

Anlage 4 zum Assoziierungsvertrag

**zwischen der Verbundgesellschaft
und
dem Verkehrsunternehmen**

Durchführungsrichtlinie (DFR)

**Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für
assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN**

(Stand: 01.01.2017)

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 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.

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 kön-

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.

nen 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 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.

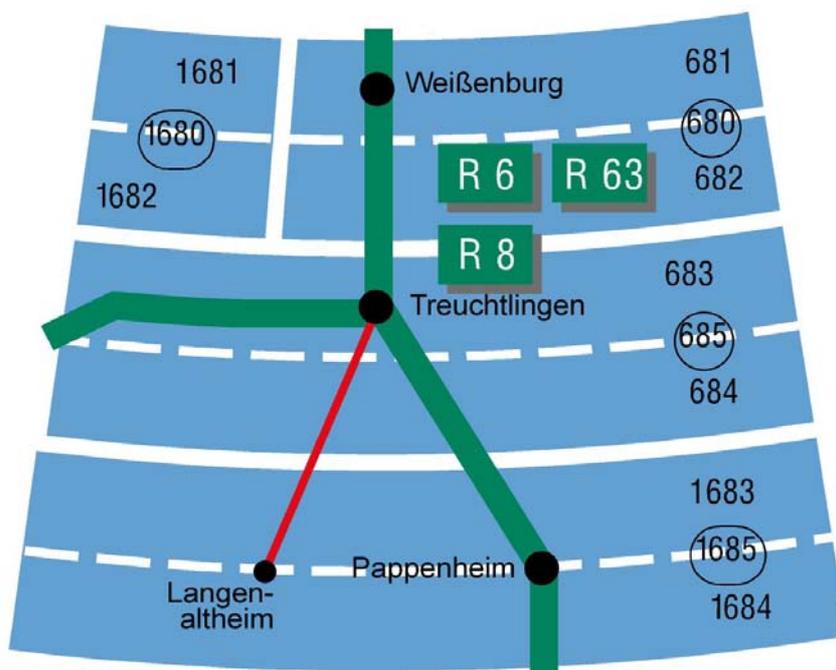
Unternutzung tritt jedoch auch bei den Fahrausweisarten auf, die entweder mit verbundweiter Gültigkeit (z. B. FirmenAbo, FerienTicket) oder in Tarifstufenklassen (z. B. 9-Uhr-MobiCard, TagesTicket Plus) vertrieben werden. Hier sollen die höheren Erlöse für Fahrten im Regionalverkehr aber zugeteilt werden,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

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 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 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.