Die genaue Herleitung und Berechnung unternehmensspezifischer Nutzungshäufigkeiten ist in einer eigenen Durchführungsrichtlinie beschrieben. Die jeweiligen Berechnungsergebnisse aus den Fahrgastbefragungen sind in Arbeitspapieren dokumentiert, die bei Bedarf von der VGN GmbH zur Verfügung gestellt werden.

Da die Einnahmen im Ausbildungsverkehr nicht auf der Grundlage der Verkehrserhebung sondern auf der Basis der Fahrtberechtigung verteilt werden, finden hier die unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten keine Verwendung.

Die unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten im VGN auf Basis der verbundweiten Fahrgastbefragung 2012 sowie die verbundweiten Durchschnittswerte sind als Anlage beige-fügt.

3.5 Berücksichtigung des Phänomens *Unternutzung*

Fahrausweise mit höheren Tarifstufen können auch für kurze Fahrten in niedrigeren Tarifstufen verwendet werden. Man spricht in einem solchen Falle von untergenutzten Fahrten oder allgemeiner von Unternutzung. Neben der Anzahl der Fahrten, die mit einem Fahrausweis durchgeführt werden, soll die Ausnutzung des Fahrausweises in seiner Preis-/Tarifstufe die Nutzungshäufigkeit beeinflussen. Dies wird im Einnahmenaufteilungsmodell dadurch erreicht, dass

- nur die tatsächlich genutzte und nicht die gekaufte Tarifstufe bei der Erlösbestimmung einer Personenfahrt angesetzt wird;
- untergenutzte Fahrten mit einem Faktor versehen werden (die so genannte *Preisgewichtung*), der dafür sorgt, dass eine untergenutzte Fahrt nicht als eine ganze Fahrt in die Einnahmenaufteilung eingeht, sondern mit einem Wert zwischen Null und Eins.

Beispiel zur Preisgewichtung bei untergenutzten Fahrten:

Ausgangsdaten:

Fahrausweis:	MobiCard 31 Tage
Anzahl der Fahrten:	40 in der TS 5+T 10 in der TS A
Preis der Fahrausweise (Stand 1/2013):	143,20 € in TS 5+T 74,50 € in TS A

Abbildung der untergenutzten Fahrten in der Nutzungshäufigkeit:

TARIF-STUFE	ANZ. FAHRTEN	PREIS	GEWICHT	ANZ. FAHRTEN x GEWICHT
5+T	40	143,20 €	1	40,00
A	10	74,50 €	$\frac{74,50}{143,20}$	5,20
	50	Nutzungshäufigkeit:		45,20

Anzahl Fahrten mit voller Ausnutzung der Tarifstufe

Anzahl untergenutzter Fahrten

Nutzungshäufigkeit vor Preisgewichtung: 50

Nutzungshäufigkeit nach Preisgewichtung: 45,20

Die preisgewichtete Nutzungshäufigkeit wird als durchschnittliche Summe aller Fahrten mit einem bestimmten Fahrausweis angesetzt, wobei jede einzelne Fahrt mit dem Verhältnis von genutzter zu gekaufter Tarifstufe gewichtet wird. Im Ergebnis sinkt bei einer häufigen Unternutzung des untersuchten Fahrausweises die Nutzungshäufigkeit, hier im vorliegenden Beispiel von 50 Fahrten pro MobiCard auf 45,20 Fahrten.

3.6 Einführung eines *K*-Faktors zur differenzierten Erlösbewertung bei der Unternutzung

Bei der Unternutzung denkt man an Pendler aus der Region, die neben ihrer „normalen“ Fahrt von und zum Arbeitsplatz in der Mittagspause oder vor der Heimfahrt noch eine weitere Fahrt in der Stadt unternehmen. Diese Fahrten führen bei den Stadtverkehrsunternehmen zu Einnahmen, die den Regionalverkehrsunternehmen fehlen, da der Fahrgast keine zusätzlichen Erlöse bringt, sondern nur mehr Fahrten mit seinem Fahrausweis unternimmt. Für solche Fahrten geben die Stadtverkehrsunternehmen bei dem derzeit vereinbarten *K*-Faktor von 0,5 wieder 50 % der Erlöse an das Regionalverkehrsunternehmen zurück, das den Pendler morgens in die Stadt gebracht hat. Alle Fahrgäste, die in der Befragung in einem Verkehrsmittel eines Stadtverkehrsunternehmens angetroffen werden und einen Fahrausweis in einer höheren Tarifstufe vorzeigen, als es für die Nutzung des Stadtverkehrs notwendig wäre, werden gefragt, mit welchem Verkehrsmittel sie am Morgen in die Stadt gekommen sind. Nur einpendelnde Fahrgäste aus der Region können auf diese Frage eine sinnvolle Antwort geben, sodass in die Stadt einpendelnde und aus der Stadt auspendelnde Fahrgäste für die Frage der Anwendbarkeit des *K*-Faktors unterschieden werden können.

Unternutzung tritt jedoch auch bei den Fahrausweisarten auf, die entweder mit verbundweiter Gültigkeit (z. B. pauschales FirmenAbo, FerienTicket) oder in Tarifstufenklassen (z. B. 9-Uhr-MobiCard, TagesTicket Plus) vertrieben werden. Hier sollen die höheren Erlöse für Fahrten im Regionalverkehr aber zugeteilt werden, der *K*-Faktor findet deshalb auch hier keine Anwendung. Nachfolgende Beispiele veranschaulichen die hier beschriebenen Unterschiede:

Beispiel zur Anwendung des *K*-Faktors untergenutzten Fahrten:

Zur Erläuterung, wann ein *K*-Faktor im Rahmen der Erlösberechnung zur Anwendung kommt und wann nicht, sollen drei einfache Beispiele dienen. Betrachtet wird ein DB-Fahrgast mit einer 9-Uhr-MobiCard in der Tarifstufe 10+T. Der Preis für die MobiCard beträgt 86,70 €, die Nutzungshäufigkeit angenommen 70 Fahrten pro Fahrausweis.

Beispiel 1: Fahrt von Weißenburg Bahnhof nach Nürnberg Hbf (Tarifstufe 10+T)

Der Einnahmenanspruch für eine Fahrt mit der DB Regio berechnet sich wie folgt:

$$\frac{86,70 \text{ €}}{70} = 1,24 \text{ €}$$

Der K-Faktor kommt nicht zur Anwendung, da hier kein Fall von Unternutzung vorliegt, die gekaufte Tarifstufe wird voll ausgenutzt.

Beispiel 2: Fahrt von Roth Bahnhof nach Nürnberg Hbf (Tarifstufe 5+T)

Der Einnahmenanspruch für eine Fahrt mit der DB Regio berechnet sich diesmal:

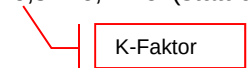
$$\frac{79,30 \text{ €}}{70} = 1,13 \text{ €}$$

Der K-Faktor kommt wieder nicht zur Anwendung, obwohl diesmal ein Fall von Unternutzung vorliegt: Die genutzte Tarifstufe (5+T) ist kleiner als die gekaufte Tarifstufe (10+T). Dieser Umstand findet im Preisansatz seine Berücksichtigung (79,30 € statt der bezahlten 86,70 €). Da der DB-Kunde mit der DB-Regio fährt, handelt es sich aber um einen unternehmenseigenen Unternutzer.

Beispiel 3: Fahrt von Nürnberg Plärrer nach Nürnberg Lorenzkirche (Tarifstufe A)

Für diese eine Fahrt im Stadtverkehr Nürnberg erhält die VAG:

$$\frac{58,90 \text{ €}}{70} \cdot 0,5 = 0,42 \text{ €} \quad (\text{statt } 0,84 \text{ € ohne Anwendung des K-Faktors})$$



Es liegt wieder ein Fall von Unternutzung vor, die tatsächlich genutzte Tarifstufe A ist kleiner als die gekaufte Tarifstufe (10+T). Diesmal nutzt der DB-Kunde aber ein Verkehrsmittel der VAG und ist für die VAG ein unternehmensfremder Unternutzer. Der vereinbarte K-Faktor kommt zur Anwendung und die VAG erhält lediglich 42 Cent für diese Fahrt anstelle von 84 Cent, falls es keinen K-Faktor gäbe. Durch „richtiges“ Absenken der Nutzungshäufigkeit der DB Regio im mathematischen Modell erreicht man, dass die Differenzbeträge (hier 0,42 €) der DB Regio zufließen.

Der Faktor *K* ist nicht zu verwechseln mit der in Kapitel 3.5 beschriebenen Preisgewichtung untergenutzter Fahrten. Diese stellt sicher, dass eine untergenutzte Fahrt nicht als 1 Fahrt, sondern beispielsweise als $\frac{74,50}{143,20} = 0,52$ Fahrten zählt. Daraus resultiert, dass eine untergenutzte Fahrt weniger wert ist als eine vollausgenutzte Fahrt. *K* dagegen bestimmt, welcher Anteil dieses (geringeren) Erlöses im Falle unternehmensfremder Unternutzer an das Regionalverkehrsunternehmen abgegeben wird, das den Fahrgast in die Stadt gebracht hat.

3.7 Bewertung von Ausbildungszeitkarten

Die Verteilung der Einnahmen aus dem Ausbildungsverkehr werden nicht auf Basis der Verkehrserhebung auf die Verkehrsunternehmen verteilt, sondern mit Hilfe von Kostenträgerlisten, Verbundpassanträgen und Verkaufsmeldungen. Da diese Daten auch in den Antrag auf Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Leistungen nach § 45a PBefG übernommen werden, ist sichergestellt, dass die Fahrgeldeinnahmen aus dem Ausbildungsverkehr in der Einnahmenaufteilung und die korrespondierenden Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand (die nicht Bestandteil der Einnahmenaufteilung sind) auf den gleichen Daten beruhen.

Die Ermittlung der unternehmensspezifischen Stückzahlen und Einnahmen für den Antrag erfolgt in enger Abstimmung mit der zuständigen Genehmigungsbehörde (Regierung von Mittelfranken).

3.7.1 Grundsätzliche Vorgehensweise

Analog zur Einnahmenaufteilung erfolgt die Aufbereitung der Daten bei der Beförderung von Personen im Ausbildungsverkehr für die Antragstellung nach § 45a PBefG für die assoziierten Verkehrsunternehmen und die Partner des Einnahmenaufteilungsvertrags weitgehend nach einer einheitlichen Methode.

Auf die Verbundgesellschaft entfällt nach Maßgabe des § 6 (2) Einnahmenaufteilungsvertrag die Aufgabe, für den Antrag der Verkehrsunternehmen auf Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach § 45a PBefG die Stückzahlen und Einnahmen der verkauften Zeitfahrausweise aus dem Ausbildungsverkehr mit Verbundfahrausweisen aufzuteilen. Grundlage für den Antrag der Verkehrsunternehmen auf Ausgleichsleistungen sind dabei alle von der Genehmigungsbehörde anerkannten Karten des Ausbildungsverkehrs im Verkehrsverbund – Monatswertmarken und Wochenkarten für Schüler, Studenten und Auszubildende, VGN-Semestertickets sowie die Semestertickets Bamberg und Bayreuth.

Grundsätzlich wird in dem sog. Berechtigungsverfahren die regelmäßig genutzte Fahrtstrecke bewertet und die genutzten Verkehrsmittel/Verkehrsunternehmen ermittelt. Bei der Benutzung mehrerer Verkehrsunternehmen erfolgt die Zuordnung der Wertmarke und der Einnahmen unternehmensspezifisch über den Anteil der durchfahrenen Tarifeilzonen. Werden in einer Tarifeilzone zwei (oder mehr) Verkehrsunternehmen benutzt, so wird diese Tarifeilzone zu gleichen Teilen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen aufgeteilt.

3.7.2 Ermittlung der Stückzahlen und Fahrgeldeinnahmen im Ausbildungsverkehr

Die Ermittlung und Zuordnung der Stückzahlen und Einnahmenansprüche an die Partner des Einnahmenaufteilungsvertrages erfolgt für die einzelnen von der Genehmigungsbehörde anerkannten Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach differierenden Methoden.

Schülermonatswertmarken – Kostenträger

Grundlage für die Ermittlung der unternehmensspezifischen Stückzahlen und Einnahmen für Schüler, die der Kostenfreiheit des Schulweges unterliegen, sind auf Anordnung der Regierung von Mittelfranken als zuständiger Genehmigungsbehörde die Erfassungslisten der Schulaufwandsträger. § 3 Abs. 2 des Einnahmenaufteilungsvertrages bestimmt dazu, dass die Einnahmen aus dem Ausbildungsverkehr nach Fahrtberechtigung verteilt werden. Aus der in den Listen erfassten, regelmäßig genutzten Fahrtstrecke der Kostenträgerschüler lassen sich die genutzten Verkehrsunternehmen anteilig entsprechend der durchfahrenen Tarif- bzw. Tarifeilzonen ermitteln und die Stückzahlen und Einnahmen analog dazu den Unternehmen zuordnen. Die insgesamt für das Antragsjahr über alle Erfassungslisten zugeteilten Stückzahlen bzw. Einnahmen werden schließlich mittels eines Normierungsfaktors an die im entsprechenden Jahr verbundweit verkauften Stückzahlen bzw. die verbundweit erzielten Fahrgeldeinnahmen für Monatswertmarken von Kostenträgerschülern angepasst.

Semestertickets

Mit dem Wintersemester 2015/16 wird – vorerst für die Dauer eines Jahres – im VGN ein Semesterticket eingeführt. Im Gegensatz zu den bisherigen Semestermarken der Städteachse Nürnberg, Fürth, Stein und Erlangen ist dieses verbundweit gültig.

Das solidarisch von allen Studenten finanzierte Sockelticket kann zwischen 19 Uhr und 6 Uhr an Werktagen sowie an den Wochenenden genutzt werden. Die Tickets und die Einnahmen werden über die Erkenntnisse aus der verbundweiten Fahrgastbefragung bezüglich des Nutzungsverhaltens der Studenten im Freizeitverkehr auf die Unternehmen aufgeteilt.

Das optional von den Studenten erwerbbar Zusatzticket berechtigt zur grundsätzlichen Benutzung aller Verkehrsmittel im VGN, d.h. auch während der ausbildungsrelevanten Zeiträume. Die Einnahmen aus dem Zusatzticket werden im Jahr der Einführung mittels eines kombinierten Berechtigungs-/nachfrageorientierten Verfahrens gemäß der bisherigen Einnahmen durch Studierende mit Zeitkarten im Ausbildungsverkehr und Studierende mit Fahrausweisen des Regeltarifes im ausbildungsrelevanten Zeitraum aufgeteilt.

Für den Fall, dass das VGN-Semesterticket nach einjähriger Probephase weiterhin Bestandteil des Verbundtarifes sein sollte, muss ein Verfahren zur Aufteilung der Einnahmen vereinbart werden.

Aufteilungsbasis für die Semestertickets in Bamberg und Bayreuth sind dagegen die Einnahmenanteile der Unternehmen am Semesterbeitrag, die zwischen dem Studentenwerk Würzburg bzw. Oberfranken und den Unternehmen verhandelt werden.

Schülermonatswertmarken – Selbstzahler

Die im VGN verkauften Wertmarken der Schüler Selbstzahler im Ausbildungsverkehr sowie die darauf entfallenden Bruttoeinnahmen sind auf Anordnung der Genehmigungsbehörde über einen Schlüssel aufzuteilen, der ausschließlich auf Angaben der Selbstzahler im Verbundpassantrag (Muster siehe Anlage) basiert. Grundlage für die Berechnung des Aufteilungsschlüssels bildet eine 10%-ige Stichprobe aller an die Verbundgesellschaft gesandter und im Antragsjahr gültiger Verbundpass-Bestellscheine von Schüler Selbstzahlern. Aus den Nutzungsangaben auf den Bestellscheinen lässt sich die regelmäßig genutzte Fahrtstrecke ableiten, aus der wiederum – analog zur Auswertung der Kostenträgerschüler – die zugeteilten unternehmensspezifischen Stückzahlen und Einnahmen für Schüler Selbstzahler ermittelt werden.

Im Gegensatz zu Kostenträgerschülern, die mit der Anzahl der vom Schulaufwandsträger gekauften Wertmarken bewertet werden, wird bei Schüler Selbstzahlern die tatsächliche Ausnutzung betrachtet. Zu diesem Zweck werden in unregelmäßigen Abständen im Rahmen einer Untersuchung Schüler Selbstzahler und Auszubildende telefonisch zu ihrem Kaufverhalten befragt. Daraus kann ermittelt werden, wie viele Schülermonats- und Wochenkarten – je nach Gültigkeit des Verbundpassantrages – durchschnittlich im Binnen- und Umsteigerverkehr gekauft werden.

Auf Basis der im Stichprobenverfahren insgesamt zugeteilten Stückzahlen wird schließlich ein Aufteilungsschlüssel abgeleitet, mittels dessen die den EAV-Partnern zuzuordnenden Monatswertmarken für Schüler Selbstzahler (Verkauf ohne Anspruch der assoziierten Verkehrsunternehmen) auf die Partner des Einnahmenaufteilungsvertrages aufgeteilt werden. Analog dazu wird auf Basis der insgesamt zugeteilten Einnahmen ein Aufteilungsschlüssel für die verbundweit erzielten Fahrgeldeinnahmen für Schülermonatswertmarken - Selbstzahler bestimmt. Unter Berücksichtigung der Zuteilung an die assoziierten Verkehrsunternehmen, in der Methodik dahingehend differierend, dass dort anstelle der 10 %igen Stichprobe abhängig von der Größe des Unternehmens eine Bewertung auf der Basis aller relevanten Verbundpassanträge oder eines individuell gestalteten Stichprobenumfangs erfolgt, werden die verbliebenen Einnahmen den EAV-Partnern zugeteilt.

Wochenkarten – Selbstzahler für Schüler und Auszubildende

Die Ermittlung eines unternehmensspezifischen Aufteilungsschlüssels für die im Verkehrsverbund insgesamt verkauften Wochenkarten bzw. für die daraus erzielten Fahrgeldeinnahmen erfolgt im Stichprobenverfahren analog zu den Monatswertmarken für Schüler Selbstzahler und Auszubildende. Die unternehmensspezifischen zugeteilten Stückzahlen und Einnahmen bei assoziierten Verkehrsunternehmen werden analog zu den Monatswertmarken – Selbstzahler für Schüler und Auszubildende ermittelt.

Sonderregelungen

Weitere von der Genehmigungsbehörde anerkannte Ausbildungstarife werden den betroffenen Verkehrsunternehmen gemäß eines aus der verbundweiten Fahrgastbefragung ermittelten Aufteilungsschlüssels zugeteilt. Dies betrifft bis einschließlich dem Jahr 2012 die aus dem Familientarif Erlangen ausgegebenen Schülermonatswertmarken und die daraus erzielten Fahrgeldeinnahmen sowie ab dem Jahr 2012 Karten, die von den Auszubildenden aus dem Firmenabo genutzt werden und in der Verkaufsstatistik separat ausgewiesen sind.

Die aus den einzelnen ausbildungsverkehrsrelevanten Fahrausweisen abgeleiteten Stückzahlen und Einnahmen bilden für das jeweilige Unternehmen die Grundlage für den Antrag auf Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG für das jeweilige Antragsjahr und stellen gleichzeitig in der Einnahmenaufteilung im VGN den zustehenden Einnahmenanspruch der Einnahmenaufteilungspartner dar. Unter Einbeziehung der den assoziierten Verkehrsunternehmen zugeschiedenen Einnahmen ist die Summe der Einnahmenansprüche der Unternehmen identisch mit dem in der Verkaufsstatistik ausgewiesenen Ergebnis für den Ausbildungsverkehr.

4 Vorabzuscheidungen

Aus der Aufteilungsmasse gemäß § 2 (1) Einnahmenaufteilungsvertrag müssen respektive können im Rahmen der Einnahmenaufteilung bestimmte Beträge vorab entnommen werden.

4.1 Ausgleichszahlungen für assoziierte Verkehrsunternehmen

Verbundverkehrsunternehmen, die mit ihren Linien in den Verbund einbezogen, jedoch nicht Einnahmenaufteilungspartner sind (assoziierte Verkehrsunternehmen), erhalten ihre Einnahmen nach den Vorgaben des derzeit gültigen Assoziierungsvertrags analog zu den Ein-

nahmenaufteilungspartnern, d.h. für den Regeltarif über den nachfrageorientierten Einnahmenaufteilungsschlüssel und für den Ausbildungsverkehr über die Zuteilung der Ansprüche innerhalb des Einnahmenaufteilungsverfahrens. Ausgleichszahlungen für zurückliegende Zeiträume werden jedoch als Vorabzuscheidungen ausgewiesen. Zudem erhalten assoziierte Verkehrsunternehmen Ansprüche für Freizeitverkehrslinien und Bedarfsverkehre vorab zugeschrieben (vgl. Kap. 4.2).

4.2 Vorabzuscheidung bei Direktzuscheidung von Fahrgeldeinnahmen

Im Rahmen der Einnahmenaufteilung werden den Einnahmenaufteilungspartnern die in der VGN-Verkaufsstatistik erfassten Fahrgeldeinnahmen nach einem Aufteilungsschlüssel zugeteilt dessen Basis eine repräsentative Verkehrserhebung bildet. Erlöse, die einem Verkehrsunternehmen zweifelsfrei zugeordnet werden können, können auf Antrag vorab zugeschrieben werden, sofern diese nicht in die Berechnung des Einnahmenaufteilungsschlüssels eingeflossen sind.

In der Verkehrserhebung werden die direkt zuscheidbaren Fahrausweise Zuschlagwertmarken 1. Klasse-Zuschlag der DB Regio und DB CityTicket den in der jeweiligen Stadt verkehrenden Unternehmen direkt und in voller Höhe zugeschlagen und sind somit nicht im Einnahmenaufteilungsschlüssel enthalten. Zudem sind die Einnahmen aus dem Verkauf des auf die Tarifzone 400 beschränkten Bergkirchwehrtickets nicht in der Verkehrserhebung enthalten, da zur Zeit der Erlanger Bergkirchweih nicht erhoben wurde. Die Erlöse aus dem Verkauf des **Bergkirchwehrtickets** werden der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH direkt zugeschrieben. Diese trifft mit den ebenfalls betroffenen Verkehrsunternehmen eine separate Vereinbarung zur Aufteilung der direkt zugeschriebenen Einnahmen. Die Einnahmen aus dem Verkauf des **Michaeliskirchwehrtickets** werden direkt der infra fürth verkehr gmbh zugeschrieben, da sowohl in der Basiserhebung als auch in den unternehmenseigenen Fahrgastzählungen der Zeitraum, in dem die Kirchweih stattfindet, ausgespart wird und somit die Fahrgäste mit diesem Ticket nicht über den Einnahmenaufteilungsschlüssel abgebildet werden.

Direkt zugeschrieben werden den Unternehmen auch Ansprüche aus Freizeitlinien und Bedarfsfahrten (AST, LBT etc.), die über die Fahrgastbefragung nicht abgebildet sind bzw. in der Fahrgastbefragung zwar enthalten sind, aber für die Einnahmenaufteilung nicht ausgewertet werden. Für Fahrten im Freizeitverkehr und im Bedarfsverkehr liegen separate Fahrgastzählungen vor, die mit Erlössätzen aus eigens dafür durchgeführten Erhebungen oder aus der verbundweiten Fahrgastbefragung bewertet werden.

4.3 Vorabzuscheidung bei wesentlichen Verkehrsverbesserungsmaßnahmen

Einnahmenansprüche für Nachfrageveränderungen infolge von

- wesentlichen und dauerhaften Angebotsverbesserungen sowie
- wesentlichen Angebotsverbesserungen bei Sonderereignissen

können auf Antrag vorab zugeschieden werden (§ 3 Abs. 4 Einnahmenaufteilungsvertrag). Näheres dazu regelt die *Durchführungsrichtlinie zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung im VGN*.

4.4 Vorabzuscheidung bei Maßnahmen nach Artikel 8 (5) Grundvertrag

Bruttofahrgeldeinnahmen, die auf Grund von besonderen Vereinbarungen mit Vertragspartnern oder Dritten über Leistungen gemäß Artikel 8 (5) Grundvertrag oder § 11 (6) Gesellschaftsvertrag gesondert ermittelt werden, gehören gemäß § 2 (2) lfd. Nr. 7 Einnahmenaufteilungsvertrag nicht zur Aufteilungsmasse. Die Einnahmenbestimmung für diese Maßnahmen erfolgt im Einvernehmen mit den Betroffenen und ist nicht Gegenstand dieser Einnahmenaufteilung. Die gesondert ermittelten Beträge werden vorab dem Einnahmenaufteilungspool entnommen und demjenigen Einnahmenaufteilungspartner zugeschieden, der jeweils von der Maßnahme betroffen ist. Stehen die Einnahmen einem Grundvertragspartner zu, sind die von der Verbundgesellschaft ermittelten Einnahmen vom Verkehrsunternehmen an diesen weiterzuleiten..

5 Zustimmungen, Inkrafttreten

Diese Durchführungsrichtlinie ist Bestandteil des Einnahmenaufteilungsvertrages und bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft.

Diese Durchführungsrichtlinie tritt zum 1. Januar 2017 in Kraft.

Anhang

Unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten im VGN (Basis: VE 2012):

Fahrausweis	DB Regio	OVF	VAG	infra fürth verkehr	ESTW Stadtverkehr	SV Schwabach	Stadtwerke Bayreuth	STVP	Ø VGN
Einzelfahrt Erwachsene	1,22	1,24	1,34	1,36	1,39	1,47	1,43	1,25	1,28
Einzelfahrt Kind	1,22	1,24	1,34	1,36	1,39	1,47	1,43	1,25	1,28
5er Streifenkarte Erwachsene	6,19	6,33	6,82	6,90	7,09	7,47	7,25	6,37	6,40
5er Streifenkarte Kind	6,19	6,33	6,82	6,90	7,09	7,47	7,25	6,37	6,40
10er Streifenkarte Erwachsene	5,95	6,10	6,60	6,65	6,85	7,20	7,00	6,15	6,40
10er Streifenkarte Kind	5,95	6,10	6,60	6,65	6,85	7,20	7,00	6,15	6,40
Tages Ticket Solo	2,69	1,96	3,35	2,86	2,78	2,21	3,02	3,02	3,27
Tages Ticket Plus	4,66	3,74	5,97	5,86	4,79	4,79	4,02	5,68	5,45
7-Tage-MobiCard	13,74	12,79	17,66	15,49	15,80	14,52	14,59	15,69	17,06
31-Tage-MobiCard ohne Ausschußzeit	76,30	74,42	119,58	96,18	96,61	91,37	96,61	70,45	108,49
9-Uhr-MobiCard	67,95	59,78	80,44	67,60	62,87	67,53	64,27	57,35	78,09
Solo 31	53,06	49,40	68,18	59,81	61,02	56,08	56,33	60,59	66,55
Abo 3	53,06	49,40	68,18	59,81	61,02	56,08	56,33	60,59	66,55
Abo 6	48,64	45,28	62,50	54,83	55,94	51,41	51,63	55,54	61,00
JahresAbo	42,54	45,01	59,94	51,42	56,47	48,82	49,92	63,63	58,23
JahresAbo Plus	52,87	49,22	67,94	59,59	60,80	55,88	56,12	60,37	66,33
JahresAbo mit Ausschlusszeit	48,28	11,95	48,32	48,23	23,08	0,00	0,00	0,00	48,26
FirmenAbo	34,76	25,69	42,37	45,31	28,25	20,44	19,14	19,14	40,92
FirmenAbo pauschal	38,04	34,38	36,27	32,17	38,07	38,07	38,07	38,07	36,54
FirmenAbo Plus	44,52	32,90	54,27	58,04	36,18	26,18	24,52	24,52	49,96
FirmenAbo Plus pauschal	40,48	36,58	38,60	34,24	40,51	40,51	40,51	40,51	38,88
Schülermonatswertmarken Selbstzahler	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90
Schülermonatswertmarken Kostenträger	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90
Wochenkarte Selbstzahler	11,05	11,05	11,05	11,05	11,05	11,05	11,05	11,05	11,05
Semesterwertmarken	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90
Semesterticket Bamberg	10,81	10,81	10,81	10,81	10,81	10,81	10,81	10,81	10,81
Semesterticket Bayreuth	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30
Nürnberg - Paß mit Zeitkarte	36,43	33,91	46,81	41,06	38,50	38,50	38,67	41,59	45,95
Gruppenfahrkarte einfach	3,01	2,81	3,87	3,40	3,47	3,18	3,20	3,44	3,84
Kombi - Ticket	0,31	0,29	0,40	0,35	0,36	0,33	0,33	0,36	0,39
Autohaus - Ticket	0,83	0,78	1,07	0,94	0,96	0,88	0,89	0,95	1,04
Hotelfahrkarte	1,83	1,71	2,35	2,07	2,11	1,94	1,95	2,09	2,31
Schönes-Wochenende-Ticket	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88
Bayern - Ticket	4,62	4,62	4,62	4,62	4,62	4,62	4,62	4,62	4,62

Verbundpassantrag

**Für Schüler,
Auszubildende &
Studierende**

Bestellschein Verbundpass

Den vollständig ausgefüllten Bestellschein geben Sie bitte zusammen mit einem Passfoto des Antragstellers (35 x 45 mm; kein Scanner-Bild; auf der Rückseite mit Namen und Anschrift versehen) mindestens eine Woche vor dem ersten Benutzungstag bei einem Verkehrsunternehmen des VGN ab.

☐ **Neuausstellung**
☐ **Ersatzausstellung**
☐ **Verlängerung**
☐ **FerienTicket**

1 Persönliche Angaben

Familienname		Vorname	
Straße		Haus-Nr.	Geburtsdatum
PLZ	Wohnort	Telefon-Nr.	

2 Regelmäßige Fahrtstrecke

Ort	Haltestelle
Einstieg	
1. Umstieg	
2. Umstieg	
Ziel	

3 Regelmäßig benutzte öffentliche Verkehrsmittel

Bitte Namen der/des Verkehrsunternehmen(s) und Liniennummer(n) angeben.

Verkehrsunternehmen	Liniennr.			
☐ Regionalzug, S-Bahn				
☐ U-Bahn, Straßenbahn				
☐ Stadtbahn, Regionalbus				

4 Name der besuchten Lehranstalt oder Ausbildungsstätte

Gemäß § 26 BDSG machen wir Sie darauf aufmerksam, dass die im Rahmen der Antragstellung nach § 45a PBefG für den Ausgleich aus der verbilligten Beförderung im Ausbildungsverkehr notwendigen Daten manuell und/oder mittels einer EDV-Anlage gemäß § 33 BDSG verarbeitet und gespeichert werden. Persönliche Daten werden vertraulich behandelt und nicht an andere Unternehmen weitergegeben.

Ich bekomme die Wertmarke/Fahrkarte kostenlos zur Verfügung gestellt. ☐ Ja ☐ Nein

Hiermit bestätige ich die Richtigkeit der persönlichen Angaben.

Datum

Unterschrift Schüler/Auszubildender/Studierender

Wird ausgefüllt von der Lehranstalt, der Ausbildungsstätte oder dem Träger des sozialen Dienstes

Ausfüllen ab dem 15. Geburtstag des Antragstellers.

Hiermit wird ☐ von der Lehranstalt ☐ von der Ausbildungsstätte ☐ vom Träger des sozialen Dienstes bestätigt, dass für den Antragsteller die Voraussetzungen zur Nutzung von Zeitzahrausweisen im Ausbildungsverkehr nach dem VGN-Gemeinschaftstarif (Tarifbestimmungen 5.2.1.10) erfüllt sind.

Das Schuljahr/das Semester/die Ausbildung/der Lehrgang/der soziale Dienst endet am

Stellt der Schulaufwandsträger dem Antragsteller die Wertmarke/Fahrkarte kostenlos zur Verfügung? ☐ Ja ☐ Nein

Die Bescheinigung gilt längstens 1 Jahr.

Datum

Unterschrift

Stempel

Wird ausgefüllt vom Verkehrsunternehmen

Tarifzonen		Tarifstufe		Gültig bis einschließlich	

Annahme/Verkaufsstelle

Bestellung erhalten am

Verbundpass ausgestellt am

Namenszeichen

2012

Durchführungsrichtlinie

zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung im VGN

Stand: 29.06.2004



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

Sachgebiet PW6
Rothenburger Straße 9
90443 Nürnberg

in Zusammenarbeit mit:

Prof. Dr. Wermuth
Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH



Nordstraße 11
38106 Braunschweig

Inhalt

1	Einordnung der Durchführungsrichtlinie	2
2	Fortschreibung der Einnahmenaufteilung im tariflichen Bereich	2
3	Fortschreibung der Einnahmenaufteilung durch Modifikation des Mengengerüsts.....	3
3.1	Fortschreibungskennzahlen.....	4
3.2	Fortschreibungsebene.....	5
3.3	Fortschreibungsvorschrift.....	5
3.4	Jahreshochrechnung	7
3.5	Fortschreibungsgröße	7
4	Erhebungsturnus	7
5	Vorabzuscheidungen für Verkehrsverbesserungen	8
6	Zustimmungen, Inkrafttreten.....	9
	Anlage (Plausibilisierung des Fortschreibungsansatzes beim Mengengerüst)	10

1 Einordnung der Durchführungsrichtlinie

Das nachfrageorientierte Einnahmenaufteilungsverfahren im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg ist ein indirektes Schlüsselungsverfahren, Basis bildet die im Jahr 2000 verbundweit durchgeführte, multifunktionale Verkehrserhebung (§ 3 (1) Einnahmenaufteilungsvertrag). Gemäß § 4 (1) Einnahmenaufteilungsvertrag ist der Nachfrageschlüssel des Jahres 2000 entsprechend der Preis- und Nachfrageveränderungen bei den einzelnen EAV-Partnern fortzuschreiben, die Fortschreibung ist somit ein zweistufiges Verfahren.

Die nachfolgend beschriebene Fortschreibungsmethode geht davon aus, dass eine umfassende Basiserhebung vorliegt (z. B. Verkehrserhebung 2000), welche die Fahrgast- und Fahrausweisstruktur detailliert aufschlüsselt und bei der Einnahmenaufteilung berücksichtigt. Um die Einnahmenaufteilung fortzuschreiben, ist

- in einem 1. Schritt eine aktualisierte Fahrpreistabelle aufzubauen und die bisherige Tabelle in den Daten der Basiserhebung zu ersetzen,
- in einem 2. Schritt das Mengengerüst der Basiserhebung mit Hilfe der vorgeschriebenen unternehmenseigenen Einsteigerzählungen zu modifizieren.

Einschränkend muss zu den Grenzen der in dieser Durchführungsrichtlinie beschriebenen Fortschreibungsverfahren gesagt werden, dass sich so genannte Strukturbrüche (z. B. Verbundtarifraumerweiterungen, Einführung eines verbundweit gültigen SemesterTickets) in aller Regel nicht allein durch Einsteigerzählungen und Anpassung der Fahrpreistabellen in der Einnahmenaufteilung sachgerecht abbilden lassen. Gemäß § 4 (6) Einnahmenaufteilungsvertrag ist in solchen Fällen die bisherige Basiserhebung durch eine neue geeignete Verkehrserhebung zu ersetzen; eine Ersetzung der Basiserhebung hat in jedem Falle nach zehn Kalenderjahren zu erfolgen.

2 Fortschreibung der Einnahmenaufteilung im tariflichen Bereich

Die Daten der Basiserhebung umfassen neben den Fahrgastzahlen und den Quelle-Ziel-Relationen auch tarifliche Informationen zum Fahrausweis und zur genutzten Tarifstufe. Der Einnahmesatz, der jedem Datensatz zur Bestimmung des Einnahmenanspruchs der Verkehrsunternehmen zugespielt ist, berechnet sich auf der Grundlage der Fahrpreise des Erhebungsjahres 2000 und den ermittelten unternehmensspezifischen Fahrtenhäufigkeiten. Die Fahrpreistabelle, die dazu aufgebaut wurde, enthält je Unternehmen für jeden Fahraus-

weis und für jede Tarifstufe einen Einnahmesatz. Für Fahrausweise, die entweder nur in Tarifstufenklassen vertrieben werden (z. B. 9-Uhr-MobiCard, TagesTicket Plus) oder aber keinen tarifstufenbezogenen Preis haben (z. B. pauschales FirmenAbo, verschiedene KombiTickets), wurden die fehlenden Einträge ergänzt.

Für bestimmte tarifliche Maßnahmen kann die Basiserhebung zum Zwecke der Fortschreibung angepasst werden, wo dies nicht möglich ist, sollte vor Einführung der Tarifmaßnahme über mögliche Folgen (Sonderlösungen) in der Einnahmenaufteilung Einstimmigkeit zwischen den Einnahmenaufteilungspartnern erzielt werden.

1. Nicht-Lineare Tarifierhöhungen

Werden ab dem Jahr 2004 nicht-lineare Tarifierhöhungen im Verbundgebiet vorgenommen, die Preise in verschiedenen Tarifstufen (-klassen) also unterschiedlich weiterentwickelt, ist die Basiserhebung so anzupassen, dass die unterschiedlichen Tarifiergiebigkeiten bei den Verkehrsunternehmen wirksam werden, welche die betroffenen Relationen bedienen.

2. Veränderungen im Fahrausweissortiment

Neben Preisanpassungen können auch bestimmte Veränderungen im Fahrausweissortiment im Rahmen der Fortschreibung abgebildet werden, vorausgesetzt, man kann mit einiger Sicherheit angeben, wie sich der Fahrgast künftig verhalten wird. Beispiele dafür können sein:

- Ersetzung der Monatskarte Senioren durch die 9-Uhr-MobiCard,
- Ersetzung der Sonderangebote in der Tarifzone 400 durch den Regeltarif.

3. Änderungen im Tarifzonenplan

Die tarifliche Fortschreibung kann auch Änderungen im Tarifzonenplan, wie beispielsweise der derzeit diskutierte Wegfall der Preisstufe K in den Städten Nürnberg und Fürth, oder Tarifzonengrenzverschiebungen umfassen. Änderungen im Tarifzonenplan sind – in Bezug auf die Basiserhebung – Strukturbrüche, die

- Veränderungen im Fahrgastverhalten nach sich ziehen, das sich stark von dem in der Basiserhebung festgestellten Verhalten unterscheiden kann und/oder
- Veränderungen bei den unternehmensspezifischen Fahrtenhäufigkeiten bewirken können.

Um die Tarifentwicklung in den Fällen 1. und 2. fortzuschreiben, ist eine aktualisierte Fahrpreistabelle aufzubauen und in der Basiserhebung zu hinterlegen. Dazu sind folgende Arbeiten erforderlich:

- die aktuellen Fahrpreise der Verkaufsstatik sind zu übernehmen,
- diese Daten sind um fehlende Einträge zu ergänzen,
- wegfallende Fahrausweise sind durch „passende“ Fahrausweise zu ersetzen und
- die neue Fahrpreistabelle ist dem Datensatz der Basiserhebung zuzuspielen.

Die Anpassung der Datenbank zur Einnahmenaufteilung wird durch die Verbundgesellschaft vorgenommen und zu diesem Zwecke um ein entsprechendes Tool erweitert. Die resultierenden Nachfrageveränderungen werden über eine Fortschreibung der Fahrgastzahlen (Einsteigerzählungen) berücksichtigt.

Im 3. Fall beschließt der Arbeitskreis Wirtschaft einstimmig über Möglichkeiten zur Umsetzung der Tarifmaßnahme in der Einnahmenaufteilung, eine automatische Anpassung der Fahrpreistabelle in der Basiserhebung gibt es hier nicht.

3 Fortschreibung der Einnahmenaufteilung durch Modifikation des Mengengerüsts

3.1 Fortschreibungskennzahlen

Die Fortschreibung des Mengengerüsts erfolgt über Veränderungen der Einsteigerzahlen je Linie, der Nachweis erfolgt über unternehmenseigene Fahrgastzählungen. Da nicht alle gezählten Einsteiger einnahmenaufteilungsrelevant sind, ist der Anteil Einsteiger zu bestimmen, deren Einnahmen über den Pool verteilt werden. Das sind im wesentlichen alle VGN-Tarife ohne Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs.

Nicht einnahmenaufteilungsrelevant sind:

- Fahrgäste mit Haustarifen (auch DB-Tarifen),
- Schwerbehinderte und
- Freifahrer.

Ihr Anteil wird aus der Basiserhebung genommen, die unternehmenseigenen Zählungen werden um diese Anteile gekürzt. Die nicht einnahmenaufteilungsrelevanten Fahrgäste können darüber hinaus aus

- speziellen Verkaufsstatistiken (z. B. DPT-Anzahlen bei DB-Regio),
- dem Schwerbehindertenanteil aus einer Schwerbehindertenerhebung

geschätzt werden. Dieses Verfahren bietet sich an, wenn größere Verschiebungen im Anteil der nicht einnahmenaufteilungsrelevante Fahrgäste vermutet werden.

Die Einnahmen aus dem Ausbildungsverkehr werden gesondert für jedes Unternehmen jährlich gemäß den aktuellen Antragsdaten des § 45a PBefG fortgeschrieben.

3.2 Fortschreibungsebene

Die Verkehrserhebung 2000 als Basiserhebung ist – wie jedes andere Stichprobenverfahren auch – grundsätzlich mit einem Fehler behaftet, der allein daraus resultiert, dass der wahre und unbekannte Wert der Grundgesamtheit in einen Fall unter-, im anderen Fall überschätzt wird. Aus den Stichprobendaten lässt sich eine (statistische) Aussage ableiten, mit welcher Wahrscheinlichkeit (Sicherheitsniveau) kleine Schätzfehler (Fehlerniveau) auftreten. In der Verkehrsplanung und in Verkehrserhebungen zum Zwecke der Einnahmenaufteilung wird das Sicherheitsniveau in der Regel auf 90 % festgelegt. Wie groß das Fehlerniveau sein darf, hängt von der Aufgabenstellung ab. Für die Verkehrserhebung 2000 wurde das Fehlerniveau aus Kostenüberlegungen auf kleiner 5 % bezüglich der Einsteigerzahlen und den Fahrgeldeinnahmen für das Betriebszweigergebnis vorgegeben. Aus diesem Grunde ist auch die Fortschreibung auf der Ebene Betriebszweig vorzunehmen. Für Beförderungsfälle neuer Linien ist eine betriebszweigspezifische mittlere Erlösbewertung anzusetzen.

3.3 Fortschreibungsvorschrift

Die einnahmenaufteilungsrelevanten Einsteigerzahlen (Linienbeförderungsfälle = LBF) werden je Verkehrsunternehmen und Betriebszweig zusammengefasst. Die Einnahmen werden über das Verhältnis dieser Einsteigerzahlen ($LBF_{VU,BTRZ,2004}/LBF_{VU,Btrz,2000}$) hochgerechnet und mit den Pooleinnahmen der Verkaufsstatistik abgeglichen.

Die Aggregation der Betriebszweigdaten zu Unternehmensgrößen ist notwendig, da im VGN die tatsächliche Einnahmenezuschreibung unternehmensbezogen erfolgt.

Vereinbart sei:

E_{VU} = Einnahme eines Verkehrsunternehmens (wird tatsächlich gezahlt)

EA_{VU} = Einnahmenanspruch eines Verkehrsunternehmens (rein rechnerischer Anspruch)

LBF = Linienbeförderungsfälle (= Einsteiger)

VS = Verkaufsstatistik

Btrz = Betriebszweig

Schritt (1):

$$EA_{VU,Btrz,2004} = E_{VU,Btrz,2000} \cdot \frac{LBF_{VU,Btrz,2004}}{LBF_{VU,Btrz,2000}}$$

Schritt (2):

$$E_{VU,Btrz,2004} = EA_{VU,Btrz,2004} \cdot \frac{VS_{2004}}{\sum EA_{VU,Btrz,2004}}$$

$$\Leftrightarrow EA_{VU,Btrz,2004} = E_{VU,Btrz,2004} \cdot \frac{\sum EA_{VU,Btrz,2004}}{VS_{2004}}$$

In (1) eingesetzt ergibt:

$$E_{VU,Btrz,2004} = E_{VU,Btrz,2000} \cdot \frac{LBF_{VU,Btrz,2004}}{LBF_{VU,Btrz,2000}} \cdot \frac{VS_{2004}}{\sum EA_{VU,Btrz,2004}}$$

Anmerkungen:

- Obige Formel enthält nur die einnahmenaufteilungsrelevanten Fahrgastzahlen (LBF).
- Die unternehmensspezifischen Einnahmen aus dem Ausbildungsverkehr werden gemäß dem hierfür vereinbarten Fahrtberechtungsverfahren gesondert zugeschrieben.
- Die Jahreszahl 2004 steht stellvertretend für das jeweils betrachtete Fortschreibungsjahr, das Jahr 2000 stellvertretend für das Erhebungsjahr der aktuell gültigen Basiserhebung.

3.4 Jahreshochrechnung

Die Fortschreibung der Einsteigerzahlen erfolgt in regelmäßigen Abständen (vgl. Kapitel 4), die dafür notwendigen Unternehmenszählungen der Einsteiger sind gemäß der *Durchführungsrichtlinie für unternehmenseigene Zählungen im VGN zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage* durchzuführen. Durch die dort beschriebenen und vom Gutachter geprüften unternehmens- und betriebszweigspezifischen Erhebungs- und Hochrechnungsverfahren ist sichergestellt, dass ein repräsentatives Jahresergebnis erzielt wird.

3.5 Fortschreibungsgröße

Für die Fortschreibung des Mengengerüsts soll die neu erhobene Anzahl der Linienbeförderungsfälle pro Jahr als Fortschreibungsgröße verwendet werden. Voraussetzung ist, dass die Zählungen bestimmungsgemäß durchgeführt werden und keine systematischen Fehler enthalten.

Parallel zu den unternehmenseigenen Zählungen werden durch die Verbundgesellschaft Kontrollzählungen durchgeführt, die zeigen sollen, dass systematische Fehler nicht nachweisbar sind. Können bei einem Verkehrsunternehmen systematische Fehler in den Zählungen nachgewiesen werden und ist es dem Unternehmen nicht gelungen, den systematischen Fehler zu finden und abzustellen, werden die Originalzähldaten mit einem Korrekturfaktor beaufschlagt. Zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage ist dann der korrigierte Nachfragewert der Linienbeförderungsfälle maßgeblich.

4 Erhebungsturnus

Die regelmäßige Fortschreibung des Mengengerüsts erfolgt über Einsteigerzahlen, die, beginnend mit dem Jahr 2004, alle 2 Jahre aus Fahrgastzählungen neu ermittelt werden. Verkehrsunternehmen, die bereits im Jahr 2003 gemäß dem festgelegten Verfahren zählen, erhalten die Option, dass die Fortschreibung der Verkehrsnachfrage bereits auf dieser Basis erfolgen kann.

In den Jahren ohne Verpflichtung zur Fahrgastzählung können die Vertragspartner zwischenzeitliche Überprüfungen des Mengengerüsts vornehmen.

Werden keine Zähldaten vorgelegt oder sind die vorgelegten Zähldaten nicht brauchbar, wird die Einnahmenaufteilung allein über den Tarif fortgeschrieben; Mengengerüst zur Berech-

nung des Aufteilungsschlüssels bleibt dann die Basiserhebung oder die letzte testierte Einsteigerzählung.

5 Vorabzuscheidungen für Verkehrsverbesserungen

Vorabzuscheidungen sind ein Mittel zur vereinfachten Fortschreibung der Einnahmenaufteilung in den Nichtzähljahren. Gemäß § 4 (4) Einnahmenaufteilungsvertrag können auf Antrag Vorabzuscheidungen für Nachfrageveränderungen infolge von

- wesentlichen und dauerhaften Angebotsverbesserungen sowie
- wesentlichen Angebotsverbesserungen bei Sonderereignissen

gewährt werden. Die Feststellung, dass eine Angebotsverbesserung das Kriterium der Wesentlichkeit erfüllt, obliegt den Einnahmenaufteilungspartnern, die sich dazu im Arbeitskreis Wirtschaft beraten.

Jede Vorwegzuscheidung bedarf der einstimmigen Zustimmung der Einnahmenaufteilungspartner.

Der anrechenbare Mehrverkehr ist plausibel nachzuweisen, die Methoden zum Nachweis sind mit der Verbundgesellschaft abzustimmen und die Ergebnisse zur Begutachtung vorzulegen. Geeignete Nachweisverfahren können sein:

- Einsteigerzählungen im Rahmen eines Vorher-Nachher-Vergleichs in Verbindung mit einer Übertragung eines mittleren unternehmens- bzw. betriebszweigspezifischen Erlössatzes,
- Fahrgastbefragungen mit Angaben zu Ein-/Aus- und Umstieg, zur Fahrausweisnutzung und zur Feststellung der Maßnahmenbezogenheit,
- Verkaufszahlen im Vorher-Nachher-Vergleich oder bei direkt zuordenbaren Fahrausweisarten.

Nicht geeignet sind Nachweise, die sich allein aus Angebots- und Betriebsleistungsdaten ableiten lassen.

Gemäß § 4 (4) Einnahmenaufteilungsvertrag gilt jede Vorabzuscheidung nur für die Dauer der Verkehrsverbesserungsmaßnahme, bei dauerhaft wirkenden Maßnahmen jedoch längstens bis zum Ende desjenigen Kalenderjahres, das dem nächsten vereinbarten Fortschreibungsjahr vorangeht. Dabei ist es unerheblich, ob der die Maßnahme beantragende Einnahmenaufteilungspartner eine gültige Erhebung vorlegen kann oder nicht.

6 Zustimmungen, Inkrafttreten

Diese Durchführungsrichtlinie ist Bestandteil des Einnahmenaufteilungsvertrages und bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft.

Diese Durchführungsrichtlinie tritt rückwirkend zum 1. Januar 2003 in Kraft.

Anlage

Plausibilisierung des Fortschreibungsansatzes beim Mengengerüst

Der Fortschreibungsansatz wurde auf Plausibilität überprüft, in dem die im Rahmen der Einnahmenaufteilungsdiskussion ermittelten Einnahmen für 1994 (Grundmodell) mit Hilfe der Fahrgastbefragung 2000 fortgeschrieben wurden. Ziel dieser Plausibilitätsprüfung war es, mögliche Schwierigkeiten dieses Fortschreibungsverfahrens zu erkennen.

Unter- nehmen	Be- triebs- zweig	Linienbeförderungsfälle pro Jahr in Mio.				Erlöse	Preis-	LBF-	Erlöse 2000 in Mio. DM		
		1994		2000		1994	Index	Index	Fortschrei- bung 2000	Berech- nung EAV 2000	Abwei- chung in %
		gesamt	EA- relevant	gesamt	EA- relevant	in Mio.					
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]	[10]	[11]	[12]
DB Regio	S-Bahn	6,9	4,8	7,6	5,3	7,9	1,06	1,10	9,3	9,4	-1,8%
	R-Bahn	27,1	14,6	35,7	21,5	33,8	1,06	1,48	53,3	52,2	2,0%
OVF	Bus	10,5	3,6	14,1	4,9	6,9	1,06	1,35	9,9	9,7	2,6%
VAG	U-Bahn	100,0	73,6	101,8	79,3	65,3	1,06	1,08	75,1	75,1	0,0%
	Strab	37,3	28,9	35,7	27,6	23,2	1,06	0,96	23,7	24,9	-4,7%
infra fürth	Bus	41,8	30,4	43,9	31,9	22,5	1,06	1,05	25,3	26,3	-3,9%
	U-Bahn	13,1	9,4	16,1	12,3	5,5	1,06	1,31	7,7	7,3	4,9%
	Bus	17,3	12,1	16,8	11,8	9,0	1,06	0,97	9,3	9,0	3,5%
ESTW	Bus	15,0	9,8	14,3	9,3	8,6	1,06	0,96	8,8	8,6	2,9%
Wutzer	Bus	0,7	0,3	0,8	0,4	0,4	1,06	1,19	0,6	0,4	40,2%
SUMME Verbund		269,7	187,4	286,9	204,3	183,1			222,9	222,9	

Im Einzelnen wurde folgendermaßen vorgegangen:

- Die Fahrgastzahlen für 1994 und 2000 sind in Summe in den Spalten [3] und [5] dargestellt.
- Für 2000 wurden diese Fahrgastzahlen auf die einnahmenaufteilungsrelevanten Fahrgäste reduziert, d. h. auf die Fahrgäste, deren Erlöse über die unternehmenseigenen Zähl-daten fortgeschrieben werden sollen [6].
- Der Anteilswert der EA-relevanten Fahrgäste an allen Fahrgästen wurde von 2000 auf 1994 übertragen, da entsprechende Ergebnisse aus 1994 nicht direkt verfügbar waren
 $[4] = [3] * [6] / [5]^1$.

¹ In der Zukunft werden die einnahmenaufteilungsrelevanten Fahrgäste auf der Grundlage der Verkehrserhebung 2000 ermittelt. Für das Beispiel heiße das: $[6] = [5] * [4] / [3]$.

- Diese EA-relevanten Fahrgastzahlen für 1994 mussten bei DB Regio korrigiert werden, um die Einführung des Bayern-/Schönen-Wochenende-Tickets zu berücksichtigen. In den Fahrgastzahlen 2000 sind ca. 5 Mio. EA-relevante Fahrgäste mit diesen Fahrausweisen enthalten. Diese Fahrgäste nutzten früher andere DPT- oder VGN-Fahrausweise oder konnten durch diese Tarifangebote als Neukunden gewonnen werden. Die EA-relevanten Fahrgastzahlen der DB Regio 1994 wurden für die obige Modellrechnung pauschal um 1,8 Mio. Fahrgäste reduziert, um die Auswirkungen dieses Tarifangebotes zu berücksichtigen.
- Die Fahrgastzahlen bei der U-Bahn sollen über die stationären Zählsysteme fortgeschrieben werden. Diese Zählsysteme liefern allerdings nur die Einsteigerzahlen für den kompletten Betriebszweig U-Bahn. Im Rahmen der Einnahmenaufteilung werden Fahrgäste, welche in Fürth und Nürnberg fahren, bei beiden Verkehrsunternehmen als Linienbeförderungsfälle berücksichtigt. Diese Differenzierung nach den Unternehmen VAG und infra fürth muss auch zukünftig aus den Erhebungsdaten 2000 oder zusätzlichen Erhebungen abgeleitet werden.
- Über den Preisindex wird die Preissteigerung seit 1994 berücksichtigt.
- Der LBF-Index ergibt sich aus dem Verhältnis der EA-relevanten Linienbeförderungsfälle in beiden Jahren $[9] = [6] / [4]$.
- Die fortgeschriebenen Erlöse ergeben sich aus den Erlösen 1994 multipliziert mit den beiden Indizes $[10] = [7] * [8] * [9]$.
- Als Vergleich werden die Erlöse 2000 gemäß Einnahmenaufteilung in Spalte [11] dargestellt.
- Spalte [12] zeigt die Abweichung zwischen dem Ergebnis der Fortschreibung und der realen Einnahmenaufteilung 2000, $[12] = [10] / [11] - 1$.

Insgesamt sind die relativen Abweichungen zwischen geschätztem und berechnetem Einnahmenanspruch niedrig; sie liegen unter 5 %. Nur beim Verkehrsunternehmen Wutzer sind die relativen Abweichungen größer. Hierfür können mit einer differenzierten Untersuchung Erklärungsansätze gefunden werden.

Insgesamt geht der Gutachter davon aus, dass mit dem dargestellten Fortschreibungsverfahren die gewünschten Ziele erreicht werden können.

Durchführungsrichtlinie

für unternehmenseigene Zählungen im VGN
zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage

Stand: 29.06.2004



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

Sachgebiet PW6

Rothenburger Straße 9
90443 Nürnberg

in Zusammenarbeit mit:

Prof. Dr. Wermuth

Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH



Nordstraße 11
38106 Braunschweig

Inhalt

1	Einordnung der Durchführungsrichtlinie	2
2	Zählkonzept für die unternehmenseigenen Zählungen....	2
3	Anforderungen an die Genauigkeit	4
4	Festlegung der Erhebungsperioden.....	5
5	Hochrechnung	7
5.1	Hochrechnung der Stichprobe auf die Grundgesamtheit eines Tages	7
5.2	Hochrechnung der Tageswerte auf das Kalenderjahr	7
6	Maßnahmen bei nicht durchgeführten Zählungen	8
7	Durchführung der Zählungen	8
7.1	Wer oder was ist zu zählen.....	8
7.2	Wer oder was wird nicht gezählt.....	8
7.3	Ausfüllen der Zählformulare.....	9
8	Testat	10
9	Zustimmungen, Inkrafttreten.....	11

1 Einordnung der Durchführungsrichtlinie

In § 4 (2) Einnahmenaufteilungsvertrag ist festgelegt, dass jeder Einnahmenaufteilungspartner ab dem Jahre 2004 regelmäßig Fahrgastzählungen durchführt. Die Beförderungsfälle einer differenzierten Basiserhebung werden mit vereinfachten Erhebungen fortgeschrieben. Folgende Prämissen sollen damit umgesetzt werden:

- geringe Kosten durch unternehmensspezifische Zählverfahren und ein einfach zu erhebendes Merkmal (Einsteiger pro Linienfahrt),
- Transparenz und Kontinuität in der Einnahmenaufteilung durch proportionale Anpassung des Mengengerüsts (Einsteiger, korrigiert um die nicht einnahmenaufteilungsrelevanten Fahrgäste, wie beispielsweise Schüler, Fahrgäste mit Haustarifen etc.),
- testierfähige Unternehmensergebnisse durch Anwendung von Kontrollverfahren.

Grundsätzlich gilt, dass die Einnahmenaufteilungspartner für die Fahrgastzählungen auf ihren Linien selbst verantwortlich sind. Daher ist jedem Unternehmen die Methodik der Zählung freigestellt. Die Rahmenbedingungen des Stichprobendesigns, insbesondere Stichprobenumfang, Schichtung, Lage und Dauer der Erhebungsperioden, die Behandlung von Sonderverkehren sowie Maßnahmen bei nicht durchgeführten oder nicht verwertbaren Zählungen werden durch diese Durchführungsrichtlinie festgelegt.

2 Zählkonzept für die unternehmenseigenen Zählungen

Das vorgeschlagene Erhebungsverfahren geht grundsätzlich von einer Erhebung in vier über das Kalenderjahr verteilte Perioden aus. Dabei werden die Perioden so auf abgegrenzte Zeiträume im Winter, Frühling, Sommer und Herbst verteilt, dass

- für die Erhebungstage in jeder Periode eine in etwa gleich hohe Nachfrage unterstellt werden kann und
- sich die zeitliche Dauer wichtiger Einflussfaktoren der Nachfrage im Verhältnis der Erhebungsperioden widerspiegeln (z. B. Schulzeit $\leftrightarrow$ Ferienzeit).

In Zeiten mit nicht-repräsentativ hoher oder niedriger Nachfrage (z. B. Vorweihnachtszeit, größere Umbaumaßnahmen) finden keine Zählungen statt.

Die Lage der vier Erhebungsperioden orientieren sich an den Vorgaben für die Schwerbehindertenerhebung:

Winterperiode:	Die drei vollständigen Schulwochen, beginnend mit dem Montag nach Aschermittwoch.
Frühjahrsperiode:	Die drei vollständigen Schulwochen, beginnend mit dem Montag nach Ostermontag.
Sommerperiode:	Die zweite, dritte und vierte vollständige Ferienwoche in den Sommerferien.
Herbstperiode:	Die ersten drei vollständigen Schulwochen im November.
Anmerkung: Vollständige Schulwochen sind auch solche, in denen der Samstag unterrichtsfrei ist.	

Allerdings werden die einzelnen Perioden auf fünf bis sechs Wochen ausgedehnt, um in jeder Erhebungsperiode möglichst sechs Samstage zur Verfügung zu haben (Engpass bei Einsatz von Automatischen Fahrgastzählsystemen [AFZS] im Bus- und Straßenbahnbereich) und Verzerrungen durch kurzfristig wirksame Einflüsse (Witterungsverhältnisse, Krankheitsperioden) zu minimieren. Fällt ein Feier- oder Brückentag¹ auf einen Werktag (Montag – Samstag), scheidet dieser Tag als Erhebungstag aus. Unterschiedlich lange Zählperioden schränken die Aussagekraft der Zählergebnisse nicht ein.

Ausnahmen:

- Die Nachfrage auf den U-Bahnen in Nürnberg und Fürth wird täglich über die stationären AFZS erfasst (Vollerhebung).
- Der Betriebszweig Bus bei der VAG wird für den Wochentagstyp Montag-Freitag im Rahmen der Herbstzählung in Form einer eingeschränkten Vollerhebung erfasst. Für das Wochenende wird dem Vier-Perioden-Konzept gefolgt.

Für die Fortschreibung der Verkehrsnachfrage spielt es keine Rolle, ob die Erhebungen manuell durch Fahr-/Zählpersonal oder automatisiert mit Hilfe von AFZS erfolgen. Auch können innerhalb eines Betriebszweiges die Erhebungen in der ersten Periode manuell, in den anderen Perioden automatisiert erfolgen.

¹ Brückentage sind einzelne Montagen oder Freitage, die unmittelbar zwischen einem Feiertag, der auf einen Dienstag oder Donnerstag fällt, und einem Wochenende (Samstag bzw. Sonntag) liegen.

3 Anforderungen an die Genauigkeit - Erhebungsumfang

Das Ergebnis der unternehmenseigenen Zählungen kann erhebliche finanzielle Folgen für ein Unternehmen haben. Es muss deshalb sichergestellt werden, dass sich statistische Schwankungen bei der Erfassung der Verkehrsnachfrage nur in sehr geringem Maße auf die Einnahmenezuscheidung auswirken. Wird ein statistischer Fehler zwischen 1 und 2 % gefordert, ergibt sich der Erhebungsumfang entsprechend nachfolgender Tabelle:

	Erhebungsverfahren	Erhebungsumfang am Normalwerhtag	statistischer Fehler
S-Bahn	Stichtagszählungen	4-fache eingeschränkte Vollerhebung	2 %
R-Bahn	Stichtagszählungen	4-fache eingeschränkte Vollerhebung	2 %
U-Bahn	stationäre AFZS	Vollerhebung	1 %
Straßenbahn	AFZS und manuelle Zählungen	4-fache eingeschränkte Vollerhebung	2 %
VAG-Bus	Stichtagszählungen	einfache eingeschränkte Voll- erhebung mit HRF _{U-Bahn}	2 %
infra fürth Bus	AFZS und manuelle Zählungen	4-fache eingeschränkte Vollerhebung	2 %
ESTW	AFZS und manuelle Zählungen	4-fache eingeschränkte Vollerhebung	2 %
Wutzer	Stichtagszählungen	4-fache eingeschränkte Vollerhebung	2 %
OVF	Stichtagszählungen	4-fache eingeschränkte Vollerhebung	2 %

Der zu erwartende statistische Fehler mit den oben beschriebenen Zählkonzepten (einschließlich aller Ausnahmen) wurde für die verschiedenen Betriebszweige durch den Gutachter geschätzt. Dabei bezieht sich der ausgewiesene statistische Fehler ausschließlich auf den dort genannten Erhebungsumfang und ist von dem eingesetzten Erhebungsverfahren unabhängig. Überschlägig kann man davon ausgehen, dass eine Verringerung des Stichprobenumfangs auf ein Viertel des ausgewiesenen Umfangs den statistischen Fehler verdoppelt. Umgekehrt würde eine Vervielfachung des Stichprobenumfangs den statistischen

Fehler halbieren, wobei die Fehlermarge von 1 % in der Regel nicht unterschritten werden kann.

Da am Wochenende lediglich ca. 16 % der Einnahmen erwirtschaftet werden, genügt es, die 4-fache eingeschränkte Vollerhebung nur für die Tagesart Montag-Freitag zu fordern. Am Wochenende darf der Stichprobenumfang so weit verringert werden, dass der statistische relative Fehler je Verkehrsunternehmen und Betriebszweig die vorgegebene Fehlermarge nicht unterschreitet. Dies ist bei jeweils einer eingeschränkten Vollerhebung am Samstag und am Sonntag der Fall.

Aus statistischen Überlegungen heraus sollten am Wochenende die zu erhebenden Fahrten einer Linie gleichmäßig über alle vier Perioden verteilt werden. Auf eine Verteilung der Erhebungsfahrten über alle vier Perioden kann bei manuellen Zählungen verzichtet werden, um den Erhebungsaufwand niedrig zu halten. Werden die Einsteiger nur in einer Periode an einem Stichtag (einzelnen Stichtagen) gezählt, erfolgt die Hochrechnung auf ein repräsentatives Jahresergebnis durch Übertragung der jeweiligen unternehmensspezifischen Wochenend-Jahresganglinie aus der Verkehrserhebung 2000 auf das jeweilige Zähljahr. Die Stichtagszählung(en) ist (sind) immer in der zweiten Oktoberhälfte durchzuführen.

4 Festlegung der Erhebungsperioden

Für die Fortschreibungsjahre werden die Erhebungsperioden durch die Verbundgesellschaft festgelegt und zeitgerecht in den Arbeitskreis Wirtschaft zur Beratung eingebracht. Dabei ist die zeitliche Lage der vier Erhebungsperioden so zu wählen, dass pro Periode wenigstens 25 Normalwerktage, 6 Sonntage und 6 Samstage zur Auswahl stehen.

Beispielhaft werden nachfolgend für das Jahr 2004 die vier Erhebungsperioden wie folgt festgelegt:

- **Winter:** 28.02.2004 bis einschl. 04.04.2004
- **Frühjahr:** 19.04.2004 bis einschl. 30.05.2004 ohne 1. und 20. Mai
- **Sommer:** 02.08.2004 bis einschl. 12.09.2004
- **Herbst:** 04.10.2004 bis einschl. 25.11.2004 ohne Woche vom 1. bis 7.11., ohne 17.11.
 - ➔ Für die Herbstperiode gilt es zu beachten, dass die Vorlesungen an den Universitäten in Erlangen und Nürnberg erst ab dem 18. Oktober beginnen. Linienfahrten, die erfahrungsgemäß von Studenten der Universitäten genutzt werden, können

erst nach diesem Termin erhoben werden. Vorlesungsbeginn an den Fachhochschulen ist der 1. Oktober 2004

In nachfolgender Abbildung sind die vier Erhebungsperioden nochmals im Kalender dargestellt:

- ■ Schulferien / ◆ Feiertage -																											
Dezember 2003					Januar 2004					Februar 2004					März 2004					April 2004							
KW	49	50	51	52	01	01	02	03	04	05	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	14	15	16	17	18		
Mo	1	8	15	22	29		5	12	19	26		2	9	16	23	1	8	15	22	29		5	◆12	19	26		
Di	2	9	16	23	30	◆6		13	20	27		3	10	17	24	2	9	16	23	30		6	13	20	27		
Mi	3	10	17	24	31		7	14	21	28		4	11	18	25	3	10	17	24	31		7	14	21	28		
Do	4	11	18	25		◆1	8	15	22	29		5	12	19	26	4	11	18	25		1	8	15	22	29		
Fr	5	12	19	26		2	9	16	23	30		6	13	20	27	5	12	19	26		2	◆9	16	23	30		
Sa	6	13	20	27		3	10	17	24	31		7	14	21	28	6	13	20	27		3	10	17	24	30		
So	7	14	21	28		4	11	18	25		1	8	15	22	29	7	14	21	28		4	11	18	25			
Mai 2004					Juni 2004					Juli 2004					August 2004					September 2004							
KW	18	19	20	21	22	23	23	24	25	26	27	27	28	29	30	31	31	32	33	34	35	36	36	37	38	39	40
Mo		3	10	17	24	◆31		7	14	21	28		5	12	19	26		2	9	16	23	30		6	13	20	27
Di		4	11	18	25		◆1	8	15	22	29		6	13	20	27		3	10	17	24	31		7	14	21	28
Mi		5	12	19	26		2	9	16	23	30		7	14	21	28		4	11	18	25		◆1	8	15	22	29
Do		6	13	◆	27		3	◆10	17	24		1	8	15	22	29		5	12	19	26		2	9	16	23	30
Fr		7	14	21	28		4	11	18	25		2	9	16	23	30		6	13	20	27		3	10	17	24	
Sa	◆	8	15	22	29		5	12	19	26		3	10	17	24	31		7	14	21	28		4	11	18	25	
So	2	9	16	23	30		6	13	20	27		4	11	18	25		1	8	15	22	29		5	12	19	26	
Oktober 2004					November 2004					Dezember 2004					Januar 2005					Februar 2005							
KW	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	49	50	51	52	53	53	01	02	03	04	05	05	06	07	08	09	
Mo		4	11	18	25	◆	8	15	22	29		6	13	20	27		3	10	17	24	31		7	14	21	28	
Di		5	12	19	26	◆	9	16	23	30		7	14	21	28		4	11	18	25		1	8	15	22		
Mi		6	13	20	27	◆	10	◆	24		1	8	15	22	29		5	12	19	26		2	9	16	23		
Do		7	14	21	28	◆	11	18	25		2	9	16	23	30		◆6	13	20	27		3	10	17	24		
Fr	1	8	15	22	29	◆	12	19	26		3	10	17	24	31		7	14	21	28		4	11	18	25		
Sa	2	9	16	23	30	◆	13	20	27		4	11	18	25		◆1	8	15	22	29		5	12	19	26		
So	◆3	10	17	24	31	◆	14	21	28		5	12	19	26		2	9	16	23	30		6	13	20	27		

Ausnahmen:

- Für den Wegfall von Zähltagen in der Erhebungsperiode *Frühjahr* aufgrund der Erlanger Bergkirchweih dürfen die **Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr** zusätzlich in dem Zeitraum 14. bis einschließlich 20. Juni 2004 zählen.
- Für den Wegfall von Zähltagen in der Erhebungsperiode *Herbst* aufgrund der Michaeliskirchweih darf die **infra fürth verkehr** zusätzlich in dem Zeitraum 25. bis einschließlich 30. September 2004 zählen.

- Wegen der Lage des 1. Mai stehen in der Erhebungsperiode *Frühjahr* nur fünf Samstage zur Verfügung.

Die im Arbeitskreis Wirtschaft abgestimmten Zählperioden sind zum Protokoll zu nehmen.

5 Hochrechnung

Im Rahmen der Hochrechnung muss unterschieden werden zwischen der Hochrechnung der Stichprobe auf die Grundgesamtheit eines Tages und die Hochrechnung der Tageswerte auf das Kalenderjahr. Die Hochrechnung wird in beiden Fällen durch den Gutachter vorgenommen und nach erfolgtem Testat der unternehmenseigenen Zählungen den Verkehrsunternehmen getrennt nach Schul-/Ferienzeit und den drei Wochentagstypen Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag zur Verfügung gestellt.

5.1 Hochrechnung der Stichprobe auf die Grundgesamtheit eines Tages

Hier wird die Grundgesamtheit der Personenfahrten eines Tages aus der Stichprobe der erhobenen Personenfahrten mit Hilfe eines Fahrtenfaktors rekonstruiert. Der Fahrtenfaktor ist das Verhältnis zwischen den bezahlten und den angebotenen Linienfahrten pro Wochentagstyp. Ist dieselbe Fahrt zwei- oder mehrmals erhoben worden, so wird diese Fahrt mit dem Faktor $\frac{1}{\text{Anzahl der Erhebungen}}$ gewichtet.

5.2 Hochrechnung der Tageswerte auf das Kalenderjahr

Bei der Hochrechnung der Stichprobe auf die Grundgesamtheit werden Schul- und Ferientage separat behandelt, damit verkehrsplanerische Analysen möglich sind. Die in den Erhebungsperioden Winter, Frühjahr und Herbst erfasste Verkehrsnachfrage wird auf Tageswerte in der Schulzeit, die im Sommer gezählten Einsteiger auf Tageswerte in der Ferienzeit hochgerechnet.

Um Schwankungen in der Verkehrsnachfrage und damit auch im Einnahmenanspruch zu vermeiden, die in einer unterschiedlichen Anzahl von Werktagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen pro Jahr im Zeitablauf begründet sind, wird ein Normjahr eingeführt. Ein Normjahr beschreibt die Verhältnisse der Tagesarten im Jahr für einen längeren Zeitraum im Mittel. Für einen Zeitraum von zehn Jahren erhält man pro Jahr:

	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag	Gesamt
Schulzeit	186	39	46	271
Ferienzeit	63	14	17	94
Gesamt	249	53	63	365

Die Hochrechnung der Stichtagszählungen im Betriebszweig Bus bei der VAG für den Wochentagstyp Montag – Freitag erfolgt über einen aus den Dauerzählstellen der U-Bahn Nürnberg gewonnenen Hochrechnungsfaktor.

6 Maßnahmen bei nicht durchgeführten Zählungen

Bei einzelnen nicht durchgeführten Zählungen oder bei Vorlage einzelner mangelhafter Zählenden, die für die Fortschreibung der Verkehrsnachfrage nicht geeignet sind, werden die unternehmenseigenen Zählenden in enger Abstimmung mit der Verbundgesellschaft durch den Gutachter mittels geeigneter Schätzungen ergänzt. Eine Sanktionierung fehler- oder mangelhafter Daten gibt es nicht. Sind die Zählergebnisse eines Einnahmenaufteilungspartners nach Einschätzung des Gutachters so unvollständig oder mangelhaft, dass eine sinnvolle Schätzung der fehlenden Daten nicht mehr möglich ist, erfolgt die Fortschreibung für den betroffenen Betriebszweig ggf. allein über den Tarif.

7 Durchführung der Zählungen

7.1 Wer oder was ist zu zählen

- Alle Einsteiger einer Linienfahrt, auch solche, die nicht selbst gehen können (Rollstuhlfahrer).
- Alle Kinder, auch Kleinkinder und Säuglinge.
- Alle Hunde.

7.2 Wer oder was wird nicht gezählt

- Keine Fahrräder, keine Rollstühle und Kinderwagen als solche.

- Ebenfalls nicht gezählt wird das im Fahrzeug tätige Dienstpersonal (Fahrer, Zähler, Fahrausweiskontrolleure).

Während die Umsetzung der Punkte 7.1 und 7.2 bei manuellen Zählungen keine Schwierigkeiten bereitet, können Probleme beim Einsatz von AFZS auftreten, da diese Geräte gewissen technischen Beschränkungen unterliegen. So werden beispielsweise Fahrräder in den stationären Lichtschrankenzählungen der U-Bahn manchmal erfasst (insbesondere falls Packtaschen montiert sind), bei Kleinkindern und Hunden richtet sich die Erfassung nach deren Größe. Da die Erfassung von Fahrrädern, Rollstühlen und Kinderwagen respektive die Nichterfassung von Kleinkindern und kleinen Hunden von untergeordneter Bedeutung ist, wird der Fehler bei Einsatz von AFZS in Kauf genommen.

7.3 Ausfüllen der Zählformulare

Die Zuverlässigkeit und Glaubwürdigkeit der Zählergebnisse hängen im wesentlichen von folgenden Rahmenbedingungen ab:

- Qualität der Feldarbeit
- Lückenlose Plausibilitätsprüfung und Korrektur der im Feld erfassten Daten
- Korrekte Hochrechnung des Datenbestandes zur Verkehrsnachfrage
- Präzise Auswertung und Ergebnisdarstellung.

Während die letzten drei Punkte Bearbeitungsschritte und Berechnungen sind, die im Grunde beliebig oft bis zur Zufriedenheit wiederholt werden können, ist eine schlampige Feldarbeit im nachhinein kaum mehr zu korrigieren. Für die Sicherstellung der ordnungsgemäßen Durchführung wird deshalb folgendes bestimmt:

- Für alle manuellen Zählungen sind die Originale der Zählprotokolle von den Zählern zu unterschreiben.
- Streichungen müssen nachvollziehbar sein und vom Zähler abgezeichnet werden.
- Zählergebnisse (Summen) und Unterschrift müssen mit demselben Schreibgerät (Kugelschreiber) notiert werden. Bleistifte und Schreibgeräte mit löschbarer Tinte (Füllfederhalter, roller-pen etc.) dürfen nicht verwendet werden; ebenso darf die Schriftfarbe nicht rot sein.
- Wird bei einer Zählung kein Fahrgast angetroffen, soll „0“ oder „/“ notiert werden.

- Besondere Vorfälle (Unfall, große Verspätungen, Umleitungen usw.) sind durch den Zähler auf dem Protokoll zu kommentieren.
- Jeder Zähler muss den Empfang und die Kenntnisnahme eines Informationsblattes zur korrekten Zählung bestätigen. Das Informationsblatt wird von der Verbundgesellschaft erstellt.
- Jeder Zähler bestätigt auf einem separaten Blatt die Anzahl der von ihm manuell durchgeführten Zählungen. Ersatzweise kann eine andere Methode der Überprüfung der Vollständigkeit der Zählung gewählt werden.

8 Testat

Die unternehmenseigenen Nachfragedaten zur Fortschreibung werden durch einen Gutachter testiert. Dafür muss die Aufbereitung der Zähldaten aus den Originaldaten in allen Arbeitsschritten lückenlos nachvollziehbar und reproduzierbar sein. Um dies zu gewährleisten wird folgendes vereinbart:

- Jedes Verkehrsunternehmen dokumentiert sein (seine) Zählverfahren mit allen Arbeitsschritten. Die Dokumentationen werden der Verbundgesellschaft und dem Gutachter zur Verfügung gestellt.
- Die Unternehmen verpflichten sich, die Vollzähligkeit und Plausibilität ihrer erhobenen Daten zu überprüfen.
- Werden Fahrten mehrfach erhoben (z. B. beim Einsatz mobiler AFZS), sind die Ergebnisse aller erhobenen und gültigen Fahrten dem Gutachter vorzulegen.
- Die Ergebnisse der unternehmenseigenen Zählungen sind in elektronischer Form zu erfassen und der Verbundgesellschaft und dem Gutachter zur Verfügung zu stellen. Das genaue Datenformat und die Abgabefristen werden vom Gutachter festgelegt.
- Die Originale der Zählprotokolle sind von den Verkehrsunternehmen aufzubewahren. Die Aufbewahrungsfrist beträgt drei Jahre, beginnend mit dem auf die Kontrollzählungen folgenden Kalenderjahr. Auf Verlangen sind die Zählprotokolle dem Gutachter in Teilen oder in Gänze zum Zwecke der Testierung vorzulegen.
- Die Kosten für die Testate werden in den Wirtschaftsplan der Verbundgesellschaft aufgenommen und von den Verkehrsunternehmen entsprechend ihren Kostenbeteiligungen an den nicht gedeckten Aufwendungen der Verbundgesellschaft getragen.

9 Zustimmungen, Inkrafttreten

Diese Durchführungsrichtlinie ist Bestandteil des Einnahmenaufteilungsvertrages und bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft.

Diese Durchführungsrichtlinie tritt rückwirkend zum 1. Januar 2003 in Kraft.

Durchführungsrichtlinie

für Kontrollzählungen im VGN

Stand: 23.10.2006



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

Sachgebiet PW6
Rothenburger Straße 9
90443 Nürnberg

in Zusammenarbeit mit:

Prof. Dr. Wermuth
Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH



Nordstraße 11
38106 Braunschweig

Inhalt

1	Einordnung der Durchführungsrichtlinie	2
2	Richtigkeit der Kontrollzählung.....	3
3	Nachweis systematischer Zählfehler.....	3
3.1	Ermittlung des minimal erforderlichen Stichprobenumfangs	4
3.2	Mathematisches Nachweisverfahren	5
3.3	Eliminierung von Ausreißern	5
3.4	Anwendung eines Korrekturfaktors	8
3.5	Gültigkeit des Nachweisverfahrens	10
4	Stichprobenplan für die Kontrollzählungen.....	11
4.1	Fahrgastzählungen mit mobilen AFZS.....	12
4.2	Fahrgastzählungen mit stationären AFZS	12
4.3	Manuelle Fahrgastzählungen.....	12
4.4	Weitere Regelungen für alle Verkehrsunternehmen.....	13
5	Einsatz und Kosten für Zählpersonal	14
6	Vorlage und Aufbewahrung der Unterlagen	15
7	Zustimmungen, Inkrafttreten.....	16
Anhang 1:	Bestimmung der minimalen Stichprobengröße durch Präzisionsvorgabe.....	17
Anhang 2:	Bestimmung eines Konfidenzintervalls	21
Anhang 3:	Lokalisierung von Ausreißern in Fahrgastzählungen	24

1 Einordnung der Durchführungsrichtlinie

Zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage im VGN ist in § 4 (2) Einnahmenaufteilungsvertrag festgelegt, dass jeder Einnahmenaufteilungspartner ab dem Jahre 2004 regelmäßig Fahrgastzählungen durchführt,¹ da die hauptsächlichen Veränderungen in der Einnahmenaufteilung von Änderungen der Fahrgastzahlen ausgelöst werden. Dabei ist es wichtig, dass nicht nur der unvermeidliche Stichprobenfehler klein bleibt, sondern das Zählergebnis auch durch systematische Fehler nicht verfälscht wird. Systematische Fehler (Verzerrungen) entstehen zum einen bei „nicht beherrschten Zählungen“ mit Automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS), können aber auch bei händischen Zählungen durch unpassendes menschliches Verhalten eingeschleppt werden.

Im Gegensatz zum Zufallsfehler (Stichprobenfehler) sind systematische Fehler stets vermeidbar oder korrigierbar – vorausgesetzt, diese werden entdeckt und sind in ihrer Höhe bekannt. Ein systematischer Zählfehler wird durch den Vergleich der eigentlichen Zählung zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage (Originalzählung) und dem korrespondierenden Wert der Kontrollzählung (Zählungen derselben Linienfahrten am selben Tag) nachgewiesen. Gelingt der Nachweis, dass kein systematischer Fehler vorliegt, bedeutet dies, dass der Zufall die alleinige Ursache für die Differenzen zwischen den Original- und den Kontrollzählungen ist.

Diese Durchführungsrichtlinie erläutert, welchen Rahmenbedingungen die Kontrollzählungen genügen müssen, insbesondere die Bestimmung des Zählumfangs, die Festlegung der Zählperioden und –zeiten, die Bestellung des Zählpersonals, die Beurteilung der Richtigkeit der Kontrollzählungen und die Verwendung der Zählzeiten im Rahmen der Fortschreibung.

Sollten die Erfahrungen im weiteren Verlauf der Fortschreibung der Verkehrsnachfrage zeigen, dass Unternehmens- und Kontrollzählungen zu keiner nennenswerten Abweichung führen, kann über die Einschränkung oder über den Wegfall der Kontrollzählungen entschieden werden. Die Entscheidung bedarf der einstimmigen Zustimmung aller Einnahmenaufteilungspartner.

¹ Gemäß Absatz 3 erhalten die Unternehmen, die bereits im Jahr 2003 nach den festgelegten Verfahren zählen, die Option, dass die Fortschreibung der Verkehrsnachfrage bereits auf dieser Basis erfolgen kann.

2 Richtigkeit der Kontrollzählung

Die manuellen Kontrollzählungen sind – wie jedes andere Stichprobenverfahren auch – mit einem Zufallsfehler behaftet, denn trotz aller Bemühungen um Perfektion arbeitet der Mensch auf Dauer nicht fehlerfrei. Allein aus diesem Grund kann es keine „Null-Fehler-Garantie“ geben und es gilt eine Vereinbarung zu treffen, wann eine Kontrollzählung als richtig gelten soll.

-
- **Es wird festgelegt, dass falls am Ende der Kontrollfahrt die Summe der Einsteiger um nicht mehr als vier Prozent von der Summe der Aussteiger abweicht, die Zählung als korrekt angenommen wird. Es dürfen ausschließlich unzweifelhaft gezählte Kontrollzählungen verwendet werden, Zählungen die dem Schrankenkriterium nicht genügen, werden wiederholt.**

Das Schrankenkriterium setzt somit voraus, dass im Rahmen der Kontrollzählungen grundsätzlich die Ein- und Aussteiger zu zählen sind.

3 Nachweis systematischer Zählfehler

Zur Aufdeckung systematischer Fehler, sowohl bei automatischen als auch bei händischen Zählungen, sind so viele zusätzliche (Kontroll-) Zählungen durchzuführen, dass diese Fehler ab einer Größenordnung von 1 % erkannt und korrigiert werden können. Zwei Kenngrößen sind dabei von wesentlicher Bedeutung:

- Die Anzahl durchgeführter Kontrollzählungen (Stichprobenumfang, vgl. Kap. 3.1) und
- das Konfidenzintervall der absoluten Abweichungen der Einsteigerzahlen (Nachweisverfahren, vgl. Kap. 3.2).

3.1 Ermittlung des minimal erforderlichen Stichprobenumfangs

Der minimal notwendige Stichprobenumfang an Kontrollzählungen je Betriebszweig kann mit Hilfe der Näherungsformel

$$n \geq \left(\frac{t \cdot s}{r \cdot \bar{A}} \right)^2$$

abgeschätzt werden.² Dabei sind

n = Stichprobenumfang

r = relativer Fehler der Originalzählungen (i. d. R. 0,02; bei der U-Bahn 0,01)

$\bar{A}$ = Mittelwert der gezählten Einsteiger je Linienfahrt der Originalzählung

s = Standardabweichung der Differenzen aus Original- und Kontrollzählung je Linienfahrt

t = Quantil der STUDENT-Verteilung zur Sicherheit 90 % in Abhängigkeit von γ

(Der Freiheitsgrad γ beschreibt die bei einer Stichprobe durchgeführten Beobachtungen n , verringert um die Anzahl der aus der Stichprobe geschätzten Parameter m .)

(Werte aus einer Tabelle der STUDENT-Verteilung)

γ	30	40	50	100	200	∞
t	1,697	1,684	1,676	1,660	1,652	1,645

Die Formel setzt voraus, dass die Standardabweichung s der Differenzen aus Original- und Kontrollzählung je Linienfahrt sowie der Mittelwert $\bar{A}$ der gezählten Einsteiger je Linienfahrt der Originalzählung bekannt sind. Alle Einnahmenaufteilungspartner führen Voruntersuchungen durch, damit Schätzwerte für die beiden Größen verfügbar sind und damit der minimale Kontrollumfang nach obiger Formel berechnet werden kann. Die Voruntersuchungen können entfallen, falls die Zählraten der letzten Fortschreibung zur Berechnung herangezogen werden können.

Die Formel zur Bestimmung des minimalen Stichprobenumfangs reagiert sehr empfindlich auf große Streuungen bei den Differenzen zwischen den Einsteigerzahlen der Originalzählungen und den Kontrollzählungen. Falls der errechnete Wert keine praktikable Größe aufweist, ist der Kontrollumfang in Absprache mit dem Gutachter auf einen vernünftigen Wert zu begrenzen (ca. 100 – 150 Fahrten pro Jahr, je nach Betriebszweig).

² Die mathematische Herleitung der Ungleichung ist in Anhang 1 beschrieben.

3.2 Mathematisches Nachweisverfahren

Ein systematischer Zählfehler ist statistisch nachgewiesen, wenn der Mittelwert der Differenzen aller Originalzählungen (durch Verkehrsunternehmen) und Kontrollzählungen (durch Verbundgesellschaft) signifikant von Null verschieden ist, d. h. wenn das Konfidenzintervall um den Mittelwert der Differenzen $[\bar{d} - e; \bar{d} + e]$ den Wert Null nicht einschließt.

Dabei sind:

$\bar{d}$ = Mittelwert der Differenzen aller Original- und Kontrollzählungen

$e = \frac{t \cdot s}{\sqrt{n}}$ = maximaler statistischer Fehler mit

n = Stichprobenumfang, Anzahl der Zählungen

s = Standardabweichung der Differenzen aller Original- und Kontrollzählungen

t = Quantil der STUDENT-Verteilung zur Sicherheit von 90 % in Abhängigkeit von n

(Werte aus einer Tabelle der STUDENT-Verteilung)

n	30	40	50	100	200	∞
t	1,697	1,684	1,676	1,660	1,652	1,645

Erläuterungen zum Nachweisverfahren (statistischer Test) und die mathematische Bestimmung des Konfidenzintervalls können im Anhang 2 nachgelesen werden.

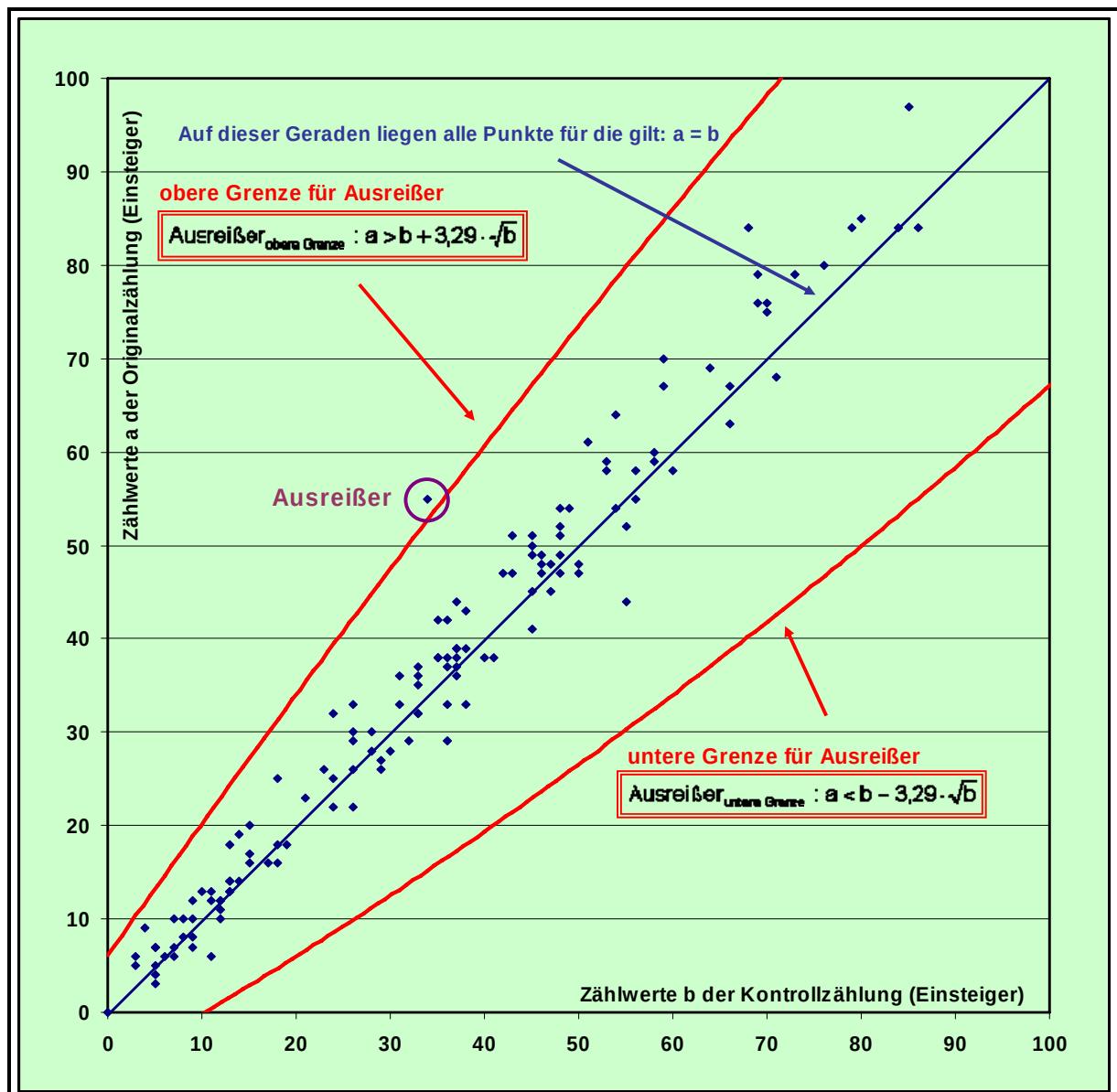
3.3 Eliminierung von Ausreißern

Werden durch das Nachweisverfahren systematische Fehler nachgewiesen, ist zunächst nach dem Fehlergrund zu suchen. Die Originaldaten sind um diese Fehler zu bereinigen. Weist dann ein erneuter statistischer Test keine systematischen Fehler mehr nach, werden die so korrigierten Originaldaten für die Fortschreibung verwendet. Da sich das Feststellen des Fehlergrundes für systematische Fehler oft als nicht machbar erweist, wird ersatzweise ein mathematisches Verfahren etabliert, das diese Aufgabe übernimmt. Dieses Verfahren teilt die systematischen Fehler in zwei Gruppen auf: Systematische Fehler von der Art, von denen zu vermuten ist, dass sie auch bei all den Unternehmenszählungen auftreten, für die keine Kontrollzählungen vorhanden sind und so genannte Ausreißer.

Unter einem Ausreißer wird ein Datenpunkt verstanden, der relativ „weit weg“ von der zweidimensionalen Datenwolke der Einsteigerzahlen aus Unternehmens- und Kontrollzählung

liegt (vgl. Abbildung 1). Derartige Ausreißer beeinflussen sowohl den notwendigen Stichprobenumfang als auch den statistischen Test, da dieser extremwertabhängig ist, d. h. der arithmetische Mittelwert wird nach außen verschoben. Ausreißer sind häufig singuläre Fälle, die sich nicht dem allgemeinen Trend einordnen. Sie sind **keine** solchen (systematischen) Fehler, von denen zu vermuten ist, dass sie auch in den Unternehmenszählungen enthalten sind, für die keine Kontrollzählungen vorliegen. Wegen ihrer verzerrenden Wirkung müssen diese bei der statistischen Analyse eliminiert werden. Es wird also ein Kriterium gesucht, wann die Abweichungen zwischen den Unternehmens- und den Kontrollzählungen als „so groß“ bezeichnet werden können, dass sie nur „sehr selten“ auftreten und damit als Ausreißer aus der Stichprobe eliminiert werden können.

Abbildung 1: Lokalisierung von Ausreißern bei Unternehmens- und Kontrollzählungen



Ein Stichprobenelement der Unternehmenszählung (a) wird als Ausreißer definiert, wenn die folgende Ungleichung erfüllt ist:

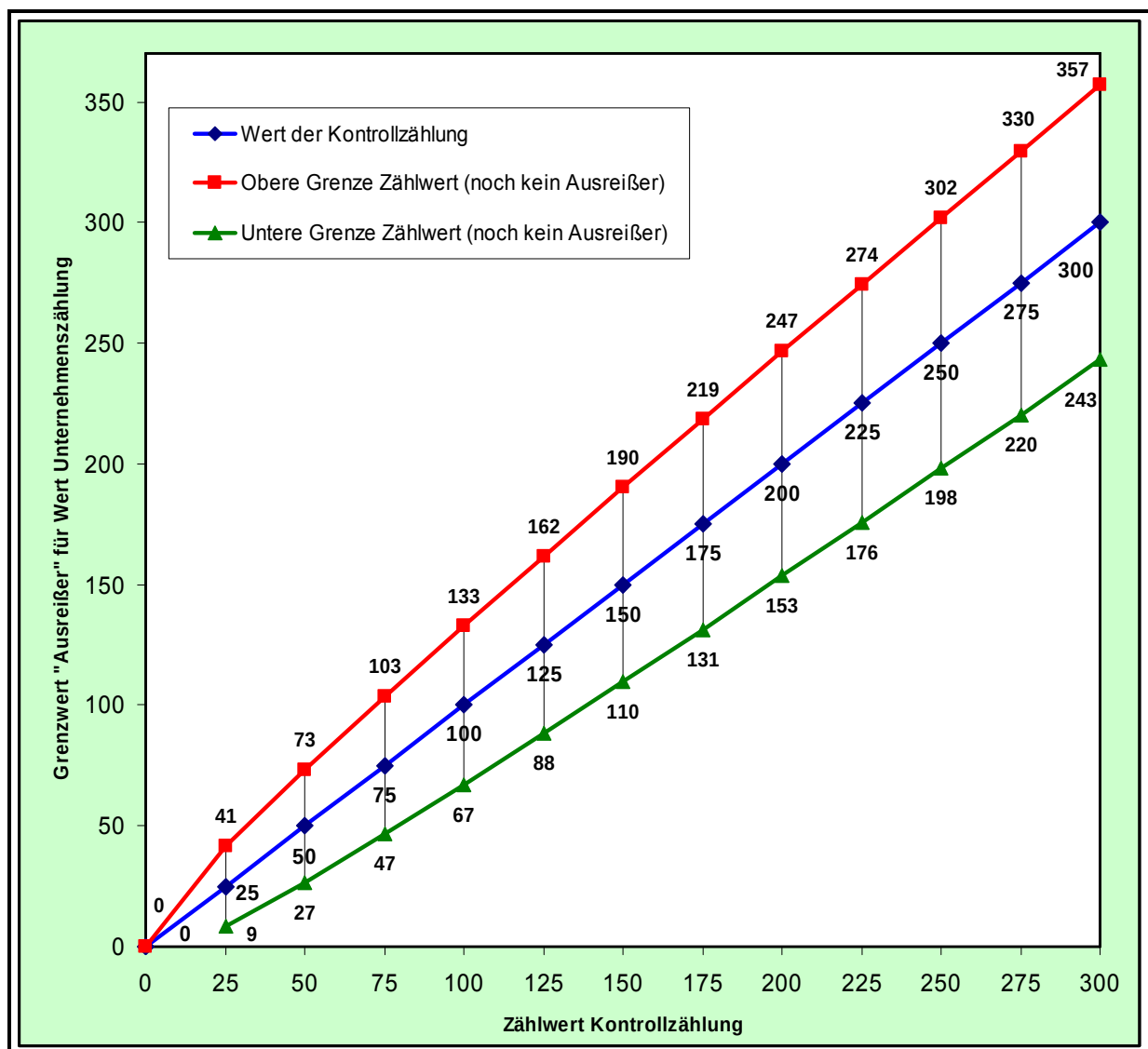
$$|a - b| > 3,29\sqrt{b} \cdot^3$$

Dabei sind

a = Anzahl Einsteiger aus der Originalzählung

b = Anzahl Einsteiger aus der Kontrollzählung.

Abbildung 2: Maximal zulässige Abweichung zwischen Unternehmens- und Kontrollzählung



³ Die genaue Herleitung der Ungleichung ist in Anhang 3 beschrieben.

Die vorangehende Abbildung 2 veranschaulicht den Wirkungsbereich dieser Ungleichung anhand eines Streudiagramms mit den Variablen Zählwert a_i und Kontrollzählwert b_i grafisch. Die obere und untere Grenze markieren den Korridor für Zählwerte der Verkehrsunternehmen bei gegebenem Kontrollzählwert zur Lokalisierung von Ausreißern.

$$\text{Ausreißer}_{\text{obere Grenze}} : a > b + 3,29 \cdot \sqrt{b}$$

$$\text{Ausreißer}_{\text{untere Grenze}} : a < b - 3,29 \cdot \sqrt{b}$$

Außerhalb dieses Korridors, d. h. wenn die maximal zulässige Abweichung des Wertes der Unternehmenszählung vom Wert der Kontrollzählung überschritten ist, sind die entsprechenden Zählwerte als Ausreißer zu definieren und somit aus der Stichprobe zu eliminieren.

3.4 Anwendung eines Korrekturfaktors

Nach Eliminierung der Ausreißer aus den Zählergebnissen wird das Testverfahren auf systematische Fehler wiederholt. Weist ein erneuter statistischer Test keine systematischen Fehler mehr nach, werden die so korrigierten Originaldaten für die Fortschreibung verwandt. Sollte dieser erneut negativ ausfallen, so kommt ein Korrekturfaktor zum Einsatz. Um diesen Faktor werden die Einsteigerzahlen nach Betriebszweigen korrigiert.

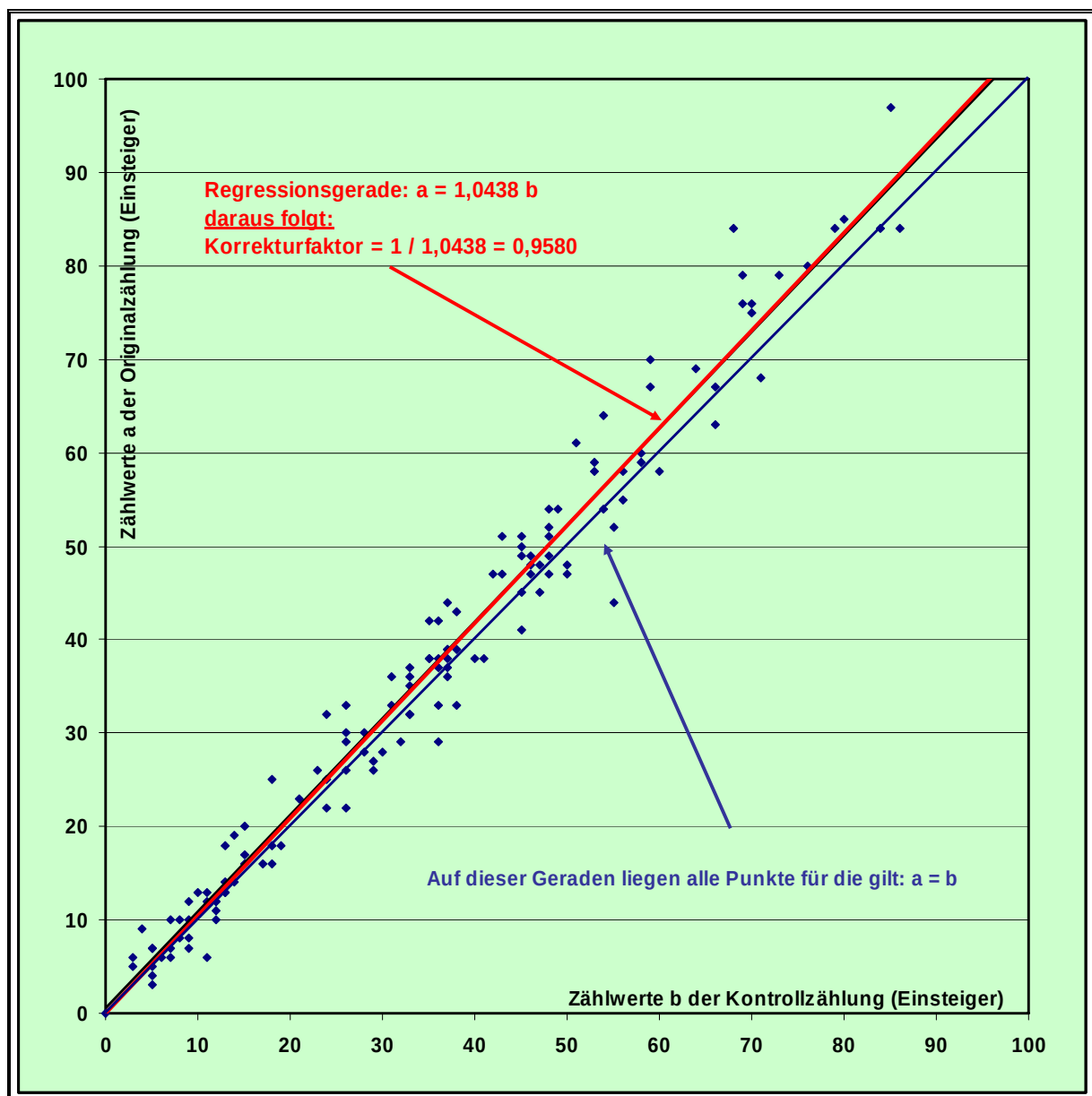
Der Korrekturfaktor wird über den Koeffizienten der Regressionsgeraden gebildet. Mit Hilfe der Regressionsanalyse wird der Zusammenhang zwischen den Variablen a (Originalzählung des Verkehrsunternehmens) und b (Kontrollzählung) mit den Zählwerten a_i und b_i untersucht. Im Rahmen der linearen Einfachregression werden die Werte a_i und b_i in ein rechtwinkliges Koordinatensystem mit dem Ergebnis eines Streudiagramms eingetragen. Die Punktwolke deutet auf eine bestimmte Tendenz hin, die durch eine Gerade kenntlich gemacht werden kann, die mitten durch die Punktwolke führt. Diese Gerade, d. h. die lineare Einfachregression $a = t + m \cdot b$, soll den regelhaften linearen Verlauf am besten ausdrücken. Die Regressionskonstante t beschreibt hier den Schnittpunkt der Geraden mit der y -Achse, während der Regressionskoeffizient m die Steigung der Geraden darstellt, d. h. um wie viele Einheiten sich a ändert, wenn sich b um eine Einheit verändert. Die Regressionsgerade soll die Punktwolke der Zähldaten optimal repräsentieren, d. h. alle Punkte sollten möglichst nahe an der Geraden liegen. Als Maß dafür dient die quadrierte mittlere Entfernung der

Punkte von der Geraden, die somit möglichst gering sein sollte (Kleinste-Quadrate-Schätzung).

Der Korrekturfaktor zur Berichtigung der Fahrgastzahlen wird aus dem reziproken Wert des Regressionskoeffizienten m abgeleitet.

Die folgende Abbildung 3 veranschaulicht die Ableitung des Korrekturfaktors über die Regressionsanalyse am Beispiel der bereits aus Kapitel 3.3 bekannten Punktwolke, bestehend aus Werten der Kontrollzählung auf der x-Achse und der Originalzählung auf der y-Achse.

Abbildung 3: Korrelationskoeffizient der Regressionsgeraden als Korrekturfaktor



Der Korrekturfaktor bewirkt, dass die einzelnen Punkte „nach unten“ verschoben werden und sich somit im Ergebnis die rote Gerade auf die blaue Gerade „dreht“.

Vorbehalt:

-
- **Die erstmalige Anwendung des Korrekturfaktors ist für das Fortschreibungsjahr 2006 vorzusehen. Bis dahin werden die Auswirkungen der uneingeschränkten Anwendung dieser Durchführungsrichtlinie zwar demonstriert, aber nicht einnahmenwirksam vollzogen.**

3.5 Gültigkeit des Nachweisverfahrens

Der Nachweis, dass die Einsteigerzählungen der Verkehrsunternehmen frei von systematischen Fehlern sind, erfolgt mit Hilfe des in Kapitel 3.2 beschriebenen Nachweisverfahrens. Das Konfidenzintervall der absoluten Abweichungen der Einsteigerzahlen gibt an, um welche Bandbreite die von den Unternehmen gezählten Einsteigerzahlen von den Kontrollzählungen abweichen. Wenn das Konfidenzintervall die Null nicht einschließt, wie beispielsweise das Intervall [1; 3], ist anzunehmen, dass die Einsteigerzahlen einseitig überschätzt werden. Für das Beispiel bedeutet das, dass die Einsteigerzahlen bei den unternehmenseigenen Zählungen je Linienfahrt um 1 bis 3 Einsteiger überschätzt werden. Ist das Konfidenzintervall einseitig verschoben, kann man davon ausgehen, dass ein systematischer Fehler vorliegt.

Damit das Konfidenzintervall eine zuverlässige Aussage zur geforderten Genauigkeit gestattet (1 % oder 2 %, je nach Betriebszweig), ist ein bestimmter minimaler Stichprobenumfang erforderlich. Dieser minimale Stichprobenumfang wurde vorab mit Hilfe von alten Zählenden oder Voruntersuchungen (Pretest) abgeschätzt und es ist notwendig, aus den Daten der nunmehr durchgeführten Kontrollzählungen den Stichprobenumfang zu kontrollieren. Ergibt die Überprüfung mit Hilfe der Ungleichung aus Kapitel 3.1, dass der Stichprobenumfang ausreichend war, ist ein systematischer Fehler in der geforderten Größenordnung nachweisbar. Ist dies nicht der Fall, können nur größere systematische Fehler sicher nachgewiesen werden.

Der Vergleich der Einsteigerzahlen und die Überprüfung des Stichprobenumfangs kann die folgenden vier Fälle ergeben, wobei sich nur in den ersten drei Fällen eindeutig angeben lässt, ob ein systematischer Fehler vorliegt oder nicht:

Fall	Lage Konfidenzintervall	ausreichender Stich- probenumfang?	Nachweis syste- matischer Fehler möglich?	Systematischer Fehler vorhan- den?
1	einseitig verschoben	ja	ja	ja
2	einseitig verschoben	nein	ja	ja
3	Null umschließend	ja	ja	nein
4	Null umschließend	nein	nein	?

Die Vorgehensweise in den Fällen 1 bis 3 (nachgewiesene systematische Fehler, nachgewiesene zufällige Fehler) ist in Kapitel 3.3 beschrieben. Dagegen ist nicht geregelt, wie im Fall 4 „Der Nachweis von systematischen Fehlern ist nicht möglich, der Stichprobenumfang der Kontrollzählungen ist nicht ausreichend“ verfahren werden soll.

Nach Analyse der vorgelegten Original- und Kontrolldaten der Voruntersuchungen 2003, verursachen im Wesentlichen „Ausreißer“ dieses Ergebnis. Sie entstehen bei manuellen Zählungen durch unsinnige Angaben des Fahrers/Zählpersonals und bei Automatischen Fahrgastzählssystemen durch defekte Zählgeräte oder pulkartiges Fahrgastaufkommen. Damit kann davon ausgegangen werden, dass solche Ausreißer nicht nur in der Stichprobe der kontrollbezahlten Fahrten auftauchen, sondern im gleichen Maße im gesamten Betriebszweig der unternehmenseigenen Zählungen vorkommen.

Nachdem im Fall 4 ein systematischer Fehler für die geforderte Genauigkeit nicht ausgeschlossen werden kann, wird das Unternehmenszählergebnis mit dem Korrekturfaktor gemäß Kapitel 3.3 beaufschlagt. Es gilt der Grundsatz des Schutzes der Gläubigergemeinschaft (die einen eventuell zu hoch errechneten Einnahmenanspruch finanzieren müsste).

4 Stichprobenplan für die Kontrollzählungen

Der Zählumfang der Kontrollzählungen ist neben der gewünschten Genauigkeitsvorgabe noch von mehreren anderen Einflussgrößen abhängig, wie z. B. hohe/niedrige Einsteigerzahlen, Justierungen der technischen Zählgeräte, Pulkbildung bei Fahrgästen etc. Da solche Einflussgrößen mit dem beim jeweiligen Verkehrsunternehmen eingesetzten Zählverfahren (manuell, automatisch mobil, automatisch stationär) korrelieren, ist der Stichprobenplan dem betriebsindividuellen Zählverfahren anzupassen.

4.1 Fahrgastzählungen mit mobilen AFZS

Fahrgastzählungen mit mobilen AFZS sind in den Busbetrieben in Erlangen und Fürth sowie im Betriebszweig Straßenbahn in Nürnberg vorgesehen. Als Kontrollzählungen werden parallel zu den ausgewählten Erhebungsfahrten mit AFZS manuelle Zählungen durchgeführt. Es sind möglichst alle Zählgeräte einzubeziehen, da dann die unterschiedlichen Justierungen der einzelnen Zählgeräte in etwa selbstgewichtend berücksichtigt werden. In der Hauptverkehrszeit muss pro Tür ein eigener Zähler eingesetzt werden, in der Nebenverkehrszeit können diese getrennt voneinander auf verschiedenen Fahrzeugen die Kontrollzählungen durchführen.

4.2 Fahrgastzählungen mit stationären AFZS

Das Verkehrsaufkommen der beiden U-Bahnen in Nürnberg und Fürth wird mit Hilfe stationärer AFZS ermittelt, die als Lichtschrankenanlagen an den Zu-/Abgängen aller U-Bahnhöfe montiert sind. Die Kontrollzählungen sollen alle Bahnhöfe umfassen, damit Unterschiede in den Justierungen der Geräte möglichst selbstgewichtend berücksichtigt werden können. Die Kontrollzählungen umfassen stundenweise Handzählungen, die gleichmäßig über alle Zeitschichten und alle U-Bahnhöfe verteilt werden. Da die Geräte permanent im Einsatz sind, können die Kontrollzählungen ohne zeitliche Abgrenzung über das Jahr verteilt stattfinden.

4.3 Manuelle Fahrgastzählungen

- In allen Zügen der DB Regio,
- den Überlandbussen des OVF,
- dem Stadtverkehr Schwabach,
- bei angemieteten Fahrten in den Busbetrieben in Erlangen und Fürth sowie
- dem Wochenendverkehr im VAG-Betriebszweig Bus

werden an Stichtagen innerhalb der vorgegebenen Erhebungsperioden von den Fahrern oder durch Verkehrszähler Einsteigerzählungen vorgenommen.

Ausnahmen: Der Busbereich in Nürnberg wird am Normalwerktag nur in der Herbstperiode bezahlt. Bei den R-Bahnzügen der DB Regio gibt es eine zusätzliche werktägliche Schichtung in die beiden Tagesarten Montag/Freitag und Dienstag/Mittwoch/Donnerstag.

Die Kontrollzählungen erfolgen verdeckt an den Erhebungstagen. Im Unterschied zu den Zählungen mit AFZS sind möglichst viele unterschiedliche Kurse (Fahrer) zu berücksichtigen. In der Hauptverkehrszeit muss pro Tür ein eigener Zähler eingesetzt werden, in der

Nebenverkehrszeit können diese getrennt voneinander auf verschiedenen Fahrzeugen die Kontrollzählungen durchführen. Bei der Auswahl der Kontrollfahrten sind zu berücksichtigen: Verkehrszeit (zeitliche Schichtung), eigene Busse und Busse von Auftragsunternehmen, Solobusse und Gelenkbusse.

4.4 Weitere Regelungen für alle Verkehrsunternehmen

- Ein großer Anteil der Kontrollzählungen ist möglichst früh (1. Erhebungsperiode, spätestens 2. Erhebungsperiode) durchzuführen, damit systematische Fehler so bald als möglich erkannt und nach Möglichkeit behoben werden können. Die übrigen Kontrollzählungen sind über die restlichen Perioden zu verteilen.
- Die Kontrollzählungen sollten nach Möglichkeit eine repräsentative selbstgewichtende Stichprobe darstellen. Jahreszeitliche Schwankungen in der Nachfrage werden automatisch berücksichtigt, da die Kontrollzählungen parallel zu den Originalzählungen durchgeführt werden. Im Tagesgang sind die Kontrollzählungen so auf die Erhebungsfahrten zu verteilen, dass die nachfolgenden Zeitschichten in etwa gleich besetzt sind.⁴

	Zeitschicht						
	1	2	3	4	5	6	7
MF	6:00-7:00	7:01-9:00	9:01-12:00	12:01-15:00	15:01-18:00	18:01-21:00	21:01-22:00
SA	6:00-9:00	9:01-17:00	17:01-22:00				
SO	6:00-12:00	12:01-18:00	18:01-22:00				

Tageszeitliche Schichtung für Kontrollzählungen

- Die Verkehrsunternehmen geben frühzeitig bekannt, an welchen Tagen welche Kurse erhoben werden. Die Verbundgesellschaft legt dann den Dienstplan für die Kontrollzähler unternehmensspezifisch fest.
- Die Kontrollzählungen bei manuellen Zählungen werden den Verkehrsunternehmen nicht angekündigt. Bei Zählungen mit mobilen AFZS dagegen sind die Kontrollfahrten mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen, damit ein zuverlässiger Einsatz der Zählbusse und die notwendige Anzahl an Kontrollzählungen sichergestellt werden kann. Voraussetzung ist allerdings, dass alle Zählgeräte in die Kontrollzählungen einbezogen werden.

⁴ In der Tagesart MF genügt dies für die Zeitschichten 2 bis 5.

- Die Kontrollzähler erfassen mindestens zwei von den drei Merkmalen Einsteiger, Aussteiger und Besetzung pro Linienfahrt. Sooft als möglich werden zu Kontrollzwecken alle drei Merkmale erhoben.
- Bei den Kontrollzählungen werden die Fahrgäste im gesamten Fahrzeug (Bus, Zug) erfasst, wobei die gleichen „Einheiten“ gezählt werden wie in der Originalzählung. Wer oder was zu zählen ist, ist in den Kapiteln 7.1 und 7.2 der *Durchführungsrichtlinie für unternehmenseigene Zählungen im VGN zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage* festgelegt.
- Die Kontrollzähler haben sich rechtzeitig vor Beginn einer Fahrt im Fahrzeug einzufinden, um eine eventuell vorhandene Anfangsbesetzung von den Einsteigern an der ersten Haltestelle unterscheiden zu können.
- Die Kontrollzähler notieren Ein- und Ausstiege des Fahrpersonals sowie mitfahrende Fahrscheinprüfer und sonstiges Betriebspersonal (Aufsicht, Verkehrsmeister etc.).
- Es steht jedem Verkehrsunternehmen in seinem Verkehrsbereich frei, die Anwesenheit und Tätigkeit der Kontrollzähler zu überprüfen.

5 Einsatz und Kosten für Zählpersonal

Die Kontrollzählungen werden – in enger Zusammenarbeit mit dem Gutachter – durch die Verbundgesellschaft durchgeführt. Diese beschafft dazu Personal im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung; die Verbundgesellschaft schult und überwacht das eingesetzte Personal. Die Durchführung der Kontrollzählung umfasst neben der Feldarbeit auch die Projektbetreuung (Stichprobengrößenbestimmung, Stichprobenauswahl, Personaleinsatz, Zählbogenherstellung/–auswertung, Plausibilitäts- und Gültigkeitsprüfung etc.).

Die Kosten für die Kontrollzählungen werden in den Wirtschaftsplan der Verbundgesellschaft aufgenommen und von den Verkehrsunternehmen entsprechend ihren Kostenbeteiligungen an den nicht gedeckten Aufwendungen der Verbundgesellschaft getragen.

6 Vorlage und Aufbewahrung der Unterlagen

Die Erfassung der Zählzeiten aus der Kontrollzählung und die Gegenüberstellung mit den unternehmenseigenen Zählungen soll möglichst kurzfristig nach Abschluss einer jeden Erhebungsperiode erfolgen, damit systematische Schwierigkeiten in der Folgeperiode vermieden werden können. Die Daten für die Fortschreibung der Verkehrsnachfrage sollen für jedes Verkehrsunternehmen durch die WVI GmbH testiert werden. Eingebunden in das System „Fortschreibung“ sind auch die Kontrollzählungen. Für den Nachweis der ordnungsgemäßen Durchführung wird folgendes bestimmt:

- Für alle Kontrollzählungen sind die Originale der Zählprotokolle von den Zählern zu unterschreiben.
- Streichungen müssen nachvollziehbar sein und vom Zähler abgezeichnet werden.
- Zählergebnisse (Summen) und Unterschrift müssen mit demselben Schreibgerät (Kugelschreiber) notiert werden. Bleistifte und Schreibgeräte mit löschbarer Tinte (Füllfederhalter, roller-pen etc.) dürfen nicht verwendet werden; ebenso darf die Schriftfarbe nicht rot sein.
- Wird bei einer Zählung kein Fahrgast angetroffen, soll „0“ oder „/“ notiert werden.
- Besondere Vorfälle (Unfall, große Verspätungen, Umleitungen usw.) sind durch den Kontrollzähler auf dem Protokoll zu kommentieren.
- Der Gutachter überprüft stichprobenartig die Qualität der Zählprotokolle.
- Die Originale der Zählprotokolle werden nach Abschluss aller Kontrollzählungen eines Jahres und auf Anforderung zur Klärung bei Unstimmigkeiten mit den Originalzählungen den Verkehrsunternehmen überlassen. Die Aufbewahrungsfrist beträgt drei Jahre, beginnend mit dem auf die Kontrollzählungen folgenden Kalenderjahr. Auf Verlangen sind die Zählprotokolle auch dem Gutachter in Teilen oder in Gänze zum Zwecke der Testierung vorzulegen.
- Jeder Zähler muss den Empfang und die Kenntnisnahme eines Informationsblattes zur korrekten Zählung bestätigen. Das Informationsblatt wird in Abstimmung mit dem Gutachter von der Verbundgesellschaft erstellt.
- Jeder Zähler bestätigt auf einem separaten Blatt die Anzahl der von ihm durchgeführten Zählungen.

7 Zustimmungen, Inkrafttreten

Diese Durchführungsrichtlinie ist Bestandteil des Einnahmenaufteilungsvertrages und bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft.

Diese Durchführungsrichtlinie tritt rückwirkend zum 1. Januar 2003 in Kraft.

Die 1. Änderung erfolgte zum 23. Oktober 2006. Sie tritt mit Zustimmung der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft am 14. November 2006 in Kraft.

Anhang 1: Bestimmung der minimalen Stichprobengröße durch Präzisionsvorgabe

Vorbemerkung:

Wenn im folgenden die Normalverteilung eines (vorgegebenen) Wertes z dazu benutzt wird, um den Stichprobenumfang n zu bestimmen, wird vorausgesetzt, dass entweder die unbekannte Verteilung der Grundgesamtheit hinreichend gut durch die Normalverteilung approximiert werden kann oder aber der zu bestimmende Stichprobenumfang mindestens so groß ist, dass ein adäquater Zentraler Grenzwertsatz⁵ angewandt werden kann.

Formulierung einer geeigneten Zielfunktion

Es gilt das Problem zu lösen, die Gesamtkosten C der Kontrollzählungen, die sich aus fixen Kosten c^{fix} und variablen Kosten c (Kosten pro erhobener Einheit) zusammensetzen, zu minimieren:

$$\min : C = c^{\text{fix}} + n \cdot c .$$

Um die triviale Lösung auszuschließen (die geringsten Kosten entstehen, wenn nicht erhoben wird), benötigt man eine Nebenbedingung zu obiger Gleichung, die den Lösungsraum der Zielfunktion einschränkt. Eine solche Nebenbedingung wird in Form eines Konfidenzintervalls gestellt, also eine statistisch gesicherte Aussage über die Grundgesamtheit gefordert.

Aufstellung der Nebenbedingung (1)

Um ein genaues Ergebnis zu erhalten, sollten möglichst alle Fahrgäste gezählt werden. Dies ist aber meist weder praktikabel noch finanzierbar und deshalb soll der Stichprobenumfang n gerade so groß gewählt werden, dass die absolute Abweichung des Schätzwertes $\bar{A}$ (= Mittelwert der gezählten Einsteiger je Linienfahrt der Originalzählung) vom wahren Wert μ eine

⁵ Grob gesprochen besagt ein zentraler Grenzwertsatz in seiner allgemeinsten Form, dass die Wahrscheinlichkeiten von Ereignissen, die mit Hilfe der Summe von beliebig verteilten, unabhängigen Zufallsvariablen X_i gebildet werden, sich für großes n mittels der Normalverteilung hinreichend genau berechnen lassen, wenn sie nur endliche Erwartungswerte und endliche Varianzen aufweisen.

vorgegebene Fehlergröße e_μ nur mit geringer Wahrscheinlichkeit (α) überschreitet. Mit anderen Worten: Der Stichprobenumfang n soll so gewählt werden, dass die Wahrscheinlichkeit $P_{(\text{robability})}$

$$P(|\bar{A} - \mu| > e_\mu) \leq \alpha$$

beträgt. Die Ungleichung lässt sich wie folgt umformen:

$$\begin{aligned} P(|\bar{A} - \mu| > e_\mu) &\leq \alpha \\ \Leftrightarrow P(|\bar{A} - \mu| \leq e_\mu) &> 1 - \alpha \quad (\text{Komplementärereignis}) \\ \Leftrightarrow P(\bar{A} - e_\mu \leq \mu \leq \bar{A} + e_\mu) &> 1 - \alpha \end{aligned}$$

Das bedeutet, das Intervall $[\bar{A} - e_\mu; \bar{A} + e_\mu]$ überdeckt den wahren Wert μ für die Einsteiger je Linienfahrt mit einer Wahrscheinlichkeit von mindestens $1 - \alpha$. Diese Eigenschaft charakterisiert ein $(1 - \alpha)$ %iges Konfidenzintervall für μ (vgl. dazu auch Anhang 2: Bestimmung eines Konfidenzintervalls). Mit dieser Erkenntnis lässt sich die Nebenbedingung zu obiger Zielfunktion auch wie folgt formulieren:

Aufstellung der Nebenbedingung (2)

Der vertretbare maximale Fehler $e_\mu > 0$ und die Irrtumswahrscheinlichkeit $0 < \alpha < 1$ sind vorgegeben. Unter Berücksichtigung dieser Forderungen ist der Stichprobenumfang n dann mindestens so groß zu wählen, dass das $(1 - \alpha)$ %ige Konfidenzintervall für μ eine Breite von höchstens $2 \cdot e_\mu$ hat.

Es sei $z_{\alpha/2}$ das $\frac{\alpha}{2}$ -Fraktile (= $(1 - \frac{\alpha}{2})$ -Quantil) der Standardnormalverteilung. Damit lässt sich das $(1 - \alpha)$ %-Konfidenzintervall für μ schreiben als

$$\left[\bar{X} - z_{\alpha/2} \cdot \sqrt{\left(1 - \frac{n}{N}\right) \frac{1}{n} \sigma^2}; \bar{X} + z_{\alpha/2} \cdot \sqrt{\left(1 - \frac{n}{N}\right) \frac{1}{n} \sigma^2} \right].$$

Die Länge dieses Konfidenzintervalls ist $2 \cdot z_{\alpha/2} \cdot \sqrt{\left(1 - \frac{n}{N}\right) \frac{1}{n} \sigma^2}$.

Da diese Länge $2 \cdot e_\mu$ nicht überschreiten soll, erhält man:

$$2 \cdot z_{\alpha/2} \cdot \sqrt{\left(1 - \frac{n}{N}\right) \frac{1}{n} \sigma^2} \leq 2 \cdot e_\mu.$$

Diese Ungleichung lässt sich nach n auflösen:

$$\frac{N-n}{N} \cdot \frac{1}{n} \cdot \sigma^2 \leq \left(\frac{e_\mu}{z_{\alpha/2}} \right)^2$$

$$\frac{N-n}{n} \leq \left(\frac{e_\mu}{z_{\alpha/2} \cdot \sigma} \right)^2 \cdot N$$

$$\frac{N}{n} \leq \left(\frac{e_\mu}{z_{\alpha/2} \cdot \sigma} \right)^2 \cdot N + 1$$

$$\frac{1}{n} \leq \left(\frac{e_\mu}{z_{\alpha/2} \cdot \sigma} \right)^2 \cdot \frac{1}{N}$$

und letztlich

$$n \geq \frac{1}{\left(\frac{e_\mu}{z_{\alpha/2} \cdot \sigma} \right)^2 + \frac{1}{N}} = \frac{z_{\alpha/2}^2 \cdot \sigma^2}{e_\mu^2 + \frac{1}{N} \cdot z_{\alpha/2}^2 \cdot \sigma^2}.$$

Bislang wurde der maximale absolute Fehler $e_\mu = |\bar{A} - \mu|$ als Bestimmungskriterium für n herangezogen. Da die Kontrollzählungen vereinbarungsgemäß auf Betriebszweigebene stattfinden und diese unterschiedlich groß sind, ist es zweckmäßiger, nicht einen absoluten Fehler vorzugeben, sondern den Schätzfehler in Bezug zum erwarteten Wert für die Einstieger zu setzen, d. h. den maximalen relativen Fehler $r = \left| \frac{\bar{A} - \mu}{\mu} \right|$ zu betrachten.⁶

Die Lösung erhält man nun sehr leicht, wenn man berücksichtigt, dass aus

$$\left| \frac{\bar{A} - \mu}{\mu} \right| \leq r,$$

$$|\bar{A} - \mu| \leq r \cdot |\mu| =: e_\mu$$

folgt. Man erhält damit:

$$n \geq \frac{z_{\alpha/2}^2 \cdot \sigma^2}{r^2 \cdot \mu^2 + \frac{1}{N} \cdot z_{\alpha/2}^2 \cdot \sigma^2}.$$

⁶ Fehler $\leq 2\%$ oder Fehler $\leq 1\%$, je nach Betriebszweig.

Obige Ungleichung ist durch die beiden Parameter μ und σ der Normalverteilung charakterisiert. Um die Formel für die praktische Stichprobenarbeit in 2004 (und künftigen Kontrollzählungen) verwenden zu können, müssen diese beiden Parameter geschätzt werden. Zu diesem Zweck haben alle Einnahmenaufteilungspartner im Jahr 2003 Voruntersuchungen durchgeführt. Aus den Ergebnissen der Original- und Kontrollzählungen wird μ durch den Mittelwert der gezählten Einsteiger der Originalzählung $\bar{A}$ und σ durch die Standardabweichung s der Differenzen aus Original- und Kontrollzählungen ersetzt.

Wenn man aber eine Stichprobe auswerten muss, um die unbekannte Standardabweichung der Grundgesamtheit zu schätzen, so weiß man aus empirischen Untersuchungen, dass dann der Stichprobenmittelwert $\bar{A}$ auch bei normalverteilter Grundgesamtheit nicht mehr normalverteilt ist, sondern einer $t(v)$ -Verteilung (STUDENT-Verteilung) folgt. Da gilt:

$$\mu = \bar{A} \pm t \cdot \frac{s}{\sqrt{n}}$$

sieht man, dass durch die Gültigkeit der STUDENT-Verteilung die Unsicherheit bezüglich der Schätzung des unbekannten Wertes *Summe der Einsteiger pro Betriebszweig* wächst.

Für große Grundgesamtheiten – da bei Fahrgastzählungen die Grundgesamtheit der Fahrgäste vor der Stichprobenziehung nicht bekannt ist, ersetzt man die unbekannte Zahl der Fahrgäste eines Jahres durch die bekannte Zahl an angebotenen Fahrten eines Jahres – kann die Endlichkeitskorrektur in der Ungleichung zur Stichprobenumfangsbestimmung entfallen:

$$\lim_{N \rightarrow \infty} : \frac{1}{N} \cdot z_{\alpha/2}^2 \cdot \sigma^2 = 0$$

Ersetzt man

- μ durch den Stichprobenmittelwert $\bar{A}$,
- σ durch die Stichprobenstandardabweichung s ,
- z durch die STUDENT-verteilte Variable t und
- vernachlässigt die Endlichkeitskorrektur,

erhält man die auf der Seite 3 angegebene Ungleichung als untere Schranke für den gesuchten Stichprobenumfang:

$$n \geq \frac{t^2 \cdot s^2}{r^2 \cdot \bar{A}^2 + 0} \geq \left(\frac{t \cdot s}{r \cdot \bar{A}} \right)^2.$$

Anhang 2: Bestimmung eines Konfidenzintervalls

Ein systematischer Zählfehler wird durch den Vergleich der Originalzählung zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage und dem korrespondierenden Wert der Kontrollzählung nachgewiesen. Wenn kein systematischer Zählfehler vorliegt ist zu erwarten, dass der Wert der Kontrollzählung in etwa gleich häufig über und unter dem Ergebnis der Ursprungszählung liegt. Liegt dagegen ein systematischer Fehler vor, wird die eigentliche Zählung augenfällig häufiger über oder unter dem Kontrollwert liegen. Die Beurteilung, ob die Kontrollwerte **systematisch** über/unter den Ursprungszählwerten liegen, also der Zufall als alleinige Ursache für die Differenzen ausgeschlossen werden kann, wird in der Statistik unter Zuhilfenahme eines Konfidenzintervalls vorgenommen.

Angenommen, die Grundgesamtheit ist (zumindest näherungsweise) normalverteilt und das interessierende Merkmal (Differenz der Einsteiger zwischen Original- und Kontrollzählung) habe die Ausprägung μ . Der wahre Wert dieser Differenz ist zwar unbekannt, kann aber mit Hilfe einer Stichprobe geschätzt werden. Im konkreten Fall sieht das so aus, dass man aus den Stichprobenwerten a_i der Originalzählung und b_i der korrespondierenden Kontrollzählung den Mittelwert $\bar{d}$ der Differenzen aller Original- und Kontrollzählungen berechnet und diesen als Schätzwert für den Mittelwert bzw. Erwartungswert der Grundgesamtheit verwendet.

Nachdem sowohl der Mittelwert aller Einsteigerzählungen $\bar{a}$ als auch der Mittelwert aller Kontrollzählungen $\bar{b}$ Zufallsvariablen sind, ist auch der Mittelwert der Differenzen aller Original- und Kontrollzählungen, also die Stichprobenfunktion $\bar{d} = \bar{a} - \bar{b}$, eine Zufallsvariable mit

dem Erwartungswert $E(\bar{d}) = \mu$ und

der Standardabweichung $\sigma_{\bar{d}} = \frac{\sigma}{\sqrt{n}}$.

Der Stichprobenschätzer $\bar{d}$ ist somit eine normalverteilte Zufallsvariable mit den beiden Parametern μ und σ . Dieser Punktschätzer trifft den wahren und unbekannten Wert aber nur in wenigen Fällen, vielmehr schwankt er auf Grund des unvermeidlichen Stichprobenfehlers mehr oder weniger um diesen. Man müsste schon sehr viele Erhebungen durchführen, damit man mit seiner Schätzung „im Mittel“ richtig liegt und sich die möglichen Fehler ausgleichen. Aus Kostengründen muss man sich aber auf einige wenige Erhebungen beschränken, verteilt auf vier Erhebungsperioden pro Jahr.

Allerdings kann man unter Rückgriff auf das mathematische Gesetz der Normalverteilung einen symmetrischen Bereich um μ angeben, in dem mit einer Wahrscheinlichkeit $P = (1 - \alpha)$ der Wert der Stichprobenfunktion $\bar{d}$ liegt. Ist $z_{(1-\frac{\alpha}{2})}$ der zu $1 - \frac{\alpha}{2}$ gehörige Wert (Quantil) der Standardnormalverteilung, so gilt für diesen Bereich:

$$(1) \quad P\left(\mu - z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}} \leq \bar{d} \leq \mu + z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}}\right) = 1 - \alpha.$$

Damit hat man nun eine Gütemaß um beurteilen zu können, wie stark der berechnete Schätzwert $\bar{d}$ schwankt. Das Intervall gibt an, dass der gesuchte Wert für den Mittelwert der Differenzen aller Original- und Kontrollzählungen nicht den aus der Stichprobe errechneten Wert $\bar{d}$ betragen muss, sondern mit gleicher Wahrscheinlichkeit irgend einen Wert innerhalb des Intervalls $[\mu - z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}}; \mu + z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}}]$ annehmen kann. Der wahre Wert μ ist mit $(1 - \alpha)$ %iger Wahrscheinlichkeit in dem angegebenen Intervall enthalten.

Allerdings ist für den Nachweis eines systematischen Fehlers nicht das Zufallsintervall interessant, das mit der Wahrscheinlichkeit $(1 - \alpha)$ die Zufallsvariable $\bar{d}$ enthält, vielmehr muss man das Intervall kennen, das den unbekannten (aber festen) Parameter μ mit der Wahrscheinlichkeit $(1 - \alpha)$ überdeckt. Um dieses Zufallsintervall zu bestimmen, wird die Ungleichheitsbeziehung des oben angegebenen Wahrscheinlichkeitsintervalls umgeformt:

$$\begin{aligned} & P\left(\mu - z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}} \leq \bar{d} \leq \mu + z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}}\right) \\ &= P\left(-z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}} \leq \bar{d} - \mu \leq z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}}\right) \\ &= P\left(-\bar{d} - z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}} \leq -\mu \leq -\bar{d} + z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}}\right) \\ &= P\left(\bar{d} + z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}} \geq \mu \geq \bar{d} - z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}}\right) = 1 - \alpha \end{aligned}$$

und schließlich

$$(2) \quad P\left(\bar{d} - z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}} \leq \mu \leq \bar{d} + z_{(1-\frac{\alpha}{2})} \cdot \sigma_{\bar{d}}\right) = 1 - \alpha$$

Während Intervall (1) feste Grenzen hat und angibt, mit welcher Wahrscheinlichkeit $(1 - \alpha)$ die Zufallsvariable $\bar{d}$ in den angegebenen Bereich fällt, ist (2) ein Intervall, dessen Grenzen Zufallsvariablen sind (sie enthalten den Stichprobenschätzer $\bar{d}$). Die durch (2) beschriebene Spanne heißt Vertrauensbereich oder Konfidenzintervall und überdeckt den unbekannten Wert μ mit der Wahrscheinlichkeit $(1 - \alpha)$.

Ersetzt man die Standardabweichung des Stichprobenschätzers $\sigma_{\bar{d}}$ in obiger Ungleichung durch den Ausdruck $s/\sqrt{n}$ und berücksichtigt wiederum, dass dieser Ausdruck aus einer Stichprobe berechnet wird und damit der gesuchte Merkmalswert nicht länger einer Normalverteilung gehorcht sondern STUDENT-verteilt ist (vgl. dazu Anhang 1, Seite 16), so lässt sich ein zweiseitiges Konfidenzintervall durch die Angabe der beiden Grenzen wie folgt schreiben:

$$\left[\underbrace{\bar{d} - t \cdot \frac{s}{\sqrt{n}}}_{\text{unterer Grenzwert}}; \underbrace{\bar{d} + t \cdot \frac{s}{\sqrt{n}}}_{\text{oberer Grenzwert}} \right].$$

Ersetzt man den Ausdruck für den maximalen statistischen Fehler durch die Variable e

$$t \cdot \frac{s}{\sqrt{n}} := e$$

erhält man das auf Seite 5 genannte Konfidenzintervall $[\bar{d} - e; \bar{d} + e]$.

Dieses Konfidenzintervall ist im Rahmen dieser Durchführungsrichtlinie wie folgt zu interpretieren:

Umschließen der untere Grenzwert $[\bar{d} - e]$ und der obere Grenzwert $[\bar{d} + e]$ die Null (für die Differenz zwischen Original- und Kontrollzählung), ist das Ergebnis „kein systematischer Zählfehler vorhanden“ mit der vorgegebenen Genauigkeit von $(1 - \alpha) \% = 90 \%$ statistisch gesichert. Die Irrtumswahrscheinlichkeit, dass das Konfidenzintervall die Null nicht enthält und deshalb ein systematischer Fehler unterstellt wird, obwohl der Zufall alleinige Ursache für die Differenzen war, beträgt 10 %.

Die Empfindlichkeit des Tests, also ab welcher Größenordnung systematische Fehler entdeckt werden, wird über den Stichprobenumfang n der Kontrollzählung gesteuert (vgl. dazu Anhang 1: Bestimmung der minimalen Stichprobengröße).

Anhang 3: Lokalisierung von Ausreißern in Fahrgastzählungen

Zwischen dem Zählwert a_i einer Originalzählung (Einsteigerzählung der Verkehrsunternehmen) und dem Kontrollzählwert b_i der korrespondierenden Kontrollzählung (Zählungen derselben Linienfahrt am selben Tag) treten regelmäßig Abweichungen auf. Nachdem der Kontrollzählwert als richtig angenommen wird ($\rightarrow$ vgl. Kap. 2), ist der Zählwert der Originalzählung mit einem Zufallsfehler und eventuell zusätzlich mit einem systematischen Fehler überlagert, der mit Hilfe der Kontrollzählungen entdeckt werden soll.

„Sehr große“ Abweichungen von Zählwert und Kontrollzählwert treten nur selten durch Zufallsfehler auf, sondern werden in aller Regel durch systematische Fehler verursacht. Aber nicht für alle systematischen Fehler kann unterstellt werden, dass Abweichungen ab einer bestimmten Größe auch dort auftreten, wo den Einsteigerzählungen der Unternehmen keine Kontrollzählungen gegenüberstehen und deshalb zu einer Korrektur der Einsteigerzählungen führen müssen. Vielmehr ist zu vermuten, dass „sehr große“ systematische Fehler „so selten“ auftreten, dass sie als „Ausreißer“ aus der Stichprobe herausgenommen werden müssen. Gesucht wird also ein Kriterium, das (mit großer Wahrscheinlichkeit) Ausreißer in Fahrgastzählungen lokalisiert.

Ausgehend von der Überlegung, dass ein Stichprobenelement (konkret: die Anzahl Einsteiger einer Fahrplanfahrt) einen systematischen Fehler aufweisen kann oder auch nicht, wird nachfolgend über verschiedene Wahrscheinlichkeitsverteilungen und unter Vorgabe einer Annahme darüber, wie häufig maximal mit einem Ausreißer gerechnet werden kann, eine Lösung entwickelt, welche die Frage: *Ist ein bestimmter Stichprobenwert als Ausreißer zu betrachten oder nicht?* mit Hilfe einer einfachen Ungleichung beantwortet.

Lösungsansatz

Aus den Einsteigerzählungen der Verkehrsunternehmen werden zufällig Fahrplanfahrten ausgewählt, für die eine Kontrollzählung durchgeführt wird. Da die Kontrollzählungen als richtig angenommen werden, kann ein Stichprobenelement a einer Einsteigerzählung zwei mögliche Ergebnisse haben: a weist einen systematischen Fehler auf (Fall A) oder a weist keinen systematischen Fehler auf (Fall B).

Gesucht wird die Wahrscheinlichkeit für das x-malige Auftreten des Falls A (die Einsteigerzählung weist einen systematischen Fehler auf) bei n (unabhängigen) Kontrollzählungen. Man betrachtet somit ein Zufallsexperiment, das lediglich zwei mögliche Ergebnisse hat: Die Ereignisse A (es liegt ein systematischer Fehler vor) und B (es liegt kein systematischer Fehler vor), die mit den Wahrscheinlichkeiten $P(A) = P$ und $P(B) = 1 - P(A) = 1 - P$ auftreten. Ein einfaches Beispiel für solche Wahrscheinlichkeiten ist das Werfen einer Münze. Beim Werfen einer Münze können die Ergebnisse „Kopf“ oder „Zahl“ auftreten. Ist A das Ergebnis „Zahl“, so gilt: $P(A) = 0,5$.

Die Lösung für dieses Problem erfolgt in zwei Schritten. Zunächst wird die Wahrscheinlichkeit dafür bestimmt, dass x-mal der Fall A und $(n - x)$ -mal der Fall B eintritt. Es gilt:

$$P(\text{„x-mal A“}) = P(A) \cdot P(A) \cdot \dots \cdot P(A) = (P(A))^x = P^x$$

$$P(\text{„(n - x)-mal B“}) = P(B) \cdot P(B) \cdot \dots \cdot P(B) = (P(B))^{n-x} = (1 - P)^{n-x}$$

In der oben beschriebenen Ereignisfolge tritt nun erst x-mal der Fall A und dann $(n - x)$ -mal der Fall B auf. Zusammenfassen dieser beiden Wahrscheinlichkeiten ergibt:

$$P(\text{„x-mal A“; „(n - x)-mal B“}) = (P(A))^x \cdot (P(B))^{n-x} = P^x \cdot (1 - P)^{n-x}$$

Mit der Bestimmung dieser Wahrscheinlichkeit ist das Problem (Wie wahrscheinlich ist das 1-malige, 2-malige, ..., x-malige Auftreten des Falls A?) aber noch nicht gelöst. Denn bei n Kontrollzählungen gibt es viele unterschiedliche Ereignisfolgen, bei denen genau x-mal der Fall A auftritt und jede dieser Ereignisfolgen tritt mit der oben berechneten Wahrscheinlichkeit auf. Um zu wissen, wie groß die Wahrscheinlichkeit dafür ist, dass der Fall A genau x-mal auftritt (gleichgültig in welcher Anordnung), sind die Wahrscheinlichkeiten für diese verschiedenen Fälle zu addieren. Dies ist ein Problem der Kombinatorik, hier soll genügen, dass es

$$\frac{n \cdot (n - 1) \cdot (n - 2) \cdot \dots \cdot (n - n + 1)}{(x \cdot (x - 1) \cdot (x - 2) \cdot \dots \cdot (x - x + 1) \cdot ((n - x) \cdot (n - x - 1) \cdot (n - x - 2) \cdot \dots \cdot ((n - x) - (n - x + 1)))} =$$

$$= \frac{n!}{x! \cdot (n - x)!} = \binom{n}{x}$$

Ereignisfolgen gibt, bei denen genau x-mal der Fall A eintritt. Die Wahrscheinlichkeit für das x-malige Auftreten des Falls A bei n Kontrollzählungen ergibt sich dann, indem die oben bestimmte Wahrscheinlichkeit $P(\text{„x-mal A“; „(n - x)-mal B“})$ mit der eben bestimmten Anzahl der verschiedenen möglichen Ereignisfolgen multipliziert wird:

$$f(x) = \binom{n}{x} \cdot P^x \cdot (1-P)^{n-x} \quad x = 0, 1, \dots, n$$

Folgendes einfaches Beispiel soll das Vorgehen noch einmal veranschaulichen:

Beim viermaligen Werfen einer Münze gibt es 6 verschiedene Ergebnisfolgen, die 2-mal das Ergebnis „Zahl“ aufweisen, nämlich (K_{opf}, K_{opf}, Z_{ahl}, Z_{ahl}); (K, Z, K, Z); (Z, K, K, Z); (K, Z, Z, K); (Z, K, Z, K) und (Z, Z, K, K). Gesucht ist die Wahrscheinlichkeit dafür, dass 2-mal die Seite mit dem Ereignis „Zahl“ oben liegt.

Die Wahrscheinlichkeit, dass ein bestimmter Münzwurf „Kopf“ oder „Zahl“ zeigt, beträgt

$$P(Z) = P(K) = 0,5.$$

Jede einzelne der 6 oben angegebenen Ereignisfolgen tritt mit der Wahrscheinlichkeit

$$0,5^2 \cdot 0,5^2 = 0,5^4 = \frac{1}{16}$$

auf. Gesucht ist aber nicht die Eintrittswahrscheinlichkeit einer jeden der 6 Ereignisfolgen, sondern die Eintrittswahrscheinlichkeit aller Ereignisfolgen, bei denen zweimal die Seite mit der „Zahl“ oben liegt. Diese errechnet sich wie folgt:

$$P(\text{„zweimal Zahl“}) = \binom{4}{2} \cdot \frac{1}{16} = \frac{4!}{2!(4-2)!} \cdot \frac{1}{16} = \frac{4 \cdot 3 \cdot 2 \cdot 1}{(2 \cdot 1) \cdot (2 \cdot 1)} \cdot \frac{1}{16} = \frac{24}{4} \cdot \frac{1}{16} = \frac{6}{16} = \frac{3}{8}.$$

Die hier gefundene Funktion $f(x)$ heißt auch Wahrscheinlichkeitsfunktion der **Binomialverteilung**⁷ und wird wie folgt geschrieben:

$$B(n,P) = \binom{n}{x} \cdot P^x \cdot (1-P)^{n-x} \quad x = 0, 1, \dots, n$$

Die Wahrscheinlichkeitsfunktion der Binomialverteilung gibt an, mit welcher Wahrscheinlichkeit ein 1-maliges, 2-maliges, ..., oder x-maliges Auftreten eines systematischen Fehlers bei n Gegenüberstellungen der Einsteigerzählungen durch Kontrollzählungen zu erwarten ist.

⁷ Die Binomialverteilung hat ihren Namen durch den engen Zusammenhang zum Binomischen Lehrsatz. Nach dem Binomischen Lehrsatz gilt folgende Beziehung:

$$(P + (1-P))^n = \sum_{x=0}^n \binom{n}{x} \cdot P^x \cdot (1-P)^{n-x}$$

Die Summanden auf der rechten Seite dieses Spezialfalles des Binomischen Lehrsatzes sind gerade die Werte der Wahrscheinlichkeitsfunktion der Binomialverteilung.

Wie eingangs dargelegt wurde, interessieren hier aber nicht alle systematischen Fehler, sondern nur „sehr große“ systematische Fehler, weil dann die Differenz des Zählwerts a zum Kontrollzählwert b so groß ist, dass a als Ausreißer aus der Stichprobe entfernt werden muss. „Große“ systematische Fehler sind selten und für die weitere Arbeit soll unterstellt werden, dass die Auftretenswahrscheinlichkeit P für einen solchen „großen“ systematischen Fehler (und damit für einen Ausreißer) unter 0,1 % ($P < 0,001$) liegt, also in weniger als in einem von tausend Fällen auftritt. Die Annahme wurde so gewählt, dass der Stichprobenumfang der Kontrollzählungen in den meisten Fällen eine verlässliche Aussage über das Vorhandensein eines systematischen Fehlers erlaubt. Über andere Auftretenswahrscheinlichkeiten ließe sich steuern, ob der Ausreißertest mehr oder weniger Ausreißer anzeigt.

Da die Wahrscheinlichkeit für das Auftreten solcher „großen“ systematischen Fehler klein (genauer: $P < 0,001 \leq 10/n$) und die Anzahl der durchgeführten Einsteigerzählungen groß (genauer: $n \geq 1.500 \cdot 0,001$) ist, kann die Binomialverteilung durch eine andere Verteilung ersetzt werden, die sich ergibt, wenn $P \rightarrow 0$ und $n \rightarrow \infty$ gehen und zwar derart, dass der Erwartungswert $\mu = n \cdot P$ ein konstanter Wert bleibt. Im Ergebnis erhält man eine neue Funktion, die nur noch von einem Parameter abhängt und damit viel leichter zu handhaben ist.

Aus $n \cdot P = \mu = \text{const.}$ folgt $P = \frac{\mu}{n}$ und $P^m = \frac{\mu^m}{n^m}$ und man erkennt, für $n \rightarrow \infty$ geht $P \rightarrow 0$.

Damit lässt sich der Term $(1 - P)^{n-x}$ der Binomialverteilung schreiben als

$$(1 - P)^{n-x} = \left(1 - \frac{\mu}{n}\right)^{n-x} = \left(1 - \frac{\mu}{n}\right)^n \cdot \left(1 - \frac{\mu}{n}\right)^{-x}$$

Einsetzen in die Wahrscheinlichkeitsfunktion der Binomialverteilung ergibt:

$$\begin{aligned} \binom{n}{x} \cdot P^x \cdot (1 - P)^{n-x} &= \frac{n!}{x!(n-x)!} \cdot \frac{\mu^x}{n^x} \cdot \left(1 - \frac{\mu}{n}\right)^n \cdot \left(1 - \frac{\mu}{n}\right)^{-x} = \\ &= \frac{n(n-1) \cdot (n-2) \cdot \dots \cdot (n-x-1) \cdot \mu^x}{x! \cdot n^x} \cdot \left(1 - \frac{\mu}{n}\right)^n \cdot \left(1 - \frac{\mu}{n}\right)^{-x} \end{aligned}$$

Es ist

$$\lim_{n \rightarrow \infty} \frac{n(n-1) \cdot (n-2) \cdot \dots \cdot (n-x-1)}{n^x} =$$

$$\lim_{n \rightarrow \infty} 1 \left(1 - \frac{1}{n}\right) \cdot \left(1 - \frac{2}{n}\right) \cdot \dots \cdot \left(1 - \frac{x-1}{n}\right) = 1$$

und ferner gilt

$$\lim_{n \rightarrow \infty} \left(1 - \frac{\mu}{n}\right)^n = e^{-\mu} \quad \text{sowie} \quad \lim_{\substack{n \rightarrow \infty \\ x = \text{const.}}} \left(1 - \frac{\mu}{n}\right)^{-x} = 1 \quad .^8$$

Damit erhält man

$$\lim_{n \rightarrow \infty} \binom{n}{x} \cdot P^x \cdot (1-P)^{n-x} = \frac{\mu^x}{x!} \cdot e^{-\mu}, \quad n \cdot P = \mu = \text{const.}$$

Dies ist die Wahrscheinlichkeitsfunktion der POISSON-Verteilung, für die $Ps(\mu)$ geschrieben wird:

$$Ps(\mu) = \frac{\mu^x}{x!} \cdot e^{-\mu}.$$

Die POISSON-Verteilung hängt nur von einem einzigen Parameter, von μ ab. Der Erwartungswert der POISSON-Verteilung ist gleich dem Parameter μ , was auch für die Varianz gilt:⁹

$$E(X) = \text{VAR}(X) = \mu.$$

Aus empirischen Untersuchungen weiß man, dass für $\mu \geq 10$ eine $Ps(\mu)$ -verteilte Zufallsvariable näherungsweise normalverteilt ist mit den Parametern μ und $\sqrt{\mu}$:¹⁰

$$Ps(\mu) \approx N(\mu; \sqrt{\mu}).$$

Auch die Normalverteilung hängt in diesem speziellen Fall nur von einem Parameter ab, der für eine konkrete Linienfahrt mit a Einsteigern mit $\hat{\mu} = \sigma^2 = a$ geschätzt werden kann. Damit

⁸ Dabei ist $e = 2,71828\dots$ die so genannte Eulersche Zahl, die als Basis des Logarithmus naturalis und der (natürlichen) Exponentialfunktion bekannt ist.

⁹ Auf den Beweis soll hier verzichtet werden, diese Eigenschaft kann in jeder mathematischen Formelsammlung nachgelesen werden.

¹⁰ Daraus folgt, dass bei weniger als 10 Einsteigern pro Linienfahrt der Ausreißertest nicht verwendet werden kann, weil sich dann die Poisson-Verteilung nicht in eine Normalverteilung überführen lässt.

kann die Wahrscheinlichkeit P , dass es sich bei einem konkreten Zählwert a um einen Ausreißer handelt, wie folgt geschrieben werden:

$$P(a > \mu + z \cdot \sigma) = 0,001 \text{ bzw. } P(a > \mu + z \cdot \sqrt{a}) = 0,001.$$

Für die vorgegebene Auftretenswahrscheinlichkeit für einen Ausreißer ($P < 0,001$) lässt sich aus einer Tabelle der Normalverteilung für den Kennwert z der Wert 3,29 ablesen.¹¹ Damit lässt sich obige Wahrscheinlichkeitsfunktion auch wie folgt schreiben:

$$P(|a - \mu| > 3,29 \cdot \sqrt{a}) = 0,1\%.$$

Der Zählwert a wird als Ausreißer angesehen, wenn sein Wert um mehr als das $3,29 \cdot \sqrt{a}$ -fache vom Erwartungswert μ abweicht.

Damit ist das Ausreißerproblem aber noch nicht ganz gelöst, denn genau genommen interessiert nicht die Abweichung des Zählwerts a von seinem Erwartungswert, sondern die Abweichung des Zählwerts a zu dem korrespondierenden Kontrollzählwert b . Da aber die Addition einer Konstanten zu einer normalverteilten Zufallsgröße wiederum eine normalverteilte Zufallsgröße ist, ist nicht nur die Differenz zwischen dem Einsteigerzählwert a und seinem Erwartungswert μ normalverteilt, sondern auch die Differenz zwischen dem Einsteigerzählwert a und dem Kontrollzählwert b .¹² Unter Beachtung von $D = a - b \sim N(\mu=0; \sigma^2 = b)$ lässt sich obige Wahrscheinlichkeitsfunktion dann auch wie folgt schreiben.

$$P(|a - b| > 3,29 \cdot \sqrt{b}) = 0,1\%.$$

Ergebnis

Ein Zählwert a kann als Ausreißer aus der Stichprobe entfernt werden, wenn die Abweichung zum korrespondierenden Kontrollzählwert b größer ist als $3,29 \cdot \sqrt{b}$:

$$|a - b| > 3,29 \cdot \sqrt{b}.$$

¹¹ Der Kennwert z ist das so genannte Quantil der Standardnormalverteilung.

¹² Wenn $X \sim N(\mu; \sigma^2)$, dann gilt: $X - \mu \sim N(\mu - \mu; \sigma^2)$ bzw. $X - \mu \sim N(0; \sigma^2)$.

Durchführungsrichtlinie

für die Berechnung unternehmensspezifischer Nutzungshäufigkeiten im VGN

Stand: 08.01.2013



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

Rothenburger Straße 9
90443 Nürnberg

in Zusammenarbeit mit:

Prof. Dr. Wermuth

Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH



Nordstraße 11
38106 Braunschweig

Inhalt

1	Einordnung der Durchführungsrichtlinie	2
2	Berechnungsschritte	3
2.1	Nutzungshäufigkeit nach verkaufendem Unternehmen	3
2.1.1	Ermittlung der durchschnittlichen Anzahl Fahrten.....	3
2.1.2	Berechnung der Nutzungshäufigkeit je Gültigkeitszeitraum des Fahrausweises	4
2.2	Normierte Nutzungshäufigkeit (Berücksichtigung Nichtfahrer)	4
2.2.1	Verbundweite Nutzungshäufigkeit der mobilen Personen.....	5
2.2.2	Verbundweite Nutzungshäufigkeit aller Personen.....	5
2.2.3	Normierte Nutzungshäufigkeit	6
2.3	Gewichtete Nutzungshäufigkeit (Berücksichtigung Unternutzung)	6
2.3.1	Preisgewichtete Nutzungshäufigkeit	6
2.3.2	K-gewichtete Nutzungshäufigkeit.....	7
2.4	Nutzungshäufigkeit nach genutztem Unternehmen	8

1 Einordnung der Durchführungsrichtlinie

Die Verteilung der Bruttofahrgeldeinnahmen im VGN erfolgt, soweit diese nicht zum Bereich Ausbildungsverkehr gehören oder vorab zugeschieden werden, nachfrageorientiert. Basis hierfür bilden verbundweite Fahrgastbefragungen, bei der die Fahrgäste in den Verkehrsmitteln zu ihrem Fahrverhalten und dem benutzten Fahrausweis befragt werden. Um aus den Befragungsdaten zu einem Einnahmeanspruch für ein Verkehrsunternehmen zu gelangen, ist die Fahrt jeder befragten Person mit einem Geldbetrag zu bewerten und einem oder ggf. mehreren Verkehrsunternehmen zuzuordnen.

Der Erlös einer Personenfahrt errechnet sich allgemein aus dem Quotienten

$$\text{Erlös einer Personenfahrt} = \frac{\text{Preis des Fahrausweises}}{\text{Nutzungshäufigkeit}}.$$

Die Nutzungshäufigkeit gibt an, wie oft ein Kunde seinen Fahrausweis im Durchschnitt nutzt. Sie wird berechnet, indem man die Anzahl der in der Fahrgastbefragung erhobenen Fahrten mit einem bestimmten Fahrausweis durch die Anzahl der verkauften Stück dieses Fahrausweises dividiert.

In aller Regel nutzen Fahrgäste des Regionalverkehrs ihren Fahrausweis weniger häufig pro Zeiteinheit als Fahrgäste der städtischen Verkehre. Dies hat zur Folge, dass eine Fahrt – bei gleichem Fahrausweis und gleicher Tarifstufe – im Regionalverkehr mehr wert sein muss als im Stadtverkehr. Dies erreicht man im mathematischen Modell durch die Verwendung unternehmensspezifischer Nutzungshäufigkeiten. Grundlage für die Berechnung unternehmensspezifischer Nutzungshäufigkeiten sind die Ergebnisse der Fahrgastbefragungen zur Ermittlung der Einnahmenansprüche und der VGN-Verkaufsstatistik. Man spricht hier von der Nutzungshäufigkeit nach verkaufendem Unternehmen.

Da mit einem Verkehrsunternehmen aber auch Fahrgäste anderer Unternehmen fahren können und bei der Berechnung des Einnahmenanspruchs für alle Fahrten bei einem Verkehrsunternehmen nur eine Nutzungshäufigkeit angewendet werden kann, muss in einem letzten Berechnungsschritt die Nutzungshäufigkeit nach verkaufendem noch in eine Nutzungshäufigkeit je nutzendes Verkehrsunternehmen umgerechnet werden. Hat ein Fahrgast bei einer Fahrt zwei oder mehr Verkehrsunternehmen benutzt, wird die Nutzungshäufigkeit des Unternehmens angesetzt, in dessen Fahrzeug die Befragung stattfindet. Der Fehler, der durch die Anwendung nur einer Nutzungshäufigkeit bei einer Umstiegsfahrt entsteht, mittelt sich aus, da die Auswahl der Erhebungsfahrten statistisch repräsentativ (auf den Betriebszweig bezogen) erfolgt.

2 Berechnungsschritte

Die Berechnung der Nutzungshäufigkeiten erfolgt getrennt für jede Fahrausweisart bzw. Fahrausweisgruppe (z. B. EFK Erwachsene, EFK Kind, Gruppenfahrkarte). Die nachfolgend beschriebenen Berechnungsschritte gelten jeweils für eine Fahrausweisart bzw. Fahrausweisgruppe und müssen für jeden Fahrausweis bzw. jede Fahrausweisgruppe, für die unternehmensspezifische Nutzungshäufigkeiten berechnet werden sollen, separat durchlaufen werden.

2.1 Nutzungshäufigkeit nach verkaufendem Unternehmen

2.1.1 Ermittlung der durchschnittlichen Anzahl Fahrten

(je Tagesart und Unternehmen)

Die Anzahl Fahrten, die die **mobilen** Fahrgäste am Tag durchführen (nur die mobilen Fahrgäste können im Fahrzeug befragt werden), berechnet sich aus dem Verhältnis der Anzahl Verbundbeförderungsfälle (Personenfahrten) und der an diesem Tag im Umlauf gewesenen (verkauften) Fahrausweise $\max_u(\bullet)$.

$$F_u^{(1)} = \frac{\sum_i f_{u,i}}{\max_u \left(\sum_i s_{F_{1,i}}, \dots, \sum_i s_{F_{n,i}} \right)}$$

mit

$F_{n,i}$ Indexwert für den i-ten Fahrgast auf der n-ten Fahrt (1, 2, 3,...)

$f_{u,i}$ Anzahl Personenfahrten je Tag und alle i Fahrgäste beim Verkehrsunternehmen u

$s_{F_{n,i}}$ Anzahl Personenfahrten ohne Mitfahrer je Tag für alle i Fahrgäste auf der n-ten Fahrt

i Indexwert für den befragten Fahrgast

u Indexwert für ein Verkehrsunternehmen (Zuordnung nach verkaufend)

Zur Vereinfachung der Schreibweise wird im Folgenden anstelle von

$$\max_u \left(\sum_i s_{F_{1,i}}, \dots, \sum_i s_{F_{n,i}} \right)$$

der kürzere Ausdruck $s_{\max}$ verwendet. $s_{\max,t}$ bezeichnet dann die in der Fahrgasterhebung festgestellte mittlere Anzahl Personenfahrten je Tagesart t (MF, SA, SO).

2.1.2 Berechnung der Nutzungshäufigkeit je Gültigkeitszeitraum des Fahrausweises

Zeitfahrausweise sind unterschiedlich lang gültig (z. B. 7-Tage-MobiCard = Woche oder Solo 31 = Monat). Die unter 2.1.1 ermittelten durchschnittlichen Fahrtenzahlen der mobilen Fahrgäste an den verschiedenen Tagesarten (MF, Sa, So) müssen deshalb zu **einer** Fahrtenhäufigkeit, d. h. zu einer durchschnittlichen Fahrtenanzahl je Gültigkeitszeitraum des befragten Zeitfahrausweises zusammengefasst werden. Da sich die Einnahmenaufteilung im VGN immer auf ein Jahr bezieht (vgl. § 1 Abs. 1 Einnahmenaufteilungsvertrag), wird formal eine Fahrtenanzahl $F^{(2)}$ für ein Kalenderjahr gebildet. $F^{(2)}$ ergibt sich aus der Gewichtung der Fahrtenanzahlen je Tagesart mit spezifischen Jahresfaktoren sowie den aus der Fahrgasterhebung geschätzten mittleren Fahrausweisanzahlen je Tagesart.

$$F_u^{(2)} = \begin{cases} \frac{1}{52} \cdot F_{u,a}^{(2)} & \text{für MC 7} \\ \frac{1}{12} \cdot F_{u,a}^{(2)} & \text{für Solo 31, MC 31} \\ \frac{10,5}{12} \cdot F_{u,a}^{(2)} & \text{für JahresAbo} \end{cases}$$

mit

$$F_{u,a}^{(2)} = 249 \cdot F_{u,MF}^{(1)} \cdot \frac{s_{\max_{u,MF}}}{s_{\max_{u,MF}}} + 53 \cdot F_{u,Sa}^{(1)} \cdot \frac{s_{\max_{u,Sa}}}{s_{\max_{u,MF}}} + 63 \cdot F_{u,So}^{(1)} \cdot \frac{s_{\max_{u,So}}}{s_{\max_{u,MF}}}$$

mit

u Index für ein Verkehrsunternehmen (Zuordnung nach verkaufend)

$s_{\max_{u,MF}}$ mittlere Anzahl Personenfahrten je Tag für die Tagesart Montag bis Freitag

$s_{\max_{u,Sa}}$ mittlere Anzahl Personenfahrten je Tag für die Tagesart Samstag

$s_{\max_{u,So}}$ mittlere Anzahl Personenfahrten je Tag für die Tagesart Sonntag

a Index für das Jahr

2.2 Normierte Nutzungshäufigkeit (Berücksichtigung Nichtfahrer)

Die in 2.1.2 ermittelten Nutzungshäufigkeiten beziehen sich auf die in der Fahrgastbefragung auch tatsächlich angetroffenen Fahrgäste (mobile Personen). Aus unterschiedlichen Gründen (z. B. Urlaub, Krankheit) fahren Zeitkarteninhaber jedoch nicht täglich mit dem ÖPNV. Wenn man unterstellt, dass dieser Anteil immobiler Fahrgäste bei allen Verkehrsunternehmen im VGN gleich hoch ist, lässt sich mit Hilfe einer verbundweit gültigen Nutzungshäufig-

keit eine Korrektur der Verzerrung erreichen, die dadurch entsteht, dass nur die mobilen Personen in die Berechnung der Nutzungshäufigkeit eingeflossen sind.

2.2.1 Verbundweite Nutzungshäufigkeit der mobilen Personen

(nach Erhebung und n-ter Fahrt)

Die mittlere Fahrtenhäufigkeit der mobilen Personen berechnet sich aus dem Verhältnis der Verbundbeförderungsfälle im Jahr zur Summe der Kehrwerte unternehmensspezifischer Fahrtenhäufigkeiten und ihrer Verbundbeförderungsfälle. Dabei beschreibt der Term im Nenner des Bruches die Summe der (mit Hilfe der Fahrgastbefragung) geschätzten Stückzahlen des betrachteten Fahrausweises je Verkehrsunternehmen im Jahr. Damit ist

$$F^{(3)} = \frac{\sum_u f_u}{\sum_u \frac{f_u}{F_u^{(2)}}}$$

mit

u Index für ein Verkehrsunternehmen (Zuordnung nach verkaufend)

f_u Anzahl Personenfahrten je Unternehmen im Kalenderjahr

$F^{(3)}$ ist eine Hilfsgröße und wird benötigt, um später bei $F^{(5)}$ die mittleren unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten zu normieren, d. h. die Nicht-Nutzung von Fahrgästen durch Krankheit, Urlaub usw. zu berücksichtigen.

2.2.2 Verbundweite Nutzungshäufigkeit aller Personen

(nach Erhebung und Verkauf)

Aus der Gegenüberstellung der in der Fahrgasterhebung festgestellten Anzahl Verbundbeförderungsfälle im Jahr (Zähler in $F^{(4)}$) und der Anzahl verkaufter Fahrausweise wird die verbundweite Fahrtenhäufigkeit unter Einbezug der immobilen Fahrgäste berechnet.

$$F^{(4)} = \frac{\sum_u f_u}{\text{Stück}}$$

mit

u Index für ein Verkehrsunternehmen (Zuordnung nach verkaufend)

f_u Anzahl Personenfahrten je Unternehmen im Kalenderjahr

Stück Anzahl verkaufter Fahrausweise

Auch $F^{(4)}$ ist eine Hilfsgröße und wird benötigt, um im nächsten Schritt bei $F^{(5)}$ die mittleren unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten zu normieren, also die Nicht-Nutzung von Fahrgästen durch Krankheit, Urlaub usw. zu berücksichtigen.

2.2.3 Normierte Nutzungshäufigkeit

Die Übertragung des Verhältnisses der verbundweiten Nutzungshäufigkeiten aller Personen und der mobilen Personen auf die unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten liefert die normierten unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeiten. $F^{(5)}$ berechnet sich durch Multiplikation der unternehmensspezifischen Nutzungshäufigkeit $F^{(2)}$ mit dem Verhältnis der verbundweiten Nutzungshäufigkeit aller Personen $F^{(4)}$ und der mobilen Personen $F^{(3)}$.

$$F_u^{(5)} = F_u^{(2)} \cdot \frac{F^{(4)}}{F^{(3)}}$$

mit

u Index für ein Verkehrsunternehmen (Zuordnung nach verkaufend)

2.3 Gewichtete Nutzungshäufigkeit (Berücksichtigung Unternutzung)

Fahrausweise mit höheren Tarifstufen können auch für kurze Fahrten in niedrigeren Tarifstufen verwendet werden. Man spricht in einem solchen Falle von untergenutzten Fahrten oder allgemeiner von Unternutzung. Alle untergenutzten Fahrten werden mit einem Faktor versehen (die so genannte Preisgewichtung), der dafür sorgt, dass eine untergenutzte Fahrt nicht als eine ganze Fahrt in die Einnahmenaufteilung eingeht, sondern mit einem Wert zwischen Null und Eins. Darüber hinaus werden kurze (Pendler-) Fahrten von Regionalverkehrskunden im Stadtverkehr spezifisch gewichtet (K -Faktor), um eine gezielte Umverteilung der Einnahmenansprüche zwischen Stadtverkehrs- und Regionalverkehrsunternehmen zu erreichen.

2.3.1 Preisgewichtete Nutzungshäufigkeit

Neben der Anzahl der Fahrten, die mit einem Fahrausweis durchgeführt werden, soll auch die Ausnutzung des Fahrausweises in seiner Tarifstufe die Einnahmenansprüche der Verkehrsunternehmen beeinflussen. Berücksichtigung findet dies in der Berechnung der Nutzungshäufigkeit durch Multiplikation der normierten Nutzungshäufigkeit $F^{(5)}$ mit dem Verhältnis der Fahrpreise in der genutzten und der gekauften Tarifstufe P_i^{gen} / P_i^{gek} .

$$F_u^{(6)} = F_u^{(5)} \cdot \frac{\sum_i \frac{P_i^{\text{gen}}}{P_i^{\text{gek}}} \cdot f_{u,i}}{\sum_i f_{u,i}}$$

mit

$f_{u,i}$ Anzahl Personenfahrten mit gleichem Fahrausweis und gleichem Preis-/Tarifstufen-Verhältnis für alle i Fahrgäste beim Verkehrsunternehmen u

P_i^{gen} Fahrpreis des Fahrausweises der Personenfahrt i in der genutzten Preis-/Tarifstufe

P_i^{gek} Fahrpreis des Fahrausweises der Personenfahrt i in der gekauften Preis-/Tarifstufe

i Index für den befragten Fahrgast

u Index für ein Verkehrsunternehmen (Zuordnung nach verkaufend)

2.3.2 K-gewichtete Nutzungshäufigkeit

Untergenutzte (Pendler-) Fahrten von Regionalverkehrskunden im Stadtverkehr sollen spezifisch gewichtet werden mit dem Ziel, dass die Regionalverkehrsunternehmen für diese Fahrten weniger Einnahmen an die Stadtverkehrsunternehmen abgeben müssen.

Für die Berechnung der K -gewichteten Nutzungshäufigkeit von Regionalverkehrsunternehmen (verkaufend) werden diese Fahrten entsprechend gewichtet, falls gilt:

1. Der Fahrpreis der genutzten Preis-/Tarifstufe ist kleiner als der Fahrpreis der gekauften Preis-/Tarifstufe.
2. Das verkaufende Verkehrsunternehmen ist ein Regionalverkehrsunternehmen, das genutzte Verkehrsunternehmen ist ein Stadtverkehrsunternehmen.

$$F_u^{(7)} = F_u^{(6)} \cdot \frac{\sum_{i, u=v} f_{u,i} \cdot \frac{P_i^{\text{gen}}}{P_i^{\text{gek}}} + \sum_{i, u \neq v; v=\text{Stadt}} f_{u,i} \cdot \frac{P_i^{\text{gen}}}{P_i^{\text{gek}}} \cdot K}{\sum_i f_{u,i} \cdot \frac{P_i^{\text{gen}}}{P_i^{\text{gek}}}}$$

mit

v Index für ein Verkehrsunternehmen (Zuordnung nach Erhebungsfahrt = genutzt)

u Index für ein Regionalverkehrsunternehmen (Zuordnung nach verkaufend)

$f_{u,i}$ Anzahl Personenfahrten mit gleichem Fahrausweis und gleichem Preis-/Tarifstufen-Verhältnis für alle i Fahrgäste beim Verkehrsunternehmen u

P_i^{gen} Fahrpreis des Fahrausweises der Personenfahrt i in der genutzten Preis-/Tarifstufe

P_i^{gek} Fahrpreis des Fahrausweises der Personenfahrt i in der gekauften Preis-/Tarifstufe

- i Index für den befragten Fahrgast
K Gewichtungsfaktor

Man beachte: Da sämtliche untergenutzte (Pendler-) Fahrten, die Kunden von Regionalverkehrsunternehmen in der Stadt durchführen, auf die Nutzungshäufigkeit des Regionalverkehrsunternehmens gezählt werden, ändern sich die Nutzungshäufigkeiten der Stadtverkehrsunternehmen in diesem Berechnungsschritt nicht.

2.4 Nutzungshäufigkeit nach genutztem Unternehmen

In den vorangegangenen Arbeitsschritten wurden unternehmensspezifische Nutzungshäufigkeiten für Zeitfahrausweise berechnet. Unternehmensspezifisch steht für „Unternehmen, das i. d. R. genutzt wird“, d. h. dass beispielsweise die Fahrt eines Pendlers (Regionalverkehrskunde) in der Mittagspause bei dem städtischen Verkehrsunternehmen der Nutzungshäufigkeit der DB zugerechnet wird. Für die Zuweisung von Erlösen für eine Fahrt bei einem Verkehrsunternehmen muss aber eine Fahrtenhäufigkeit je nutzendem Verkehrsunternehmen bekannt sein, da die Ergebnisse der Fahrgastbefragung immer unter der Liniennummer der Erhebungsfahrt abgelegt sind und die Datensätze auch nur unter der Erhebungsfahrt angesprochen werden können.

Die Nutzungshäufigkeit nach genutztem Unternehmen berechnet sich aus dem gewichteten Mittel der Nutzungshäufigkeiten der jeweils erfassten verkaufenden Unternehmen $F_u^{(7)}$. Die jeweiligen Personenfahrten werden mit dem Fahrpreis des Fahrausweises in der genutzten Tarifstufe, dem Erlösanteil der Erhebungsstrecke an der Gesamtfahrt sowie der Anzahl der Fahrabschnitte der betrachteten Personenfahrt gewichtet.

$$F_v^{(8)} = \frac{\sum_i f_{v,i} \cdot P_i^{\text{gen}} \cdot E_i^{\text{Anteil}} \cdot h_i}{\sum_{v=u} \frac{f_{v,i} \cdot P_i^{\text{gen}} \cdot E_i^{\text{Anteil}} \cdot h_i}{F_u^{(7)}} + \sum_{\substack{v \neq u; u = \text{Region} \\ P_i^{\text{gen}} < P_i^{\text{gek}}}} \frac{f_{v,i} \cdot P_i^{\text{gen}} \cdot E_i^{\text{Anteil}} \cdot h_i \cdot K}{F_u^{(7)}}}$$

mit

- v Index für ein Verkehrsunternehmen (Zuordnung nach genutzt)
u Index für ein Regionalverkehrsunternehmen (Zuordnung nach verkaufend)
 $f_{v,i}$ Anzahl Personenfahrten mit gleichen Merkmalen (genutzte Preis-/Tarifstufe, Erlösanteil an der Gesamtfahrt, Anzahl Fahrabschnitte, verkaufendes Unternehmen) für alle i Fahrgäste
i Index für einen befragten Fahrgast
 P_i^{gen} Fahrpreis des Fahrausweises der Personenfahrt i in der genutzten Preis-/Tarifstufe

P_i^{gek} Fahrpreis des Fahrausweises der Personenfahrt i in der gekauften Preis-/Tarifstufe

E_i^{Anteil} Erlösanteil der Erhebungsstrecke (Fahrabschnitt)

h_i Anzahl Fahrabschnitte der Personenfahrt (sowie Abschnitte mit geteilter finanzieller Verantwortung bzw. Gebietskörperschaft)

K Gewichtungsfaktor

Man beachte: Da sich nur durch die untergenutzten (Pendler-) Fahrten von Regionalverkehrskunden in den Städten Abweichungen zwischen (tatsächlich) genutztem und verkauften Verkehrsunternehmen ergeben, ändern sich bei diesem Berechnungsschritt nur noch die Nutzungshäufigkeiten bei den Stadtverkehrsunternehmen.

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

VGN GmbH • Rothenburger Straße 9 • 90443 Nürnberg

«FIRMA1»
«Firma2»
«Firma3»
«ABTEILUNG»«AnPerson» «ANREDE»«Titel»«Vorname» «Name»
«Strasse»«POSTFACH»
«PLZ» «Ort»

Rothenburger Straße 9
90443 NÜRNBERG

☎ 0911 27075-0
Fax 0911 27075-50
Internet <http://www.vgn.de>
WAP <http://wap.vgn.de>
E-Mail info@vgn.de

Haltestelle: Plärrer



1 • 2 • 3 • 11 • 21



4 • 6



34 • 36

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen
PW

Durchwahl/Name
-21/Andreas Mäder

Datum
12.08.2010

Beitritt der Bayreuther Verkehrs- und Bäder- GmbH zum Einnahmenaufteilungsvertrag

Sehr geehrter Herr «TITEL»«NAME»,

in ihrer 75. Sitzung am 28. Juni 2010 hat die Gesellschafterversammlung der VGN GmbH unter dem Tagesordnungspunkt 5.1 einstimmig beschlossen, die Bayreuther Verkehrs- und Bäder-GmbH (BVB) mit Wirkung zum 1. Juli 2010 als unmittelbaren Gesellschafter der VGN GmbH aufzunehmen. Der Grundvertrags-Ausschuss hat am 13. Juli in seiner 64. Sitzung der Änderung des Gesellschaftsvertrags ebenfalls einstimmig zugestimmt.

Nach § 15 Absatz 2 Gesellschaftsvertrag setzt die Aufnahme weiterer Gesellschafter den Beitritt zum Einnahmenaufteilungsvertrag in der jeweils geltenden Fassung voraus. Aus diesem Grund führt die Verbundgesellschaft die BVB ab dem 1. Juli 2010 als Einnahmenaufteilungspartner und nicht mehr länger als assoziiertes Verkehrsunternehmen. Die Kündigung des Assoziierungsvertrags wurde den BVB mit Schreiben gleichen Datums mitgeteilt.

Da der Beitritt zum Einnahmenaufteilungsvertrag formale Voraussetzung für den Gesellschaftsbeitritt ist, sind nach Auffassung der Verbundgesellschaft (in Abstimmung mit dem Arbeitskreis Wirtschaft) gesonderte Willenserklärungen entbehrlich. Um den Beitritt der BVB zum Einnahmenaufteilungsvertrag zu dokumentieren, nehmen Sie bitte dieses Schreiben zu Ihrem Vertragsexemplar.

Freundliche Grüße

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

Jürgen Haasler

ppa. Andreas Mäder

Vorsitzender der
Gesellschafterversammlung:
Dr. Rainer Müller

Geschäftsführer:
Jürgen Haasler
Prof. Dr. Willi Weißkopf
Amtsgericht Nürnberg HR B 7811

Sparkasse Nürnberg
BLZ 760 50101 Kto.Nr. 1.225.781

Geschäftszeiten:
Mo. – Do.: 8 – 15 Uhr
Fr.: 8 – 14 Uhr

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

VGN GmbH • Rothenburger Straße 9 • 90443 Nürnberg

An
die Einnahmenaufteilungspartner
im VGN

Rothenburger Straße 9
90443 NÜRNBERG

☎ 0911 27075-0
Fax 0911 27075-50
Internet <http://www.vgn.de>
Mobil <http://mobil.vgn.de>
E-Mail info@vgn.de

Haltestelle: Plärrer



1 • 2 • 3 • 11 • 21
4 • 6
34 • 36

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen PW	Durchwahl/Name -21/Magdalena Kruszynski	Datum 10.12.2014
-------------	--------------------	----------------------	--	---------------------

Beitritt der Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH zum Einnahmenaufteilungsvertrag

Sehr geehrte Damen und Herren,

in ihrer 90. Sitzung am 4. November 2014 hat die Gesellschafterversammlung der VGN GmbH unter dem Tagesordnungspunkt 8 einstimmig beschlossen, die Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH (STWB) mit Wirkung zum 1. Januar 2015 als unmittelbaren Gesellschafter der VGN GmbH aufzunehmen. Der Grundvertrags-Ausschuss hat am 25. November in seiner 78. Sitzung der Änderung des Gesellschaftsvertrags ebenfalls einstimmig zugestimmt.

Nach § 15 Absatz 2 Gesellschaftsvertrag setzt die Aufnahme weiterer Gesellschafter den Beitritt zum Einnahmenaufteilungsvertrag in der jeweils geltenden Fassung voraus. Aus diesem Grund führt die Verbundgesellschaft die STWB ab dem 1. Januar 2015 als Einnahmenaufteilungspartner und nicht mehr länger als assoziiertes Verkehrsunternehmen. Die Kündigung des Assoziierungsvertrags wurde den STWB mit Schreiben gleichen Datums mitgeteilt.

Da der Beitritt zum Einnahmenaufteilungsvertrag formale Voraussetzung für den Gesellschaftsbeitritt ist, sind nach Auffassung der Verbundgesellschaft gesonderte Willenserklärungen erforderlich. Um den Beitritt der STWB zum Einnahmenaufteilungsvertrag zu dokumentieren, nehmen Sie bitte dieses Schreiben zu Ihrem Vertragsexemplar.

Freundliche Grüße

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH

Andreas Mäder

Jürgen Haasler

Vorsitzende der
Gesellschafterversammlung:
Anja Steidl

Geschäftsführer:
Jürgen Haasler
Andreas Mäder
Amtsgericht Nürnberg HR B 7811

Sparkasse Nürnberg
BLZ: 76050101 – Konto-Nr.: 1225781
IBAN: DE67760501010001225781
BIC: SSKNDE77XXX

Geschäftszeiten:
Mo. – Do.: 8 – 15 Uhr
Fr.: 8 – 14 Uhr

Satzung des Zweckverbandes
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

(Geänderte Fassung, gültig ab 01.01.2015)

Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Großraum Nürnberg - ZVGN -

Vom 8. Januar 1996 (Regierungsamtsblatt S. 17),
zuletzt geändert durch Satzung vom 1. Dezember 2014 (Mittelfr. Amtsblatt S. 191)

I.

Allgemeine Vorschriften

§ 1

Name und Sitz

- (1) Der Zweckverband führt den Namen "Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg".
- (2) Der Zweckverband hat seinen Sitz in Nürnberg.

§ 2

Verbandsmitglieder

Verbandsmitglieder sind

die kreisfreien Städte

Erlangen
Fürth
Nürnberg
Schwabach
Ansbach
Bamberg
Bayreuth

die Landkreise

Erlangen-Höchstadt
Fürth
Nürnberger Land
Roth
Ansbach
Neustadt a.d. Aisch-Bad Windsheim
Weißenburg-Gunzenhausen
Forchheim
Neumarkt i. d. Oberpfalz
Bayreuth
Kitzingen
Donau-Ries
Bamberg
Haßberge
Lichtenfels

der Zweckverband Nahverkehr Amberg-Weizsäcker (ZNAS).

§ 3

Räumlicher Wirkungsbereich

Das Verbandsgebiet des Zweckverbandes umfaßt das Gebiet seiner Mitglieder. Ist nicht das gesamte Gebiet eines Verbandsmitglieds im Geltungsbereich des Verbundtarifes (Verbundraum), so kann mit Zustimmung der Verbandsversammlung eine an Gemeindegrenzen orientierte Gebietsabgrenzung vorgenommen werden.

§ 4

Aufgaben

- (1) Der Zweckverband hat die Aufgabe der regionalen Nahverkehrsplanung gemäß dem BayÖPNVG.

Diese umfaßt insbesondere:

1. Erstellen eines regionalen Nahverkehrsplans,
 2. die zur Sicherung der regionalen Nahverkehrsplanung erforderliche Abstimmung der Nahverkehrsplanungen der Verbandsmitglieder,
 3. Mitwirkung bei der SPNV-Planung nach Artikel 18 Bayerisches ÖPNV-Gesetz (BayÖPNVG),
 4. Infrastrukturplanung und
 5. Objektplanung und Stellungnahmen zur Bauleitplanung.
- (2) Der Zweckverband hat außerdem die Aufgabe,
 - die sich aus dem Grundvertrag für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg ergebenden Rechte und Pflichten wahrzunehmen;
 - die öffentlichen Verkehrsinteressen der Verbandsmitglieder und anderer kommunaler Gebietskörperschaften zu koordinieren und auf deren Umsetzung, insbesondere durch die Verbundgesellschaft hinzuwirken;
 - Zuwendungen des Freistaates Bayern nach dem BayÖPNVG und seinen Förderrichtlinien in Anspruch zu nehmen.

§ 5

Erfüllung der Aufgaben

Der Zweckverband soll sich zur Erfüllung seiner Aufgaben in der Regel Dritter oder der Verbundgesellschaft bedienen.

II.

Verfassung und Verwaltung

§ 6

Verbandsorgane

Organe des Zweckverbandes sind

1. die Verbandsversammlung,
2. der Verbandsvorsitzende.

§ 7

Zusammensetzung der Verbandsversammlung, Stimmrecht

(1) Die Verbandsversammlung besteht aus dem Verbandsvorsitzenden und den übrigen Verbandsräten.

(2) Jedes Verbandsmitglied entsendet pro angefallene 70.000 Einwohner seines Anteils im Verbundraum einen Verbandsrat. Maßgebend sind die vom Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung am 30.06. des den allgemeinen Kommunalwahlen vorausgehenden Jahres festgestellten Einwohnerzahlen. Die Zusammensetzung der Verbandsversammlung kann nur zum 1. Mai des Jahres geändert werden, in dem allgemeine Kommunalwahlen oder wenn Veränderungen des Verbundraumes stattfinden.

(3) Jeder Verbandsrat hat eine Stimme.

§ 8

Beschlüsse der Verbandsversammlung

Alle Beschlüsse der Verbandsversammlung bedürfen einer Mehrheit von je zwei Drittel der anwesenden Stimmenzahl, jedoch mindestens der Hälfte der satzungsmäßigen Stimmenzahl in der Verbandsversammlung.

§ 9

Zuständigkeit der Verbandsversammlung

(1) Die Aufgaben des Zweckverbandes werden von der Verbandsversammlung wahrgenommen, soweit nicht nach dem Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit, dieser Verbandssatzung oder nach besonderen Beschlüssen der Verbandsversammlung der Verbandsvorsitzende selbständig entscheidet.

(2) Die Verbandsversammlung kann Ausschüsse bilden und Arbeitsgruppen einsetzen.

§ 10

Verbandsvorsitz und Stellvertretung

(1) Der Verbandsvorsitzende und seine beiden Stellvertreter werden von der Verbandsversammlung aus ihrer Mitte auf die Dauer von 3 Jahren, sind sie Inhaber eines kommunalen Wahlamtes eines Verbandsmitglieds, längstens auf die Dauer dieses Amtes, gewählt.

(2) Die Landkreise und die kreisfreien Städte stellen in diesem Turnus abwechselnd den Vorsitzenden und die Stellvertreter. Der Turnus beginnt neu am 01.01.1997; die vorhergehende Vorsitzendenperiode der kreisfreien Städte wird bis zum 31.12.1996 verlängert.

§ 11

Geschäftsstelle, Dienstkräfte des Zweckverbandes

(1) Der Zweckverband unterhält eine Geschäftsstelle bei dem Verbandsmitglied, das den Verbandsvorsitzenden stellt. Sie wird durch eine leitende Person geführt (Geschäftsleiter), die nicht hauptamtlich tätig ist.

(2) Der Zweckverband stattet die Geschäftsstelle mit dem erforderlichen Personal aus, das am jeweiligen Sitz der Geschäftsstelle tätig ist.

§ 12

Zuständigkeit des Verbandsvorsitzenden

(1) Der Verbandsvorsitzende vertritt den Zweckverband nach außen. Er bereitet die Beratungsgegenstände der Verbandsversammlung vor und führt in ihr den Vorsitz. Im übrigen richtet sich seine Zuständigkeit nach dem Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit.

(2) Soweit Verbandsräte in ein Verbundgremium zu entsenden sind, nehmen diese Funktionen der Verbandsvorsitzende und seine Stellvertreter wahr. Deren Vertretung sowie die Entsendung weiterer Verbandsräte regelt die Geschäftsordnung.

III.

Verbandswirtschaft

§ 13

Anzuwendende Vorschriften

Für die Verbandswirtschaft des Zweckverbandes gelten die Vorschriften über die Haushaltswirtschaft der Ge-

meinden entsprechend, soweit sich nicht aus dem Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit etwas anderes ergibt.

§ 14

Finanzbedarf, Umlegung

(1) Der Zweckverband erhebt zur Deckung seines Finanzbedarfs von den Verbandsmitgliedern eine Umlage.

(2) Die nach dem Kooperationsvertrag mit dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH zu leistenden Zuschüsse zu den verbundbedingten Kosten der Verbundgesellschaft und die ungedeckten Aufwendungen des Zweckverbandes werden auf die Verbandsmitglieder nach dem Verhältnis ihrer Einwohner im Verbundraum umgelegt. Dabei gilt § 7 Abs. 2 Satz 2.

Das Verbandsmitglied, das die Geschäftsstelle des Verbandes führt, erhält hierfür Kostenersatz, dessen Höhe die Verbandsversammlung durch Beschluß festlegt.

(3) Die nach dem Kooperationsvertrag mit dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH zu leistenden Zuschüsse zu den verbundbedingten Verlusten der Verkehrsunternehmen werden auf die Verbandsmitglieder nach dem Verhältnis der Umsteiger aus ihren Gebieten umgelegt.

(4) Die Umlagen werden so erhoben, daß die Zahlungsverpflichtungen aus dem Kooperationsvertrag rechtzeitig erfüllt werden können.

(5) Der Umlagenschlüssel nach Abs. 3 kann auf Antrag eines Verbandsmitgliedes neu festgesetzt werden. Dies ist frühestens 10 Jahre nach Verbundbeginn, danach alle 5 Jahre zulässig.

§ 15

Kassenverwaltung

Die Kassengeschäfte werden von dem Verbandsmitglied geführt, das den Verbandsvorsitzenden entsendet.

§ 16

Jahresrechnung, Prüfung

(1) Die Jahresrechnung ist innerhalb von 6 Monaten nach Abschluß des Haushaltsjahres aufzustellen und innerhalb von 12 Monaten örtlich zu prüfen.

(2) Die örtliche Prüfung erfolgt durch das Rechnungsprüfungsamt eines Verbandsmitgliedes, das nicht den Verbandsvorsitzenden entsendet.

(3) Überörtliches Prüfungsorgan ist der Bayerische Kommunale Prüfungsverband.

[(4) (aufgehoben)]

IV.

Schlußbestimmungen

§ 17

Anwendbare Vorschriften

Soweit in dieser Satzung nichts anderes bestimmt ist, gelten die Vorschriften des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit, im übrigen die für die Gemeinden anzuwendenden Vorschriften entsprechend.

§ 17 a

Sonderbestimmungen für ZNAS

(1) Abweichend von § 4 Abs. 1 Nr. 1 erstellt ZNAS für sein Gebiet einen eigenen regionalen Nahverkehrsplan. Dabei stimmt er sich mit dem Zweckverband ab; soweit nahverkehrliche Interessen des Gesamttraumes berührt werden, ist zwischen ZNAS und Zweckverband das Einvernehmen herzustellen.

(2) Veränderungen im Mitgliederbestand des ZNAS bedürfen der Zustimmung der Verbandsversammlung.

(3) Wenn ZNAS seine Mitgliedschaft im Grundvertragsausschuß zum 31.12.2000 beendet, gilt dies als wichtiger Grund im Sinne des Art. 44 Abs. 2 Satz 3 und Abs. 3 KommZG. Der Landkreis Amberg-Sulzbach wird in diesem Falle wieder als Verbandsmitglied aufgenommen, soweit er Aufgaben des ÖPNV wahrnimmt.

§ 18

Öffentliche Bekanntmachungen

Amtliche Bekanntmachungen des Zweckverbandes werden im Amtsblatt der Regierung von Mittelfranken veröffentlicht. Die Verbandsmitglieder weisen in ihren Amtsblättern auf diese Bekanntmachung hin.

§ 19

Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tag nach der Bekanntmachung* im Amtsblatt der Regierung von Mittelfranken in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung vom 09.01.1987 (RAB 1987,1) außer Kraft.

* Tag der Bekanntmachung: 26.01.1996

**Kooperationsvertrag
zwischen dem
Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
und der
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH**

(Neufassung, Stand: 01.01.2017)

Zwischen dem
Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
- Zweckverband -
und der
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
- Verbundgesellschaft -

wird folgender

Kooperationsvertrag

geschlossen:

§ 1

Art der Zuschüsse

(1) Der Zweckverband gewährt jährlich Zuschüsse zum Ausgleich bzw. zur Förderung

- a) von verbundbedingten Kosten der Verbundgesellschaft für Personal- und Sachaufwand,
- b) von verbundbedingten Kosten der Verbundgesellschaft für Marketingmaßnahmen,
- c) von verbundbedingten Verlusten der am VGN-Tarif beteiligten Verkehrsunternehmen,
- d) für verbundbedingte Verluste durch die verbundweite Einführung der Mehrfahrtenkarte,
- e) von verbundbedingten Investitionen der beteiligten Verkehrsunternehmen und
- f) von verbundbedingten Investitionen der Verbundgesellschaft.

Die Verbundgesellschaft handelt bei der Vereinnahmung der Zuschüsse nach Buchstaben c) bis e) im Namen und für Rechnung der beteiligten Verkehrsunternehmen, bei der Weitergabe an die Verkehrsunternehmen im Namen und für Rechnung des Zweckverbandes.

(2) Der Zweckverband nimmt die Fördermittel des Freistaates Bayern nach den jeweils geltenden Bestimmungen in Anspruch.

§ 2

Höhe der Zuschüsse

- (1) Die Zuschüsse nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Buchstaben a) bis d) ergeben sich aus der Anlage zu § 2, die Bestandteil dieses Vertrages ist.
- (2) Die Zuschüsse nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Buchstaben e) und f) werden einvernehmlich zwischen dem Zweckverband und der Verbundgesellschaft festgelegt.
- (3) Die Verbundgesellschaft hat dem Zweckverband jährlich die den Zuschüssen zugrundeliegenden verbundbedingten Verluste der Verkehrsunternehmen, die verbundbedingten Kosten und die verbundbedingten Investitionen nachzuweisen.

§ 3

Änderung der Zuschüsse

- (1) Die Zuschüsse zu den Kosten der Verbundgesellschaft nach § 1 Abs. 1 Buchstaben a) und b) ändern sich entsprechend den monatlichen Aufwendungen eines Arbeitgebers im Bereich der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände für einen Beschäftigten mit folgenden Merkmalen: Entgeltgruppe 10 TVöD, Stufe 5. Satz 1 gilt entsprechend bei Verkürzungen der regelmäßigen Arbeitszeit.

Ändert sich der Sachaufwand abweichend von Satz 1, so ist der tatsächliche Aufwand von der Verbundgesellschaft darzulegen und zu begründen. Der den Sachaufwand von Satz 1 übersteigende Aufwand ist von der Zweckverbandsversammlung zu genehmigen. Er unterliegt nicht der Änderungsvorschrift des Satzes 1.

- (2) Der Zuschuss zum Ausgleich von verbundbedingten Verlusten nach § 1 Abs. 1 Buchstabe c) ändert sich nach den Regelungen der Nrn. 4 und 5 der Anlage. Der Zuschuss zum Ausgleich von verbundbedingten Verlusten nach § 1 Abs. 1 Buchstabe d) ändert sich entsprechend der tatsächlichen Mindereinnahmen aus der Nutzung der Mehrfahrtenkarte in den Tarifstufen 5 bis 10.

§ 4

Fälligkeit der Zuschusszahlungen

Abschlagszahlungen

- (1) Die Zuschüsse nach § 1 Abs. 1 Buchstaben a) bis d) sind am 10.04. des dem jeweiligen Abrechnungsjahr folgenden Jahres fällig.
- (2) Die Verbundgesellschaft teilt der Geschäftsstelle des Zweckverbandes rechtzeitig, spätestens jedoch bis zum 01.08. eines Jahres, die Höhe der im Folgejahr voraussichtlich entstehenden verbundbedingten Kosten und Verluste mit, damit die Geschäftsstelle den Haushalt des Zweckverbandes termingerecht aufstellen und der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorlegen kann.

Jeweils zum 10.01., 10.04., 10.07. und 10.10. sind Abschlagszahlungen von je einem Viertel dieser Beträge zu leisten. Sollte die Verbundgesellschaft die entsprechenden Daten (Satz 1) nicht termingerecht zur Verfügung stellen können, richtet sich die Höhe der Abschlagszahlungen nach den zuletzt abgerechneten Zuschüssen.
- (3) Für die Abschlagszahlungen gilt § 2 Abs. 3 entsprechend.
- (4) Die Fälligkeit der Zuschüsse nach § 1 Abs. 1 Buchstaben e) und f) wird im Einvernehmen zwischen dem Zweckverband und der Verbundgesellschaft festgelegt.

§ 5

Pflichten der Verbundgesellschaft

- (1) Der Vorsitzende des Zweckverbandes und sein Stellvertreter sind berechtigt, an der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft beratend teilzunehmen. Sie werden zu den jeweiligen Gesellschafterversammlungen - wie Gesellschafter - eingeladen.
- (2) Die Verbundgesellschaft unterrichtet unverzüglich den Zweckverband von beabsichtigten wesentlichen Tarifveränderungen oder wesentlichen Änderungen des Verkehrsangebotes der Gesellschafter.

§ 6

Kündigung und Befristung

- (1) Der Vertrag kann mit einer Frist von zwei Jahren zum Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden.
- (2) Werden die vom Freistaat Bayern erwarteten Fördermittel an die Verbandsmitglieder nicht mehr gewährt, so verhandeln die Vertragspartner unverzüglich über eine Änderung des Vertrages. Kommt keine Einigung zustande, kann das Vertragsverhältnis vom Zweckverband zum Ende des folgenden Kalenderjahres gekündigt werden.
- (3) Soweit der Kooperationsvertrag unter den Geltungs- und Regelungsbereich der Verordnung (EG) 1370/2007 fallen sollte, ist er hinsichtlich der Regelungen in § 1 Abs. 1 lit. c) und d) des Kooperationsvertrages bis zum 01.11.2019 befristet.
- Die Kündigungsmöglichkeiten gemäß Abs. 1 und 2 bleiben davon unberührt.
- Die Partner werden sich über eventuellen Ergänzungs- oder Anpassungsbedarf beim Vertrag verständigen und sie werden rechtzeitig vor Ablauf der Befristung nach einvernehmlichen, angemessenen und interessengerechten Lösungen suchen, die den dann geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen entsprechen.

§ 7

In-Kraft-Treten

Diese Neufassung tritt zum 01.01.2017 in Kraft.

Lauf, den 03.04.2017

Nürnberg, den 30. März 2017

Zweckverband Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
Gesellschaft mit beschränkter Haftung

.....
Kroder, Verbandsvorsitzender

.....
Andreas Mäder

.....
Jürgen Haasler

1. Vorbemerkung

Die Höhe der Zuschüsse nach § 2 Abs. 1 errechnet sich wie folgt:

- a) Personal- und Sachaufwand der Verbundgesellschaft
(für bis zu 8,6 Planstellen nach TVöD VKA, davon 1,0 Planstellen EG 15
4,5 Planstellen EG 13
0,5 Planstellen EG 12
2,0 Planstellen EG 11
0,6 Planstellen EG 2),
- b) 46 % für Marketingmaßnahmen der Verbundgesellschaft, höchstens..... 632.358 €,
(Basiswert 2008);
kommen neue Verbandsmitglieder hinzu, so erhöht sich der Zuschuss um 23,4 ct je neu
hinzukommendem Einwohner (ausgehend vom Basiswert 2008 und 2,2 Mio. Einwohner),
- c) 23 % für verbundbedingte Verluste der Verkehrsunternehmen
(Verbilligung für Umsteiger),
- d) 23 % für verbundbedingte Verluste aus den Beteiligungsverträgen,
- e) tariferweiterungsbedingte Verluste nach den Verbundtariferweiterungsverträgen,
- f) Ausgleich für die verbundweite Einführung der Mehrfahrtenkarte.

Die Zuschüsse nach Satz 1 Buchstaben c) bis e) vermindern sich um die Abschmelzungsbe-
träge nach dem von der Gesellschafterversammlung am 09.11.2010 und dem Grundvertrags-
ausschuss am 23.11.2010 beschlossenen Verfahren zur Weiterentwicklung der „Atzelsberger
Beschlüsse“ (9-Punkte-Papier).

2. Verbundbedingte Verluste (Verbilligung für Umsteiger)

Die verbundbedingten Verluste der Verkehrsunternehmen nach Nr. 1 Buchstabe c) entstehen
beim Umsteigen der Fahrgäste auf ein Verkehrsmittel eines anderen Verbundunternehmens.
Der Verbundtarif erlaubt die Benutzung eines zweiten Verkehrsmittels, ohne dass erneut be-
zahlt werden muss. Diese Verbilligung für die Fahrgäste, die vor Verbundbeginn als Umsteiger
ermittelt wurden, stellen die genannten Verluste dar.

3. Verfahren

Die Gesamtverbilligung für Umsteiger pro Verbandsmitglied und im Verbundraum, der auf die
einzelnen Verbandsmitglieder entfallende Prozentanteil sowie der vom Zweckverband gewähr-
te Zuschuss werden wie folgt ermittelt:

3.1 Erhebung der Umsteiger

Vor Verbundbeginn wurden erhoben (Nr. 3.5 Spalten 2, 5, 8, 11)

- die Zahl der werktäglichen Umsteiger von Verkehrsmitteln der Deutschen Bundesbahn auf
solche der VAG Nürnberg, der Stadtwerke Fürth, der Erlanger Stadtwerke AG und der Fa.
Wutzer OHG und umgekehrt sowie
- die Verteilung dieser Umsteiger auf die Gebietskörperschaften im Verbundraum.

Diese Ermittlung erfasste folgende Fahrkartengattungen:

- Bartarif Erwachsene,
- Bartarif Kinder,
- Zeitkarten,
- Schülerzeitkarten.

3.2 Bezugstarife

Die Bezugstarife im Verbundraum sind:

- in Erlangen und Schwabach die Tarifstufe K,
- in Nürnberg und Fürth die Tarifstufe 2,
- im übrigen Verbundgebiet die Tarifstufen K oder 2.

Zum 01.01.2008 werden folgende Bezugstarife pro Einzelfahrt zugrundegelegt:

	Nürnberg, Fürth (2) Euro	Erlangen, Schwabach (K) Euro
Bartarif Erwachsene	1,90	1,50
Bartarif Kinder	0,90	0,70
Zeitkarten	1,261	0,788
<u>Monatskartentarif</u> durchschnittliche Fahrtenhäufigkeit		
Schülerzeitkarten	0,905	0,565
<u>Monatskartentarif</u> durchschnittliche Fahrtenhäufigkeit		

3.3 Berechnung der verbundbedingten Verluste der Verkehrsunternehmen (Verbilligung für Umsteiger)

Durch Multiplizieren der ermittelten Umsteiger pro Jahr und Gebietskörperschaft mit den jeweiligen Bezugstarifen (Nr. 3.5 Spalten 3, 6, 9, 12) werden die Verbilligungen errechnet, die den Umsteigern je Gebietskörperschaft zugutekommen. Deren Summe stellt die Gesamtverbilligung im Verbundraum dar (Nr. 3.5 Spalte 14). Daraus ergibt sich der Prozentanteil je Gebietskörperschaft (Nr. 3.5 Spalte 15).

3.4 Höhe des Zuschusses

Der Zuschuss des Zweckverbandes zum teilweisen Ausgleich der verbundbedingten Verluste i.S. von Nr. 1 Buchstabe c) beträgt 23 % der Gesamtverbilligung im Verbundraum, das waren im letzten Jahr vor Beginn der Abschmelzung (2008) 1.434.843,92 €.

Dieser Betrag wird auf die Verbandsmitglieder nach den jeweiligen Prozentanteilen umgelegt (Nr. 3.5, Spalte 15).

Gebietskörperschaft/ Fahrkartenart	Nürnberg			Fürth			Erlangen			Schwabach			Gesamt- Verbilligung	Prozent- anteil
	Um- steiger	Bezugs- tarif	Verbilligung	Um- steiger	Bezugs- tarif	Verbilligung	Um- steiger	Bezugs- tarif	Verbilligung	Um- steiger	Bezugs- tarif	Verbilligung		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Stadt Nürnberg		€	€		€	€		€	€		€	€	€	
Bartarif Erwachsene	237.728	1,90	451.683,20	0	1,90	0,00	10.608	1,50	15.912,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	53.312	0,90	47.980,80	0	0,90	0,00	2.448	0,70	1.713,60	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	249.152	1,261	314.180,67	2.176	1,261	2.743,94	5.440	0,788	4.286,72	1.904	0,788	1.500,35		
Schülerzeitkarten	88.128	0,905	79.755,84	0	0,905	0,00	3.264	0,565	1.844,16	544	0,565	307,36		
Summen	628.320		893.600,51	2.176		2.743,94	21.760		23.756,48	2.448		1.807,71	921.908,64	14,78
Stadt Fürth														
Bartarif Erwachsene	9.792	1,90	18.604,80	13.872	1,90	26.356,80	5.168	1,50	7.752,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	1.904	0,90	1.713,60	3.808	0,90	3.427,20	544	0,70	380,80	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	17.408	1,261	21.951,49	19.312	1,261	24.352,43	4.896	0,788	3.858,05	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	7.072	0,905	6.400,16	3.264	0,905	2.953,92	6.256	0,565	3.534,64	0	0,565	0,00		
Summen	36.176		48.670,05	40.256		57.090,35	16.864		15.525,49	0		0,00	121.285,89	1,94
Stadt Erlangen														
Bartarif Erwachsene	37.536	1,90	71.318,40	5.712	1,90	10.852,80	47.600	1,50	71.400,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	8.432	0,90	7.588,80	1.904	0,90	1.713,60	13.056	0,70	9.139,20	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	28.016	1,261	35.328,18	3.808	1,261	4.801,89	45.968	0,788	36.222,78	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	22.576	0,905	20.431,28	4.624	0,905	4.184,72	30.192	0,565	17.058,48	0	0,565	0,00		
Summen	96.560		134.666,66	16.048		21.553,01	136.816		133.820,46	0		0,00	290.040,13	4,65
Stadt Schwabach														
Bartarif Erwachsene	43.520	1,90	82.688,00	816	1,90	1.550,40	816	1,50	1.224,00	1.904	1,50	2.856,00		
Bartarif Kinder	6.256	0,90	5.630,40	0	0,90	0,00	0	0,70	0,00	544	0,70	380,80		
Zeitkarten	97.104	1,261	122.448,14	544	1,261	685,98	272	0,788	214,34	5.168	0,788	4.072,38		
Schülerzeitkarten	27.200	0,905	24.616,00	0	0,905	0,00	544	0,565	307,36	1.904	0,565	1.075,76		
Summen	174.080		235.382,54	1.360		2.236,38	1.632		1.745,70	9.520		8.384,94	247.749,56	3,97
Stadt Ansbach														
Bartarif Erwachsene	13.842	1,90	26.299,80	0	1,90	0,00	989	1,50	1.483,50	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	7.514	0,90	6.762,60	0	0,90	0,00	395	0,70	276,50	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	35.199	1,261	44.385,94	0	1,261	0,00	0	0,788	0,00	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	10.876	0,905	9.842,78	0	0,905	0,00	0	0,565	0,00	0	0,565	0,00		
Summen	67.431		87.291,12	0		0,00	1.384		1.760,00	0		0,00	89.051,12	1,43
Landkreis Erlangen-Höchstadt														
Bartarif Erwachsene	47.056	1,90	89.406,40	544	1,90	1.033,60	27.200	1,50	40.800,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	5.168	0,90	4.651,20	0	0,90	0,00	3.536	0,70	2.475,20	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	42.704	1,261	53.849,74	816	1,261	1.028,98	26.112	0,788	20.576,26	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	44.880	0,905	40.616,40	0	0,905	0,00	75.888	0,565	42.876,72	0	0,565	0,00		
Summen	139.808		188.523,74	1.360		2.062,58	132.736		106.728,18	0		0,00	297.314,50	4,77

Landkreis Fürth		€	€		€	€		€	€		€	€	€	
Bartarif Erwachsene	57.392	1,90	109.044,80	26.112	1,90	49.612,80	272	1,50	408,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	11.424	0,90	10.281,60	4.352	0,90	3.916,80	0	0,70	0,00	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	149.056	1,261	187.959,62	30.736	1,261	38.758,10	816	0,788	643,01	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	59.840	0,905	54.155,20	15.504	0,905	14.031,12	0	0,565	0,00	0	0,565	0,00		
Summen	277.712		361.441,22	76.704		106.318,82	1.088		1.051,01	0		0,00	468.811,05	7,51
Landkreis Nürnberger Land														
Bartarif Erwachsene	255.680	1,90	485.792,00	544	1,90	1.033,60	272	1,50	408,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	60.384	0,90	54.345,60	544	0,90	489,60	2.448	0,70	1.713,60	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	632.944	1,261	798.142,38	544	1,261	685,98	1.088	0,788	857,34	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	427.312	0,905	386.717,36	0	0,905	0,00	0	0,565	0,00	0	0,565	0,00		
Summen	1.376.320		1.724.997,34	1.632		2.209,18	3.808		2.978,94	0		0,00	1.730.185,46	27,73
Landkreis Roth														
Bartarif Erwachsene	189.856	1,90	360.726,40	544	1,90	1.033,60	0	1,50	0,00	1.904	1,50	2.856,00		
Bartarif Kinder	23.664	0,90	21.297,60	0	0,90	0,00	0	0,70	0,00	816	0,70	571,20		
Zeitkarten	375.360	1,261	473.328,96	0	1,261	0,00	0	0,788	0,00	4.352	0,788	3.429,38		
Schülerzeitkarten	225.760	0,905	204.312,80	0	0,905	0,00	544	0,565	307,36	4.896	0,565	2.766,24		
Summen	814.640		1.059.665,76	544		1.033,60	544		307,36	11.968		9.622,82	1.070.629,54	17,16
Landkreis Ansbach														
Bartarif Erwachsene	18.798	1,90	35.716,20	0	1,90	0,00	643	1,50	964,50	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	7.174	0,90	6.456,60	0	0,90	0,00	149	0,70	104,30	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	68.162	1,261	85.952,28	0	1,261	0,00	0	0,788	0,00	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	19.316	0,905	17.480,98	0	0,905	0,00	544	0,565	307,36	0	0,565	0,00		
Summen	113.450		145.606,06	0		0,00	1.336		1.376,16	0		0,00	146.982,22	2,36
Landkreis Neustadt/A.- Bad Windsheim														
Bartarif Erwachsene	29.648	1,90	56.331,20	3.808	1,90	7.235,20	816	1,50	1.224,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	7.072	0,90	6.364,80	1.088	0,90	979,20	544	0,70	380,80	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	78.608	1,261	99.124,69	18.224	1,261	22.980,46	272	0,788	214,34	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	26.384	0,905	23.877,52	1.360	0,905	1.230,80	544	0,565	307,36	0	0,565	0,00		
Summen	141.712		185.698,21	24.480		32.425,66	2.176		2.126,50	0		0,00	220.250,37	3,53

Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen		€	€		€	€		€	€		€	€	€	
Bartarif Erwachsene	20.128	1,90	38.243,20	0	1,90	0,00	1.088	1,50	1.632,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	10.608	0,90	9.547,20	0	0,90	0,00	0	0,70	0,00	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	60.112	1,26	75.801,23	0	1,261	0,00	0	0,788	0,00	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	11.152	0,91	10.092,56	0	0,905	0,00	0	0,565	0,00	0	0,565	0,00		
Summen	102.000		133.684,19	0		0,00	1.088		1.632,00	0		0,00	135.316,19	2,17
Landkreis Forchheim														
Bartarif Erwachsene	19.312	1,90	36.692,80	0	1,90	0,00	13.328	1,50	19.992,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	4.624	0,90	4.161,60	544	0,90	489,60	2.720	0,70	1.904,00	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	26.656	1,261	33.613,22	4.624	1,261	5.830,86	22.848	0,788	18.004,22	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	28.560	0,905	25.846,80	544	0,905	492,32	38.352	0,565	21.668,88	0	0,565	0,00		
Summen	79.152		100.314,42	5.712		6.812,78	77.248		61.569,10	0		0,00	168.696,30	2,70
Landkreis Amberg-Weizsach														
Bartarif Erwachsene	3.808	1,90	7.235,20	0	1,90	0,00	0	1,50	0,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	544	0,90	489,60	0	0,90	0,00	0	0,70	0,00	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	17.408	1,261	21.951,49	0	1,261	0,00	0	0,788	0,00	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	5.712	0,905	5.169,36	0	0,905	0,00	0	0,565	0,00	0	0,565	0,00		
Summen	27.472		34.845,65	0		0,00	0		0,00	0		0,00	34.845,65	0,56
Landkreis Neumarkt														
Bartarif Erwachsene	28.288	1,90	53.747,20	0	1,90	0,00	1.088	1,50	1.632,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	12.512	0,90	11.260,80	0	0,90	0,00	0	0,70	0,00	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	153.408	1,261	193.447,49	272	1,261	342,99	0	0,788	0,00	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	38.624	0,905	34.954,72	0	0,905	0,00	0	0,565	0,00	0	0,565	0,00		
Summen	232.832		293.410,21	272		342,99	1.088		1.632,00	0		0,00	295.385,20	4,74
Gesamt														
Bartarif Erwachsene	1.012.384	1,90	1.923.529,60	51.952	1,90	98.708,80	109.888	1,50	164.832,00	3.808	1,50	5.712,00	2.192.782,40	
Bartarif Kinder	220.592	0,90	198.532,80	12.240	0,90	11.016,00	25.840	0,70	18.088,00	1.360	0,70	952,00	228.588,80	
Zeitkarten	2.031.297	1,261	2.561.465,52	81.056	1,261	102.211,61	107.712	0,788	84.877,06	11.424	0,788	9.002,11	2.757.556,30	
Schülerzeitkarten	1.043.392	0,905	944.269,76	25.296	0,905	22.892,88	156.128	0,565	88.212,32	7.344	0,565	4.149,36	1.059.524,32	
Summen	4.307.665		5.627.797,68	170.544		234.829,29	399.568		356.009,38	23.936		19.815,47	6.238.451,82	100,00

4. Änderung des Zuschusses

Der Zuschuss des Zweckverbandes und die Umlage je Verbandsmitglied werden bei Änderung der Bezugstarife vom Zeitpunkt der Tarifänderung an berechnet. Dabei werden die Gesamtzahl der Umsteiger nach Nr. 3.1 sowie deren Aufteilung auf die einzelnen Verbandsmitglieder unverändert zugrundegelegt. Eine Änderung findet letztmals im Jahr vor der ersten Abschmelzung nach Nr. 1 Satz 2 statt.

5. Mitgliederwechsel

Beim Beitritt oder Austritt von Mitgliedern des Zweckverbandes werden die auf sie entfallenden Verbilligungen, der Zuschuss des Zweckverbandes und die Umlage je Verbandsmitglied entsprechend Nr. 3 neu berechnet.

6. Beteiligung privater Verkehrsunternehmen

Bei Beteiligung privater Verkehrsunternehmen am Verbundtarif gelten die Regelungen entsprechend.

**Kooperationsvertrag
zwischen dem
Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
und der
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH**

(Neufassung, Stand: 10.11.2009)

Zwischen dem
Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
- Zweckverband -
und der
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
- Verbundgesellschaft -

wird folgender

Kooperationsvertrag

geschlossen:

§ 1

Art der Zuschüsse

(1) Der Zweckverband gewährt jährlich Zuschüsse zum Ausgleich bzw. zur Förderung

- a) von verbundbedingten Kosten der Verbundgesellschaft für Personal- und Sachaufwand,
- b) von verbundbedingten Kosten der Verbundgesellschaft für Marketingmaßnahmen,
- c) von verbundbedingten Verlusten der am VGN-Tarif beteiligten Verkehrsunternehmen,
- d) für verbundbedingte Verluste durch die verbundweite Einführung der Mehrfahrtenkarte,
- e) von verbundbedingten Investitionen der beteiligten Verkehrsunternehmen und
- f) von verbundbedingten Investitionen der Verbundgesellschaft.

Die Verbundgesellschaft handelt bei der Vereinnahmung der Zuschüsse nach Buchstaben c) bis e) im Namen und für Rechnung der beteiligten Verkehrsunternehmen, bei der Weitergabe an die Verkehrsunternehmen im Namen und für Rechnung des Zweckverbandes.

(2) Der Zweckverband nimmt die Fördermittel des Freistaates Bayern nach den jeweils geltenden Bestimmungen in Anspruch.

§ 2

Höhe der Zuschüsse

- (1) Die Zuschüsse nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Buchstaben a) bis d) ergeben sich aus der Anlage zu § 2, die Bestandteil dieses Vertrages ist.
- (2) Die Zuschüsse nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Buchstaben e) und f) werden einvernehmlich zwischen dem Zweckverband und der Verbundgesellschaft festgelegt.
- (3) Die Verbundgesellschaft hat dem Zweckverband jährlich die den Zuschüssen zugrundeliegenden verbundbedingten Verluste der Verkehrsunternehmen, die verbundbedingten Kosten und die verbundbedingten Investitionen nachzuweisen.

§ 3

Änderung der Zuschüsse

- (1) Die Zuschüsse zu den Kosten der Verbundgesellschaft nach § 1 Abs. 1 Buchstaben a) und b) ändern sich entsprechend den monatlichen Aufwendungen eines Arbeitgebers im Bereich der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände für einen Beschäftigten mit folgenden Merkmalen: Entgeltgruppe 10 TVöD, Stufe 5. Satz 1 gilt entsprechend bei Verkürzungen der regelmäßigen Arbeitszeit.

Ändert sich der Sachaufwand abweichend von Satz 1, so ist der tatsächliche Aufwand von der Verbundgesellschaft darzulegen und zu begründen. Der den Sachaufwand von Satz 1 übersteigende Aufwand ist von der Zweckverbandsversammlung zu genehmigen. Er unterliegt nicht der Änderungsvorschrift des Satzes 1.

- (2) Der Zuschuss zum Ausgleich von verbundbedingten Verlusten nach § 1 Abs. 1 Buchstabe c) ändert sich nach den Regelungen der Nrn. 4 und 5 der Anlage. Der Zuschuss zum Ausgleich von verbundbedingten Verlusten nach § 1 Abs. 1 Buchstabe d) ändert sich entsprechend der tatsächlichen Mindereinnahmen aus der Nutzung der Mehrfahrtenkarte in den Tarifstufen 5 bis 10.

§ 4

Fälligkeit der Zuschusszahlungen

Abschlagszahlungen

- (1) Die Zuschüsse nach § 1 Abs. 1 Buchstaben a) bis d) sind am 10.04. des dem jeweiligen Abrechnungsjahr folgenden Jahres fällig.
- (2) Die Verbundgesellschaft teilt der Geschäftsstelle des Zweckverbandes rechtzeitig, spätestens jedoch bis zum 01.08. eines Jahres, die Höhe der im Folgejahr voraussichtlich entstehenden verbundbedingten Kosten und Verluste mit, damit die Geschäftsstelle den Haushalt des Zweckverbandes termingerecht aufstellen und der Verbandsversammlung zur Beschlussfassung vorlegen kann.

Jeweils zum 10.01., 10.04., 10.07. und 10.10. sind Abschlagszahlungen von je einem Viertel dieser Beträge zu leisten. Sollte die Verbundgesellschaft die entsprechenden Daten (Satz 1) nicht termingerecht zur Verfügung stellen können, richtet sich die Höhe der Abschlagszahlungen nach den zuletzt abgerechneten Zuschüssen.
- (3) Für die Abschlagszahlungen gilt § 2 Abs. 3 entsprechend.
- (4) Die Fälligkeit der Zuschüsse nach § 1 Abs. 1 Buchstaben e) und f) wird im Einvernehmen zwischen dem Zweckverband und der Verbundgesellschaft festgelegt.

§ 5

Pflichten der Verbundgesellschaft

- (1) Der Vorsitzende des Zweckverbandes und sein Stellvertreter sind berechtigt, an der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft beratend teilzunehmen. Sie werden zu den jeweiligen Gesellschafterversammlungen - wie Gesellschafter - eingeladen.
- (2) Die Verbundgesellschaft unterrichtet unverzüglich den Zweckverband von beabsichtigten wesentlichen Tarifveränderungen oder wesentlichen Änderungen des Verkehrsangebotes der Gesellschafter.

§ 6

Kündigung und Befristung

- (1) Der Vertrag kann mit einer Frist von zwei Jahren zum Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden.
- (2) Werden die vom Freistaat Bayern erwarteten Fördermittel an die Verbandsmitglieder nicht mehr gewährt, so verhandeln die Vertragspartner unverzüglich über eine Änderung des Vertrages. Kommt keine Einigung zustande, kann das Vertragsverhältnis vom Zweckverband zum Ende des folgenden Kalenderjahres gekündigt werden.
- (3) Soweit der Kooperationsvertrag unter den Geltungs- und Regelungsbereich der Verordnung (EG) 1370/2007 fallen sollte, ist er hinsichtlich der Regelungen in § 1 Abs. 1 lit. c) und d) des Kooperationsvertrages bis zum 01.11.2019 befristet.
- Die Kündigungsmöglichkeiten gemäß Abs. 1 und 2 bleiben davon unberührt.
- Die Partner werden sich über eventuellen Ergänzungs- oder Anpassungsbedarf beim Vertrag verständigen und sie werden rechtzeitig vor Ablauf der Befristung nach einvernehmlichen, angemessenen und interessengerechten Lösungen suchen, die den dann geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen entsprechen.

§ 7

In-Kraft-Treten

Diese Neufassung tritt zum 10.11.2009 in Kraft.

Lauf, den

Nürnberg, den 18. November 2009

Zweckverband Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
Gesellschaft mit beschränkter Haftung

.....
Kroder, Verbandsvorsitzender

.....
Jürgen Haasler ppa. Andreas Mäder

1. Vorbemerkung

Die Höhe der Zuschüsse nach § 2 Abs. 1 errechnet sich wie folgt:

- a) Personal- und Sachaufwand der Verbundgesellschaft
(für bis zu acht Planstellen),
- b) 46 % für Marketingmaßnahmen der Verbundgesellschaft, höchstens 632.358 €,
(Basiswert 2008);
kommen neue Verbandsmitglieder hinzu, so erhöht sich der Zuschuss um 23,4 ct je neu
hinzukommendem Einwohner (ausgehend vom Basiswert 2008 und 2,2 Mio. Einwohner),
- c) 23 % für verbundbedingte Verluste der Verkehrsunternehmen
(Verbilligung für Umsteiger),
- d) 23 % für verbundbedingte Verluste aus den Beteiligungsverträgen,
- e) tariferweiterungsbedingte Verluste nach den Verbundtariferweiterungsverträgen,
- f) Ausgleich für die verbundweite Einführung der Mehrfahrtenkarte.

Die Zuschüsse nach Satz 1 Buchstaben c) bis e) vermindern sich um die Abschmelzungsbe-
träge nach dem von der Gesellschafterversammlung am 26.06.2007 und dem Grundver-
tragsausschuss am 19.07.2007 beschlossenen Verfahren zur Weiterentwicklung der „Atzels-
berger Beschlüsse“ (9-Punkte-Papier).

2. Verbundbedingte Verluste (Verbilligung für Umsteiger)

Die verbundbedingten Verluste der Verkehrsunternehmen nach Nr. 1 Buchstabe c) entstehen
beim Umsteigen der Fahrgäste auf ein Verkehrsmittel eines anderen Verbundunternehmens.
Der Verbundtarif erlaubt die Benutzung eines zweiten Verkehrsmittels, ohne dass erneut be-
zahlt werden muss. Diese Verbilligung für die Fahrgäste, die vor Verbundbeginn als Umsteiger
ermittelt wurden, stellen die genannten Verluste dar.

3. Verfahren

Die Gesamtverbilligung für Umsteiger pro Verbandsmitglied und im Verbundraum, der auf die
einzelnen Verbandsmitglieder entfallende Prozentanteil sowie der vom Zweckverband gewähr-
te Zuschuss werden wie folgt ermittelt:

3.1 Erhebung der Umsteiger

Vor Verbundbeginn wurden erhoben (Nr. 3.5 Spalten 2, 5, 8, 11)

- die Zahl der werktäglichen Umsteiger von Verkehrsmitteln der Deutschen Bundesbahn auf
solche der VAG Nürnberg, der Stadtwerke Fürth, der Erlanger Stadtwerke AG und der Fa.
Wutzer OHG und umgekehrt sowie
- die Verteilung dieser Umsteiger auf die Gebietskörperschaften im Verbundraum.

Diese Ermittlung erfasste folgende Fahrkartengattungen:

- Bartarif Erwachsene,
- Bartarif Kinder,
- Zeitkarten,
- Schülerzeitkarten.

3.2 Bezugstarife

Die Bezugstarife im Verbundraum sind:

- in Erlangen und Schwabach die Tarifstufe K,
- in Nürnberg und Fürth die Tarifstufe 2,
- im übrigen Verbundgebiet die Tarifstufen K oder 2.

Zum 01.01.2008 werden folgende Bezugstarife pro Einzelfahrt zugrundegelegt:

	Nürnberg, Fürth (2) Euro	Erlangen, Schwabach (K) Euro
Bartarif Erwachsene	1,90	1,50
Bartarif Kinder	0,90	0,70
Zeitkarten	1,261	0,788
<u>Monatskartentarif</u> durchschnittliche Fahrtenhäufigkeit		
Schülerzeitkarten	0,905	0,565
<u>Monatskartentarif</u> durchschnittliche Fahrtenhäufigkeit		

3.3 Berechnung der verbundbedingten Verluste der Verkehrsunternehmen (Verbilligung für Umsteiger)

Durch Multiplizieren der ermittelten Umsteiger pro Jahr und Gebietskörperschaft mit den jeweiligen Bezugstarifen (Nr. 3.5 Spalten 3, 6, 9, 12) werden die Verbilligungen errechnet, die den Umsteigern je Gebietskörperschaft zugute kommen. Deren Summe stellt die Gesamtverbilligung im Verbundraum dar (Nr. 3.5 Spalte 14). Daraus ergibt sich der Prozentanteil je Gebietskörperschaft (Nr. 3.5 Spalte 15).

3.4 Höhe des Zuschusses

Der Zuschuss des Zweckverbandes zum teilweisen Ausgleich der verbundbedingten Verluste i.S. von Nr. 1 Buchstabe c) beträgt 23 % der Gesamtverbilligung im Verbundraum, das waren im letzten Jahr vor Beginn der Abschmelzung (2008) 1.434.843,92 €.

Dieser Betrag wird auf die Verbandsmitglieder nach den jeweiligen Prozentanteilen umgelegt (Nr. 3.5, Spalte 15).

Gebietskörperschaft/ Fahrkartenart	Nürnberg			Fürth			Erlangen			Schwabach			Gesamt- Verbilligung	Prozent- anteil
	Um- steiger	Bezugs- tarif	Verbilligung	Um- steiger	Bezugs- tarif	Verbilligung	Um- steiger	Bezugs- tarif	Verbilligung	Um- steiger	Bezugs- tarif	Verbilligung		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Stadt Nürnberg		€	€		€	€		€	€		€	€	€	
Bartarif Erwachsene	237.728	1,90	451.683,20	0	1,90	0,00	10.608	1,50	15.912,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	53.312	0,90	47.980,80	0	0,90	0,00	2.448	0,70	1.713,60	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	249.152	1,261	314.180,67	2.176	1,261	2.743,94	5.440	0,788	4.286,72	1.904	0,788	1.500,35		
Schülerzeitkarten	88.128	0,905	79.755,84	0	0,905	0,00	3.264	0,565	1.844,16	544	0,565	307,36		
Summen	628.320		893.600,51	2.176		2.743,94	21.760		23.756,48	2.448		1.807,71	921.908,64	14,78
Stadt Fürth														
Bartarif Erwachsene	9.792	1,90	18.604,80	13.872	1,90	26.356,80	5.168	1,50	7.752,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	1.904	0,90	1.713,60	3.808	0,90	3.427,20	544	0,70	380,80	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	17.408	1,261	21.951,49	19.312	1,261	24.352,43	4.896	0,788	3.858,05	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	7.072	0,905	6.400,16	3.264	0,905	2.953,92	6.256	0,565	3.534,64	0	0,565	0,00		
Summen	36.176		48.670,05	40.256		57.090,35	16.864		15.525,49	0		0,00	121.285,89	1,94
Stadt Erlangen														
Bartarif Erwachsene	37.536	1,90	71.318,40	5.712	1,90	10.852,80	47.600	1,50	71.400,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	8.432	0,90	7.588,80	1.904	0,90	1.713,60	13.056	0,70	9.139,20	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	28.016	1,261	35.328,18	3.808	1,261	4.801,89	45.968	0,788	36.222,78	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	22.576	0,905	20.431,28	4.624	0,905	4.184,72	30.192	0,565	17.058,48	0	0,565	0,00		
Summen	96.560		134.666,66	16.048		21.553,01	136.816		133.820,46	0		0,00	290.040,13	4,65
Stadt Schwabach														
Bartarif Erwachsene	43.520	1,90	82.688,00	816	1,90	1.550,40	816	1,50	1.224,00	1.904	1,50	2.856,00		
Bartarif Kinder	6.256	0,90	5.630,40	0	0,90	0,00	0	0,70	0,00	544	0,70	380,80		
Zeitkarten	97.104	1,261	122.448,14	544	1,261	685,98	272	0,788	214,34	5.168	0,788	4.072,38		
Schülerzeitkarten	27.200	0,905	24.616,00	0	0,905	0,00	544	0,565	307,36	1.904	0,565	1.075,76		
Summen	174.080		235.382,54	1.360		2.236,38	1.632		1.745,70	9.520		8.384,94	247.749,56	3,97
Stadt Ansbach														
Bartarif Erwachsene	13.842	1,90	26.299,80	0	1,90	0,00	989	1,50	1.483,50	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	7.514	0,90	6.762,60	0	0,90	0,00	395	0,70	276,50	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	35.199	1,261	44.385,94	0	1,261	0,00	0	0,788	0,00	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	10.876	0,905	9.842,78	0	0,905	0,00	0	0,565	0,00	0	0,565	0,00		
Summen	67.431		87.291,12	0		0,00	1.384		1.760,00	0		0,00	89.051,12	1,43
Landkreis Erlangen-Höchstadt														
Bartarif Erwachsene	47.056	1,90	89.406,40	544	1,90	1.033,60	27.200	1,50	40.800,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	5.168	0,90	4.651,20	0	0,90	0,00	3.536	0,70	2.475,20	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	42.704	1,261	53.849,74	816	1,261	1.028,98	26.112	0,788	20.576,26	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	44.880	0,905	40.616,40	0	0,905	0,00	75.888	0,565	42.876,72	0	0,565	0,00		
Summen	139.808		188.523,74	1.360		2.062,58	132.736		106.728,18	0		0,00	297.314,50	4,77

Landkreis Fürth		€	€		€	€		€	€		€	€	€	
Bartarif Erwachsene	57.392	1,90	109.044,80	26.112	1,90	49.612,80	272	1,50	408,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	11.424	0,90	10.281,60	4.352	0,90	3.916,80	0	0,70	0,00	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	149.056	1,261	187.959,62	30.736	1,261	38.758,10	816	0,788	643,01	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	59.840	0,905	54.155,20	15.504	0,905	14.031,12	0	0,565	0,00	0	0,565	0,00		
Summen	277.712		361.441,22	76.704		106.318,82	1.088		1.051,01	0		0,00	468.811,05	7,51
Landkreis Nürnberger Land														
Bartarif Erwachsene	255.680	1,90	485.792,00	544	1,90	1.033,60	272	1,50	408,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	60.384	0,90	54.345,60	544	0,90	489,60	2.448	0,70	1.713,60	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	632.944	1,261	798.142,38	544	1,261	685,98	1.088	0,788	857,34	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	427.312	0,905	386.717,36	0	0,905	0,00	0	0,565	0,00	0	0,565	0,00		
Summen	1.376.320		1.724.997,34	1.632		2.209,18	3.808		2.978,94	0		0,00	1.730.185,46	27,73
Landkreis Roth														
Bartarif Erwachsene	189.856	1,90	360.726,40	544	1,90	1.033,60	0	1,50	0,00	1.904	1,50	2.856,00		
Bartarif Kinder	23.664	0,90	21.297,60	0	0,90	0,00	0	0,70	0,00	816	0,70	571,20		
Zeitkarten	375.360	1,261	473.328,96	0	1,261	0,00	0	0,788	0,00	4.352	0,788	3.429,38		
Schülerzeitkarten	225.760	0,905	204.312,80	0	0,905	0,00	544	0,565	307,36	4.896	0,565	2.766,24		
Summen	814.640		1.059.665,76	544		1.033,60	544		307,36	11.968		9.622,82	1.070.629,54	17,16
Landkreis Ansbach														
Bartarif Erwachsene	18.798	1,90	35.716,20	0	1,90	0,00	643	1,50	964,50	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	7.174	0,90	6.456,60	0	0,90	0,00	149	0,70	104,30	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	68.162	1,261	85.952,28	0	1,261	0,00	0	0,788	0,00	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	19.316	0,905	17.480,98	0	0,905	0,00	544	0,565	307,36	0	0,565	0,00		
Summen	113.450		145.606,06	0		0,00	1.336		1.376,16	0		0,00	146.982,22	2,36
Landkreis Neustadt/A.- Bad Windsheim														
Bartarif Erwachsene	29.648	1,90	56.331,20	3.808	1,90	7.235,20	816	1,50	1.224,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	7.072	0,90	6.364,80	1.088	0,90	979,20	544	0,70	380,80	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	78.608	1,261	99.124,69	18.224	1,261	22.980,46	272	0,788	214,34	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	26.384	0,905	23.877,52	1.360	0,905	1.230,80	544	0,565	307,36	0	0,565	0,00		
Summen	141.712		185.698,21	24.480		32.425,66	2.176		2.126,50	0		0,00	220.250,37	3,53

Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen		€	€		€	€		€	€		€	€	€	
Bartarif Erwachsene	20.128	1,90	38.243,20	0	1,90	0,00	1.088	1,50	1.632,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	10.608	0,90	9.547,20	0	0,90	0,00	0	0,70	0,00	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	60.112	1,26	75.801,23	0	1,261	0,00	0	0,788	0,00	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	11.152	0,91	10.092,56	0	0,905	0,00	0	0,565	0,00	0	0,565	0,00		
Summen	102.000		133.684,19	0		0,00	1.088		1.632,00	0		0,00	135.316,19	2,17
Landkreis Forchheim														
Bartarif Erwachsene	19.312	1,90	36.692,80	0	1,90	0,00	13.328	1,50	19.992,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	4.624	0,90	4.161,60	544	0,90	489,60	2.720	0,70	1.904,00	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	26.656	1,261	33.613,22	4.624	1,261	5.830,86	22.848	0,788	18.004,22	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	28.560	0,905	25.846,80	544	0,905	492,32	38.352	0,565	21.668,88	0	0,565	0,00		
Summen	79.152		100.314,42	5.712		6.812,78	77.248		61.569,10	0		0,00	168.696,30	2,70
Landkreis Amberg-Weizsbach														
Bartarif Erwachsene	3.808	1,90	7.235,20	0	1,90	0,00	0	1,50	0,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	544	0,90	489,60	0	0,90	0,00	0	0,70	0,00	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	17.408	1,261	21.951,49	0	1,261	0,00	0	0,788	0,00	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	5.712	0,905	5.169,36	0	0,905	0,00	0	0,565	0,00	0	0,565	0,00		
Summen	27.472		34.845,65	0		0,00	0		0,00	0		0,00	34.845,65	0,56
Landkreis Neumarkt														
Bartarif Erwachsene	28.288	1,90	53.747,20	0	1,90	0,00	1.088	1,50	1.632,00	0	1,50	0,00		
Bartarif Kinder	12.512	0,90	11.260,80	0	0,90	0,00	0	0,70	0,00	0	0,70	0,00		
Zeitkarten	153.408	1,261	193.447,49	272	1,261	342,99	0	0,788	0,00	0	0,788	0,00		
Schülerzeitkarten	38.624	0,905	34.954,72	0	0,905	0,00	0	0,565	0,00	0	0,565	0,00		
Summen	232.832		293.410,21	272		342,99	1.088		1.632,00	0		0,00	295.385,20	4,74
Gesamt														
Bartarif Erwachsene	1.012.384	1,90	1.923.529,60	51.952	1,90	98.708,80	109.888	1,50	164.832,00	3.808	1,50	5.712,00	2.192.782,40	
Bartarif Kinder	220.592	0,90	198.532,80	12.240	0,90	11.016,00	25.840	0,70	18.088,00	1.360	0,70	952,00	228.588,80	
Zeitkarten	2.031.297	1,261	2.561.465,52	81.056	1,261	102.211,61	107.712	0,788	84.877,06	11.424	0,788	9.002,11	2.757.556,30	
Schülerzeitkarten	1.043.392	0,905	944.269,76	25.296	0,905	22.892,88	156.128	0,565	88.212,32	7.344	0,565	4.149,36	1.059.524,32	
Summen	4.307.665		5.627.797,68	170.544		234.829,29	399.568		356.009,38	23.936		19.815,47	6.238.451,82	100,00

4. Änderung des Zuschusses

Der Zuschuss des Zweckverbandes und die Umlage je Verbandsmitglied werden bei Änderung der Bezugstarife vom Zeitpunkt der Tarifänderung an berechnet. Dabei werden die Gesamtzahl der Umsteiger nach Nr. 3.1 sowie deren Aufteilung auf die einzelnen Verbandsmitglieder unverändert zugrundegelegt. Eine Änderung findet letztmals im Jahr vor der ersten Abschmelzung nach Nr. 1 Satz 2 statt.

5. Mitgliederwechsel

Beim Beitritt oder Austritt von Mitgliedern des Zweckverbandes werden die auf sie entfallenden Verbilligungen, der Zuschuss des Zweckverbandes und die Umlage je Verbandsmitglied entsprechend Nr. 3 neu berechnet.

6. Beteiligung privater Verkehrsunternehmen

Bei Beteiligung privater Verkehrsunternehmen am Verbundtarif gelten die Regelungen entsprechend.

VORBEMERKUNG

Zur Sicherung und zum Ausbau der Leistungsfähigkeit und der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs im Großraum Nürnberg wurde am 19. Dezember 1986 ein Grundvertrag^{*)} abgeschlossen und der „Verkehrsverbund Großraum Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ gegründet.

In Ausführung der Verbundverträge schließen

die **Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH**

- nachfolgend „Verbundgesellschaft“ genannt -

und

das Verkehrsunternehmen

- nachfolgend „Verkehrsunternehmen“ genannt -

folgenden

ASSOZIIERUNGSVERTRAG

FÜR DIE GESELLSCHAFTER DER GPV GBRMBH:

oder: FÜR DEN ALLGEMEINEN ÖPNV

(Stand: 1. Januar 2011)

^{*)} Auf Wunsch wird eine Ablichtung des Grundvertrages ausgehändigt.

§ 1

Gegenstand des Vertrages

- (1) Das Verkehrsunternehmen bringt für die Dauer dieses Vertrages den/die in der Anlage 1 aufgelisteten Linienverkehr(e) mit dem in Kopie beigefügten genehmigten Fahrplan in den Verbundverkehr ein (Assoziierung).
- (2) Die Art der Assoziierung wird wie folgt festgelegt:
 1. Das Verkehrsunternehmen wendet auf den nach Absatz 1 assoziierten Linienverkehr (alternativ, nicht zutreffendes ist zu streichen):
 - a) ausschließlich den Verbundtarif (§ 5) an.
 - b) für den Binnenverkehr seinen Haustarif und für den Übergangsverkehr den Verbundtarif (§ 5) an.
 2. Die Einnahmenezuscheidung aus dem Verbundtarif erfolgt nach dem jeweils gültigen Einnahmenaufteilungsverfahren (§ 7 Absatz 2).
- (3) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, die für den Verbundverkehr vereinbarten einheitlichen Qualitätsstandards einzuhalten und nicht zu unterschreiten. Näheres dazu regeln die Richtlinien für die Durchführung von Qualitätskontrollen, die wesentlicher Bestandteil dieses Vertrages sind (Anlage 2).
- (4) Die Verbundgesellschaft ist berechtigt, anlassbezogen die vereinbarten Qualitätsstandards zu kontrollieren. Die Anlassbezogenheit wird von den beiden Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung oder deren Beauftragten und der Geschäftsführung der VGN GmbH festgestellt. Die Verbundgesellschaft kann sich zur Kontrolle der Qualitätsstandards Dritter bedienen.
- (5) Abweichungen von den für den Verbundverkehr vereinbarten einheitlichen Qualitätsstandards und -kontrollen sind möglich, sofern sie betriebsbedingt notwendig (§ 2 Absatz 5 PBefG) oder in diesem Vertrag ausdrücklich vereinbart sind. Die Verbundgesellschaft hat alle betroffenen Verkehrsunternehmen und die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft über die hier vereinbarten Abweichungen zu informieren.

§ 2

Rechtsstellung und Aufgaben des Verkehrsunternehmens

- (1) Das Verkehrsunternehmen bleibt Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten. Es bleibt Eigentümer seiner Anlagen und Verkehrsmittel. Es führt seinen Betrieb, trägt die Aufwendungen dafür und bleibt Vertragspartner seiner Verkehrsnutzer.
- (2) Die Vertragspartner fördern sich bei der Durchführung des Verbundverkehrs gegenseitig, soweit dadurch nicht ihre berechtigten Interessen nachteilig berührt werden. Das gilt auch insoweit, als sie ihren Einfluss auf andere Unternehmen geltend machen können.
- (3) Das Verkehrsunternehmen stellt im Rahmen der Assoziierung nach § 1 der Verbundgesellschaft die für ihre Arbeit, d. h. für die Verkehrsplanung, die Einnahmenermittlung und -zuscheidung sowie den jährlichen Aufwandsprognosen notwendigen Unterlagen zur Verfügung und verpflichtet sich, der Verbundgesellschaft die hierzu notwendigen Auskünfte zu erteilen. Die erhaltenen Daten werden von der Verbundgesellschaft vertraulich behandelt.

Die Verbundgesellschaft kann mit Zustimmung des Verkehrsunternehmens zur Stärkung der Wirtschaftskraft dieses Unternehmens sowie zur Verbesserung der betrieblichen Leistungserstellung Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Betriebsanalysen und andere auf diese gerichtete Überprüfungen durchführen. Das Verkehrsunternehmen hat der Verbundgesellschaft die zur Erfüllung dieser Aufgabe notwendigen Unterlagen zur Verfügung zu stellen; diese sind von der Verbundgesellschaft vertraulich zu behandeln. Die Verbundgesellschaft hat Vorschläge für die vorstehend genannten Maßnahmen zu entwickeln und sie dem Verkehrsunternehmen vorzulegen.

- (4) Anträge im Sinne des § 2 Absatz 2 PBefG sowie der §§ 39 und 40 PBefG stellt das Verkehrsunternehmen für seine assoziierte(n) Linie(n) in Abstimmung mit der Verbundgesellschaft.
- (5) Über neue Anträge im Sinne der §§ 39 und 40 PBefG für Linien im Verbundraum unterrichtet das Verkehrsunternehmen die Verbundgesellschaft. Unverzüglich prüft und teilt diese dann mit, ob und inwieweit sie in den Verbundverkehr und in diesen Assoziierungsvertrag einbezogen werden können. Gegebenenfalls ist unter Anwendung der in diesem Vertrag enthaltenen Grundsätze eine ergänzende Regelung zu vereinbaren.

§ 3

Verkehrsplanung

- (1) Über die Gestaltung des Liniennetzes und des jeweiligen betrieblichen Leistungsangebotes entscheidet das Verkehrsunternehmen im Benehmen mit der Verbundgesellschaft.
- (2) In Bereichen konkurrierender und/oder aufeinander abzustimmender Verkehrsangebote wird das Verkehrsunternehmen ggf. im Einvernehmen mit den zuständigen Aufgabenträgern rechtzeitig das Liniennetz und das betriebliche Leistungsangebot vertraglich regeln. Bei Abbau von Parallelverkehren wird das beizubehaltende Verkehrsangebot vertraglich geregelt.
- (3) Bei Beendigung von Verträgen nach Absatz 2 besteht Einverständnis, dass die Rechtslage der öffentlich-rechtlichen Genehmigung wiederhergestellt wird, wie sie vor dem Wirksamwerden dieser Verträge bestand.

§ 4

Betriebliches Leistungsangebot und Verbundfahrplan

- (1) Betriebsstörungen in der Form von Fahrt- und Fahrzeugausfällen sowie Verspätungen, die die Fahrgastbeförderung erheblich beeinträchtigen, sind durch das Verkehrsunternehmen zu dokumentieren. Der Verbundgesellschaft wird auf Verlangen Einsichtnahme in die Dokumentation gewährt.
- (2) Die Verbundgesellschaft wird auf der Grundlage der Fahrplanentwürfe der Gesellschafter und der assoziierten Verkehrsunternehmen den Verbundfahrplan aufstellen. Änderungen der Fahrplanentwürfe der Verkehrsunternehmen bedürfen deren Zustimmung.
- (3) Die Veröffentlichung des Verbundfahrplanes hat durch die Verbundgesellschaft zu erfolgen. Die Fahrpläne der assoziierten Linien werden von der Verbundgesellschaft über das Internet dem Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Sie sind von diesem gemäß § 40 Absatz 4 PBefG zu veröffentlichen und auszuhängen.
- (4) Notwendige Änderungen des Leistungsangebotes, insbesondere des Fahrplans, sind im Benehmen mit der Verbundgesellschaft möglich. Das Benehmen ist nicht erforderlich für kurzfristig vorübergehende Änderungen von Betriebsleistungen zur Bedienung von Spitzennachfragen (z. B. Sportgroßveranstaltungen, Messen, Volksfeste) sowie bei Betriebsstörungen.

- (5) Soweit die Vertragspartner sich über Änderungen des Leistungsangebotes nicht einigen können, verbleibt es beim Verfahren nach dem PBefG.

§ 5

Verbundtarif, Beförderungsbedingungen

- (1) Die Verbundgesellschaft erstellt den Verbundtarif und entwickelt ihn weiter. Sie stellt bei der Genehmigungsbehörde die Anträge im Namen der Gesellschafter und der assoziierten Verkehrsunternehmen. Der Verbundtarif unterliegt der Zustimmung des Grundvertrags-Ausschusses des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg.
- (2) Die Verbundgesellschaft bestimmt für den Verbundverkehr die Beförderungsbedingungen und in Übereinstimmung mit dem Verkehrsunternehmen das Verkaufs- und Abfertigungssystem (Anlage 1).
- (3) Das Verkehrsunternehmen hat für den diesem Vertrag unterliegenden Verbundverkehr (§ 1) ausschließlich die gemeinsamen Beförderungsbedingungen anzuwenden.
- (4) Die *„Richtlinien für die Durchführung von Fahrausweiskontrollen“* sind für alle diesem Vertrag unterliegenden Verkehre verbindlich (Anlage 3).

§ 6

Erfolgsplan, Erfolgsrechnung

- (1) Die Verbundgesellschaft erstellt nach Artikel 7 Grundvertrag auf der Grundlage der mittelfristigen Vorausschau für den Verbundverkehr (die nächsten drei Jahre) für jedes Geschäftsjahr rechtzeitig einen Erfolgsplan für den Verbundverkehr. In diesen fließen unter Sammelrubriken auch die entsprechenden Angaben der assoziierten Verkehrsunternehmen ein. Das Verkehrsunternehmen legt die dafür erforderlichen Daten (Betriebsleistungen im Verbundverkehr, Aufwand für den Verbundverkehr, Abgeltungszahlungen, sonstige Erträge, Zuschüsse) jährlich bis zum 1. September für den Planungszeitraum der Verbundgesellschaft vor. Die Angaben über die Beteiligung an den nicht gedeckten Aufwendungen der Verbundgesellschaft, den Erträgen aus dem Verbundverkehr und die Verkehrsleistungen (Anzahl beförderter Fahrgäste, mittlere Reiseweite) im Verbundverkehr stellt die Verbundgesellschaft zur Verfügung.
- (2) Nach Abschluss des Geschäftsjahres stellt die Verbundgesellschaft das finanzielle Ergebnis des Verbundverkehrs im Rahmen einer Erfolgsrechnung dar. Das Verkehrsunternehmen legt die dafür erforderlichen Daten (vgl. Absatz 1) bis spätestens 1. Mai des Folgejahres vor.

- (3) Die Angaben des Verkehrsunternehmens nach (1) und (2) sind keinem Dritten zugänglich.

§ 7

Einnahmenezuscheidung

- (1) Die rechnerische Ermittlung der Aufteilungsmasse und der Vollzug der Einnahmenaufteilung obliegen der Verbundgesellschaft. Abrechnungsjahr ist das Kalenderjahr.
- (2) Die Einnahmenaufteilung im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg erfolgt durch ein nachfrageorientiertes Verfahren. Der Einnahmenanspruch jedes Verkehrsunternehmens verändert sich mit der Anzahl der beförderten bzw. berechtigten Fahrgäste, der Anzahl der dabei zurückgelegten Tarifzonen und/oder dem Fahrpreis. Andere Sachverhalte, z. B. die Subventionierung von Zubringerfahrten oder von Fahrtangeboten zur Daseinsvorsorge, die Sicherung von Alteinnahmen vor Verbundgründung, Bonus-Malus-Regelungen etc. sind nicht Bestandteil der Einnahmenaufteilung. Näheres dazu regelt die Durchführungsrichtlinie *„Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN“* (Anlage 4).
- (3) Die Einnahmen aus dem Ausbildungsverkehr werden nach Fahrtberechtigung verteilt. Näheres dazu regelt die Durchführungsrichtlinie *„Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN“* (Anlage 4).
- (4) Die vom Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg aufzubringenden Ausgleichsleistungen für die verbundbedingten Verluste der Vertragspartner werden im Falle von Durchtarifizierungsverlusten wie Fahrgeldeinnahmen verteilt. Harmonisierungsverluste und Ausgleichsleistungen für die Einführung der Mehrfahrtenkarte zu Verbundbeginn und die ab dem 1. Januar 2010 neu entstehenden laufenden erweiterungsbedingten Verluste werden verursachungsgerecht den betroffenen Verbundverkehrsunternehmen zugeschrieben.
- (5) Die nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung erfolgt für jedes Kalenderjahr solange vorläufig, bis alle einnahmenwirksamen Daten (unternehmenseigene Fahrgastzahlen, nachgewiesene Einnahmen im Ausbildungsverkehr, aktuelle Fahrpreise nach Tarifanpassungen) der Verbundgesellschaft vorliegen. Nach Feststellung der endgültigen Jahresabrechnung durch die Verbundgesellschaft (vgl. § 9 Absatz 6) erfolgt mit der nächsten, spätestens mit der übernächsten Monatsabrechnung die Modifizierung des nachfrageorientierten Einnahmenaufteilungsschlüssels auf Grund der aktualisierten Daten.

§ 8

Fortschreibung der Einnahmenaufteilung

- (1) Der Aufteilungsschlüssel zur Einnahmenberechnung wird entsprechend der Preis- und Nachfrageveränderungen beim Verkehrsunternehmen regelmäßig fortgeschrieben. Näheres dazu regelt die Durchführungsrichtlinie *„Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN“* (Anlage 4).
- (2) Für wesentliche und dauerhafte Angebotsverbesserungen sowie wesentliche Angebotsverbesserungen bei Sonderereignissen können Vorabzuscheidungen gewährt werden. Näheres dazu regelt die Durchführungsrichtlinie *„Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN“* (Anlage 4).

§ 9

Einnahmenabrechnung

- (1) Das Verkehrsunternehmen beschafft sich seine Verbundfahrausweise bei der Fa. Schwarz Druck GmbH & Co KG, Logistikpartner der Verkehrs-AG Nürnberg. [Für Beschaffung, Aufbewahrung, Verkauf, Stornos, Einnahmenerfassungen ist ein internes Kontrollsystem einzurichten und alle Daten lückenlos zu dokumentieren. Die Dokumentation ist mindestens zehn Kalenderjahre aufzubewahren. Die Verbundgesellschaft oder ein von ihr beauftragter Wirtschaftsprüfer darf jederzeit unangemeldet das interne Kontrollsystem und die Dokumentationen überprüfen. Näheres regelt die DFR IKS (Anlage 5).]¹
- (2) Für jeden Kalendermonat teilt das Verkehrsunternehmen der Verbundgesellschaft bis spätestens zum Ende des Folgemonats die Höhe der von ihm erzielten Einnahmen aus dem Verkauf von Verbundfahrausweisen mit. Mit den Einnahmenmeldungen wird auch die Anzahl der verkauften Fahrausweise getrennt nach Gattung und Preisstufen mitgeteilt. Diese Einnahmen werden bei der monatlichen Einnahmenezuscheidung lt. § 9 (4) verrechnet. Erfolgt die monatliche Einnahmenmeldung nicht oder nicht rechtzeitig, werden 120 % einer durchschnittlichen Monatsabrechnung als fiktive Verkaufseinnahme angesetzt.
- (3) Für eigene Kassenfehlbeträge hat das Verkehrsunternehmen aufzukommen.
- (4) Die Verbundgesellschaft scheidet die monatlichen Einnahmen dem Verkehrsunternehmen vorläufig nach den Bestimmungen dieses Vertrages zu. Sie teilt dem Verkehrsunternehmen bis spätestens zwei Wochen nach Eingang der Mitteilungen des

¹ Der Einschub [...] kann erst dann Vertragsbestandteil werden, wenn die DFR IKS (Anlage 5) fertig gestellt und von der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft beschlossen ist.

Verkehrsunternehmens nach Absatz 2 die monatliche Einnahmenezuscheidung mit. Aus der Darstellung muss die Berechnungsweise ersichtlich sein.

- (5) Die Vertragspartner gleichen den Unterschied zwischen den erzielten Einnahmen und der dem Verkehrsunternehmen nach den Ermittlungen der Verbundgesellschaft zustehenden monatlichen Einnahmenezuscheidungen spätestens binnen 10 Tagen nach Zugang der monatlichen Zuseidungsrechnung der Verbundgesellschaft kassenmäßig aus.
- (6) Eine vorläufige Endabrechnung eines Abrechnungsjahres ist bis zum 15. Februar des folgenden Abrechnungsjahres, die durch alle Fortschreibungsdaten aktualisierte Endabrechnung eines Abrechnungsjahres bis zum 30. September des folgenden Abrechnungsjahres zu erstellen (Jahresabrechnung). Das Ergebnis der mit allen Fortschreibungsdaten aktualisierten Endabrechnung ist der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft zur Feststellung vorzulegen.

Die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft hat hier kein Ablehnungsrecht nach freiem Ermessen, sie stellt die sachliche und rechnerische Richtigkeit des Ergebnisses auf der Grundlage dieses Vertrages und der ergänzenden Durchführungsrichtlinie fest.

Dem Verkehrsunternehmen wird spätestens mit Vorlage der Jahresabrechnung an die Gesellschafterversammlung seine vorläufige, auf das Abrechnungsjahr abgegrenzte Einnahmenezuscheidung mitgeteilt. Aus der Darstellung muss die Berechnungsweise im Einzelnen erkennbar sein. Die Mitteilung ist vorläufig im Sinne der ausstehenden Feststellung der Jahresabrechnung durch die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft.

Der kassenmäßige Jahresausgleich ist von den Vertragspartnern spätestens binnen 10 Tagen nach Feststellung der Jahresabrechnung der Verbundgesellschaft durchzuführen. Ist vom Verkehrsunternehmen eine Rückzahlung zu leisten, so kann unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Verkehrsunternehmens eine monatliche Ratenzahlung zwischen den Vertragspartnern vereinbart werden.

- (7) Einsprüche gegen die Berechnung der Ausgleichszahlungen bewirken keinen Zahlungsaufschub. Im Falle des Zahlungsverzugs sind rückständige Einnahmenausgleichszahlungen vom Fälligkeitstag an mit vier von Hundert über dem Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank zu verzinsen.

§ 10

Gesetzliche Ausgleichszahlungen

- (1) Das Verkehrsunternehmen beantragt die Erstattung nach § 148 Sozialgesetzbuch IX auf der Grundlage seiner relevanten Einnahmen, soweit ein Anspruch besteht.
- (2) Das Verkehrsunternehmen beantragt die Erstattung eines Ausgleichs für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG, soweit ein Anspruch besteht. Grundlage sind u. a. die dem Verkehrsunternehmen zugeordneten verkauften Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr nach Verbundtarif und die darauf entfallenden Bruttofahrgeldeinnahmen. Die Zuordnung auf das Verkehrsunternehmen erfolgt grundsätzlich nach den Vorgaben der Genehmigungsbehörde entsprechend der Fahrberechtigung der Auszubildenden.
- (3) Die Zuordnung der Wertmarken und der korrespondierenden Fahrgeldeinnahmen im Ausbildungsverkehr sowie die für die Überprüfung relevanten orts- und haltestellenbezogenen Schüler-Namenslisten - sofern vom Schulaufwandsträger so detailliert geliefert - werden dem Verkehrsunternehmen bis zum 10. März von der Verbundgesellschaft mitgeteilt. Das Verkehrsunternehmen hat sich dann bis zum 30. April zur Richtigkeit und Vollständigkeit der Antragsdaten zu äußern. Fehlende Angaben sind zu ergänzen. Nach Ablauf des 30. April gilt die Zustimmung des Verkehrsunternehmens zu den von der Verbundgesellschaft zugewiesenen Stückzahlen und Einnahmen als erteilt. Gegebenenfalls noch fehlende Angaben werden aus dem Vorjahresantrag übernommen.

§ 11

Prüfungsbestimmungen

- (1) Die Richtigkeit der für die Einnahmenerfassung zu berücksichtigenden Daten nach § 9 Absatz 2 Assoziierungsvertrag ist von dem den Jahresabschluss des jeweiligen Verkehrsunternehmens prüfenden Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder zuständigen örtlichen Prüfungsorgan zu bestätigen. Die Kosten für diese Bestätigung trägt das Verkehrsunternehmen. Die Verbundgesellschaft ist berechtigt, die Richtigkeit der Abrechnungen und das Abrechnungsverfahren zu prüfen oder von einem Wirtschaftsprüfer prüfen zu lassen.
- (2) Die Richtigkeit der von der Verbundgesellschaft erstellten Einnahmenezuscheidung ist von dem für die Verbundgesellschaft bestellten Jahresabschlussprüfer anlässlich seiner Jahresabschlussprüfung zu bestätigen.

§ 12

Vergütung des ungedeckten Aufwands der Verbundgesellschaft

- (1) Das Verkehrsunternehmen vergütet der Verbundgesellschaft im Rahmen des von der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft erstellten Budgets anteilig die durch eigene Erträge, Zuwendungen oder Zuschüsse nicht gedeckten Aufwendungen für die Bewirkung der Aufgaben der Verbundgesellschaft im Verhältnis seiner nach § 7 Assoziierungsvertrag zugeschiedenen Einnahmen zu den gesamten nach dem Einnahmenaufteilungsvertrag bzw. nach § 15 Absatz 3 VGN-Gesellschaftsvertrag (Einnahmen aus Assoziierungsverträgen) im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg ermittelten Einnahmen.
- (2) Die Verbundgesellschaft stellt dem Verkehrsunternehmen jeweils zu Beginn eines Quartals eine Rechnung in Höhe eines Viertels des Jahresbetrages gemäß Absatz 1 als Abschlagszahlung. Diese Rechnung ist innerhalb von 14 Tagen zu bezahlen. Die Endabrechnung erfolgt durch die Verbundgesellschaft bis zum 30. April des Folgejahres. Im Falle eines Zahlungsverzugs ist die Verbundgesellschaft berechtigt, den Betrag mit der nächsten monatlichen Einnahmenezuscheidung zu verrechnen. Gleiches gilt für die Jahresendabrechnung.

§ 13

Vertragsstrafen

- (1) Das Verkehrsunternehmen unterwirft sich einer Vertragsstrafe bis zu 5.000 Euro für die Fälle, dass wiederholt schuldhaft,
 1. die Angaben zur Erstellung des Erfolgsplanes oder der Erfolgsrechnung nicht fristgerecht und/oder in mangelhafter Form erfolgen (§ 6 Absatz 1),
 2. die vereinbarten Qualitätsstandards (Anlage 2) nicht eingehalten und Missstände trotz Abmahnung nicht in einer angemessenen Frist abgestellt werden,
 3. die Richtlinien für einheitliche Fahrausweiskontrollen im VGN (Anlage 3) nicht eingehalten werden.
- (2) Die Vertragsstrafe wird für jeden dieser Verstöße gesondert und bei mehrfachen Verstößen jeweils neu fällig.

Eine Vertragsstrafe aus diesem Vertrag wird **nicht** fällig, wenn das Verkehrsunternehmen zu den Ziffern 2. und 3. in der gleichen Sache bereits zur Zahlung eines

Pönale an den zuständigen Aufgabenträger verpflichtet wurde. Die tatsächliche Bezahlung ist nachzuweisen.

- (3) Die Vertragsstrafe wird durch die Verbundgesellschaft festgelegt.

§ 14

Vertragsbeginn, -dauer und Kündigung

- (1) Dieser Vertrag wird am wirksam und gilt auf unbestimmte Dauer.
- (2) Dieser Vertrag kann mit einer Frist von mindestens einem Jahr zum Ende einer Fahrplanperiode gekündigt werden. Die Verbundgesellschaft hat alle betroffenen Verkehrsunternehmen, die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft und den Grundvertrags-Ausschuss über die Kündigung zu informieren.
- (3) Für den Fall, dass die Durchführungsrichtlinie *„Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN“* (Anlage 4) mit einstimmigem Beschluss der Gesellschafterversammlung geändert wird, kann das Verkehrsunternehmen binnen vier Wochen nach Zugang der Änderungsmitteilung mit einer Frist von sechs Monaten zum Ende der Fahrplanperiode kündigen (außerordentliche Kündigung).
- (4) Die fristlose Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.
- (5) Ein wichtiger Grund ist insbesondere vorhanden, wenn
1. das Verkehrsunternehmen eine ihm nach diesem Vertrag obliegende wesentliche Verpflichtung wiederholt schuldhaft verletzt,
 2. dem Verkehrsunternehmen die öffentlich-rechtlichen Genehmigungen für den auf ihn entfallenden Verbundverkehr (§§ 13 oder 13a PBefG) zurückgenommen werden oder wenn die Wiedererteilung unanfechtbar abgelehnt ist,
 3. der gegebenenfalls bestehende Verkehrsverbesserungsvertrag zwischen der Gebietskörperschaft und dem Verkehrsunternehmen endet, ohne dass ein Anschlussvertrag zustande kommt,
 4. der gegebenenfalls bestehende Beteiligungsvertrag zwischen dem Zweckverband, den Gebietskörperschaften und der Verbundgesellschaft endet, ohne dass ein Anschlussvertrag zustande kommt,
 5. in die Verbundeinnahmen (Einnahmen aus dem Verbundtarif) vollstreckt wird,

6. Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen des Verkehrsunternehmens gestellt wird oder
7. das Verkehrsunternehmen im Zwangsvollstreckungsverfahren wegen einer Geldforderung in das bewegliche Vermögen eine eidesstattliche Versicherung abgegeben hat.

Dem Verkehrsunternehmen stehen Personen gleich, die für die Leitung des Unternehmens verantwortlich sind oder denen die Führung des Betriebs übertragen worden ist.

- (6) Bei Außerkrafttreten des Grundvertrages haben die Vertragspartner das Recht, den Vertrag mit der Wirkung zu kündigen, dass er zum Ende des Kalenderjahres, in dem die Kündigung ausgesprochen wird, außer Kraft tritt.
- (7) Dieser Vertrag tritt mit Beendigung des Gesellschaftsvertrages für die Verbundgesellschaft oder mit Aufhebung des Verbundtarifs außer Kraft.

§ 15

Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages und/oder seiner Anlagen unwirksam sein oder werden, so berührt dies die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht. Die Parteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch neue Bestimmungen zu ersetzen, die der in den unwirksamen Bestimmungen enthaltenen Regelungen in rechtlich zulässiger Weise gerecht werden. Entsprechendes gilt für im Vertrag enthaltene Regelungslücken. Zur Behebung der Lücke verpflichten sich die Parteien auf eine Art und Weise hinzuwirken, die dem am nächsten kommt, was die Parteien nach dem Sinn und Zweck des Vertrages bestimmt hätten, wenn der Punkt von ihnen bedacht worden wäre.

Nürnberg, den

.....
(Ort und Datum)

Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg GmbH

Verkehrsunternehmen

.....

.....

VORBEMERKUNG

Zur Sicherung und zum Ausbau der Leistungsfähigkeit und der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs im Großraum Nürnberg wurde am 19. Dezember 1986 ein Grundvertrag^{*)} abgeschlossen und der „Verkehrsverbund Großraum Nürnberg Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ gegründet.

In Ausführung der Verbundverträge schließen

die **Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH**

- nachfolgend „Verbundgesellschaft“ genannt -

und

das Verkehrsunternehmen

- nachfolgend „Verkehrsunternehmen“ genannt -

folgenden

ASSOZIIERUNGSVERTRAG

FÜR DEN SPNV:

(Stand: 18. August 2009)

^{*)} Auf Wunsch wird eine Ablichtung des Grundvertrages ausgehändigt.

§ 1

Gegenstand des Vertrages

- (1) Das Verkehrsunternehmen bringt für die Dauer dieses Vertrages den/die in der Anlage 1 aufgelisteten Linienverkehr(e) mit dem in Kopie beigefügten genehmigten Fahrplan in den Verbundverkehr ein (Assoziierung).
- (2) Die Art der Assoziierung wird wie folgt festgelegt:
 1. Das Verkehrsunternehmen wendet auf den nach Absatz 1 assoziierten Linienverkehr (alternativ, nicht zutreffendes ist zu streichen):
 - a) ausschließlich den Verbundtarif (§ 5) an.
 - b) für den Binnenverkehr seinen Haustarif und für den Übergangsverkehr den Verbundtarif (§ 5) an.
 2. Die Einnahmenezuscheidung aus dem Verbundtarif erfolgt nach dem jeweils gültigen Einnahmenaufteilungsverfahren (§ 7 Absatz 2).
- (3) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, im Verbundverkehr die mit dem Besteller vereinbarten Qualitätsstandards einzuhalten und nicht zu unterschreiten. Näheres dazu regelt der Verkehrsdurchführungsvertrag zwischen dem Unternehmen und dem Besteller.

Für den durch die Verbundgesellschaft jährlich zu erstellenden Qualitätsbericht hat das Verkehrsunternehmen die für den Bericht relevanten Messergebnisse des abgelaufenen Kalenderjahres bis spätestens 31. März der Verbundgesellschaft zu übermitteln.
- (4) Die Verbundgesellschaft ist berechtigt, anlassbezogen die vereinbarten Qualitätsstandards zu kontrollieren. Die Anlassbezogenheit wird von den beiden Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung oder deren Beauftragten und der Geschäftsführung der VGN GmbH festgestellt. Die Verbundgesellschaft kann sich zur Kontrolle der Qualitätsstandards Dritter bedienen.
- (5) Abweichungen von den für den Verbundverkehr vereinbarten einheitlichen Qualitätsstandards und -kontrollen sind möglich, sofern sie betriebsbedingt notwendig oder in diesem Vertrag ausdrücklich vereinbart sind. Die Verbundgesellschaft hat alle betroffenen Verkehrsunternehmen und die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft über die hier vereinbarten Abweichungen zu informieren.

§ 2

Rechtsstellung und Aufgaben des Verkehrsunternehmens

- (1) Das Verkehrsunternehmen bleibt Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten. Es bleibt Eigentümer seiner Anlagen und Verkehrsmittel. Es führt seinen Betrieb, trägt die Aufwendungen dafür und bleibt Vertragspartner seiner Verkehrsnutzer.
- (2) Die Vertragspartner fördern sich bei der Durchführung des Verbundverkehrs gegenseitig, soweit dadurch nicht ihre berechtigten Interessen nachteilig berührt werden. Das gilt auch insoweit, als sie ihren Einfluss auf andere Unternehmen geltend machen können.
- (3) Das Verkehrsunternehmen stellt im Rahmen der Assoziierung nach § 1 der Verbundgesellschaft die für ihre Arbeit, d. h. für die Verkehrsplanung, die Einnahmenermittlung und -zuscheidung sowie den jährlichen Aufwandsprognosen notwendigen Unterlagen zur Verfügung und verpflichtet sich, der Verbundgesellschaft die hierzu notwendigen Auskünfte zu erteilen. Die erhaltenen Daten werden von der Verbundgesellschaft vertraulich behandelt.

Die Verbundgesellschaft kann mit Zustimmung des Verkehrsunternehmens zur Stärkung der Wirtschaftskraft dieses Unternehmens sowie zur Verbesserung der betrieblichen Leistungserstellung Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Betriebsanalysen und andere auf diese gerichtete Überprüfungen durchführen. Das Verkehrsunternehmen hat der Verbundgesellschaft die zur Erfüllung dieser Aufgabe notwendigen Unterlagen zur Verfügung zu stellen; diese sind von der Verbundgesellschaft vertraulich zu behandeln. Die Verbundgesellschaft hat Vorschläge für die vorstehend genannten Maßnahmen zu entwickeln und sie dem Verkehrsunternehmen vorzulegen.

§ 3

Verkehrsplanung

- (1) Über die Gestaltung des Liniennetzes und des jeweiligen betrieblichen Leistungsangebotes entscheidet das Verkehrsunternehmen im Benehmen mit der Verbundgesellschaft und nach Bestellung durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG).
- (2) In Bereichen konkurrierender und/oder aufeinander abzustimmender Verkehrsangebote wird das Verkehrsunternehmen ggf. im Einvernehmen mit den zuständigen Aufgabenträgern rechtzeitig das Liniennetz und das betriebliche Leistungsangebot vertraglich regeln. Bei Abbau von Parallelverkehren wird das beizubehaltende Verkehrsangebot vertraglich geregelt.

- (3) Bei Beendigung von Verträgen nach Absatz 2 besteht Einverständnis, dass die Rechtslage der öffentlich-rechtlichen Genehmigung wiederhergestellt wird, wie sie vor dem Wirksamwerden dieser Verträge bestand.

§ 4

Betriebliches Leistungsangebot und Verbundfahrplan

- (1) Betriebsstörungen in der Form von Fahrt- und Fahrzeugausfällen sowie Verspätungen, die die Fahrgastbeförderung erheblich beeinträchtigen, sind durch das Verkehrsunternehmen zu dokumentieren. Der Verbundgesellschaft wird auf Verlangen Einsichtnahme in die Dokumentation gewährt.
- (2) Die Verbundgesellschaft wird auf der Grundlage der Fahrplanentwürfe der Gesellschafter und der assoziierten Verkehrsunternehmen den Verbundfahrplan aufstellen. Änderungen der Fahrplanentwürfe der Verkehrsunternehmen bedürfen deren Zustimmung.
- (3) Die Veröffentlichung des Verbundfahrplanes hat durch die Verbundgesellschaft zu erfolgen. Die Fahrpläne der assoziierten Linien werden von der Verbundgesellschaft über das Internet dem Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Sie sind von diesem zu veröffentlichen und auszuhängen.
- (4) Notwendige Änderungen des Leistungsangebotes, insbesondere des Fahrplans, sind im Benehmen mit der Verbundgesellschaft möglich. Das Benehmen ist nicht erforderlich für kurzfristig vorübergehende Änderungen von Betriebsleistungen zur Bedienung von Spitzennachfragen (z. B. Sportgroßveranstaltungen, Messen, Volksfeste) sowie bei Betriebsstörungen.

§ 5

Verbundtarif, Beförderungsbedingungen

- (1) Die Verbundgesellschaft erstellt den Verbundtarif und entwickelt ihn weiter. Sie stellt bei der Genehmigungsbehörde die Anträge im Namen der Gesellschafter und der assoziierten Verkehrsunternehmen. Der Verbundtarif unterliegt der Zustimmung des Grundvertrags-Ausschusses des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg.
- (2) Die Verbundgesellschaft bestimmt für den Verbundverkehr die Beförderungsbedingungen und in Übereinstimmung mit dem Verkehrsunternehmen das Verkaufs- und Abfertigungssystem (Anlage 1).

- (3) Das Verkehrsunternehmen hat für den diesem Vertrag unterliegenden Verbundverkehr (§ 1) ausschließlich die gemeinsamen Beförderungsbedingungen anzuwenden.
- (4) Die *„Richtlinien für die Durchführung von Fahrausweiskontrollen“* sind für alle diesem Vertrag unterliegenden Verkehre verbindlich (Anlage 3).

§ 6

Erfolgsplan, Erfolgsrechnung

- (1) Die Verbundgesellschaft erstellt nach Artikel 7 Grundvertrag auf der Grundlage der mittelfristigen Vorausschau für den Verbundverkehr (die nächsten drei Jahre) für jedes Geschäftsjahr rechtzeitig einen Erfolgsplan für den Verbundverkehr. In diesen fließen unter Sammelrubriken auch die entsprechenden Angaben der assoziierten Verkehrsunternehmen ein. Das Verkehrsunternehmen legt die dafür erforderlichen Daten (Betriebsleistungen im Verbundverkehr, Aufwand für den Verbundverkehr, Abgeltungszahlungen, sonstige Erträge, Zuschüsse) jährlich bis zum 1. September für den Planungszeitraum der Verbundgesellschaft vor. Die Angaben über die Beteiligung an den nicht gedeckten Aufwendungen der Verbundgesellschaft, den Erträgen aus dem Verbundverkehr und die Verkehrsleistungen (Anzahl beförderter Fahrgäste, mittlere Reiseweite) im Verbundverkehr stellt die Verbundgesellschaft zur Verfügung.
- (2) Nach Abschluss des Geschäftsjahres stellt die Verbundgesellschaft das finanzielle Ergebnis des Verbundverkehrs im Rahmen einer Erfolgsrechnung dar. Das Verkehrsunternehmen legt die dafür erforderlichen Daten (vgl. Absatz 1) bis spätestens 1. Mai des Folgejahres vor.
- (3) Die Angaben des Verkehrsunternehmens nach (1) und (2) sind keinem Dritten zugänglich.

§ 7

Einnahmenezuscheidung

- (1) Die rechnerische Ermittlung der Aufteilungsmasse und der Vollzug der Einnahmenaufteilung obliegen der Verbundgesellschaft. Abrechnungsjahr ist das Kalenderjahr.
- (2) Die Einnahmenaufteilung im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg erfolgt durch ein nachfrageorientiertes Verfahren. Der Einnahmenanspruch jedes Verkehrsunternehmens verändert sich mit der Anzahl der beförderten bzw. berechtigten Fahrgäste, der Anzahl der dabei zurückgelegten Tarifzonen und/oder dem Fahrpreis. Andere Sachverhalte, z. B. die Subventionierung von Zubringerfahrten oder von Fahrtangeboten zur Daseinsvorsorge, die Sicherung von Alleinnahmen vor Verbundgründung, Bonus-

Malus-Regelungen etc. sind nicht Bestandteil der Einnahmenaufteilung. Näheres dazu regelt die Durchführungsrichtlinie *„Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN“* (Anlage 4).

- (3) Die Einnahmen aus dem Ausbildungsverkehr werden nach Fahrtberechtigung verteilt. Näheres dazu regelt die Durchführungsrichtlinie *„Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN“* (Anlage 4).
- (4) Die vom Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg aufzubringenden Ausgleichsleistungen für die verbundbedingten Verluste der Vertragspartner werden im Falle von Durchtarifizierungsverlusten wie Fahrgeldeinnahmen verteilt. Harmonisierungsverluste und Ausgleichsleistungen für die Einführung der Mehrfahrtenkarte zu Verbundbeginn und die ab dem 1. Januar 2010 neu entstehenden laufenden erweiterungsbedingten Verluste werden verursachungsgerecht den betroffenen Verbundverkehrsunternehmen zugeschrieben.
- (5) Die nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung erfolgt für jedes Kalenderjahr solange vorläufig, bis alle einnahmenwirksamen Daten (unternehmenseigene Fahrgastzahlen, nachgewiesene Einnahmen im Ausbildungsverkehr, aktuelle Fahrpreise nach Tarifanpassungen) der Verbundgesellschaft vorliegen. Nach Feststellung der endgültigen Jahresabrechnung durch die Verbundgesellschaft (vgl. § 9 Absatz 6) erfolgt mit der nächsten, spätestens mit der übernächsten Monatsabrechnung die Modifizierung des nachfrageorientierten Einnahmenaufteilungsschlüssels auf Grund der aktualisierten Daten.

§ 8

Fortschreibung der Einnahmenaufteilung

- (1) Der Aufteilungsschlüssel zur Einnahmenberechnung wird entsprechend der Preis- und Nachfrageveränderungen beim Verkehrsunternehmen regelmäßig fortgeschrieben. Näheres dazu regelt die Durchführungsrichtlinie *„Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN“* (Anlage 4).
- (2) Für wesentliche und dauerhafte Angebotsverbesserungen sowie wesentliche Angebotsverbesserungen bei Sonderereignissen können Vorabzuscheidungen gewährt werden. Näheres dazu regelt die Durchführungsrichtlinie *„Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN“* (Anlage 4).

§ 9

Einnahmenabrechnung

- (1) Das Verkehrsunternehmen beschafft sich seine Verbundfahrausweise selbst. Die im Verbund jeweils geltenden Sicherheitsvorkehrungen gegen Fälschung und Nachahmung von Verbundfahrausweisen sind einzuhalten. [Für Beschaffung, Aufbewahrung, Verkauf, Stornos, Einnahmenerfassungen ist ein internes Kontrollsystem einzurichten und alle Daten lückenlos zu dokumentieren. Die Dokumentation ist mindestens zehn Kalenderjahre aufzubewahren. Die Verbundgesellschaft oder ein von ihr beauftragter Wirtschaftsprüfer darf jederzeit unangemeldet das interne Kontrollsystem und die Dokumentationen überprüfen. Näheres regelt die DFR IKS (Anlage 5).]¹
- (2) Für jeden Kalendermonat teilt das Verkehrsunternehmen der Verbundgesellschaft bis spätestens zum Ende des Folgemonats die Höhe der von ihm erzielten Einnahmen aus dem Verkauf von Verbundfahrausweisen mit. Mit den Einnahmenmeldungen wird auch die Anzahl der verkauften Fahrausweise getrennt nach Gattung und Preisstufen mitgeteilt. Diese Einnahmen werden bei der monatlichen Einnahmenezuscheidung lt. § 9 (4) verrechnet. Erfolgt die monatliche Einnahmenmeldung nicht oder nicht rechtzeitig, werden 120 % einer durchschnittlichen Monatsabrechnung als fiktive Verkaufseinnahme angesetzt.
- (3) Für eigene Kassenfehlbeträge hat das Verkehrsunternehmen aufzukommen.
- (4) Die Verbundgesellschaft scheidet die monatlichen Einnahmen dem Verkehrsunternehmen vorläufig nach den Bestimmungen dieses Vertrages zu. Sie teilt dem Verkehrsunternehmen bis spätestens zwei Wochen nach Eingang der Mitteilungen des Verkehrsunternehmens nach Absatz 2 die monatliche Einnahmenezuscheidung mit. Aus der Darstellung muss die Berechnungsweise ersichtlich sein.
- (5) Die Vertragspartner gleichen den Unterschied zwischen den erzielten Einnahmen und der dem Verkehrsunternehmen nach den Ermittlungen der Verbundgesellschaft zustehenden monatlichen Einnahmenezuscheidungen spätestens binnen 10 Tagen nach Zugang der monatlichen Zuscheidungsrechnung der Verbundgesellschaft kassenmäßig aus.
- (6) Eine vorläufige Endabrechnung eines Abrechnungsjahres ist bis zum 15. Februar des folgenden Abrechnungsjahres, die durch alle Fortschreibungsdaten aktualisierte Endabrechnung eines Abrechnungsjahres bis zum 30. September des folgenden Abrechnungsjahres zu erstellen (Jahresabrechnung). Das Ergebnis der mit allen Fortschreibungsdaten aktualisierten Endabrechnung ist der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft zur Feststellung vorzulegen.

¹ Der Einschub [...] kann erst dann Vertragsbestandteil werden, wenn die DFR IKS (Anlage 5) fertig gestellt und von der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft beschlossen ist.

Die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft hat hier kein Ablehnungsrecht nach freiem Ermessen, sie stellt die sachliche und rechnerische Richtigkeit des Ergebnisses auf der Grundlage dieses Vertrages und der ergänzenden Durchführungsrichtlinie fest.

Dem Verkehrsunternehmen wird spätestens mit Vorlage der Jahresabrechnung an die Gesellschafterversammlung seine vorläufige, auf das Abrechnungsjahr abgegrenzte Einnahmenezuscheidung mitgeteilt. Aus der Darstellung muss die Berechnungsweise im Einzelnen erkennbar sein. Die Mitteilung ist vorläufig im Sinne der ausstehenden Feststellung der Jahresabrechnung durch die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft.

Der kassenmäßige Jahresausgleich ist von den Vertragspartnern spätestens binnen 10 Tagen nach Feststellung der Jahresabrechnung der Verbundgesellschaft durchzuführen. Ist vom Verkehrsunternehmen eine Rückzahlung zu leisten, so kann unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Verkehrsunternehmens eine monatliche Ratenzahlung zwischen den Vertragspartnern vereinbart werden.

- (7) Einsprüche gegen die Berechnung der Ausgleichszahlungen bewirken keinen Zahlungsaufschub. Im Falle des Zahlungsverzugs sind rückständige Einnahmenausgleichszahlungen vom Fälligkeitstag an mit vier von Hundert über dem Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank zu verzinsen.

§ 10

Gesetzliche Ausgleichszahlungen

- (1) Das Verkehrsunternehmen beantragt die Erstattung nach § 148 Sozialgesetzbuch IX auf der Grundlage seiner relevanten Einnahmen, soweit ein Anspruch besteht.
- (2) Die Zuordnung der Wertmarken und der korrespondierenden Fahrgeldeinnahmen im Ausbildungsverkehr sowie die für die Überprüfung relevanten orts- und haltestellenbezogenen Schüler-Namenslisten - sofern vom Schulaufwandsträger so detailliert geliefert - werden dem Verkehrsunternehmen bis zum 10. März von der Verbundgesellschaft mitgeteilt. Das Verkehrsunternehmen hat sich dann bis zum 30. April zur Richtigkeit und Vollständigkeit der Antragsdaten zu äußern. Fehlende Angaben sind zu ergänzen. Nach Ablauf des 30. April gilt die Zustimmung des Verkehrsunternehmens zu den von der Verbundgesellschaft zugewiesenen Stückzahlen und Einnahmen als erteilt. Gegebenenfalls noch fehlende Angaben werden aus dem Vorjahresantrag übernommen.

§ 11

Prüfungsbestimmungen

- (1) Die Richtigkeit der für die Einnahmenerfassung zu berücksichtigenden Daten nach § 9 Absatz 2 Assoziierungsvertrag ist von dem den Jahresabschluss des jeweiligen Verkehrsunternehmens prüfenden Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder zuständigen örtlichen Prüfungsorgan zu bestätigen. Die Kosten für diese Bestätigung trägt das Verkehrsunternehmen. Die Verbundgesellschaft ist berechtigt, die Richtigkeit der Abrechnungen und das Abrechnungsverfahren zu prüfen oder von einem Wirtschaftsprüfer prüfen zu lassen.
- (2) Die Richtigkeit der von der Verbundgesellschaft erstellten Einnahmenezuscheidung ist von dem für die Verbundgesellschaft bestellten Jahresabschlussprüfer anlässlich seiner Jahresabschlussprüfung zu bestätigen.

§ 12

Vergütung des ungedeckten Aufwands der Verbundgesellschaft

- (1) Das Verkehrsunternehmen vergütet der Verbundgesellschaft im Rahmen des von der Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft erstellten Budgets anteilig die durch eigene Erträge, Zuwendungen oder Zuschüsse nicht gedeckten Aufwendungen für die Bewirkung der Aufgaben der Verbundgesellschaft im Verhältnis seiner nach § 7 Assoziierungsvertrag zugeschiedenen Einnahmen zu den gesamten nach dem Einnahmenaufteilungsvertrag bzw. nach § 15 Absatz 3 VGN-Gesellschaftsvertrag (Einnahmen aus Assoziierungsverträgen) im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg ermittelten Einnahmen.
- (2) Die Verbundgesellschaft stellt dem Verkehrsunternehmen jeweils zu Beginn eines Quartals eine Rechnung in Höhe eines Viertels des Jahresbetrages gemäß Absatz 1 als Abschlagszahlung. Diese Rechnung ist innerhalb von 14 Tagen zu bezahlen. Die Endabrechnung erfolgt durch die Verbundgesellschaft bis zum 30. April des Folgejahres. Im Falle eines Zahlungsverzugs ist die Verbundgesellschaft berechtigt, den Betrag mit der nächsten monatlichen Einnahmenezuscheidung zu verrechnen. Gleiches gilt für die Jahresendabrechnung.

§ 13

Vertragsstrafen

- (1) Das Verkehrsunternehmen unterwirft sich einer Vertragsstrafe bis zu 5.000 Euro für die Fälle, dass wiederholt schuldhaft,
 1. die Angaben zur Erstellung des Erfolgsplanes oder der Erfolgsrechnung nicht fristgerecht und/oder in mangelhafter Form erfolgen (§ 6 Absatz 1),
 2. die vereinbarten Qualitätsstandards (Verkehrsdurchführungsvertrag) nicht eingehalten und Missstände trotz Abmahnung nicht in einer angemessenen Frist abgestellt werden,
 3. die Richtlinien für einheitliche Fahrausweiskontrollen im VGN (Anlage 3) nicht eingehalten werden.
- (2) Die Vertragsstrafe wird für jeden dieser Verstöße gesondert und bei mehrfachen Verstößen jeweils neu fällig.

Eine Vertragsstrafe aus diesem Vertrag wird **nicht** fällig, wenn das Verkehrsunternehmen zu den Ziffern 2. und 3. in der gleichen Sache bereits zur Zahlung eines Pönale an den zuständigen Aufgabenträger verpflichtet wurde. Die tatsächliche Bezahlung ist nachzuweisen.

- (3) Die Vertragsstrafe wird durch die Verbundgesellschaft festgelegt.

§ 14

Vertragsbeginn, -dauer und Kündigung

- (1) Dieser Vertrag wird am wirksam und gilt auf unbestimmte Dauer.
- (2) Dieser Vertrag kann mit einer Frist von mindestens einem Jahr zum Ende einer Fahrplanperiode gekündigt werden. Die Verbundgesellschaft hat alle betroffenen Verkehrsunternehmen, die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaft und den Grundvertrags-Ausschuss über die Kündigung zu informieren.
- (3) Für den Fall, dass die Durchführungsrichtlinie *„Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN“* (Anlage 4) mit einstimmigem Be-

schluss der Gesellschafterversammlung geändert wird, kann das Verkehrsunternehmen binnen vier Wochen nach Zugang der Änderungsmitteilung mit einer Frist von sechs Monaten zum Ende der Fahrplanperiode kündigen (außerordentliche Kündigung).

- (4) Die fristlose Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.
- (5) Ein wichtiger Grund ist insbesondere vorhanden, wenn
 - 1. das Verkehrsunternehmen eine ihm nach diesem Vertrag obliegende wesentliche Verpflichtung wiederholt schuldhaft verletzt,
 - 2. dem Verkehrsunternehmen die Beauftragung durch den Besteller zurückgenommen wird oder wenn die Wiedererteilung unanfechtbar abgelehnt ist,
 - 3. der gegebenenfalls bestehende Beteiligungsvertrag zwischen dem Zweckverband, den Gebietskörperschaften und der Verbundgesellschaft endet, ohne dass ein Anschlussvertrag zustande kommt,
 - 4. in die Verbundeinnahmen (Einnahmen aus dem Verbundtarif) vollstreckt wird,
 - 5. Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen des Verkehrsunternehmens gestellt wird oder
 - 6. das Verkehrsunternehmen im Zwangsvollstreckungsverfahren wegen einer Geldforderung in das bewegliche Vermögen eine eidesstattliche Versicherung abgegeben hat.

Dem Verkehrsunternehmen stehen Personen gleich, die für die Leitung des Unternehmens verantwortlich sind oder denen die Führung des Betriebs übertragen worden ist.

- (6) Bei Außerkrafttreten des Grundvertrages haben die Vertragspartner das Recht, den Vertrag mit der Wirkung zu kündigen, dass er zum Ende des Kalenderjahres, in dem die Kündigung ausgesprochen wird, außer Kraft tritt.
- (7) Dieser Vertrag tritt mit Beendigung des Gesellschaftsvertrages für die Verbundgesellschaft oder mit Aufhebung des Verbundtarifs außer Kraft.

§ 15

Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages und/oder seiner Anlagen unwirksam sein oder werden, so berührt dies die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht. Die Parteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch neue Bestimmungen zu ersetzen, die der in den unwirksamen Bestimmungen enthaltenen Regelungen in rechtlich zulässiger Weise gerecht werden. Entsprechendes gilt für im Vertrag enthaltene Regelungslücken. Zur Behebung der Lücke verpflichten sich die Parteien auf eine Art und Weise hinzuwirken, die dem am nächsten kommt, was die Parteien nach dem Sinn und Zweck des Vertrages bestimmt hätten, wenn der Punkt von ihnen bedacht worden wäre.

Nürnberg, den

.....
(Ort und Datum)

Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg GmbH

Verkehrsunternehmen

.....
Prof. Dr. Willi Weißkopf Jürgen Haasler

.....

Anlage 1 zum Assoziierungsvertrag
zwischen der Verbundgesellschaft und dem Verkehrsunternehmen

Beschreibung des assoziierten Linienverkehrs:

- Liniennummer(n)
- Linienweg(e)
- Genehmigter Fahrplan (in Kopie)

Anlage 2 zum Assoziierungsvertrag

**zwischen der Verbundgesellschaft
und
dem Verkehrsunternehmen**

Durchführungsrichtlinie (DFR)

**Qualitätsstandards und -kontrollen im
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg**

(Stand: 01.01.2011)

Inhaltsangabe:

	Seite
Vorwort	2
1. Einführung	3
1.1 Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten	3
1.2 Messung der Dienstleistungsqualität	3
2. Qualitätskriterien und die jeweilige Mindestanforderung im VGN	3
2.1 Zugänglichkeit; Ticketing/Fahrausweise	4
2.2 Information	4
2.2.1 Reiseinformation unter Normalbedingungen	4
2.2.1.1 Personal	4
2.2.1.2 Haltestellenausstattung und -bezeichnung	4
2.2.1.3 Fahrzeuge	5
2.2.1.4 Kundeninformation	5
2.2.2 Reiseinformation unter Sonderbedingungen	6
2.3 Zeit; Einhaltung des Fahrplans	6
2.4 Kundenbetreuung	6
2.4.1 Schnittstelle zum Kunden	6
2.4.2 Personal	6
2.5 Komfort	7
2.5.1 Benutzbarkeit von Haltestellen und Fahrzeugen	7
2.5.2 Fahrkomfort	7
2.6 Sicherheit; Unfallvermeidung	8
3. Messungen	8
4 Nachweise, Rechenschaft	9
Anhang 1 Erhebungsbogen	
Anhang 2 Erhebungsleitfaden	
Anhang 3 Berichtsbogen	

Vorwort:

Im Interesse eines attraktiven und gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kommt der Dienstleistungsqualität eine herausragende Bedeutung zu. Dementsprechend streben die Partner im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg einen Verbundverkehr an, der „den größtmöglichen Nutzen für die Bevölkerung bringt“.¹

Die Rahmenbedingungen für die betroffenen Gebietskörperschaften², die jeweiligen Verkehrsunternehmen und die einzelnen Betriebszweige sind unterschiedlich. Absolut gleiche Qualität für alle Verbundpartner und Betriebszweige ist daher nicht möglich. Für den „größtmöglichen Nutzen für die Bevölkerung“ können und müssen aber Mindestanforderungen an die Dienstleistungsqualität definiert und eingehalten werden. Über die Einhaltung ist Rechenschaft abzulegen.

Hierbei wird an alle Partner appelliert, im Interesse eines attraktiven ÖPNV die Mindestanforderungen zu übertreffen. In Verkehrsdienstleistungsverträgen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sollte die Vereinbarung von Qualitätszielen und deren Sicherung wesentlicher Bestandteil sein.

Die Richtlinie gilt für alle im Verbundverkehr eingesetzten Kraftfahrzeuge und -omnibusse. Für den Schienenverkehr (SPNV) sowie für U-Bahn- und Tramverkehr sollen Daten in vergleichbarer Form zur Verfügung gestellt werden. Diese Richtlinie gilt nicht für Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre (AST), Anruf-Linien-Taxi-Verkehre (ALT) und Linien-Bedarfs-Taxi-Verkehre (LBT).

¹ Artikel 5 Absatz 2 Grundvertrag

² Nach Artikel 8 Absatz 1 Bay ÖPNVG sorgen die Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis und in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit für den ÖPNV.

1. Einführung

1.1 Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten

Für den ÖPNV sind sowohl die Aufgabenträger als auch die Verkehrsunternehmen gemeinsam zuständig und verantwortlich, allerdings in unterschiedlichen Ausprägungen. So stellen die Aufgabenträger z. B. einen Nahverkehrsplan auf und sind zuständig für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungen. Beide sind entsprechend ihrer Aufgabenstellung der Dienstleistungsqualität zum Nutzen der Kunden verpflichtet.

Bei der Beurteilung der vom Verkehrsunternehmen erbrachten Dienstleistungsqualität ist deshalb zunächst zu hinterfragen, ob das ausgewählte Qualitätskriterium überhaupt im Einflussbereich des Verkehrsunternehmens liegt.

Aus der engen Verflechtung der Zuständigkeiten von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ergibt sich zwangsläufig, dass auch der Aufgabenträger seinen Verpflichtungen nachkommen muss.

1.2 Messung der Dienstleistungsqualität

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, die Qualitätsmessung gleichmäßig verteilt auf alle Fahrten und Tageszeiten durchzuführen. Der Stichprobenumfang beträgt bei Regionalverkehrsunternehmen mindestens 30 Fahrplanfahrten, bei Stadtverkehrsunternehmen mindestens 50 Fahrplanfahrten pro Jahr.³ Die Erhebungszeiträume haben denen der Einsteigerzählungen zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung zu entsprechen.

2. Qualitätskriterien und die jeweilige Mindestanforderung im VGN

Die nachfolgend beschriebenen Qualitätsanforderungen sind als Mindestanforderung einzuhalten und möglichst zu überschreiten. Sie beschränken sich auf die vorwiegend betrieblichen Aspekte.

³ Unterschreitungen des vorgegebenen Stichprobenumfangs sind möglich, wenn dies in § 1(5) Assoziierungsvertrag ausdrücklich vereinbart ist.

2.1 Zugänglichkeit; Ticketing/Fahrausweise

Das Verkehrsunternehmen verkauft Fahrausweise des VGN-Gemeinschaftstarifs entsprechend Anlage 1 zum Assoziierungsvertrag.

Das Verkehrsunternehmen stellt die direkt bei ihm beantragten Verbundpässe aus. Kunden zu veranlassen, bei einem anderen Verkehrsunternehmen den Verbundpass zu beantragen, ist nicht zulässig.

Falls als Verkaufsform Fahrscheindrucker vereinbart sind, sind diese und etwaige Entwerter stets funktionsfähig zu halten. Defekte Fahrscheindrucker sind unverzüglich auszutauschen, andernfalls sind Notfahrscheine zu verkaufen.

In den Fahrzeugen soll sich ein deutlich sichtbarer Hinweis auf jederzeit mögliche Fahrausweiskontrollen befinden. Entsprechende Schilder werden von der VGN GmbH auf Anforderung zur Verfügung gestellt.

2.2 Information

Zum Austausch von Informationen, insbesondere im Bereich Tarif, Verkauf und Fahrplaninformationen sollte das Verkehrsunternehmen über einen Internetzugang und eine E-Mail-Adresse verfügen.

2.2.1 Reiseinformationen unter Normalbedingungen

2.2.1.1 Personal

Das Verkehrsunternehmen veranlasst das Fahrpersonal, bei erkennbarem Bedarf die nächste Haltestelle und gegebenenfalls die Umsteigemöglichkeit rechtzeitig und korrekt anzusagen. Die Durchsagen müssen im gesamten Fahrzeug deutlich zu hören sein. Dies gilt analog für automatische Ansagen.

2.2.1.2 Haltestellenausstattung und -bezeichnung

Das Verkehrsunternehmen wird die im öffentlichen Linienverkehr allgemein erforderlichen Haltestellen nach den bestehenden Vorschriften einrichten. Das Haltestellenschild sowie die Fahrplan- und Informationskästen sind vom Verkehrsunternehmen zu warten, zu un-

terhalten und zu reinigen. Es werden die besonderen Anforderungen des VGN an Haltestellen im Verbundverkehr beachtet:

- a) Kennzeichnung mit Haltestellenamen, Linienziel, VGN-Liniennummer, VGN-Signet und Verkehrsunternehmen,
- b) Anbringung eines Fahrplan- und Informationskastens am Haltestellenmast oder dem Fahrgastunterstand,
- c) Aushang des jeweiligen aktuellen Fahrplans mit Linienverlauf,
- d) unverzügliche Beseitigung von Schäden.

Das Aufstellen, der Unterhalt und das Reinigen von Fahrgastunterständen und Haltestellen obliegt den Gemeinden. Ebenso das Räumen und Streuen im Bereich von Haltestellen im Winter.

Bei gemeinsam benutzten Haltestellen werden Name, die Zuständigkeit und die Verteilung der entstehenden Lasten im Einvernehmen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen festgelegt. Bei Bedarf oder fehlendem Einvernehmen entscheidet die Verbundgesellschaft.

2.2.1.3 Fahrzeuge

Das Verkehrsunternehmen wird die besonderen Anforderungen des VGN bei der Kennzeichnung der eingesetzten Fahrzeuge im Verbundverkehr beachten:

- a) Gut lesbare VGN-Liniennummer und Zielschild an der Stirnseite, Streckenschild an der rechten Längsseite, VGN-Liniennummer am Heck und möglichst an der linken Längsseite,
- b) Handzettelbox zur Verteilung der VGN-Informationsmittel, soweit eine Anbringung technisch möglich und nicht hinderlich ist,
- c) Kennzeichnung der Behindertensitzplätze,
- d) Bordsprechanlage für Ansagen durch das Fahrpersonal.

Eine vorhandene optische Haltestellenanzeige ist zu betreiben.

2.2.1.4 Kundeninformation

Das Verkehrsunternehmen ist bereit, die im Rahmen der VGN-Marketingaktivitäten produzierten Werbe- und Informationsmaterialien zu verteilen.

Das Verkehrsunternehmen muss für die Fahrgäste zu seinen Geschäftszeiten zur Erteilung von Fahrplan- und Tarifauskünften telefonisch erreichbar sein.

Die Verbundgesellschaft ist bereit, eigene Marketingaktivitäten des Verkehrsunternehmens zu unterstützen.

2.2.2 Reiseinformationen unter Sonderbedingungen

Das Verkehrsunternehmen informiert die Fahrgäste unverzüglich über relevante Betriebsstörungen (Ursache, Dauer, alternative Fahrmöglichkeiten), soweit bekannt und technisch möglich.

2.3 Zeit; Einhaltung des Fahrplans

Das Verkehrsunternehmen sorgt dafür, dass das Fahrpersonal in der Regel pünktlich nach Fahrplan an der Starthaltestelle abfährt und die im Fahrplan angegebenen Fahrzeiten einhält. Die Fahrzeiten gelten als eingehalten, wenn die Fahrgäste nicht später als fünf Minuten über der Zeit an ihrer Ziel- oder Umsteige-Haltestelle ankommen. Das Fahrpersonal beachtet planmäßige und nach Möglichkeit zufällige Anschlüsse.

Verfrühungen sind unzulässig.

2.4 Kundenbetreuung

2.4.1 Schnittstelle zum Kunden

Für die Bearbeitung von bei der Verbundgesellschaft eingegangenen Fahrgastbeschwerden wird das Verkehrsunternehmen der Verbundgesellschaft auf Anforderung die notwendigen Auskünfte erteilen und Unterlagen zur Verfügung stellen oder Einsicht in die vorhandene Dokumentation gewähren. Beschwerden werden grundsätzlich vom betroffenen Verkehrsunternehmen beantwortet.

2.4.2 Personal

Das Verkehrsunternehmen setzt nur Fahrpersonal ein, das die im Fahrdienst notwendigen allgemeinen Kenntnisse der im Linienverkehr bestehenden Vorschriften besitzt.

Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal die folgenden Anforderungen erfüllt:

- a) Gepflegtes Erscheinungsbild,
- b) höfliches, freundliches Verhalten gegenüber den Fahrgästen,
- c) Hilfsbereitschaft beim Einstieg von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen,
- d) Umsichtigkeit gegenüber Fahrgästen, die an der Haltestelle warten oder heraneilen oder den Haltewunsch signalisiert haben,
- e) ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache,
- f) Kenntnisse über VGN-Beförderungsbedingungen und VGN-Tarif,
- g) Fähigkeit zu Fahrausweis-Sichtkontrollen,
- h) Fähigkeit zu Tarif- und Fahrplanauskünften über die unternehmenseigenen Linien und direkte Anschlussmöglichkeiten zu VGN-Linien anderer Verkehrsunternehmen,
- i) ausreichende Kenntnis der jeweiligen Linienstrecke,
- j) Beachtung allgemeiner Verhaltensregeln im Linienverkehr:
 - kein Rauchen,
 - kein Telefonieren – erlaubt sind Betriebsfunk sowie Telefonieren aus betrieblich notwendigen Gründen unter Beachtung von § 23 Absatz 1a StVO und an Endhaltestellen –,
 - kein Radiohören.

2.5 Komfort

2.5.1 Benutzbarkeit von Haltestellen und Fahrzeugen

Das Verkehrsunternehmen stellt durch regelmäßige Kontrollen sicher, dass die Haltestelleneinrichtungen benutzbar sind. Festgestellte Schäden oder sonstige Mängel sind zu beheben bzw. an die zuständige Gemeinde zu melden.

Das Verkehrsunternehmen hält die Fahrzeuge innen und außen in einem gepflegten und sauberen Zustand. Festgestellte Schäden, grobe Verunreinigungen oder sonstige Mängel sind zu beheben oder zu melden.

2.5.2 Fahrkomfort

Das Fahrpersonal fährt ausgeglichen und vorausschauend. Es passt sich dem Verkehrsfluss und der Ampelschaltung an und vermeidet ruckartiges Anfahren, Beschleunigen und Bremsen.

Das Fahrzeug soll nicht überfüllt sein. Der Besetzungsgrad wird über sämtliche Sitz- und Stehplätze ermittelt. Für einen Stehplatz werden nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern 0,25 m² angesetzt. Eine Überfüllung führt nicht zu Vertragsstrafen.

2.6 Sicherheit; Unfallvermeidung

Das Fahrpersonal fährt Haltestellen vor allem bei großem Fahrgastandrang vorsichtig an und gefährdet keine Fahrgäste. Es beachtet beim Einfahren in die Haltestelle, dass der Abstand zwischen Wagenkante und Bordstein zum Ein- und Aussteigen möglichst gering gehalten wird.

Das Fahrpersonal öffnet Türen erst nach Stillstand des Fahrzeugs und vermeidet Einklemmen der Fahrgäste beim Schließen der Türen.

Das Fahrpersonal nutzt nach Möglichkeit vorhandene technische Ein- und Ausstiegshilfen und bei Bedarf Rampen. Erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ist vor dem Anfahren besondere Aufmerksamkeit zu widmen, ob sie einen Sitzplatz oder zumindest festen Halt gefunden haben. Ihnen ist grundsätzlich Unterstützung anzubieten.

3. Messungen

Die Qualitätsmessungen sind nach folgenden Punkten durchzuführen:

- Die Messung der erbrachten Dienstleistungsqualität ist während der Betriebszeit durchzuführen.
- Die aktualisierten Messergebnisse zu den Qualitätskriterien sind mindestens einmal im Jahr zusammenzustellen.
- Änderungen bei den Verfahrensweisen sowie die Gründe für diese Änderungen sind zu dokumentieren.
- Die Erfassung und Verarbeitung der Daten muss transparent, rückverfolgbar und auf Richtigkeit prüfbar sein.
- Das gemessene Element ist so aufzuzeichnen, wie es zunächst wahrgenommen wird; dies gilt auch dann, wenn unmittelbar Korrekturmaßnahmen eingeleitet werden.
- Für die Auswahl der 30 bzw. 50 Stichproben (Ziffer 1.2) müssen alle angebotenen Fahrplanfahrten berücksichtigt werden.

Es wird empfohlen, für die Angabe der Ergebnisse so häufig wie möglich Angaben über die Anzahl der betroffenen Kunden zu machen. Wird die Anzahl der Kunden nicht gezählt, wird empfohlen, die Anzahl auf eine begründbare und angemessene Weise zu schätzen.

Die dem Messsystem zugrunde liegende Methodik sollte so stabil wie möglich sein, so dass Vergleiche (beispielsweise zwischen verschiedenen Zeiträumen) möglich sind.

Für die Qualitätskontrollen ist die anhängende Erhebungsliste zu verwenden (Anhang 1).

4. Nachweise, Rechenschaft

Die Messergebnisse des abgelaufenen Kalenderjahres sind bis spätestens 31. Mai des darauf folgenden Jahres der Verbundgesellschaft zu übermitteln.

Sämtliche Unterlagen sind drei Kalenderjahre aufzubewahren.

Verkehrsunternehmen:

Anhang 1 zur Durchführungsrichtlinie (DFR) Qualitätsstandards und -kontrollen

Erhebungsbogen

Datum:	Linie:	Fahrtrichtung:	Einstiegshaltestelle:
☐ 05:00 bis 15:00 Uhr ☐ 15:01 bis 25:00 Uhr	Beginn Bewertungsfahrt:	Fahrplanabweichung in Minuten:	
Amtl. Kennzeichen: ____ - ____ ____	Witterung:	☐ Fahrgäste alle mitgenommen?	

Zu bewertender Aspekt		voll erfüllt (3)	weitgehend erfüllt (2)	teilweise erfüllt (1)	nicht erfüllt (0)	nicht bewertet
Qualitätsbewertung Einstiegshaltestelle						
1.	Haltestellenschild sichtbar und gut lesbar? ②	☐	☐	☐	☐	☐
Das Schild darf nicht durch Äste, Zweige oder Bauwerke verdeckt sein. Das Schild darf nicht ausgeblinden bzw. verblasst oder z. B. mit Moos bedeckt sein. Es darf nicht beschädigt sein und muss deutlich lesbar sein.						
2.	Informationskasten ohne Beschädigungen? ②	☐	☐	☐	☐	☐
Es dürfen keine Beschädigungen an Frontscheibe oder Rahmen erkennbar sein. Auf Verschmierungen und Verunreinigungen an Frontscheibe oder Rahmen ist zu achten.						
3.	VGN-Linienfahrplan lesbar und gültig? ②	☐	☐	☐	☐	☐
Auf Gültigkeit, Vollständigkeit und Lesbarkeit ist zu achten.						
Qualitätsbewertung Fahrzeug; Erscheinungsbild						
4.	Sauberkeit außen? ⑥	☐	☐	☐	☐	☐
Das Fahrzeug ist unter Berücksichtigung der Witterungsbedingungen außen sauber; die Fensterscheiben und die Karosserie sind gereinigt.						
5.	Fahrzeug frei von Schmierereien? ⑥	☐	☐	☐	☐	☐
Im gesamten Fahrzeug dürfen keine Schmierereien vorhanden sein.						
6.	Sitze (Sitzfläche und Rückenlehne) sauber? ⑥	☐	☐	☐	☐	☐
Die Sitzflächen und Rückenlehnen dürfen keine Verunreinigungen (Kaugummireste, Verstaubungen etc.) aufweisen.						
7.	Sitze unbeschädigt? ⑥	☐	☐	☐	☐	☐
An den Sitzen dürfen keine Beschädigungen (Risse, Schnitte, Schnitzereien) erkennbar sein.						
8.	Fenster innen sauber? ⑥	☐	☐	☐	☐	☐
Die Fenster müssen in einem gereinigten Zustand sein.						
9.	Fenster unbeschädigt? ⑥	☐	☐	☐	☐	☐
Fenster dürfen keine Beschädigungen (z. B. Kratzer) aufweisen.						
Qualitätsbewertung Fahrzeug; Fahrzeugtechnik und Sicherheit						
10.	Fahrausweisdrucker funktionsfähig und in Betrieb? ①	☐	☐	☐	☐	☐
Der im Fahrzeug vorhandene Fahrausweisdrucker muss in Betrieb und funktionsfähig sein.						
11.	Entwerter/Stempler funktionsfähig? ①	☐	☐	☐	☐	☐
Im Fahrzeug muss mindestens ein Entwerter in Betrieb und funktionsfähig sein.						

Zu bewertender Aspekt		voll erfüllt (3)	weitgehend erfüllt (2)	teilweise erfüllt (1)	nicht erfüllt (0)	nicht bewertet
12.	Optische Haltestellenanzeige in Betrieb? ②	☐	☐	☐	☐	☐
Sofern eine optische Haltestellenanzeige vorhanden ist, muss diese in Betrieb sein und auch zum richtigen Zeitpunkt korrekte für den Kunden wesentliche Informationen anzeigen.						
13.	Durchsagen deutlich zu hören? ②	☐	☐	☐	☐	☐
Die Durchsagen müssen im gesamten Fahrzeug laut und deutlich zu hören sein.						
14.	Funktioniert die Haltewunschtechnik? ⑥	☐	☐	☐	☐	☐
Die Haltewunschtechnik muss an allen Türen funktionieren und für Fahrgäste im gesamten Fahrzeug gut erkennbar und erreichbar sein.						
15.	Kinderwagen-/Rollstuhlstellplätze? ⑦	☐	☐	☐	☐	☐
Geeignete Kinderwagen-/Rollstuhlstellflächen entsprechend den VGN-Beförderungsbedingungen sollen vorhanden sein.						
Qualitätsbewertung Fahrpersonal						
16.	Allgemein freundliches Verhalten? ⑤	☐	☐	☐	☐	☐
Bewertet wird die Freundlichkeit gegenüber Kunden (Korrektheit, Blickkontakt, Grußerwiderung, Umgangston).						
17.	Auskunftsbereitschaft und -fähigkeit? ⑤	☐	☐	☐	☐	☐
Bewertet wird, ob die gewünschte Tarif- und Fahrplanauskunft über unternehmenseigene Linien und direkte Anschlussmöglichkeiten zu VGN-Linien anderer Verkehrsunternehmen erteilt oder ob nur auf andere Stellen verwiesen wird.						
18.	Fahrzeug nach Verlassen der Endhaltestelle frei von grobem Unrat? ⑥	☐	☐	☐	☐	☐
Der Fahrer entfernt nach Möglichkeit bei Endaufenthalt groben Unrat wie herumliegende Dosen, Zeitungen usw. aus dem Fahrzeug.						
19.	Fahrzeug mit Fahrziel und VGN-Liniennummer korrekt beschildert? ②	☐	☐	☐	☐	☐
Bewertet wird, ob Fahrziel und Liniennummer korrekt eingestellt sind und die für das Fahrzeug vorgesehene Beschilderung eingesetzt wird.						
20.	Fährt pünktlich an der Start-(End-)haltestelle ab? ③	☐	☐	☐	☐	☐
Bewertet wird, ob nach Erteilung des Abfahrtsignals am IBIS-Gerät (bei Fahrzeugen mit RBL) oder nach Fahrplan pünktlich abgefahren wird. Ausgenommen sind begründete Fälle, z. B. Anschluss abwarten.						
21.	Hält die im Fahrplan angegebenen Fahrzeiten ein? ③	☐	☐	☐	☐	☐
Es wird bewertet, ob die im Fahrplan angegebenen Zeiten eingehalten werden (maximal +5 Minuten). Ausgenommen sind begründete Verspätungen z. B. Behinderung durch einen Unfall.						
22.	Beachtet planmäßige Anschlüsse und nach Möglichkeit zufällige Anschlüsse? ③	☐	☐	☐	☐	☐
Es wird bewertet, ob im Fahrplan vermerkte Anschlüsse bzw. durch Verspätung entstandene Zufallsanschlüsse beachtet werden. Bewertet wird auch, ob nach planmäßigen Anschlüssen nachgefragt wird.						
23.	Vermeidet Verfrühungen? ④	☐	☐	☐	☐	☐
Verfrühungen sind unzulässig. Es wird bewertet, ob Verfrühungen z. B. durch längeres Warten an einer Haltestelle vermieden werden.						
24.	Ausgeglichene, vorausschauende Fahrweise? ⑦	☐	☐	☐	☐	☐
Bewertet wird, ob ausgeglichen und vorausschauend gefahren und sich dem Verkehrsfluss und der Ampelschaltung angepasst wird.						
25.	Fährt und bremst ruck- und stoßfrei? ⑦	☐	☐	☐	☐	☐
Bewertet wird, ob beim Anfahren, Beschleunigen und Bremsen Rucken und Stoßen vermieden wird.						

Zu bewertender Aspekt		voll erfüllt (3)	weitgehend erfüllt (2)	teilweise erfüllt (1)	nicht erfüllt (0)	nicht bewertet
26.	Beachtet Aus- u. Einsteigewunsch von Fahrgästen? ⑤	☐	☐	☐	☐	☐
Bewertet wird, ob an der Haltestelle wartende oder heraneilende Fahrgäste und der Haltewunsch von Fahrgästen beachtet werden.						
27.	Fährt Haltestellen mit der nötigen Vorsicht an? ⑧	☐	☐	☐	☐	☐
Bewertet wird, ob bei einer vollen Haltestelle entsprechend vorsichtig eingefahren wird, sodass keine Fahrgäste gefährdet werden.						
28.	Öffnet Türen erst nach Stillstand? ⑧	☐	☐	☐	☐	☐
Türen dürfen erst nach Stillstand des Fahrzeugs geöffnet werden.						
29.	Vermeidet Einklemmen der Fahrgäste? ⑧	☐	☐	☐	☐	☐
Bewertet wird, ob beim Schließvorgang manuell betätigter Türen niemand eingeklemmt wird.						
30.	Verwendet Ein- und Ausstiegshilfen und bei Bedarf Rampen? ⑧	☐	☐	☐	☐	☐
Bewertet werden das Nutzen technischer Ein- und Ausstiegshilfen, z. B. bedarfsmäßiges Absenken des Wagens und das Verwenden vorhandener Rampen.						
31.	Hilfsbereitschaft gegenüber älteren und/oder erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen? ⑤	☐	☐	☐	☐	☐
Bewertet wird, ob Hilfestellung z. B. beim Einsteigen gewährt wird und darauf Rücksicht genommen wird, bis ältere Fahrgäste nach dem Einsteigen einen Sitzplatz oder zumindest einen festen Halt gefunden haben. Bewertet wird auch, ob Fahrgästen mit Kinderwagen Hilfe beim Einsteigen gewährt wird bzw. diese einen sicheren Standplatz erreicht haben. Dazu zählt auch Hilfsbereitschaft und Rücksichtnahme bei erkennbar behinderten Fahrgästen.						

Erhebungsleitfaden

Stichprobenziehung und Erhebungsplanung

Die Qualitätsbewertung wird so organisiert, dass die Messungen gleichmäßig verteilt auf alle Fahrten, Tageszeiten und VGN-Linien erfolgen. Der Stichprobenumfang beträgt bei Regionalverkehrsunternehmen mindestens 30 Fahrplanfahrten, bei Stadtverkehrsunternehmen mindestens 50 Fahrplanfahrten pro Jahr. Die Erhebungszeiträume entsprechen denen der Einsteigerzählungen zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung.

Anforderungen an das Erhebungspersonal

Das für die Qualitätsbewertung eingesetzte Personal soll zur Vorbereitung auf die Bewertung eine Schulung (ca. 5 Stunden) mit Theorie- und Praxisteil durchlaufen, um Hintergründe und Bewertungsmaßstab der festgelegten Qualitätskriterien voll zu erfassen und repräsentative Messergebnisse zu erreichen.

Durchführung der Messung

Für die Bewertung verbleibt ein Qualitätsprüfer 15 bis 20 Minuten in einem Fahrzeug, um alle Prüfkriterien sicher und zuverlässig bewerten zu können. Sofern der gesamte Linienweg kürzer als 15 Minuten ist, soll durch eine Mitfahrt über die Endhaltestelle hinaus eine Fahrtzeit von mindestens 15 Minuten erreicht werden.

Die Bewertung erfolgt anhand der durch den VGN vorgegebenen Erhebungsbögen, in denen die aufgeführten Kriterien **aus der Kundenperspektive** abgeprüft werden. Der Bewertungsmaßstab ist wie folgt vorgegeben:

Voll erfüllt	= 3 Punkte	entsprechend 100 %
Weitgehend erfüllt	= 2 Punkte	entsprechend 67 %
Teilweise erfüllt	= 1 Punkt	entsprechend 33 %
Nicht erfüllt	= 0 Punkte	entsprechend 0 %

Die Dokumentation der Bewertung durch den Qualitätstester erfolgt direkt im Anschluss an die Fahrt. Die durch die Qualitätsprüfer ausgefüllten Erhebungsbögen werden elektronisch erfasst. Das Programm wird durch die Verbundgesellschaft zur Verfügung gestellt.

Kennzeichnung der Erhebungsbögen

Zur Dokumentation und Nachvollziehbarkeit sind die Erhebungsbögen mit folgenden Informationen zu kennzeichnen:

Verkehrsunternehmen:	Eindeutige Kurzbezeichnung des bewerteten Verkehrsunternehmens
Datum:	Datum der Erhebung
Linie:	VGN-Liniennummer der geprüften Busfahrt
Fahrtrichtung:	Fahrtziel der Linie in der Richtung der Bewertungsfahrt
Einstiegshaltestelle:	Name der Einstiegshaltestelle

Zeitfenster: Vormittag: 05:00 Uhr bis 15:00 Uhr
Nachmittag: 15:01 Uhr bis 25:00 Uhr

Beginn Bewertungsfahrt: Abfahrtszeit an der Einstiegshaltestelle der Bewertungsfahrt

Fahrplanabweichung: Abweichung der Abfahrtszeit vom Fahrplan, angegeben in Minuten.
Hierzu ist vor Fahrtantritt die Soll-Abfahrtszeit an der Einstiegshaltestelle dem Fahrplan zu entnehmen und mit dem tatsächlichen Abfahrtszeitpunkt zu vergleichen. Verfrühungen, z. B. von 1 Minute, werden mit „- 1“ angegeben.

Amtliches Kennzeichen: Kennzeichen des erhobenen Fahrzeugs

Witterung: z. B. trocken und sonnig, kühl mit Regenschauern usw.

Fahrgäste alle
mitgenommen: Falls Fahrgäste aus Kapazitätsgründen nicht mitgenommen werden konnten, bleibt das Kontrollkästchen frei.

Qualitätsbewertung

Bei allen Bewertungen ist es wichtig aus Sicht der Kunden zu handeln/zu bewerten!

Nicht in allen Sparten können alle Fragen bewertet werden!

Alle Bewertungen können auch nur fallweise auftreten!

**Anhang 3 zur Durchführungsrichtlinie (DFR)
Qualitätsstandards und -kontrollen**

Berichtsbogen

Verkehrsunternehmen:	Berichtszeitraum:
	Linie(n):

Zusammenfassung aus den Erhebungslisten	absolut	in %	Bemerkung
① Zugänglichkeit; Ticketing/Fahrausweise			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		98%	
② Information; Reiseinformation unter Normalbedingungen			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		80%	
③ Zeit; Einhaltung des Fahrplans			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		85%	
④ Verfrühungen sind unzulässig			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert:		100%	
⑤ Kundenbetreuung; Personal			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		98%	
⑥ Komfort; Benutzbarkeit von Fahrgasteinrichtungen			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		70%	
⑦ Komfort; Fahrkomfort			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		90%	
⑧ Sicherheit; Unfallvermeidung			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		98%	

Anlage 2 zum Assoziierungsvertrag

**zwischen der Verbundgesellschaft
und
dem Verkehrsunternehmen**

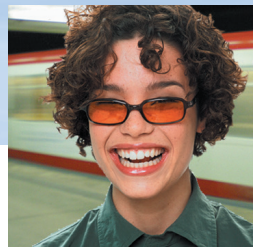
- n i c h t b e l e g t -

Anlage 3 zum Assoziierungsvertrag
zwischen der Verbundgesellschaft
und
dem Verkehrsunternehmen

Richtlinien für die Durchführung
von Fahrausweiskontrollen

(Stand: 01.01.2008)

Richtlinien für die Durchführung von Fahrausweiskontrollen



Stand: 2008



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

1. Philosophie

Fahrausweiskontrollen sind ein wesentlicher Bestandteil der Einnahmensicherung und damit Voraussetzung für Einnahmenaufteilungsverfahren.

Die Durchführung von Fahrausweiskontrollen entsprechend diesen Richtlinien ist bindend für alle im VGN tätigen Verkehrsunternehmen.

Vorrangig für die Durchführung der Fahrausweiskontrollen sind die wirtschaftlichen Interessen der Verkehrsunternehmen. Für den zahlenden Fahrgast stellt die Fahrausweisprüfung ein subjektives Empfinden der gerechten Durchsetzung der Tarif- und Beförderungsbestimmungen dar.

Allerdings dürfen unter den Aspekten Kundengewinnung und Kundenbindung marketing- bzw. kundenorientierte Kriterien bei den Kontrollen und deren Folgebearbeitung nicht außer Acht gelassen werden.

Für eine optimierte Fahrausweisprüfung und Nachbearbeitung ist Basisvoraussetzung, dass die Sicherheitsstandards der Fahrausweise und das interne Kontrollsystem (IKS) der Fahrausweislogistik qualitativ gesichert sind.

Daraus leiten sich – in dieser Reihenfolge – die Zielsetzungen für das Kontrollwesen ab:

1. Sichern eines möglichst hohen Einnahmengrades (natürliche Zahlungsbereitschaft) (quantitativer Aspekt)
2. Keine Verärgerung guter und potenzieller Kunden
3. Entschieden Vorgehen gegen echte Vergehen
4. Aufdecken von Fälschungen und Manipulationen (qualitativer Aspekt)
5. Durchsetzung von zivil- und strafrechtlichen Möglichkeiten unter Berücksichtigung der Kulanzregelungen

Diese Leitgedanken bestimmen Geist und Verfahren des Kontrollwesens.

2. Handlungsrahmen

Der Handlungsrahmen für die Durchführung der Kontrollen und der folgenden Weiterbearbeitung ergibt sich aus

- den marketing- und kundenstrategischen VGN-Zielsetzungen (Kontrollphilosophie) und
- den bestehenden rechtlichen Möglichkeiten.

Wichtige Ansätze aus der Marketing- und Kundenstrategie sind

- der Abbau von Hemmschwellen für den ÖPNV-Zugang und
- die Kundenzufriedenheit.

Die rechtliche Basis bilden:

- Tarif- und Beförderungsbedingungen
- Bürgerliches Gesetzbuch und Strafgesetzbuch
- Datenschutzbestimmungen

Die Ausrüstung des Prüfpersonals sollte umfassen:

- Dienstanweisung
- Prüfleitfaden
- Fahrscheinmustersammlung
- Formulare
- Mobiltelefon
- Dienstausweis mit Lichtbild und entsprechenden Befugnissen und Geltungsbereich (Bei unternehmensübergreifenden Befugnissen sollte die Gestaltung abgestimmt werden.)
- Zangendrucker / Stempel / sonstiger Entwerter

Fahrausweiskontrollen und die daraus gegebenenfalls resultierenden Maßnahmen bewegen sich im Spannungsfeld von rechtlichen Möglichkeiten und unternehmerischen Marketingstrategien. Dabei ist im Zweifelsfall der Kundenorientierung sofort oder im Rahmen der Nachbearbeitung Vorrang einzuräumen.

In den Bearbeitungsleitlinien sind Möglichkeiten, Kriterien und Kristallisationspunkte für die Entscheidungsfindung grundsätzlich dargelegt.

3. Kontrolle

3.1 Allgemeine Vorgaben

Eine ausführliche Beschreibung beispielhafter Vorgehensweisen ist in der VDV-Mitteilung „Maßnahmen zur Einnahmensicherung“ enthalten. (siehe Anlage 1)

Die **Kontrollverfahren** können folgendermaßen unterschieden werden:

- Einfache Sichtkontrolle (Hat der Fahrgast einen gültigen Fahrausweis?)
- Vertiefte Sichtkontrolle (Prüfung zusätzlicher tariflicher und fahrscheintechischer Merkmale)
- Spezialkontrolle (exakte Prüfung sämtlicher Merkmale)

Eine Fahrausweiskontrolle, die nicht die Anzahl der kontrollierten Fahrgäste und die Anzahl der Beanstandungen erfasst, ist nicht als Kontrolle im Sinne dieser Richtlinie zu werten.

Hierzu zählt auch der Kontrollierte Einstieg beim Fahrer, sofern dabei keine Dokumentation erfolgt. Allerdings ist dieser trotz seiner unzureichenden Möglichkeiten hinsichtlich dieser Kontrollrichtlinie ein wichtiges Instrument zur Abschreckung von potentiellen Schwarzfahrern sowie zur Bestätigung des Verhaltens der zahlenden Kunden.

Die Kontrollorganisation, d.h. der Einsatz des Personals, kann auf folgende Arten erfolgen:

- Zugbegleiterkontrollen / Prüfer / Kundenbetreuer im Nahverkehr
- Stichprobenkontrollen
- Schwerpunktkontrollen
- mobile FAP-Teams
- Fahrpersonal

Die **Kontrollintensität** ist wie folgt festgelegt:

- Bei jedem VU ist regelmäßig mindestens vierteljährlich das gesamte Netz auf allen Linien, an allen Verkehrstagen und zu den Verkehrszeiten HVZ, NVZ und SVZ zu prüfen. Bei den Zügen der DB Regio AG, bei denen Zugbegleiter die Kontrollen durchführen, ist eine einmal jährliche Kontrolle durchzuführen. Dabei sind auch ergebnisorientierte Spezialkontrollen durchzuführen.
- Bei Buslinien mit permanentem kontrolliertem Einstieg sind mindestens halbjährlich an allen Verkehrstagen und zu den Verkehrszeiten HVZ, NVZ und SVZ Kontrollen gemäß dieser Richtlinie durchzuführen und zu dokumentieren.
- Für einen gezielten Mitarbeiterereinsatz, d.h. die verstärkte Prüfung in Bereichen mit hoher Beanstandungsquote, muss eine zeitnahe Auswertung der Kontrollergebnisse erfolgen.

Die **räumliche und zeitliche Gliederung (Kontrollbereiche) des Liniennetzes** sollte sich für den effizienten Einsatz orientieren an

- den Taktzeiten der Linien und
- den Umsteigemöglichkeiten.

Für die Einhaltung der vorgegebenen Beanstandungsquote müssen

- die Fahrgastströme und
- die Beanstandungsquoten (als Zahl der Beanstandungen im Verhältnis zur Zahl der geprüften Fahrgäste) berücksichtigt werden.

Die **Stärke der FAP-Teams** orientiert sich an

- der Kontrollmethode, dem Zeitbereich, dem Wochentag, dem Fahrgastaufkommen und der Fahrzeuggröße (Bus, Strab. usw.).

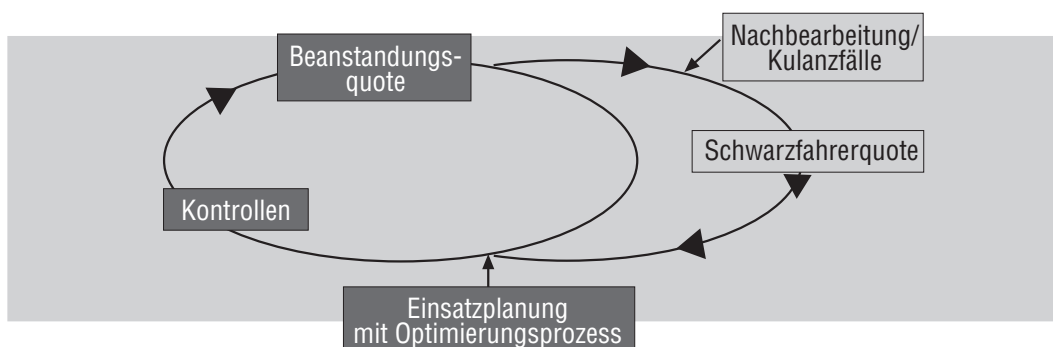
Eine **EDV-unterstützte Mitarbeiter-Disposition** ist auf Grund folgender Vorteile anzustreben:

- Eine räumlich und zeitlich differenzierte Auswertung ist möglich.
- Die Reaktionszeit beträgt maximal einen Arbeitstag.
- Auf Grund besseren Einhaltens der Kontrollbereiche können Doppelkontrollen vermieden werden.
- Dadurch ergibt sich eine Effizienzsteigerung der Fahrausweiskontrollen.
- Rückfragen oder Kundenbeschwerden kann gezielt nachgegangen werden.
- Die Planungssicherheit wird erhöht.

Innerhalb dieser allgemeinen Vorgaben wird das Kontrollvolumen von jedem Verkehrsunternehmen selbst festgelegt. Eine Vergabe der Kontrollen an Dritte, die die erforderliche Qualifikation aufweisen, ist grundsätzlich möglich.

Die Kontrollen sind so durchzuführen, dass im Verkehrsgebiet des VGN die vom EAV-Entscheiderkreis festgelegte maximale Schwarzfahrerquote nachweislich nicht überschritten wird. Die Schwarzfahrerquote bestimmt sich aus dem Verhältnis der Zahl der Beanstandungen (nach Abzug der Kulanzfälle und Zeitkartenvorlagen) zur Anzahl der kontrollierten Fahrgäste.

Regelkreis der Fahrausweiskontrollen



3.2 Kompetenz von Kontrolldiensten

Beim Kontrolldienst und den Zusatzkontrollen kommt ausschließlich qualifiziertes Fachpersonal zum Einsatz.

	Qualifikationsmerkmal	Einfache Sichtkontrolle	Vertiefte Sichtkontrolle	Spezialkontrolle
Persönliche Eignung	Kundenorientierung	V	V	S
	Kontrollphilosophie	N	V	S
	Fähigkeit Konfliktbewältigung	N	V	S
	Geschickte Argumentation	N	V	S
	Facherfahrung	N	V	S
	Erfahrung Hintergrundbearbeitung	N	V	S
Rechtskenntnisse	Verhaltensrahmen gegenüber Fahrgästen	V	V	S
	Hausrecht	V	V	S
	Leistungserschleichung (Strafrecht)	N	V	S
	Vertragsstrafe (Zivil-/Handelsrecht)	N	V	S
Tarifkenntnisse	Tarifbestimmungen	N	V	S
	Beförderungsbedingungen	N	V	S
	Detaillierte Kenntnisse	N	V	S
	Nachprüfen Tarif-/Preisstufe während der Fahrt	N	V	S
	Nachprüfung befahrene Zone während der Fahrt	N	V	S
	Praktische Kenntnisse Nachbearbeitung	N	V	S
Kenntnis Ticketwesen	Gebräuchlichste Fahrausweise	N	V	S
	Sicherheitsmerkmale	N	V	S
Echtheitsprüfungen	Einsatz von Prüfgeräten			S
	Erkennen offensichtlich nicht gültiger Fahrausweise	N	V	S

N = Normal, fachlich insbesondere auf den eigenen Netz-/Linienbereich bezogen

V = Vertiefere Kenntnisse und Erfahrungen, über den eigenen Netz-/Linienbereich hinausgehend

S = Speziell, geschult und erfahren in differenzierten Sachverhalten und schwierigen Situationen, umfassende Fachkenntnis, gesamte Tarifbestimmungen und Verbundnetz

Die Qualifikation des Kontrollpersonals ist durch eine fundierte Grundausbildung sowie eine kontinuierliche Weiterbildung sicherzustellen. Dabei sollen einheitliche Schulungsmaßnahmen angestrebt werden.

4. Bearbeitungsleitlinien, Ablaufschema

▶ 4.1. Bearbeitung vor Ort

Für die Bearbeitung vor Ort gelten folgende Leitlinien:

- Vom Kontrolleur ist jede Abweichung von den Bestimmungen des VGN-Gemeinschaftstarifs anzusprechen.
- Der Fahrgast hat Gelegenheit, die Abweichung zu erklären.
- Daraufhin stehen auf Grundlage der Tarifbestimmungen folgende Möglichkeiten zur Auswahl:
 - Entweder: Sofort-Bezahlung
 - Oder: Ausstellen eines Bearbeitungsformulars
 - Oder: Fahrgast darf nachlösen
- Im Bearbeitungsformular hält der Kontrolleur je nach Eindruck und Angaben alternativ fest:
 - Fahrgast muss volles EBE bezahlen.
 - Fahrgast muss vergessene Zeitkarte vorlegen.
 - Fahrgast soll die Angelegenheit mit der Nachbearbeitungsstelle klären.

Bei der DB Regio AG greift die bundesweit einheitliche Regelung entsprechend *Anlage 2*.

- Je nach Sachlage und auf Grundlage der tariflichen Bestimmungen entscheidet sich der Kontrolleur für die jeweilige Angabe im Bearbeitungsformular (Zusätzliche Angaben dienen als Entscheidungshilfe für die Nachbearbeitungsstelle.):
 - „Fahrgast muss volles EBE bezahlen.“
 - ▶ Keinerlei Fahrausweis, offensichtlicher Missbrauch / Fälschung
 - ▶ Offensichtlich nicht unkundig
 - ▶ Keinerlei Erklärung
 - ▶ Bereits bekannt
 - „Fahrgast muss vergessene Zeitkarte vorlegen.“
 - ▶ Angabe des Fahrgastes
 - ▶ Plausible Erläuterung auf Nachfrage (Preisstufe, Preis etc.)

- „Fahrgast soll die Angelegenheit mit der Nachbearbeitungsstelle klären.“
 - ▶ geringer Verstoß (Fahrausweis / Preis „nicht komplett“)
 - ▶ offensichtlich unkundig
 - ▶ plausible Erklärung
- „Nachlösen“
 - ▶ Automat defekt
 - ▶ Völlig ortsfremd

▶ 4.2. Bearbeitung in den Nachbearbeitungsstellen

Dem beanstandeten Fahrgast muss innerhalb einer angemessenen Frist die regionale Vorortgelegenheit zur Verfügung stehen, persönlich, telefonisch oder auch schriftlich zur Fahrausweisbeanstandung Stellung zu nehmen.

Ein gesicherter Kundendialog ist nur mit einer kompletten und zeitnahen Erfassung der Beanstandungsformulare gewährleistet.

Eine Datenzusammenführung zwischen den VUs zur gemeinsamen Deliktverfolgung soll angestrebt werden. Datenschutzrechtliche Gründe stehen dem nicht entgegen.

Für die Nachbearbeitung bestehen folgende Leitlinien:

- Der Fahrgast hat die Möglichkeit, den Sachverhalt darzulegen und Nachweise vorzuzeigen.
- Der Sachbearbeiter zieht dann zur Entscheidung folgende Kriterien heran:
 - Vorgangsschilderung des Kontrolleurs
 - Schilderung/Nachweise des Fahrgastes
 - Vorhandener Datenbestand
- Der Sachbearbeiter entscheidet dann, ob
 - EBE in voller Höhe zu bezahlen ist,
 - Gebühr für Zeitkartenvorlage zu bezahlen ist,
 - ermäßigtes EBE zu bezahlen ist oder
 - kein EBE verlangt wird.

Für die Entscheidung maßgebende Kriterien:

- „EBE in voller Höhe“:
 - keinerlei Nachweis
 - keine plausible Erklärung (widersprüchliche/unglaubliche Darstellung)
 - Missbrauch, Fälschung (Betrug)
 - offensichtliche Leistungerschleichung (z.B. versteckt im WC)
 - Wiederholungsfall
- „Gebühr für Zeitkartenvorlage“:
 - Vorlage einer gültigen Zeitkarte
- „ermäßigtes EBE (Bearbeitungsentgelt, einfacher Fahrpreis)“:
 - Erstfall sowie
 - Nachweis und/oder plausible Erklärung
 - geringer Verstoß
 - offensichtlich unkundig (Tarif, Ort) oder
 - MobiCard (Vorzeigen, Ausschlusszeit)
- „kein EBE“:
 - geringfügige Angelegenheit
 - offensichtlich völlig unkundig
 - Nutzer Firmen-/Jahres-Abo
 - bucht Jahresabo
 - unaufklärbar (z.B. falsche Personalien)
 - defekte Verkaufsgeräte und/oder Entwerter, Fehler beim Verkauf
 - Falschinformation
 - Schwerbehindertenausweis mit gültiger Wertmarke

► 4.3. Mahnwesen / Forderungsmanagement

Das Mahnwesen ist ein Regelwerk, das jedes VU individuell ausleben kann, wenn sich der Fahrgast nicht meldet oder Fristen versäumt.

Eine konsequente Durchsetzung und Verfolgung der Forderung gehört ebenfalls zur Einnahmensicherung und ist deshalb in der Kette des EBE als weitere Präventivmaßnahme zu sehen.

Ratenzahlungsvereinbarungen und/oder Stundungen sind möglich.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, ab einer entsprechenden Bearbeitungsstufe die zivilrechtlichen Schritte (Beantwortung des Schriftverkehrs, Gericht, Anwälte, Behörden u.a.) einem Inkassounternehmen zu übertragen.

▶ 4.4. Strafantrag

„Klare“ EBE-Fälle sind zum Zwecke der Strafverfolgung zu sammeln.

Strafanzeigen werden gestellt:

- in besonderen Fällen (z.B. Betrug) im Erstfall
- ansonsten im Wiederholungsfall

Als Vorstufe zur Strafanzeige wird empfohlen, ein „Ankündigungsschreiben“ an den Kunden bzw. die Eltern zu schicken (Hinweis auf strafrechtliche Relevanz, insbesondere auch wegen Jugendlicher).

Ein wichtiges Augenmerk ist den Kontakten zu Polizei und Justiz zu widmen. Hier sollten in regelmäßigen Abständen Gespräche gesucht werden, um einerseits das eigene Vorgehen zu erläutern und andererseits evtl. bestehende Verfahrenshemmnisse abzubauen.

Eine detaillierte Dokumentation aller Beanstandungen und eine Überprüfung auf Rechtssicherheit ist erforderlich.

Es besteht die Möglichkeit das Adhäsionsverfahren zu beantragen.

Vorortpräsenz als Zeuge bei Gerichtsverhandlungen ist anzustreben.

4.5. Kompetenz von Nachbearbeitungsstellen

Als Orientierungshilfe für die Kompetenz der MitarbeiterInnen in den Nachbearbeitungsstellen kann folgende Übersicht dienen:

Qualifikationsmerkmal			Front-office	Back-office
Persönliche Eignung	Kundenorientierung		x	x
	Kontrollphilosophie		x	x
	Einfache Fähigkeit Konfliktbewältigung		x	x
	Hohe Fähigkeit Konfliktbewältigung		x	x
	Geschickte Argumentation		x	x
Rechtskenntnisse	Verhaltensrahmen gegenüber Fahrgästen		x	x
	Leistungserschleichung		x	x
	Vertragsstrafe		x	x
	Spezialkenntnisse im BGB, StGB, Strafprozessordnung und in der Rechtsprechung		x	
	Verjährungs- und Datenschutzproblematik		x	
Tarifkenntnisse	Tarifbestimmungen		x	x
	Beförderungsbedingungen		x	x
	Tarifzonen berechnen		x	x
	Verbundpässe ausstellen		x	
Kenntnisse Ticketwesen	Gebräuchlichste Fahrausweise		x	x
	Sicherheitsmerkmale	Allgemeine	x	x
		Spezielle	x	x
	Einsatz von Prüfgeräten	Allgemeine		
		Spezielle		
Echtheitsprüfungen	Einsatz von Prüfgeräten		x	x
	Erkennen offensichtlich nicht gültiger Fahrausweise		x	x
Systemkenntnisse	Anlegen und Zusammenführen der Vorfälle		x	
	Bearbeiten der Vorfälle	Kulanz	x	x
		Zahlungsverkehr	x	x
	Veranlassen von Mahnläufen und Strafanzeigen			x
	Kaufmännische und statistische Auswertungen			x
Kaufmännische Kenntnisse	Buchhalterische Kenntnisse im Kontokorrent und der Debitorenbuchhaltung			x
	Bewertung der Forderungen		x	
	Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung		x	
Schriftverkehr	Einfache Korrespondenz		x	
	Individuelle Korrespondenz		x	

5. Formularwesen

Auf Grund unternehmensinterner Spezifika (z. B. automatische Datenerfassung per Klarschriftlesung) ist ein VGN-Einheitsformular nicht möglich. In den Aussagen dem Kunden gegenüber sind die Formulare allerdings identisch.

6. Controlling, Erfahrungsaustausch

Die Fahrausweiskontrollen sind laufend zu dokumentieren.

Über die Leistungsdaten und Kontrollergebnisse ist jährlich zu berichten. Die Erörterung erfolgt im Arbeitskreis Fahrausweiskontrollwesen. Hierzu sind der VGN GmbH die Jahresleistungsdaten entsprechend Anlage 3 mitzuteilen. Die VGN GmbH ist berechtigt, (selbst oder durch einen Beauftragten) bei den nicht im Arbeitskreis Fahrausweiskontrollen vertretenen Verkehrsunternehmen in die Dokumentation der Fahrausweiskontrollen Einsicht zu nehmen.

Zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen findet im Rahmen des Arbeitskreises ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch mit den an der Bearbeitung beteiligten Fachleuten statt.

Im EAV-Entscheiderkreis ist regelmäßig zu berichten.

Zielsetzung ist, auftretende Probleme gemeinsam zu erörtern und zu regeln sowie das Kontrollkonzept fortzuschreiben.

Im EAV-Entscheiderkreis sind außerdem die Folgen einer Nichtbeachtung der Richtlinien zu definieren.



Nr. 9708

Maßnahmen zur Einnahmensicherung, Teil II: Kennzahlen der Fahrausweisprüfung und optimaler Kontrollgrad

Oktober 2001

**Gesamtbearbeitung: Unterausschuss 1 Einnahmensicherung des
Tarifausschusses des VDV**

Günter Mötsch (Obmann), Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)
Dr. Till Ackermann, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
Albert Böhm, Stuttgarter Straßenbahnen AG
Alexander Czurzim, Dresdner Verkehrsbetriebe AG
Holger Klemens, Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH
Manfred Kröger, Hamburger Hochbahn AG
Andrea Langermann, Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)
Reinhard Maier, Stadtwerke München GmbH
Karl-Gregor Möller, Stuttgarter Straßenbahnen AG
Regina Raetz, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Wolfgang Schwiderowski, Regionalverkehr Kurhessen GmbH

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Vorbemerkungen	3
2. Kennzahlen zur Fahrausweisprüfung	5
3. Bestimmungsgrößen der Kennzahlen	7
3.1 Anzahl der Beanstandungen	7
3.2 Überprüfte Fahrgäste	8
3.3 Beförderte Fahrgäste	8
3.4 Prüfstunden	9
3.5 Einnahmen aus erhöhtem Beförderungsentgelt	11
3.6 Fahrgeldeinnahmen	12
3.7 Prüfkosten	13
3.8 Verlustsaldo aus Fahrgeldhinterziehung	16
4. Optimaler Kontrollgrad.....	18
5. Rahmenbedingungen	22
6. Vergleichstabelle	23
 Anhang 1: Korrekturfaktor „r“	25
 Anhang 2: Anmerkungen zur Repräsentativität der Fahrausweisprüfung	27
 Anhang 3: Abkürzungsverzeichnis.....	29

Tabellenverzeichnis**Seite**

Tabelle 1: Kennzahlen zur Fahrausweisprüfung.....	5
Tabelle 2: Bestimmungsgrößen der Kennzahlen.....	6
Tabelle 3: Beanstandungen.....	7
Tabelle 4: Zahl der überprüften Fahrgäste	8
Tabelle 5: Zahl der beförderten Fahrgäste	9
Tabelle 6: Berechnungsgrundlagen der Netto-Prüferstunden und Netto-Prüfstunden.....	10
Tabelle 7: Prüfausfallzeiten	11
Tabelle 8: Einnahmen aus EBE.....	11
Tabelle 9: Fahrgeldeinnahmen	12
Tabelle 10: Prüfkosten je Stunde.....	13
Tabelle 11: Zusammensetzung der Prüfkosten	14
Tabelle 12: Variable Prüfkosten.....	15
Tabelle 13: Fixe Prüfkosten	15
Tabelle 14: Verlustsaldo aus Fahrgeldhinterziehung.....	16
Tabelle 15: Gesamtschadensquote	17
Tabelle 16: Rahmenbedingungen zur Fahrausweisprüfung	22
Tabelle 17: Vergleichstabelle.....	23

Verzeichnis der Abbildungen**Seite**

Abbildung 1: Prüfaufwandssaldo in Abhängigkeit vom Kontrollgrad	18
Abbildung 2: FHZ-Verlustsaldo in Abhängigkeit vom Kontrollgrad	19
Abbildung 3: FHZ-Verlustsaldo in Abhängigkeit vom Kontrollgrad (Ausschnitt aus Abb. 2)	20

1. Vorbemerkungen

Die Fahrausweisprüfung (FAP) ist ein wichtiges

Instrument der Einnahmensicherung.

Ziel ist, durch ausreichende und effiziente Fahrausweisprüfungen die Zahlungsmoral zu erhalten und die Fahrgeldausfälle zu reduzieren.

Fahrgeldhinterziehung stellt für die Unternehmen des ÖPNV ein beträchtliches wirtschaftliches Problem dar. Durch Schwarzfahrer entstehen dem ÖPNV erhebliche Verluste, ohne dass dies der Öffentlichkeit bewusst ist. Aber auch in den ÖPNV-Unternehmen selbst fehlt es häufig an Wissen über die tatsächliche Größenordnung der durch Fahrgeldhinterziehung verursachten Verluste. Dies hat seine Ursachen nicht zuletzt in der kaum vermuteten Komplexität dieses Problems. Darüber hinaus geht es um Geschehnisse, die nur zum Teil exakt erfassbar sind.

Wenn auch die Prüfkosten und die Einnahmen aus erhöhtem Beförderungsentgelt (EBE) weitgehend genau bemessen werden können, so mangelt es an der Möglichkeit, die durch Schwarzfahren entgangenen Fahrgeldeinnahmen direkt zu ermitteln. Dabei umfasst das entgangene Fahrgeld den weitaus größten Anteil am Verlust aus Fahrgeldhinterziehung. Wegen der Ungewissheiten bei der Ermittlung der Fahrgeldverluste wird dieser Teil häufig ausgeblendet. Dann beschränkt sich die Analyse auf den Vergleich der Prüfkosten mit den Einnahmen aus erhöhtem Beförderungsentgelt. Dieser Vergleich greift zu kurz, weil daraus kein angemessenes Maß für den Umfang der erforderlichen Fahrausweisprüfungen im Sinne eines betriebswirtschaftlichen Optimums abgeleitet werden kann.

Es genügt nicht, die Differenz zwischen Prüfkosten und EBE-Einnahmen zu minimieren oder gar den Überschuss von EBE-Einnahmen über die Prüfkosten zu maximieren. Wer nur wenig prüft, kann durchaus einen Überschuss der EBE-Einnahmen über die Prüfkosten erreichen. Er muss dies aber mit enormen - direkt allerdings nicht sichtbaren - Fahrgeldausfällen „bezahlen“. Die Aufgabenstellung des UA1 Einnahmensicherung bezieht sich deshalb u. a. darauf, die ökonomischen Aspekte des Schwarzfahrens darzustellen sowie eine Empfehlung zu Inhalt und Umfang von Kennzahlen zur Fahrausweisprüfung zu erarbeiten, die sich auf das Notwendige beschränken, gleichwohl aber so aussagekräftig sind, dass daraus vertrauenswürdige Ergebnisse auch und insbesondere für die Bereiche abgeleitet werden können, die nicht direkt ge- oder bemessen werden können.

GRUNDSATZ

Die Aussagefähigkeit einer Statistik zur Fahrgeldhinterziehung hängt entscheidend von einer schlüssigen und präzisen definitorischen Grundlage ab. Ein Vergleich zwischen VDV-Unternehmen ist wünschenswert. Er setzt voraus, dass sich die beteiligten Unternehmen an einheitlich definierte Vorgaben halten. Notwendige Abweichungen sollten sich auf ein Mindestmaß beschränken und nachvollziehbar sein.

Der hier formulierte Grundsatz geht davon aus, dass es für ÖPNV-Unternehmen Sinn macht, sich hinsichtlich der Fahrgeldhinterziehung miteinander zu vergleichen. Dadurch können sie sich gegenseitig unterstützen, eigene Defizite zu erkennen und auf neue Entwicklungen rechtzeitig zu reagieren.

Ein solcher Vergleich ist aber nur so gut wie seine Grundlagen. Der Inhalt der zu vergleichenden Daten und Kennzahlen muss klar und präzise definiert sein und die Definitionen müssen auch einheitlich angewendet werden.

Der Vergleich soll nicht „gleich machen“, sondern die Unterschiede feststellen und ihre Ursachen aufdecken helfen.

Darüber hinaus hilft eine präzise definitorische Grundlage den einzelnen Unternehmen selbst, wenn der betriebswirtschaftlich optimale Kontrollumfang auf der Basis empirischer Daten abgeleitet werden soll.

2. Kennzahlen zur Fahrausweisprüfung

Der UA1 Einnahmensicherung empfiehlt die in *Tabelle 1* aufgeführten sechs Kennzahlen als Grundlage zur Kennzeichnung des Geschehens bei der Fahrausweisprüfung und Fahrgeldhinterziehung. Hinsichtlich des Kontrollgrades ist angedeutet, dass die Kennzahlen unterschiedlichste Bezüge aufweisen können. Dieser Bezug ist bei einem internen wie auch externen Vergleich jeweils genau anzugeben, weil sonst falsche Schlussfolgerungen gezogen werden.

<u>Kennzahlen zur Fahrausweisprüfung</u>	
<u>Kennzahl</u>	<u>Definition</u>
Beanstandungsquote (BA-Quote)	Anzahl BA / überprüfte FG
Kontrollgrad	überprüfte FG / beförderte FG
• je Zeiteinheit (Tag, Monat, Quartal, Jahr) • je Linie, Liniengruppe, Betriebszweig • je Region etc.	(z.B. Betriebszweig-beförderungsfälle)
Prüfleistung	überprüfte FG / Prüfstunden
Feststellungsgrad	Anzahl BA / Prüfstunden
Ø EBE-Einnahme	EBE-Einnahme / Anzahl BA
Gesamtschadensquote (GS-Quote)	Verlustsaldo aus Fahrgeldhinterziehung / Fahrgeldeinnahmen

Tabelle 1: Kennzahlen zur Fahrausweisprüfung

Im Weiteren werden alle Bestimmungsgrößen der Kennzahlen eingehender beschrieben und festgelegt. Die insgesamt acht Bestimmungsgrößen sind in der nachfolgenden *Tabelle 2* zusammengefasst dargestellt.

Bestimmungsgrößen der Kennzahlen:

- Anzahl der Beanstandungen
- Zahl der überprüften Fahrgäste
- Beförderte Fahrgäste
- Prüfstunden
- Einnahmen aus erhöhtem Beförderungsentgelt
- Fahrgeldeinnahmen
- Prüfkosten
- Verlustsaldo aus Fahrgeldhinterziehung

Tabelle 2: Bestimmungsgrößen der Kennzahlen

3. Bestimmungsgrößen der Kennzahlen

3.1 Anzahl der Beanstandungen

In *Tabelle 3* wird die Anzahl der Beanstandungen (BA) durch jene Beanstandungen beschrieben, die die Fahrausweisprüfer vor Ort feststellen. Weil es sich um die vor Ort ermittelten Beanstandungen handelt, sprechen wir an dieser Stelle von „festgestellten Beanstandungen“. Dabei muss es sich nicht in allen Fällen um echte Beanstandungen handeln.

Es sind Fälle zu unterscheiden, bei denen überhaupt kein Fahrausweis vorgezeigt werden kann (Schwarzfahrer) oder nur ein zum Prüfzeitpunkt nicht ausreichend gültiger Fahrausweis (Graufahrer). Bei Angabe des Fahrgastes, er habe seinen (Zeit-)Fahrausweis vergessen, gilt, dass sich später herausstellen kann, dass der Fahrgast tatsächlich doch einen gültigen Fahrausweis besitzt, ihn aber zum Zeitpunkt der Prüfung nicht vorweisen konnte.

Welches Ausmaß diese Fälle annehmen, hängt u. a. von der Tarifstruktur und vom Umfang der Nutzung der verschiedenen Fahrausweissorten ab (z. B. Semestertickets und Kombiticketvereinbarungen). Wenn BA-Quoten verglichen werden, ist deshalb u. a. wichtig zu wissen, ob bei den Vergleichsfällen relevante Unterschiede in der Tarifnutzungsstruktur bestehen.

Beanstandungen *)

Beanstandungsarten:

- **Schwarzfahrer (kein gültiger Fahrausweis)**
- **Graufahrer (nicht ausreichend gültiger Fahrausweis)**
- **unechte Beanstandungsfälle (z. B. tatsächlich vergessener persönlicher Zeitfahrausweis)**

Feststellungen durch:

- **Prüfpersonal (mit Erfassung von Prüfstunden und Anzahl der überprüften Fahrgäste)**
- **anderes Personal (ohne Erfassung von Prüfstunden und/oder Anzahl der überprüften Fahrgäste)**

*) Was als Beanstandung gewertet wird, ist abhängig vom Kulanzrahmen des jeweiligen Unternehmens.

Tabelle 3: Beanstandungen

3.2 Überprüfte Fahrgäste

Die Zahl der überprüften Fahrgäste ist insoweit präzise eingegrenzt, als sie sich immer auf die Zeitdauer, die Prüforte und die eingesetzten Prüfpersonale bezieht. Hier ergibt sich ein gewisses Unsicherheitspotenzial, weil die Zahl der überprüften Fahrgäste häufig durch die Fahrausweisprüfer (nur) geschätzt wird. Der damit verbundene Schätzfehler kann am besten dadurch ausgeglichen werden, dass die Schätzungen in möglichst kleinen Zeiteinheiten erfolgen.

Eine Zählung der überprüften Fahrgäste durch die Fahrausweisprüfer wird nur in wenigen Ausnahmefällen möglich sein, eine Zählung durch gesondertes Zählpersonal ist generell unwirtschaftlich. Es empfiehlt sich aber, die Schätzungen der Fahrausweisprüfer über gelegentliche Parallelzählungen durch gesondertes Personal zu verifizieren.

Eine effektive Plausibilitätskontrolle zur Feststellung der Anzahl der geprüften und bestandenen Fahrgäste ist der Vergleich der Werte aller eingesetzten Prüfergruppen (Gruppenbenchmark).

Hierzu werden die individuellen Beanstandungsquoten der eingesetzten Prüfergruppen ermittelt und miteinander verglichen. Diese Vorgehensweise ist möglich, wenn alle Prüfergruppen nach den gleichen Vorgaben arbeiten und über einen bestimmten Zeitraum im gleichen Zeitabschnitt auf den gleichen Prüfabschnitten eingesetzt werden.

Zahl der überprüften Fahrgäste

Schätzung durch Fahrausweisprüfer
Zählung durch Fahrausweisprüfer oder Zählpersonal

Tabelle 4: Zahl der überprüften Fahrgäste

3.3 Beförderte Fahrgäste

In einem ersten Schritt sprechen wir allgemein von der „Zahl der Fahrgäste“, die auf unterschiedliche Weise ermittelt wird und unterschiedliche Bezüge aufweisen kann.

Zahl der beförderten Fahrgäste

Ermittlung durch Zählung (per Hand, mit Zählgerät, Schätzung oder sonstigen techn. Hilfsmitteln), Erhebung durch Stichprobe, Bezug auf unterschiedliche Zeiträume, Linien, Regionen, Hochrechnung auf Basis der verkauften Fahrausweise. Die Ermittlung der Zahlen sollte nach einheitlichen Kriterien festgelegt werden!

räumlicher Bezug:

- Verbund
- Unternehmen
- Betriebszweig
- Strecke(n)/Streckenabschnitt
- Linie(n)/Linienabschnitt

zeitlicher Bezug:

- Jahr
- Quartal
- Monat
- Woche
- Tag
- Tageszeit

Tabelle 5: Zahl der beförderten Fahrgäste

Der heute gebräuchliche Begriff „beförderter Fahrgast“ entspricht dem statistischen Begriff „Beförderungsfall“.

Die Zahl der Beförderungsfälle wird über Stichprobenzählungen, Zahl der verkauften Fahrausweise und Hochrechnungsverfahren ermittelt. Es muss beachtet werden, dass der Terminus „Beförderungsfall“ in verschiedensten Ausprägungen verwendet wird (z. B. Linien-, Betriebszweig-, Unternehmens- oder Verbundbeförderungsfall). Nicht alle Arten von Beförderungsfällen kommen für jedes Verkehrsunternehmen in Betracht bzw. verschiedene Arten können von der Größe her identisch sein. Bei einem Unternehmen, das z. B. nur Busverkehr betreibt, sind die Unternehmens-Beförderungsfälle gleich den Betriebszweig-Beförderungsfällen.

Für Kennzahlen zur Fahrausweisprüfung, in denen auf Beförderungsfälle oder Fahrgäste Bezug genommen wird, muss klar sein, um welche spezifische Art von Beförderungsfall es sich handelt und welchen räumlichen und zeitlichen Bezug die jeweilige Kennzahl aufweist. Dies gilt nicht nur für Vergleiche zwischen Unternehmen, auch innerhalb ein und desselben Unternehmens kann es zu Missverständnissen kommen, wenn dieser Bezug nicht klar ist.

3.4 Prüfstunden

Wir unterscheiden nach

- (1) Prüferstunden, die sich auf die Prüfer als Personen beziehen,

und

- (2) Prüfstunden, die sich auf den Einsatz im Prüfdienst beziehen.

Brutto-Dienststunden *)

- Urlaubsstunden
- Krankenstunden
- Feiertagsstunden
- Freistunden gem. Tarifvertrag

= Netto-Dienststunden

- Abordnungen u. ä.

= Netto-Prüferstunden

= Brutto-Prüfstunden

- Prüfausfallzeiten

= Netto-Prüfstunden

*) = Mögl. Arbeitsstunden p.a. = Wochenarbeitszeit x Anzahl Wochen p.a.

Tabelle 6: Berechnungsgrundlagen der Netto-Prüferstunden und Netto-Prüfstunden

Die Netto-Dienststunden sind die Stunden, in denen der Mitarbeiter überhaupt zur Arbeit erscheint. Nach Abzug von Abordnungszeiten zu Diensten, die nicht Prüfdienst sind, verbleiben die Netto-Prüferstunden, die grundsätzlich für die Durchführung von Fahrausweisprüfungen verfügbar sind. Tatsächlich ist ein Fahrausweisprüfer aber aufgrund verschiedener Ursachen teilweise daran gehindert, Prüfungen durchzuführen. Die brutto verfügbaren Prüfstunden sind deshalb um Prüfausfallzeiten zu reduzieren, in denen der Prüfer nicht im Prüfdienst aktiv war. Die sich dann ergebenden Netto-Prüfstunden sind die Arbeitsstunden, in denen aktiv Prüfungen durchgeführt wurden oder durchgeführt werden konnten.

Die Netto-Prüfstunden sind relevant für die Ermittlung von leistungs- und anderen mengenbezogenen Kennzahlen. Die Netto-Dienststunden sind von Bedeutung für die Ermittlung der Kosten für die produktive Arbeitszeit.

Die Prüfausfallzeiten umfassen Zeiten, in denen kein aktiver Prüfdienst möglich ist. Sie können unmittelbar durch die Tätigkeit als Fahrausweisprüfer verursacht sein (z. B. Gerichtstermine, Warten auf Polizei) oder damit zusammenhängen, dass die Fahrausweisprüfer anlässlich ihres Prüfdienstes zusätzliche Aufgaben wahrnehmen (z. B. Kundenbetreuung).

Für das Prüfpersonal werden Prüfstunden und Anzahl der überprüften Fahrgäste erfasst. In mehr oder weniger großem Umfang werden Schwarzfahrer aber auch von anderen Mitarbeitern festgestellt, die dies anlässlich anderer Dienstausbungen tun und nicht als Fahrausweisprüfer eingesetzt sind. Für diese Mitarbeiter werden keine Prüfstunden und auch keine Anzahl der überprüften Fahrgäste erfasst. Deshalb dürfen die Beanstandungen dieser Mitarbeiter z. B. nicht in die BA-Quote eingehen.

Prüfausfallzeiten

- Gerichtstermine
- Dienstgänge
- Warten auf Polizei, Feuerwehr oder Rettungswagen
- Kundenbetreuung während des Prüfdienstes
- Sonstige Prüfausfallzeiten

Tabelle 7: Prüfausfallzeiten

Es muss festgelegt werden, welche Prüfausfallzeiten dem Prüfdienst zugeordnet bleiben, wenn es um Kennzahlen, wie die Prüfleistung oder den Feststellungsgrad, geht.

Werden Fahrausweisprüfer vorübergehend z. B. zum Fahrdienst abgeordnet, so sind diese Zeiten und Kosten dem Fahrdienst zuzuordnen. Gleiches gilt für Abordnungen zum Dienst als Kundenbetreuer.

Anders zu beurteilen sind aber die Zeiten, die ein Fahrausweisprüfer anlässlich seines Prüfdienstes für Kundenbetreuung aufwendet. Sie sollten, wie die anderen im Zusammenhang mit dem Prüfdienst stehenden Prüfausfallzeiten, kalkulatorisch in die Prüfkosten eingerechnet werden.

3.5 Einnahmen aus erhöhtem Beförderungsentgelt

Für die Fahrausweisprüfung empfiehlt es sich aus Vereinfachungsgründen, eine saldierte Größe als Einnahmen aus erhöhtem Beförderungsentgelt zu definieren.

Einnahmen aus EBE:

- Reguläres EBE
- Ermäßigtes EBE
- Verwaltungsgebühr für vergessene Zeitkarten u. ä.
- Zuschläge für säumige Zahler
- Saldo aus EBE-Forderungen und Anwalts- sowie anderen Gebühren
- Kulanzbeträge (gem. Kulanz-Rahmenkatalog)

Der Zufluss der EBE-Einnahmen erfolgt mit einem zeitlichen Verzug.
Der Rechtsanspruch auf Forderungen aus EBE währt 30 Jahre, wenn ein Gerichtstitel erwirkt wurde.

Tabelle 8: Einnahmen aus EBE

In die EBE-Einnahmen sind auch Verwaltungsgebühren und Zuschläge für säumige Zahler einzurechnen. Sie stellen sonstige Einnahmen im Zusammenhang mit der Fahrausweisprüfung dar.

Andererseits sollten Anwalts-, Mahn- und andere Gebühren, die im Zusammenhang mit der Beitreibung des EBE stehen, von den Einnahmen abgesetzt werden und nicht als Kosten zum Ansatz kommen. Dasselbe gilt für Nachlässe, die aus Kulanz gewährt werden.

3.6 Fahrgeldeinnahmen

Das wesentliche Ziel der Darstellung ist die Verdeutlichung von Einnahmeverlusten durch Schwarzfahren. Deshalb sollte sich die verwendete Einnahmengröße auf die Bereiche der Einnahmen beziehen, die durch Schwarzfahren berührt werden.

Die Fahrgeldeinnahmen im Sinne dieser Mitteilung umfassen die Einnahmen aus Regeltarif, d. h. die Einnahmen nach § 42 PBefG (Linienverkehr) und nach § 43 PBefG (Sonderformen des Linienverkehrs). Hierzu gehören auch die entsprechenden Einnahmezuschüsse in Verkehrsverbünden und die tariflichen Ausgleichsleistungen (u. a. gemäß §§ 45 a PBefG / 6 a AEG). Nicht hinzu addiert werden sollten Einnahmen aus dem Gelegenheitsverkehr (§§ 46 ff PBefG), betriebsleistungsbezogene Abgeltungen oder sonstige Erträge. Es wird empfohlen, die EBE-Einnahmen nicht zu den Fahrgeldeinnahmen zu addieren, da sie sonst den Wert für die durchschnittlichen Fahrgeldeinnahmen je beförderter Person verfälschen und weil sie grundsätzlich auch nicht in Teilen als Fahrgeld verstanden werden sollten. Bei der Berechnung der Einnahmen zu anderen Zwecken, z. B. zum Zweck der Ausgleichszahlung nach §§ 145 SGB IX, sind allerdings die brutto EBE-Einnahmen den Fahrgeldeinnahmen zuzuschlagen.

Anders als in der VDV-Statistik sollten hier die Netto-Einnahmen (ohne Umsatzsteuer) zum Ansatz kommen, weil die aus der Kostenrechnung stammenden Prüfkosten in der Regel auch um die Umsatzsteuer bereinigt ermittelt werden.

Es gibt kein einheitliches Staffel-Verfahren, nach denen die Unternehmen bzw. die Wirtschaftsprüfer die Fahrgeldeinnahmen ermitteln und darstellen. Die in *Tabelle 9* genannten Einnahmearten dürften aber im Grundsatz bei allen Verkehrsunternehmen erfasst werden. Grundsätzlich wird empfohlen, diese Daten aus dem testierten Geschäftsbericht (bzw. Bericht der Wirtschaftsprüfer) zu entnehmen.

Fahrgeldeinnahmen (Alle Werte netto ohne MWSt)

Einnahmen aus Regeltarif

- + Ausgleichszahlungen gem. § 45 a PBefG / 6a AEG
- + Erstattungen gem. §§ 145 ff. SGB IX (ehemals § 62 SchwbG)
- + Übrige Einnahmen aus verkehrsleistungsbezogenen oder tariflichen Ausgleichszahlungen im Personenverkehr

= **Fahrgeldeinnahmen (i. S. dieser Mitteilung)**

Tabelle 9: Fahrgeldeinnahmen

3.7 Prüfkosten

Die Ermittlung der Prüfkosten zielt darauf ab, einen Kostensatz je Prüfstunde zu ermitteln. Damit können einerseits die Prüfkosten insgesamt durch Multiplikation mit den Prüfstunden auf einfache Weise berechnet, andererseits Optimierungsrechnungen durchgeführt werden.

Prüfkosten je Stunde

Jahreslohn/-gehalt der FAP ^{*)}

+ Personalnebenkosten

= Personalkosten der FAP p.a.

Personalkosten der FAP p.a.

Netto-Prüferstunden p.a.

= Kosten je Brutto-Prüfstunde

*) Gerechnet als 12 x Monatslohn zzgl. sonstiger Leistungsbezüge,
ein 13. Monatsgehalt zählt zu den Personalnebenkosten

Tabelle 10: Prüfkosten je Stunde

Der Kostensatz je Brutto-Prüfstunde ist der Kostensatz für die produktive Arbeitsstunde im Gegensatz zum Stundensatz gemäß Lohn- oder Gehaltstarif. Letzterer wird ermittelt als Monatslohn/-gehalt dividiert durch die Monatsarbeitszeit (entsprechend der tariflichen Wochenarbeitszeit).

Zusammensetzung der Prüfkosten**Grundbezug**

(12 x Monatslohn/-gehalt)

+ sonstige Leistungsbezüge

+ bezahlte Überstunden

(Ü-Std-Zuschläge, Zulagen etc.)

= Jahreslohn**AG-Anteile zur Sozialversicherung**

+ Beiträge zur Berufsgenossenschaft

+ 13. Monatslohn/-gehalt

+ Urlaubsgeld

+ Vermögenswirksame Leistungen

+ Jubiläumsgelder

+ Aufwendungen für Altersversorgung

+ sonstige vergleichbare Aufwendungen

= Personalnebenkosten

Für kalkulatorische Zwecke werden die Personalnebenkosten als Zuschlagsatz zum Jahreslohn berechnet. Auch die sonstigen Leistungsbezüge können über einen Zuschlagsatz zum Grundbezug hinzugerechnet werden.

Tabelle 11: Zusammensetzung der Prüfkosten

Die Personalnebenkosten enthalten Elemente, die der einzelnen Person nicht direkt zugeordnet werden können. Jubiläumsgelder werden nur einmalig gezahlt, müssen kalkulatorisch aber in die jährlichen Kosten eingerechnet werden. Aufwendungen für Altersversorgung sind als Rückstellungen für zukünftige Belastungen zu verstehen.

Die Personalnebenkosten gehen über einen Zuschlagsatz zum Jahreslohn in die Ermittlung der Personalkosten ein. Wenn die Leistungsbezüge keinen extremen Schwankungen unterliegen, sollten sie zur Vereinfachung ebenfalls als Zuschlagsatz erfasst werden.

Zu beachten ist, dass in den Zuschlag für Leistungsbezüge nur die Überstundenzuschläge einzubeziehen sind. Die Überstunden werden im Übrigen wie normale Arbeitsstunden bezahlt. Bei der Ermittlung der Prüfstunden ist eine Unterscheidung in normale Arbeitsstunden und Überstunden ohne Belang.

Variable Prüfkosten

$$\begin{array}{l} \text{Kostensatz je Brutto-Prüfstunde} \\ + \text{ Zuschlag für Prüfausfallzeiten} \\ \hline = \text{Kostensatz je Netto-Prüfstunde} \\ \times \text{ Netto-Prüfstunden} \\ \hline = \text{variable Prüfkosten} \end{array}$$

Tabelle 12: Variable Prüfkosten

Die variablen Prüfkosten sind von Bedeutung für Optimierungsrechnungen, bei denen mit Grenzkosten zu rechnen ist. Aus Vereinfachungsgründen kann mit dem Vollkostensatz gerechnet werden, obwohl eine einzelne zusätzliche Arbeitsstunde eines Prüfers für das Unternehmen weniger kostet als der Vollkostensatz. Wenn man jedoch in größeren Schritten denkt, sind für zusätzliche Prüfdienste zusätzliche Mitarbeiter nötig, für die dann der Vollkostensatz zum Tragen kommt.

Die fixen Prüfkosten sind nur zum Teil als Einzelkosten ermittelbar. Die ggf. an Inkassounternehmen zu zahlenden Pauschalentgelte sollten als fixe Prüfkosten erfasst werden, weil sie den Kosten für eine eigene Inkassoorganisation gleichzusetzen sind.

Kosten für Prüfausfallzeiten, die der FAP zuzuordnen sind, können entweder hier als kalkulatorische Kosten zum Ansatz kommen oder in den Kostensatz je Brutto-Prüfstunde (vgl. *Tabelle 10*) eingerechnet werden. Es wird empfohlen, sie gemäß *Tabelle 12* als Zuschlag zu erfassen. Damit wird deutlich, dass sie unmittelbar mit dem Prüfgeschäft im Zusammenhang stehen.

Fixe Prüfkosten

- Kosten für Planung, Disposition und Steuerung der FAP (ggf. anteilig zu ermitteln)
- Verwaltungskosten für die Beitreibung der EBE-Einnahmen
- Pauschalentgelte an Inkassounternehmen
- ggf. Kosten für Prüfausfallzeiten, die der FAP zuzuordnen sind
- Material- und sonstige Sachkosten für die FAP

Tabelle 13: Fixe Prüfkosten

3.8 Verlustsaldo aus Fahrgeldhinterziehung

Der Verlustsaldo ergibt sich aus den drei Größen „Durch Schwarzfahren entgangenes Fahrgeld“, „Prüfkosten“ und „EBE-Einnahmen“. Im Folgenden wird der Saldo aus Prüfkosten und EBE-Einnahmen als Prüfaufwandsaldo bezeichnet.

Das entgangene Fahrgeld ist ein Hilfskonstrukt entsprechend dem betriebswirtschaftlichen Prinzip der Opportunitätskosten. Während sich die Prüfkosten und EBE-Einnahmen in der Kosten- und Erlösrechnung bzw. der Gewinn- und Verlustrechnung sichtbar niederschlagen, ist dies für das entgangene Fahrgeld nicht der Fall.

Für Schwarzfahrer werden Dienstleistungen erbracht, ohne dass dafür Geld in die Kasse fließt. Wenn durch einen erhöhten Kontrollumfang die Schwarzfahrerquote gesenkt wird, erhöhen sich dadurch die Fahrgeldeinnahmen. Die Höhe der Fahrgeldeinnahmen wird jedoch gleichzeitig durch eine Vielzahl anderer Faktoren beeinflusst, so dass nicht abgrenzbar ist, welcher Anteil allein durch die Fahrausweisprüfung verursacht ist.

Auf der anderen Seite lässt sich aber die Höhe des wegen Schwarzfahrens entgangenen Fahrgeldes nachvollziehbar ermitteln.

Verlustsaldo aus Fahrgeldhinterziehung

$$\begin{array}{c}
 \text{Entgangenes Fahrgeld} \\
 \text{zuzüglich} \\
 \text{Prüfaufwandsaldo} \\
 \hline
 = \text{Verlustsaldo aus Fahrgeldhinterziehung}
 \end{array}$$

Tabelle 14: Verlustsaldo aus Fahrgeldhinterziehung

Die Ermittlung des entgangenen Fahrgeldes erfolgt aus der Multiplikation:

$$\begin{array}{c}
 \text{Tatsächliche Schwarzfahrerquote} \\
 \times \\
 \text{beförderte Fahrgäste} \\
 \times \\
 \text{durchschnittliche Fahrgeldeinnahme je befördertem Fahrgast} \\
 \hline
 = \text{entgangenes Fahrgeld}
 \end{array}$$

Die tatsächliche Schwarzfahrerquote entspricht nicht der vor Ort durch die Fahrausweisprüfer festgestellten Beanstandungsquote. Einerseits stellen sich, wie oben bereits dargestellt, einige der festgestellten Beanstandungen später nicht als echte Beanstandungen heraus. Auf der anderen Seite ist davon auszugehen, dass bei den Fahrausweisprüfungen

eine gewisse Anzahl der Schwarzfahrer nicht erfasst wird, weil sie sich z. B. der Prüfung durch Flucht entziehen, gefälschte Fahrausweise vorweisen, die als solche nicht erkannt werden, oder sonst wie betrügerisch vorgehen.

Hieraus ergeben sich zwei gegenläufige Effekte:

1. Die festgestellte BA-Quote ist in der Regel höher als die „tatsächliche“ BA-Quote, weil es immer Fälle geben wird, in denen jemand z. B. seine gültige Zeitkarte vergessen hat.
2. Die festgestellte BA-Quote ist in der Regel niedriger als die „wahre“ BA-Quote, die sich ergeben hätte, wenn alle Fahrgeldhinterzieher hätten festgestellt werden können.

Beide Effekte werden zusammengefasst im Korrekturfaktor „ r “, so dass

$$r \times \text{festgestellte BA-Quote} = \text{tatsächliche FHZ-Quote}$$

Die Umrechnung von der festgestellten Beanstandungsquote auf die tatsächliche FHZ-Quote ist im *Anhang 1* dargestellt.

Im Übrigen ist darauf zu verweisen, dass die Umrechnung von der festgestellten BA-Quote auf die tatsächliche FHZ-Quote nur dann in dieser vereinfachten Form vorgenommen werden darf, wenn die Art und der Umfang der Fahrausweisprüfungen annähernd als repräsentative Erhebung angesehen werden kann.

Wirtschaftlicher Schaden durch Schwarzfahrer

Das entgangene Fahrgeld macht den weitaus größten Anteil am wirtschaftlichen Schaden durch Schwarzfahren aus. Es ist deshalb von besonderer Bedeutung, für die Ermittlung der Höhe des durch Schwarzfahren entgangenen Fahrgeldes eine angemessene, plausible und transparente Berechnungsmethodik einzusetzen.

Kennzahl für den wirtschaftlichen Schaden ist die Gesamtschadensquote, die in der Regel größer ist als die Schwarzfahrerquote, weil die Prüfkosten höher sind als die EBE-Einnahmen.

Gesamtschadensquote

Gesamtschadensquote	=	$\frac{\text{Verlustsaldo aus Fahrgeldhinterziehung}}{\text{Fahrgeldeinnahmen}}$
----------------------------	---	--

Tabelle 15: Gesamtschadensquote

4. Optimaler Kontrollgrad

Die *Abbildungen 1 bis 3* zeigen anhand eines praktischen Beispiels einerseits den Zusammenhang zwischen Prüfaufwandssaldo und Kontrollgrad und andererseits den Verlust aus Fahrgeldhinterziehung in Abhängigkeit vom Kontrollgrad. Dabei zeigt sich, dass es einen **optimalen Kontrollgrad** gibt, bei dem sich der Verlust minimiert. Des Weiteren ist erkennbar, dass der Verlust bei Unterschreitung des optimalen Kontrollgrades rapide ansteigt, während eine Überschreitung den Verlust in deutlich geringerer Weise erhöht.

Hinweise zur Kontrollstrategie finden sich in *Anhang 2* sowie in der VDV-Mitteilung „Maßnahmen zur Einnahmensicherung“ (Nr. 9707).

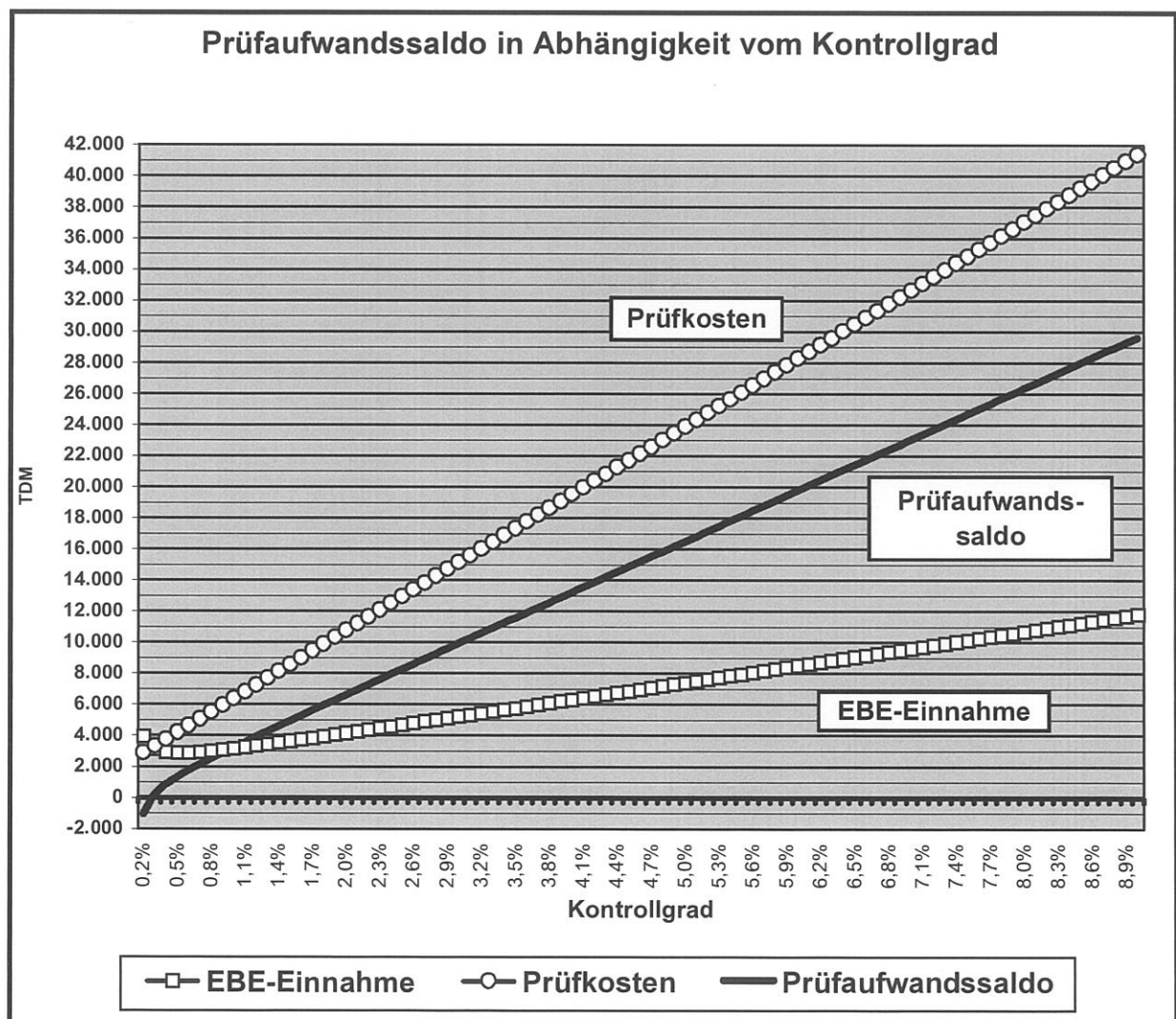


Abbildung 1: Prüfaufwandssaldo in Abhängigkeit vom Kontrollgrad

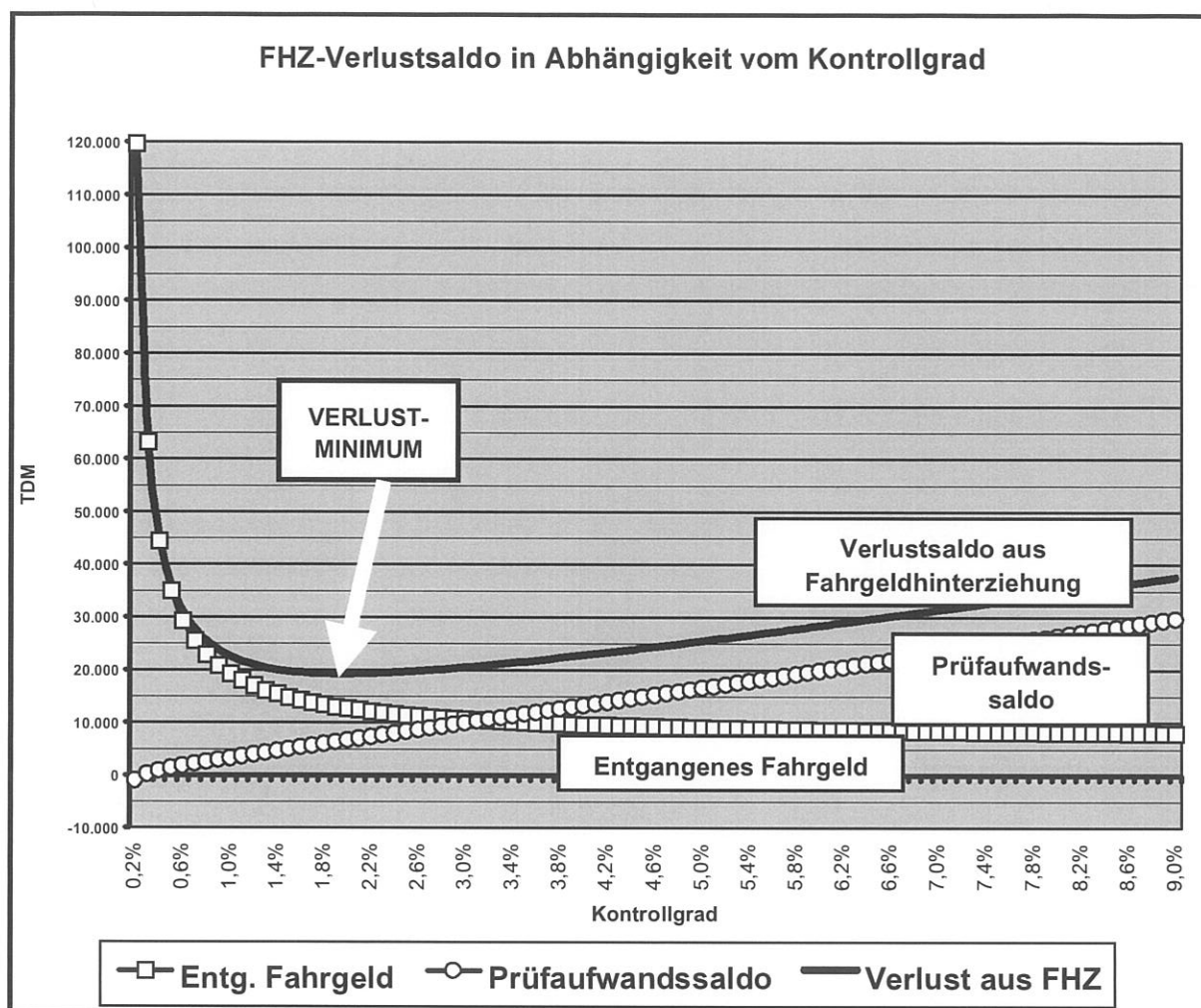


Abbildung 2: FHZ-Verlustsaldo in Abhängigkeit vom Kontrollgrad

Die Abhängigkeit der Prüfkosten und der EBE-Einnahmen vom Kontrollgrad (bei gleichbleibender Prüfleistung) kann ab einer bestimmten Höhe des Kontrollgrades als annähernd linear unterstellt werden. Entsprechend entwickelt sich auch der Prüfaufwandssaldo (Prüfkosten abzüglich EBE-Einnahme) annähernd linear zum Kontrollgrad.

Im Bereich sehr geringer Kontrollgrade übersteigt die EBE-Einnahme noch die Prüfkosten. Dies erklärt sich daraus, dass bei sehr geringem Kontrollgrad die FHZ-Quote einen sehr hohen Wert aufweist und deshalb sehr viele Schwarzfahrer angegriffen werden. Dies darf aber nicht als positives Ergebnis interpretiert werden, denn bei hoher Schwarzfahrerquote entgehen dem Unternehmen in besonders hohem Maße reguläre Fahrgeldeinnahmen.

Mit steigendem Kontrollgrad nimmt die „Ergiebigkeit“ der Fahrausweisprüfungen ab, weil bei dann sinkender Schwarzfahrerquote je Kontrollvorgang weniger Schwarzfahrer festgestellt werden können. Deshalb ist die Steigung der EBE-Einnahmen deutlich geringer als die Steigung der Prüfkosten bzw. des Prüfaufwandssaldos.

Die sinkende Schwarzfahrerquote führt aber auch zu sinkenden Beträgen für das entgangene Fahrgeld, so dass es eine Konstellation geben muss, bei der der Verlust aus Fahrgeldhinterziehung ein Minimum erreicht. Dies ist der optimale Kontrollgrad, für den bei gegebener Prüfleistung das zugehörige Volumen an Prüfstunden ermittelt werden kann.

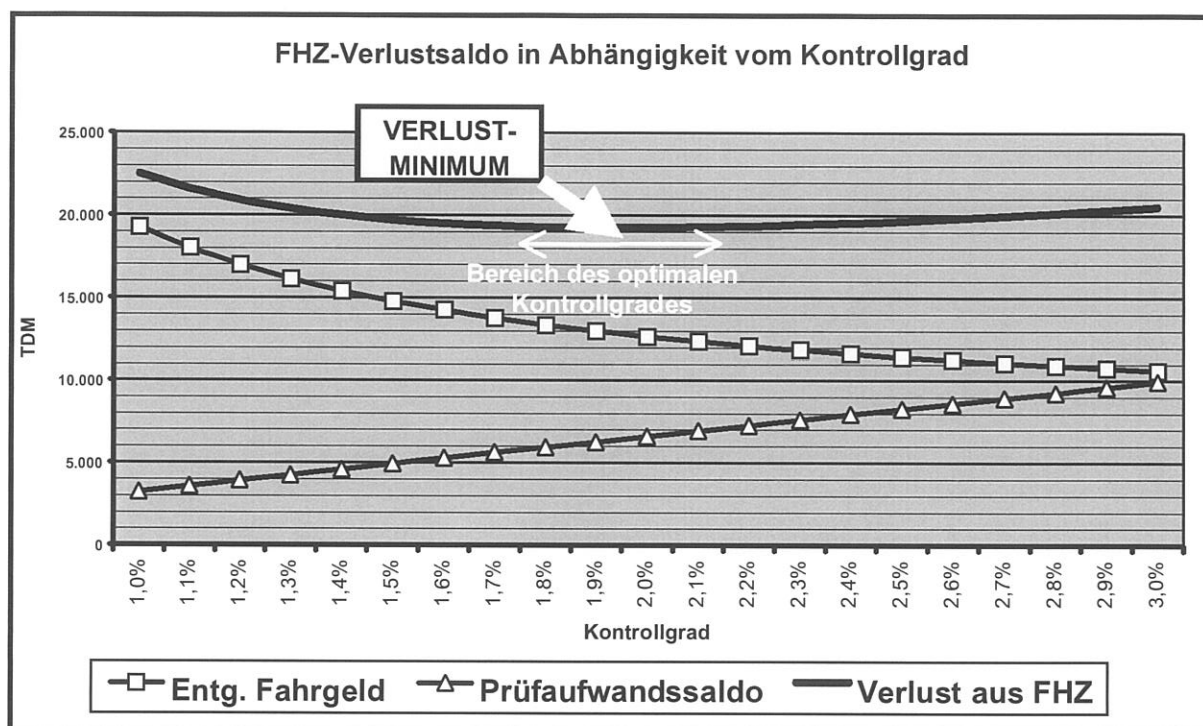


Abbildung 3: FHZ-Verlustsaldo in Abhängigkeit vom Kontrollgrad (Ausschnitt aus Abb. 2)

Der Verlustsaldo aus Fahrgeldhinterziehung ergibt sich als Summe aus Prüfaufwandssaldo und entgangenem Fahrgeld. Bei sehr geringen Kontrollgraden liegt der Prüfaufwandssaldo nahe Null, so dass die Kurven für das entgangene Fahrgeld und für den Verlustsaldo nahezu übereinander verlaufen.

Der Verlust sinkt mit steigendem Kontrollgrad so lange, bis die Abnahmerate des entgangenen Fahrgeldes die Zunahmerate des Prüfaufwandssaldos erreicht. Dieser Punkt kennzeichnet den optimalen Kontrollgrad (Verlust-Minimum). Bei weiterem Ansteigen des Kontrollgrades nimmt der Prüfaufwandssaldo (absolut) stärker zu als die Schwarzfahrerquote bzw. als Pendant das entgangene Fahrgeld abnimmt. Der Verlust aus Fahrgeldhinterziehung steigt dann wieder an.

Der Kurvenverlauf für das entgangene Fahrgeld wird wesentlich bestimmt durch die funktionale Beziehung zwischen dem Kontrollgrad (als unabhängiger Größe) und der Schwarzfahrer-Quote (als abhängiger Größe). Diese funktionale Beziehung muss das jeweilige Unternehmen aus empirischen Daten und Plausibilitätsüberlegungen ableiten. Als plausible Grundform kommt eine Hyperbel in Frage.

Das Minimum der Kurve „Verlustsaldo aus Fahrgeldhinterziehung“ charakterisiert den optimalen Kontrollgrad. Aus *Abbildung 2* und *Abbildung 3* ist erkennbar, dass die Kurve des Verlustsaldos um das Minimum herum in einer gewissen Breite einen nahezu parallelen Verlauf zur Achse des Kontrollgrades aufweist. Das betriebswirtschaftliche Optimum wird deshalb im wesentlichen erreicht, wenn der tatsächliche Kontrollgrad sich in etwa im Bereich $- 0,2$ %-Punkte und $+ 0,3$ %-Punkte um den mathematisch abgeleiteten optimalen Kontrollgrad bewegt.

5. Rahmenbedingungen

Die Kennzahlen der Fahrausweisprüfungen eines ÖPNV-Unternehmens sind entscheidend geprägt durch diverse Rahmenbedingungen, für die ein Katalog in *Tabelle 15* aufgestellt wurde.

Die Rahmenbedingungen lassen sich nur beschreiben. Sie können bei einem Vergleich von Kennzahlen von erheblicher Bedeutung für die Interpretation von Unterschieden sein. Diese Rahmenbedingungen sollten für Vergleiche von Ergebnissen - soweit möglich und sinnvoll - kurz und prägnant beschrieben werden.

Rahmenbedingungen zur Fahrausweisprüfung

- FAP-Richtlinie
- FAP-Rahmenrichtlinie VDV (2/91, Schrift 703)
- Methoden und Einsatzstrategien (wann, wo und wie wird geprüft, repräsentative Erhebung)
- Größe der Prüfteams
- Beanstandungsarten
- Kulanz-Rahmenkatalog
- Verfahren zur Identitätsfeststellung
- Fahrausweisprüfung durch Fahrer
- FAP in Zivil / Dienstkleidung
- Einsatz von Hilfspersonal
- Einsatz von Fremdfirmen / Fremdpersonal
- Prüffart (Strecken-, Stand-, Abgangsprüfungen)
- Tarifstruktur (Fahrausweisarten u. -anteile, Transparenz)
- Anteil von Zeitfahrausweis-Inhabern
- Fahrausweisautomaten
- Höhe des EBE-Betrages
- Mahnverfahren
- Einsatz von Inkassobüros
- Strafverfolgungsverfahren
- Praxis der Strafverfolgungsbehörden

Tabelle 16: Rahmenbedingungen zur Fahrausweisprüfung

6. Vergleichstabelle

Eine Vergleichstabelle sollte neben den Kennzahlen die zugehörige Basis zeigen, also auch die Bestimmungsgrößen dieser Kennzahlen enthalten.

<u>Unternehmen:</u>	1	2	3
<u>Bestimmungsgrößen:</u>			
BA-Fälle			
Überprüfte FG			
Prüfstunden			
Beförderte Fahrgäste:			
• Unternehmensbeförderungsfälle			
• Summe der Betriebszweigbeförderungsfälle			
Fahrgeldeinnahmen (netto)			
EBE-Einnahme			
Entgangene Fahrgeldeinnahmen			
Prüfkosten			
Verlustsaldo			
<u>Unternehmen:</u>	1	2	3
<u>Kennzahlen:</u>			
Kontrollgrad			
Beanstandungsquote (BA/FG)			
Prüfleistung (FG/FPH)			
Feststellungsgrad (BA/FPH)			
Ø-EBE-Einnahme je BA-Fall			
Gesamtschadensquote			

Tabelle 17: Vergleichstabelle

Eine solche Vergleichstabelle muss in jedem Fall ergänzt werden um die Beschreibung der relevanten Rahmenbedingungen der einzelnen Unternehmen und um eine Erläuterung der Inhalte der Kenngrößen, insbesondere ihres räumlichen und zeitlichen Bezuges.

Generell sollte ein solcher Vergleich zwischen Unternehmen nur auf Jahresbasis erfolgen, wobei dann zusätzlich mindestens angegeben werden muss, welche Art von Beförderungsfällen zugrunde gelegt wurde.

Ein erster im Rahmen des Unterausschusses durchgeführter vertraulicher Vergleich zwischen einzelnen größeren Verkehrsunternehmen bestätigt prinzipiell den Zusammenhang zwischen Kontrollgrad und Beanstandungsquote. Bei Kontrollgraden zwischen 1, % und 1,5 % sind allgemeine Quoten von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis von 2,7% bis 3,8% festgestellt worden, bei höheren Kontrollgraden ergeben sich Beanstandungsquoten von 1,6% bis 2,6%. Bei ausgewählten Abgangskontrollen liegen in der Regel die Werte weit höher.

Bei den Prüfleistungen und den Prüfkosten sind relativ große Bandbreiten festzustellen ebenso bei den durchschnittlich realisierten EBE-Einnahmen. Dies ist ein Indiz für unterschiedliche Kontrollstrategien und Kulanzrahmenkataloge. In Abhängigkeit von diesen Werten liegt die Gesamtschadensquote um 0,6 bis 2,0%-Punkte höher als die Beanstandungsquote. Bei Kontrollgraden unterhalb von 2% liegt die Gesamtschadensquote zwischen 3,5% und 5%. Bei Kontrollgraden zwischen 2% und 3,5% liegt die GS-Quote in den vorhandenen Einzelwerten etwa um einen Prozentpunkt niedriger.

Für die kommunalen und regionalen Verkehrsunternehmen im VDV ergibt sich bei einer auf rund 4% bis 5% geschätzten Gesamtschadensquote und Netto-Einnahmen von ca. 11 Mrd. DM ein Schaden durch Fahrgeldhinterziehung von etwa 500 Mio. DM je Jahr. Durch entsprechende Kontrollstrategien und Kontrollquoten könnte dieser Wert wahrscheinlich um mindestens 1 Prozentpunkt entsprechend 100 Mio. DM abgesenkt werden.

Anhang 1

Ermittlung des Korrekturfaktors „r“ für die Umrechnung von der festgestellten BA-Quote auf die tatsächliche („wahre“) FHZ-Quote

Faktoren q und p

- a) Die von den FAP festgestellten Beanstandungen enthalten Fälle, bei denen es sich nicht um Fahrgeldhinterziehung handelt (z. B. der Fall einer tatsächlich vergessenen Zeitkarte). Die vor Ort festgestellte BA-Quote ist deshalb größer als die tatsächliche BA-Quote.

$$q = \text{Anzahl tatsächliche BA} / \text{Anzahl festgestellte BA}$$

- b) Ein Teil der Schwarzfahrer entzieht sich der Überprüfung. Die festgestellte BA-Quote ist deshalb kleiner als sie bei vollständiger Erfassung gewesen wäre.

$$p = \text{„wahre“ festgest. BA-Quote} / \text{festgest. BA-Quote (SCHÄTZWERT)}$$

Der Wert „q“ lässt sich erst mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung feststellen. Erfahrungsgemäß ist er über Jahre relativ konstant. q braucht deshalb allenfalls jährlich bestimmt zu werden. In Verbundgebieten liegt q erfahrungsgemäß zwischen 0,8 und 0,95. Dies hängt davon ab, ob die Zeitkarten im wesentlichen übertragbar sind oder nicht.

Der Wert „p“ ist ein Schätzwert, der, wenn möglich, durch Sondererhebungen bestätigt werden sollte. Dazu sind auch Prüfmethode geeignet, die mit hoher Sicherheit ausschließen, dass sich Schwarzfahrer der Prüfung durch Flucht entziehen. Allerdings wird ein gewisser Anteil zu schätzen bleiben, weil nicht alle Betrügereien mit Fahrausweisen nachweisbar sind. Erfahrungswerte aus direkten Vergleichen ergeben Werte für p von 1,1 bis 2,5.

Der Korrekturfaktor „r“ ($= p \times q$), multipliziert mit der festgestellten Beanstandungsquote, ergibt sodann einen begründeten Schätzwert für die tatsächliche Schwarzfahrerquote.

Korrekturfaktor „r“

$$q \times \text{festgestellte BA-Quote} = \text{tatsächliche BA-Quote}$$

$$p \times \text{tatsächliche BA-Quote} = \text{„wahre“ FHZ-Quote}$$

oder

$$p \times q \times \text{festgestellte BA-Quote} = \text{„wahre“ FHZ-Quote}$$

oder

$$r \times \text{festgestellte BA-Quote} = \text{„wahre“ FHZ-Quote}$$

Die „tatsächliche BA-Quote“ ist (vereinfacht ausgedrückt), die festgestellte BA-Quote bereinigt um die tatsächlich vergessenen persönlichen Zeitkarten und vergleichbare Fälle.

Die „wahre FHZ-Quote“ enthält in Ergänzung zur „tatsächlichen BA-Quote“ einen geschätzten Zuschlag für die Fahrgeldhinterzieher, die sich der Fahrkartenprüfung erfolgreich entziehen oder nicht erkannten und/oder nicht nachweisbaren Betrug begehen.

Anhang 2

Unter Mitarbeit von C. Sabban, DB AG

Anmerkungen zur Repräsentativität der Fahrausweisprüfung

Grundsätzlich sollten die **Fahrausweisprüfungen flächendeckend** erfolgen. Maßstab für das Kontrollvolumen auf bestimmten Linien- und Streckenabschnitten sowie an bestimmten Örtlichkeiten sollte das Fahrgastaufkommen sein. Dabei muss zusätzlich die Verkehrszeit bzw. die Ganglinie Beachtung finden. Dies erfordert eine Definition von Streckenabschnitten je Linie über das gesamte Verkehrsgebiet, denen das anteilige Fahrgastaufkommen (differenziert nach Verkehrszeiten) zuzuordnen ist.

Die Verkehrsunternehmen sollten durch Zufallsauswahl eine repräsentative Anzahl davon analog dem Verfahren zur Schwerbehinderten-Erhebung auswählen, um zu einem repräsentativen Wert für die Schwarzfahrerquote zu kommen. Dabei ist es notwendig, dass Kontrollverfahren angewendet werden, die möglichst alle Schwarzfahrer auf dem zu prüfenden Abschnitt erfassen. Durch Verstärkung des Zählpersonals für die Erhebung des Anteils der Schwerbehinderten mit Prüfpersonal kann dies erreicht werden. Es muss darauf hingewiesen werden, dass die im Rahmen des Verfahrens zur Erhebung des Schwerbehinderten-Anteils genannten Korrekturfaktoren nicht ungeprüft auch für die Hochrechnung von Schwarzfahrern verwendet werden dürfen.

Im Gegensatz zu Schwerbehinderten, Schülern und anderen üblichen Untersuchungsgegenständen sind Schwarzfahrer durch ihre geringe Kooperationsbereitschaft definiert. Darüber hinaus wird das Verhalten durch die Untersuchung selbst beeinflusst. Bei der praktischen Durchführung einer Schwarzfahrerermittlung sollten also berücksichtigt werden:

- Ausweichmöglichkeiten minimieren, also große Erhebungsgruppen.
- Zeitliche Klumpung gering halten: spätestens nach zwei Tagen gezielter Untersuchung eines Raumes muss mit Verzerrung durch verändertes Schwarzfahrerverhalten gerechnet werden.
- Erhoben werden immer die Anzahl der Einsteiger und der Anteil der Schwarzfahrer darunter. Eine Anwendung von Teilweg- oder Ersteinsteigerverfahren zur Behandlung von Umsteigern erscheint hier wenig sinnvoll, da eine Schwarzfahrt bei jedem Einstieg einen neuen Tatbestand darstellt. Auch die gebundene Hochrechnung sollte über Einsteiger und nicht über Personenfahrten erfolgen.

Um ohne Korrekturfaktoren einen Überblick über die wahre Situation zu erhalten, bedeutet dies, dass in Gebieten und zu Verkehrszeiten mit hohem Fahrgastaufkommen vergleichsweise viel kontrolliert wird und umgekehrt. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass in Gebieten und zu Verkehrszeiten mit hohem Schwarzfahreranteil mehr Fahrausweisprüfungen durchgeführt werden, als nach dem Fahrgastaufkommen eigentlich vorzusehen wären. Solche gezielten Aktionen haben in der Regel einen hohen Abschreckungseffekt, insbesondere dann, wenn über sie in den Medien ausführlich berichtet wird.

Wenn die geschilderten Sonderaktionen einen hohen Anteil am gesamten Kontrollvolumen haben, können sie aber die Schwarzfahrerquote insgesamt verfälschen, nämlich zu hoch ausweisen. Für die Ermittlung der „wahren“ Schwarzfahrerquote, aus der dann das ent-

gangene Fahrgeld durch Hochrechnung ermittelt wird, darf nur ein repräsentativer Schwarzfahreranteil zum Ansatz kommen. Allerdings sollte der Aufwand für die Repräsentativität der Daten nicht zu weit getrieben werden, weil dadurch die Genauigkeit der Ergebnisse nur unwesentlich gesteigert werden kann. Einzelne oder relativ wenige Sonderaktionen beeinflussen das statistische Gesamtergebnis in aller Regel außerhalb des erforderlichen Genauigkeitsgrades.

Anhang 3**Abkürzungsverzeichnis**

AEG	= Allgemeines Eisenbahn-Gesetz
AG-Anteil	= Arbeitgeberanteil
BA	= Beanstandungen
EBE	= Erhöhtes Beförderungsentgelt
FAP	= Fahrausweisprüfung / Fahrausweisprüfer
FG	= Fahrgäste
FHZ	= Fahrgeldhinterzieher
FPH	= Prüfstunden
GS	= Gesamtschaden aus Fahrgeldhinterziehung
PBefG	= Personenbeförderungsgesetz
SGB IX	= Sozialgesetzbuch IX
Schwbg	= Schwerbehindertengesetz

Hinweise zum Ausfüllen der Fahrpreisnacherhebung:

Der Vordruck "Fahrpreisnacherhebung/Zahlungsaufforderung" (Artikel 178) ist sowohl für den DPT-Verkehr, als auch für alle beteiligten Verbünde (siehe Auflistung Blockrückseite) zu verwenden. **Für jeden Fahrgast ist eine gesonderte FN auszustellen!**
Der Vordruck FN besteht aus 4 Teilen:

- Blatt 1 FN-Urschrift zur Bearbeitung an DB Service Fahrpreisnacherhebung
- Blatt 2 FN-Durchschrift für den Kunden
- Blatt 3 Überweisungsträger für den Kunden
- Blatt 4 Selbstauskunft zur Bearbeitung an DB Service Fahrpreisnacherhebung

Der Vordruck wird bei der Bearbeitung elektronisch gelesen. Die farblich gekennzeichneten Bereiche sind sauber, deutlich lesbar und mit schwarzen/blauen Großbuchstaben auszufüllen (vorgegebene Kästchen bitte einhalten!).

In das Feld "Tarifgebiet" ist die 3-stellige Kennziffer des Tarifgebietes einzutragen. Für den DPT-Verkehr gilt grundsätzlich 001, für die Verkehrsverbünde siehe Verzeichnis auf der Rückseite des FN-Blocks. Wichtige Hinweise zum Sachverhalt sind ggf. in das Feld "Bemerkungen" einzutragen. Das Feld "ID-Code" dient nur zur internen Verarbeitung (regional besonders geregelt).

Aus verfahrenstechnischen Gründen ist es jedoch erforderlich, nachfolgende Ereignisse im Feld "Codierung" bzw. "gepr. Ausweis" einzutragen:

- | Codierung: | gepr. Ausweis: |
|--|---------------------------------|
| 22 Automaten-/Entwerferstörung | 1 BPA |
| 33 bestellte Reisedokumente am FAA nicht verfügbar | 2 Reisepass |
| 90 verfälschter Fahrausweis | 3 sonstiger Ausweis/Dokumente |
| 91 Fahrausweis von Dritten benutzt | 4 Personalien durch BGS/Polizei |
| 92 Fahrgast im WC versteckt | 5 nach Angaben/Selbstauskunft |

Trifft keiner der Gründe zu, bleibt das Feld "Codierung" frei!

Zum Schutz Ihrer persönlichen Daten geben Sie auf dem Original der FN in dem dafür vorgesehenen Feld nur noch Ihre 8-stellige Personalnummer für spätere Rückfragen an. Vergessen Sie bitte Ihre Unterschrift nicht!

Händigen Sie die Durchschrift (beiges Blatt 2) und den Überweisungsträger (Blatt 3) dem Fahrgast aus. Wird die Annahme verweigert, bitte Hinweis im Feld "Bemerkungen".

Können die Personalien des Fahrgastes nicht ermittelt werden, FN hinsichtlich des Fahrpreises und des Sachverhalts vorbereiten. Der Fahrgast ist zusammen mit der FN dem BGS (ausschließlich zur Feststellung der Personalien) zu übergeben.

Eine ggf. erforderliche Selbstauskunft (Blatt 4) ist vom Fahrgast eigenhändig zu unterschreiben.

Die weitere Bearbeitung erfolgt ausschließlich durch:

DB Service Fahrpreisnacherhebung, 76518 Baden-Baden

Die Urschrift der FN und ggf. die Selbstauskunft, zusammen mit den eingezogenen Unterlagen, zeitnah der Einsatzstelle übergeben.

Eingezogene Unterlagen sind fest mit der FN zu verbinden.

Sehr geehrte(r) Kundin/Kunde,

Sie konnten heute bei der Fahrscheinprüfung keinen gültigen Fahrschein vorlegen. Nach den geltenden Tarifbestimmungen sind Sie deshalb zur Zahlung des erhöhten Fahrpreises verpflichtet.

Der erhöhte Fahrpreis ermäßigt sich, wenn Sie innerhalb von 14 Tagen ab dem Feststellungstag bei einer DB-Verkaufsstelle nachweisen, dass Sie zum Zeitpunkt der Feststellung Inhaber eines gültigen persönlichen Fahscheins waren.

Wir bitten Sie, zur Vermeidung weiterer Kosten, den umseitig genannten Betrag innerhalb von 14 Tagen ab dem Feststellungstag mit beiliegendem Überweisungsträger zu bezahlen.

Überweisungen richten Sie bitte ausschließlich an:

Deutsche Bahn AG / FN-Service (IFM), 76518 Baden-Baden.

Bankverbindung:

**Commerzbank Baden-Baden, BLZ 662 400 02,
Konto-Nr. 115 507 600**

Sollten Sie den gesetzten Zahlungstermin nicht einhalten, sind wir berechtigt, Ihnen die durch Beitreibungsmaßnahmen verursachten Mehrkosten als Verzugsschaden in Rechnung zu stellen.

Ihre Deutsche Bahn

DB Reise&Touristik AG DB Regio AG

Zuschriften richten Sie bitte ausschließlich an:

DB Service Fahrpreisnacherhebung, 76518 Baden-Baden
Fahrpreisnacherhebungsnummer bitte stets angeben!

Gemäß § 33 Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) weisen wir darauf hin, dass Ihre Daten zur Abwicklung dieses Vorganges automatisiert gespeichert, verarbeitet und genutzt werden.

Nur für Verkaufsstelle

Gültiger persönlicher Fahrschein (Art u. Nummer) _____

BahnCard Nr. _____

bei der Verkaufsstelle _____ vorgelegt

Ausgegebenen Fahrschein Nr. _____

Zum Preis von _____ EUR

(Datum, Name, Unterschrift)

Tagesstempel

Nach Bearbeitung umgehend an DB Service Fahrpreisnacherhebung senden!

Anlage 2

Anlage 3

Richtlinien für die Durchführung von Fahrausweiskontrollen

Ermittlung der Schwarzfahrerquote

Anzahl der kontrollierten Fahrgäste: _____ (100 %)

Anzahl der Kontrollfeststellungen:
= Beanstandungsquote _____ (..... %)

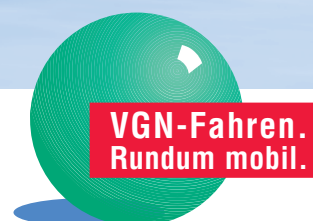
abzüglich nachträgliche Zeitkartenvorlage: _____ (..... %)

abzüglich Kulanzfälle: _____ (..... %)

restliche Beanstandungen:
= Schwarzfahrerquote _____ (..... %)

maximale Schwarzfahrerquote (zum Vergleich) z.B.: (3,0 %)

[illegible]



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Rothenburger Str. 9 • 90443 Nürnberg • Tel. 0911/270 75 0



Partner im VGN

Anlage 4 zum Assoziierungsvertrag

**zwischen der Verbundgesellschaft
und
dem Verkehrsunternehmen**

Durchführungsrichtlinie (DFR)

**Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für
assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN**

Inhaltsangabe:

		Seite
1	Modellbeschreibung	2
2	Regelzuscheidung	2
2.1	Datenbasis Verkehrserhebung	3
2.1.1	Verbundweite Verkehrserhebung	3
2.1.2	Gesonderte Verkehrserhebung	3
2.2	Erlösbewertung einer Personenfahrt	4
2.3	Interessenausgleich durch <i>K</i> -Faktor	4
2.4	Umstieg zwischen Verkehrsunternehmen	7
3	Sonderregelung Ausbildungsverkehr	8
4	Vorabzuscheidungen	8
5	Fortschreibung	9
5.1	Fortschreibung im tariflichen Bereich	9
5.2	Fortschreibung durch Modifikation des Mengengerü- tes	9
5.2.1	Zählkonzept für die unternehmenseigenen Zählungen	10
5.2.2	Fortschreibungsvorschrift	11
5.2.3	Durchführung der Zählungen	11
6	Prüfung der Berechnungen, Vertragsanpassung	12

1 Modellbeschreibung

Die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen für die assoziierten Verkehrsunternehmen erfolgt nach drei unterschiedlichen Verfahren:

- **Regelzuscheidung (vgl. Kap. 2)**

Grundsätzlich werden alle Bruttofahrgeldeinnahmen nachfrageorientiert verteilt. Für die Beschaffung der notwendigen Nachfragedaten sind regelmäßig Fahrgastbefragungen und -zählungen durchzuführen.

- **Sonderregelung Ausbildungsverkehr (vgl. Kap. 3)**

Die Erlöse aus dem Ausbildungsverkehr werden nach dem Prinzip der Fahrtberechtigung (Relation Wohnort – Schulort) verteilt. Datengrundlage bilden die jährlichen Antragsdaten für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

- **Vorabzuscheidungen (vgl. Kap. 4)**

Gemäß § 8 (2) Assoziierungsvertrag können für wesentliche und dauerhafte Angebotsverbesserungen sowie wesentliche Angebotsverbesserungen bei Sonderereignissen Vorabzuscheidungen gewährt werden.

2 Regelzuscheidung

Die Verteilung der Bruttofahrgeldeinnahmen erfolgt, soweit diese nicht zum Bereich Ausbildungsverkehr gehören oder vorab zugeschieden werden, nachfrageorientiert. Berechnungsgrundlage ist grundsätzlich eine regelmäßig, spätestens alle zehn Jahre stattfindende verbundweite Erhebung (Basiserhebung). Für solche Linien und Unternehmen, die weitgehend vom Schülerverkehr dominiert werden, das sind Linien, die weniger als 20 % Fahrgäste und/oder durchschnittlich weniger als 10 Tsd. Linienbeförderungsfälle pro Jahr im Regeltarif haben („Schülerlinien“), wird der Einnahmenanspruch im Regeltarif über die Entwicklung linien- bzw. unternehmensspezifischer Verkaufsergebnisse abgeleitet. Über das Verhältnis des Einnahmenanspruchs aus der Verkehrserhebung 2012 und den korrespondierenden Verkaufsergebnissen je Linie bzw. Unternehmen lässt sich der Anteil der eigenen Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf an dem gesamten Einnahmenanspruch in diesem Segment ableiten. Unter der Annahme, dass dieses Verhältnis in den Folgejahren in etwa gleich bleibt, können die Verkaufsergebnisse der Folgejahre mittels eines Normierungsfaktors aus dem Verhältnis VE 2012/Verkauf 2012 für eine Fortschreibung der Einnahmenansprüche hochgerechnet werden. Für den Fall, dass sich der Anteil Fahrgäste mit Regeltarif im Laufe der Zeit deutlich erhöht, kann auf Antrag des Unternehmens eine gesonderte Erhebung auf dieser Linie durchgeführt werden. Für nach dem Jahr 2012 in den VGN integrierte Regionalbuslinien werden in der nächsten verbundweiten Fahrgastbefragung die Strukturdaten erhoben und der Ein-

nahmenanspruch daraus abgeleitet. In den Folgejahren erfolgt die Fortschreibung der Einnahmenansprüche nach dem o.g. Prinzip, sofern die relevante Linie als „Schülerlinie“ klassifiziert wird.

Parallel zur Verkehrserhebung können vom Unternehmen eigene Zählungen nach den Vorgaben aus Kap. 5.2 durchgeführt werden, um die Erhebungsdaten abgleichen zu können. Nach eingehender Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfung der Unternehmenszählungen werden in Absprache mit der Verbundgesellschaft die unternehmenseigenen Zählungen in die Hochrechnung einbezogen.

Werden Verkehre in den VGN assoziiert, die nicht in einer solchen Basiserhebung enthalten sind, kann bis zur nächsten Basiserhebung eine gesonderte Fahrgastbefragung in Form einer eingeschränkten Vollerhebung als Datenbasis verwandt werden.

2.1 Datenbasis Verkehrserhebung

2.1.1 Verbundweite Verkehrserhebung

Zur Schaffung einer aktuellen und fundierten Datengrundlage für die Einnahmenaufteilung beauftragt die Verbundgesellschaft regelmäßig, spätestens aber alle zehn Jahre verbundweite Fahrgastbefragungen. Parallel zu einer Verkehrserhebung werden von den Verkehrsunternehmen eigene Zählungen durchgeführt, um die Erhebungsdaten abgleichen zu können. In den Jahren, in denen eine verbundweite Verkehrserhebung durchgeführt wird, werden automatisch alle in den Verbund einbezogenen Linien erhoben (Ausnahme sind die sog. „Schülerlinien“, siehe Kap. 2). Die Kosten der Erhebung tragen alle Verkehrsunternehmen im VGN anteilig nach der Höhe der ihnen zugeschienenen Einnahmen. Die verbundweite Erhebung bildet die (neue) Basis für die Einnahmenaufteilung und ersetzt mit Wirkung zum 1. Januar des Erhebungsjahres alle vorherigen Erhebungen.

2.1.2 Gesonderte Verkehrserhebung

Werden Linienverkehre mit der VGN GmbH assoziiert, die noch nicht in einer Basiserhebung enthalten sind, werden die für die Einnahmenaufteilung benötigten Daten durch eine eingeschränkte Vollerhebung (jede angebotene Fahrplanfahrt ist einmal zu erheben) gewonnen.¹ Dabei ist die komplette Fahrtenkette mit Vor- und Nachlauf, der verwendete Fahrausweis und die Anzahl der Mitfahrer zu erfassen. Die Erhebung wird von der Verbundgesellschaft durchgeführt oder beauftragt, die Kosten für die Feldarbeit trägt das Verkehrsunternehmen. Die Verkehrserhebungen können im 1., 2. oder 4. Quartal in einer Woche ohne schulfreie Tage erfolgen. Fahrten, die nur in den

¹ Bei Bedarfsverkehren werden alle Fahrgäste innerhalb eines Kalendermonats befragt. Der Einnahmenanspruch für den Bedarfsverkehr, zusätzlich zu den zustehenden eigenen Barverkäufen, ergibt sich dann aus dem Verhältnis zwischen Verkaufssumme und anteiligen Einnahmen in diesem Monat.

Schulferien durchgeführt werden, werden in den Ferien erhoben. Die Auswertung der gesonderten Verkehrserhebung und die Feststellung des Einnahmenanspruchs erfolgt durch die Verbundgesellschaft.

Die gesonderte Verkehrserhebung muss spätestens zwölf Monate nach Assoziierung des Verkehrs durchgeführt worden sein. Die Ergebnisse dieser Erhebung werden dann rückwirkend bis zum Zeitpunkt der Assoziierung in die Einnahmenaufteilung übernommen. Bis zum Vorliegen des Erhebungsergebnisses wird der Einnahmenanspruch vorläufig geschätzt. Konnte innerhalb der Zwölfmonatsfrist keine Erhebung durchgeführt werden und ist dies vom Verkehrsunternehmen zu verantworten, so erhält das Verkehrsunternehmen bis zur Vorlage einer Erhebung nur für den nachgewiesenen Ausbildungsverkehr Einnahmen zugeschrieben. Das Ergebnis einer verspätet durchgeführten Erhebung gilt ab dem 1. des Monats, in welchem der erste Erhebungstag lag.

Sobald eine neue Basiserhebung vorliegt, verlieren die Ergebnisse der gesonderten Verkehrserhebung ihre Gültigkeit und werden durch die Basiserhebung ersetzt. Eine Rückrechnung der Ergebnisse aus der Basiserhebung auf davor liegende Zeiträume ist nicht zulässig.

2.2 Erlösbewertung einer Personenfahrt

Der Erlös einer Personenfahrt errechnet sich allgemein aus dem Quotienten

$$\text{Erlös einer Personenfahrt} = \frac{\text{Preis des Fahrausweises}}{\text{unternehmensspezifische Fahrtenhäufigkeit}}.$$

Dabei wird in der Einnahmenaufteilung nicht die Preis- bzw. Tarifstufe des gekauften Fahrausweises angesetzt, sondern jene, die der tatsächlich genutzten Fahrtstrecke entspricht.

Die unternehmensspezifische Fahrtenhäufigkeit gibt an, wie oft ein Fahrausweis im Durchschnitt bei einem bestimmten Verkehrsunternehmen genutzt wird. Hat ein Fahrgast bei einer Fahrt zwei oder mehr Verkehrsunternehmen benutzt, wird die Fahrtenhäufigkeit des Unternehmens angesetzt, in dessen Fahrzeug die Befragung des Fahrgastes stattfindet.

Zur Ermittlung von unternehmensspezifischen Fahrtenhäufigkeiten werden parallel zu den Basiserhebungen gesonderte Fahrgastbefragungen zur Fahrausweisnutzung durchgeführt. Falls dies aus schlüssigen Gründen für einzelne Verkehrsunternehmen nicht möglich sein sollte, werden hilfsweise Fahrtenhäufigkeiten für möglichst gleichartige Gruppen von privaten assoziierten Verkehrsunternehmen und kommunalen assoziierten Verkehrsunternehmen berechnet. Solange keine eigenen Fahrtenhäufigkeiten für die assoziierten Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen, werden hilfsweise für die privaten assoziierten Unternehmen die Werte der OVF GmbH, für die kommunalen assoziierten Unternehmen die Werte des Schwabacher Stadtverkehrs (Fa. Wutzer

Linienverkehr GmbH) und für assoziierte SPNV-Unternehmen die Werte der DB Regio AG angesetzt.

2.3 Interessenausgleich durch K -Faktor

Bei solch komplexen Sachverhalten wie der Einnahmenaufteilung in einem Verbund gilt es eine große Anzahl von Aufteilungsprinzipien und Unternehmensinteressen zu berücksichtigen, die letztendlich dazu führen, dass ein rational begründbares Aufteilungsverfahren nicht allen Anforderungen gerecht wird. Durch die „passende“ Wahl eines so genannten Kalibrierungs-Faktors (im VGN gilt derzeit: $K = 0,5$) war es möglich, die nach den in dieser DFR beschriebenen Prinzipien vorgenommene Einnahmenaufteilung in ihren Auswirkungen auf die Stadtverkehrsunternehmen auf der einen Seite und den Regionalverkehrsunternehmen auf der anderen Seite nochmals gezielt zu verändern. Zur Wirkungsweise des K -Faktors:

Bei der Unternutzung denkt man an Pendler aus der Region, die neben ihrer „normalen“ Fahrt von und zum Arbeitsplatz in der Mittagspause oder vor der Heimfahrt noch eine kurze Besorgungsfahrt in der Stadt unternehmen. Diese kurzen Besorgungsfahrten führen bei den Stadtverkehrsunternehmen zu Einnahmen, die dann letztendlich den Regionalverkehrsunternehmen fehlen. Der Fahrgast bringt ja keine zusätzlichen Erlöse, er unternimmt nur mehr Fahrten mit seinem Fahrausweis. Für solche Fahrten geben die Stadtverkehrsunternehmen bei einem K -Faktor von 0,5 50 % der Erlöse wieder an das Regionalverkehrsunternehmen zurück, das den Pendler morgens in die Stadt gebracht hat.

Unternutzung tritt jedoch auch bei den Fahrausweisarten auf, die entweder mit verbundweiter Gültigkeit (z. B. FirmenAbo, FerienTicket) oder in Tarifstufenklassen (z. B. 9-Uhr-MobiCard, TagesTicket Plus) vertrieben werden. Hier sollen die höheren Erlöse für Fahrten im Regionalverkehr aber zugeteilt werden, der K -Faktor findet hier deshalb keine Anwendung.

Unternehmensspezifische Fahrtenhäufigkeiten im VGN (Basis: VE 2012):

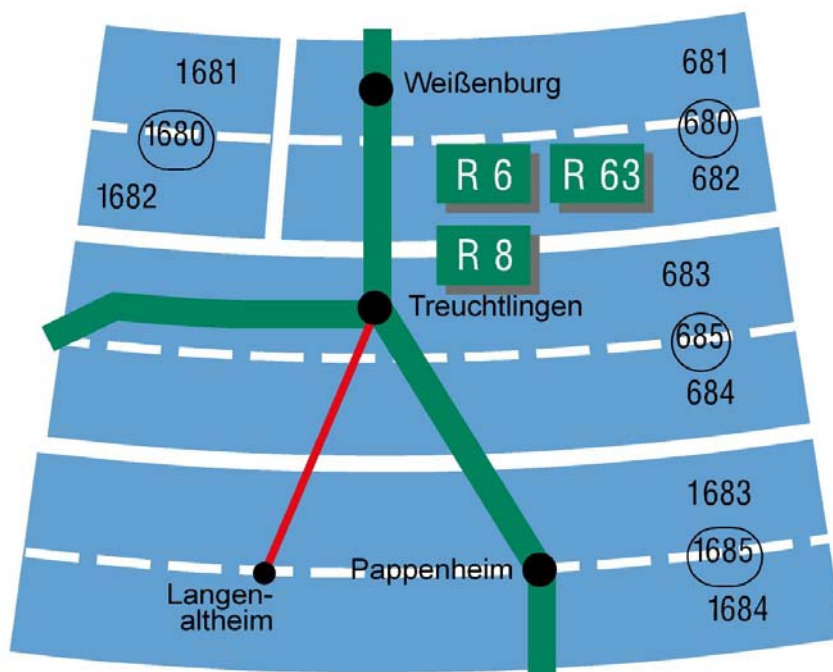
Fahrausweis	DB Regio	OVF	VAG	infra fürth verkehr	ESTW Stadtverkehr	SV Schwabach	Stadtwerke Bayreuth	STVP	AVU kommunal	AVU regional	Ø VGN
Einzelfahrt Erwachsene	1,22	1,24	1,34	1,36	1,39	1,47	1,43	1,25	1,25	1,39	1,28
Einzelfahrt Kind	1,22	1,24	1,34	1,36	1,39	1,47	1,43	1,25	1,25	1,39	1,28
5er Streifenkarte Erwachsene	6,19	6,33	6,82	6,90	7,09	7,47	7,25	6,37	6,38	7,09	6,40
5er Streifenkarte Kind	6,19	6,33	6,82	6,90	7,09	7,47	7,25	6,37	6,38	7,09	6,40
10er Streifenkarte Erwachsene	5,95	6,10	6,60	6,65	6,85	7,20	7,00	6,15	6,15	6,85	6,40
10er Streifenkarte Kind	5,95	6,10	6,60	6,65	6,85	7,20	7,00	6,15	6,15	6,85	6,40
Tages Ticket Solo	2,69	1,96	3,35	2,86	2,78	2,21	3,02	3,02	1,45	2,40	3,27
Tages Ticket Plus	4,66	3,74	5,97	5,86	4,79	4,79	4,02	5,68	3,59	3,62	5,45
7-Tage-MobiCard	13,74	12,79	17,66	15,49	15,80	14,52	14,59	15,69	13,04	13,20	17,06
31-Tage-MobiCard ohne Ausschlußzeit	76,30	74,42	119,58	96,18	96,61	91,37	96,61	70,45	70,84	76,92	108,49
9-Uhr-MobiCard	67,95	59,78	80,44	67,60	62,87	67,53	64,27	57,35	60,21	59,38	78,09
Solo 31	53,06	49,40	68,18	59,81	61,02	56,08	56,33	60,59	50,37	50,97	66,55
Abo 3	53,06	49,40	68,18	59,81	61,02	56,08	56,33	60,59	50,37	50,97	66,55
Abo 6	48,64	45,28	62,50	54,83	55,94	51,41	51,63	55,54	46,17	46,73	61,00
JahresAbo	42,54	45,01	59,94	51,42	56,47	48,82	49,92	63,63	44,97	47,47	58,23
JahresAbo Plus	52,87	49,22	67,94	59,59	60,80	55,88	56,12	60,37	50,19	50,79	66,33
JahresAbo mit Ausschlusszeit	48,28	11,95	48,32	48,23	23,08	0,00	0,00	0,00	20,34	18,89	48,26
FirmenAbo	34,76	25,69	42,37	45,31	28,25	20,44	19,14	19,14	29,19	28,37	40,92
FirmenAbo pauschal	38,04	34,38	36,27	32,17	38,07	38,07	38,07	38,07	35,02	34,92	36,54
FirmenAbo Plus	44,52	32,90	54,27	58,04	36,18	26,18	24,52	24,52	37,39	36,33	49,96
FirmenAbo Plus pauschal	40,48	36,58	38,60	34,24	40,51	40,51	40,51	40,51	37,26	37,16	38,88
Schülermonatswertmarken Selbstzahler	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90
Schülermonatswertmarken Kostenträger	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90
Wochenkarte Selbstzahler	11,05	11,05	11,05	11,05	11,05	11,05	11,05	11,05	11,05	11,05	11,05
Semesterwertmarken	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90
Semesterticket Bamberg	10,81	10,81	10,81	10,81	10,81	10,81	10,81	10,81	10,81	10,81	10,81
Semesterticket Bayreuth	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30	7,30
Nürnberg - Paß mit Zeitkarte	36,43	33,91	46,81	41,06	38,50	38,50	38,67	41,59	34,58	34,99	45,95
Gruppenfahrkarte einfach	3,01	2,81	3,87	3,40	3,47	3,18	3,20	3,44	2,86	2,89	3,84
Kombi - Ticket	0,31	0,29	0,40	0,35	0,36	0,33	0,33	0,36	0,30	0,30	0,39
Autohaus - Ticket	0,83	0,78	1,07	0,94	0,96	0,88	0,89	0,95	0,79	0,80	1,04
Hotelfahrkarte	1,83	1,71	2,35	2,07	2,11	1,94	1,95	2,09	1,74	1,76	2,31
Schönes-Wochenende-Ticket	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88	7,88
Bayern - Ticket	4,62	4,62	4,62	4,62	4,62	4,62	4,62	4,62	4,62	4,62	4,62

2.4 Umstieg zwischen Verkehrsunternehmen

Eine Personenfahrt lässt sich in einzelne Fahrtabschnitte unterteilen, die durch den Umstieg eines Fahrgastes definiert sind. Für jede Personenfahrt werden die Erlöse pro durchfahrene Tarifteilzone² dem Verkehrsunternehmen zugeschrieben, das den Fahrgast befördert hat. Werden in einer Tarifteilzone zwei (oder mehr) Verkehrsunternehmen benutzt, so wird der Erlös dieser Tarifteilzone zu gleichen Teilen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen aufgeteilt.

Beispiel zur Reisewegaufteilung bei Umstieg:

Ein Fahrgast fährt von Langenaltheim nach Weißenburg. Der Reiseweg hat die Tarifstufe 2+T.



Von Langenaltheim bis Treuchtlingen fährt der Fahrgast mit dem Bus, steigt dort um und fährt mit der Bahn nach Weißenburg weiter. Dies bedeutet, dass die Teilzonen 1683 und 684 vollständig dem Busunternehmen zugeschrieben werden. In der Teilzone 683 findet der Umstieg statt. Diese Teilzone wird zwischen dem Busunternehmen und der DB Regio im Verhältnis 1:1 aufgeteilt. Insgesamt hat das Busunternehmen also 2,5 Teile der Gesamtstrecke (Teilzonen 1683 und 684 sowie die Hälfte der Teilzone 683). Der gesamte Reiseweg hat 5 Teile (Teilzonen 681, 682, 683, 684 und 1683).

² Mit Ausnahme der Tarifzonen 100, 200 und 400 besteht jede Tarifzone aus zwei Tarifteilzonen.

3 Sonderregelung Ausbildungsverkehr

Die Verteilung der Einnahmen aus dem Ausbildungsverkehr erfolgt mit Hilfe der Antragsdaten für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach § 45a PBefG. Aufteilungsprinzip ist hier nicht die tatsächliche Nachfrage, sondern die Fahrtberechtigung für die Relation Hst. Wohnort – Hst. Schulort. Mit dieser Vorgehensweise ist sichergestellt, dass die Fahrgeldeinnahmen aus dem Ausbildungsverkehr in der Einnahmenaufteilung und die korrespondierenden Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand (die nicht Bestandteil der Einnahmenaufteilung sind) auf den gleichen Daten beruhen. Die Ermittlung der unternehmensspezifischen Stückzahlen und Einnahmen für den Antrag erfolgt in enger Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen und mit der zuständigen Genehmigungsbehörde (Regierung von Mittelfranken) durch die Verbundgesellschaft.

4 Vorabzuscheidungen

Vorabzuscheidungen sind ein Mittel zur vereinfachten Fortschreibung der Einnahmenaufteilung in den Nichtzähljahren (vgl. Kap. 5). Gemäß § 8 (2) Assoziierungsvertrag können auf Antrag Vorabzuscheidungen für Nachfrageveränderungen infolge von

- wesentlichen und dauerhaften Angebotsverbesserungen sowie
- wesentlichen Angebotsverbesserungen bei Sonderereignissen

gewährt werden. Die Feststellung, dass eine Angebotsverbesserung das Kriterium der Wesentlichkeit erfüllt, obliegt der Verbundgesellschaft, die sich dazu im Arbeitskreis Wirtschaft beraten kann.

Der anrechenbare Mehrverkehr ist plausibel nachzuweisen, die Methoden zum Nachweis sind mit der Verbundgesellschaft abzustimmen. Geeignete Nachweisverfahren können sein:

- Einsteigerzählungen im Rahmen eines Vorher-Nachher-Vergleichs in Verbindung mit einer Übertragung eines mittleren unternehmens- bzw. linienspezifischen Erlössatzes,
- Fahrgastbefragungen mit Angaben zu Ein-/Aus- und Umstieg, zur Fahrausweisnutzung und zur Feststellung der Maßnahmenbezogenheit,
- Verkaufszahlen im Vorher-Nachher-Vergleich oder bei direkt zuordenbaren Fahrausweisarten.

Nicht geeignet sind Nachweise, die sich allein aus Angebots- und Betriebsleistungsdaten ableiten lassen.

Jede Vorabzuscheidung gilt nur für die Dauer der Verkehrsverbesserungsmaßnahme, bei dauerhaft wirkenden Maßnahmen längstens bis zum Ende desjenigen Kalenderjahres, das dem nächsten vereinbarten Fortschreibungsjahr vorangeht. Dabei ist es unerheblich, ob das die Maßnahme beantragende Verkehrsunternehmen eine gültige Erhebung vorlegen kann oder nicht.

5 Fortschreibung

Gemäß § 8 (1) Assoziierungsvertrag ist der Einnahmenanspruch der kommunalen und privaten assoziierten Verkehrsunternehmen entsprechend der Preis- und Nachfrageveränderungen durch die Verbundgesellschaft fortzuschreiben.

Die nachfolgend beschriebene Fortschreibungsmethode geht davon aus, dass entweder eine Basiserhebung oder eine gesonderte Verkehrserhebung vorliegt, welche die Fahrgast- und Fahrausweisstruktur detailliert aufschlüsselt. Um die Einnahmenaufteilung fortzuschreiben, ist

- das Preis-/Tarifgerüst nach jeder Tarifierhöhung zu ersetzen,
- das Mengengerüst (Anzahl Linienbeförderungsfälle pro Jahr) mindestens alle zwei Jahre nach der letzten Verkehrserhebung durch unternehmenseigene Zählungen fortzuschreiben (vgl. Kap. 5.2, davon ausgenommen sind die sog. „Schülerlinien“, vgl. Kap. 2),
- die Entwicklung im Ausbildungsverkehr anhand aktueller Kostenträgerlisten und Verbundpassbestellscheinen jährlich anzupassen.

5.1 Fortschreibung im tariflichen Bereich

Die Daten der Basiserhebung oder einer gesonderten Verkehrserhebung umfassen neben den Fahrgastzahlen und den Quelle-Ziel-Relationen auch tarifliche Informationen zum Fahrausweis und zur genutzten Tarifstufe. Um die Tarifentwicklung fortzuschreiben, ist eine aktualisierte Fahrpreistabelle aufzubauen und in der Basiserhebung bzw. der gesonderten Verkehrserhebung zu hinterlegen. Werden nicht-lineare Tarifierhöhungen vorgenommen, die Preise in verschiedenen Tarifstufen(-klassen) also unterschiedlich weiterentwickelt, wird die Basiserhebung so angepasst, dass die unterschiedlichen Tarifergiebigkeiten bei den Verkehrsunternehmen wirksam werden, welche die Relationen bedienen. Die Fortschreibung im tariflichen Bereich wird durch die Verbundgesellschaft durchgeführt.

5.2 Fortschreibung durch Modifikation des Mengengerüstes

Die Fortschreibung des Mengengerüstes der Basiserhebung oder einer gesonderten Verkehrserhebung (= Anzahl Linienbeförderungsfälle) erfolgt über Einsteigerzählungen der Verkehrsunternehmen. Grundsätzlich gilt, dass die Verkehrsunternehmen für die Einsteigerzählungen auf ihren Linien selbst verantwortlich sind. Die Rahmenbedingungen des Stichprobendesigns, insbesondere Stichprobenumfang, Lage und Dauer der Erhebungsperioden sowie Maßnahmen bei nicht durchgeführten oder nicht verwertbaren Zählungen werden durch diese Durchführungsrichtlinie in verkürzter Form festgelegt. In Zweifelsfällen sind die zwischen den Partnern des Einnahmearbeits-

lungsvertrages für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (EAV-Partner) vereinbarten *„Durchführungsrichtlinie für unternehmenseigene Zählungen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage“* und/oder die *„Durchführungsrichtlinie für Kontrollzählungen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“* und/oder die *„Durchführungsrichtlinie zur nachfrageorientierten Einnahmeaufteilung im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“* und/oder die *„Durchführungsrichtlinie zur Fortschreibung der Einnahmeaufteilung im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“* in der jeweils gültigen Fassung zur Klärung heranzuziehen.

5.2.1 Zählkonzept für die unternehmenseigenen Zählungen

Das Fortschreibungsverfahren geht für den normalwerktäglichen Verkehr (Mo-Fr) grundsätzlich von einer 4-fachen eingeschränkten Vollerhebung in vier über das Kalenderjahr verteilte Perioden aus.³ Die Lage der vier Erhebungsperioden orientiert sich an den Vorgaben für die Schwerbehindertenerhebung, allerdings werden die einzelnen Perioden auf fünf bis sechs Wochen ausgedehnt, um Verzerrungen durch kurzfristig wirksame Einflüsse (Witterungsverhältnisse, Krankheitsperioden) zu minimieren. Da am Wochenende nur wenige Einnahmen erwirtschaftet werden, genügt es, jede Fahrt am Samstag und Sonntag einmal pro Jahr zu zählen (eingeschränkte Vollerhebung).

Bei einzelnen nicht durchgeführten Zählungen oder bei Vorlage einzelner mangelhafter Zählraten, die für die Fortschreibung der Verkehrsnachfrage nicht geeignet sind, werden die unternehmenseigenen Zählraten durch die Verbundgesellschaft mittels geeigneter Schätzungen ergänzt. Eine Sanktionierung fehler- oder mangelhafter Daten gibt es nicht. Sind die Zählergebnisse eines assoziierten Unternehmens nach begründeter Einschätzung der Verbundgesellschaft so unvollständig oder mangelhaft, dass eine sinnvolle Schätzung der fehlenden Daten nicht mehr möglich ist, wird eine Nachzählung in Zusammenarbeit mit der Verbundgesellschaft durchgeführt, falls dies in der gleichen Zählperiode noch möglich ist. Kann keine gemeinsame Datenbasis gefunden werden, erfolgt die Fortschreibung ggf. allein über den Tarif. Die Verbundgesellschaft kann die Zählungen assoziierter Unternehmen parallel durch verdeckte Kontrollzählungen auf das Vorhandensein systematischer Zählfehler überprüfen. Dazu haben die Verkehrsunternehmen der Verbundgesellschaft auf Anfrage mitzuteilen, an welchen Tagen im Jahr welche Fahrten bezahlt werden. Wird im Rahmen der Kontrollzählungen ein systematischer Fehler nachgewiesen und gelingt es nicht, den Grund für die systematischen Abweichungen zu ermitteln, werden die Zählergebnisse des Unternehmens mit einem Korrekturfaktor berichtigt.

³ In jeder Erhebungsperiode wird jede angebotene Fahrplanfahrt einmal gezählt.

5.2.2 Fortschreibungsvorschrift

Da nicht alle gezählten Einsteiger einnahmenaufteilungsrelevant sind, ist der Anteil Einsteiger zu bestimmen, deren Einnahmen über den Pool verteilt werden. Das sind im wesentlichen alle VGN-Tarife ohne Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs.

Nicht einnahmenaufteilungsrelevant sind Fahrgäste mit Haustarifen, Schwerbehinderte und Freifahrer. Ihr Anteil wird aus der Basiserhebung oder einer gesonderten Verkehrserhebung entnommen und die unternehmenseigenen Zählungen um diese Anteile gekürzt. Die einnahmenaufteilungsrelevanten Einsteigerzahlen (Linienbeförderungsfälle pro Jahr = LBF) werden bei mehreren Linien eines Verkehrsunternehmens zu einem Unternehmensergebnis zusammengefasst. Die Einnahmen selbst werden dann über das Verhältnis dieser Einsteigerzahlen

$$\frac{\text{LBF}_{\text{aus Unternehmenszählung}}^{\text{VU}}}{\text{LBF}_{\text{aus Basiserhebung}}^{\text{VU}}}$$

hochgerechnet.

5.2.3 Durchführung der Zählungen

a. Wer oder was ist zu zählen

- Alle Einsteiger einer Linienfahrt, auch solche, die nicht selbst gehen können (Rollstuhlfahrer).
- Alle Kinder, auch Kleinkinder und Säuglinge.
- Alle Hunde.

b. Wer oder was wird nicht gezählt

- Keine Fahrräder, keine Rollstühle und Kinderwagen als solche.
- Ebenfalls nicht gezählt wird das im Fahrzeug tätige Dienstpersonal (Fahrer, Zähler, Fahrausweiskontrolleure).

c. Ausfüllen der Zählformulare

- Die Originale der Zählprotokolle sind von den Zählern zu unterschreiben.
- Streichungen müssen nachvollziehbar sein und vom Zähler abgezeichnet werden.
- Zählergebnisse (Summen) und Unterschrift müssen mit demselben Schreibgerät (Kugelschreiber) notiert werden. Bleistifte und Schreibgeräte mit löschbarer Tinte (Füllfederhalter, roller-pen etc.) dürfen nicht verwendet werden; ebenso darf die Schriftfarbe nicht rot sein.
- Wird bei einer Zählung kein Fahrgast angetroffen, soll „0“ oder „/“ notiert werden.

- Besondere Vorfälle (Unfall, große Verspätungen, Umleitungen usw.) sind durch den Zähler auf dem Protokoll zu kommentieren.
- Jeder Zähler muss den Empfang und die Kenntnisnahme eines Informationsblattes zur korrekten Zählung bestätigen. Das Informationsblatt und ein Muster des Zählprotokolls werden von der Verbundgesellschaft erstellt und zur Verfügung gestellt.
- Jeder Zähler bestätigt auf einem separaten Blatt die Anzahl der von ihm manuell durchgeführten Zählungen. Ersatzweise kann eine andere Methode der Überprüfung der Vollständigkeit der Zählung gewählt werden.

6 Prüfung der Berechnungen, Vertragsanpassung

Die Berechnungsergebnisse nach Auswertung einer Basiserhebung (einschließlich der sog. Schülerlinien, siehe Kap. 2), einer gesonderten Verkehrserhebung sowie nach Einarbeitung von unternehmenseigenen Zählungen zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung werden dem assoziierten Verkehrsunternehmen zur Prüfung vorgelegt. Gegen die Berechnungsergebnisse kann das Unternehmen binnen acht Wochen Einspruch erheben, falls berechtigte Einwände an der Richtigkeit der Berechnung geltend gemacht werden können. Danach gilt der Einnahmenanspruch als festgesetzt und kann von beiden Vertragspartnern nicht mehr angefochten werden. Die Verbundgesellschaft hat dem Verkehrsunternehmen alle zur Prüfung der Richtigkeit der Einnahmenscheidung benötigten Informationen zu geben.

Wird ein Erhebungsergebnis angezweifelt, kann eine Wiederholung verlangt werden. Bei erneuten Zweifeln kann höchstens eine zweite Wiederholung verlangt werden. Die Wiederholungen haben unverzüglich, spätestens aber binnen drei Monaten zu erfolgen und sind zwischen den Beteiligten abzustimmen. Die Kosten trägt der Veranlasser. Bei Wiederholungen gilt jeweils das jüngste Ergebnis, der Rückgriff auf vorangegangene Ergebnisse ist ausgeschlossen. Das zuletzt festgestellte Ergebnis wird ab dem Zeitpunkt in die Einnahmenaufteilung übernommen, zu dem das Ergebnis der ersten angefochtenen Erhebung in die Einnahmenaufteilung übernommen worden wäre.

Bei Änderungen des Einnahmenaufteilungsvertrages der EAV-Partner wird diese Durchführungsrichtlinie zur nachfrageorientierten Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN an das neu vereinbarte Einnahmenaufteilungsverfahren der EAV-Partner angepasst.

Anlage 4 zum Assoziierungsvertrag

**zwischen der Verbundgesellschaft
und
dem Verkehrsunternehmen**

Durchführungsrichtlinie (DFR)

**Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für
assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN**

Inhaltsangabe:

		Seite
1	Modellbeschreibung	2
2	Regelzuscheidung	2
2.1	Datenbasis Verkehrserhebung	2
2.1.1	Verbundweite Verkehrserhebung	2
2.1.2	Gesonderte Verkehrserhebung	3
2.2	Erlösbewertung einer Personenfahrt	3
2.3	Interessenausgleich durch <i>K</i> -Faktor	4
2.4	Umstieg zwischen Verkehrsunternehmen	6
3	Sonderregelung Ausbildungsverkehr	7
4	Vorabzuscheidungen	7
5	Fortschreibung	8
5.1	Fortschreibung im tariflichen Bereich	8
5.2	Fortschreibung durch Modifikation des Mengengerü- tes	8
5.2.1	Zählkonzept für die unternehmenseigenen Zählungen	9
5.2.2	Fortschreibungsvorschrift	9
5.2.3	Durchführung der Zählungen	10
6	Prüfung der Berechnungen, Vertragsanpassung	11

1 Modellbeschreibung

Die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen für die assoziierten Verkehrsunternehmen erfolgt nach drei unterschiedlichen Verfahren:

- **Regelzuscheidung (vgl. Kap. 2)**

Grundsätzlich werden alle Bruttofahrgeldeinnahmen nachfrageorientiert verteilt. Für die Beschaffung der notwendigen Nachfragedaten sind regelmäßig Fahrgastbefragungen und -zählungen durchzuführen.

- **Sonderregelung Ausbildungsverkehr (vgl. Kap. 3)**

Die Erlöse aus dem Ausbildungsverkehr werden nach dem Prinzip der Fahrtberechtigung (Relation Wohnort – Schulort) verteilt. Datengrundlage bilden die jährlichen Antragsdaten für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

- **Vorabzuscheidungen (vgl. Kap. 4)**

Gemäß § 8 (2) Assoziierungsvertrag können für wesentliche und dauerhafte Angebotsverbesserungen sowie wesentliche Angebotsverbesserungen bei Sonderereignissen Vorabzuscheidungen gewährt werden.

2 Regelzuscheidung

Die Verteilung der Bruttofahrgeldeinnahmen erfolgt, soweit diese nicht zum Bereich Ausbildungsverkehr gehören oder vorab zugeschieden werden, nachfrageorientiert. Berechnungsgrundlage ist grundsätzlich eine regelmäßig, spätestens alle zehn Jahre stattfindende verbundweite Erhebung (Basiserhebung). Werden Verkehre in den VGN assoziiert, die nicht in einer solchen Basiserhebung enthalten sind, kann bis zur nächsten Basiserhebung eine gesonderte Fahrgastbefragung in Form einer eingeschränkten Vollerhebung als Datenbasis verwandt werden.

2.1 Datenbasis Verkehrserhebung

2.1.1 Verbundweite Verkehrserhebung

Zur Schaffung einer aktuellen und fundierten Datengrundlage für die Einnahmenaufteilung beauftragt die Verbundgesellschaft regelmäßig, spätestens aber alle zehn Jahre verbundweite Fahrgastbefragungen. Parallel zu einer Verkehrserhebung werden von den Verkehrsunternehmen eigene Zählungen durchgeführt, um die Erhebungsdaten abgleichen zu können. In den Jahren, in denen eine verbundweite Verkehrserhebung durchgeführt wird, werden automatisch alle in den Verbund einbezogenen Linien erhoben. Die Kosten der Erhebung tragen alle Verkehrsunternehmen im VGN anteilig nach der Höhe der ihnen zugeschiedenen Einnahmen. Die verbundweite

Erhebung bildet die (neue) Basis für die Einnahmenaufteilung und ersetzt mit Wirkung zum 1. Januar des Erhebungsjahres alle vorherigen Erhebungen.

2.1.2 Gesonderte Verkehrserhebung

Werden Linienverkehre mit der VGN GmbH assoziiert, die noch nicht in einer Basiserhebung enthalten sind, werden die für die Einnahmenaufteilung benötigten Daten durch eine eingeschränkte Vollerhebung (jede angebotene Fahrplanfahrt ist einmal zu erheben) gewonnen.¹ Dabei ist die komplette Fahrtenkette mit Vor- und Nachlauf, der verwendete Fahrausweis und die Anzahl der Mitfahrer zu erfassen. Die Erhebung wird von der Verbundgesellschaft durchgeführt oder beauftragt, die Kosten für die Feldarbeit trägt das Verkehrsunternehmen. Die Verkehrserhebungen können im 1., 2. oder 4. Quartal in einer Woche ohne schulfreie Tage erfolgen. Fahrten, die nur in den Schulferien durchgeführt werden, werden in den Ferien erhoben. Die Auswertung der gesonderten Verkehrserhebung und die Feststellung des Einnahmenanspruchs erfolgt durch die Verbundgesellschaft.

Die gesonderte Verkehrserhebung muss spätestens zwölf Monate nach Assoziierung des Verkehrs durchgeführt worden sein. Die Ergebnisse dieser Erhebung werden dann rückwirkend bis zum Zeitpunkt der Assoziierung in die Einnahmenaufteilung übernommen. Bis zum Vorliegen des Erhebungsergebnisses wird der Einnahmenanspruch vorläufig geschätzt. Konnte innerhalb der Zwölfmonatsfrist keine Erhebung durchgeführt werden und ist dies vom Verkehrsunternehmen zu verantworten, so erhält das Verkehrsunternehmen bis zur Vorlage einer Erhebung nur für den nachgewiesenen Ausbildungsverkehr Einnahmen zugeschieden. Das Ergebnis einer verspätet durchgeführten Erhebung gilt ab dem 1. des Monats, in welchem der erste Erhebungstag lag.

Sobald eine neue Basiserhebung vorliegt, verlieren die Ergebnisse der gesonderten Verkehrserhebung ihre Gültigkeit und werden durch die Basiserhebung ersetzt. Eine Rückrechnung der Ergebnisse aus der Basiserhebung auf davor liegende Zeiträume ist nicht zulässig.

2.2 Erlösbewertung einer Personenfahrt

Der Erlös einer Personenfahrt errechnet sich allgemein aus dem Quotienten

$$\text{Erlös einer Personenfahrt} = \frac{\text{Preis des Fahrausweises}}{\text{unternehmensspezifische Fahrtenhäufigkeit}}.$$

¹ Bei Bedarfsverkehren werden alle Fahrgäste innerhalb eines Kalendermonats befragt. Der Einnahmenanspruch für den Bedarfsverkehr, zusätzlich zu den zustehenden eigenen Barverkäufen, ergibt sich dann aus dem Verhältnis zwischen Verkaufssumme und anteiligen Einnahmen in diesem Monat.

Dabei wird in der Einnahmenaufteilung nicht die Preis- bzw. Tarifstufe des gekauften Fahrausweises angesetzt, sondern jene, die der tatsächlich genutzten Fahrtstrecke entspricht.

Die unternehmensspezifische Fahrtenhäufigkeit gibt an, wie oft ein Fahrausweis im Durchschnitt bei einem bestimmten Verkehrsunternehmen genutzt wird. Hat ein Fahrgast bei einer Fahrt zwei oder mehr Verkehrsunternehmen benutzt, wird die Fahrtenhäufigkeit des Unternehmens angesetzt, in dessen Fahrzeug die Befragung des Fahrgastes stattfindet.

Zur Ermittlung von unternehmensspezifischen Fahrtenhäufigkeiten werden parallel zu den Basiserhebungen gesonderte Fahrgastbefragungen zur Fahrausweisnutzung durchgeführt. Falls dies aus schlüssigen Gründen für einzelne Verkehrsunternehmen nicht möglich sein sollte, werden hilfsweise Fahrtenhäufigkeiten für möglichst gleichartige Gruppen von privaten assoziierten Verkehrsunternehmen und kommunalen assoziierten Verkehrsunternehmen berechnet. Solange keine eigenen Fahrtenhäufigkeiten für die assoziierten Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen, werden hilfsweise für die privaten assoziierten Unternehmen die Werte der OVF GmbH, für die kommunalen assoziierten Unternehmen die Werte des Schwabacher Stadtverkehrs (Fa. Wutzer Linienverkehr GmbH) und für assoziierte SPNV-Unternehmen die Werte der DB Regio AG angesetzt.

2.3 Interessenausgleich durch K-Faktor

Bei solch komplexen Sachverhalten wie der Einnahmenaufteilung in einem Verbund gilt es eine große Anzahl von Aufteilungsprinzipien und Unternehmensinteressen zu berücksichtigen, die letztendlich dazu führen, dass ein rational begründbares Aufteilungsverfahren nicht allen Anforderungen gerecht wird. Durch die „passende“ Wahl eines so genannten Kalibrierungs-Faktors (im VGN gilt derzeit: $K = 0,5$) war es möglich, die nach den in dieser DFR beschriebenen Prinzipien vorgenommene Einnahmenaufteilung in ihren Auswirkungen auf die Stadtverkehrsunternehmen auf der einen Seite und den Regionalverkehrsunternehmen auf der anderen Seite nochmals gezielt zu verändern. Zur Wirkungsweise des K-Faktors:

Bei der Unternutzung denkt man an Pendler aus der Region, die neben ihrer „normalen“ Fahrt von und zum Arbeitsplatz in der Mittagspause oder vor der Heimfahrt noch eine kurze Besorgungsfahrt in der Stadt unternehmen. Diese kurzen Besorgungsfahrten führen bei den Stadtverkehrsunternehmen zu Einnahmen, die dann letztendlich den Regionalverkehrsunternehmen fehlen. Der Fahrgast bringt ja keine zusätzlichen Erlöse, er unternimmt nur mehr Fahrten mit seinem Fahrausweis. Für solche Fahrten geben die Stadtverkehrsunternehmen bei einem K-Faktor von 0,5 50 % der Erlöse wieder an das Regionalverkehrsunternehmen zurück, das den Pendler morgens in die Stadt gebracht hat.

Unternutzung tritt jedoch auch bei den Fahrausweisarten auf, die entweder mit verbundweiter Gültigkeit (z. B. FirmenAbo, FerienTicket) oder in Tarilstufenklassen (z. B. 9-Uhr-MobiCard, TagesTicket Plus) vertrieben werden. Hier sollen die höheren Erlöse für Fahrten im Regionalverkehr aber zugeteilt werden, der K-Faktor findet hier deshalb keine Anwendung.

Unternehmensspezifische Fahrtenhäufigkeiten im VGN (Basis: VE 2012):

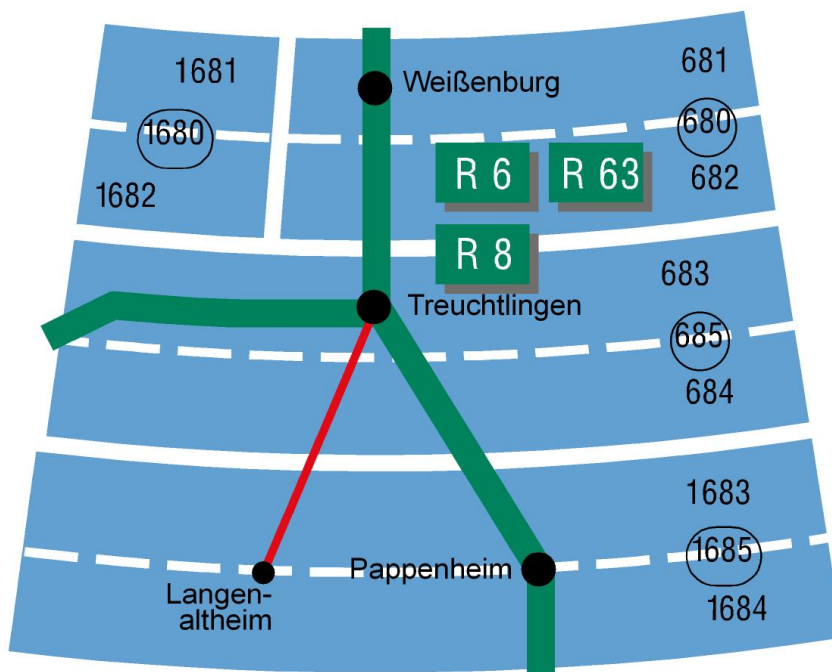
Fahrausweis	DB Regio	agilis	Ø VGN
Einzelfahrt Erwachsene	1,22	1,22	1,28
Einzelfahrt Kind	1,22	1,22	1,28
5er Streifenkarte Erwachsene	6,19	6,19	6,40
5er Streifenkarte Kind	6,19	6,19	6,40
10er Streifenkarte Erwachsene	5,95	5,95	6,40
10er Streifenkarte Kind	5,95	5,95	6,40
Tages Ticket Solo	2,69	2,69	3,27
Tages Ticket Plus	4,66	4,66	5,45
7-Tage-MobiCard	13,74	13,74	17,06
31-Tage-MobiCard ohne Ausschußzeit	76,30	76,30	108,49
9-Uhr-MobiCard	67,95	67,95	78,09
Solo 31	53,06	53,06	66,55
Abo 3	53,06	53,06	66,55
Abo 6	48,64	48,64	61,00
JahresAbo	42,54	42,54	58,23
JahresAbo Plus	52,87	52,87	66,33
JahresAbo mit Ausschlusszeit	48,28	48,28	48,26
FirmenAbo	34,76	34,76	40,92
FirmenAbo pauschal	38,04	38,04	36,54
FirmenAbo Plus	44,52	44,52	49,96
FirmenAbo Plus pauschal	40,48	40,48	38,88
Schülermonatswertmarken Selbstzahler	47,90	47,90	47,90
Schülermonatswertmarken Kostenträger	47,90	47,90	47,90
Wochenkarte Selbstzahler	11,05	11,05	11,05
Semesterwertmarken	47,90	47,90	47,90
Semesterticket Bamberg	10,81	10,81	10,81
Semesterticket Bayreuth	7,30	7,30	7,30
Nürnberg - Paß mit Zeitkarte	36,43	36,43	45,95
Gruppenfahrkarte einfach	3,01	3,01	3,84
Kombi - Ticket	0,31	0,31	0,39
Autohaus - Ticket	0,83	0,83	1,04
Hotelfahrkarte	1,83	1,83	2,31
Schönes-Wochenende-Ticket	7,88	7,88	7,88
Bayern - Ticket	4,62	4,62	4,62

2.4 Umstieg zwischen Verkehrsunternehmen

Eine Personenfahrt lässt sich in einzelne Fahrabschnitte unterteilen, die durch den Umstieg eines Fahrgastes definiert sind. Für jede Personenfahrt werden die Erlöse pro durchfahrene Tarifteilzone² dem Verkehrsunternehmen zugeschrieben, das den Fahrgast befördert hat. Werden in einer Tarifteilzone zwei (oder mehr) Verkehrsunternehmen benutzt, so wird der Erlös dieser Tarifteilzone zu gleichen Teilen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen aufgeteilt.

Beispiel zur Reisewegaufteilung bei Umstieg:

Ein Fahrgast fährt von Langenaltheim nach Weißenburg. Der Reiseweg hat die Tarifstufe 2+T.



Von Langenaltheim bis Treuchtlingen fährt der Fahrgast mit dem Bus, steigt dort um und fährt mit der Bahn nach Weißenburg weiter. Dies bedeutet, dass die Teilzonen 1683 und 684 vollständig dem Busunternehmen zugeschrieben werden. In der Teilzone 683 findet der Umstieg statt. Diese Teilzone wird zwischen dem Busunternehmen und der DB Regio im Verhältnis 1:1 aufgeteilt. Insgesamt hat das Busunternehmen also 2,5 Teile der Gesamtstrecke (Teilzonen 1683 und 684 sowie die Hälfte der Teilzone 683). Der gesamte Reiseweg hat 5 Teile (Teilzonen 681, 682, 683, 684 und 1683).

² Mit Ausnahme der Tarifzonen 100, 200 und 400 besteht jede Tarifzone aus zwei Tarifteilzonen.

3 Sonderregelung Ausbildungsverkehr

Die Verteilung der Einnahmen aus dem Ausbildungsverkehr erfolgt mit Hilfe der Antragsdaten für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach § 45a PBefG. Aufteilungsprinzip ist hier nicht die tatsächliche Nachfrage, sondern die Fahrtberechtigung für die Relation Hst. Wohnort – Hst. Schulort. Mit dieser Vorgehensweise ist sichergestellt, dass die Fahrgeldeinnahmen aus dem Ausbildungsverkehr in der Einnahmenaufteilung und die korrespondierenden Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand (die nicht Bestandteil der Einnahmenaufteilung sind) auf den gleichen Daten beruhen. Die Ermittlung der unternehmensspezifischen Stückzahlen und Einnahmen für den Antrag erfolgt in enger Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen und mit der zuständigen Genehmigungsbehörde (Regierung von Mittelfranken) durch die Verbundgesellschaft.

4 Vorabzuscheidungen

Vorabzuscheidungen sind ein Mittel zur vereinfachten Fortschreibung der Einnahmenaufteilung in den Nichtzähljahren (vgl. Kap. 5). Gemäß § 8 (2) Assoziierungsvertrag können auf Antrag Vorabzuscheidungen für Nachfrageveränderungen infolge von

- wesentlichen und dauerhaften Angebotsverbesserungen sowie
- wesentlichen Angebotsverbesserungen bei Sonderereignissen

gewährt werden. Die Feststellung, dass eine Angebotsverbesserung das Kriterium der Wesentlichkeit erfüllt, obliegt der Verbundgesellschaft, die sich dazu im Arbeitskreis Wirtschaft beraten kann.

Der anrechenbare Mehrverkehr ist plausibel nachzuweisen, die Methoden zum Nachweis sind mit der Verbundgesellschaft abzustimmen. Geeignete Nachweisverfahren können sein:

- Einsteigerzählungen im Rahmen eines Vorher-Nachher-Vergleichs in Verbindung mit einer Übertragung eines mittleren unternehmens- bzw. linienspezifischen Erlössatzes,
- Fahrgastbefragungen mit Angaben zu Ein-/Aus- und Umstieg, zur Fahrausweisnutzung und zur Feststellung der Maßnahmenbezogenheit,
- Verkaufszahlen im Vorher-Nachher-Vergleich oder bei direkt zuordenbaren Fahrausweisarten.

Nicht geeignet sind Nachweise, die sich allein aus Angebots- und Betriebsleistungsdaten ableiten lassen.

Jede Vorabzuscheidung gilt nur für die Dauer der Verkehrsverbesserungsmaßnahme, bei dauerhaft wirkenden Maßnahmen längstens bis zum Ende desjenigen Kalenderjahres, das dem nächsten vereinbarten Fortschreibungsjahr vorangeht. Dabei ist es unerheblich, ob das die Maßnahme beantragende Verkehrsunternehmen eine gültige Erhebung vorlegen kann oder nicht.

5 Fortschreibung

Gemäß § 8 (1) Assoziierungsvertrag ist der Einnahmenanspruch der kommunalen und privaten assoziierten Verkehrsunternehmen entsprechend der Preis- und Nachfrageveränderungen durch die Verbundgesellschaft fortzuschreiben.

Die nachfolgend beschriebene Fortschreibungsmethode geht davon aus, dass entweder eine Basiserhebung oder eine gesonderte Verkehrserhebung vorliegt, welche die Fahrgast- und Fahrausweisstruktur detailliert aufschlüsselt. Um die Einnahmenaufteilung fortzuschreiben, ist

- das Preis-/Tarifgerüst nach jeder Tarifierhöhung zu ersetzen,
- das Mengengerüst (Anzahl Linienbeförderungsfälle pro Jahr) mindestens alle zwei Jahre nach der letzten Verkehrserhebung durch unternehmenseigene Zählungen fortzuschreiben (vgl. Kap. 5.2),
- die Entwicklung im Ausbildungsverkehr anhand aktueller Kostenträgerlisten und Verbundpassbestellscheinen jährlich anzupassen.

5.1 Fortschreibung im tariflichen Bereich

Die Daten der Basiserhebung oder einer gesonderten Verkehrserhebung umfassen neben den Fahrgastzahlen und den Quelle-Ziel-Relationen auch tarifliche Informationen zum Fahrausweis und zur genutzten Tarifstufe. Um die Tarifentwicklung fortzuschreiben, ist eine aktualisierte Fahrpreistabelle aufzubauen und in der Basiserhebung bzw. der gesonderten Verkehrserhebung zu hinterlegen. Werden nicht-lineare Tarifierhöhungen vorgenommen, die Preise in verschiedenen Tarifstufen(-klassen) also unterschiedlich weiterentwickelt, wird die Basiserhebung so angepasst, dass die unterschiedlichen Tarifergiebigkeiten bei den Verkehrsunternehmen wirksam werden, welche die Relationen bedienen. Die Fortschreibung im tariflichen Bereich wird durch die Verbundgesellschaft durchgeführt.

5.2 Fortschreibung durch Modifikation des Mengengerüsts

Die Fortschreibung des Mengengerüsts der Basiserhebung oder einer gesonderten Verkehrserhebung (= Anzahl Linienbeförderungsfälle) erfolgt über Einsteigerzählungen der Verkehrsunternehmen. Grundsätzlich gilt, dass die Verkehrsunternehmen für die Einsteigerzählungen auf ihren Linien selbst verantwortlich sind. Die Rahmenbedingungen des Stichprobendesigns, insbesondere Stichprobenumfang, Lage und Dauer der Erhebungsperioden sowie Maßnahmen bei nicht durchgeführten oder nicht verwertbaren Zählungen werden durch diese Durchführungsrichtlinie in verkürzter Form festgelegt. In Zweifelsfällen sind die zwischen den Partnern des Einnahmearbeits-

lungsvertrages für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (EAV-Partner) vereinbarten *„Durchführungsrichtlinie für unternehmenseigene Zählungen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage“* und/oder die *„Durchführungsrichtlinie für Kontrollzählungen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“* und/oder die *„Durchführungsrichtlinie zur nachfrageorientierten Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“* und/oder die *„Durchführungsrichtlinie zur Fortschreibung der Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“* in der jeweils gültigen Fassung zur Klärung heranzuziehen.

5.2.1 Zählkonzept für die unternehmenseigenen Zählungen

Das Fortschreibungsverfahren geht für den normalwerktäglichen Verkehr (Mo-Fr) grundsätzlich von einer 4-fachen eingeschränkten Vollerhebung in vier über das Kalenderjahr verteilte Perioden aus.³ Die Lage der vier Erhebungsperioden orientiert sich an den Vorgaben für die Schwerbehindertenerhebung, allerdings werden die einzelnen Perioden auf fünf bis sechs Wochen ausgedehnt, um Verzerrungen durch kurzfristig wirksame Einflüsse (Witterungsverhältnisse, Krankheitsperioden) zu minimieren. Da am Wochenende nur wenige Einnahmen erwirtschaftet werden, genügt es, jede Fahrt am Samstag und Sonntag einmal pro Jahr zu zählen (eingeschränkte Vollerhebung).

Bei einzelnen nicht durchgeführten Zählungen oder bei Vorlage einzelner mangelhafter Zählzeiten, die für die Fortschreibung der Verkehrsnachfrage nicht geeignet sind, werden die unternehmenseigenen Zählzeiten durch die Verbundgesellschaft mittels geeigneter Schätzungen ergänzt. Eine Sanktionierung fehler- oder mangelhafter Daten gibt es nicht. Sind die Zählergebnisse eines assoziierten Unternehmens nach begründeter Einschätzung der Verbundgesellschaft so unvollständig oder mangelhaft, dass eine sinnvolle Schätzung der fehlenden Daten nicht mehr möglich ist, wird eine Nachzählung in Zusammenarbeit mit der Verbundgesellschaft durchgeführt, falls dies in der gleichen Zählperiode noch möglich ist. Kann keine gemeinsame Datenbasis gefunden werden, erfolgt die Fortschreibung ggf. allein über den Tarif. Die Verbundgesellschaft kann die Zählungen assoziierter Unternehmen parallel durch verdeckte Kontrollzählungen auf das Vorhandensein systematischer Zählfehler überprüfen. Dazu haben die Verkehrsunternehmen der Verbundgesellschaft auf Anfrage mitzuteilen, an welchen Tagen im Jahr welche Fahrten bezahlt werden. Wird im Rahmen der Kontrollzählungen ein systematischer Fehler nachgewiesen und gelingt es nicht, den Grund für die systematischen Abweichungen zu ermitteln, werden die Zählergebnisse des Unternehmens mit einem Korrekturfaktor berichtigt.

³ In jeder Erhebungsperiode wird jede angebotene Fahrplanfahrt einmal gezählt.

5.2.2 Fortschreibungsvorschrift

Da nicht alle gezählten Einsteiger einnahmenaufteilungsrelevant sind, ist der Anteil Einsteiger zu bestimmen, deren Einnahmen über den Pool verteilt werden. Das sind im wesentlichen alle VGN-Tarife ohne Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs.

Nicht einnahmenaufteilungsrelevant sind Fahrgäste mit Haustarifen, Schwerbehinderte und Freifahrer. Ihr Anteil wird aus der Basiserhebung oder einer gesonderten Verkehrserhebung entnommen und die unternehmenseigenen Zählungen um diese Anteile gekürzt. Die einnahmenaufteilungsrelevanten Einsteigerzahlen (Linienbeförderungsfälle pro Jahr = LBF) werden bei mehreren Linien eines Verkehrsunternehmens zu einem Unternehmensergebnis zusammengefasst. Die Einnahmen selbst werden dann über das Verhältnis dieser Einsteigerzahlen

$$\frac{\text{LBF}_{\text{aus Unternehmenszählung}}^{\text{VU}}}{\text{LBF}_{\text{aus Basiserhebung}}^{\text{VU}}}$$

hochgerechnet.

5.2.3 Durchführung der Zählungen

a. Wer oder was ist zu zählen

- Alle Einsteiger einer Linienfahrt, auch solche, die nicht selbst gehen können (Rollstuhlfahrer).
- Alle Kinder, auch Kleinkinder und Säuglinge.
- Alle Hunde.

b. Wer oder was wird nicht gezählt

- Keine Fahrräder, keine Rollstühle und Kinderwagen als solche.
- Ebenfalls nicht gezählt wird das im Fahrzeug tätige Dienstpersonal (Fahrer, Zähler, Fahrausweiskontrolleure).

c. Ausfüllen der Zählformulare

- Die Originale der Zählprotokolle sind von den Zählern zu unterschreiben.
- Streichungen müssen nachvollziehbar sein und vom Zähler abgezeichnet werden.
- Zählergebnisse (Summen) und Unterschrift müssen mit demselben Schreibgerät (Kugelschreiber) notiert werden. Bleistifte und Schreibgeräte mit löschbarer Tinte (Füllfederhalter, roller-pen etc.) dürfen nicht verwendet werden; ebenso darf die Schriftfarbe nicht rot sein.
- Wird bei einer Zählung kein Fahrgast angetroffen, soll „0“ oder „/“ notiert werden.

- Besondere Vorfälle (Unfall, große Verspätungen, Umleitungen usw.) sind durch den Zähler auf dem Protokoll zu kommentieren.
- Jeder Zähler muss den Empfang und die Kenntnisnahme eines Informationsblattes zur korrekten Zählung bestätigen. Das Informationsblatt und ein Muster des Zählprotokolls werden von der Verbundgesellschaft erstellt und zur Verfügung gestellt.
- Jeder Zähler bestätigt auf einem separaten Blatt die Anzahl der von ihm manuell durchgeführten Zählungen. Ersatzweise kann eine andere Methode der Überprüfung der Vollständigkeit der Zählung gewählt werden.

6 Prüfung der Berechnungen, Vertragsanpassung

Die Berechnungsergebnisse nach Auswertung einer Basiserhebung, einer gesonderten Verkehrserhebung sowie nach Einarbeitung von unternehmenseigenen Zählungen zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung werden dem assoziierten Verkehrsunternehmen zur Prüfung vorgelegt. Gegen die Berechnungsergebnisse kann das Unternehmen binnen acht Wochen Einspruch erheben, falls berechnete Einwände an der Richtigkeit der Berechnung geltend gemacht werden können. Danach gilt der Einnahmenanspruch als festgesetzt und kann von beiden Vertragspartnern nicht mehr angefochten werden. Die Verbundgesellschaft hat dem Verkehrsunternehmen alle zur Prüfung der Richtigkeit der Einnahmenezuschreibung benötigten Informationen zu geben.

Wird ein Erhebungsergebnis angezweifelt, kann eine Wiederholung verlangt werden. Bei erneuten Zweifeln kann höchstens eine zweite Wiederholung verlangt werden. Die Wiederholungen haben unverzüglich, spätestens aber binnen drei Monaten zu erfolgen und sind zwischen den Beteiligten abzustimmen. Die Kosten trägt der Veranlasser. Bei Wiederholungen gilt jeweils das jüngste Ergebnis, der Rückgriff auf vorangegangene Ergebnisse ist ausgeschlossen. Das zuletzt festgestellte Ergebnis wird ab dem Zeitpunkt in die Einnahmenaufteilung übernommen, zu dem das Ergebnis der ersten angefochtenen Erhebung in die Einnahmenaufteilung übernommen worden wäre.

Bei Änderungen des Einnahmenaufteilungsvertrages der EAV-Partner wird diese Durchführungsrichtlinie zur nachfrageorientierten Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN an das neu vereinbarte Einnahmenaufteilungsverfahren der EAV-Partner angepasst.

Anlage 5 zum Assoziierungsvertrag
zwischen der Verbundgesellschaft und dem Verkehrsunternehmen

Durchführungsrichtlinie (DFR)

**Internes Kontrollsystem für
assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN**

(Die DFR wird noch erarbeitet)

**Beteiligungsvertrag
zwischen
Zweckverband Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg,
Gebietskörperschaft und
Verkehrsverbund Großraum
Nürnberg**

M u s t e r v e r t r a g

....Beteiligungsvertrag

Zwischen

dem Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
- nachfolgend "Zweckverband" genannt -,

dem Landkreis/der kreisfreien Stadt,
dem Landkreis/der kreisfreien Stadt
- nachfolgend "Gebietskörperschaften" genannt -,

und

dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
- nachfolgend "Verbundgesellschaft" genannt -,

wird folgender Vertrag über die Beteiligung privater Verkehrs-
unternehmen am Verbundtarif geschlossen:

§ 3

Maßgebende Bestimmungen

Die Bestimmungen des Kooperationsvertrages vom 13.05.1987 über

- die Inanspruchnahme von Fördermittel (§ 1 Absatz 2 Kooperationsvertrag),
- den jährlichen Nachweis (§ 2 Absatz 2 Kooperationsvertrag),
- die Änderung des Zuschusses (§ 3 Absatz 2 Kooperationsvertrag) und
- Fälligkeit und Abschlagszahlungen (§ 4 Kooperationsvertrag)

sind auch für diesen Beteiligungsvertrag maßgebend.

§ 4

Vertragsbeginn, -dauer und Kündigung

- (1) Dieser Vertrag wird mit Beginn der Assoziierung wirksam und gilt auf unbestimmte Dauer.
- (2) Der Vertrag kann mit einer Frist von mindestens einem Jahr zum Ende einer Fahrplanperiode, frühestens jedoch zum gekündigt werden.
- (3) Die vorzeitige oder fristlose Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.

(4) Ein wichtiger Grund ist insbesondere vorhanden, wenn der Assoziierungsvertrag oder der Kooperationsvertrag vom 13.05.1987 endet, ohne daß ein entsprechender Anschlußvertrag zustandekommt.

....., den

....., den

Zweckverband Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg

Landkreis/kreisfreie Stadt
.....

.....

.....

Landkreis/kreisfreie Stadt
.....

Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg GmbH

.....

.....

Anlage zu § 2 Absatz 1 Beteiligungsvertrag

Die Gesamtverbilligung für Umsteiger und der gewährte Zuschuß werden wie folgt ermittelt:

1. Erhebung der Umsteiger

Vor Assoziierung wird die Zahl der werktäglichen Umsteiger von den zur Assoziierung vorgesehenen Verkehrsmitteln auf solche der Deutschen Bundesbahn, der VAG Nürnberg, der Stadtwerke Fürth, der Erlanger Stadtwerke AG sowie der Fa. Wutzer & Co. und umgekehrt (Nr. 3 Spalte 2) erhoben. Die Ermittlung erfolgt nach folgenden Fahrkartengattungen:

Bartarif Erwachsene,
Bartarif Kinder,

Zeitkarten
Schülerzeitkarten.

2. Bezugstarife

Die Bezugstarife im Verbundtarif sind

- in Erlangen und Schwabach die Tarifstufe K,
- in Nürnberg und Fürth die Tarifstufen 1-2,
- im übrigen Verbundgebiet die Tarifstufen K oder 1-2.

Falls bei nur teilweiser Integration ein Verkehrsunternehmen für seinen Binnenverkehr einen Haustarif anbietet, gilt dieser als Bezugstarif.

Berechnungstabelle

Gebietskörperschaft/ Fahrkartenart	Umsteiger	Bezugstarif DM	Verbilligung DM
1	2	3	4
..... Bartarif Erwachsene Bartarif Kinder Zeitkarten Schülerzeitkarten			
Summen		-	
..... Bartarif Erwachsene Bartarif Kinder Zeitkarten Schülerzeitkarten			
Summen		-	
Gesamtsummen			
=====	=====	=====	=====

4. Höhe des Zuschusses

Der Zuschuß des Zweckverbandes zum teilweisen Ausgleich der verbundbedingten Verluste aus diesem Vertrag beträgt 46 % der gesamten Verbilligung.

5. Änderung des Zuschusses

Der Zuschuß wird bei Änderung der Bezugstarife vom Zeitpunkt der Tarifänderung ab neu berechnet. Dabei werden die Umsteigerzahlen nach Nr. 1 unverändert zugrunde gelegt.

Vertrag
zur Verbesserung des
öffentlichen Personennahverkehrs
zwischen
Gebietskörperschaft und
Verkehrsunternehmen

M u s t e r v e r t r a g

Vertrag

zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs

zwischen

dem Landkreis/der kreisfreien Stadt
- nachfolgend "Gebietskörperschaft" genannt -

und

dem Verkehrsunternehmen
.....
- nachfolgend "Verkehrsunternehmen" genannt.

§ 1

Gegenstand

- (1) Das Verkehrsunternehmen bedient von dem/den nach § 1 Absatz 1 des Assoziierungsvertrages zwischen dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN) und dem Verkehrsunternehmen - nachfolgend "Assoziierungsvertrag" genannt - in den Verbundverkehr eingebrachten Linienverkehr(en)

die Linie(n)

.....

.....

nach den in diesem Vertrag geregelten Vorgaben der Gebietskörperschaft.

- (2) Die Verkehrsverbesserung wird wie folgt beschrieben:

§ 2

Leistung

- (1) Das Verkehrsunternehmen wird nach den von der Verbundgesellschaft aufgestellten und von der Genehmigungsbehörde genehmigten Fahrplänen fahren und den Betrieb pünktlich durchführen.
- (2) Das Verkehrsunternehmen setzt nur zuverlässige Fahrer ein, die bezüglich Verbundtarif, -netz, -Beförderungsbedingungen usw. regelmäßig geschult wurden.
- (3) Es stellt den erforderlichen Wagenpark in betriebs- und verkehrssicherem Zustand einschließlich der notwendigen Reserve und der Verkaufs- und Abfertigungsgeräte. Die Fahrzeuge müssen zum Einsatz im Einmann-Betrieb geeignet sein. Das Verkehrsunternehmen wird Fahrzeuge während der fahrplanmäßigen Einsatzzeiten nicht anderweitig verwenden.
- (4) Das Verkehrsunternehmen macht Aufzeichnungen über den Ausfall von Kursen und über wesentliche Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf, insbesondere über nicht hergestellte Anschlüsse. Die vollständig ausgefüllten Fahrtberichte können durch die Gebietskörperschaft und den VGN eingesehen werden.

§ 3

Vergütung

- (1) Das Verkehrsunternehmen erhält von der Gebietskörperschaft für seine Leistungen nach § 1 Absatz 2 eine Vergütung, die sich zusammensetzt aus

a) Personalkosten

Fahrerlohnkosten (einschließlich aller Nebenkosten sowie Kosten für Vorbereitungs- und Abrechnungszeiten) je Einsatzstunde auf dem Fahrzeug

Basis am DM/h

b) Treibstoffkosten

Treibstoffkosten je Wagenkilometer (Wkm)

Basis am DM/Wkm

c) Instandhaltungskosten

Kosten für Erhaltung, Wartung, Reifen je Wagenkilometer (Wkm)

Basis am DM/Wkm

d) Sonstige Kosten

Kosten für Verzinsung, Versicherung, Reservehaltung und Gemeinkostenanteil (einschließlich z.B. Unternehmerlohn) je Kalenderjahr

..... DM/Jahr

e) Abschreibung

Kosten für Abschreibung

..... DM/Jahr

Bei einer Vertragsverlängerung sind die für das jeweilige Fahrzeug abgeholten Abschreibungen bei den neu festzulegenden reduzierten Kosten für Abschreibung zu berücksichtigen.

(2) Die monatliche Vergütung errechnet sich wie folgt:

a) Personalkosten

Fahrerlohnkosten je Einsatzstunde DM/h

multipliziert mit den im

Abrechnungsmonat geleisteten

Einsatzstunden

- im Linienverkehr h

- für Zu- und Ab-

fahrten h h DM

b) Treibstoffkosten

Treibstoffkosten je Wagenkilometer

nach Abzug öffentlicher

Förderungen

..... DM/Wkm

multipliziert mit den

im Abrechnungsmonat geleisteten

Wagenkilometern

- im Linienverkehr Wkm

- für Zu- und Ab-

fahrten Wkm Wkm DM

c) Instandhaltungskosten

Instandhaltungskosten je Wagen-

kilometer

..... DM/Wkm

multipliziert mit den im

Abrechnungsmonat geleisteten

Wagenkilometern (wie Buchstabe b)) Wkm DM

d) Sonstige Kosten

1/12 der jährlichen sonstigen Kosten nach

Absatz 1 Buchstabe d)

..... DM

e) Abschreibung

1/12 der jährlichen Kosten für Abschreibung

nach Absatz 1 Buchstabe e)

..... DM

f) Monatliche Vergütung insgesamt

..... DM
=====

(3) Preisgleitklauseln

Die monatliche Vergütung unterliegt den folgenden Änderungen:

a) Personalkosten

Der Satz für die Fahrerlohnkosten je Einsatzstunde ändert sich ab demselben Zeitpunkt und um den Prozentsatz, um den sich der Monatstabellenlohn eines über 30 Jahre alten Omnibusfahrers in Lohngruppe F 4/ Stufe 4 des Bundesmanteltarifvertrages für Arbeiter gemeindlicher Verwaltungen und Betriebe (BMT-G II) ändert.

Basis am

..... DM/Monat

b) Treibstoffkosten

Der Satz für die Treibstoffkosten je Wagenkilometer ändert sich jeweils am 01.04. für das laufende Jahr entsprechend der prozentualen Änderung des vom Statistischen Bundesamt für "Verkehr und Nachrichtenübermittlung, Ziffer 451 Dieselkraftstoff, Markenware mit Bedienung" im Jahresdurchschnitt ermittelten Indexes (Fachserie 17 - Preise -, Reihe 7 - Preise und Preisindizes für die Lebenshaltung) nach Abzug eventueller öffentlicher Förderungen.

Basis am

..... DM/100 l

c) Instandhaltungskosten

Der Satz für die Instandhaltungskosten ändert sich jeweils am 01.04. für das laufende Jahr entsprechend der prozentualen Änderung des vom Statistischen Bundesamt für "Teile für Kraftfahrzeuge und -motoren" im Jahresdurchschnitt ermittelten Indexes (Fachserie 17, Reihe 2 - Preise und Preisindizes für industrielle Produkte - Erzeugerpreise -).

Basis am

..... Index

d) Sonstige Kosten

Die sonstigen Kosten ändern sich wie Buchstabe a).

Basis am

..... DM/Monat

e) Abschreibung

Die Kosten für Abschreibung sind während der Vertragsdauer für das vereinbarte Fahrzeug unveränderlich.

- (4) Die Vergütung ist netto angegeben. Hinzu kommt noch die Umsatzsteuer in der jeweils gesetzlich festgelegten Höhe. Das Verkehrsunternehmen unterliegt der Umsatzsteuerpflicht.

§ 4

Abrechnung

- (1) Von der Vergütung nach § 3 sind abzusetzen
 - a) die für den eingebrachten Verkehr (§ 1 Absatz 2) zugeschiedenen Einnahmen nach § 7 Absatz 2 Assoziierungsvertrag,
 - b) die gesetzlichen Ausgleichszahlungen nach § 11 Assoziierungsvertrag,
 - c) sonstige öffentliche Förderungen, Zuwendungen usw. für den eingebrachten Verkehr, Betriebskosten, Investitionen u. ä.
- (2) Das Verkehrsunternehmen erstellt unverzüglich nach Erhalt der Einnahmenezuscheidung von der Verbundgesellschaft die vorläufige Abrechnung für den betreffenden Kalendermonat. Die Endabrechnung für das abgelaufene Kalenderjahr erfolgt nach Feststellung des Jahresabschlusses der Verbundgesellschaft.
- (3) Die Gebietskörperschaft zahlt den Rechnungsbetrag innerhalb von 14 Tagen nach Rechnungsstellung.

§ 5

Vertragsbeginn, -dauer und Kündigung

- (1) Dieser Vertrag wird am wirksam und gilt auf unbestimmte Dauer.
- (2) Der Vertrag kann mit Frist von mindestens einem Jahr zum Ende einer Fahrplanperiode, frühestens jedoch zum, gekündigt werden.
- (3) Die vorzeitige oder fristlose Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.
- (4) Ein wichtiger Grund ist insbesondere vorhanden, wenn
 1. das Verkehrsunternehmen eine ihm nach diesem Vertrag obliegende wesentliche Verpflichtung wiederholt verletzt,
 2. dem Verkehrsunternehmen die öffentlich-rechtlichen Genehmigungen für den auf ihn entfallenden Verbundverkehr (§ 13 PBefG) entzogen werden oder wenn die Wiederteilung unanfechtbar abgelehnt ist,
 3. der Assoziierungsvertrag endet, ohne daß ein Anschlußvertrag zustande kommt.

....., den, den

..... ..