

**Richtlinie zur
Einnahmenaufteilung
im VRR**

ab dem Jahr 2026

Stand: 28.04.2026

Stand der Anlagen: 28.04.2026

Inhaltsverzeichnis

1. EINNAHMENAUFTEILUNG IM VRR	5
2. EINNAHMENAUFTEILUNG DES VRR-REGELTARIFES.....	8
2.1 ÜBERBLICK ÜBER DAS GESAMTVERFAHREN	8
2.2 FINANZIERUNG DER ERHEBUNGSKOSTEN	12
2.3 HÄRTEFALLREGELUNG	12
2.4 KASSENTECHNISCHE EINNÄHMEN	15
2.5 TERMINE, FRISTEN UND VERTRAGSSTRAFEN.....	16
2.5.1 Termine, Fristen und Vertragsstrafen für die Verkehrsunternehmen	16
2.5.2 Termine, Fristen und Vertragsstrafen für die Erhebungsinstitute	18
2.5.3 Termine, Fristen und Vertragsstrafen für den Organisator	19
2.6 REVISION DER EINNÄHMENAUFTEILUNG	20
2.7 SCHLICHTUNGSVERFAHREN.....	20
2.8 ABSCHLAGSZAHLUNGEN.....	21
2.9 TREUHANDKONTO	21
3. ERHEBUNG NACH DEM SPITZAUSGLEICHVERFAHREN.....	22
3.1 ORGANISATION	22
3.2 ERHEBUNG UND SCHICHTUNG.....	23
3.3 AUSWAHL DER ERHEBUNGSFAHRTEN	26
3.4 DEFINITION DER ERHEBUNGSLINIEN	27
3.5 ROLLIERENDE ERHEBUNG	29
3.6 ERHEBUNGSMERKMALE	30
3.7 ERHEBUNGSDURCHFÜHRUNG.....	33
3.8 ERHEBUNGSERGEBNISSE	34
4. VERFAHRENSBESCHREIBUNG.....	35
4.1 BEZEICHNUNGEN	35
4.2 ERHEBUNG, HOCHRECHNUNG UND BEWERTUNG IM SPITZAUSGLEICHVERFAHREN	38
4.3 FREIZEITNUTZUNG SCHOKOTICKET	44

Anhang

ANLAGE 1: FAHRTBERECHTIGUNGEN.....	6
ANLAGE 2: VERKEHRSUNTERNEHMEN.....	13

ANLAGE 3:	SEMESTERTICKETS	15
ANLAGE 4:	ZUSCHNITT UND ZUORDNUNG DER BEDIENGEBIETE	16
ANLAGE 5:	TESTAT ÜBER DIE EINNAHMEN	18
ANLAGE 6:	DATENÜBERGABE: TABELLENERGEBNISSTRUKTUR DER ERHEBUNGSROHDATEN (ERHEBUNG NACH DEM SPITZAUSGLEICHVERFAHREN)	22
ANLAGE 7:	PRÜFUNG UND KORREKTUR VON ERHEBUNGSDATEN	36
ANLAGE 8:	ELEKTRONISCHE ERHEBUNG	39
ANLAGE 9:	EINNAHMENAUFTEILUNG VRR-ETARIF	50
ANLAGE 10:	VERFAHREN ZUR BERECHNUNG DER ABSCHLAGSZAHLUNGEN	53
ANLAGE 11:	ZUSCHIEDUNG DER ZUSATZTICKETS, FAHRRADTICKETS SOWIE 1. KLASSE ABO- UND MONATSTICKETS	54
ANLAGE 12:	BESONDERE REGELUNGEN FÜR EINZELNE JAHRE.....	56
ANLAGE 13:	KORREKTURVERFAHREN FÜR LEERE SCHICHTEN IM SPITZAUSGLEICHVERFAHREN UND FÜR SCHICHTEN IN DENEN DIE BEFRAGUNGSQUOTE NICHT ERREICHT WIRD .	57
ANLAGE 14:	AUSWAHL INNERHALB EINER ERHEBUNGSEINHEIT IM SPITZAUSGLEICHVERFAHREN	58
ANLAGE 15:	HÄRTEFALLREGELUNG (BEISPIEL)	59
ANLAGE 16:	REGELN ZU ERHEBERKONTROLLEN	63
ANLAGE 17:	VEREINBARUNGEN MIT ANDEREN VERBÜNDEN.....	70
ANLAGE 18:	EINNAHMENAUFTEILUNG BAHNTARIFE	73
ANLAGE 19:	EINNAHMENAUFTEILUNG NRW SEMESTERTICKET.....	78
ANLAGE 20:	EINNAHMENAUFTEILUNG KOMBITICKETS	80
ANLAGE 21:	EINNAHMENAUFTEILUNG TEILNEHMERTICKET NRW.....	85
ANLAGE 22:	EINNAHMENAUFTEILUNG RAIL&FLY (SKY TRAIN)	87
ANLAGE 23:	EINNAHMENAUFTEILUNG CITYTICKET	89
ANLAGE 24:	EINNAHMENAUFTEILUNG SONDERANGEBOTE IM VRR-TARIF	92
ANLAGE 25:	EINNAHMENMELDUNG DEUTSCHLANDTICKET	93

Ein detailliertes Anlagenverzeichnis findet sich im Anhang ab Seite 2.

Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR

1. Einnahmenaufteilung im VRR

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR ist lt. Satzung der „Gemeinsamen Anstalt öffentlichen Rechts“ (VRR AöR) zuständig für die Einnahmenaufteilung im Verbundgebiet (§ 10 VRR AöR Satzung). Sie schließt die dafür erforderlichen Vereinbarungen ab. Näheres regelt der VRR-Einnahmenaufteilungsvertrag und die Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR.

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

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

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

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

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

Die modifizierte Einnahmenaufteilung ab 2010 sollte systembedingte Schwankungen und erkannte Fehler minimieren. Gleichzeitig wurde das Ziel einer erhöhten Planungssicherheit umgesetzt. Durch die Verbindung von Schwerbehindertenerhebung und Fremdnutzerhebung stellte das modifizierte Einnahmenaufteilungsverfahren im VRR ein vergleichsweise kostengünstiges Verfahren dar.

Für die Einnahmenaufteilung ab 2012, ab 2015 und ab 2020 wurden weitere Anpassungen der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR notwendig.

Wichtige Anpassungen im Fremdnutzerverfahren betrafen

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

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

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

Ab dem Jahr 2020 wird die von 2010 bis 2019 bestehende Härtefallregelung modifiziert fortgeführt. Durch die Modifizierungen werden neue Unternehmen diskriminierungsfrei in die Härtefallregelung eingebunden.

Ab der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung 2022 wurde der neu eingeführte eTarif eezy als Bestandteil des VRR-Regeltarifes in die Richtlinie integriert.

Mit der vorliegenden Richtlinie zur Einnahmenaufteilung ab 2026 werden die mit der Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023 notwendigen Änderungen umgesetzt. Die dem VRR im Rahmen der bundes- bzw. landesweiten EAV zugeordneten Einnahmen, werden damit innerhalb der Einnahmenaufteilung des VRR-Regeltarifes auf die leistenden Verkehrsunternehmen aufgeteilt (siehe Abschnitt 2).

Bedingt durch die Einführung des Deutschlandticket wurde ein neues Einnahmenaufteilungs- und Erhebungsverfahren notwendig, das im Expertenteam und Arbeitskreis Wirtschaftliche Angelegenheiten in den Jahren 2024 und 2025 erarbeitet wurde. Die Erhebungen im Anspruchsverfahren und im Fremdnutzerverfahren werden durch die Erhebungen im Spitzausgleichverfahren ersetzt. Das Spitzausgleichverfahren basiert auf den bisherigen Anspruchsverfahren, allerdings findet die Erhebung

lediglich auf grenzüberschreitenden Linien und wenigen Binnenlinien statt (siehe Abschnitt 3).

Mit dem Spitzausgleichverfahren wird der Einstieg in ein rollierendes Verfahren umgesetzt. Im Jahr 2026 findet die Initialerhebung statt, ab dem Jahr 2027 werden jährlich etwa 25% der Gesamtfahrten neu erhoben (siehe Abschnitt 3.5).

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

- Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR
- Anhang.

Es gelten folgende Regelungen zu Beschlussfassungen:

- Die Änderung der Richtlinie bedarf des einstimmigen Beschlusses der Gesellschafterversammlung KViV sowie der Verbundgremien.
- Die Änderung des Anhangs - mit Ausnahme der im folgenden Absatz genannten Anlagen - bedarf des einstimmigen Beschlusses des Arbeitskreises „Wirtschaftliche Angelegenheiten“ (AK WA). Die Aktualisierung des Anhangs geschieht - in Abstimmung mit den Unternehmen - durch den VRR.
- Folgende Anlagen können durch den VRR ohne vorherige Abstimmung im AK WA geändert werden:
 - Fahrtberechtigungen (Anlage 1)
 - Verkehrsunternehmen (Anlage 2)
 - SemesterTickets (Anlage 3)
 - Datenübergabe: Tabellenergebnisstruktur der Erhebungsrohdaten (Erhebung nach dem Spitzausgleichverfahren (Anlage 6)

Die aktualisierten Anlagen sind dem AK WA zur Kenntnis vorzulegen.

Besondere, vom Richtlinienenteil abweichende temporäre Regelungen, sind in Anlage 12 aufgeführt.

2. Einnahmenaufteilung des VRR-Regeltarifes

2.1 Überblick über das Gesamtverfahren

Die Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR gilt für die den Verbundtarif anwendenden Verkehrsunternehmen und für alle weiteren in Anlage 2 aufgeführten Verkehrsunternehmen, die den VRR-Regeltarif verkaufen, mit Wirkung vom 01.01.2026. Sie löst die Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR ab 2022 (Stand: 03.02.2022) ab.

Die den Verbundtarif anwendenden Verkehrsunternehmen sind:

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

Die Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR umfasst die Berechnungen zu den

- Einnahmen aus Deutschlandticket,
- Einnahmen aus sonstigen VRR-Regeltarifen (ohne Deutschlandticket),
- Einnahmen aus dem eTarif (eezy; Anlage 9),
- Einnahmen aus Nebenkreisläufen (Anlagen 17 bis 24).

Die Einnahmenaufteilung für die Einnahmen aus dem Deutschlandticket und die Einnahmen des VRR-Regeltarifes wird auf Basis des Spitzausgleichverfahren ermittelt (Abschnitt 3).

Bürgerbusse

Mit Einführung des Deutschlandtickets werden Bürgerbusse im Rahmen der Erhebung berücksichtigt. Hierzu wurde im AK WA ein Verfahren abgestimmt (siehe Abschnitt 3.4).

Die Kommunikation mit den Bürgerbusvereinen obliegt den zuständigen Verkehrsunternehmen.

On-Demand-Verkehre

Die Einnahmen aus On-Demand-Verkehren verbleiben bei den Unternehmen, so lange bei Nicht-Erhebung dieses Angebotes kein negativer Einfluss auf das Gesamtergebnis der Einnahmenaufteilung bzw. das Ergebnis anderer Unternehmen zu erwarten ist.

Rollierende Erhebung

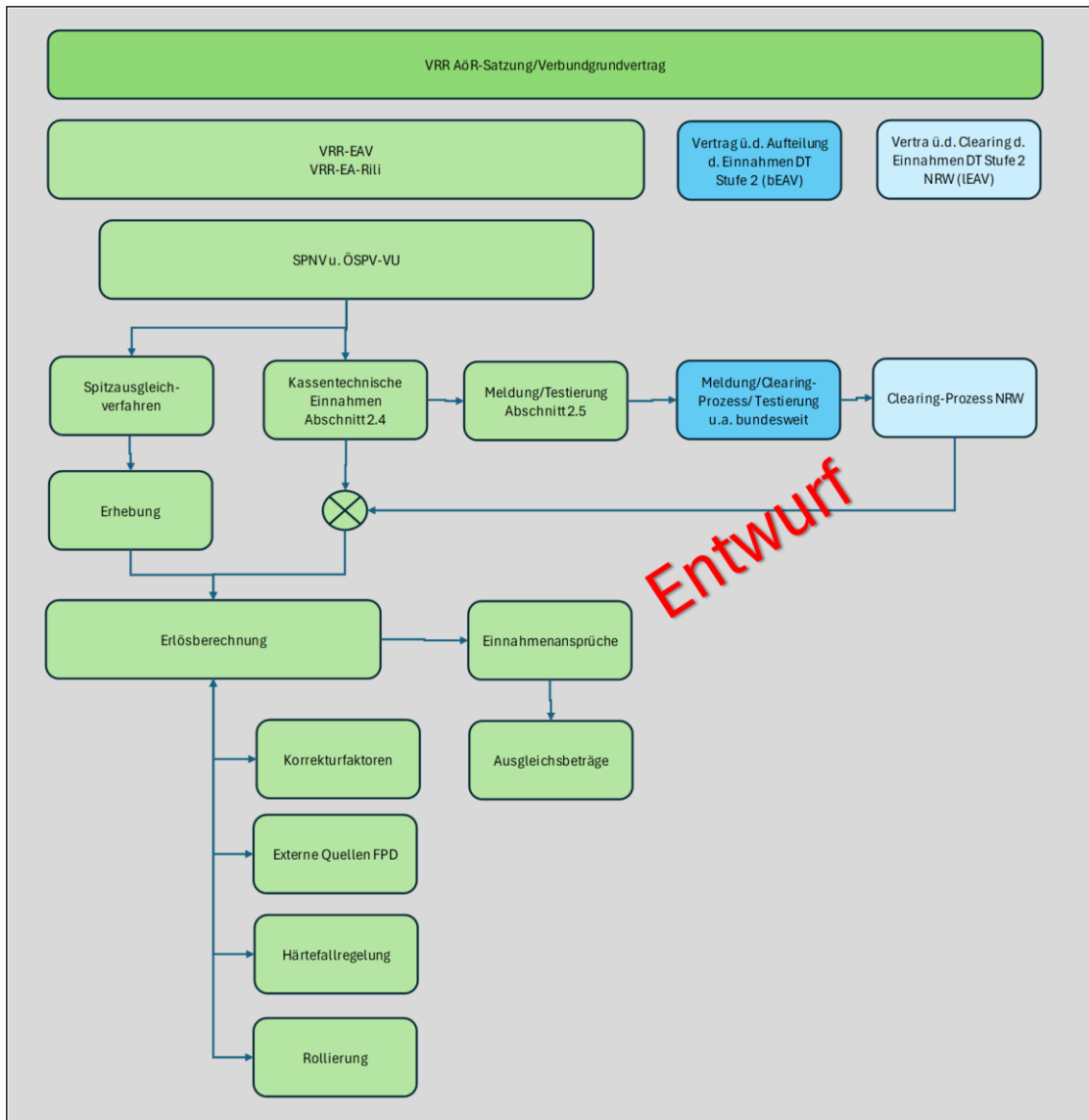
Die Erhebung nach dem Spitzausgleichverfahren erfolgt nahezu kontinuierlich in jedem Jahr. Im Jahr 2026 werden 100% des Erhebungsumfanges erhoben. In den Jahren ab 2027 werden jährlich etwa 25% des Erhebungsumfanges neu erhoben (siehe Abschnitt 3.5).

Für die Einnahmenaufteilung im VRR wird somit jedes Jahr ein aktualisiertes Ergebnis ermittelt.

Deutschlandticket

Mit der Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023 wurde durch die Verkehrsministerkonferenz die Einführung einer bundesweiten Einnahmenaufteilung in drei Stufen beschlossen. Die erste Stufe für die Jahre 2023, 2024 und in Teilen 2025 sah einen so genannten Einnahmenbehalt unter Abführung von Übereinnahmen auf Tariforganisationsebene vor. Seit dem 01.09.2025 wirkt die 2. Stufe des Leipziger Modells, wonach die Fahrgeldeinnahmen auf Basis der Postleitzahl des Wohnortes bzw. des Hochschulstandortes des Abonnenten dem entsprechenden Bundesland zugeordnet werden. Innerhalb der Aufteilung werden Anteile für die Nutzung außerhalb des Wohnort- bzw. Hochschulstandortbundeslandes für Tourismus und Transit abgespalten. Das genaue Verfahren der 2. Stufe regelt der bundesweite Einnahmenaufteilungsvertrag (bEAV) (Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2). Innerhalb von NRW gilt das Postleitzahlenprinzip zur Verteilung auf die Verbundräume weiter fort, unter Abspaltung von Vorwegabzügen für den SPNV für den NRW- bzw. DTV-Tarif. Näheres regelt der Vertrag über das Clearing der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 in Nordrhein-Westfalen.

Die dem VRR im Rahmen der bundes- bzw. landesweiten EAV zugeordneten Einnahmen, werden innerhalb der Einnahmenaufteilung des VRR-Regeltarifes auf die leistenden Verkehrsunternehmen aufgeteilt.

Grafik: Überblick über das Gesamtverfahren**Elektronische Erhebung:**

Die Erhebungen im VRR werden elektronisch durchgeführt. D.h. die Erhebungsdaten werden mit einem geeigneten Endgerät erfasst, elektronische VRR-Tickets werden hierbei ausgelesen. Nachgelagert wird bei der elektronischen Erhebung in einem Hintergrundsystem die Gültigkeit der eTickets anhand der Sperrliste überprüft. Markierte Tickets werden im Feld als „markiert“ erfasst. Mit Einführung der bundesweiten elektronischen Erhebung werden für gesperrte und markierte Tickets keine Einnahmenansprüche generiert.

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

VRR-ZusatzTicket und VRR-FahrradTicket

Die Aufteilung der Einnahmen aus dem VRR-ZusatzTicket und dem VRR-FahrradTicket basiert nicht auf den Erhebungen nach dem SAV, sondern erfolgt nach einem buchhalterischen Verfahren, das in Anlage 11 dargestellt wird.

Erweiterung VRR-Regeltarif um Angebot eTarif:

Zum 01.12.2021 wurde in NRW der eTarif eezy eingeführt. Er setzt sich aus den vier Verbund-eTarifen im VRR, VRS, AVV und in Westfalen sowie dem verbundübergreifenden NRW eTarif zusammen. Die Preisberechnung erfolgt auf Basis eines Grundpreises je Reise und eines Arbeitspreises je zurückgelegtem Luftlinienkilometer. Der VRR-Regeltarif wird somit durch den VRR-eTarif um ein elektronisches Tarifangebot erweitert.

Einnahmen aus Reisen, bei denen der VRR-eTarif Anwendung findet und die nicht unter einen NRW-Preisdeckel fallen, gehen in die Einnahmenaufteilung zum VRR-eTarif ein und unterliegen somit den Regularien dieser Richtlinie. Die Einnahmenaufteilung des VRR-eTarifs basiert aber nicht auf den Erhebungen (Zählungen) nach dem Spitzausgleichverfahren, sondern nutzt andere Daten zur Ermittlung der jeweiligen Nutzung, die so genannten Vertriebsdaten des VRR-eTarifs. Diese Vertriebsdaten, die in den eTarif-Systemen generiert werden, sind von den verkaufenden Verkehrsunternehmen (KVP) an die VRR AöR zu melden. Die Meldung hat nach Maßgabe der Anlage 15 („eTarife in NRW, Vertriebsdatenmeldung – Verfahren zum Austausch von Vertriebsdaten – Schnittstellenbeschreibung“) des Vertrages „NRW-Einnahmenaufteilung – Vertrag zur Regelung der Aufteilung der NRW-Tarif-Einnahmen“ zu erfolgen. Das genaue Verfahren zur Einnahmenaufteilung des VRR-eTarifs sowie Regelungen zur Datenübergabe und Provision sind in Anlage 9 dieser Richtlinie dargestellt.

Erhebungsinstitute

Die Erhebungen erfolgen durch vom VRR zu beauftragende Dritte, im Folgenden Erhebungsinstitute genannt. Im Vorfeld der Initialerhebung des SAV im Jahr 2026 wurde den ÖSPV-Unternehmen die eigenständige Durchführung der Erhebung ihrer Linien freigestellt; alle Unternehmen haben auf diese Möglichkeit verzichtet.

Der VRR schreibt die Erhebung in mehreren Losen aus, deren Anzahl im AK WA abgestimmt wird.

Die Aufgaben der Erhebungsinstitute sind u.a.

- Akquise des Erhebungspersonals,
- Vorbereitung und Durchführung der Erhebung,
- Plausibilitätsprüfungen der Erhebungsdaten,

- Datenaufbereitung und Übergabe an den Organisator.

Organisator

Der VRR vergibt die organisatorischen Tätigkeiten im Rahmen der Erhebung und die Hochrechnung der Erhebungsdaten an einen externen Dritten, im Folgenden Organisator genannt.

Aufgaben des Organisators sind u.a.

- die Aufbereitung von Fahrplandaten,
- die Erstellung des Stichprobenplanes,
- Durchführen von Erheberkontrollen,
- Plausibilitätsprüfungen an den Erhebungsdaten,
- die Hochrechnung und Bewertung der Erhebungsdaten,
- die Ermittlung der durch die Erhebungsinstitute geleisteten Netto-Erheberstunden.

2.2 Finanzierung der Erhebungskosten

Die Kosten für die Erhebung im Rahmen der Einnahmenaufteilung werden von allen Unternehmen im Verhältnis des Einnahmenanspruches finanziert (Solidarfinanzierung).

Solidarfinanzierte Kosten sind Kosten für

- die Erhebungen im Spitzausgleichverfahren,
- den Organisator,
- die Erheberkontrollen,
- die Wartung und Weiterentwicklung der elektronischen Erhebung,
- die Erhebungsgeräte,
- Gutachten im Rahmen der Einnahmenaufteilung,
- sonstige für die Einnahmenaufteilungsrechnung notwendigen Geräte und Software.

2.3 Härtefallregelung

Um eine größtmögliche Planungssicherheit der Unternehmen zu gewährleisten, wurden für die Jahre ab 2010 Bandbreiten festgelegt, in denen sich die Einnahmenansprüche der einzelnen Unternehmen entwickeln dürfen (Härtefallregelung). Die Härtefallregelung hat sich bewährt und wird ab 2027 fortgesetzt.

Für die Einnahmenaufteilung des Jahres 2026 auf Basis der Erhebung 2026 wird die Härtefallregelung ausgesetzt. Hintergrund sind die Regelungen der Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 in Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2026) Abschnitt 5.4.2, wonach strukturelle Veränderungen der Einnahmenaufteilung zu berücksichtigen sind und somit ein Ausgleich über die Veränderung der Zuwendungsanteile erfolgt.

Die Härtefallregelung wird auch ausgesetzt, wenn strukturelle Veränderungen im Sinne der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket in Verbindung mit der Musterrichtlinie des jeweiligen Jahres vorliegen. Das Vorliegen von strukturellen Veränderungen für das Aussetzen der Härtefallregelung wird im AK WA abgestimmt. Für die Empfänger der Härtefallausgleichsbeträge gelten folgende Vorgaben:

- Die Härtefallausgleichsbeträge werden in jedem Jahr neu definiert, d.h. es wird immer die Entwicklung des Einnahmenanspruches im Folgejahr zum Vorjahr betrachtet.
- Etwaige Härtefallausgleichsbeträge sind in den Einnahmenanspruch des Vorjahres/Bezugsjahres einzurechnen und bei der Berechnung der Entwicklung vom Vorjahr/Bezugsjahr zum Folgejahr zu berücksichtigen.
- Ein Unternehmen gilt als Härtefall, wenn die Entwicklung des Einnahmenanspruches im Vergleich zum Vorjahr um 4 Prozentpunkte niedriger als die entsprechende prozentuale Entwicklung der Gesamteinnahmen des VRR-Regeltarifes ist (Schwellenwert). Der Härtefallausgleich wird in Höhe der Lücke des für das Unternehmen ermittelten Einnahmenanspruches zu dem Schwellenwert gezahlt.
- Vertriebsverlagerungen, die einen größeren Einfluss auf die Entwicklung der kassentechnischen Einnahmen eines Unternehmens haben (z.B. Übergang von SchokoTicket-Verträgen oder Verlagerungen von VRR-Tarifen auf andere Tarife) werden beim Einnahmenanspruch des Bezugsjahres berücksichtigt. Die Korrektur erfolgt auf Basis einer Einzelfallbetrachtung.
- Veränderungen im Leistungsangebot werden bis zu einem Schwellenwert von +/- 3% p.a. als nicht relevant bei der Härtefallausgleichsrechnung angesehen. Wird der Schwellenwert überschritten erfolgt eine Korrektur des Einnahmenanspruches auf Basis einer Einzelfallbetrachtung. Dies gilt auch für die Einführung/Übernahme einzelner Linien/Netze im Zusammenhang mit der Rollierung.
- Kürzungen von Vertriebs- und Marketingaufwendungen werden bis zu einem Schwellenwert von 5% als nicht relevant bei der Härtefallausgleichsrechnung

angesehen. Wird der Schwellenwert überschritten, erfolgt eine Korrektur des Einnahmenanspruches auf Basis einer Einzelfallbetrachtung. Messwert für Vertriebs- und Marketingaktivitäten ist der Finanzierungsbaustein 2 (verbund- bzw. aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten). Dabei wird der Unternehmenswert im Folgejahr mit dem unternehmensspezifischen Durchschnittswert der jeweils letzten drei Jahre verglichen. Allerdings ist die Entwicklung der Personalkosten im Baustein 2 bei dem Vergleich besonders zu betrachten.

- Die Unternehmen, die Härtefallzahlungen erhalten und deren Einnahmenanspruch sich innerhalb eines Rollierungszyklus (4 Jahre) überdurchschnittlich entwickelt, müssen die erhaltenen Härtefallzahlungen an die zahlenden Unternehmen zurückzahlen. Eine Rückzahlungsverpflichtung besteht nur maximal bis zu der Höhe des Anteils, der über der durchschnittlichen Entwicklung des VRR-Tarifes liegt. Entwickeln sich die Einnahmenansprüche eines Unternehmens ab dem nächsten Rollierungszyklus (4 Jahre) überdurchschnittlich, besteht kein Anspruch auf Rückzahlung des Härtefallbetrages.

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

- 1. Stufe:

Ist die Entwicklung des Einnahmenanspruches eines Unternehmens im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 4 Prozentpunkte höher (Schwellenwert) als die entsprechende prozentuale Entwicklung der Gesamteinnahmen des VRR-Regeltarifes, so zahlt dieses Unternehmen einen Beitrag zur Härtefallregelung.

Der Maximalbeitrag, den die Unternehmen aus der Stufe 1 zahlen müssen, ist die Differenz zwischen dem ursprünglichen Einnahmenanspruch aus der Einnahmenaufteilungsrechnung und dem Schwellenwert (Kappungsbetrag). Reichen die Beiträge aus der Stufe 1 für die Härtefallregelung aus, so zahlen alle Unternehmen den gleichen prozentualen Anteil vom Kappungsbetrag.

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

- 2. Stufe:

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

Der für den Härtefallausgleich notwendige Restbetrag wird über alle Unternehmen im Verhältnis des Einnahmenanspruches getragen, der oberhalb des unter-

ren Schwellenwertes liegt. Bei der Schlüsselbildung werden Beträge, die in der 1. Stufe gezahlt werden, berücksichtigt.

Neu hinzukommende Unternehmen oder Unternehmen, die Leistungen von anderen Unternehmen übernehmen, werden wie folgt in die Härtefallregelung eingebunden:

- Im ersten vollständigen Betriebsjahr wird für das Unternehmen ein Anspruch im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung ermittelt.
- Die ermittelten Einnahmenansprüche stellen die Basis für die Härtefallausgleichsbeträge ab dem zweiten Betriebsjahr dar. Das Unternehmen nimmt im ersten vollständigen Betriebsjahr grundsätzlich nicht an der Härtefallregelung teil, weder als Zahler noch als Empfänger.
- Von diesem Grundsatz kann abgewichen werden, wenn die Verkehrs- und Vertriebsleistungen des neuen Unternehmens vergleichbar mit denen des Altbetreibers sind.
- Neue Unternehmen haben deshalb die Möglichkeit nachzuweisen, dass die Vorgaben zur Vergleichbarkeit erfüllt werden und eine Teilnahme an der Härtefallregelung gerechtfertigt ist. Die Beurteilung ob diese Kriterien erfüllt sind trifft der Arbeitskreis Wirtschaftliche Angelegenheiten auf Empfehlung der Fachgruppe Einnahmenaufteilung des VRR. Im Falle einer Ablehnung des Nachweises kann das betroffene Unternehmen das Schlichtungsverfahren gemäß Abschnitt 2.7 in die Wege leiten.

Ein Beispiel für die Härtefallberechnung ist in Anlage 15 dargestellt.

2.4 Kassentechnische Einnahmen

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

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

Details bezüglich der Definition der Einnahmen sind in der Anlage 1 und in der **Anlage 5** dargestellt. Einen Sonderfall stellt das NRW-Semesterticket von Unternehmen innerhalb des Kooperationsraumes NRW dar (siehe Anlage A19.1.2).

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

Bei dem Testat ist darauf zu achten, dass die Einnahmenpositionen gemäß **Anlage 5** einzeln ausgewiesen werden. Hinsichtlich der Testierung der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket gelten die Regelungen aus dem jeweils gültigen bundesweiten EAV.

2.5 Termine, Fristen und Vertragsstrafen

2.5.1 Termine, Fristen und Vertragsstrafen für die Verkehrsunternehmen

Leistungen der Verkehrsunternehmen:

- Die Verkehrsunternehmen stellen dem VRR Fahrplandaten (Basisfahrplan) für das Erhebungsjahr bis spätestens zwei bis drei Monate vor dem Erhebungsjahr zur Verfügung, damit die Jahresstichprobe für die Erhebungsinstitute erstellt werden kann. Der konkrete Termin wird im Vorfeld zwischen VRR und VU abgestimmt.
- Bei unterjährigen Fahrplanwechseln sind die Fahrplandaten etwa sechs Wochen im Voraus durch das VU bereitzustellen.
- Die Verkehrsunternehmen stellen dem VRR Informationen zu Baustellen, Streikmaßnahmen etc. zur Verfügung, damit die Erhebung angepasst werden kann.
- Die Verkehrsunternehmen stellen dem VRR Fahrzeugtypen sowie Behängung (SPNV, ÖSPV Schiene) zur Verfügung. Der konkrete Termin wird im Vorfeld zwischen VRR und VU abgestimmt.

Meldung der Einnahmen (Fahrausweisstatistik):

- Die monatlich erzielten Einnahmen, aufgeteilt nach Fahrausweisarten und Preisstufen, sind dem VRR gemäß § 3 Einnahmenaufteilungsvertrag spätestens bis zum Ende des Folgemonats zu melden.
- Die sich daraus ergebenden Jahresdaten sind spätestens bis zum 31. Januar des Folgejahres zusammenzustellen und dem VRR vorzulegen (vorläufige VRR-Verkaufsstatistik).
- Die abgestimmten Jahresdaten zu den Einnahmen und Verkäufen sind spätestens bis zum 31. März des Folgejahres dem VRR vorzulegen (endgültige VRR-Verkaufsstatistik).

Wird dieser Termin nicht eingehalten, wird eine Vertragsstrafe in Höhe von 0,05% der Bezugsgröße pro Kalendertag der Terminüberschreitung festgelegt.

- Das Testat über die Einnahmen ist spätestens bis zum 30. April des Folgejahres an den VRR zu übergeben.

Wird dieser Termin nicht eingehalten, wird eine Vertragsstrafe in Höhe von 0,05% der Bezugsgröße pro Kalendertag der Terminüberschreitung festgelegt.

- Bezugsgröße für die Vertragsstrafen im Rahmen der Meldung der Einnahmen und der Übergabe des Testates sind die zu testierenden Jahreseinnahmen.
- Die Vertragsstrafe darf insgesamt 10% des zu testierenden Betrages nicht überschreiten, wobei eine betragsmäßige Obergrenze von 40.000 € nicht überschritten werden darf.
- Die Vertragsstrafe gilt nicht, wenn das Verkehrsunternehmen die Säumnis nicht zu vertreten hat.
- Eine für die Ansetzung von Vertragsstrafen relevante Verspätung liegt vor, wenn die Einnahmen- und Verkaufsmeldung bzw. das Testat nicht 2 Wochen nach Ende der Frist an den VRR gemeldet wurde. Eine nicht rechtzeitig eingereichte Meldung bzw. ein nicht rechtzeitig eingereichtes Testat liegt grundsätzlich vor, wenn die Meldung bzw. das Testat nicht fristgerecht beim VRR eingeht, der VRR dies schriftlich gegenüber dem Verkehrsunternehmen angemahnt hat und das Verkehrsunternehmen trotz einmaliger Mahnung die Meldung bzw. das Testat nicht innerhalb von 5 Werktagen nach Erhalt der Mahnung nachgereicht hat.
- Vertragsstrafen für das Verkehrsunternehmen werden nicht angesetzt, sofern die Gesamtsumme der Vertragsstrafen für das Verkehrsunternehmen unter 100 € liegt (Bagatellgrenze).
- Die für die Meldung der Einnahmen bzw. die Übergabe des Testates genannten Vertragsstrafen gelten für das Jahr, das die zu meldenden bzw. zu testierenden Einnahmen betrifft.
- Weitergehende Schadensersatzansprüche bleiben unberührt. Eine Anrechnung der Vertragsstrafen auf weitergehende Schadensersatzansprüche findet statt.
- Der VRR macht einen bestehenden Vertragsstrafenanspruch gegenüber einem betroffenen Verkehrsunternehmen namens und im Auftrag der übrigen Verkehrsunternehmen geltend.

Meldung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket (zur Weiterleitung an die D-TIX)

- Mit der Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023 wurde eine gesonderte Meldung im Rahmen der bundesweiten Meldung des DTs an die dafür benannte bzw. beauftragte Stelle D-TIX GmbH ergänzt.
- Alle monatlich erzielten Einnahmen aus dem DT sind dem VRR spätestens bis zum 3. Arbeitswerktag vor dem 20. des Folgemonats zu melden (siehe auch Anlage 25).
- Das Testat über die Einnahmen zum Deutschlandticket ist spätestens bis zum 30. April des Folgejahres an den VRR zu übergeben. Zur Testierung gelten die Regelungen lt. bundesweiten EAV in seiner jeweils gültigen Fassung. Hinsichtlich

der Meldung und Testierung von Einnahmen aus dem Deutschlandticket gelten die Vertragsstrafen aus der jeweils gültigen Fassung des bundesweiten EAV.

2.5.2 Termine, Fristen und Vertragsstrafen für die Erhebungsinstitute

Leistungen der Erhebungsinstitute:

- Die Erhebereinsatzpläne müssen eine Woche vor dem jeweiligen Erhebungstag in das Hintergrundsystem zur elektronischen Erhebung (HGS) eingegeben werden, um gezielt Erheberkontrollen durchführen zu können (siehe auch Anlage A8.3) Jede Änderung in den Erhebereinsatzplänen ist möglichst zeitnah in das HGS zu übernehmen.
- Während der Erhebung ist jedes Erhebungsinstitut dazu verpflichtet, mehrmals die Woche einen Datenexport zur Datensicherung zu ziehen (siehe auch Anlage A8.6).
- Während der Erhebung ist dem VRR durch die Erhebungsinstitute alle vier Wochen eine Übersicht über die Erfüllung der Stichprobe auf Grundlage des Jahresstichprobenplanes zur Verfügung zu stellen.
- Während der Erhebung sind dem VRR durch die Erhebungsinstitute Befragungsquoten je Fahrt (ungeschichtet) zur Verfügung zu stellen.
- Ein Datenexport aus dem HGS ist spätestens zwei Wochen nach jedem Quartalsende mit allen Erhebungsdaten des Quartals dem VRR zur Verfügung zu stellen (siehe auch Anlage A8.6).
- Die vollständigen Erhebungsergebnisse (vorläufige Datenlieferung) des ersten Halbjahres gemäß Anlage 6 (mit Ausnahme der nachgelagerten Berechnungen und Prüfungen zum Interview gemäß Anlage A6.15 sind von den beauftragten Erhebungsinstituten spätestens einen Monat nach Ende des ersten Halbjahres an den Organisator zu übergeben.
- Vom Organisator mitgeteilte Mängel in den übermittelten Erhebungsdaten sind von den betroffenen Erhebungsinstituten umgehend zu korrigieren und innerhalb von zwei Wochen mängelfrei im Sinne der Anlage 6 an den VRR oder den Organisator zurückzusenden.
- Die vollständigen Erhebungsergebnisse (endgültige Datenlieferung) für das gesamte Erhebungsjahr sind dem Organisator mängelfrei im Sinne der Anlage 6 (einschließlich der nachgelagerten Berechnungen und Prüfungen zum Interview gemäß Anlage A6.15) spätestens einen Monat nach Jahresende zu übergeben, so dass die Daten weiterverarbeitet werden können. Sofern durch eine verspätete Mängelmitteilung des Organisators die o. g. zweiwöchige Bearbeitungszeit für die Erhebungsinstitute nicht gegeben ist, verlängert sich die Abgabefrist für die endgültigen Erhebungsergebnisse entsprechend.

- Mängelfreiheit ist so definiert, dass die Daten vollständig und gemäß Anlage 6 aufbereitet sind und mit den verwendeten Programmen weiterverarbeitet werden können.

Der VRR setzt im Rahmen der Leistungsbeschreibung zur Erhebung Vertragsstrafen fest, die von den Erhebungsinstituten zu leisten sind. Für folgende Mängel werden Vertragsstrafen festgelegt:

- Überschreiten der Termine,
- Nichterreichen der Befragungsquoten je Schicht,
- Nichterreichen der Erfüllungsquote der Stichprobe,
- schlechte Erhebungsqualität, die durch Erheberkontrollen festgestellt wurde,
- nicht korrigierte Mängel in den Erhebungsdaten,
- Schadensersatz für nicht zurückgegebene oder defekte Erhebungsgeräte.

Weitergehende Schadensersatzansprüche gegenüber den Erhebungsinstituten bleiben unberührt. Eine Anrechnung der Vertragsstrafen auf weitergehende Schadensersatzansprüche findet statt.

2.5.3 Termine, Fristen und Vertragsstrafen für den Organisator

Leistungen des Organisators:

- Die Fahrplandaten, die Linienbänder für die elektronische Erhebung und der Stichprobenplan (Jahresstichprobe) sind mindestens sechs Wochen vor Erhebungsbeginn zur Verfügung zu stellen.
- Die Einsatzpläne für die Erheberkontrollen sind dem VRR mindestens ein Tag vor der Kontrollfahrt zu übergeben. Die Kontrollergebnisse sind dem VRR spätestens am Folgewerktag der Kontrollfahrt zu übergeben. Die Kontrollbögen sind dem VRR spätestens einen Monat nach Quartalsende zu übergeben.
- Die hochgerechneten vorläufigen Erhebungsdaten gemäß Anlage 6 (ohne AID) sind dem VRR einen Monat nach Datenlieferung der Erhebungsinstitute zu übergeben.
- Die endgültigen hochgerechneten Erhebungsdaten gemäß Anlage 6 sind dem VRR inklusive vorläufiger AID bis zum 30. Juni und inklusive endgültiger AID bis zum 31. Oktober des Folgejahres zu übergeben.

Die Termine und Fristen für den Organisator verschieben sich entsprechend, wenn Termine und Fristen durch die VU, den VRR oder die Erhebungsinstitute nicht eingehalten werden.

Der VRR setzt im Rahmen der Leistungsbeschreibung Vertragsstrafen fest, die vom Organisator zu leisten sind. Für folgende Mängel werden Vertragsstrafen festgelegt:

- Überschreiten der Termine,

- Nichterreichen der Kontrollquote bei den Erheberkontrollen.

Weitergehende Schadensersatzansprüche gegenüber dem Organisator bleiben unberührt. Eine Anrechnung der Vertragsstrafen auf weitergehende Schadensersatzansprüche findet statt.

2.6 Revision der Einnahmenaufteilung

Nach Beschlussfassung im Unternehmensbeirat und dem Verwaltungsrat ist das Ergebnis der Einnahmenaufteilung endgültig und kann nur noch im Wege bilateraler Vereinbarungen zwischen den Unternehmen nachträglich geändert werden, ohne dass die anderen an der Einnahmenaufteilung beteiligten Unternehmen betroffen werden.

Sofern im Nachgang ein abrechnungsrelevanter Fehler in den gemeldeten Daten der Erhebungsjahre oder bei der Anwendung der Richtlinie durch den VRR oder seiner Auftragnehmer festgestellt wird, ist eine bilaterale Vereinbarung zwischen den betroffenen Verkehrsunternehmen abzuschließen. Der Ausgleich der bilateralen Vereinbarung erfolgt im Rahmen der Abrechnung der Jahre, für die noch kein endgültiger Beschluss vorliegt. Bei Nichteinigung tritt das Schlichtungsverfahren gemäß Abschnitt 2.7 in Kraft.

Das Revisionsverfahren gilt analog für die im Anlagenteil dieser Richtlinie geregelten Einnahmenaufteilungen, die durch den VRR durchgeführt werden.

2.7 Schlichtungsverfahren

Das Schlichtungsverfahren tritt für folgende Sachverhalte in Kraft:

- Neu hinzugekommene Unternehmen haben gemäß Abschnitt 2.3 die Möglichkeit nachzuweisen, dass das Unternehmen die Vorgaben zur Teilnahme an der Härtefallregelung ab dem ersten vollständigen Betriebsjahr erfüllt. Im Falle einer Ablehnung dieses Nachweises durch den Arbeitskreis Wirtschaftliche Angelegenheiten kann das betroffene Unternehmen das Schlichtungsverfahren in die Wege leiten.
- Bei Unternehmen, die sich bilateral oder multilateral nicht auf ein Ergebnis der Einnahmenaufteilung einigen können, kann auf Wunsch eines betroffenen Unternehmens das Schlichtungsverfahren in Kraft treten. Das Schlichtungsverfahren tritt auch in Kraft, wenn sich Unternehmen im Rahmen der Revision gemäß Abschnitt 2.6 nicht einigen können.

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

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

2.8 Abschlagszahlungen

Die an der VRR-Einnahmenaufteilung beteiligten Unternehmen zahlen bzw. erhalten monatliche Abschlagszahlungen. Das Verfahren zur Berechnung der Abschlagszahlungen ist in Anlage 10 festgelegt.

2.9 Treuhandkonto

Zur Abrechnung der Zahlungen aus der Einnahmenaufteilung führt die VRR AöR ein Treuhandkonto (Zentrale Verrechnungskonto). Über dieses Konto wird der gesamte Ausgleich zwischen den an der VRR-Einnahmenaufteilung beteiligten Unternehmen und den Kooperationspartnern abgewickelt.

Die Ein- und Auszahlungen auf dem Zentralen Verrechnungskonto sind von einem von der VRR AöR bestellten Wirtschaftsprüfer im Rahmen der Prüfung der Einnahmenaufteilung periodengerecht zu testieren.

3. Erhebung nach dem Spitzausgleichverfahren

3.1 Organisation

Die Einnahmenansprüche der Verkehrsunternehmen im VRR werden ab dem Jahr 2026 nach dem Spitzausgleichverfahren (SAV) ermittelt.

Beim Spitzausgleichverfahren erfolgt die Erhebung auf allen SPNV-Linien, aber nur auf bestimmten ÖSPV-Linien. Es werden Bediengebiete festgelegt, die dem ÖSPV-Verkehrsunternehmen (VU) zugeordnet werden, welches die Hauptverkehrsleistung in diesem Gebiet erbringt. Jede Gemeinde ist nur einem Bediengebiet eines VU zuzuweisen. Der Zuschnitt und die Zuordnung der Bediengebiete wird im AK WA festgelegt. Die aktuellen Bediengebiete sind in Anlage 4 dargestellt.

Für das Bediengebiet des VU werden ihm die Einnahmen aus Deutschlandtickets mit den Postleitzahlen seines Bediengebiets zunächst zugeordnet. Dabei werden Einnahmen mit einem PLZ-Bezug dem jeweiligen Bediengebiet direkt zugeordnet. Einnahmen ohne PLZ-Bezug (Tourismus, Ausland o.ä.) werden nach einem sich aus der direkten Zuordnung ergebenden Anteilswert auf die Bediengebiete aufgeteilt. Von den Bediengebieten und damit den VU zugewiesenen DT-Einnahmen fließen Einnahmen an andere VU ab, wenn dies über die Erhebung auf Linien, die über mehrere Bediengebiete reichen oder auf Binnenlinien eines fremden Unternehmens, ermittelt wird.

Auf den zu erhebenden Linien werden analog zum Deutschlandticket auch Einnahmenansprüche aus VRR-Tarif ermittelt und auf die befördernden Unternehmen aufgeteilt.

Für Linien, die nicht erhoben werden, werden Einnahmenansprüche aus der Beförderung fremder Fahrausweise im Rahmen einer Projektion (Berechnung auf Basis der Reisewegsbefragung) ermittelt.

Die Erhebung nach dem SAV findet nahezu das ganze Erhebungsjahr statt, dabei wird u.a. nach Schulzeit und Ferienzeit geschichtet. Einzelne Wochen am Jahresanfang und Jahresende (nach Fahrplanwechsel) sowie besondere Tage wie Karneval oder Brückentage können als erhebungsfreie Zeit festgelegt werden. Der Erhebungskalender eines Jahres wird vom VRR vorgegeben.

Die Erhebung erfolgt auf sämtlichen SPNV-Linien und nur auf bestimmten ÖSPV-Linien (siehe Abschnitt 3.4) nach den Regularien eines Anspruchsverfahrens.

Die Erhebung nach dem SAV erfolgt durch zu beauftragende Dritte, im Folgenden Erhebungsinstitute genannt, die vom Auftraggeber rechtlich und wirtschaftlich unabhängig sein müssen.

Die Ausschreibung und Vergabe der Felderhebungsdienstleistungen nach dem SAV erfolgt somit gesamthaft durch den VRR als Auftraggeber.

Die Erlösverantwortlichen VU, bei denen erhoben wird, haben sich u.a. in folgenden Punkten mit dem/den beauftragten Erhebungsinstitut/en bzw. dem Organisator abzustimmen:

- Angaben zu nicht veröffentlichten erhebungsrelevanten Fahrten,
- tarifliche oder regionale Besonderheiten für bestimmte Linien,
- Baustellen,
- Tage, an denen auf Grund von besonderen Veranstaltungen nicht erhoben werden kann,
- eingesetzte Fahrzeugtypen sowie Behängung (SPNV, ÖSPV Schiene).

Jedes Verkehrsunternehmen hat dem VRR verantwortliche Mitarbeiter sowie deren Vertreter zu benennen, die bei der Planung und Vorbereitung sowie während der Erhebung als Ansprechpartner fungieren und notwendige Informationen bereitstellen. Das beauftragte Erhebungsinstitut hat verantwortliche Mitarbeiter sowie deren Vertreter zu benennen, die für die Planung, Vorbereitung, Durchführung und Aufbereitung der Erhebungen zuständig sind. Der VRR informiert die verantwortlichen Mitarbeiter über die Richtlinie und gibt Hinweise zur ordnungsgemäßen Planung, Vorbereitung, Durchführung und Aufbereitung der Erhebungen.

3.2 Erhebung und Schichtung

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

- Erhebungslinie (gemäß Abschnitt 3.4)
- Richtung
- Routenvariante (Linienverlauf)
- Periode Schulzeit (1)/ Ferienzeit (nur Mo-Fr) (2)
- Tagesart (Mo-Fr, Sa, So/Feiertag)
- Tageszeit gemäß der Tabelle „Einteilung der Wochenzeitschichten“ (siehe unten)

zusätzlich im SPNV:

- Fahrt = Fahrt-Nr. bzw. Zug-Nr. (gemäß Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“)
- Wagenklasse (1. Klasse, 2. Klasse, Stehbereich bei Doppelstockwagen).

Einteilung der Wochenzeitschichten

Tag	Wochenzeitschicht	Tageszeit (std:min:sek)		Tag	Wochenzeitschicht	Tageszeit (std:min:sek)	
		von	bis			von	bis
Normalwerktag (Mo-Fr)	1	BA	06:00:59	Samstag	10	BA	08:00:59
	2	06:01:00	08:00:59		11	08:01:00	12:00:59
	3	08:01:00	10:00:59		12	12:01:00	16:00:59
	4	10:01:00	12:00:59		13	16:01:00	BE
	5	12:01:00	14:00:59	Sonntag			
	6	14:01:00	16:00:59		14	BA	08:00:59
	7	16:01:00	18:00:59		15	08:01:00	12:00:59
	8	18:01:00	20:00:59		16	12:01:00	16:00:59
	9	20:01:00	BE		17	16:01:00	BE

BA = Betriebsanfang / BE = Betriebsende

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

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

Schichtung und Stichprobenplan (ÖSPV)

Zuweisungseinheit	Schichtung nach				Stichprobe	
	Linie	Periode	Tag	Wochenzeitschicht	Fahrten je Schicht	
ÖSPV-VU mit mindestens 250 Fahrten je NW	Erhebungs- linie, Richtung	1, 2	NW	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	1	Jeder Linienverlauf einer Schicht mindestens 1mal
		-	Sa	10, 11, 12, 13	2	Jeder Linienverlauf einer Schicht mindestens 1mal jede angebotene Fahrt höchstens 1mal
			So	14, 15, 16, 17	2	Jeder Linienverlauf einer Schicht mindestens 1mal jede angebotene Fahrt höchstens 1mal
ÖSPV-VU mit weniger als 250 Fahrten je NW	Erhebungs- linie, Richtung	1, 2	NW	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	2	Jeder Linienverlauf einer Schicht mindestens 1mal jede angebotene Fahrt höchstens 1mal
		-	Sa	10, 11, 12, 13	4	Jeder Linienverlauf einer Schicht mindestens 1mal jede angebotene Fahrt höchstens 2mal
			So	14, 15, 16, 17	4	Jeder Linienverlauf einer Schicht mindestens 1mal jede angebotene Fahrt höchstens 2mal

Schichtung und Stichprobenplan (SPNV)

Zuweisungseinheit	Schichtung nach						Stichprobe	
	Linie	Periode	Tag	Wochenzeitschicht	Wagenkl.	Fahrt	Fahrten je Schicht	
SPNV-VU	Erhebungs- linie, Richtung	1, 2	NW	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9	1.	-	1	
					2.	Zugnr.	1	
					Stehber.	-	1	
		-	Sa	10, 11, 12, 13	1.	-	2	jede angebotene Fahrt höchstens 1mal
					2.	Zugnr.	1	
					Stehber.	-	2	jede angebotene Fahrt höchstens 1mal
			So	14, 15, 16, 17	1.	-	2	jede angebotene Fahrt höchstens 1mal
					2.	Zugnr.	1	
					Stehber.	-	2	jede angebotene Fahrt höchstens 1mal

Ist im SPNV eine Umsetzung der Stichprobe in der zweiten Wagenklasse je Zugnummer aufgrund von Baustellen oder anderen Einschränkungen nicht möglich, ist mindestens eine Erhebung je Zeitschicht anzustreben (Vermeidung von leeren Schichten).

Wurden trotz aller Bemühungen des Erhebungsinsitutes Schichten nicht erhoben (leere Schichten), wird für diese Schichten das in Anlage 13 beschriebene Korrekturverfahren angewendet.

In Bussen erfolgt die Erhebung im gesamten Fahrzeug, während in Stadt-/ Straßenbahnen und im SPNV in einer zufällig zu bestimmenden Platzgruppe erhoben wird. Es sind möglichst alle Fahrgäste im Fahrzeug bzw. in der Platzgruppe zu befragen. Gelingt dies nicht, ist je Schicht (im Sinne der Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“) eine Befragungsquote von mindestens 50% zu erreichen.

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

Bei Nichterreichen der Befragungsquoten gilt folgendes Verfahren:

- Erhebungen mit einer Befragungsquote von unter 15% sind zu verwerfen und nachzuerheben.
- Bei Erhebungen mit einer Befragungsquote zwischen 15% und unter 50% muss mindestens eine weitere Erhebung angesetzt werden, um über mehrere Erhebungen die geforderte Quote zu erreichen.

Die Befragung hat unter Beachtung der nötigen Sorgfalt zu erfolgen.

Die Berechnung des Schlupfs (bzw. der Befragungsquote) erfolgt auf Basis von PersonenKm. Fahrgäste, die die Antwort verweigern, werden bei der Berechnung der Befragungsquote berücksichtigt und vermindern die Anzahl der potentiell zu befragenden Personen. Fahrgäste, die aus anderen Gründen objektiv nicht befragt werden können (z.B., weil sie der deutschen Sprache nicht mächtig sind), sind Verweigerern gleichzusetzen. Der Nachweis über die Verweigerer ist vom beauftragten Erhebungsinstitut nachvollziehbar zu erbringen.

Die Berechnung der Befragungsquote ergibt sich aus:

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

- StichFaktor = 1/Anzahl Erhebungsfahrten von Kursen, die mehrfach erhoben wurden, weil die Befragungsquote nicht erreicht wurde.
- Interview: Befragte Personen ohne Verweigerer
- Ungültige Interviews = Regeln 1 und 4 der Anlage A7.1
- Definition Pkm: Pkm auf dem Erhebungsabschnitt

Neben den absoluten Vorgaben für die Auswahlseinheiten je Schicht sind darüber hinaus weitere Vorgaben enthalten, die eine verzerrungsfreie Stichprobenauswahl sichern (siehe Tabelle „Schichtung und Stichprobenplan“ und Abschnitt 3.3 – Auswahl der Erhebungsfahrten).

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

3.3 Auswahl der Erhebungsfahrten

Die Auswahl der Erhebungsfahrten erfolgt durch den Organisator nach den Vorgaben der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR. Die Verteilung der Erhebungsfahrten je Linie und Wochentage erfolgt gleichmäßig über das Jahr, damit auch ohne eine Schichtung nach Perioden eine Gleichverteilung über das Jahr gewährleistet ist.

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

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

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

Das Erhebungsinstitut erhält vom Organisator vor Erhebungsbeginn die zu erhebende Stichprobe für das gesamte Erhebungsjahr, konkret: Erhebungslinie, Wochentag, Erhebungsdatum, Erhebungsfahrt. Das Erhebungsinstitut hat drei Wochen Zeit, diese Fahrt zu erheben. Es gibt damit für jede Erhebungsfahrt drei mögliche Erhebungstermine. Sofern sich der zweite und/oder dritte Termin in den Ferien befindet, kann die Fahrt auch an dem zugewiesenen Wochentag in der ersten und/oder zweiten Woche nach den Ferien erhoben werden.

Die Lage und Größe der Platzgruppen in den verschiedenen Fahrzeugtypen in Stadt-/Straßenbahnen und im SPNV ist mit dem VRR abzustimmen. Bei Doppelstockwagen im SPNV gilt der Stehbereich an den Türen als zusätzliche Wagenklasse und somit als zusätzliches Schichtungskriterium (siehe auch Abschnitt 3.2 - Erhebung und Schichtung). Die Platzgruppe ist je Erhebungsfahrt zufällig auszuwählen. Betriebliche und organisatorische Aspekte können bei der Auswahl der Platzgruppe berücksichtigt werden.

Im SPNV können unter bestimmten Voraussetzungen Erhebungen verschiedener Platzgruppen in einem Dienst kombiniert werden (die elektronische Erhebung bietet diese Möglichkeit), wenn dies nach Einschätzung des Erhebungsinstitutes durch das Erhebungspersonal leistbar ist. Die Vorgaben des Organisators zur Stichprobe und den Erhebungsterminen sind dabei einzuhalten. Das genaue Vorgehen ist mit dem VRR abzustimmen. Die Erhebung bzw. Zählung erfolgt weiterhin nach Wagenklassen getrennt.

Kommt es im SPNV zu Baustellen, bei denen als Schienenersatzverkehre Busse eingesetzt werden, erfolgen in diesen Bussen keine Erhebungen. Die entsprechenden Fahrten werden nach Möglichkeit nacherhoben.

3.4 Definition der Erhebungslinien

Die Erhebungen finden im Spitzausgleichverfahren auf folgenden Linien statt:

- SPNV → komplette Erhebung aller Linien

- ÖSPV → Erhebung auf allen grenzüberschreitenden Linien, Gemeinschaftslinien sowie Binnenlinien, für die Bediengebiet-fremde Unternehmen erlösverantwortlich sind.

Grenzüberschreitend im Sinne des Spitzausgleichverfahrens sind alle Linien, die mehr als ein Bediengebiet berühren oder den Verbundraum verlassen (ausgeschlossen NL).

Besonderheiten bei gespaltenen Linienverläufen:

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

Besonderheiten bei E-Wagen-Fahrten:

- E-Wagen-Fahrten im Sinne dieser Richtlinie sind alle Fahrten, die zur Verstärkung der im Fahrplan veröffentlichten Fahrten einer Linie zusätzlich durchgeführt werden und sämtlichen Fahrgästen offenstehen.
- E-Wagen-Fahrten sind nach Möglichkeit – also immer dann, wenn sie zu wesentlichen Teilen deckungsgleich mit einer Fahrplanlinie verlaufen – dieser Fahrplanlinie zuzuordnen.
- Gelingt die Zuordnung zu Fahrplanlinien nicht, sind E-Wagen-Fahrten nicht nur zu einer, sondern zu mehreren, räumlich geschichteten Erhebungslinien zusammenzufassen.

Besonderheiten bei Ringlinien:

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

Besonderheiten bei Gemeinschaftslinien:

- Für Gemeinschaftslinien ist festzulegen, wie die Aufteilung der Einnahmen auf die Erlösverantwortlichen erfolgen soll. Soll jedes VU die Erlöse der eigenen gefahrenen Kurse erhalten, ist die Gemeinschaftslinie als zwei Erhebungslinien zu erheben. Hingegen wird bei Aufteilung der Erlöse nach Stadtgebieten die Gemeinschaftslinie als eine durchgehende Erhebungslinie betrachtet..

Besonderheiten bei Bürgerbuslinien

- Das Fahrpersonal der Bürgerbusse notiert zu jedem Fahrgast den genutzten Fahrausweis. Im Rahmen der regulären VRR-Erhebung erfolgt eine Projektion erhobener Deutschlandtickets auf Bürgerbuslinien, falls diese im Vor- oder Nachlauf einer Erhebungslinie genutzt wurden. Die auf die Bürgerbuslinien projizierten Deutschlandtickets werden, hochgerechnet auf das Gesamtjahr, von den durch das Fahrpersonal erfassten Deutschlandtickets abgezogen. Für die sich aus der Differenz ergebenden Deutschlandtickets wird ein Wohnort des Fahrgasts unterstellt, der im Bediengebiet des konzessionierten Verkehrsunternehmens liegt. Der für diese „eigengenutzten“ Deutschlandtickets vom Organisator berechnete Einnahmenanspruch ist vom konzessionierten VU an den Bürgerbusverein auszugleichen. Für die projizierten Deutschlandtickets erfolgt eine Berechnung des Einnahmenanspruchs nach regulärem EA-Verfahren.

3.5 Rollierende Erhebung

Im Jahr 2026 wird eine Initialerhebung durchgeführt. Ab dem Jahr 2027 wird in ein rollierendes Erhebungsverfahren eingestiegen, bei dem jährlich ca. 25% des Erhebungsumfangs der Initialerhebung neu erhoben wird.

Die Rollierung erfolgt über Wochenzeitschichten und Linien. Dabei ist sicherzustellen, dass nach Abschluss eines Zyklus (4 Jahre) alle Linien und Schichten eines erlösverantwortlichen Unternehmens vollständig erhoben wurden. Zu diesem Zweck werden alle Linien eines Unternehmens alphabetisch sortiert. Dabei werden Ziffern wie ein Text behandelt, somit 0-9 vor A-Z.

Die erste Linie in der Liste des jeweiligen erlösverantwortlichen Unternehmens wird wie folgt erhoben (erhobene Schichten sind blau hinterlegt):

• Jahr 1

MF	BA-6	6-8	8-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-BE
Sa	BA-8		8-12		12-16		16-BE		
So	BA-8		8-12		12-16		16-BE		

• Jahr 2

MF	BA-6	6-8	8-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-BE
Sa	BA-8		8-12		12-16		16-BE		
So	BA-8		8-12		12-16		16-BE		

• Jahr 3

MF	BA-6	6-8	8-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-BE
Sa	BA-8		8-12		12-16		16-BE		
So	BA-8		8-12		12-16		16-BE		

- Jahr 4

MF	BA-6	6-8	8-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-BE
Sa	BA-8		8-12		12-16		16-BE		
So	BA-8		8-12		12-16		16-BE		

Die zweite Linie in der Liste beginnt im ersten Jahr der Rollierung in den erhobenen Schichten gemäß obiger Abbildung für das Jahr 2, usw.

In einer erhobenen Schicht werden jeweils beide Richtungen erhoben. Auch im SPNV wird nach diesem Muster verfahren. In der ausgewählten Schicht werden dann gemäß Stichprobenvorgabe alle Zugnummern in der 2. Wagenklasse erhoben.

Die rollierende Erhebung führt zu einer verzögerten Wirkung von Veränderungen im Fahrplanangebot oder von Nachfrageänderungen im Allgemeinen.

Werden verkehrsverbessernde Maßnahmen durchgeführt, wirken diese erst nach vier Jahren vollständig. Im Allgemeinen führen verkehrsverbessernde Maßnahmen zu Nachfragerückgängen auf parallel verkehrenden Linien. Auch diese Rückgänge fließen verzögert in die Erhebungsdaten ein (sofern es sich um erhobene Linien handelt), sodass hier ein Ausgleich geschaffen ist. Ebenso fließen Einsparungen im Fahrtenangebot einer Erhebungslinie verzögert in das EAV-Ergebnis ein.

Werden hingegen neue Bedienggebiete ohne existierenden Parallelverkehr erschlossen, werden neue Linien im ersten Jahr vollständig erhoben, sofern die Erhebung im Rahmen des Spitzausgleichverfahrens notwendig ist.

Kommen neue Unternehmen hinzu oder werden Linien von Unternehmen übernommen, wird im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung entschieden, in welchem Umfang die betroffenen Linien im Rollierungsjahr in die Einnahmenaufteilungsrechnung (Erhebung, Erlösberechnung, Härtefallregelung) einzubinden sind.

3.6 Erhebungsmerkmale

Es sind alle vorkommenden Tarife nach Tarifart, Fahrausweisgruppe/Fahrausweisart, Preisstufe, verkaufendem Unternehmen, Ein- und Ausstieg, dem Reiseweg einschließlich Zu-/Abgang im Geltungsbereich des/r verwendeten Fahrausweise/s auf der Erhebungsfahrt zu befragen und aufzubereiten. Der Detaillierungsgrad ist dabei nach Tarif unterschiedlich. Daneben hat eine Erfassung der Ein- und Aussteiger (ÖSPV Bus) bzw. der Platzgruppen-Besetzung (ÖSPV Schiene und SPNV) zu erfolgen.

Detaillierte Auflistungen der Fahrtberechtigungen und der relevanten Verkehrsunternehmen sind in den Anlagen 1 und 2 aufgeführt.

Folgende Merkmale sind auf allen Erhebungsfahrten zu erfassen:

- ÖSPV Schiene und SPNV: Prüfung des Soll-Fahrzeugtyps, ggf. Erfassung des Ist-Fahrzeugtyps,
- ÖSPV Schiene und SPNV: tatsächliche Anzahl der Sitzplätze in der zur erhebenden Platzgruppe (im SPNV: der vorgegebenen Wagenklasse),
- Ist-Abfahrtszeit,
- ÖSPV Bus: Anzahl der Ein- und Aussteiger je Haltestelle,
- ÖSPV Schiene und SPNV: Besetzung in der Platzgruppe zwischen zwei Haltestellen,
- bei Erhebung im SPNV in mehreren Wagenklassen: Wagenklasse, in der das Interview geführt wird.

Im gesamten Fahrzeug (ÖSPV Bus) bzw. in der ausgewählten Platzgruppe (ÖSPV Schiene und SPNV) sind von den sich dort befindenden Fahrgästen folgende Merkmale zu erheben:

- Art des benutzten Fahrausweises (gemäß Anlage 1 bzw. Anlage 3); benutzt ein Fahrgast im Fahrtverlauf der Erhebungsfahrt zwei aneinander anschließende Fahrausweise, so sind beide zu erfassen (VRR-ZusatzTickets oder 1. Klasse-Wertmarken sowie weitere Ergänzungstickets sind (an dieser Stelle) nicht zu erfassen, es gilt der Stammfahrausweis),
- bei zwei in der Erhebungsfahrt gültigen Fahrausweisen: Brechpunkt = Haltestelle/Punkt des Ticketwechsels (Ende Gültigkeit des ersten Fahrausweises und damit Beginn der Gültigkeit des zweiten Fahrausweises),
- Preisstufe des/r benutzten Fahrausweise/s (nur VRR-Tarif),
- Preis des benutzten Fahrausweises / der benutzten Fahrausweise (zum Zwecke der Plausibilisierung),
- Verkehrsunternehmen, das den (benutzten) Fahrausweis / die (benutzten) Fahrausweise verkauft hat (nur VRR-Tarif, Kodierung gemäß Anlage 2),
- bei VRR-SemesterTickets von Hochschulen mit mehreren Standorten: Standort der Hochschule,
- bei Deutschlandtickets (DT) Erfassung des Hochschulstandorts (DT-Semester) bzw. Wohnorts (restliche DT-Produkte) des Fahrgasts; zum Teil erfolgt die Erfassung automatisch, wenn der Ort zu einem elektronisch ausgelesenen DT hinterlegt ist; ist dies nicht der Fall, ist die Frage vom Erhebungspersonal an den Fahrgast zu stellen,
- bei bestimmten VRR-Zeitkarten der Preisstufen A und B: Frage nach der Nutzung eines VRR-ZusatzTickets zur Geltungsbereichserweiterung,
- Freifahrer (Differenzierung gemäß Anlage 1),
- Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis (Schwarzfahrer),

- Bei der elektronischen Erhebung ist zum Zweck der Erfassung sonstiger / unbekannter Fahrberechtigungen eine Fotofunktion auf dem Endgerät vorgesehen. Personenbezogene Merkmale auf dem Ticket sind beim Fotografieren des Tickets zu verdecken.
- Reiseweg innerhalb des Geltungsbereiches des benutzten Fahrausweises / der benutzten Fahrausweise
 - Einstiegshaltestelle, Ausstiegshaltestelle auf der Erhebungsfahrt
 - Vorlauf zur Einstiegshaltestelle der Erhebungsfahrt, inkl. genutzter Verkehrsmittel, Umstiegshaltestellen und ggf. Gemeinde des Ersteinstiegs der ÖPNV-Fahrt (genaue Fragen sind abhängig vom erfassten Fahrausweis)
 - Nachlauf ab Ausstiegshaltestelle der Erhebungsfahrt, inkl. genutzter Verkehrsmittel, Umstiegshaltestellen und ggf. Gemeinde des Letztausstiegs der ÖPNV-Fahrt (genaue Fragen sind abhängig vom erfassten Fahrausweis)
 - Benutzt ein Fahrgast auf seiner Reise mehrere aneinander anschließende Fahrausweise („Stückelung“), so sind die Angaben zum Reiseweg bezogen auf den/die im Erhebungsfahrzeug gültigen Fahrausweis/e zu beziehen; Einstieg, Ausstieg, Ersteinstieg bzw. Letztausstieg sind erforderlichenfalls auf den Geltungsbereich dieses/r Fahrausweise/s einzukürzen,
- Anzahl der Fahrgäste, die den Fahrausweis nutzen sowie kostenlose Mitfahrer (z.B. Kinder unter 6 Jahren, Begleitpersonen von Schwerbehinderten), dabei sind Mitfahrer, die außerhalb der erhobenen Platzgruppe sitzen (nur ÖSPV Schiene und SPNV), zusätzlich als „davon außerhalb der Platzgruppe“ zu vermerken,
- Fahrtzweck.

Um Effekte aus Großereignissen, die einmalig und über einen längeren Zeitraum mit hohen Besucherzahlen stattfinden (z. B. die Landesgartenschau), in den Folgejahren aus den Ergebnissen herauszurechnen, wird zur Identifikation der betroffenen Interviews der Fahrtzweck erhoben, wobei das Großereignis als eigenes Auswahlmerkmal dargestellt wird.

Bei der elektronischen Erhebung sind neben den oben genannten Erhebungsmerkmalen folgende Angaben zu erfassen:

- erhebendes Unternehmen
- Linienbezeichnung
- Fahrt-Nr./Zug-Nr.
- Erhebungsdatum
- Kursnummer
- Beginn der Linienfahrt

-
- Ende der Linienfahrt
 - Erhebungsbeginn
 - Start- und Zielhaltestellen
 - Name oder Identifikationsnummer des Erhebers

Sofern in der Erhebung unerwartete Merkmale auftreten, sind diese schnellstmöglich dem VRR mitzuteilen.

Weitere Informationen zur elektronischen Erhebung finden sich in Anlage 8.

3.7 Erhebungsdurchführung

Die Erhebung ist komplett elektronisch durchzuführen. Die Erhebungssoftware sowie nutzbare Gerätetypen werden vom VRR bereitgestellt bzw. vorgegeben. Elektronisch lesbare Ticket (eTickets, Barcode-Tickets) sind mit der Erhebungssoftware elektronisch auszulesen. Nicht elektronisch auslesbare Fahrausweise sind in das Erhebungsgerät einzugeben. Detaillierte Angaben zur elektronischen Durchführung der Erhebung im SAV finden sich in Anlage 8 „Elektronische Erhebung“.

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

Die Auswahl der zu befragenden Personen innerhalb der Platzgruppe in SPNV und ÖSPV Schiene hat nach einem in Anlage 14 festgelegten Verfahren zu erfolgen.

Das Erhebungspersonal ist theoretisch und praktisch intensiv zu schulen.

Die beauftragten Erhebungsinstitute haben Kontrollen beim Erhebungspersonal durchzuführen.

Der VRR beauftragt darüber hinaus einen unabhängigen Dritten mit der Durchführung von Erheberkontrollen. Die Anzahl der Kontrollen sowie die Durchführung sind in Anlage 16 geregelt.

Auf Wunsch eines Verkehrsunternehmens können auch Kontrollen durch das Verkehrsunternehmen erfolgen.

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

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

Die Ergebnisse der Kontrollen sollen dem AK WA vorgestellt werden.

3.8 Erhebungsergebnisse

Die beauftragten Erhebungsinstitute haben die Erhebungsdaten auf Plausibilität zu überprüfen und zu korrigieren. Die auf Plausibilität geprüften und ggf. korrigierten Ergebnisdatensätze und die zugehörigen Strukturdaten („vorläufige Erhebungsergebnisse“) sind nach jedem Halbjahr vollständig im in Anlage 6 beschriebenen Dateiformat an den Organisator zu übergeben (siehe Abschnitt 2.5 - Termine, Fristen und Vertragsstrafen).

Der Organisator hat die Daten ebenfalls auf Plausibilität zu überprüfen und zu korrigieren.

Die von den Erhebungsinstituten und dem Organisator mindestens durchzuführenden Plausibilitätsprüfungen werden vom VRR vorgegeben.

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

Der Umgang mit fehlenden Informationen in den Erhebungsdaten ist in Anlage A7.1 geregelt.

Nach der Aufbereitung und Hochrechnung der vorläufigen (1. Halbjahr) bzw. endgültigen Daten (gesamtes Erhebungsjahr) übergibt der Organisator die Daten an den VRR.

4. Verfahrensbeschreibung

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

4.1 Bezeichnungen

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

Indices:

a	Verkehrsunternehmen, das einen entgeltlichen Fahrausweis verkauft hat, für den es eine Ausgleichszahlung leisten muss ($a = 1, 2, 3, \dots, A$) Im Falle des Deutschlandtickets wird das verkaufende Unternehmen durch die Postleitzahlen des Kunden ersetzt.
b	Verkehrsunternehmen, das einen Erlösanspruch hat ($b = 1, 2, 3, \dots, B$)
g	Fahrausweisgruppe ($g = 1, 2, 3, \dots, G$)
r	Bewertungsjahr im rollierenden Verfahren ($r = 1, 2, 3, 4, \dots$)
i	Erhebungsperiode ($i = 1, 2$)
j	Wochenzeitschicht ($j = 1, 2, \dots, 17$)
k	erhobene Wagenfahrt auf Linie L_b in Wochenzeitschicht j und Tagesstunde h im Verkehrsunternehmen b in Erhebungsperiode i ($k = 1, 2, \dots, w_{bi\ell jh}$)
ℓ	Linie ($\ell = 1, 2, 3, \dots, L_{bi}$)
o	erhobene Personenfahrt bei Verkehrsunternehmen b , bei dem eine Erhebung durchführt ($o = 1, 2, 3, \dots, O_b$)
u	Zahl der Umstiege ($u = 0, 1, 2, 3$)
x	laufende Haltestelle auf einer Erhebungsfahrt (zur Bezeichnung der Einstiegshaltestelle eines beim Spitzausgleichverfahren befragten Fahrgastes)
y	laufende Haltestelle auf einer Erhebungsfahrt (zur Bezeichnung der Ausstiegshaltestelle eines beim Spitzausgleichverfahren befragten

Fahrgastes)

z laufende Haltestelle auf einer Erhebungsfahrt (zur Bezeichnung eines Querschnittes)

Hochgestellte Bezeichnungen:

AP Arbeitspreis
 Abs Abschnittsbetrachtung
 g Hochrechnungsgruppe
 GP Grundpreis
 Ges Gesamtbetrachtung

Variable Größen:

A Zahl der Verkehrsunternehmen, die entgeltliche Fahrausweise ausgeben, die auf Linien von Verbundverkehrsunternehmen fremdgenutzt werden können

B Zahl der Verkehrsunternehmen, die einen Erlösanspruch aus VRR-Tarif (inkl. Deutschlandticket auf VRR-Gebiet) haben

d_o Fahrpreisdivisor der Personenfahrt o bestimmt aus externen Datenbeständen z.B. Studie Mobilität in Deutschland 2023

E_{a*} Kassentechnische Einnahmen des Verkehrsunternehmens a

E_{b*} Kassentechnische Einnahmen des Verkehrsunternehmens b

E_{*a} Einnahmenanspruch des Verkehrsunternehmens a

E_{*b} Einnahmenanspruch des Verkehrsunternehmens b

L_{bi} Zahl der Linien des erhebenden Verkehrsunternehmens b in Erhebungsperiode i

$p_{kz,z+1}$ Wahrscheinlichkeit beim Spitzausgleichsverfahren, einen Fahrgast in Erhebungsfahrt k im Querschnitt zwischen den Haltestellen z und $z + 1$ zu befragen

$PKM_{b\ell jh}$ Platzkilometerangebot in der Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie ℓ des Verkehrsunternehmens b in der gesamten Erhebungsperiode i

$PKM_{i\ell jk}$ Platzkilometerangebot in der Fahrt k der Wochenzeitschicht j auf Linie ℓ in der gesamten Erhebungsperiode i (Sollwert)

$r_{abg\ell jhk}$ Zahl der Fahrgäste mit Fahrausweisen der Gruppe g des Verkehrsun-

	ternehmens a auf der erhobenen Wagenfahrt k in Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie ℓ des Verkehrsunternehmens b in Erhebungsperiode i
$r_{kz,z+1}^{Zlg}$	Zahl der gezählten Fahrgäste in der Erhebungsfahrt k zwischen den laufenden Haltestellen z und $z + 1$
$r_k^{Zlg, Anfang}$	in der Platzgruppe gezählte Fahrgäste in Erhebungsfahrt k (Anfangsbesetzung)
$r_{kx}^{Zlg, Einstieg}$	in die Platzgruppe gezählte einsteigende Fahrgäste in Erhebungsfahrt k an Haltestelle x
$r_{kx}^{Zlg, Ausstieg}$	aus der Platzgruppe gezählte aussteigende Fahrgäste in Erhebungsfahrt k an Haltestelle x
$r_k^{Zlg, Ende}$	in der Platzgruppe gezählte Fahrgäste in Erhebungsfahrt k (Endbesetzung)
$R_{kz,z+1}^{Bef}$	auf die Platzgruppe hochgerechnete Fahrgäste in der Erhebungsfahrt k zwischen den laufenden Haltestellen z und $z + 1$
$R_k^{Bef, Anfang}$	auf die Platzgruppe hochgerechnete Fahrgäste in der Erhebungsfahrt k (Anfangsbesetzung)
$R_{kx}^{Bef, Einstieg}$	auf die Platzgruppe hochgerechnete einsteigende Fahrgäste in der Erhebungsfahrt k an Haltestelle x
$R_{kx}^{Bef, Ausstieg}$	aus der Platzgruppe hochgerechnete aussteigende Fahrgäste in Erhebungsfahrt k an Haltestelle x
$R_k^{Bef, Ende}$	in der Platzgruppe hochgerechnete Fahrgäste in Erhebungsfahrt k (Endbesetzung)
u_{bo}	Anzahl Umstiege bei Personenfahrt o bei dem erhebenden Verkehrsunternehmen b
$w_{bi\ell jh}$	Zahl der erhobenen Wagenfahrten in Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie ℓ des Verkehrsunternehmens b in Erhebungsperiode i
$W_{bi\ell jh}$	Gesamtzahl aller Wagenfahrten in Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie ℓ des Verkehrsunternehmens b in der gesamten Erhebungsperiode i
Y_k^{Bef}	Personenkilometer gemäß hochgerechneter Befragung in Erhebungsfahrt k
y_k^{Zlg}	Personenkilometer gemäß Zählung in Erhebungsfahrt k
z_k^{Ang}	Platzangebot in Erhebungsfahrt k
z_k^{Erh}	erhobene Plätze in Erhebungsfahrt k

$E_{o,r}^{Ges}$	Fahrausweispreis für Personenfahrt o im Bewertungsjahr r
$\varepsilon_{o,r}^{Ges}$	Gesamtfahrgelderlös einer Personenfahrt o im Bewertungsjahr r
$\varepsilon_{o,r}^{GP}$	Grundpreis des Fahrgelderlöses einer Personenfahrt o im Jahr r
$\varepsilon_{o,r}^{AP}$	Arbeitspreis des Fahrgelderlöses einer Personenfahrt o im Jahr r
μ_o^{Abs}	Anzahl befahrene Tarifgebiete auf dem aktuellen Fahrtabschnitt von Personenfahrt o . Liegen mehrere Fahrtabschnitte der Gesamtfahrt im Tarifgebiet, wird der anteilige Wert gewählt.
μ_o^{Ges}	Anzahl befahrene Tarifgebiete auf dem Gesamtreiseweg von Personenfahrt o Anmerkung: Ein Tarifgebiet gilt auch dann als befahren, wenn es sich um Tarifgebiete handelt, in denen der Fahrgast (bezogen auf seinen Reiseweg) an keiner Haltestelle ein- und/oder aussteigen kann. Voraussetzung hierfür ist, dass die Haltestelle durchfahren wird.
τ	Dämpfungsfaktor zur Hochrechnung von der Befragung auf die Besetzungszählung (Ausgleich, wenn mehr Fahrgäste befragt als gezählt wurden); festgelegt zu 1,2

4.2 Erhebung, Hochrechnung und Bewertung im Spitzausgleichverfahren

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

Hochrechnung:

Stufe 1, Hochrechnung von den Interviews auf die Platzgruppe

Für eine Besetzungszählung (SPNV und schienengebundener ÖSPV)

Für jede Zählfahrt ist die Besetzung zwischen zwei Halten zu erfassen.

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

Die Zahl der den Querschnitt überfahrenden Fahrgäste wird bestimmt als Summe über alle befragten Fahrgäste O_k der Fahrt k ,

- deren Einstiegshalt vor dem betrachteten Fahrtquerschnitt liegt, x
- deren Ausstiegshalt hinter dem betrachteten Fahrtquerschnitt liegt, y

$$p_{kz,z+1} = \begin{cases} \min\left(\tau \left| \sum_{o=1}^{O_k} r_{kox,y}^{Bef} \right|_{\text{für } x \leq z; y \geq z+1}\right) & \text{für } r_{kz,z+1}^{zlg} \neq 0 \\ 1 & \text{für } r_{kz,z+1}^{zlg} = 0 \end{cases} \quad (1)$$

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

$$p_{kx,y} = 1 - \prod_{z=x}^{y-1} (1 - p_{kz,z+1}) \quad (2)$$

Mit diesen Startwerten beginnt ein iterativ numerischer Prozess unter Minimierung der Fehlerquadratsumme F der Fahrt k (hochgerechnete Befragung zu Zählung)

$$F_k = \sum_{z=1}^{Z_k} (R_{kz,z+1}^{Bef} - r_{kz,z+1}^{zlg})^2 \quad (3)$$

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

$$h_{kx,y}^{Plg} = \frac{1}{p_{kx,y}} \quad (4)$$

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

Abschließend erfolgt für jede Erhebungsfahrt k eine Kalibrierung des Hochrechnungsfaktors auf den Zielwert „Personenkilometer aus Besetzungszählung“. Je Erhebungsfahrt wird ein Kalibrierfaktor ermittelt, der auf alle Befragungen der Fahrt gleichermaßen wirkt:

$$h_k^{Kalibr} = \frac{y_k^{zlg}}{Y_k^{Bef}} \quad (5)$$

Für eine Ein- und Aussteigerzählung (straßengebundener ÖSPV)

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

zung.

$$\begin{aligned}
 F_k = & (R_k^{Bef, Anfang} - r_k^{Zlg, Anfang})^2 \\
 & + \sum_{x=1}^{X_K} (R_{kx}^{Bef, Einstieg} - r_{kx}^{Zlg, Einstieg})^2 \\
 & + \sum_{x=1}^{X_K} (R_{kx}^{Bef, Ausstieg} - r_{kx}^{Zlg, Ausstieg})^2 \\
 & + (R_k^{Bef, Ende} - r_k^{Zlg, Ende})^2
 \end{aligned} \tag{6}$$

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

$$p_{kx,y} = 1 - \prod_{z=x}^{y-1} (1 - p_{kz,z+1}) \tag{7}$$

Der Hochrechnungsfaktor für die Hochrechnung auf die Platzgruppe ist der Kehrwert der Auswahlwahrscheinlichkeit. Da es sich bei dieser Erhebungsart um eine Befragung in einer geschlossenen Einheit (Bus) handelt, muss sich jeder befragte Fahrgast im Bus aufgehalten haben. Der Hochrechnungsfaktor kann somit den Wert 1 nicht unterschreiten.

$$h_{kx,y}^{Plg} = \text{Max} \left(\frac{1}{p_{kx,y}} \mid 1 \right) \tag{8}$$

Stufe 2, Hochrechnung von der Platzgruppe auf den Erhebungszeitraum

Die Hochrechnung erfolgt in zwei Schritten. Zunächst geschieht die Hochrechnung von der Platzgruppe auf die Erhebungseinheit (Zug, Bus oder Stadtbahn) unter Berücksichtigung des Platzangebotes in der **jeweiligen Wagenklasse**. Bei Bussen ist dieser Hochrechnungsfaktor im Allgemeinen 1.

$$h_k^{Fahrt} = \frac{z_k^{Ang}}{z_k^{Erh}} \tag{9}$$

Bei der Ermittlung des Platzangebotes ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Das Platzangebot im ÖSPV wird als Platzangebot der 2. Wagenklasse gewertet.
- Im straßengebundenen ÖSPV wird das planmäßig Soll-Sitzplatzangebot am Erhebungstag unterstellt (ohne Wirkung in obiger Formel).
- Im schienengebundenen ÖSPV wird die Anzahl der angebotenen Traktionen während der Erhebung festgestellt.
- Das Sitzplatzangebot im SPNV wird während der Erhebung als Ist-Sitzplatzangebot wagenklassenspezifisch ermittelt.
- Für die Hochrechnung im SPNV der Klasse „Stehbereich“ wird die Anzahl Plätze der Platzgruppe gleich der Anzahl erhobener Stehbereiche (im Allge-

meinen 1) gesetzt. Die Anzahl Ist-Plätze im Erhebungszug wird mit der Anzahl tatsächlich vorhandener Stehbereiche im Erhebungszug gewertet.

- Sitzplätze in den Stehbereichen des SPNVs gehören nicht zum Ist-Platzangebot der 2. Wagenklasse.

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

$$h_{ilj}^{Per} = \frac{\sum_{k=1}^{W_{ilj}} PKM_{iljk}}{\sum_{k=1}^{W_{ilj}} PKM_{iljk}} \quad (10)$$

Stufe 3a. Korrekturfaktor für ausgefallene Fahrten

Die Erhebungen werden in einem „ungestörten“ Zustand des Fahrplans durchgeführt. Fallen Fahrten aus, werden diese zu einem späteren Zeitpunkt wiederholt. Ebenso werden Baustellenzustände oder Schienenersatzverkehre (SEV) nicht erhoben. Dies führt zunächst zu einer Überschätzung des Fahrgastaufkommens. Der Korrekturfaktor für ausgefallene Fahrten wirkt dieser Überschätzung entgegen.

$$h_{\ell}^{Ausfall} = \frac{Z_{\ell}^{Soll} - \phi^{Total} \cdot Z_{\ell}^{Total} - \phi^{Teil} \cdot Z_{\ell}^{Teil} - \phi_{SEV}^{Total} \cdot Z_{\ell,SEV}^{Total} - \phi_{SEV}^{Teil} \cdot Z_{\ell,SEV}^{Teil} - \phi_{SEV}^{Uml} \cdot Z_{\ell,SEV}^{Uml}}{Z_{\ell}^{Soll}}$$

mit

Z_{ℓ}^{Soll} = Planmäßiges Fahrtkilometerangebot der Linie ℓ

Z_{ℓ}^{Total} = Fahrtkilometer der Linie ℓ , die vollständig ausfielen

Z_{ℓ}^{Teil} = Fahrtkilometer der Linie ℓ , die teilweise ausfielen

$Z_{\ell,SEV}^{Total}$ = Zugkilometer der Linie ℓ , die vollständig durch SEV ersetzt wurden

$Z_{\ell,SEV}^{Teil}$ = Zugkilometer der Linie ℓ , die teilweise durch SEV ersetzt wurden

$Z_{\ell,SEV}^{Uml}$ = Zugkilometer der Linie ℓ , die durch Umleitungen ersetzt wurden

Faktoren zur Wirkung der Ausfälle:

$$\phi^{Total} = 70\%$$

$$\phi^{Teil} = 40$$

$$\phi_{SEV}^{Total} = 20\%$$

$$\phi_{SEV}^{Teil} = 11\%$$

$$\phi_{SEV}^{Uml} = 5\% \quad (11)$$

Stufe 3b, Korrekturfaktor Schwarzfahreranteil bei Antwortverweigerern

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

$$h_{\ell}^{Antwortverweigerer} = 1 - \frac{(AnzVerw \times \phi^{Schwarzfahreranteil})}{(AnzInt + AnzUE + AnzVerw)} \quad (12)$$

$$\phi^{Schwarzfahreranteil} = 10\%$$

AnzInt = Anzahl gültiger Interviews

AnzUE = Anzahl ungültiger Interviews

AnzVerw = Anzahl Verweigerer

Stufe 4, Hochrechnung vom Erhebungszeitraum auf das Jahr

Die Hochrechnung auf das Jahr erfolgt durch Bindung an ein Normjahr.

Für alle Tagesarten d wird der Hochrechnungsfaktor vom Erhebungszeitraum auf das Jahr mit folgender Formel ermittelt.

$$h_{di}^{Jahr} = \frac{T_d}{t_d} \quad (13)$$

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

Die Zahl der Tage T im Normjahr werden je Tagesart d in der folgenden Tabelle gesetzt:

Tagesart d	Zahl der Tage T_d
Normalwerktag (Periode 1)	190
Ferientag (Periode 2)	61
Samstag	53
Sonn- und Feiertag	61

Mit den oben beschriebenen 4 Stufen der Hochrechnung werden Jahresergebnisse der Verkehrsnachfrage $R_{Jah,r}^{Bef}$ im Bewertungsjahr r erzeugt.

$$R_{Jah,r}^{Bef} = \sum_{b_r=1}^{B_r} \sum_{\ell_r=1}^{L_{bi,r}} \sum_{i_r=1}^{I_r} \sum_{j_r=1}^{J_r} R_{Jah,r,j,i,\ell,b}^{Bef} \quad (14)$$

In der rollierenden Erhebung müssen die Jahresergebnisse des neuen Bewertungsjahres $r + 1$ in das gesamte Jahresergebnis eingerechnet werden. Hierzu werden die Ergebnisse des Vorjahres für die Wochenzeitschichten j_{r+1} und den Perioden i_{r+1} auf den Linien ℓ_{r+1} des Verkehrsunternehmens b_{r+1} vom Gesamtergebnis abgezogen und anschließend die Ergebnisse des neuen Bewertungsjahres hinzugefügt.

$$R_{Jah,r+1}^{Bef} = R_{Jah,r}^{Bef} - \sum_{b_{r+1}=1}^{B_{r+1}} \sum_{\ell_{r+1}=1}^{L_{bi,r+1}} \sum_{i_{r+1}=1}^{I_{r+1}} \sum_{j_{r+1}=1}^{J_{r+1}} R_{Jah,r,j,i,l,b}^{Bef} + \sum_{b_{r+1}=1}^{B_{r+1}} \sum_{\ell_{r+1}=1}^{L_{bi,r+1}} \sum_{i_{r+1}=1}^{I_{r+1}} \sum_{j_{r+1}=1}^{J_{r+1}} R_{Jah,r+1,j,i,l,b}^{Bef} \quad (15)$$

Erlösberechnung:

Der Fahrgelderlös der einzelnen Personenfahrt o wird bestimmt in Abhängigkeit vom Fahrausweispreis $E_{o,r}^{Ges}$ im jeweils betrachteten Bewertungsjahr r und dem Fahrpreisdivisor d_o :

$$\varepsilon_{o,r}^{Ges} = \frac{E_{o,r}^{Ges}}{d_o} \quad (16)$$

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

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

$$\varepsilon_{o,r}^{GP} = \begin{cases} \varepsilon_{o,r}^{Ges} & \text{für } \mu_o^{Ges} = (1, 2) \\ 2 \cdot \frac{\varepsilon_{o,r}^{Ges}}{\mu_o^{Ges}} & \text{für } \mu_o^{Ges} > 2 \end{cases} \quad (17)$$

Der Arbeitspreis im betrachteten Bewertungsjahr r ergibt sich dann zu:

$$\varepsilon_{o,r}^{AP} = \varepsilon_{o,r}^{Ges} - \varepsilon_{o,r}^{GP} \quad (18)$$

Der Erlös auf dem aktuellen Fahrtabschnitt im betrachteten Bewertungsjahr r für Personenfahrt o berechnet sich dann zu:

$$\varepsilon_{o,r}^{Abs} = \frac{1}{1+u_o} \cdot \varepsilon_{o,r}^{GP} + \frac{\mu_o^{Abs}}{\mu_o^{Ges}} \cdot \varepsilon_{o,r}^{AP} \quad (19)$$

Die Aggregation über alle Personenfahrten bei Verkehrsunternehmen B ergibt dann den Einnahmenanspruch:

$$E_{*B} = \sum_{o=1}^{O_B} \varepsilon_{o,r}^{Abs} \quad (20)$$

4.3 Freizeitnutzung SchokoTicket / DT-Schule

Der Grundsatz, dass Fahrten zur Schule den doppelten Erlös erbringen sollen wie Freizeitfahrten, kann im Spitzausgleichsverfahrens direkt über den Fahrpreis einfließen.

Bei SchokoTickets und beim DT-Schule unterscheidet die Erlösberechnung zwischen den Reisezwecken Schule und Freizeit. Die Unterscheidung erfolgt über den Erhebungszeitraum (Ferienzeit / Nicht-Ferienzeit) und der Wochenzeitschicht. Als Fahrten mit dem Reisezweck Schule gelten alle Fahrten in der Nicht-Ferienzeit von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen 05:00 und 20:00 Uhr.

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

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

$$E_{a,r,SchoF}^{Ges} \text{ bzw. für den Fahrausweispreis bei Schulnutzung}$$

$$E_{a,r,SchoS}^{Ges}: 2 \cdot E_{a,r,SchoF}^{Ges} = E_{a,r,SchoS}^{Ges} \quad (21)$$

Gleichzeitig muss gelten:

$$R_{a*,r,SchoF} \cdot E_{a,r,SchoF}^{Ges} + R_{a*,r,SchoS} \cdot E_{a,r,SchoS}^{Ges} = R_{a*,r,Scho} \cdot E_{a,r,Scho}^{Ges} \quad (22)$$

Einsetzen

$$(R_{a*,r,SchoF} + 2 \cdot R_{a*,r,SchoS}) \cdot E_{a,r,SchoF}^{Ges} = R_{a*,r,Scho} \cdot E_{a,r,Scho}^{Ges} \quad (23)$$

Damit ergibt sich

$$E_{a,r,SchoF}^{Ges} = \frac{R_{a*,r,Scho}}{R_{a*,r,SchoF} + 2 \cdot R_{a*,r,SchoS}} \cdot E_{a,r,Scho}^{Ges} \quad (24)$$

bzw.

$$E_{a,r,SchoS}^{Ges} = \frac{R_{a*,r,Scho}}{\frac{1}{2}R_{a*,r,SchoF} + R_{a*,r,SchoS}} \cdot E_{a,r,Scho}^{Ges} \quad (25)$$

Anhang

Stand: 28.04.2026

Anlagenverzeichnis

ANLAGE 1:	FAHRTBERECHTIGUNGEN	6
A1.1	FAHRTBERECHTIGUNGEN VRR-REGELTARIF	6
A1.1A	FAHRTBERECHTIGUNGEN VRR-REGELTARIF - SPITZAUSGLEICHVERFAHREN	7
A1.2	FAHRTBERECHTIGUNGEN NRW-TARIF.....	8
A1.3	FAHRTBERECHTIGUNGEN ANDERER VERBUNDTARIFE	9
A1.4	FAHRTBERECHTIGUNGEN DEUTSCHLANDTARIF / DB-TARIF	10
A1.5	FAHRTBERECHTIGUNGEN DEUTSCHLANDTICKET.....	10
A1.6	SONSTIGE FAHRTBERECHTIGUNGEN	11
A1.7	UMKODIERUNGEN ELEKTRONISCHE ERHEBUNG	11
A1.8	ERFASSUNG UNGÜLTIGER ODER NICHT LESBARER TICKETS	12
ANLAGE 2:	VERKEHRSUNTERNEHMEN	13
ANLAGE 3:	SEMESTERTICKETS	15
ANLAGE 4:	ZUSCHNITT UND ZUORDNUNG DER BEDIENGEBIETE	16
ANLAGE 5:	TESTAT ÜBER DIE EINNAHMEN	18
ANLAGE 6:	DATENÜBERGABE: TABELLENERGEBNISSTRUKTUR DER ERHEBUNGSROHDATEN (ERHEBUNG NACH DEM SPITZAUSGLEICHVERFAHREN)	22
A6.1	HALTESTELLENVERZEICHNIS (HSV)	22
A6.2	GEMEINDEVERZEICHNIS (GEV)	22
A6.3	FAHRTVERZEICHNIS (FAV)	23
A6.4	FAHRTFOLGE (FAF)	24
A6.5	AUSNAHMEVERZEICHNIS FÜR TAGESSCHLÜSSEL (ANV)	24
A6.6	PRODUKTVERZEICHNIS (PRV)	24
A6.7	LINIEN-VERZEICHNIS (LIV)	25
A6.8	VERKEHRSUNTERNEHMENS-VERZEICHNIS (VUV).....	25
A6.9	ZU- UND ABGANGSVERKEHRSMITTEL-VERZEICHNIS (ZAV).....	25
A6.10	FAHRTBERECHTIGUNGS-VERZEICHNIS (FBV).....	26
A6.11	REISEZWECK-VERZEICHNIS (RZV)	26
A6.12	INTERVIEW-DATEI (IND)	26
A6.13	PLATZANGEBOTS-DATEI (PAD).....	29
A6.14	EIN- UND AUSSTEIGER-DATEI (EAD).....	30
A6.15	AUSGEWERTETE INTERVIEW-DATEI (AID)	31
A6.16	BEFRAGUNGSQUOTEN-DATEI (BQD)	34

ANLAGE 7:	PRÜFUNG UND KORREKTUR VON ERHEBUNGSDATEN	36
	A7.1 UMGANG MIT FEHLENDEN INFORMATIONEN	36
	A7.2 DATENKORREKTUREN AUFGRUND VON PLAUSIBILITÄTSPRÜFUNGEN	37
ANLAGE 8:	ELEKTRONISCHE ERHEBUNG	39
	A8.1 ERHEBUNGSGERÄTE	39
	A8.2 HINTERGRUNDSYSTEM	40
	A8.3 SCHNITTSTELLE DIENSTPLAN.....	40
	A8.4 DURCHFÜHRUNG DER ERHEBUNG	43
	A8.5 PRÜFROUTINEN	45
	A8.6 DATENAUFBEREITUNG UND DATENÜBERGABE	48
ANLAGE 9:	EINNAHMENAUFTEILUNG VRR-ETARIF.....	50
	A9.1 GRUNDSÄTZLICHES.....	50
	A9.2 VERFAHREN ZUR EINNAHMENAUFTEILUNG.....	50
	A9.3 DATENLIEFERUNG	51
	A9.4 PROVISION VRR-ETARIF	51
ANLAGE 10:	VERFAHREN ZUR BERECHNUNG DER ABSCHLAGSZAHLUNGEN	53
	A10.1 AUSGLEICHSBETRÄGE ZWISCHEN DEN ÖSPV-UNTERNEHMEN.....	53
	A10.2 AUSGLEICHSBETRÄGE ZWISCHEN SPNV- UND ÖSPV-UNTERNEHMEN.....	53
ANLAGE 11:	ZUSCHIEDUNG DER ZUSATZTICKETS, FAHRRADTICKETS SOWIE 1. KLASSE ABO- UND MONATSTICKETS.....	54
	A11.1 ZUSCHIEDUNG DER ZUSATZTICKETS ZWISCHEN SPNV- UND ÖSPV-UNTERNEHMEN	54
	A11.2 ERMITTLUNG DES ANSPRUCHS DER EINZELNEN ÖSPV-UNTERNEHMEN AUS ZUSATZTICKETS	54
	A11.3 AUFTEILUNG DER ZUSATZ- UND FAHRRADTICKETS INNERHALB DER SPNV-UNTERNEHMEN	54
	A11.4 AUFTEILUNG DER 1. KLASSE ABO- UND MONATSTICKET INNERHALB DER SPNV-UNTERNEHMEN.....	55
ANLAGE 12:	BESONDERE REGELUNGEN FÜR EINZELNE JAHRE	56
ANLAGE 13:	KORREKTURVERFAHREN FÜR LEERE SCHICHTEN IM SPITZAUSGLEICHVERFAHREN UND FÜR SCHICHTEN IN DENEN DIE BEFRAGUNGSQUOTE NICHT ERREICHT WIRD	57
ANLAGE 14:	AUSWAHL INNERHALB EINER ERHEBUNGSEINHEIT IM SPITZAUSGLEICHVERFAHREN	58
ANLAGE 15:	HÄRTEFALLREGELUNG (BEISPIEL)	59
ANLAGE 16:	REGELN ZU ERHEBERKONTROLLEN.....	63
	A16.1 KONTROLLFORMULAR	67

A16.2 ÜBERGABEDATEI (EXCEL-FORMAT)	68
ANLAGE 17: VEREINBARUNGEN MIT ANDEREN VERBÜNDEN	70
A17.1 VRS	70
A17.1.1 EINNAHMENAUFTEILUNG VRS-TARIF FÜR VRR-UNTERNEHMEN	70
A17.1.2 EINNAHMENAUFTEILUNG VRR-TARIF FÜR VRS-UNTERNEHMEN	71
A17.1.3 REGELUNG ÜBER DIE GEGENSEITIGE ANERKENNUNG DER SEMESTERTICKETS.....	71
A17.2 AVV	72
A17.2.1 EINNAHMENAUFTEILUNG KRAGENTARIF AVV/VRR	72
ANLAGE 18: EINNAHMENAUFTEILUNG BAHNTARIFE	73
A18.1 GRUNDSÄTZLICHES	73
A18.2 ABSCHLÄGE.....	74
A18.3 ABRECHNUNGSZEITPUNKTE	74
A18.4 AUFTEILUNG ZWISCHEN ÖSPV UND SPNV (1. STUFE DER EINNAHMENAUFTEILUNG).....	74
A18.5 AUFTEILUNGSSCHLÜSSEL INNERHALB DER ÖSPV-UNTERNEHMEN	75
A18.6 AUFTEILUNGSSCHLÜSSEL INNERHALB DER SPNV-UNTERNEHMEN	77
ANLAGE 19: EINNAHMENAUFTEILUNG NRW SEMESTERTICKET	78
A19.1 ANTEIL ÖSPV-UNTERNEHMEN	78
A19.1.1 ANTEIL ÖSPV-UNTERNEHMEN AUS FREMDEN KOOPERATIONSRÄUMEN	78
A19.1.2 ANTEIL ÖSPV-UNTERNEHMEN INNERHALB DES EIGENEN KOOPERATIONSRAUMES	79
A19.2 ANTEIL SPNV-UNTERNEHMEN	79
ANLAGE 20: EINNAHMENAUFTEILUNG KOMBITICKETS	80
A20.1 FLUGGESELLSCHAFTEN/REISEVERANSTALTER.....	82
A20.2 NACHT DER INDUSTRIEKULTUR/EXTRASCHICHT	82
A20.3 KOMBITICKET-KOOPERATIONEN MIT ANDEREN VERBÜNDEN	83
ANLAGE 21: EINNAHMENAUFTEILUNG TEILNEHMERTICKET NRW	85
ANLAGE 22: EINNAHMENAUFTEILUNG RAIL&FLY (SKY TRAIN)	87
ANLAGE 23: EINNAHMENAUFTEILUNG CITYTICKET	89
A23.1 GRUNDSÄTZLICHES	89
A23.2 ABSCHLÄGE.....	89
A23.3 ABRECHNUNGSZEITPUNKTE	90
A23.4 AUFTEILUNGSSCHLÜSSEL.....	90
ANLAGE 24: EINNAHMENAUFTEILUNG SONDERANGEBOTE IM VRR-TARIF	92

A24.1 GRUNDSÄTZLICHES.....	92
ANLAGE 25: EINNAHMENMELDUNG DEUTSCHLANDTICKET.....	93
A25.1 GRUNDSÄTZLICHES.....	93
A25.2 VORGABEN FÜR DIE MELDEDATEI.....	93
A25.3 ERLÄUTERUNGEN ZU DEN KATEGORIEN BZW. ZU DEN SPALTENÜBERSCHRIFTEN (DEM HEADER)	94

Anlage 1: Fahrtberechtigungen

A1.1 Fahrtberechtigungen VRR-Regeltarif

Fahrausweis	SBZ (FNV)		Spitzausgleich- verfahren (SAV) (inkl. Preisstufe siehe A1.1a)	Anmerkungen
	Fahrausweisgruppe (FAG)	FAG Schlüsselzahlen	Fahrausweis- code	
EinzelTicket Erwachsene	Barfahrausweise	1100	1101	
EinzelTicket Kind			1102	
4erTicket Erwachsene			1103	
4erTicket Kind			1104	
24-StundenTicket 1-5 Pers.			1108	
Ticket2000 Einzelkauf	Zeitfahrausweise	1200	1205	nur Online: 30-Tage-Ticket mit flexiblen Startzeitpunkt
Ticket2000 Abo			1206	
Ticket2000 9-Uhr Einzelkauf			1207	nur Online: 30-Tage-Ticket mit flexiblen Startzeitpunkt
Ticket2000 9-Uhr Abo			1208	
FirmenTicket	FirmenTicket	1300	1300	
SchokoTicket	SchokoTicket	1400	1400	
SemesterTicket	SemesterTicket	1500	1501	Zuordnung und Erfassung gem. Anlage 3
SozialTicket (Monatskarte)	SozialTicket	1800	1801	
SozialTicket Abo			1802	
ZusatzTicket	-	114	9017	Wird neben dem „Stammfahrausweis“ ein ZusatzTicket benutzt, gilt das Merkmal des „Stammfahrausweises“. Code wurde im Rahmen der elektronischen Erhebung nur aufgenommen, falls Erheber ein ZusatzTicket als Barcode-/Handy-Ticket versehentlich auslesen.
4er ZusatzTicket				
1. Klasse Monatsticket	-	111	9014	Zusatznutzen können auf elektronischem Ticket gespeichert sein und werden im Rahmen der elektronischen Erhebung zusammen mit dem „Stammfahrausweis“ ausgelesen. Es gilt das Merkmal des „Stammfahrausweis“.
1. Klasse Aboticket				
Fahrrad MonatsTicket	-	121	9018	kein Erhebungsmerkmal
Fahrrad Aboticket				
FahrradTicket (24h)	-	122	9019	

Bei Fahrtberechtigungen des VRR-Regeltarifes wird neben den o.g. Schlüsselzahlen für die FAG bzw. dem Fahrausweiscode auch das verkaufende Unternehmen (VUA) gemäß Anlage 2 - A2.1 erfasst.

A1.1a Fahrtberechtigungen VRR-Regeltarif - Spitzausgleichverfahren

Fahrausweise Spitzausgleichverfahren	Preis- stufe	Fahrausweiscode
EinzelTicket Erwachsene	A	110101
EinzelTicket Erwachsene	B	110102
EinzelTicket Erwachsene	C	110103
EinzelTicket Erwachsene	?	110199
4erTicket Erwachsene	A	110301
4erTicket Erwachsene	B	110302
4erTicket Erwachsene	C	110303
4erTicket Erwachsene	?	110399
EinzelTicket Kind	A - C	110213
4erTicket Kind	A - C	110413
24-StundenTicket 1-5 Pers.	A	110801
24-StundenTicket 1-5 Pers.	B	110802
24-StundenTicket 1-5 Pers.	C	110803
24-StundenTicket 1-5 Pers.	?	110899
Ticket2000 Einzelkauf	A	120501
Ticket2000 Einzelkauf	B	120502
Ticket2000 Einzelkauf	C	120503
Ticket2000 Einzelkauf	?	120599
Ticket2000 Abo	A	120601
Ticket2000 Abo	B	120602
Ticket2000 Abo	C	120603
Ticket2000 Abo	?	120699
Ticket2000 9-Uhr Einzelkauf	A	120701
Ticket2000 9-Uhr Einzelkauf	B	120702
Ticket2000 9-Uhr Einzelkauf	C	120703
Ticket2000 9-Uhr Einzelkauf	?	120799
Ticket2000 9-Uhr Abo	A	120801
Ticket2000 9-Uhr Abo	B	120802
Ticket2000 9-Uhr Abo	C	120803
Ticket2000 9-Uhr Abo	?	120899
FirmenTicket	A	130001
FirmenTicket	B	130002
FirmenTicket	C	130003
FirmenTicket	?	130099
SchokoTicket	C	140003
SozialTicket (Monatskarte)	A	180101
SozialTicket Abo	A	180201
SemesterTicket	C	150103

A1.2 Fahrtberechtigungen NRW-Tarif

Fahrausweis	Fahrausweiscode		Anmerkungen
	SBZ (FNV)	Spitzausgleich- verfahren (SAV)	
EinzelTicket NRW Erw.	209	2049	
EinzelTicket NRW Kind	210	2050	
24h-Ticket NRW Single	211	2051	
24h-Ticket NRW 5 Personen	212	2052	
FerienTicket NRW	204	2041	
EinfachWeiterTicket NRW Erw.	206	2045	
EinfachWeiterTicket NRW Kind	207	2046	
TeilnehmerTicket NRW	213	2053	
SemesterTicket NRW	202	2043	Zuordnung und Erfassung gem. Anlage 3
24hFahrradTicket NRW	215	2056	kein Erhebungsmerkmal
NRWupgradeFahrrad Monat	216	2057	kein Erhebungsmerkmal
NRWupgrade1.Klasse Monat	214	2054	kein Erhebungsmerkmal
NRWupgrade1.Klasse Fahrt	214	2055	kein Erhebungsmerkmal

A1.3 Fahrtberechtigungen anderer Verbundtarife

Fahrausweis	SBZ (FNV)		Spitzausgleich- verfahren (SAV)	Anmerkungen
	Fahrausweis- gruppe (FAG)	FAG Schlüssel- zahlen	Fahrausweis- code	
Fahrausweise im Westfalentarif W/M-unbekannt				
EinzelTicket Erwachsene	BarTickets	4102	4003	Bei Fahrtberechtigungen des Westfalentarifes wird neben den Schlüsselzahlen für die FAG bzw. dem Fahrtberechtigungscode in SBZ (FNV) auch das verkaufende Unternehmen (VUA) gemäß Anlage 2 - A2.3 (VUA) erfasst. Im SAV muss das verkaufende Unternehmen nicht erfasst werden.
EinzelTicket Kinder				
TagesTicket24 1 Person				
TagesTicket24 5 Personen				
7 TageTicket	ZeitTickets Jedermann	4202		
30-Tage-Ticket				
30-Tage-Ticket 9 Uhr				
Abo	Abos Jedermann	4212		
9 Uhr Abo				
60plusAbo				
Schüler/Azubi MonatsTicket	ZeitTickets Schüler	4302		
FunTicket / FunTicket Westfalen	FreizeitTickets	4702		
FunAbo / FunAbo Westfalen	FunAbo	4712		
JobTicket Westfalen	-	502		
AzubiAbo Westfalen	-	506		
Fahrausweise im Bereich VRS				
VRS AzubiTicket	Besondere Fahrausweise im Übergang VRR/VRS	221	3005	Fahrausweise des VRS- bzw. Übergangstarifes werden nur unter der FAG bzw. dem Fahrtberechtigungscode erfasst. Das verkaufende Unternehmen (VUA) muss nicht erfasst werden.
VRS JobTicket		222	3006	
SchülerTicket ÜT		223	3007	
sonstige VRS-Fahrausweise	-	224	3008	
VRS SemesterTicket	VRS-SemesterTicket	225	3009	
Zuschlag 1. Klasse	-	112	9015	siehe Anmerkung A1.1
Fahrausweise im Bereich AVV				
Kragen-Tarif VRR/AVV, AVV-Tarif	-	250	3010	Fahrausweise im Übergang AVV werden nur unter der FAG bzw. dem Fahrtberechtigungscode erfasst. Das verkaufende Unternehmen (VUA) muss nicht erfasst werden.
Fahrausweise im Bereich Rheinlandtarif				
Rheinlandtarif	-	3000	3000	Gemeinsamer Tarif von AVV und VRS ab 01.06.2026, ersetzt die alten Tarife AVV und VRS; keine differenzierte Erfassung notwendig. Das verkaufende Unternehmen (VUA) muss nicht erfasst werden.

A1.4 Fahrtberechtigungen Deutschlandtarif / DB-Tarif

Fahrausweis	Fahrausweis-code	Anmerkungen
Quer-durchs-Land-Ticket 1 Person	5011	Ausgabe Code 5005 bei elektronisch ausgelesenen Tickets. Code für Übergabe ist anhand des erfassten Preises zu ermitteln.
Quer-durchs-Land-Ticket 2 Personen	5012	
Quer-durchs-Land-Ticket 3 Personen	5013	
Quer-durchs-Land-Ticket 4 Personen	5014	
Quer-durchs-Land-Ticket 5 Personen	5015	
BahnCard 100	5008	
Probe BahnCard 100	5008	
DB JobTicket M Ausbildung	5009	Mitarbeiterfahrkarten DB
DB SchülerTicket Mitarbeiter		
DB NetzCard pers/unpers 1. und 2.Klasse		
DB Regio M50 (50 km)		
DB TagesTicket Mitarbeiter Fern F/P		
DB Jobticket (Mitarbeiter)		
FIP Internationales Fahrscheinheft		
Chance Plus Mon/ZuMon		
DB-Firmenreise (für DB-Mitarbeiter)		
sonstige Fahrausweise Deutschlandtarif / DB-Tarif	5010	
DB-Fernverkehrsticket	5000	Code für DB-Fernverkehrstickets als Barcode-/HandyTicket im UIC918.3-/UIC918.9-Format, das von der Software zur elektronischen Erhebung nicht korrekt gelesen werden kann. In SBZ (FNV) als Schwarzfahrer (102) zu übergeben. Im SAV ist über den VRR der zu übergebende Code zu ermitteln.

Bei Fahrtberechtigungen des DTV-/DB-Tarifes wird nur der Fahrausweiscode erfasst. Das verkaufende Unternehmen (VUA) muss nicht erfasst werden.

Keine Gültigkeit im ÖSPV außer BahnCard, siehe Anlage A1.6.

A1.5 Fahrtberechtigungen DeutschlandTicket

Fahrausweis	Fahrausweiscode		Anmerkungen
	SBZ (FNV)	Spitzausgleich-verfahren (SAV)	
DeutschlandTicket (manuelle Erfassung)	7000	-	Bei manueller Erfassung keine Differenzierung, da das Design bei allen Ticketausprägungen gleich ist.
DeutschlandTicket (regulär)	7210	7210	
DeutschlandTicket Job	7300	7300	
DeutschlandTicket Schule	7400	7400	
DeutschlandTicket Semester	7500	7500	
DeutschlandTicket Sozial	7800	7800	Code derzeit nur für Einnahmenmeldung und manuelle Erfassung, da im EFM bisher nicht zwischen normalem DT und DT Sozial unterschieden wird

A1.6 Sonstige Fahrtberechtigungen

Fahrausweis	Fahrausweiscode		Anmerkungen
	SBZ (FNV)	Spitzausgleich- verfahren (SAV)	
Schwerbehinderte und Begleitpersonen	99	9000	SAV: siehe Anlage 6 IND
sonstige Fahrgäste	103	-	Code für sonstige FG im Rahmen der SBZ (Menü Vorbesetzung)
Kleinkinder	110	9006	nur SAV, nur für Auswertung, kein Erhebungsmerkmal
Mitarbeiter des VU	100	9001	
Sonderfahrausweise (Dienstfahrausweise von Verbund- gesellschaften, Gästetickets)			
Polizeibeamte im Dienst			
sonstige Freifahrer			
bekennende Schwarzfahrer	102	102	
Verweigerer	199	9999	SAV: siehe Anlage 6 PAD
KombiTickets / Sonderangebote	105	-	
KombiTickets	-	9003	
Sonderangebote	-	9004	
Bürgerticket MonheimPass	116	116	
eTarif eezy	118	118	
Kurkarte Xanten	306	306	nur in Bussen der NIAG gültig
CityTicket	108	-	
BahnCard100	115	siehe A1.4	
Niederländischer Tarif	6000	6000	
Zählerkontrolle	109	9013	
Erheber-/Kontrollausweis			
Ticket nicht erkennbar	999		Fotofunktion elektr. Erhebung; ist vom erhebenden VU/Erhebungsinstitut zu korrigieren.

Fahrausweise der sonstigen Fahrtberechtigungen werden nur noch unter der Fahrausweisgruppe (FAG) erfasst. Das verkaufende Unternehmen (VUA) muss nicht erfasst werden.

A1.7 Umkodierungen elektronische Erhebung

Im Rahmen der elektronischen Erhebung durchlaufen erfasste eTickets je nach Erhebungsverfahren einige Prüfroutinen (siehe hierzu auch Anlage A8.5). Je nach Ergebnis der jeweiligen Prüfroutine erfolgt in dem Verfahren SBZ (FNV) sowie zum Teil auch im SAV eine Umkodierung der Fahrausweisgruppe bzw. des Fahrausweises. Wird zum Beispiel ein erfasstes elektronisches Ticket2000 bei Prüfung gegen die Sperrliste als gesperrt erkannt, erfolgt in der SBZ (FNV) eine Umkodierung der Fahrausweisgruppe „Zeitfahrausweise“ von 1200 auf 1222. Anhand der Kodierung ist somit ersichtlich, dass dieses Ticket2000 zum Zeitpunkt der Erhebung gesperrt war. Die folgende Tabelle listet alle möglichen Umkodierungen auf.

Fahrausweis	FNV (SBZ)							Spitzausgleichverfahren (SAV)	
	Fahrausweisgruppe (FAG)	Ticket gültig (reguläre Kodierung)	Umkodierung ...					Ticket gültig (reguläre Kodierung)	Umkodierung
			Ticket gesperrt	Ticket markiert	Ticket zeitlich ungültig (9-Uhr-Tickets)	Ticket mehrfach erfasst	Ticket ohne gültige Fahrtberechtigung		Ticket mehrfach erfasst
EinzelTicket Erw.	Barfahrausweise	1100	1111	-		1144	1155	1101	1141
EinzelTicket Kind								1102	1142
4erTicket Erw.								1103	1143
4erTicket Kind								1104	1144
24-StundenTicket 1-5 P.								1108	1148
Ticket2000	Zeitfahrausweise	1200	1211	1222	-	1244	1255	1205	1245
Ticket2000 Abo					1233			1206	1246
Ticket2000 9-Uhr								1207	1247
Ticket2000 9-Uhr Abo								1208	1248
FirmenTicket	FirmenTicket	1300	1311	1322	-	1344	1355	1300	1340
SchokoTicket	SchokoTicket	1400	1411	1422	-	1444	1455	1400	1440
SemesterTicket	SemesterTicket	1500	1511	1522	-	1544	1555	1501	1541
SozialTicket (Monatskarte)	SozialTicket	1800	1811	1822	-	1844	1855	1801	1841
SozialTicket Abo								1802	1842
Deutschlandticket	-	7210	7211	7212	7210	7214	7215	7210	7214
Deutschlandticket Job		7300	7311	7322	7300	7344	7355	7300	7344
Deutschlandticket Schülerticket		7400	7411	7422	7400	7444	7455	7400	7444
DeutschlandTicket Semester		7500	7511	7522	7500	7544	7555	7500	7544

A1.8 Erfassung ungültiger oder nicht lesbarer Tickets

- Ungültige oder nicht lesbare eTickets sind wie folgt zu erfassen:
 - Für den Fall, dass die Chipkarte/das Barcode-Ticket defekt ist, jedoch die Ticketart erkennbar ist und ein verkaufendes VU aufgedruckt ist, erfolgt die Erfassung unter der entsprechenden Fahrausweisgruppe und dem aufgedruckten VU.
 - Für den Fall, dass die Chipkarte/das Barcode-Ticket defekt ist und kein verkaufendes Unternehmen aufgedruckt bzw. lesbar ist, erfolgt die Erfassung unter der entsprechenden Fahrausweisgruppe; bei der Frage nach dem verkaufenden VU ist „VU nicht erkennbar“ auszuwählen.

Anlage 2: Verkehrsunternehmen

Die folgende Aufstellung enthält alle Verkehrsunternehmen, die den VRR-Regeltarif verkaufen und deren Schlüsselzahlen (VU-Code). Eine Liste weiterer Verkehrsunternehmen, die z.B. den eTarif eezy VRR verkaufen, kann auf Anfrage vom VRR zur Verfügung gestellt werden.

1	BGS	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG
2	DSW21	DSW21 - Dortmunder Stadtwerke AG
3	DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
4	VER	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH
5	Ruhrbahn	Ruhrbahn GmbH
6	HST	Hagener Straßenbahn AG
7	HCR	Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel GmbH
8	SWK	SWK MOBIL GmbH (Krefeld)
9	NEW MöBus	NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH
10	BSM	Bahnen der Stadt Monheim GmbH
11	Ruhrbahn MH	Ruhrbahn Mülheim GmbH
12	SWN	Stadtwerke Neuss GmbH
13	STOAG	STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH
14	SR	Stadtwerke Remscheid GmbH
15	Rheinbahn	Rheinbahn AG (Düsseldorf)
16	SWS	Stadtwerke Solingen GmbH - Center Verkehr
17	VEST	Vestische Straßenbahnen GmbH
18	NEW Viersen	NEW mobil und aktiv Viersen GmbH
19	WSW	WSW mobil GmbH (Wuppertal)
20	NIAG	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG
21	DB	DB Regio NRW GmbH
22	BVR	Busverkehr Rheinland GmbH
23	SDG	Stadtbus Dormagen GmbH
24	VGv	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH
25	RegioBahn	Regionale Bahngesellschaft Kaarst-Mettmann mbH
30	NWB	NordWestBahn
36	Look	Look Busreisen GmbH
71	KVS	Kraftverkehr Schwalmthal von der Forst GmbH & Co. KG
72	KVG	Kraftverkehr Gerresheim GmbH & Co. KG
80	SBB	StadtBus Bocholt GmbH
81	RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH
88	SWKF	SWK Fahrservice GmbH
91	VKU	Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH
92	MVG	Märkische Verkehrsgesellschaft mbH
93	WB	Westfalen Bus GmbH

95	OBM	B. Menchen GmbH & Co. KG
124	OV-VGV	OV-Netz Velbert
151	Arriva	Arriva Nederland
152	DB (TDV)	DB Regio AG f. d. Transdev Vertrieb
193	BOR	ZVM Bus Kreis Borken
1201	RVK	Regionalverkehr Köln GmbH
1202	wupsi	wupsi GmbH
1205	OVAG	Oberbergische Verkehrsgesellschaft AG
1206	REVG	Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH
1401		verkaufendes Verkehrsunternehmen nicht erkennbar

Sonstige Unternehmen (z.B. Verkauf von eezy.VRR)

523	OWL V	OWL Verkehr GmbH
524	VPH	Verbundgesellschaft Paderborn/Höxter mbH
525	Start	Regionalverkehre Start Deutschland GmbH
1207	KVB	Kölner Verkehrs-Betriebe
1208	SWB V	Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH
1209	RSVG	Rhein-Sieg Verkehrsgesellschaft mbH
1210	StWB	Stadtwerke Brühl Verkehrs GmbH
1211	SVE	Stadtverkehr Euskirchen GmbH
1213	SVH	Stadtwerke Hürth AöR
1214	RTBu	Rurtalbus GmbH
1215	NVR	Zweckverband Nahverkehr Rheinland
3001	ASEAG	Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG
3002	West	WestVerkehr GmbH

Anlage 3: SemesterTickets

Stand: Wintersemester 2024/2025

Hochschule	VU-Nr.	VU Kurzab.	Variante	FA-Code	
				SBZ (FNV)	SAV
WHU - Otto Beisheim School of Management, Düsseldorf	15	Rheinbahn	VRR- / NRW-Ticket	1500	1501
Rheinische Fachhochschule Neuss	21	DB	VRR- / NRW-Ticket	1500	1501
Alanus Hochschule für Kunst und Gesellschaft, Alfter	Das verkaufende VU ist nicht zu übergeben.		NRW-Ticket	202	2043
Fachhochschule des Mittelstands (FHM), Münster			NRW-Ticket	202	2043
IB Hochschule, Standort Köln			NRW-Ticket	202	2043
Kölner Design Akademie			NRW-Ticket	202	2043
Kölner Hochschule für Katholische Theologie (KHKT)			NRW-Ticket	202	2043
Kunsthochschule für Medien Köln			NRW-Ticket	202	2043
Philosophisch-Theologische Hochschule Münster			NRW-Ticket	202	2043
Rheinische Fachhochschule Köln			NRW-Ticket	202	2043
Theologische Fakultät Paderborn			NRW-Ticket	202	2043

Kann bei der elektronischen Erhebung die Zuordnung des Semestertickets zu den Gruppen „Semestertickets im VRR“ (A3.1) und „Semestertickets außerhalb VRR“ (A3.2/A3.3) nicht über die Hochschule erfolgen, da diese bei E-Tickets und Barcode-Tickets nicht ausgelesen werden kann, erfolgt die Zuordnung über das verkaufende Verkehrsunternehmen. Im Fall der DB, die Vertragspartner von Hochschulen sowohl innerhalb als auch außerhalb des VRR ist, wird das SemesterTicket immer der Gruppe „Semestertickets außerhalb VRR“ zugeordnet und mit 202 (SBZ (FNV)) bzw. 2043 (SAV) kodiert.

Anlage 4: Zuschnitt und Zuordnung der Bedienggebiete

Die folgende Grafik zeigt den Zuschnitt der Bedienggebiete nach aktuellem Stand:



Die folgende Aufstellung zeigt die Zuordnung der Bedienggebiete zu den VU nach aktuellem Stand:

Tarifgebiet Nr.	Bezeichnung	Stadt/Gemeinde	VU
1	Kerken/Wachtendonk	s. Bezeichnung	Look
2	Kamp-Lintfort	s. Bezeichnung	NIAG
3	Wesel	s. Bezeichnung	NIAG
4	Geldern/Issum	s. Bezeichnung	Look
5	Dorsten	s. Bezeichnung	Vestische
6	Haltern	s. Bezeichnung	Vestische
10	Straelen	s. Bezeichnung	Look
11	Neukirchen-Vluyn/Rheurdt	Neukirchen-Vluyn	NIAG
11	Neukirchen-Vluyn/Rheurdt	Rheurdt	Look
12	Rheinberg	s. Bezeichnung	NIAG
13	Dinslaken/Voerde	s. Bezeichnung	NIAG
14	Schermbach/Hünxe	s. Bezeichnung	BVR (RVN)
15	Marl	s. Bezeichnung	Vestische
16	Alpen	s. Bezeichnung	NIAG
17	Recklinghausen/Herten	s. Bezeichnung	Vestische
18	Oer-Erkenschwick/Datteln	s. Bezeichnung	Vestische
20	Nettetal/Brüggen	s. Bezeichnung	KVS
21	Kempfen/Grefrath/Tönisvorst	s. Bezeichnung	SWK

22	Moers	s. Bezeichnung	NIAG
23	Duisburg Nord	Duisburg	DVG
24	Oberhausen	s. Bezeichnung	STOAG
25	Bottrop/Gladbeck	s. Bezeichnung	Vestische
26	Gelsenkirchen	s. Bezeichnung	BGS
27	Herne	s. Bezeichnung	HCR
28	Castrop-Rauxel	s. Bezeichnung	DSW21
29	Waltrop	s. Bezeichnung	Vestische
30	Schwalmtal/Niederkrüchten	s. Bezeichnung	KVS
31	Viersen	s. Bezeichnung	NEW Viersen
32	Krefeld	s. Bezeichnung	SWK
33	Duisburg Mitte/Süd	Duisburg	DVG
34	Mülheim/Ruhr	s. Bezeichnung	Ruhrbahn MH
35	Essen Mitte/Nord	Essen	Ruhrbahn
36	Bochum	s. Bezeichnung	BGS
37	Dortmund Mitte/West	Dortmund	DSW21
38	Dortmund Ost	Dortmund	DSW21
41	Willich	s. Bezeichnung	SWK
42	Meerbusch	s. Bezeichnung	Rheinbahn
43	Düsseldorf Mitte/Nord	Düsseldorf	Rheinbahn
44	Ratingen/Heiligenhaus	s. Bezeichnung	Rheinbahn
44	Ratingen/Heiligenhaus	s. Bezeichnung	Rheinbahn
45	Essen Süd	Essen	Ruhrbahn
46	Hattingen/Sprockhövel	s. Bezeichnung	VER
47	Witten/Herdecke/Wetter	Herdecke/Witten	BGS
47	Witten/Herdecke/Wetter	Wetter	VER
50	Mönchengladbach	s. Bezeichnung	NEW MöBus
51	Korschenbroich	s. Bezeichnung	NEW MöBus
52	Neuss/Kaarst	s. Bezeichnung	SWN
53	Düsseldorf Süd	Düsseldorf	Rheinbahn
54	Mettmann/Wülfrath	s. Bezeichnung	Rheinbahn
55	Velbert	s. Bezeichnung	Stadt Velbert
58	Hagen	s. Bezeichnung	HST
61	Grevenbroich	s. Bezeichnung	BVR
62	Dormagen	s. Bezeichnung	SDG
63	Rommerskirchen	s. Bezeichnung	BVR
64	Erkrath/Haan/Hilden	s. Bezeichnung	Rheinbahn
65	Wuppertal West	Wuppertal	WSW
66	Wuppertal Ost	Wuppertal	WSW
67	Schwelm/Ennepetal/Gevelsberg/Breckerfeld	s. Bezeichnung	VER
71	Emmerich	s. Bezeichnung	Look
72	Jüchen	s. Bezeichnung	NEW MöBus
73	Langenfeld/Monheim	Langenfeld	Rheinbahn
73	Langenfeld/Monheim	Monheim	BSM
74	Solingen	s. Bezeichnung	SWS
75	Remscheid	s. Bezeichnung	SR
77	Uedem	s. Bezeichnung	Look
78	Kalkar	s. Bezeichnung	Look
79	Rees	s. Bezeichnung	Look
80	Kleve	s. Bezeichnung	Look
81	Kranenburg	s. Bezeichnung	Look
82	Bedburg-Hau	s. Bezeichnung	Look
83	Xanten	s. Bezeichnung	NIAG
84	Sonsbeck	s. Bezeichnung	Look
85	Kevelaer	s. Bezeichnung	Look
86	Goch/Weeze	s. Bezeichnung	Look
88	Hamminkeln	Hamminkeln	NIAG

Anlage 5: Testat über die Einnahmen

TESTAT über die EAV-relevanten Einnahmen und sonstigen Einnahmen ¹⁾ gemäß Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR

Fahr- ausweis- Nr.	Fahrausweisarten (VRR-Regeltarif)	E I N N A H M E N EURO (brutto)	ERSTATTUNGEN ² EURO (brutto)	verbleibende E I N N A H M E N EURO (brutto)
1000	EinzelTicket Erwachsene	- €	- €	- €
1010	EinzelTicket Kinder	- €	- €	- €
1100	4erTicket Erwachsene	- €	- €	- €
1110	4erTicket Kinder	- €	- €	- €
2002	GruppenTicket für Klassen	- €	- €	- €
2012	24h-Ticket 1 Person	- €	- €	- €
20121	24h-Ticket 2 Personen	- €	- €	- €
20122	24h-Ticket 3 Personen	- €	- €	- €
20123	24h-Ticket 4 Personen	- €	- €	- €
20124	24h-Ticket 5 Personen	- €	- €	- €
20210	Ausgleichsbeträge gem. Rili tarifl. Sonderangebote	- €	- €	- €
20250	Nachträglich gemeldete Einnahmen für Alt-VRR-Tarif	- €	- €	- €
20200	Fahrgeldeinnahmen kostenfreier ÖPNV	- €	- €	- €
161616	DeutschlandTicket	- €	- €	- €
3100	Ticket2000 Monatskarte	- €	- €	- €
3200	Ticket2000 9 Uhr Monatskarte	- €	- €	- €
3300	Ticket2000 ABO Monatskarte	- €	- €	- €
3400	Ticket2000 9 Uhr ABO Monatskarte	- €	- €	- €
33511, 33512	Ticket2000 ABO GroKu-Vop Moderat u. Normal	- €	- €	- €
33513, 33514	Ticket2000 ABO GroKu-Vop Basis u. Bonus	- €	- €	- €
33521, 33522	Ticket2000 9 Uhr ABO GroKu-Vop Moderat u. Normal	- €	- €	- €
33523, 33524	Ticket2000 9 Uhr ABO GroKu-Vop Basis u. Bonus	- €	- €	- €
161617	DeutschlandTicket Job	- €	- €	- €
161624	DeutschlandTicket Job Azubi	- €	- €	- €
3500	FirmenTicket 100/100	- €	- €	- €
161630	DeutschlandTicket Schule Selbstzahler	- €	- €	- €
161631	DeutschlandTicket Schule Eigenanteil (1. Kind)	- €	- €	- €
161632	DeutschlandTicket Schule Eigenanteil (2. Kind)	- €	- €	- €
161633	DeutschlandTicket Schule Eigenanteil (ab 3. Kind)	- €	- €	- €
161634	DeutschlandTicket Schule Schulträgeranteil VRR	- €	- €	- €
161635	DeutschlandTicket Schule Schulträgeranteil VGN	- €	- €	- €
161636	DeutschlandTicket Schule Fonds Abr. VRR	- €	- €	- €
161637	DeutschlandTicket Schule Fonds Zuwendung Land	- €	- €	- €
36011	SchokoTicket Selbstzahler (1. u. 2. Kind)	- €	- €	- €
36015	SchokoTicket Selbstzahler (3. Kind)	- €	- €	- €
36016	SchokoTicket Selbstzahler (ab 4. Kind)	- €	- €	- €
36012	SchokoTicket Eigenanteil (1. Kind)	- €	- €	- €
36013	SchokoTicket Eigenanteil (2. Kind)	- €	- €	- €
36014	SchokoTicket Eigenanteil (ab 3. Kind)	- €	- €	- €
36022	SchokoTicket Schulträgeranteil VRR	- €	- €	- €
36021	SchokoTicket Schulträgeranteil VGN	- €	- €	- €
161622, 161623	Deutschlandsemesterticket FH/UNI	- €	- €	- €
37001, 37002	Semesterticket / FH	- €	- €	- €
37011, 37012	Semesterticket / Uni	- €	- €	- €
3702	Semesterticket NRW (Zuscheidung des Kompetenzcenters Marketing NRW)	- €	- €	- €
31221	SozialTicket (Städte >= 325.000 Einwohner)	- €	- €	- €
31222	SozialTicket (kreisfreie Städte < 325.000 Einwohner)	- €	- €	- €
31223	SozialTicket (kreisangehör. Städte m. eigenem VU)	- €	- €	- €
31224	SozialTicket (Kreise - kreisangehör. Städte o. eigenem VU)	- €	- €	- €
31411	SozialTicket ABO (Städte >=325.000 Einwohner)	- €	- €	- €
31412	SozialTicket ABO (kreisfreie Städte < 325.000 Einwohner)	- €	- €	- €
31413	SozialTicket ABO (kreisangehör. Städte m. eigenem VU)	- €	- €	- €
31414	SozialTicket ABO (Kreise - kreisangehör. Städte o. eigenem VU)	- €	- €	- €
161640	DeutschlandTicket Sozial	- €	- €	- €
7050	Nachträglich erhobenes Beförderungsentgelt	- €	- €	- €
	Zwischensumme 1	- €	- €	- €

22015	FahrradTicket VRR (24h)	- €	- €	- €
22016	Fahrrad Monatsticket	- €	- €	- €
22017	Fahrrad Aboticket	- €	- €	- €
6014	ZusatzTicket	- €	- €	- €
61030	1. Klasse Monatsticket	- €	- €	- €
61031	1. Klasse Aboticket	- €	- €	- €
	Zwischensumme 2	- €	- €	- €
Summe:	EAV-relevante Einnahmen (Regeltarif)	- €	- €	- €

Fahr- ausweis- Nr.	Weitere Fahrausweisarten	E I N N A H M E N EURO (brutto)	ERSTATTUNGEN ² EURO (brutto)	verbleibende E I N N A H M E N EURO (brutto)
503640	AVV School&Fun-Ticket (Erweiterung VRR)	- €	- €	- €
1601-1604	eezy.nrw im VRR Erwachsener und Kind	- €	- €	- €
1605	eezy.nrw im VRR Fahrrad	- €	- €	- €
Summe:	EAV-relevante Einnahmen VRR eTarif	- €	- €	- €
7210	KombiTicket Preisstufe A und B ³⁾ (Kategorie 1)	- €	- €	- €
7220	KombiTicket alle übrigen Preisstufen <u>ohne</u> betriebliche Mehrleistungen ^{3) 4)} (Kategorie 2)	- €	- €	- €
7230	KombiTicket aller übrigen Preisstufen <u>mit</u> betrieblichen Mehrleistungen ^{3) 4)} (Kategorie 3)	- €	- €	- €
Summe:	EAV-relevante Einnahmen (KombiTickets)	- €	- €	- €
7300	sonstige KombiTicket-Einnahmen, die <u>nicht</u> unter FA-Nr. 7210 - 7230 aufgeführt sind	- €	- €	- €
Summe:	EAV-relevante Einnahmen Regeltarif u. sonstige Einnahmen (Teil 1 und Teil 2)	- €	- €	- €

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

Die Testate für den VRR-Tarif wie auch für das Deutschlandticket sind bis zum 30.04. des Folgejahres dem VRR vorzulegen.

Anlage 6: Datenübergabe: Tabellenergebnisstruktur der Erhebungsrohdaten (Erhebung nach dem Spitzausgleichverfahren)

A6.1 Haltestellenverzeichnis (HSV)

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

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Haltestellennummer	
COD	int	Haltestellencode	Interne Nummer zur Codierung
DHID	char	Globale Haltestellen-ID	Nach VDV-Schrift 432
BEZ	char 30	Haltestellenbezeichnung	
NAM	char 80	Haltestellenname	
GTN	char 80	Gemeindeteilname	ggf. NULL
UEF	bit	Übergang in den Fernverkehr möglich	
HST	bit	echte Haltestelle	Fahrzeug hält hier Bei Grenzpunkten = 0
GEN	int	Gemeinde-Nummer	nach <u>GEV.NUM</u>
WA1	int	Wabe 1, VRR-Tarif	ggf. null
WA2	int	Wabe 2, VRR-Tarif	ggf. null
WA3	int	Wabe 3, VRR-Tarif	ggf. null
WA4	int	Wabe 4, VRR-Tarif	ggf. null

A6.2 Gemeindeverzeichnis (GEV)

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

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Gemeinde-Nummer	
COD	int	Gemeinde-Code	
AGS	char (30)	Gemeinde-Kenn-Ziffer	= amtlicher Gemeindeschlüssel Außerhalb Deutschlands; numerischer Ländercode nach ISO 3166-1
BEZ	char 30	Gemeindebezeichnung	
NAM	char 80	Gemeindenname	
KBE	char 80	Kreisbezeichnung	
RKT	tinyint	Raumkategorie	Region für die Anwendung der Nutzungshäufigkeiten 1=weiß 2=grau 3=grün 11=VGN-weiß ggf. NULL

VrrGebiet	bit	Gemeinden die im VRR-Raum liegen	1=VRR 0=nicht relevant
VrsGebiet	bit	Gemeinden die im VRS-Raum liegen	1= VRS 0=nicht relevant

A6.3 Fahrtverzeichnis (FAV)

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

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Fahrtnummer	
KUN	int	Kursnummer (Erhebung)	
FAB	char 10	Fahrtbezeichnung	Original-Fahrtnummer des Verkehrsunternehmens, z.B Zugnummer; ggf. leer
UMB	char 10	Umlaufbezeichnung	
PRN	int	Produktnummer	nach <u>PRV.NUM</u>
LIN	int	Liniennummer	nach <u>LIV.NUM</u>
RIC	tinyint	Richtung	1=Hin 2=Rück 3=Ring ggf. NULL
VKN	int	Verkehrsunternehmen (Konzession)	nach <u>YUV.NUM</u>
VTN	int	Verkehrsunternehmen (Transporteur)	nach <u>YUV.NUM</u>
ZAN	int	Zu-/Abgangsverkehrsmittel	Nach <u>ZAV.NUM</u>
ERF	bit	Erhebungsfahrt	in dieser Fahrt werden Fahrgäste befragt, wenn sie in die Stichprobe kommen = die Fahrt gehört zur Grundgesamtheit
TSB	tinyint	Tagesschlüssel als Bitmuster	2hoch (Mo = 1, So = 7), Kombinationen sind möglich: Mo+Mi -> $2^1 + 2^3 = 10$ Mo-Mi -> $2^1 + 2^2 + 2^3 = 14$ Gesetzliche Feiertage gelten als So; 24. und 31.12. gelten als Sa, sofern sie nicht auf So fallen
ANS	int	Ausnahmeschlüssel für Tagesschlüssel	für <u>ANV.ANS</u>
SP1	int	Soll-Platzangebot in der 1. Klasse	ggf. NULL (im ÖSPV immer NULL)
SP2	int	Soll-Platzangebot in der 2. Klasse bzw. Soll-Platzangebot im ÖSPV-Fahrzeug	ggf. NULL
SP3	int	Soll-Anzahl Stehbereiche	ggf. NULL (im ÖSPV immer NULL)
PEB	tinyint	Erhebungsperiode	Periodenidentifikation (1 = Schule, 2 = Ferien)
WZS	int	Wochenzeitschicht	
HBN	int	Haltestellennummer zu Beginn der Fahrt	nach <u>HSV.NUM</u>
HBZ	int	Zeit zu Beginn der Fahrt in Sekunden nach Mitternacht	
HEN	int	Haltestellennummer am Ende der Fahrt	nach <u>HSV.NUM</u>

HEZ	int	Zeit am Ende der Fahrt in Sekunden nach Mitternacht	
UBN	int	Haltestellennummer zu Beginn des Erhebungsabschnitts	nach <u>HSV.NUM</u>
UBZ	int	Zeit zu Beginn des Erhebungsabschnitts in Sekunden nach Mitternacht	
UEN	int	Haltestellennummer am Ende des Erhebungsabschnitts	nach <u>HSV.NUM</u>
UEZ	int	Zeit am Ende des Erhebungsabschnitts Sekunden nach Mitternacht	

A6.4 Fahrtfolge (FAF)

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

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

A6.5 Ausnahmeverzeichnis für Tagesschlüssel (ANV)

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

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

A6.6 Produktverzeichnis (PRV)

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

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Produktnummer	
COD	int	Produkt-Code	

KUR	char 10	Produkt-Kurz-Name	z.B. RE, RB, S, Bus, Strab
BEZ	char 30	Produkt-Bezeichnung	
NAM	char 80	Produkt-Name	

A6.7 Linien-Verzeichnis (LIV)

LIV listet die zulässigen Linien auf.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Liniennummer	
COD	int	Linien-Code	
LID	char 80	Globale ID der Linie	Nach VDV-Schrift 433
TID	char 200	Um einen Identifikationsanteil für die Teillinie erweiterte Globale ID der Linie.	Nach VDV-Schrift 433
KUR	char 10	Linien-Kurz-Name	
BEZ	char 80	Linienbezeichnung	
NAM	char 200	Bezeichnung der Linie / Linienweg	

A6.8 Verkehrsunternehmens-Verzeichnis (VUV)

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

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Verkehrsunternehmensnummer	
COD	int	Verkehrsunternehmens-Code	Gemäß VRR-Nummernkreis
KUR	char 10	Verkehrsunternehmens-Kurz-Name	
BEZ	char 30	Verkehrsunternehmens-Bezeichnung	
NAM	char 80	Verkehrsunternehmens-Name	
SPNV	bit	Unternehmen ist SPNV-VU	1 = Ja / 0 = Nein

A6.9 Zu- und Abgangsverkehrsmittel-Verzeichnis (ZAV)

ZAV enthält die zulässigen Verkehrsmittel des Zu- und Abgangs. Das ZAV wird vom VRR vorgegeben.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Nummer	
COD	int	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Code	
KUR	char 10	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Kurzname	
BEZ	char 30	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Bezeichnung	
NAM	char 80	Zu-/Abgangsverkehrsmittel-Name	
TAR	bit	Zu- und Abgangsverkehrsmittel ist relevant für Tarif- und Erlös-betrachtungen im nicht erhobenen Vor-/Nachlauf	Relevant für VRR-Einnahmenaufteilung

A6.10 Fahrtberechtigungs-Verzeichnis (FBV)

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

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

A6.11 Reisezweck-Verzeichnis (RZV)

RZV enthält die relevanten Reisezwecke des jeweiligen Erhebungsjahres. Das RZV wird vom VRR vorgegeben.

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

A6.12 Interview-Datei (IND)

IND enthält je Interview einen Datensatz:

- Benutzen mehrere Fahrgäste gleiche Fahrausweise (und haben den gleichen Reiseweg), kann bei einer nicht-elektronischen Erfassung des Fahrausweises im Feld ANZ die Zahl dieser Fahrgäste angegeben werden.
- Benutzen mehrere Fahrgäste einen gemeinsamen Fahrausweis, z.B. Mitnahmeregelung nach 19 Uhr oder Gruppenticket, (und gleichen Reiseweg), kann im Feld MIT die Gesamtzahl dieser Fahrgäste angegeben werden.
- Entweder ANZ oder MIT beträgt 0.
- Freifahrende Kinder werden in einem eigenen Datensatz erfasst.
- Begleiter von Schwerbehinderten werden über MIT erfasst.
- Fahrgäste mit Gruppenfahrausweisen (z.B. Reisegruppen mit DTV-Flexpreis), bei denen jedes Mitglied der Gruppe dann seinen eigenen Teilfahrausweis hat, werden über ANZ erfasst.
- Hält sich bei einer Gruppe nur ein Teil der Fahrgäste in der Platzgruppe auf, sind nur diese Fahrgäste in den Feldern ANZ und MIT anzugeben.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Interviewnummer	

INR	int	Interviewnummer laut HGS-Export	
DAT	datetime	Erhebungsdatum	
PID	tinyint	Erhebungsperiode	Periodenidentifikation (1 = Schule, 2 = Ferien)
KUN	int	Kursnummer	nach <u>FAV.KUN</u>
KLA	int	Klasse	Erhobene Wagenklasse (bei ÖSPV immer = 2)
ZET	int	Zeitstempel des Interviews (Sekunden nach Mitternacht)	
MEG	int	Messgruppe	Zur Unterscheidung von Erhebungsgruppen im Platzgruppenverfahren Erheber, die gemeinsam in einer Platzgruppe eingesetzt sind erhalten hier die gleiche Nummer. Im ÖSPV Bus immer NULL
FBN	int	Fahrtberechtigungsnummer	nach <u>FBV.NUM</u> , wenn nicht erhoben NULL
RID	char(100)	Relations-ID eines elektronischen Fahrscheins (Raumnummer)	kein elektronisches Ticket = NULL
CBT	int	Auslesen von Tickets	0 = Ticket wurde nicht ausgelesen 1 = Chipkarte wurde ausgelesen 2 = Barcodeticket wurde ausgelesen
GTL	bit	Speerlistenabgleich	1 - Ticket auf der Speerliste Sonst 0
MKT	int	Markierte Tickets	1 - Ticket markiert 2 - Chipkarte ungültig 12 - kein gültiges Ticket auf Chipkarte Sonst 0
VVN	Int	Verkaufendes Verkehrsunternehmen	nach <u>VUV.NUM</u> sofern erfasst, sonst NULL
AGS	char 8	Amtlicher Gemeindeschlüssel des Wohn- bzw. Hochschulstandorts wie im Abo des DeutschlandTickets hinterlegt	außerhalb Deutschland: numerischer Ländercode nach ISO 3166-1 kein DeutschlandTicket = NULL
ZTG	bit	Nutzung VRR-Zusatzticket zur Geltungsbereichserweiterung	0 = nein 1 = ja
F2N	int	Fahrtberechtigungsnummer (zweiter Fahrausweis)	Wenn genutzt nach <u>FBV.NUM</u> Sonst NULL
R2D	char(100)	Relations-ID eines elektronischen Fahrscheins (Raumnummer, zweiter Fahrausweis)	kein elektronisches Ticket = NULL
C2T	Int	Auslesen von Tickets (zweiter Fahrausweis)	0 = Ticket wurde nicht ausgelesen 1 = Chipkarte wurde ausgelesen 2 = Barcodeticket wurde ausgelesen
G2L	bit	Sperrlistenabgleich (zweiter Fahrausweis)	1 - Ticket auf der Speerliste Sonst 0
M2T	int	Markierte Tickets (zweiter Fahrausweis)	1 - Ticket markiert 2 - Chipkarte ungültig 12 - kein gültiges Ticket auf Chipkarte Sonst 0
V2N	int	Verkaufendes Verkehrsunternehmen (zweiter Fahrausweis)	Wenn genutzt nach <u>VUV.NUM</u> Sofern erfasst, sonst NULL

Z2G	bit	Nutzung VRR-Zusatzticket zur Geltungsbereichserweiterung (zweiter Fahrausweis)	0 = nein 1 = ja
BHN	int	Brechpunkt der Gültigkeit zwischen 1. und 2. Fahrausweise	Wenn genutzt nach <u>HSV.NUM</u> Sonst NULL
ANZ	tinyint	Anzahl	Fahrgäste mit gleichen Fahrausweisen und gleichen Reisewegen
MIT	tinyint	Mitfahrer	Fahrgäste mit gleichen Fahrausweisen und gleichen Reisewegen
FPR	dec(15, 2)	Fahrausweispreis	Zur Plausibilisierung ggf. NULL
FP2	dec(15, 2)	Fahrausweispreis (zweiter Fahrausweis)	Zur Plausibilisierung ggf. NULL
RZN	int	Reisezweck	Nach <u>RZV.NUM</u>
GBN	int	Gemeinde des Reisebeginns (außerhalb VRR)	Nach <u>GEV.NUM</u> ggf. NULL
ZG3	int	Zugang zum 3. Vorlaufhalt	Nach <u>ZAV.NUM</u> ggf. NULL
HV3	int	Einstiegshaltestelle des 3. Vorlaufs	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL
ZG2	int	Zugang zum 2. Vorlaufhalt	Nach <u>ZAV.NUM</u> ggf. NULL
HV2	int	Einstiegshaltestelle des 2. Vorlaufs	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL
ZG1	int	Zugang zum 1. Vorlaufhalt	Nach <u>ZAV.NUM</u> ggf. NULL
HV1	int	Einstiegshaltestelle des 1. Vorlaufs	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL
ZGN	int	Zugang zum Einstiegshalt der Erhebungsfahrt	Nach <u>ZAV.NUM</u>
HEN	int	Einstiegshalt Erhebungsfahrt	Nach <u>HSV.NUM</u>
HAN	int	Ausstiegshalt Erhebungsfahrt	Nach <u>HSV.NUM</u>
AEN	int	Abgang am Ende der Erhebungsfahrt	Nach <u>ZAV.NUM</u>
HN1	int	Ausstiegshaltestelle des 1. Nachlaufs	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL
AE1	int	Abgang am Ende des 1. Nachlaufs	Nach <u>ZAV.NUM</u> ggf. NULL
HN2	int	Ausstiegshaltestelle des 2. Nachlaufs	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL
AE2	int	Abgang am Ende des 2. Nachlaufs	Nach <u>ZAV.NUM</u> ggf. NULL
HN3	int	Ausstiegshaltestelle des 3. Nachlaufs	Nach <u>HSV.NUM</u> ggf. NULL
AE3	int	Abgang am Ende des 3. Nachlaufs	Nach <u>ZAV.NUM</u> ggf. NULL
GEN	Int	Gemeinde des Reiseendes (außerhalb VRR)	Nach <u>GEV.NUM</u> ggf. NULL

KOP	int	Korrektur aufgrund Plausibilitätsprüfungen	Gemäß Anlage A7.2 2^1 = Korrektur wg. Prüfung 1 2^2 = Korrektur wg. Prüfung 2 usw. 2^12 = Korrektur wg. Prüfung 12 Kombinationen sind möglich Ansonsten NULL
KOA	tinyint	Angabe, durch welchen Auftragnehmer die Korrektur vorgenommen wurde	1 = Erhebungsinstitut 2 = Organisator 3 = Organisator korrigiert Korrektur des Erhebungsinstituts

A6.13 Platzangebots-Datei (PAD)

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

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Platzangebotsnummer	
KUN	int	Kursnummer	nach <u>FAV_KUN</u>
DAT	datetime	Erhebungsdatum	
PID	tinyint	Erhebungsperiode	Periodenidentifikation (1 = Schule, 2 = Ferien)
MEG	int	Messgruppe	Zur Unterscheidung von Erhebungsgruppen im Platzgruppenverfahren Erheber, die gemeinsam in einer Platzgruppe eingesetzt sind erhalten hier die gleiche Nummer. Im ÖSPV Bus immer NULL
EZ1	int	Eingesetzte Zähler/Erheber in der 1. Kl.	ggf. NULL (im ÖSPV immer NULL)
EZ2	int	Eingesetzte Zähler/Erheber in der 2. Kl. bzw. im ÖSPV-Fahrzeug	ggf. NULL
EZ3	int	Eingesetzte Zähler/Erheber im Stehbereich	ggf. NULL (im ÖSPV immer NULL)
PA1	smallint	Platzangebot in der 1. Klasse	ggf. NULL (im ÖSPV immer NULL)
PA2	smallint	Platzangebot in der 2. Klasse bzw. Stadt- und Straßenbahn	ggf. NULL (in Bussen immer NULL)
PA3	smallint	Anzahl der Stehbereiche	ggf. NULL (im ÖSPV immer NULL)
PE1	smallint	Erhobene Plätze in der 1. Klasse	ggf. NULL (im ÖSPV immer NULL)
PE2	smallint	Erhobene Plätze in der 2. Klasse bzw. Stadt- und Straßenbahn	ggf. NULL (in Bussen immer NULL)
PE3	smallint	Anzahl erhobene Stehbereiche	ggf. NULL (im ÖSPV immer NULL)
VE1	smallint	Verweigerer in der 1. Klasse	Wenn keine Verweigerer: 0 Wenn nicht erhoben: NULL
VE2	smallint	Verweigerer in der 2. Klasse	Wenn keine Verweigerer: 0 Wenn nicht erhoben: NULL
VE3	smallint	Verweigerer im Stehbereich	Wenn keine Verweigerer: 0 Wenn nicht erhoben: NULL
UE1	smallint	Ungültige Interviews in der 1. Klasse	Wenn keine ungültigen Interviews: 0 Wenn nicht erhoben: NULL

UE2	smallint	Ungültige Interviews in der 2. Klasse	Wenn keine ungültigen Interviews: 0 Wenn nicht erhoben: NULL
UE3	smallint	Ungültige Interviews im Stehbereich	Wenn keine ungültigen Interviews: 0 Wenn nicht erhoben: NULL
KOP	tinyint	Korrektur aufgrund Plausibilitätsprüfungen	Gemäß Anlage A7.2 Schlüsselung als Bitmuster 2^1 = Korrektur wg. Prüfung 1 Ansonsten NULL
KOA	int	Angabe, durch welchen Auftragnehmer die Korrektur vorgenommen wurde	1 = Erhebungsinstitut 2 = Organisator 3 = Organisator korrigiert Korrektur des Erhebungsinstituts

A6.14 Ein- und Aussteiger-Datei (EAD)

EAD enthält die Ergebnisse der E/A- bzw. Besetzungszählung.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Zählungsnummer	
KUN	int	Kursnummer	nach <u>FAV.KUN</u>
DAT	datetime	Erhebungsdatum	
PID	tinyint	Erhebungsperiode	Periodenidentifikation (1 = Schule, 2 = Ferien)
KLA	int	Klasse	Erhobene Wagenklasse (bei ÖSPV immer = 2)
MEG	int	Messgruppe	Zur Unterscheidung von Erhebungsgruppen im Platzgruppenverfahren Erheber, die gemeinsam in einer Platzgruppe eingesetzt sind erhalten hier die gleiche Nummer. Im ÖSPV Bus immer NULL
IHN	int	Haltestellennummer	nach <u>HSV.NUM</u>
IHV	int	Haltestelle (Vorkommen)	Bei mehrfach im Fahrtverlauf angefahrenen Halten muss hier das Vorkommen angegeben werden; kann dem HGS-Zählenden-Export entnommen werden. ggf. NULL
BEB	int	Besetzung (Beginn)	Bei einbrechenden Buslinien (Erhebungsstart ≠ erster Halt der Fahrt): Vorbesetzung abzgl. Ein- und Aussteiger am Halt des Erhebungsstarts ggf. NULL (im SPNV und ÖSPV Schiene immer NULL)
EIN	smallint	Anzahl Einsteiger	ggf. NULL (immer NULL am letzten Halt der Fahrt; im SPNV und ÖSPV Schiene immer NULL)
AUS	smallint	Anzahl Aussteiger	ggf. NULL (immer NULL am ersten Halt der Fahrt; im SPNV und ÖSPV Schiene immer NULL)

BEE	int	Besetzung (Ende)	Bei ausbrechenden Buslinien (Erhebungsende $\neq$ letzter Halt der Fahrt): Besetzung, die über den Halt des Erhebungsendes weiterfährt, ohne Aus- und Einsteiger am Halt des Erhebungsendes ggf. NULL (im SPNV und ÖSPV Schiene immer NULL)
BES	smallint	Besetzung (nach dem Halt)	ggf. NULL (im ÖSPV Bus immer NULL)
KOP	tinyint	Korrektur aufgrund Plausibilitätsprüfungen	Gemäß Anlage A7.2 Schlüsselung als Bitmuster 2^1 = Korrektur wg. Prüfung 1 2^2 = Korrektur wg. Prüfung 2 Kombinationen sind möglich Ansonsten NULL
KOA	int	Angabe, durch welchen Auftragnehmer die Korrektur vorgenommen wurde	1 = Erhebungsinstitut 2 = Organisator 3 = Organisator korrigiert Korrektur des Erhebungsinstituts

A6.15 Ausgewertete Interview-Datei (AID)

AID enthält die nachgelagerten Berechnungen und Prüfungen zum Interview (IND) sowie die entsprechenden Analyse- und Ergebnisdaten. Die AID wird vom beauftragten Dritten, der die Erlösberechnung und Hochrechnung durchführt, erstellt. Die Daten sind an den VRR zu übergeben.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	Int	Auswertungsnummer	
INN	int	Interviewnummer	Nach <u>IND.NUM</u>
FAB	tinyint	Fahrtberechtigung	Berechnungen beziehen sich auf (Schlüsselung) IND.FBN = 1 (1. Fahrausweis) oder IND.FB2 = 2 (2. Fahrausweis) soweit auf der Erhebungsfahrt genutzt
UFI	tinyint	Umgang mit fehlenden Informationen aus den Interviews	Gemäß Anlage A7.1 Schlüsselung als Bitmuster 2^1 = Regel 1 wurde angewendet 2^2 = Regel 2 wurde angewendet 2^3 = Regel 3 wurde angewendet 2^4 = Regel 4 wurde angewendet 2^5 = Regel 5 wurde angewendet Kombinationen sind möglich Ansonsten NULL
GLT	Tinyint	Gültigkeitsprüfung der Fahrt	Markierung als (teil)-ungültige Fahrt, wegen: Schlüsselung als Bitmuster 2^1 = Fehlende Informationen gemäß UFI, 2^2 = SemesterTicket (NRW-Fahrt) 2^3 = Zeitlicher Geltungsbereich 2^4 = Mitnahme Kombinationen sind möglich Ansonsten NULL

SLA	bit	Speerlistenabgleich	1 - Ticket auf der Speerliste Sonst 0 sofern keine elektronische Erhebung durchgeführt wird = NULL)
MAT	bit	Markierte Tickets	1 - Ticket markiert Sonst 0 sofern keine elektronische Erhebung durchgeführt wird = NULL)
KUN	int	Kursnummer	Nach <u>KUN.FAV</u>
KLA	int	Wagenklasse	Erhobene Wagenklasse (bei ÖSPV immer = 2)
WZS	int	Wochenzeitschicht	Gemäß FAV
PER	tinyint	Erhebungsperiode	Periodenidentifikation (1 = Schule, 2 = Ferien)
BQX	dec(5,4)	Befragungsquote Schicht aus BQD	Hier ist BQD.BQSCH anzugeben
HEA	dec(15, 10)	Hochrechnungsfaktor zur Zählung	Ein- und Aussteiger bzw zur Besetzung ÖSPV Bus Formeln 6 bis 8 SPNV + ÖSPV Schiene Formeln 1 bis 5
HPK	dec(15, 10)	Hochrechnung auf Personenkilometer	Formel 5 (im ÖSPV Bus immer NULL)
HEZ	dec(15,10)	Hochrechnung von Platzgruppe auf das Erhebungsfahrzeug	Formel 9 SPNV+ ÖSPV Schiene (im ÖSPV Bus immer 1)
HEP	dec(15,10)	Hochrechnung vom Erhebungsfahrzeug auf die Erhebungsperiode	Formel 10
HAZ	dec(15,10)	Hochrechnung für ausgefallene Fahrten	Formel 11
KorSchwarz	dec(15,10)	Korrekturfaktor Schwarzfahreranteil bei Antwortverweigerern	Formel 12
HPJ	dec(15,10)	Hochrechnung vom Periodenergebnis auf das Jahr	Formel 13
HAL	dec(15,10)	Hochrechnung vom Abschnitt auf Linienbeförderungsfälle	
HGT	dec(15,10)	Hochrechnung vom Abschnitt auf Tarif bzw. Verbundbeförderungsfälle	
BTA	dec(15,10)	Befahrene Tarifgebiete Erhebungsfahrt (aktueller Fahtabschnitt)*	Definition Befahrene Tarifgebiete siehe Abschnitt 4.1
BTG	dec(15,10)	Befahrene Tarifgebiete Gesamtreiseweg*	Ermittlung über den erfragten Reiseweg
UMS	int	Anzahl der Umstiege Gesamtreiseweg*	Ermittlung über den erfragten Reiseweg
FbvNum	int	Fahrtberechtigungsnummer	Nach <u>FBV.NUM</u>
FbvCod	Int	Code aus der Tabelle FBV	Gilt auch für Interviews, die für die Erlösberechnung ungültig oder nicht relevant sind
FbvBez	char 30	Bezeichnung aus der Tabelle FBF	Gilt auch für Interviews, die für die Erlösberechnung ungültig oder nicht relevant sind
ArtDerFahrt	tinyint	Gilt nur für SchokoTicket und Deutschlandticket Schule Schulfahrten = 1 Freizeitfahrten = 2 Alle weiteren Tickets = 0	Definition siehe Abschnitt 4.3
VUA	int	Cod aus der Tabelle VUV	Nur Unternehmen, die an der VRR-Einnahmenaufteilung teilnehmen
VUB	int	Cod aus der Tabelle VUV	Nur Unternehmen, die an der VRR-Einnahmenaufteilung teilnehmen

VMA	tinyint	Verkehrsmittelart der Erhebungslinie	1 = Bus 2 = Strab 3 = SPNV
Linie	char 10	Kurzbezeichnung aus der Tabelle LIV	
LivNum	int	Linienverzeichnisnummer	Nach <u>LIV.NUM</u>
PrsEinzel	dec (15,10)	Preis für Einzelreise (Ticketpreis / Nutzungshäufigkeit)	
Mitnahme M	dec(15,10)	Veränderungsfaktor der statistischen Preise wegen teilungültiger Fahrten bei der Mitnahmeregelung	
Zeitverletzung	dec(15,10)	Veränderungsfaktor des Einzelpreises wegen ungültiger Fahrten bei 9-Uhr-Tickets	
Preis	dec(15,10)	Ergibt sich aus dem Preis für Einzelreise (PrsEinzel) multipliziert mit den entsprechenden Veränderungsfaktoren	
GpVerbundBef	dec(15,10)	Anteil Grundpreis für die gesamte Fahrt	
ApVerbundBef	dec(15,10)	Anteil Arbeitspreis für die gesamte Fahrt	
GpAbschnitt	dec(15,10)	Anteil des Grundpreises für den Erhebungsabschnitt	
ApAbschnitt	dec(15,10)	Anteil des Arbeitspreises für den Erhebungsabschnitt	
AbschnittBef	dec(18,4)	Abschnittsbeförderungsfälle Jahr	
LinienBef	dec(18,4)	Linienbeförderungsfälle Jahr	
VerbundBef	dec(18,4)	Verbundbeförderungsfälle Jahr	
EA	dec(18,4)	Einnahmenanspruch	(GpAbschnitt+ ApAbschnitt) * AbschnittBef
GesPkm	dec(18,4)	Personenkilometer für die vom Fahrgast mit dem relevanten Fahrausweis zurückgelegte Gesamtstrecke	
ErhPkm	dec(18,4)	Wie GesPkm, jedoch Beschränkung auf den Erhebungsabschnitt	
TrrPkm	dec(18,4)	Wie GesPkm, jedoch Beschränkung auf den VRR-Tarifraum	Im VRR-Raum grenzscharf, im Tarifraum VRL/VGM letzter Bahnhof
VrrPkm	dec(18,4)	Wie GesPkm, jedoch Beschränkung auf den VRR-Tarifraum	grenzscharf
ErhTrrPkm	dec(18,4)	Wie ErhPkm, jedoch Beschränkung auf den VRR-Tarifraum	Im VRR-Raum grenzscharf, im Tarifraum VRL/VGM letzter Bahnhof
ErhVrrPkm	dec(18,4)	Wie ErhPkm, jedoch Beschränkung auf den VRR-Tarifraum	grenzscharf
ZBN	int	Zugang am Beginn der erfassten Reise	Nach ZAV.NUM
HV3	int	Einstiegshaltestelle des 3. Vorlaufs (falls mehr als zwei Vorlaufabschnitte)	Nach HSV.NUM ggf. NULL
HV2	int	Einstiegshaltestelle des 2. Vorlaufs (falls mehr als ein Vorlaufabschnitt)	Nach HSV.NUM ggf. NULL
HV1	int	Einstiegshaltestelle des 1. Vorlaufs	Nach HSV.NUM ggf. NULL
HEN	int	Einstiegshalt Erhebungsfahrt	Nach FAF.NUM
HAN	int	Ausstiegshalt Erhebungsfahrt	Nach FAF.NUM

HN1	int	Ausstiegshaltestelle des 1. Nachlaufs	Nach HSV.NUM ggf. NULL
HN2	int	Ausstiegshaltestelle des 2. Nachlaufs (falls mehr als ein Nachlauf-Abschnitt)	Nach HSV.NUM ggf. NULL
HN3	int	Ausstiegshaltestelle des 3. Nachlaufs (falls mehr als zwei Nachlauf-Abschnitte)	Nach HSV.NUM ggf. NULL
AEN	int	Abgang am Ende der erfassten Reise	Nach ZAV.NUM

* bezieht sich jeweils auf den Geltungsbereich des VRR-Tarifes

A6.16 Befragungsquoten-Datei (BQD)

BQD enthält die nachgelagerte Ermittlung über die erreichte Befragungsquote. Die BQD wird vom beauftragten Dritten, der die Erlösberechnung und Hochrechnung durchführt, erstellt. Die Daten sind an den VRR zu übergeben.

Spalte	Datentyp	Beschreibung	Anmerkungen
NUM	int	Befragungsquotennummer	
KUN	int	Kursnummer	nach FAV.KUN
FAN	int	Fahrtnummer	nach FAV.KUN
DAT	datetime	Erhebungsdatum	
PID	tinyint	Erhebungsperiode	Periodenidentifikation (1 = Schule, 2 = Ferien)
KLA	int	Klasse	Erhobene Wagenklasse (bei ÖSPV immer = 2)
MEG	int	Messgruppe	Zur Unterscheidung von Erhebungsgruppen Im ÖSPV ggf. NULL
LIN	int	Liniennummer	Nach LIV.NUM
RIC	int	Richtung	1= Hin 2 = Rück 3 = Ring
PEB	tinyint	Periodenbitmuster der Schicht	z.B. $2^1 + 2^2 + 2^3 + 2^4 = 30$ bei Wochende
TSB	tinyint	Tagesschlüssel der Schicht	
WZS	int	Wochenzeitschicht	Gemäß Tabelle „Einteilung der Wochenzeitschichten“ Ggf. NULL bei Schichtung nach Fahrt- bzw. Zugnummer
FAB	Char 10	Fahrtbezeichnung bzw. Zugnummer	Zugnummer nach FAV.FAB Ggf. NULL bei zeitgeschichteter Stichprobe
GRU	INT	Gruppierung	Zur Kennzeichnung welche Einträge eine Gruppe bilden (einer Schicht angehören)
BQTAG	dec(5, 4)	Befragungsquote des Kurses am Erhebungstag	
BQKUN	dec(5, 4)	Befragungsquote des Kurses in Erhebungsperiode	unter Berücksichtigung des Stichproben-Faktors

BQSCH	dec (5, 4)	Befragungsquote der Schicht	Interviews mit Ein- oder Ausstieg außerhalb des VRR-Tarifraums werden voll angesetzt (ErhPkm)
-------	------------	-----------------------------	---

Anlage 7: Prüfung und Korrektur von Erhebungsdaten

A7.1 Umgang mit fehlenden Informationen

Die Anlage A7.1 kommt zur Anwendung, wenn Informationen (Merkmale) in der Eingabemaske nicht erfasst bzw. nicht im Export ausgegeben wurden. Diese Anlage definiert Regeln, wie fehlende Informationen zu vervollständigen sind.

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

Interviews, die nach Anwendung der folgenden Regeln als ungültig zu deklarieren sind, sind im Rahmen der Übergabe von Rohdaten durch das Erhebungsinstitut an den VRR nicht aus den Rohdaten zu löschen.

Fehlen Angaben zur Ein- und Aussteiger- bzw. Besetzungszählung, ist die Fahrt neu zu erheben.

Regeln

Regel 1: Wurde die Fahrausweisart nicht erfasst bzw. ist diese aus dem Datenexport nicht ermittelbar (Achtung: Wird der Code 999 im Datenexport übergeben, hat der Erheber die Fotofunktion genutzt. In diesem Fall ist zu prüfen, ob die Fahrausweisart anhand des Fotos ermittelbar ist.) und ist sie aus dem Preis des Fahrausweises nicht eindeutig abzuleiten, wird das Interview als ungültig deklariert und ist nicht in der IND zu übergeben. Die ungültigen Interviews sind in der PAD-Datei (Anlage 6, Felder UE1, UE2, UE3) zu übergeben und gehen in die Berechnung der Befragungsquote ein (Abschnitt 3.2). Das Interview bleibt in der Einsteiger- und Besetzungszählung erhalten.

Regel 2: Fehlt die Preisstufe und kann die Preisstufe aufgrund der Fahrausweisart bzw. des Fahrausweispreises nicht eindeutig abgeleitet werden (bei genutzter Fotofunktion bei unbekannten Fahrausweisen: Wenn die Fahrausweisart aus dem Foto ermittelbar ist, dann ist auch zu prüfen, ob die Preisstufe ebenfalls aus dem Foto ermittelbar ist), ist die Preisstufe A Basis für die Ergebnisberechnung. Der in die weitere Berechnung einfließende Preis wird um 20% erhöht. Das erhebende Institut hat das Fehlen der Preisstufe bei der Datenübergabe über den Fahrausweiscode (Endung 99) kenntlich zu machen.

Regel 3: Wurde das verkaufende Unternehmen zu einem Fahrausweis des VRR-Tarifs nicht erfasst bzw. ist dieses aus dem Datenexport nicht ermittelbar (bei ge-

nutzter Fotofunktion bei unbekannten Fahrausweisen: Wenn die Fahrausweisart aus dem Foto ermittelbar ist, dann ist auch zu prüfen, ob das verkaufende Unternehmen ebenfalls aus dem Foto ermittelbar ist), ist das Unternehmen nachzutragen, das für den Vertrieb auf der Linie zuständig ist, auf der das Interview geführt wurde. Hat dieses Unternehmen den erhobenen Fahrausweis im Erhebungsjahr nicht verkauft, wird das Interview als ungültig deklariert und ist nicht in der IND zu übergeben. Die ungültigen Interviews sind in der PAD-Datei (Anlage 6, Felder UE1, UE2, UE3) zu übergeben und gehen in die Berechnung der Befragungsquote ein (Abschnitt 3.2). Das Interview bleibt in der Einsteiger- und Besetzungszählung erhalten.

Regel 4: Ist der Reiseweg nicht vollständig erhoben (Ein-/Ausstieg fehlt/fehlen; bezieht sich nicht auf den Vor- und Nachlauf – siehe Regel 5), wird das Interview als ungültig deklariert und ist nicht in der IND zu übergeben. Die ungültigen Interviews sind in der PAD-Datei (Anlage 6, Felder UE1, UE2, UE3) zu übergeben und gehen in die Berechnung der Befragungsquote ein (Abschnitt 3.2). Das Interview bleibt in der Einsteiger- und Besetzungszählung erhalten.

Regel 5: Wenn bei einem Interview in der Reisewegserfassung eine Angabe zur Verkehrsmittelnutzung im Vorlauf fehlt, wird für den betroffenen Abschnitt die Information „Fuß“ nachgetragen. Wenn bei einem Interview in der Reisewegserfassung eine Angabe zur Verkehrsmittelnutzung im Nachlauf fehlt, wird für den betroffenen Abschnitt die Information „Bus“ nachgetragen.

A7.2 Datenkorrekturen aufgrund von Plausibilitätsprüfungen

Die im Spitzausgleichverfahren erhobenen Daten sind durch die beauftragten Dritten zu plausibilisieren und ggf. zu korrigieren. Korrigierte Datensätze sind jeweils in den Spalten KOP und KOA der Tabellen aus Anlagen A6.12 IND, A6.13 PAD und A6.14 EAD zu kennzeichnen.

Hierbei sind folgende Plausibilitätsprüfungen relevant (in Klammern ist das ggf. zu korrigierende Feld laut Anlage 6 aufgeführt):

Tabelle A6.12 Interview-Datei (IND)

- Prüfung 1:** Tarifliche Gültigkeit des 1. Fahrausweises (FBN)
- Prüfung 2:** Tarifliche Gültigkeit des 2. Fahrausweises (F2N)
- Prüfung 3:** Plausibilität der erfassten Preisstufe des 1. Fahrausweises (FBN)
- Prüfung 4:** Plausibilität der erfassten Preisstufe des 2. Fahrausweises (F2N)
- Prüfung 5:** Plausibilität des erfassten Preises des 1. Fahrausweises (FPR)
- Prüfung 6:** Plausibilität des erfassten Preises des 2. Fahrausweises (FP2)

- Prüfung 7:** Prüfung möglicher Verwechslungen des verkaufenden VU des 1. Fahrausweises (VVN)
- Prüfung 8:** Prüfung möglicher Verwechslungen des verkaufenden VU des 1. Fahrausweises (V2N)
- Prüfung 9:** Tarifliche Gültigkeit der Fahrgastanzahl je Interview in Abhängigkeit von der Ticketart (ANZ, MIT)
- Prüfung 10:** Plausibilität des Ticketwechsels/Brechpunkts bei 2 Fahrausweisen (BHN)
- Prüfung 11:** Plausibilität der gesamten Reisekette von Quelle bis Ziel (Gemeinde des Fahrtbeginns, HV3, HV2, HV1, HEN, HAN, HN1, HN2, HN3, Gemeinde des Fahrtendes)
- Prüfung 12:** Kompatibilität der Wagenklasse des Interviews mit den Zähldaten (KLA), nur SPNV

Tabelle A6.13 Platzangebots-Datei (PAD)

- Prüfung 1:** Prüfung der Anzahl Sitzplätze in der Platzgruppe in Abhängigkeit von Fahrzeugtyp und Wagenklasse (PAD.PE1, PE2, PE3), nur SPNV und ÖSPV Schiene

Tabelle A6.14 Ein- und Aussteiger-Datei (EAD)

- Prüfung 1:** Kompatibilität der Zähldaten mit den durchgeführten Interviews (EIN, AUS, BES)
- Prüfung 2:** Plausibilität der Zähldaten an sich (EIN, AUS, BES)

Anlage 8: Elektronische Erhebung

Im Jahr 2015 wurden die Erhebungen in den damaligen Anspruchsverfahren SPNV und ÖSPV erstmals mithilfe einer Erhebungssoftware, deren Programmierung vom VRR beauftragt wurde, elektronisch durchgeführt; seit 2017 ist die elektronische Erhebung in allen Erhebungsverfahren verpflichtend, so auch im aktuellen Spitzausgleichsverfahren. Hierbei werden eTickets (Chipkarten sowie Barcode-/HandyTickets) elektronisch ausgelesen. Die Schwerbehindertenzählung (SBZ) kann seit 2017, nach einem Piloten in 2016, ebenfalls mit der Erhebungssoftware durchgeführt werden.

A8.1 Erhebungsgeräte

Die Erhebungssoftware wurde vom VRR auf verschiedenen Endgeräten getestet. Eine Liste der zertifizierten Endgeräte stellt der VRR auf Anfrage zur Verfügung. Für die elektronische Erhebung sind nur vom VRR getestete Endgeräte einzusetzen.

Die Erhebungsgeräte sind von den Verkehrsunternehmen, welche die SBZ elektronisch durchführen, auf eigene Kosten zu beschaffen. Vom VRR mit der Durchführung des SAV beauftragte Unternehmen bekommen die Erhebungsgeräte vom VRR gestellt.

Das Erhebungspersonal sollte immer angehalten sein, die Akkus der Erhebungsgeräte vor einem Einsatz voll aufzuladen, um eine Nutzung für die gesamte Erhebungszeit zu ermöglichen. Sollte es zu einem Ausfall aufgrund eines entladenen Akkus kommen, ist für die ausgefallene Erhebung eine Nacherhebung durchzuführen. Eine Erhebung ersatzweise auf Papier ist nicht zulässig.

Die Erhebungssoftware wird den Unternehmen zusammen mit einer Anleitung zur Installation der Software auf den Erhebungsgeräten vom VRR zum Download zur Verfügung gestellt. Die Software ist durch die Unternehmen auf allen für die Erhebung genutzten Endgeräten selbst zu installieren. Die Verwendung einer anderen Erhebungssoftware ist nicht zulässig.

Der VRR empfiehlt, die Erhebungsgeräte mit SIM-Karten auszustatten, so dass die Übertragung der Dienste auf das Endgerät sowie die Übertragung der Erhebungsdaten vom Endgerät zurück ins Hintergrundsystem (HGS) per Mobilfunk erfolgen können. Auch Updates der Software können in den meisten Fällen per Mobilfunk an die Erhebungsgeräte übertragen werden. Entscheidet sich ein Unternehmen gegen die Ausstattung der Endgeräte mit SIM-Karten, hat das Unternehmen eine tägliche Datenver- und -entsorgung der Geräte (per W-LAN oder LAN im Erhebungsbüro) sicherzustellen, um einen aktuellen Datenstand (Software-Version, Stammdaten, Dienstplan etc.) auf den Erhebungsgeräten und im HGS (Erhebungsdaten, Anmeldedaten) zu gewährleisten.

A8.2 Hintergrundsystem

Das webbasierte Hintergrundsystem (HGS) stellt die Schnittstelle zu den Systemen der Unternehmen dar und verwaltet die für die Erhebung notwendigen Daten sowie die von den Endgeräten übertragenen Erhebungsdaten. Zur Handhabung des HGS stellt der VRR den Unternehmen erläuternde Unterlagen zur Verfügung.

Für jedes erhebende Unternehmen wird durch den VRR ein Zugang zum HGS in Form eines Administrators angelegt. Jedes Unternehmen kann anschließend weitere Benutzer mit verschiedenen Zugriffsrechten anlegen.

Im HGS sind durch jedes Unternehmen alle Endgeräte zu registrieren, die für die Erhebung genutzt werden sollen. Des Weiteren ist der Dienstplan mit den Diensten des Erhebungspersonals ins HGS zu importieren. Vorgaben zum Format des Dienstplans finden sich in Abschnitt A8.3. Der VRR stellt alle für die Erhebung notwendigen Stammdaten (Fahrausweislisten etc.) in das HGS ein.

Die erhobenen Daten werden nach der Datenübertragung im HGS gespeichert. Sie sind von den Unternehmen für die weitere Verwendung zu exportieren. Während jedes Exportes erfolgt gleichzeitig eine Aufbereitung der Daten (siehe A8.5 Prüfroutinen).

A8.3 Schnittstelle Dienstplan

Nach Erstellung des Dienstplans ist dieser im csv-Format in das HGS zu importieren. Die csv-Datei muss folgendermaßen aufgebaut sein:

- Die erste Zeile muss die Spaltenbezeichnungen enthalten, die zweite Zeile die Datenformate. Ab der dritten Zeile werden die eigentlichen Dienste aufgeführt.
- Jede Erhebungsfahrt ist als eine Zeile darzustellen. Wird eine Erhebungsfahrt mit mehreren Erhebern durchgeführt, ist je Erheber eine Zeile / Erhebungsfahrt anzulegen.
- Werden mehrere Erhebungsfahrten zu einem Dienst zusammengefasst, ist für den Dienst eine eindeutige Nummer zu vergeben. Werden die Erhebungsfahrten eines Dienstes von mehreren Erhebern bearbeitet, sind entweder für jeden Erheber eigene Dienstnummern zu vergeben oder die eindeutige Zuordnung ist durch ein zusätzliches Unterscheidungskriterium (z.B. Einsatznummer) zu gewährleisten. Die Dienstnummer muss über die jeweilige Periode (SBZ) bzw. das Erhebungsjahr (SAV) betrachtet eindeutig sein, z.B. darf die Dienstnummer 100 in der SBZ nur einmal in Periode 1 verwendet werden, kann aber in den Perioden 2, 3 und 4 ebenfalls jeweils einen Dienst bezeichnen. Im SAV darf eine Dienstnummer 100 nur einmal im Erhebungsjahr verwendet werden.

- Die folgenden Tabellen veranschaulichen anhand von Beispieldaten den Aufbau des Dienstplan-Imports für die Verfahren SBZ (FNV) und SAV. Die als Muss-Felder deklarierten Spalten (rot markiert) müssen mit Inhalt gefüllt werden, während Kann-Felder (blau markiert) leergelassen werden können. Die Spalten dürfen aber nicht gelöscht werden.
- Im SAV ist für jede Erhebungsfahrt anzugeben, um welches Erhebungsprodukt (Bus, Strab oder SPNV) es sich handelt. In Abhängigkeit vom Produkt ergeben sich Unterschiede im Erhebungsablauf. Z.B. wird durch das Produkt die Art der Zählung gesteuert (Bus: Ein-/Aussteigerzählung; Strab und SPNV: Besetzungszählung in der Platzgruppe). Daher ist immer auf die Hinterlegung des korrekten Produkt-Codes zu achten.
- Im SAV ist die Spalte „Kursnr“ jeweils mit den Angaben der Spalte KUN des Fahrtverzeichnisses (Anlage A6.3 der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung) zu füllen. Nur durch die Verwendung dieser eindeutigen Nummer, die in den Fahrplandaten und Linienbändern durch den vom VRR beauftragten Organisator vorgegeben wird, wird gewährleistet, dass der jeweiligen Erhebungsfahrt das korrekte Linienband zur Erfassung der Zählraten (Ein- und Aussteiger bzw. der Besetzung) sowie des Ein- und Ausstiegs zugeordnet wird.

Aufbau Dienstplan SBZ (FNV)

Spalten 1 – 11:

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4	Spalte 5	Spalte 6	Spalte 7	Spalte 8	Spalte 9	Spalte 10	Spalte 11
Verfahren	Jahr	Periode	Datum	Wochentag	Dienstnr	Einsatznr	E / Z	Erhebernr	Erheber Name	VU
char	int	int	date	char	char	char	char	char	char	char
FNV	2015	2	06.05.2015	Mittwoch	110	1051	E	1240	Mustermann, Max	1
FNV	2015	2	06.05.2015	Mittwoch	110	1052	E	1240	Mustermann, Max	1
FNV	2015	2	06.05.2015	Mittwoch	111	1053	E	542	Meier, Heinz	1
FNV	2015	2	06.05.2015	Mittwoch	111	1054	E	542	Meier, Heinz	1
FNV	2015	2	06.05.2015	Mittwoch	112	1055	E	1562	Müller, Sandra	1
FNV	2015	2	06.05.2015	Mittwoch	112	1056	E	1562	Müller, Sandra	1
FNV	2015	2	06.05.2015	Mittwoch	110	1057	Z	1240	Mustermann, Max	1
FNV	2015	2	06.05.2015	Mittwoch	110	1058	E	1240	Mustermann, Max	1
FNV	2015	2	06.05.2015	Mittwoch	111	1059	Z	542	Meier, Heinz	1
FNV	2015	2	06.05.2015	Mittwoch	111	1060	E	542	Meier, Heinz	1

Spalten 12 – 21:

Spalte 12	Spalte 13	Spalte 14	Spalte 15	Spalte 16	Spalte 17	Spalte 18	Spalte 19	Spalte 20	Spalte 21
Produkt	Linienbezeichnung	Liniennummer	Wagenfahrtcode	Fahrtnr	Umlauf	Richtung	Ab-Gemeinde	Ab-Haltestelle	Ab-Zeit
char	char	char	char	char	char	int	char	char	time
Strab		301	10	12	301/36	1	Gelsenkirchen	Gelsenkirchen Hbf	5:33
Strab		301	20	13	301/36	2	Gelsenkirchen	Essener Straße	6:28
Strab		301	10	12	301/36	1	Gelsenkirchen	Gelsenkirchen Hbf	5:33
Strab		301	20	13	301/36	2	Gelsenkirchen	Essener Straße	6:28
Strab		301	10	12	301/36	1	Gelsenkirchen	Gelsenkirchen Hbf	5:33
Strab		301	20	13	301/36	2	Gelsenkirchen	Essener Straße	6:28
Bus		380	-	22	-	1	Gelsenkirchen	Gelsenkirchen Hbf	7:38
Bus		380	40	15	380/14	2	Gelsenkirchen	Buer Rathaus	7:47
Bus		380	-	22	-	1	Gelsenkirchen	Gelsenkirchen Hbf	10:41
Bus		380	40	15	380/14	2	Gelsenkirchen	Buer Rathaus	7:47

Spalten 22 – 30:

Spalte 22	Spalte 23	Spalte 24	Spalte 25	Spalte 26	Spalte 27	Spalte 28	Spalte 29	Spalte 30
An-Gemeinde	An-Haltestelle	An-Zeit	Anz Erheber	Vorbesetzung	Anzahl Fahrzeuge	Auswahl Fahrzeug	Bemerkung	SBZ
char	char	time	int	bool	int	char	char	bool
Gelsenkirchen	Essener Straße	6:18	3	1	2	Fzg 2		1
Gelsenkirchen	Gelsenkirchen Hbf	7:14	3	1	2	Fzg 1		1
Gelsenkirchen	Essener Straße	6:18	3	1	2	Fzg 2		1
Gelsenkirchen	Gelsenkirchen Hbf	7:14	3	1	2	Fzg 1		1
Gelsenkirchen	Essener Straße	6:18	3	1	2	Fzg 2		1
Gelsenkirchen	Gelsenkirchen Hbf	7:14	3	1	2	Fzg 1		1
Gelsenkirchen	Buer Rathaus	8:13	2	0	0			1
Gelsenkirchen	Laer Mitte	8:50	2	0	0			1
Gelsenkirchen	BSM-Betriebshof	10:46	2	0	0			1
Gelsenkirchen	Laer Mitte	8:50	2	0	0			1

Anmerkungen:

- Spalte 8, E/Z: E = Erhebungsfahrt, Z = Zubringerfahrt
- Spalte 11, VU: Kodierung der Verkehrsunternehmen nach Anlage 2
- Spalte 26, Vorbesetzung: 1 = Vorbesetzung ist zu erfassen, 0 = Vorbesetzung ist nicht zu erfassen; steuert die Verfügbarkeit des Buttons „Vorbesetzung / SBZ aktivieren“ in der Erhebungssoftware
- Spalte 30, SBZ: 1 = Erheber benötigt SmartCard zur Authentifizierung, 0 = Erheber benötigt keine SmartCard

Aufbau Dienstplan SAV

Spalten 1 – 10:

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4	Spalte 5	Spalte 6	Spalte 7	Spalte 8	Spalte 9	Spalte 10
Verfahren	Produkt Code	Produkt Bez	Jahr	Datum	Wochen-tag	Dienstnr	Einsatznr	Kursnr	E / Z
char	int	char	int	date	char	char	char	int	char
SAV	3	SPNV	2026	19.01.2026	Montag	100	1001	12345	E
SAV	3	SPNV	2026	19.01.2026	Montag	100	1002	12457	E
SAV	3	SPNV	2026	19.01.2026	Montag	101	1003	12345	E
SAV	3	SPNV	2026	19.01.2026	Montag	101	1004	12457	E
SAV	1	Bus	2026	19.01.2026	Montag	102	1005	25469	E
SAV	1	Bus	2026	19.01.2026	Montag	103	1006	25469	E
SAV	1	Bus	2026	19.01.2026	Montag	104	1007	25469	E
SAV	2	Strab	2026	19.01.2026	Montag	102	1008	45879	E
SAV	2	Strab	2026	19.01.2026	Montag	103	1009	45879	E
SAV	2	Strab	2026	19.01.2026	Montag	104	1010	45879	E

Spalten 11 – 19:

Spalte 11	Spalte 12	Spalte 13	Spalte 14	Spalte 15	Spalte 16	Spalte 17	Spalte 18	Spalte 19
Erhebernr	Erheber Name	VU	Linienbez	Liniennr	Zugnr/ FahrtNr	Ab-Gemeinde	Ab-Haltestelle	Ab-Zeit
char	char	int	char	char	char	char	char	time
1240	Mustermann, Max	152	RE3	RE3	89874	Hamm (Westf)	Hamm(Westf) Hbf	8:30
1240	Mustermann, Max	152	RE3	RE3	89877	Düsseldorf	Düsseldorf Hbf	10:45
542	Meier, Heinz	152	RE3	RE3	89874	Hamm (Westf)	Hamm(Westf) Hbf	8:30
542	Meier, Heinz	152	RE3	RE3	89877	Düsseldorf	Düsseldorf Hbf	10:45
1562	Müller, Sandra	1	336	336	1245	Dortmund	DO-Lütgendortmund S	7:28
542	Meier, Heinz	1	336	336	1245	Dortmund	DO-Lütgendortmund S	7:28
1240	Mustermann, Max	1	336	336	1245	Dortmund	DO-Lütgendortmund S	7:28
1562	Müller, Sandra	1	306	336	1625	Bochum	Bochum Hbf	8:29
542	Meier, Heinz	1	306	336	1625	Bochum	Bochum Hbf	8:29
1240	Mustermann, Max	1	306	336	1625	Bochum	Bochum Hbf	8:29

Spalten 20 – 28:

Spalte 20	Spalte 21	Spalte 22	Spalte 23	Spalte 24	Spalte 25	Spalte 26	Spalte 27	Spalte 28
An-Gemeinde	An-Haltestelle	An-Zeit	Anz Erheber	ID- Gruppe	Soll-Fzgtyp	Aufgabe	Wagen- klasse	Zufallszahlenreihe
char	char	time	int	int	char	char	int	char
Düsseldorf	Düsseldorf Hbf	10:12	2	512	1 x ET 429	Z+B	2	05 16 11 12 14 06 07 08 02 03 04 13 01 09 10 15
Hamm (Westf)	Hamm(Westf) Hbf	12:28	2	524	1 x ET 429	Z+B	2	14 06 02 13 01 10 09 11 15 05 07 04 12 16 03 08
Düsseldorf	Düsseldorf Hbf	10:12	2	512	1 x ET 429	B	2	05 16 11 12 14 06 07 08 02 03 04 13 01 09 10 15
Hamm (Westf)	Hamm(Westf) Hbf	12:28	2	524	1 x ET 429	B	2	14 06 02 13 01 10 09 11 15 05 07 04 12 16 03 08
Bochum	Bochum Hbf	8:17	3	546	Gelenkbus	Z+B		06 03 08 13 14 07 11 02 15 01 09 04 16 10 05 12
Bochum	Bochum Hbf	8:17	3	546	Gelenkbus	Z+B		06 03 08 13 14 07 11 02 15 01 09 04 16 10 05 12
Bochum	Bochum Hbf	8:17	3	546	Gelenkbus	Z+B		06 03 08 13 14 07 11 02 15 01 09 04 16 10 05 12
Herne	Wanne-Eickel Hbf	8:56	3	547	1 x Vario 1	Z+B		01 05 02 15 04 09 11 10 14 12 07 06 03 13 08 16
Herne	Wanne-Eickel Hbf	8:56	3	547	1 x Vario 1	B		01 05 02 15 04 09 11 10 14 12 07 06 03 13 08 16
Herne	Wanne-Eickel Hbf	8:56	3	547	1 x Vario 1	B		01 05 02 15 04 09 11 10 14 12 07 06 03 13 08 16

Anmerkungen:

- Spalten 2 und 3, Produkt: Code 1 = Bus, Code 2 = Strab (Straßenbahn/Stadtbahn), Code 3 = SPNV; Spalte 3 wird dem Erheber in der Erhebungsassp angezeigt
- Spalte 9, Kursnr: Spalte KUN des Fahrtverzeichnisses (vgl. Anlage A6.3)
- Spalte 10, E/Z: E = Erhebungsfahrt, Z = Zubringerfahrt
- Spalte 24, ID Gruppe: identifiziert Erhebungsfahrt bei mehreren Erhebern
- Spalte 26, Aufgabe: B = Befragung, Z = Zählung
- Spalte 27, Wagenklasse: Vorgabe an Erheber, in welcher Wagenklasse er erheben muss, nur bei Produkt SPNV
- Spalte 28, Zufallszahlenreihe: 01 bis 09 zur zufälligen Auswahl des zu erhebenden Wagens, 10 bis 16 zur zufälligen Auswahl der zu erhebenden Platzgruppe

A8.4 Durchführung der Erhebung

Jeder Erheber ist vor seiner ersten Erhebung und bei Bedarf während der Erhebung durch das Unternehmen in der Erhebungsmethodik sowie der Handhabung der Erhebungsgeräte und der -software zu schulen. Hierzu ist u.a. der vom VRR zur Verfügung gestellte Leitfaden zu nutzen.

Der Datentransfer auf die Erhebungsgeräte und von den Geräten ins HGS muss immer vom Erhebungsgerät aus angestoßen werden. Importiert ein Unternehmen

einen aktualisierten Dienstplan ins HGS, gelangen die neuen Dienste somit nicht automatisch auf die Erhebungsgeräte, sondern der Datenaustausch muss von diesen aus durchgeführt werden. Stehen Updates von der Software oder Stammdaten bereit, müssen diese ebenfalls aktiv vom Erhebungsgerät aus auf diesem installiert bzw. heruntergeladen werden. Somit sollte das Erhebungspersonal angewiesen werden, möglichst täglich einen Datenaustausch durchzuführen (bei Geräten mit SIM-Karte bzw. Erheberrn mit W-LAN-Zugang) bzw. die Geräte täglich im Erhebungsbüro vorbeizubringen, damit dort alle Daten aktualisiert werden können.

Zur Gewährleistung der Datensicherheit muss sich jeder Erheber mit seinem persönlichen Passwort in der Erhebungssoftware anmelden. Des Weiteren muss sich das Erhebungspersonal bei der SBZ zu Beginn und zum Ende jeder Erhebungsfahrt mit einer dem einzelnen Erheber zugewiesenen SmartCard identifizieren. Dies ist eine Forderung der Erstattungsbehörden im Rahmen der SBZ.

Um eine Erhebung zu beginnen, ist auf dem Erhebungsgerät zunächst die Dienstnummer des anstehenden Dienstes einzugeben. Anschließend werden auf dem Gerät alle Erhebungsfahrten aufgelistet, die zu dem gewählten Dienst gehören, und die erste Erhebungsfahrt kann ausgewählt werden. Für dieses Verfahren ist es somit wichtig, dass dem Erhebungspersonal eine Liste seiner Dienste mitgegeben wird, damit ihm die Dienstnummern bekannt sind und es einen Überblick über seine Dienste hat. Das Starten einer Erhebungsfahrt auf dem Erhebungsgerät ist erst ab einer vom VRR im HGS definierten Anzahl von Minuten vor Erhebungsbeginn möglich (derzeit 30 Minuten).

Da die Erhebungsgeräte selbst nicht personalisiert sind, werden bei der Übertragung der Dienstplandaten auf die Erhebungsgeräte alle Dienste des Unternehmens auf jedes Gerät übertragen. Somit kann jeder Erheber eines Unternehmens jeden übertragenen Dienst durch Eingabe der Dienstnummer aufrufen und durchführen. Möchte ein Unternehmen nicht, dass jeder Erheber auf alle Dienste zugreifen kann, kann es diese Funktion im HGS deaktivieren. In diesem Fall kann ein Erheber in der Erhebungssoftware nur die Dienste öffnen, die ihm zugewiesen sind. Im SAV ist zwingend so vorzugehen, da dem Erheber sonst keine Einsatzverfügung, die als Fahrtberechtigung dient, angezeigt bekommt.

Alle eTickets und Barcode-Tickets/Handy-Tickets sind elektronisch auszulesen. Kann ein solches Ticket z.B. aufgrund einer defekten Chipkarte nicht ausgelesen werden, ist es manuell über die Erhebungssoftware zu erfassen. Kann ein Erheber eine Ticketart nicht identifizieren, hat er das Ticket über die Fotofunktion zu fotografieren. Hierbei hat das Erhebungspersonal evtl. auf dem Ticket sichtbare personenbezogene Daten (Name, Adresse, Foto etc.) des Ticketinhabers aus Datenschutzgründen abzudecken. Das Foto kann vom Unternehmen nach der Datenübertragung eingesehen werden, so dass eine nachträgliche Zuordnung erfolgen kann. Diese

Zuordnung muss manuell nach dem Export aus dem HGS von dem Unternehmen selbstständig durchgeführt werden.

Sollten trotz gegenteiliger Anweisung personenbezogene Daten auf einem Ticket nicht für das Foto abgedeckt worden sein, ist das betroffene Foto aus Datenschutzgründen aus der HGS-Datenbank zu löschen. Hierzu ist folgendes Vorgehen einzuhalten:

- Nachdem das Unternehmen die Zuordnung des vom Erheber fotografierten Tickets vorgenommen hat, gibt es dem VRR per E-Mail Bescheid, dass ein Foto mit personenbezogenen Daten zu löschen ist (hierfür durch den VRR benötigte Angaben: Dienstnummer, Erhebungsdatum, Dateiname des Fotos).
- Der VRR gibt die Daten des zu löschenden Fotos an Jarosch & Haas weiter.
- Jarosch & Haas löscht das Foto und bestätigt dies dem VRR.
- Der VRR meldet dies an das Unternehmen.

Der Erheber kann bereits gespeicherte Daten nicht mehr bearbeiten oder löschen. Er kann lediglich einzelne Interviews stornieren, wobei er einen Grund für die Stornierung anzugeben hat. Der Stornoground wird im Datenexport des HGS ausgegeben, so dass eine Veränderung der erfassten Daten durch das erhebende Unternehmen entschieden und vorgenommen werden muss.

A8.5 Prüfroutinen

Prüfroutinen laufen zum einem automatisch während der Erhebung auf dem Erhebungsgerät, um mögliche Fehleingaben im Vorhinein zu vermeiden, zum anderen werden Prüfroutinen im HGS nach der Übertragung der Erhebungsdaten gestartet. Ein manuelles Anstoßen der Prüfroutinen ist nicht notwendig.

Prüfroutinen auf dem Erhebungsgerät

SAV:

- Die Eingabe der Anzahl der Sitzplätze in der Platzgruppe (Produkte Strab und SPNV) bzw. im Fahrzeug (Produkt Bus) kann eine durch den VRR im HGS definierte Anzahl nicht überschreiten. Des Weiteren erscheint eine Fehlermeldung, wenn der Wert 0 eingegeben und bestätigt wird.
- Der Erheber wird durch eine Warnung darauf hingewiesen, wenn die eingegebene Ist-Abfahrtszeit mehr als eine durch den VRR im HGS definierte Anzahl an Minuten von der Soll-Abfahrtszeit abweicht (derzeit 15 Minuten).
- Es erscheint eine Warnmeldung, wenn der Erheber bei der Frage nach der Anzahl Fahrgäste, die den Fahrausweis nutzen, in einem der Felder (Ab 6 Jahre, Unter 6 Jahre, kostenlose Mitnahme, Begleitung von Schwerbehinderten) einen

Wert eingibt und bestätigt, der den plausiblen Maximalwert je nach erfasstem Ticket überschreitet.

- Wird im Feld Anzahl Fahrgäste ab 6 Jahren der Wert 0 eingegeben und bestätigt, erscheint eine Fehlermeldung; der Wert muss korrigiert werden.
- Für das Feld Anzahl Fahrgäste ab 6 Jahren ist der Wert 1 voreingestellt. Bei Tickets, die nur von einem Fahrgast genutzt werden können (z. B. EinzelTicket, SchokoTicket oder Monatskarten, bei denen Mitfahrer unter „kostenlose Mitnahme“ zu erfassen sind), ist das Feld Ab 6 Jahre gesperrt, so dass der Eintrag 1 nicht verändert werden kann.
- Produkte Strab und SPNV: Für das Feld „davon außerhalb Platzgruppe“ wird geprüft, ob der eingegebene Wert kleiner ist als die Summe der Eingaben aller anderen Felder zur Frage nach der Anzahl Fahrgäste, die den Fahrausweis nutzen, da sich mindestens eine dieser Personen in der Platzgruppe befinden muss.
- Es erscheint eine Fehlermeldung, wenn der vom Erheber eingegebene Ticket-Preis größer als 999,00 € ist.
- Die Eingabe der Ausstiegshaltestelle ist abhängig von der ausgewählten Einstiegshaltestelle (Ausstieg kann nicht vor Einstieg liegen); bei einer nicht logischen Auswahl des Ausstiegs erscheint eine Fehlermeldung.

SBZ (FNV):

- Wird bei der Frage zur Anzahl der angetroffenen Fahrzeuge (nur bei Straßenbahn/Stadtbahn/U-Bahn) der Wert 0 eingegeben und bestätigt, erscheint eine Fehlermeldung.
- Der Erheber wird durch eine Warnung darauf hingewiesen, wenn der eingegebene Zählbeginn mehr als eine durch den VRR im HGS definierte Anzahl an Minuten von der Soll-Abfahrtszeit abweicht (derzeit 15 Minuten).
- Es erscheint eine Warnmeldung, wenn der Erheber bei der Frage nach der Anzahl Fahrgäste, die den Fahrausweis nutzen, in einem der Felder (Ab 6 Jahre, kostenlose Mitnahme) einen Wert eingibt und bestätigt, der den plausiblen Maximalwert je nach erfasstem Ticket überschreitet.
- Wird im Feld Anzahl Fahrgäste ab 6 Jahren der Wert 0 eingegeben und bestätigt, erscheint eine Fehlermeldung; der Wert muss korrigiert werden.
- Für das Feld Anzahl Fahrgäste ab 6 Jahren ist der Wert 1 voreingestellt. Bei Tickets, die nur von einem Fahrgast genutzt werden können (z.B. EinzelTicket, SchokoTicket oder Monatskarten, bei denen Mitfahrer unter „kostenlose Mitnahme“ zu erfassen sind) ist das Feld Ab 6 Jahre gesperrt, so dass der Eintrag 1 nicht verändert werden kann.

- Wird eine Erhebungsfahrt fünf Minuten nach der eigentlichen Soll-Ankunftszeit noch bearbeitet, erscheint regelmäßig im Abstand von fünf Minuten eine Abfrage, ob die Erhebung fortgesetzt oder beendet werden soll.

Des Weiteren gibt es bei allen Verfahren Fehlermeldungen, wenn Pflicht-Eingabefelder nicht ausgefüllt/bearbeitet wurden.

Prüfroutinen im HGS

Bei der elektronischen Erhebung wird in allen Erhebungsverfahren nachgelagert im Hintergrundsystem (zum Zeitpunkt des Datenexportes) die Gültigkeit der eTickets anhand der Sperrliste überprüft. Markierte Tickets werden bereits während der Erhebung als „markiert“ erfasst; ebenso werden Chipkarten ohne gültige Fahrtberechtigung als ungültig gekennzeichnet. Außerdem wird geprüft, ob ein eTicket während einer Erhebung mehrfach erfasst wurde.

Des Weiteren wird durch das Hintergrundsystem für die SBZ (FNV) geprüft,

- ob der erhobene elektronische Fahrausweis bezogen auf den Erhebungsabschnitt in der Erhebungszeit gültig ist (Prüfung der zeitlichen Gültigkeit in Bezug auf 9-Uhr-Tickets; dabei wird eine Toleranz von 15 Minuten berücksichtigt),
- ob die Angaben zur Mitnahme der im VRR gültigen Mitnahmeregelung entsprechen (keine Mitnahmemöglichkeit werktags (montags bis freitags) vor 19:00 Uhr; dabei wird eine Toleranz von 15 Minuten berücksichtigt; sowohl für eTickets als auch Papiertickets prüfbar). Für nicht erlaubte Mitfahrer wird ein eigener Datensatz angelegt, der als Schwarzfahrer kodiert wird.

Im SAV erfolgen diese Prüfungen durch den Organisator.

Gesperrte, markierte oder zeitlich ungültige 9-Uhr-Tickets sowie Chipkarten ohne gültige Fahrtberechtigung werden in der SBZ (FNV) umkodiert (vgl. Anlage A1.7 der Richtlinie), so dass über die vergebene Kodiernummer ersichtlich ist, dass das erfasste Ticket zum Zeitpunkt der Erhebung nicht gültig war.

Zum Zeitpunkt der Erhebung ungültige Tickets sind im Rahmen der SBZ (und auch des SAV) auf jeden Fall zu berücksichtigen.

Auch Mehrfacherfassungen von eTickets werden umkodiert, nur die erste Erfassung durchläuft die anderen Prüfroutinen. Die Umkodierung von Mehrfacherfassungen erfolgt auch im SAV.

Gesperrte, markierte und ungültige Tickets werden im SAV nicht umkodiert, sondern in einer eigenen Spalte gekennzeichnet.

A8.6 Datenaufbereitung und Datenübergabe

Die Erhebungsdaten können im HGS nicht verändert werden. Der Datenexport aus dem HGS gibt somit immer den Originalzustand der Daten wieder.

Jedes Erhebungsinstitut hat spätestens zwei Wochen nach jedem Quartalsende des SAV einen Datenexport aus dem HGS mit allen Erhebungsdaten des Quartals im unveränderten Zustand an den VRR zu übermitteln.

Außerdem ist jedes Erhebungsinstitut dazu verpflichtet, mehrmals die Woche einen Datenexport zur Datensicherung zu ziehen.

Für die in Abschnitt 2.5 genannten Termine zur Datenlieferung der vorläufigen bzw. endgültigen Erhebungsergebnisse sind die aus dem HGS exportierten Daten durch die Erhebungsinstitute zu plausibilisieren und entsprechend der Anlage 6 (SAV) für die Übergabe an den VRR bzw. an den Organisator aufzubereiten.

Dabei sind nach Anlage A1.7 umkodierte VRR-Fahrausweise (z.B. gesperrte Tickets, siehe auch Abschnitt A8.5) ohne Änderung an den VRR zu übergeben. Der VRR wird diese Tickets entsprechend der noch im Arbeitskreis WA abzustimmenden Regelung bewerten. Ausgenommen sind als mehrfach erfasst umkodierte Tickets. Diese sind vom Erhebungsinstitut zu löschen und nicht an den VRR zu übergeben.

Im Rahmen der elektronischen Erhebung werden von Chipkarten- und Barcode-Tickets alle zum Zeitpunkt der Erhebung gültigen Fahrtberechtigungen ausgelesen. Im Export werden in solchen Fällen alle ausgelesenen Fahrtberechtigungen unter derselben Interviewnummer ausgegeben, wobei für jede Fahrtberechtigung ein eigener Datensatz angelegt wird. Bei der Datenübergabe an den VRR ist hierbei folgendes zu beachten:

- Bei Tickets mit zusätzlichem 1.Klasse-Zuschlag darf der Zuschlag nicht mit übergeben werden, sondern es ist nur der Stammfahrausweis (z.B. 1205) zu übergeben.
- Sind statt eines Stammfahrausweises mit Zuschlag zwei voneinander unabhängige gültige Fahrtberechtigungen auf einem Ticket vorhanden (z.B. zwei Ticket2000 für unterschiedliche Tarifgebiete), ist nur die erste im Export aufgeführte Fahrtberechtigung an den VRR zu übergeben.
- Sind auf einem Ticket zwei Fahrtberechtigungen vorhanden und werden bei der Anzahl das Ticket nutzenden Fahrgäste neben dem Ticketinhaber weitere Personen angegeben (z.B. kostenlose Mitnahme oder Kleinkinder unter 6 Jahren), werden diese Personen zu beiden Fahrtberechtigungen ausgegeben. D.h. bei der Datenübergabe ist darauf zu achten, auch diese Personen nur einmal zu übergeben.

Bei der Plausibilisierung ist insbesondere darauf zu achten, ob IDs bzw. Kennungen von elektronisch ausgelesenen Informationen (z.B. Ticketart oder verkaufendes VU) durch das HGS in die Kodierung der VRR-Einnahmenaufteilung (siehe Anlage 1 bis Anlage 3) umkodiert wurden oder die entsprechenden Felder noch die ausgelesenen Produkt-IDs / VU-Kennungen enthalten. Dies kann vorkommen, wenn ein eTicket bzw. Barcode-Ticket nicht in den HGS-Stammdaten hinterlegt wurde. Diese Tickets / Verkäufer sind daran zu erkennen, dass die ausgelesene Produkt-ID oder VU-Kennung mit vorangestellter 9 mit anschließenden Nullen (aufgefüllt auf insgesamt 8 Ziffern) im Export ausgegeben wird. Z.B. würde die Produkt-ID 12345, sollte sie nicht in den Stammdaten hinterlegt sein und somit nicht in einen EA-Code übersetzt werden können, im Export als 90012345 ausgegeben werden. Solche Fälle sind direkt dem VRR zu melden.

Anlage 9: Einnahmenaufteilung VRR-eTarif

A9.1 Grundsätzliches

Der eTarif eezy wurde zum 01.12.2021 in NRW eingeführt. Er setzt sich aus dem verbundübergreifenden NRW-eTarif und den vier Verbund-eTarifen aus VRR, VRS, AVV und Westfalen zusammen. Die Preisberechnung erfolgt auf Basis eines Grundpreises je Reise und eines Arbeitspreises je zurückgelegtem Luftlinienkilometer.

Einnahmen aus Reisen, bei denen der VRR-eTarif Anwendung findet und die nicht unter einen NRW-24-Stunden-Preisdeckel fallen, gehen in die Einnahmenaufteilung zum VRR-eTarif ein. Das hierfür geltende Verfahren wurde in der Sitzung des AK Wirtschaftliche Angelegenheiten am 19.08.2021 beschlossen und wird im Folgenden dargestellt.

A9.2 Verfahren zur Einnahmenaufteilung

Die Aufteilung der Einnahmen aus dem VRR-eTarif basiert nicht auf Erhebungsdaten, sondern auf den Vertriebsdaten zu den einzelnen eTarif-Reisen aus den eTarif-Hintergrundsystemen der Systembetreiber. Dabei erfolgt die Aufteilung der Einnahmen jeder Einzelreise bzw. eines Reisebündels bei Anwendung eines VRR-24-Stunden-Preisdeckels nach dem Verfahren der aus dem Anspruchsverfahren SPNV bekannten Grund- und Arbeitspreissystematik:

- Aufteilung des Fahrpreises auf die Fahrtabschnitte anhand der befahrenen Tarifgebiete nach Grund- und Arbeitspreis
 - Grundpreis = Fahrpreis * 2/Anzahl Tarifgebiete (für Fahrten > 2 TG; bei Fahrten <= 2 TG kein AP)
 - Arbeitspreis = Fahrpreis – Grundpreis
- Aufteilung Grundpreis: Grundpreis/Anzahl Fahrtabschnitte
- Aufteilung Arbeitspreis auf die Fahrtabschnitte nach dem Anteil der je Fahrtabschnitt befahrenen Tarifgebiete bzw. Tarifgebietsanteile
- Die 1. Klasse-Anteile sollen nur auf die Unternehmen im SPNV aufgeteilt werden, welche eine 1. Klasse anbieten. Die Aufteilung erfolgt ebenfalls nach der beschriebenen Grund- und Arbeitspreissystematik.

Durch Anwendung des bekannten EA-Verfahrens können verfahrensbedingte Einnahmenverschiebungen vermieden werden. Zur Überprüfung des Verfahrens wurde in der AK WA-Sitzung am 19.08.2021 eine Revision des Verfahrens beschlossen. Diese soll erfolgen, wenn, in Hinblick auf Unternehmensergebnisse, ausreichend Daten aus dem VRR-eTarif vorliegen, spätestens auf Basis der Ergebnisse des eTa-

rifes aus 2025. Bei der Revision sollen zudem Informationen aus der zeitlich zugehörigen Verkehrserhebung mit einfließen.

Die Ergebnisse aus der Einnahmenaufteilung des eTarifs (VRR-eTarif sowie Ansprüche aus der EA des NRW-eTarifs, die vormals als Kragenfahrten Teil der VRR-EA waren) sind in die Härtefallrechnung des VRR-Regeltarifs einzubeziehen.

A9.3 Datenlieferung

Zur Durchführung des beschriebenen Einnahmenaufteilungsverfahrens sind die Verkehrsunternehmen verpflichtet, die Vertriebsdaten der in die Einnahmenaufteilung des VRR-eTarifs fallenden Reisen, bei denen sie KVP sind, an die VRR AöR zu melden. Die Übergabe der Daten eines Kalendermonats (Buchungsperiode) hat zum Ende des Folgemonats zu erfolgen. Die Vertriebsdaten sind in dem in Anlage 15 („eTarife in NRW, Vertriebsdatenmeldung – Verfahren zum Austausch von Vertriebsdaten – Schnittstellenbeschreibung“) des Vertrages „NRW-Einnahmenaufteilung – Vertrag zur Regelung der Aufteilung der NRW-Tarif-Einnahmen“ beschriebenen Schnittstellenformat zu übergeben.

Die Daten sind an den hierzu bei der VRR AöR eingerichteten FTP-Server zu übermitteln. Der FTP-Server kann direkt aus dem jeweiligen eTarif-System angebunden werden. Zugangsdaten zum FTP-Server sind bei der VRR AöR per E-Mail (tarifvertrieb@vrr.de) zu erfragen.

Die Datenübergabe hat gemeinsam mit der Übergabe der Vertriebsdaten für das VRR-Tarifcontrolling zu erfolgen, d.h. es erfolgt eine Datenübergabe je Kalendermonat (Buchungsperiode), welche alle Reisen mit VRR-eTarif enthält, auch solche, die unter einen NRW-24-Stunden-Preisdeckel fallen und somit nicht in die Einnahmenaufteilung des VRR-eTarifs gehören. Eine Trennung der Daten nach den Verwendungszwecken erfolgt bei der VRR AöR unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Vorgaben.

A9.4 Provision VRR-eTarif

Laut Beschluss des AK WA vom 19.08.2021 wird die im VRR-Regeltarif bestehende Provisionsregelung von 10% auf die Ausgleichsbeträge für den VRR-eTarif übernommen. Die Ausgleichsbeträge ergeben sich aus vorstehend beschriebener Einnahmenaufteilung des VRR-eTarifs. Diese Provisionsregelung zum VRR-eTarif bezieht nur Verkehrsunternehmen ein, für die bereits außerhalb des neuen „Kooperationsvertrags über den gegenseitigen Vertrieb von Fahrtberechtigungen nach dem VRR-, VRS-, AVV- und Westfalentarif im Rahmen der eTarife in NRW“ vertragliche Vereinbarungen zu Tarifierung, Vertrieb, Meldewesen und Abrechnung über den VRR-Tarif mit der VRR AöR bestehen. Verkehrsunternehmen, die Fahrtberech-

tigungen des VRR-eTarifs nur über den genannten Kooperationsvertrag zum gegenseitigen Vertrieb vertreiben dürfen, erhalten keine Vertriebsprovision (siehe auch Kooperationsvertrag über den gegenseitigen Vertrieb).

Anlage 10: Verfahren zur Berechnung der Abschlagszahlungen

A10.1 Ausgleichsbeträge zwischen den ÖSPV-Unternehmen

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

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

A10.2 Ausgleichsbeträge zwischen SPNV- und ÖSPV-Unternehmen

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

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

Anlage 11: Zuschreibung der ZusatzTickets, Fahrradtickets sowie 1. Klasse Abo- und Monatstickets

A11.1 Zuschreibung der ZusatzTickets zwischen SPNV- und ÖSPV-Unternehmen

Für die Einnahmenaufteilung werden auf Basis einer Nutzungsanalyse die Gesamteinnahmen aus dem ZusatzTicket (ZusatzTicket Einzel und 4er) wie folgt zwischen SPNV- und den ÖSPV-Unternehmen aufgeteilt:

Ticket	Verteilung	ÖSPV	im ÖSPV	SPNV	im SPNV
Zusatzticket					
Fahrtzweck Geltungsbereichserweiterung	87,0%	28,3%	100,0%	58,7%	81,9%
Fahrtzweck 1. Klasse Nutzung	13,0%	0,0%	0,0%	13,0%	18,1%
	100,0%	28,3%	100,0%	71,7%	100,0%
Fahrradticket					
Fahrtzweck Fahrradmitnahme	100%	20%	100%	80%	100%

Bei Linien, für die generell ein Zuschlag notwendig ist, verbleiben die Einnahmen bei dem verkaufenden Unternehmen. Diese Einnahmen werden nicht bei der Zuschreibung berücksichtigt.

A11.2 Ermittlung des Anspruchs der einzelnen ÖSPV-Unternehmen aus ZusatzTickets

Der Anspruch jedes einzelnen ÖSPV-Unternehmens aus dem ÖSPV-Anteil der VRR-ZusatzTickets ergibt sich aus dem Anteil des Unternehmens an den kassentechnischen Einnahmen der ÖSPV-Unternehmen aus VRR-ZusatzTickets.

A11.3 Aufteilung der Zusatz- und Fahrradtickets innerhalb der SPNV-Unternehmen

Die Aufteilung des SPNV-Anteils aus dem VRR-ZusatzTicket erfolgt unter Berücksichtigung der möglichen Verwendungszwecke des ZusatzTickets bzw. des Fahrradtickets. Auf Grundlage von Untersuchungen der VU Rheinbahn und WSW aus dem Jahr 2008 wird die folgende Verteilung der Verwendungszwecke angenommen:

Zusatztickets:

- 81,9% für die Geltungsbereichserweiterung und
- 18,1% für die 1. Klasse-Erweiterung

Fahrradtickets:

- 100% für die Fahrradmitnahme.

Entsprechend dieser Anteile wird der SPNV-Anteil aus ZusatzTickets zunächst auf die drei Verwendungszwecke verteilt. Anschließend erfolgt die Aufteilung dieser drei Einnahmenanteile auf die SPNV-Linien und damit -Unternehmen nach folgenden Schlüsseln:

- Für den Verwendungszweck Geltungsbereichserweiterung erfolgt die Aufteilung nach dem Schlüssel „Abschnittsbeförderungsfälle mit Fahrausweisen des VRR-Regeltarifs, deren Geltungsbereich mit einem VRR-ZusatzTicket erweitert werden kann, gewichtet nach Reiseweite (gemessen in befahrenen Tarifgebieten)“.
- Der Einnahmenanteil des Verwendungszwecks 1. Klasse-Erweiterung wird nach dem Schlüssel „Abschnittsbeförderungsfälle in der 1. Wagenklasse mit Fahrausweisen des VRR-Regeltarifs, die mit einem VRR-ZusatzTicket in der 1. Wagenklasse genutzt werden können“ aufgeteilt.
- Für den Verwendungszweck Fahrradmitnahme erfolgt die Aufteilung nach dem Schlüssel „Abschnittsbeförderungsfälle mit Fahrausweisen des VRR-Regeltarifs, bei denen für die Fahrradmitnahme das Lösen eines VRR-ZusatzTickets erforderlich ist“.

Die oben genannten Anteile der Verwendungszwecke können anhand einer Auswertung des beim Kauf des VRR-ZusatzTickets am Automaten anzugebenden Verwendungszwecks überprüft werden (Frage zum Verwendungszweck wurde in die Software der neuen Transdev-Automaten zum Wechsel des SPNV-Vertriebsdienstleisters im Dezember 2019 integriert).

A11.4 Aufteilung der 1. Klasse Abo- und Monatsticket innerhalb der SPNV-Unternehmen

Die Aufteilung innerhalb der SPNV-Unternehmen erfolgt nach dem Schlüssel „Abschnittsbeförderungsfälle mit Zeitfahrausweisen in der 1. Wagenklasse“. In den Schlüssel sind nur die Zeitfahrausweise einzubeziehen, zu denen 1. Klasse Abo- oder Monatstickets genutzt werden können.

Anlage 12: Besondere Regelungen für einzelne Jahre

Anlage 13: Korrekturverfahren für leere Schichten im Spitzausgleichverfahren und für Schichten in denen die Befragungsquote nicht erreicht wird

In der Sitzung des AK WA am 27.10.2016 wurde ein Verfahren zum Umgang mit leeren Schichten, d.h. Schichten, die nicht erhoben wurden, vereinbart. Demgemäß sollen leere Schichten mit alternativen Daten wie folgt gefüllt werden:

- Fahrten, die im Erhebungsjahr nicht erhoben wurden → Übernahme von Daten einer ‚benachbarten‘ Fahrt (zufällig).
- Zeitschichten (1. Klasse, Wochenende), die im Erhebungsjahr nicht erhoben wurden → Übernahme von Daten einer ‚benachbarten‘ Zeitschicht (konkrete Erhebungsfahrt mit dem geringsten Abstand zur leeren Zeitschicht).
- In Ausnahmefällen → Übernahme von fortgeschriebenen Daten (Mengen aus Fahrausweisstatistik) aus der vorherigen Erhebung.
- In Ausnahmefällen, im Falle eines systematischen Fehlers (Fehlinterpretation des Stichprobenplanes, techn. Probleme) → Anpassung an eine Jahresganglinie aus den erhobenen Daten für die systematisch nicht erhobenen Daten.

Leere Schichten sind in den Erhebungsergebnissen zu markieren, damit im Anschluss Analysen und ggf. bilaterale Vereinbarungen auf Linien- bzw. Unternehmensebene durchgeführt werden können.

Bei einer Gesamterfüllung des Stichprobenplanes von unter 95% bezogen auf die Teilerhebungen (Lose), ist das folgende 2-stufige Anpassungsverfahren auf die durch alternative Daten ergänzten Daten anzuwenden:

- Stufe 1: Anpassung des Einnahmenanspruches
Sicherheitsabschlag auf den Einnahmenanspruch aus den ergänzten Daten in Höhe des relativen Fehlers (vereinfachte Konfidenzberechnung; ohne Schichtung) der erhobenen Daten (Ausgleich zufälliger Fehler).
- Stufe 2: Korrektur möglicher Verzerrungen auf Verkäufererebene (Härteausgleich)
Umbuchen von Einnahmenanteilen auf den Konzessionär (Verkäufer = Transporteur/Vertriebsdienstleister) mit einer Toleranz von +20% bezogen auf den Anteil in den erhobenen Schichten. Dadurch bleibt der Einnahmenanspruch des Transporteurs in seiner Höhe erhalten, es werden jedoch verkäuferbezogene Härten kompensiert.

Anlage 14: Auswahl innerhalb einer Erhebungseinheit im Spitzenausgleichverfahren

Im Abschnitt 3.7 zur Erhebungsdurchführung wird vorgeschrieben, dass die befragten Personen innerhalb der Erhebungseinheit nach einem vorgegebenen Verfahren auszuwählen sind, damit die Auswahl möglichst repräsentativ ist.

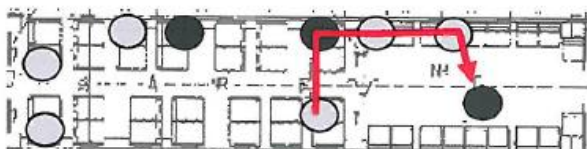
Beispiel: Durchführung der Befragung innerhalb der Erhebungseinheit



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



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



Anlage 15: Härtefallregelung (Beispiel)

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

Als Bandbreite für die Härtefallregelung für die Entwicklung des Einnahmenanspruches ab dem Jahr 2011 wurden 4%-Punkte festgelegt. D.h. das sich der Einnahmenanspruch eines Unternehmens im Vergleich zum VRR-Mittelwertes um mindestens

VRR-Mittelwert ./ Bandbreite

entwickeln soll. Im nachfolgenden Beispiel bedeutet dies, dass sich der Einnahmenanspruch 2012 im Vergleich zum Jahr 2011 um mindestens +3,0% (Unterer Schwellenwert) entwickeln muss.

Darstellung 1

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

Das Unternehmen B liegt unterhalb dieser Entwicklung (+0,6%-Punkte), so dass der Einnahmenanspruch über die Härtefallregelung angepasst werden muss. Dieses erfolgt in einem zweistufigen Verfahren.

In der ersten Stufe bezahlen die Unternehmen, die über dem oberen Schwellenwert liegen, d.h. VRR-Mittelwert + Bandbreite. Im angeführten Beispiel ist dieses nur Unternehmen A. Der Maximalbeitrag, den die Unternehmen aus der Stufe 1 zahlen müssen, ist die Differenz zwischen dem ursprünglichen Einnahmenanspruch aus der Einnahmenaufteilungsrechnung und dem Schwellenwert (Kappungsbetrag). Reichen die Beiträge aus der Stufe 1 für die Härtefallregelung aus, so zahlen alle Unternehmen den gleichen prozentualen Anteil vom Kappungsbetrag.

Darstellung 2

	Unternehmen			
	A	B	C	S
Mittel aus der 1. Stufe	1,331	0,000	0,000	1,331
Neuer EA 2012 (nach Stufe 1)	157,094	0,000	0,000	
Veränderung Einnahmenanspruch in % (2011 > 2012)	11,0%	0,0%	0,0%	

Der Restbetrag wird in der zweiten Stufe von den Unternehmen bezahlt, die oberhalb vom unteren Schwellenwert liegen, d.h. VRR-Mittelwert ./ Bandbreite und zwar im Verhältnis des Einnahmenanspruches dieser Unternehmen, der oberhalb des unteren Schwellenwertes liegt. Bei der Schlüsselbildung werden Beträge, die in der 1. Stufe gezahlt werden, berücksichtigt. Im angeführten Beispiel sind von der 2. Stufe die Unternehmen A und C betroffen.

Darstellung 3

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

Anschließend werden die Gesamtmittel auf die Härtefallunternehmen verteilt.

Darstellung 4

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

Rückzahlung von Härtefallzahlungen

Gemäß Abschnitt 2.3 müssen Unternehmen, die Härtefallzahlungen erhalten und deren Einnahmenanspruch sich bis zum Jahr der übernächsten Erhebung überdurchschnittlich entwickelt, die erhaltenen Härtefallzahlungen an die zahlenden Unternehmen zurückzahlen. Eine Rückzahlungsverpflichtung besteht nur maximal bis zu der Höhe des Anteils, der über der durchschnittlichen Entwicklung des VRR-Tarifes liegt.

In dem Beispiel mit den Unternehmen A, B, C entwickeln sich die Einnahmenansprüche in den Folgejahren wie folgt:

Darstellung 5

	Unternehmen			
	A	B	C	S
Einnahmenanspruch 2012 (Mio. €)	155,795	112,833	9,620	278,248
Einnahmenanspruch 2013 (Mio. €)	160,936	116,218	9,861	287,015
Veränderung Einnahmenanspruch in %	3,3%	3,0%	2,5%	3,2%
				VRR-Mittel
Einnahmenanspruch 2014 (Mio. €)	164,959	120,867	10,601	296,427
Veränderung Einnahmenanspruch in %	2,5%	4,0%	7,5%	3,3%
				VRR-Mittel

Im Jahr 2013 muss sich in dem o.g. Beispiel der Einnahmenanspruch um mindestens -0,8%-Punkte entwickeln (3,2% VRR-Mittelwert - 4% Bandbreite). Sämtliche Unternehmen erfüllen diese Voraussetzung, somit hat kein Unternehmen Anspruch auf einen Härtefallausgleich. Das Unternehmen B, welches im Jahr 2012 einen Härtefallausgleich erhalten hat, entwickelt sich unter dem VRR-Mittelwert. Somit besteht keine Rückzahlungsverpflichtung für Unternehmen B im Jahr 2013.

Im Jahr 2014 muss sich in dem o.g. Beispiel der Einnahmenanspruch um mindestens -0,7%-Punkte entwickeln (3,3% VRR-Mittelwert - 4% Bandbreite). Sämtliche Unternehmen erfüllen diese Voraussetzung, somit hat kein Unternehmen Anspruch auf einen Härtefallausgleich. Das Unternehmen B, welches im Jahr 2012 einen Härtefallausgleich erhalten hat, entwickelt sich 0,7%-Punkte über dem VRR-Mittelwert. Somit muss Unternehmen B im Jahr 2014 einen Teil der im Jahr 2012 erhaltenen Härtefallausgleichszahlungen zurückzahlen.

Darstellung 6

	Unternehmen			
	A	B	C	S
Maximal-Einnahmenanspruch 2014 (Mio. €)		120,053		
Rückzahlungsbetrag 2012 (im Rahmen EA 2014) (Mio. €)		-0,814		-0,814
Schlüssel für Rückverteilung gem. HFZ 2012 in %	98,2%		1,8%	100,0%
Rückverteilung auf zahlende Unternehmen (Mio. €)	0,799		0,015	0,814

Der Maximal-Einnahmenanspruch für Unternehmen B beträgt 120,053 Mio. € (116,218 Mio. € Einnahmenanspruch 2013 + 3,3% VRR-Mittelwert). Die Differenz zum Einnahmenanspruch 2014 beträgt 0,814 Mio. €. Dies ist der Betrag, den Unternehmen B für das Jahr 2012 im Rahmen der Einnahmenaufteilung 2014 zurückzahlen hat.

Die Rückverteilung auf die zahlenden Unternehmen erfolgt über den Schlüssel „Härtefallzahlung 2012“.

Anlage 16: Regeln zu Erheberkontrollen

Kontrollen durch externe Dritte

Anzahl der Kontrollen je Quartal und Los in der Initialerhebung:

	Quartal 1	Quartal 2	Quartal 3	Quartal 4	Gesamt
ÖSPV - Einzellose	80	60	40	20	200
ÖSPV - Erhebungsinstitute mit mehreren Losen	60	45	30	15	150
SPNV - ein Auftragnehmer	80	60	40	20	200
SPNV - zwei Unterauftragnehmer	120	90	60	30	300

Anzahl der Kontrollen je Quartal und Los in der Rollierungsphase:

	Quartal 1	Quartal 2	Quartal 3	Quartal 4	Gesamt
ÖSPV - Einzellose	30	25	25	25	105
ÖSPV - Erhebungsinstitute mit mehreren Losen	25	20	20	20	85
SPNV - ein Auftragnehmer	30	25	25	25	105
SPNV - zwei Unterauftragnehmer	45	40	40	40	165

Der VRR gibt dem Organisator / dem Kontrollinstitut die Anzahl der Kontrollen je Verkehrsunternehmen vor.

Befragt bzw. kontrolliert wird in Bussen, Straßen- oder Stadtbahnen und in Zügen. In Straßenbahnen, Stadtbahnen und in Zügen sollen vom Erhebungspersonal in einem zufällig ausgewählten Wagen und einer zufällig ausgewählten Platzgruppe möglichst viele Fahrgäste befragt werden. Sollte im Vorfeld der Erhebung nicht bekannt sein, in welchem Wagen bzw. in welcher Platzgruppe befragt wird, muss das Kontrollpersonal dies selbst herausfinden.

Für die Kontrollen sind die Merkmale des Kontrollbogens zu verwenden (siehe A16.1).

Der Auftragnehmer erhält vom VRR Kontrollfahrausweise, die an Erhebungstagen zur Benutzung von Bussen und Bahnen im VRR gelten und den Kontrollvorgang

legitimieren. Diese Kontrollfahrausweise dürfen nicht beim eigentlichen Kontrollvorgang verwendet werden.

Vorgehensweise bei und nach den Kontrollen:

- Das Kontrollpersonal sollte sich im entsprechenden Kontrollbereich befinden und sich wie ein normaler Fahrgast verhalten.
- Wird der Kontrolleur angesprochen, hat er einen **Fahrausweis** eines anderen Verkehrsunternehmens als das Verkehrsunternehmen, bei dem gerade kontrolliert wird, vorzuzeigen. Dabei sind sowohl **Barfahrausweise** als auch **Zeitkarten verschiedener Tarife** zu verwenden. Es sind überwiegend **Papierfahrausweise** zu nutzen, in geringerem Maße Deutschlandtickets. Weiterhin sind Fahrausweise zu verwenden, die auf dem entsprechenden Kontrollabschnitt gültig sind (mindestens Preisstufe B mit aktuellem Entwerterstempel).
- Stellt der Kontrolleur fest, dass die Befragung in der ersten Klasse durchgeführt wird und dies nicht im Vorfeld bekannt war und somit kein gültiges Ticket vorhanden ist, wird die Kontrolle mit dem vorhandenen Ticket vollzogen.
- Bei der Kontrolle ist das Unternehmenslogo auf dem Fahrausweis möglichst unauffällig zu verdecken, sodass das Erhebungspersonal den Fahrausweis in die Hand nehmen muss
- Bei der Befragung des Kontrolleurs müssen folgende Informationen vom Interviewer befragt/erfasst werden:
 - Tarif
 - Ticketbezeichnung
 - verkaufendes Verkehrsunternehmen
 - Preisstufe/Preis
 - Erfassung des Wohnorts beim DT
 - Mitfahrer
 - Einstiegsbahnhof/Haltestelle auf der Erhebungsfahrt
 - Ausstiegsbahnhof/Haltestelle auf der Erhebungsfahrt
 - Reiseweg Vorlauf und Nachlauf
 - vor Nutzung (Vorlauf, „Wie sind Sie zu Ihrem Einstiegsbahnhof/Haltestelle gekommen?“ o.ä.,
 - nach Nutzung (Nachlauf, „Wie geht es nach Ihrem Ausstieg weiter?“ o.ä.).
 - Fahrtzweck
- Weitere Fragen des Interviewers sind für den Kontrollvorgang nicht relevant.
- Der Kontrolleur zeigt dem Interviewer ein gültiges Ticket, damit der Interviewer die Ticketbezeichnung, das verkaufende Verkehrsunternehmen und die Preis-

stufe selbständig erfassen kann. Bei der Befragung zum Ein- und Ausstieg sollen die Bahnhöfe/Haltestellen benannt werden, die dem Kontrollabschnitt entsprechen. Um die Befragung nicht in die Länge zu ziehen, soll beim Vor- bzw. Nachlauf die Antwort „zu Fuß“ gegeben werden.

- Vor bzw. nach der Befragung durch den Interviewer hat der Kontrolleur das Erhebungspersonal zu beobachten (mindestens 10 Minuten). Bei der Beobachtung ist darauf zu achten, dass
 - das Erhebungspersonal aktiv ist,
 - das Erhebungspersonal möglichst eine hohe Anzahl von Fahrgästen erfasst,
 - das Erhebungspersonal die Einsteigerzählung korrekt durchführt,
 - das Erhebungspersonal korrekt auftritt,
 - elektronische Tickets elektronisch ausgelesen werden,
 - die vorgegebene Befragungsreihenfolge eingehalten wird (und nicht überwiegend die Einsteiger befragt werden).
- Nach der Beobachtung und dem Interview gibt sich das Kontrollpersonal dem Erhebungspersonal zu erkennen und teilt dem Interviewer seine Beobachtung (positiv wie negativ) mit. Dabei ist nach Möglichkeit ein Zeitpunkt zu wählen, zu dem die Erhebungstätigkeit des Erhebungspersonals unterbrochen werden kann.
- Das Kontrollpersonal identifiziert gemeinsam mit dem Erheber das Interview und sorgt dafür, dass der Erheber das Interview unter Angabe des Stornierungsgrundes „Kontrolle“ storniert. Ist eine Stornierung des Interviews in Einzelfällen nicht möglich, erfasst das Kontrollpersonal die Gründe hierfür auf dem Kontrollbogen.
- Das Kontrollpersonal erfasst die Erheber-Nr. sowie den genauen Zeitpunkt der Kontrolle auf dem Kontrollbogen (sofern das Kontrollpersonal befragt wurde). Damit kann das Interview der Kontrolle zugeordnet und ggf. für weitere Berechnungen gelöscht werden.
- Mit dem Erhebungspersonal werden keine Diskussionen vor den Fahrgästen geführt.
- Das Kontrollpersonal hat mindestens bei einer Haltestelle die Einsteiger in den Bus bzw. die Besetzung in der Platzgruppe (ÖSPV Schiene / SPNV) auf dem Kontrollbogen zu erfassen. Der Abgleich der Einsteiger zwischen den Zahlen des Kontroll- und Erhebungspersonals erfolgt im Nachgang durch den VRR. Das Kontrollpersonal hat die Zahl der Einsteiger nicht auf dem Erhebungsgerät des Erhebungspersonals zu überprüfen.

- Sollte beobachtet werden, dass keine Ein-/Aussteigerzählung (ÖSPV Bus) bzw. Besetzungszählung (ÖSPV Schiene / SPNV) durchgeführt wird, ist dies auf dem Kontrollbogen zu vermerken
- Vom Kontrollpersonal ist ein Kontrollbogen gemäß A16.1 auszufüllen.
- Ist das Interview nicht zufriedenstellend durchgeführt worden oder das Auftreten des Interviewpersonals nicht zufriedenstellend (betrifft den kontrollierten Interviewer und die ggf. vorhandenen anderen Interviewer), sind die Gründe dafür unter „Besonderes/Bemerkungen“ anzugeben.
- Nach der Kontrolle (spätestens am Folgewerktag) ist vom Auftragnehmer ein Kontrollbogen für jede durchgeführte Kontrolle oder eine von der Einsatzzentrale erstellte tabellarische Aufstellung (Excel-Datei) mit allen Informationen des beigefügten Kontrollbogens an den VRR zu mailen. Der Aufbau der Excel-Datei ist in A16.2 dargestellt. Der VRR wird dann die betreffenden Unternehmen unverzüglich über das Ergebnis in Kenntnis setzen. Das genaue Verfahren ist vor Beginn der Kontrollen mit dem VRR abzustimmen.
- Die ausgefüllten Kontrollbögen sind dem VRR spätestens einen Monat nach jeder Periode zu übergeben.

Kontrollen der Verkehrsunternehmen

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

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

Der ausgefüllte Kontrollbogen oder eine Tabelle mit allen Informationen des Kontrollbogens muss spätestens am dritten Folgewerktag dem kontrollierten Verkehrsunternehmen und dem VRR per Mail zugesendet werden, damit eine Korrektur der Erhebungsdurchführung möglich ist.

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

A16.1 Kontrollformular

VRR Erhebung 2026 - Kontrollbogen

Erhebungsabschnitt			
Unternehmen:		Datum:	
Kursnummer:		Linien-Nr.:	
Abfahrtshaltestelle:		Zeit:	
Endhaltestelle:		Zeit:	
Kontrollabschnitt			
Einstiegshaltestelle:		Zeit:	
Ausstiegshaltestelle:		Zeit:	
Zeitpunkt der Kontrolle zur Identifizierung im Nachgang		Zeit:	
Nummer des kontr. Erhebers:			
Anzahl der Erheber insg.:			
Benutztes Ticket: (z.B. EinzelTicket Erw. Preisst. B, WSW)			
Wurde die Ticketart richtig erfasst?	Ja ☐	Nein ☐	
Wurde die Preisstufe richtig erfasst?	Ja ☐	Nein ☐	
Wurde das verkaufende Unternehmen richtig erfasst?	Ja ☐	Nein ☐	
Wurde nach Ein- und Ausstieg (und Vor-/Nachlauf) gefragt?	Ja ☐	Nein ☐	
Wurden elektronische Tickets ausgelesen?	Ja ☐	Nein ☐	
War der Erheber aktiv?	Ja ☐	Hinweis: Es sind möglichst viele Fahrgäste in der Platzgruppe zu befragen!	Nein ☐
Erfolgte die Auswahl der zu befragenden Personen korrekt?	Ja ☐	Hinweis: Es dürfen <u>nicht</u> überwiegend Neu-Einsteiger befragt werden!	Nein ☐
Auftreten des Erhebers:	sehr gut ☐ gut ☐ nicht zufriedenstellend ☐ Wenn "nicht zufriedenstellend" bitte den Grund unter Besonderes/Bemerkungen angeben.		
Nur bei Kontrolle im Bus: Erfassung der Einsteiger in den Bus an mind. einer Haltestelle	Anzahl Einsteiger	an Halt.	Haltestellen-Name
	Anzahl Einsteiger	an Halt.	Haltestellen-Name
Besonderes/Bemerkungen:			

Unterschrift Kontrolleur: _____

Name des Kontrolleurs: _____

Kontrollierendes Untern.: _____ Meldung an den VRR am: _____

A16.2 Übergabedatei (Excel-Format)

Die Datei mit den Kontrollergebnissen ist wie folgt aufzubereiten (Angaben der Spalten):

- Los
- Kontroll-Nummer
- Quartal
- Transporteur (VU)
- Linienbezeichnung
- Fahrt
 - Kursnr.
 - Datum
 - Abfahrtshaltestelle
 - Abfahrtszeit
 - Endhaltestelle
 - Ankunftszeit
- Kontrollerhebung
 - Einstiegshaltestelle
 - Einstiegszeit
 - Ausstiegshaltestelle
 - Ausstiegszeit
 - Zeit der Kontrolle
 - Erheberrnr. (oder Name)
 - Anzahl Erheber im Fahrzeug
 - Benutzter Fahrausweis (Art/Preisstufe/verk. VU)
 - Wurden Erheber angetroffen?
 - ja
 - nein
- Ergebnis der Kontrollfahrt
 - Richtige Erfassung
 - Ticketart
 - ja
 - nein
 - Preisstufe
 - ja
 - nein
 - verkaufendes VU
 - ja
 - nein
 - Frage nach Reiseweg?

- ja
 - nein
 - Auslesen elektr. Tickets?
 - ja
 - nein
 - War das Erhebungspersonal aktiv?
 - ja
 - nein
 - korrekte Auswahl der zu erhebenden Personen?
 - ja
 - nein
 - Auftreten des Erhebungspersonals
 - sehr gut
 - gut
 - nicht zufriedenstellend
 - Besonderes / Bemerkungen (z.B. Gründe für nicht zufriedenstellendes Erhebungsverhaltens, Zug ausgefallen, Erhebungslinie nicht erreicht)
 - ja
 - nein
 - Ausführung der Kontrolle
 - Kontrolleur (Name und/oder Dienstnr.)
 - Meldung an VRR (Datum)
- Folgende Spalten füllt der VRR aus:
- Relevanz Kontrolle
 - Relevanz Pönalisierung Erhebungsinstitut
 - keine Pön.
 - Pön.

Anlage 17: Vereinbarungen mit anderen Verbänden

A17.1 VRS

Die Einnahmenaufteilung des VRR- und des VRS-Tarifes zwischen den VRR- und den VRS-Verkehrsunternehmen regelt der „Tarifkooperationsvertrag VRR/VRS“, in der Fassung vom 15.06.2018. Der Tarifkooperationsvertrag VRR/VRS ersetzt den Einnahmenaufteilungsvertrag VRS/VRR vom 13.12.2004. Der Tarifkooperationsvertrag enthält neben Regelungen zur Einnahmenaufteilung Regelungen zum Tarif, Vertrieb und zur Kommunikation im Gebiet des kleinen und des großen Grenzverkehrs im VRR und im VRS. Darüber hinaus regelt der Vertrag die institutionelle Zusammenarbeit der beteiligten Verbundorganisationen und Verkehrsunternehmen (z.B. die Durchführung gemeinsamer Lenkungskreis-Sitzungen und die Einsetzung eines Schlichtungsverfahrens).

Vertragspartner des Tarifkooperationsvertrages sind die VRR AöR, die VRS GmbH und der ZV VRS. Die VRR-Verkehrsunternehmen, die den VRS-Tarif verkaufen, sind über Anerkennungsvereinbarungen zwischen der VRR AöR und den Verkehrsunternehmen eingebunden. Entsprechende Anerkennungsvereinbarungen wurden zwischen der VRS GmbH und den VRS-Verkehrsunternehmen geschlossen.

Für die Einnahmenaufteilung gilt der Grundsatz, dass die Einnahmen aus dem VRR-Tarif nach den jeweils gültigen Regelungen zur Einnahmenaufteilung des VRR-Tarifes (Einnahmenaufteilungsvertrag im VRR, Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR) und die Einnahmen aus dem VRS-Tarif nach den jeweils gültigen Regelungen zur Einnahmenaufteilung des VRS-Tarifes (Einnahmenaufteilungsvertrag im VRS) aufgeteilt werden.

Die Meldung der Verkäufe der Verkehrsunternehmen erfolgt monatlich (bis zum Ende des Folgemonats) an die jeweils für die Einnahmenaufteilung zuständige Verbundgesellschaft. Die jeweilige Jahresmeldung hat bis spätestens Ende März des Folgejahres zu erfolgen. Ein Testat über die Einnahmen aus VRS-Tarif ist der VRS GmbH spätestens bis zum 15. Juni des Folgejahres vorzulegen.

A17.1.1 Einnahmenaufteilung VRS-Tarif für VRR-Unternehmen

Die Einnahmenansprüche der VRR-Unternehmen, die VRS-Tarif verkaufen, werden über die Verkehrserhebung des VRS ermittelt. Die Erhebung findet in unregelmäßigen Abständen ca. alle vier Jahre statt. Bei der Erhebung werden der Erlösanspruch und die Ertragskraft jedes Unternehmens ähnlich wie im damaligen VRR-Anspruchsverfahren ermittelt. Auf Linien der VRR-Unternehmen findet die Erhebung nur auf den Linien statt, die die Verbundgrenze überschreiten. Auf diesen Linien wird

der gesamte Reiseweg des Fahrgastes erhoben, also auch der Vor- und Nachlauf in den VRR hinein.

Die Binnenverkehre mit VRS-Tarif im VRR-Gebiet werden bei der VRS-Einnahmenaufteilung über die ermittelten Linienbeförderungsfälle aus den VRR-Verkehrserhebungen berücksichtigt. D.h.: Wenn bei VRR-Unternehmen höhere Linienbeförderungsfälle aus den VRR-Erhebungen erhoben wurden, werden diese Linienbeförderungsfälle in der VRS-Einnahmenaufteilung berücksichtigt. Grundlage für die Ermittlung der Binnenverkehre sind die VRR-Verkehrserhebungen aus dem Jahr der jeweiligen VRS-Verkehrserhebung. Finden in dem Jahr der jeweiligen VRS-Verkehrserhebung keine VRR-Verkehrserhebungen statt, sind die letzten VRR-Verkehrserhebungen zu verwenden.

Härtefallausgleichszahlungen sind gemäß Tarifkooperationsvertrag VRR/VRS zunächst nicht für die Verkehrsunternehmen des jeweils anderen Verbundes vorgesehen (Ausnahme: Unternehmen, die Mitglied im Unternehmensbeirat des VRS sind). Für VRR-Verkehrsunternehmen, für die die VRS-Härtefallausgleichsregelungen nicht gelten, wurde im Rahmen der Anerkennungsvereinbarung innerhalb dieser Verkehrsunternehmen eine Härtefallausgleichsregelung für die Einnahmenansprüche aus VRS-Tarif ab 2018 vereinbart.

Die VRR-Unternehmen, bei denen auf verbundraumüberschreitenden Linien die VRS-Verkehrserhebung stattfindet, tragen die Kosten der Verkehrserhebung gemäß Einnahmenaufteilungsvertrag VRS mit.

A17.1.2 Einnahmenaufteilung VRR-Tarif für VRS-Unternehmen

Die Einnahmenansprüche der VRS-Unternehmen, die VRR-Tarif verkaufen, werden auf Basis der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR ermittelt. Für VRS-Unternehmen gilt im Grundsatz das Spitzausgleichverfahren (siehe **Abschnitt 3**).

Die VRS-Unternehmen, die Einnahmenansprüche aus der VRR-Einnahmenaufteilung generieren, partizipieren an der Finanzierung der Kosten für das Spitzausgleichverfahren wie jedes VRR-Unternehmen (siehe Abschnitt 2.2).

A17.1.3 Regelung über die gegenseitige Anerkennung der SemesterTickets

Studierende mit Wohnort im VRR (im Geltungsbereich des VRS-Tarifes) und Hochschulort im VRS und umgekehrt können auf dem „verkehrsüblichen Weg“ ohne Aufpreis auch im jeweils anderen Verbundraum Busse und Bahnen benutzen. Ein Anspruch für diese gegenseitige Anerkennung des SemesterTickets besteht gemäß

„Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung von SemesterTickets (...)“ vom 03.02.1995 und Nachtrag vom 14.11.1995 nicht.

A17.2 AVV

A17.2.1 Einnahmenaufteilung Kragentarif AVV/VRR

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

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

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

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

Anlage 18: Einnahmenaufteilung Bahntarife

A18.1 Grundsätzliches

Unter dem Begriff „Bahntarife“ werden folgende Tickets abgerechnet:

- **EinzelTicket NRW, 24hTicket NRW Single, 24hTicket NRW 5 Personen, EinfachWeiterTicket NRW, FerienTicket NRW, NRWupgrade1.KlasseFahrt, NRWupgrade1.KlasseMonat, NRWupgradeFahrrad, 24hFahrradTicket NRW**
- **NRW-ETarif**

Die 1. Stufe der Einnahmenaufteilung (Aufteilung zwischen den ÖSPV-Unternehmen und den SPNV-Unternehmen) wird ab dem Abrechnungsjahr 2019 für alle Tickets, von der Clearing-Stelle „Kompetenzcenter Marketing“ in Köln (KCM) auf Basis des Vertrages zur Regelung der Aufteilung der NRW-Tarif-Einnahmen des Vertrages zur Regelung der Aufteilung der NRW-Tarif-Einnahmen.

Ebenfalls vom KCM werden die Ausgleichsbeträge der BahnCard-Anerkennung im Vor- und Nachlauf berechnet (**Mindereinnahmenausgleich BahnCard**). Diese sind vollständig den ÖSPV-Unternehmen zuzuordnen und werden unter dem Begriff Bahntarife anhand des Mischschlüssels aus Anlage A18.5 abgerechnet.

Auf Landesebene werden Einnahmenaufteilungsvorschläge zur 1. Stufe der Einnahmenaufteilung der oben genannten Tickets in der Landesarbeitsgruppe Einnahmen/Abrechnung („LAG E/A“) erarbeitet. Gemäß dem Vertrag zur Regelung der Aufteilung der NRW-Tarif-Einnahmen hat die VRR AöR in der LAG E/A jeweils eine Stimmberechtigung für die Belange des Themenblockes des ÖSPV und als Aufgabenträger im SPNV für den Themenblock SPNV. Gemäß Vereinbarung zwischen der VRR AöR und den Verkehrsunternehmen überträgt die VRR AöR ihr Stimmrecht für den Themenblock ÖSPV dauerhaft auf Vertreter der ÖSPV-Unternehmen, welche durch den Arbeitskreis „Wirtschaftliche Angelegenheiten“ vorgeschlagen und durch den Unternehmensbeirat benannt werden. Der Arbeitskreis „Wirtschaftliche Angelegenheiten“ (AK WA) wird jeweils in seinen Sitzungen vom VRR über den aktuellen Sachstand aus der LAG E/A informiert und spricht Empfehlungen/Beschlüsse aus, die in der Landesarbeitsgruppe von den ÖSPV-Unternehmen im VRR vertreten werden.

Die Landesarbeitsgruppe wird federführend von der Clearing-Stelle KCM organisiert und geleitet.

Die Abrechnungen des KCM unterliegen der Testatpflicht.

Die 2. Stufe der Einnahmenaufteilung, die Verteilung des ÖSPV-Anspruchs auf die ÖSPV-Unternehmen, erfolgt für alle oben genannten Tickets unter dem Begriff

„Bahntarife“ durch den VRR. Diese Abrechnung erfolgt ab dem Abrechnungsjahr 2015 auch für die Unternehmen der Alt-VGN sowie für bestimmte Linien von Unternehmen des Alt-VRR, jedoch in einer separaten Abrechnung getrennt von den Unternehmen des Alt-VRR. Für die SPNV-Unternehmen wird die 2. Stufe der Einnahmenaufteilung des NRW-Tarifs ab 2019 nur noch durch das KCM vorgenommen

A18.2 Abschläge

Der VRR erhält vom KCM jeweils zeitversetzt monatliche Abschläge, der letzte Abschlag vom KCM ist jeweils für Januar des Folgejahres avisiert. Diese Zahlungen werden vom VRR im Anschluss gebündelt in mehreren Abschlagszahlungen an die ÖSPV-Unternehmen weitergeleitet.

Der VRR versucht die Abschläge möglichst so zu berechnen, dass es zu keiner gravierenden Über- bzw. Unterzahlung in Bezug auf den realen Anspruch kommt.

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

A18.3 Abrechnungszeitpunkte

Eine endgültige Abrechnung der Bahntarife kann erfolgen, wenn die Jahresabrechnungen der oben genannten Tarife vom KCM vorliegen. Sobald diese Jahresabrechnungen dem VRR vorliegen, werden die Differenzen der Monatsabrechnungen zu den Jahresabrechnungen mit den bereits gezahlten Einnahmenansprüchen der Abschlagszahlungen verrechnet.

A18.4 Aufteilung zwischen ÖSPV und SPNV (1. Stufe der Einnahmenaufteilung)

Die 1. Stufe der Einnahmenaufteilung erfolgt für die Tickets des NRW-Tarifs ab dem Jahr 2019 durch das KCM.

Die Tickets des NRW-Tarifs gliedern sich in Relationspreistickets und Pauschalpreistickets.

Die Aufteilung der Einnahmen aus Pauschalpreistickets zwischen ÖSPV und SPNV erfolgt nach den folgenden Schlüsseln (Stand der Richtlinie zur Aufteilung der Einnahmen aus NRW-Tarif: 05.04.2021):

Fahrausweis	ÖSPV-Anteil ab 01.01.2020
SchöneFahrtTicket NRW Erwachsene	7,8%
SchöneFahrtTicket NRW Kinder	7,8%

SchönerTagTicket NRW Single	9,5%
SchönerTagTicket NRW 5 Personen	9,5%
SchöneFerienTicket NRW Sommer	41,3%
SchöneFerienTicket NRW Ostern, Herbst, Winter	35,1%
FahrradTicket NRW	13,1%
EinfachWeiterTicket NRW Erwachsene	bezogen auf den 2.Klasse Fahrschein: 17,9%
EinfachWeiterTicket NRW Kinder	bezogen auf den 2.Klasse Fahrschein: 17,9%

Das KCM führt monatliche Abschläge für PauschalpreisTickets und eezy-NRW an den VRR ab, die bis zur Jahresabrechnung als vorläufig gelten.

Die endgültige Abrechnung der NRW-Tickets erfolgt durch das KCM in Form einer Jahresabrechnung, welche meist Ende des Folgejahres bzw. Anfang des übernächsten Jahres beim VRR eingeht (=Gesamtanspruch endgültig).

Ergänzend wird für weitere Informationen auf die Richtlinie zur Aufteilung der Einnahmen aus NRW-Tarif in der gültigen Fassung verwiesen.

A18.5 Aufteilungsschlüssel innerhalb der ÖSPV-Unternehmen

Laut Beschluss der Gesellschafterversammlung KViV vom 11.03.2013 wird der Gesamtanspruch aus allen Tickets, die laut Definition des VRR zu den Bahntarifen gehören, anhand eines Mischschlüssels errechnet. Während hierzu bzgl. der Ertüchtigung des NRW-Tarifes auch die sich aus der Schließung von Netzlücken und der Möglichkeit der Fahrtunterbrechung ergebenden ÖSPV-Ansprüche zu rechnen sind, werden die ÖSPV-Ansprüche aus der Anbindung schienenferner Gemeinden sowie aus der nun möglichen Nutzung bestimmter Abkürzungen nicht anhand des Mischschlüssels, sondern anhand von Zug/Bus-km-Schlüsseln aufgeteilt (siehe auch A18.5.1 und A18.5.2).

Der Mischschlüssel ergibt sich

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

Der Schlüssel „buchhalterisches Abrechnungsverfahren“ errechnet sich für die Abrechnung der Alt-VRR-VU wie folgt:

Grundlage sind vom KCM bereitgestellte Quelle- oder Ziel-Relationen der Relationspreistickets und des EWT, die sich aus den Verkaufsdaten ergeben, sowie die entsprechenden ticketspezifischen Fahrgeldanteile. Die Quelle-/Zielrelationen werden den Gemeinden/Städte zugeordnet.

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

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

Für die Abrechnung der Alt-VGN-VU erfolgt die Berechnung des buchhalterischen Schlüssels ebenfalls auf die oben beschriebene Weise.

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

A18.5.1 Ertüchtigung NRW-Tarif: Schienenferne Gemeinden

Nach AK WA-Beschluss vom 28.01.2016 wird für die Aufteilung des ÖSPV-Anspruchs aus der Anbindung schienenferner Gemeinden durch den VRR der Gesamtanspruch zunächst auf die einzelnen schienenfernen Gemeinden aufgeteilt. Hierzu werden einmalig vom KCM zur Verfügung gestellte DB-Vertriebsdaten (Stand Mai 2012) herangezogen. Anschließend wird der Anspruch jeder Gemeinde anhand des Schlüssels „Anteil Zug/Bus-km des jeweiligen Abrechnungsjahres“ auf alle in dieser Gemeinde Leistung erbringenden ÖSPV-VU aufgeteilt.

A18.5.2 Ertüchtigung NRW-Tarif: Abkürzungen

Die zusätzlichen ÖSPV-Ansprüche aus der Nutzung von Abkürzungen werden einmalig vom KCM streckenscharf mitgeteilt (DB-Vertriebsdaten Stand Mai 2012). In einem ersten Schritt wird der ÖSPV-Anspruch je Strecke vom VRR nach AK WA-Beschluss vom 28.01.2016 jeweils zur Hälfte auf die Start- und Zielgemeinde der Abkürzung aufgeteilt. Innerhalb jeder Gemeinde erfolgt im zweiten Schritt die Aufteilung des Anspruches anhand des Schlüssels „Anteil Zug/Bus-km des jeweiligen Abrechnungsjahres“ auf alle in dieser Gemeinde Leistung erbringenden ÖSPV-VU.

A18.6 Aufteilungsschlüssel innerhalb der SPNV-Unternehmen

Der SPNV-Anspruch aus Tickets des NRW-Tarifs auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt durch das KCM.

Anlage 19: Einnahmenaufteilung NRW SemesterTicket

Das NRW SemesterTicket wird seit dem Sommersemester 2008 an teilnehmenden Universitäten angeboten und berechtigt zur Nutzung von Bus und Bahn in ganz NRW.

Für die Erweiterung des Geltungsbereiches vom bestehenden SemesterTicket auf ganz NRW wurde ein Aufpreis vereinbart, welcher jährlich angepasst wird. Vertriebspartner sind die Verkehrsunternehmen, welche das Verbundbinnenangebot betreuen.

Je nachdem, ob es sich beim NRW SemesterTicket um ein eigenständiges Ticket (6,25% Vertriebsprovision) oder um eine Ergänzung eines vorhandenen Tickets (3% Vertriebsprovision) handelt, gelten unterschiedliche Vertriebsprovisionsätze, welche vom NRW-Aufpreis abgezogen werden und den zu verteilenden Betrag in der Einnahmenaufteilung darstellen.

Diese Vorgehensweise wurde in der Landesarbeitsgruppe Abrechnung/Einnahmen vorgeschlagen und per Umlaufbeschluss im AK WA 09.11.2007 beschlossen.

Die Regelungen zu den VRS-SemesterTickets sind in Anlage A17.1.3 beschrieben.

A19.1 Anteil ÖSPV-Unternehmen

Für die ÖSPV-Unternehmen wurde ein Anteil in Höhe von 14,25% vereinbart.

Der Prozentsatz von 14,25 ergibt sich aus Einnahmen des NRW SemesterTickets aus Hochschulen außerhalb des VRR (9,5%) und Hochschulen aus dem eigenen Kooperationsraum (4,75%).

A19.1.1 Anteil ÖSPV-Unternehmen aus fremden Kooperationsräumen

Es handelt sich um Universitäten außerhalb des VRR-Raumes, die Anteile werden mit einem vereinfachten Gravitationsansatz auf die übrigen Kooperationsräume verteilt.

Die Erfassung erfolgt innerhalb der Fremdnutzererhebung und des Anspruchsverfahrens ÖSPV. Es ist hierbei keine Differenzierung nach dem ausgebenden Verkehrsunternehmen nötig.

Die Hochrechnung der entsprechenden Fahrten sowie die anschließende Abrechnung und Auswertung erfolgt mit den übrigen Bahntarifen.

A19.1.2 Anteil ÖSPV-Unternehmen innerhalb des eigenen Kooperationsraumes

Es handelt sich um Universitäten innerhalb des VRR-Raumes.

Die Erfassung erfolgt innerhalb der Erhebung im SAV. Eine Differenzierung nach dem ausgebenden Verkehrsunternehmen ist notwendig.

Die Hochrechnung der entsprechenden Fahrten sowie die anschließende Abrechnung und Auswertung erfolgt im Rahmen des Regeltarifes VRR.

Der 4,75%ige Anteil wird den kassentechnischen Einnahmen des betreuenden Verkehrsunternehmens zugerechnet.

A19.2 Anteil SPNV-Unternehmen

Die Clearingstelle KCM teilt die Einnahmen gemäß der Richtlinie „Aufteilung der Einnahmen aus NRW-Tarif“ auf die SPNV-Unternehmen auf.

Anlage 20: Einnahmenaufteilung KombiTickets

KombiTickets werden i.d.R. vom örtlichen Veranstalter im Rahmen von Eintrittskarten ausgegeben, die zu einer örtlichen Beförderung mit Bus und Bahn berechtigen. Dabei werden Verträge zwischen dem jeweiligen Vertragspartner und dem VRR geschlossen.

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

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

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

Ausgenommen von dieser Aufteilung sind KombiTickets gemäß Anlagen A20.1ff der Richtlinie.

Sonderregelung KombiTickets zu Fußballspielen:

Ausgenommen von dieser Aufteilung sind KombiTickets zu Fußballspielen. Aufgrund des hohen betrieblichen Mehraufwandes der ÖSPV-Unternehmen, die Verträge zu KombiTickets mit Vereinen haben, wird kein einheitlicher SPNV-Anteil abgespalten, sondern die Einnahmen verbleiben zunächst beim verkaufenden Unternehmen. Auf Initiative der SPNV-Erlösverantwortlichen sollen bilaterale Verhandlungen zwischen SPNV-Erlösverantwortlichen und den Vertrags-VU stattfinden; denkbar ist auch eine

Teilnahme der SPNV-Erlösverantwortlichen an den Verhandlungen der ÖSPV-Unternehmen mit den Vereinen.

Die Abspaltung eines ÖSPV-Anteils für Nicht-Vertrags-VU ist nicht vorgesehen, da diese keine betrieblichen Mehrleistungen im Rahmen der Fußballspiele erbringen. Kann ein Nicht-Vertrags-VU hingegen Mehraufwendungen nachweisen, kann es zwecks Abschluss von bilateralen Vereinbarungen selbstständig auf die betroffenen Vertrags-VU zugehen.

Einnahmenaufteilung 2. Stufe

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

SPNV: Die Einnahmenaufteilung innerhalb der SPNV-Unternehmen erfolgt nach dem Schlüssel „Einnahmenanspruch VRR-Regeltarif“.

Provisionsregelung

Es gilt die Provisionsregelung in Höhe von 10%.

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

Abrechnungsmodalitäten

Die Unternehmen melden ab dem Jahr 2012 ihre KombiTicket-Einnahmen gemäß den drei oben genannten KombiTicket-Clustern (siehe auch [Anlage 5](#) Testat der Einnahmen).

Auf Basis dieser Einnahmenmeldung erstellt der VRR jährlich eine Abrechnung.

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

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

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

A20.1 Fluggesellschaften/Reiseveranstalter

Die KombiTicket-Verträge in diesem Segment werden überwiegend bundesweit unter Federführung des VDV verhandelt. Der Geltungsbereich der KombiTickets beschränkt sich bei den meisten KombiTickets der Fluggesellschaften/Reiseveranstalter nicht nur auf die verbundweite Gültigkeit im VRR, sondern erstreckt sich bis zu einem Geltungsbereich bis zum Flughafen Köln/Bonn im VRS. Unter Federführung des VDV werden Einnahmenaufteilungsvereinbarungen zwischen dem VRR und dem VRS getroffen, die gewährleisten, dass die jeweiligen Verbünde Fahrgeldanteile analog der Nutzung der KombiTickets erhalten. Die Endabrechnungen der KombiTickets werden vom VDV durchgeführt und werden in der Regel im 3. Quartal des Folgejahres erstellt. Die Dokumentation der Fluggesellschaften bzw. Reiseveranstaltungen über die Fluggastzahlen, welche zur Berechnung der Einnahmen aus KombiTickets maßgeblich sind, unterliegen der Testatpflicht.

A20.1.1 Aufteilung zwischen ÖSPV- und SPNV-Unternehmen

Die Einnahmen aus der jeweiligen Kooperation mit Fluggesellschaften bzw. Reiseveranstalter stellen nach der Verrechnung mit dem VRS-Anteil den VRR-Anteil dar.

Im AK WA wurde ein SPNV-Anteil in Höhe von 70,9% vereinbart.

A20.1.2 Aufteilung zwischen ÖSPV-Unternehmen

Nach Abzug des SPNV-Anteils in Höhe von 70,9% verbleibt der Anteil für die ÖSPV-Unternehmen. Da insbesondere das ÖSPV-Unternehmen „Flughafen Düsseldorf GmbH“ (FDG) ausschließlich Verkehrsleistungen zum Flughafen Düsseldorf erbringt, wurde im AK WA vereinbart, der FDG einen festen Anteil in Höhe von 11,3% zuzuteilen (Basis: Gesamteinnahmen abzüglich VRS-Anteil abzüglich SPNV-Anteil).

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

A20.1.3 Aufteilung zwischen SPNV-Unternehmen

Der sich aus Anlage A20.1.1 ergebende Betrag wird innerhalb des SPNV mit dem Aufteilungsschlüssel „PKM-PPT“ aufgeteilt.

A20.2 Nacht der Industriekultur/ExtraSchicht

Die Nacht der Industriekultur findet jedes Jahr vorwiegend im Ruhrgebiet sowie ggf. auch in Randlagen außerhalb des VRR statt. Der Kauf einer Eintrittskarte für alle

Veranstaltungen der ExtraSchicht beinhaltet die Berechtigung zur Nutzung des Nahverkehrs im gesamten VRR und ggf., je nach Tarifvereinbarung und Spielorte, die Nutzung des Nahverkehrs in Nachbarverbünden.

Für die Nutzung des Nahverkehrs wird jährlich ein Entgelt mit dem Veranstalter „Ruhrgebiets Tourismus GmbH“ vereinbart. Nach Meldung der Verkaufszahlen von der Ruhrgebiets Tourismus GmbH werden, je nach Tarifvereinbarung und Spielorte, die im Vorfeld vereinbarten Anteile der Nachbarverbünde abgerechnet. Der VRR-Anteil ergibt sich somit aus der Multiplikation der Verkaufszahlen mit dem vereinbarten VRR-Anteil am Entgelt für die Nutzung des Nahverkehrs.

Der AK WA hat am 09.07.2009 einer modifizierten Einnahmenaufteilung der ExtraSchicht zugestimmt.

Aufteilung für die verbundweite Gültigkeit der ExtraSchicht (50% des VRR-Gesamtanteils)

50% der Einnahmenanteile des VRR werden zu 72% dem SPNV zugeschrieben (abgeleitet aus der SPNV-Erhebung 2006, Tageskarten Preisstufen B und C). Die restlichen 28% verbleiben für die ÖSPV-Unternehmen, die über den Schlüssel „Zug-/Buskm“ aufgeteilt werden (jeweiliger Stand zum Abrechnungszeitpunkt). Innerhalb des SPNV erfolgt eine Aufteilung nach dem Schlüssel „Einnahmenanspruch VRR-Regeltarif“.

Aufteilung vor Ort (50% des VRR-Gesamtanteils):

Aufgrund der verkehrlichen Mehrleistungen wurde vom AK WA vereinbart, eine Aufteilung von 50% der Einnahmenanteile des VRR vor Ort zu vollziehen. Von den 50% der Einnahmenanteile des VRR werden 4% dem SPNV (Ableitung SPNV Erhebung 2006, Tageskarten Preisstufe A) und 96% den ÖSPV-Unternehmen zugeschrieben.

Innerhalb des ÖSPV wird nach Spielorten differenziert. Hier erfolgt eine Aufteilung nach dem Schlüssel „Zug-/Buskm“ der Unternehmen, die im Tarifgebiet des Spielortes Betriebsleistung erbringen (Beispiel: Deutscher Bergbau Museum (Bochum): BGS = X%, VER = X%, HCR = X% usw.).

Innerhalb des SPNV erfolgt eine Aufteilung nach dem Schlüssel „Einnahmenanspruch VRR-Regeltarif“.

A20.3 KombiTicket-Kooperationen mit anderen Verbünden

Um Besuchern von Veranstaltungen in angrenzenden Verbundräumen eine unkomplizierte Nutzung des ÖPNV im Gebiet des VRR und des anderen Verbundraumes zu gewährleisten, werden insbesondere vom VRR und VRS, aber auch vom VRR und anderen Verbünden (z.B. VGM), entsprechende KombiTicket-Regelungen mit

den interessierten Veranstaltern angestrebt. Für Veranstaltungen, die außerhalb des VRR-Raums stattfinden, erhält der VRR je nach vertraglicher Vereinbarung einen Anteil für die Geltung des KombiTickets im VRR.

Die Einnahmenaufteilung erfolgt – laut Beschluss des AK WA vom 24.02.2010 sowie laut Beschluss des AK WA vom 29.01.2015 – nach einem festen Aufteilungsschlüssel je Verbundraum.

Die eingehenden Beträge sollen zunächst gesammelt und dann jährlich abgerechnet werden, damit der Verwaltungsaufwand möglichst gering bleibt.

Als Aufteilungsschlüssel für den SPNV wird eine Vorwegzuscheidung für den SPNV in Höhe von 50% vorgenommen.

Für den Bereich der ÖSPV-Unternehmen gilt für Ticketkooperationen mit dem VRS der Aufteilungsschlüssel, abgeleitet aus den Verkehrsströmen zwischen VRR und VRS aus der für das Abrechnungsjahr aktuellsten SPNV-Erhebung und aus den entsprechenden „Zug-/Buskm“ in der jeweiligen Gebietskörperschaft.

Für Ticketkooperationen mit der VGM gilt für den Bereich der ÖSPV-Unternehmen der Aufteilungsschlüssel, abgeleitet aus den Verkehrsströmen zwischen VRR und VGM aus der für das Abrechnungsjahr aktuellsten SPNV-Erhebung und aus den entsprechenden „Zug-/Buskm“ in der jeweiligen Gebietskörperschaft.

Werden Ticketkooperationen mit weiteren Verbünden geschlossen, werden die entsprechenden Aufteilungsschlüssel anhand der bzgl. des Veranstaltungszeitpunktes aktuellsten Erhebungsdaten berechnet.

Anhand aktueller Erhebungsdaten werden die Aufteilungsschlüssel für die Folgejahre erneut berechnet; jeder Schlüssel gilt immer ab dem Folgejahr des Erhebungsjahres bis einschließlich des kommenden Erhebungsjahres.

Die Einnahmenaufteilung innerhalb der SPNV-Unternehmen erfolgt nach dem Schlüssel „Einnahmenanspruch VRR-Regeltarif“.

Anlage 21: Einnahmenaufteilung TeilnehmerTicket NRW

Für besondere Anlässe, wie beispielsweise den Zukunftskongress der Staatskanzlei, ist ein spezielles Ticket, das TeilnehmerTicket NRW (Tagesticket mit NRW-weiter Gültigkeit), konzipiert worden. Das Konzept wurde im LAK Nahverkehr NRW vom 25.11.2010 vorgestellt und verabschiedet.

Die Einnahmenaufteilung auf die Verbundorganisationen wird durch das KCM durchgeführt. Der AK WA hat dem Verfahren zur Zusage auf die Verbundorganisationen am 13.09.2011 zugestimmt. Die Einnahmenaufteilungsregularien sind in der Einnahmenaufteilungsrichtlinie des NRW-Tarifes nachzulesen.

Für die erste Stufe der VRR-Einnahmenaufteilung wird folgender Aufteilungsschlüssel vereinbart:

Anlässe, die nicht im VRR stattfinden:

ÖSPV-Anteil: 10,90%

SPNV-Anteil: 89,10%

(angelehnt an die Einnahmenaufteilung des SchönerTagTicket NRW Single).

Anlässe, die im VRR stattfinden:

ÖSPV-Anteil: 85% (aufgrund von möglichen betrieblichen Mehrleistungen der ÖSPV-Unternehmen werden den ÖSPV-Unternehmen höhere Einnahmenanteile zustanden)

SPNV-Anteil: 15%.

Innerhalb der ÖSPV-Unternehmen werden die Einnahmenanteile wie folgt abgerechnet:

Anlässe, die nicht im VRR stattfinden:

Die Einnahmenaufteilung innerhalb der ÖSPV-Unternehmen erfolgt über den Schlüssel „Zug-/Bus-km“ (jeweiliger Stand der Ergebnisrechnung zum Abrechnungszeitpunkt).

Anlässe, die im VRR stattfinden:

Die Einnahmenaufteilung verbleibt beim Verkehrsunternehmen, dass am Veranstaltungsort die Hauptbetriebsleistung erbringt (mindestens 75%).

Werden keine 75% Betriebsleistung von einem Verkehrsunternehmen am Veranstaltungsort erbracht, werden die Einnahmen auf alle Unternehmen verteilt, die im Tarif-

gebiet Betriebsleistungen erbringen (Einnahmeanteile analog der gefahrenen Betriebsleistung).

Der SPNV-Anteil wird innerhalb des SPNV nach dem Schlüssel „PKM-PPT“ aufgeteilt (unabhängig davon, ob die Anlässe innerhalb oder außerhalb des VRR stattfinden).

Anlage 22: Einnahmenaufteilung Rail&Fly (Sky Train)

Rail&Fly ist ein Angebot, bei dem die Anreise mit der Bahn zum Flughafen in Verbindung mit einem internationalen Flug steht. Mit dem Angebot können am Abflugtag und am Tag davor sowie am Tag der Ankunft und am danach folgenden Tag alle Züge der DB für verbundraumübergreifende Fahrten zum bzw. vom Flughafen genutzt werden. Die Nutzung des SkyTrains am Düsseldorfer Flughafen ist inkludiert, um den Fahrgästen wie beim Angebot „Rail&Fly inclusive“, dass im Vergleich zu Rail&Fly auch die Nutzung des ÖSPV beinhaltet, eine bequeme Anreise zu ermöglichen.

Die Einnahmenaufteilung des Angebots „Rail&Fly inclusive“ ist in Anlage A20.1 dieser Richtlinie geregelt. In dieser Anlage wird nun die Berechnung eines Einnahmensanspruchs am Angebot Rail&Fly für den von der FDG betriebenen SkyTrain gegenüber der DB dargestellt, auf das sich die beteiligten Verkehrsunternehmen Anfang 2010 für die Abrechnungen ab dem Jahr 2004 verständigt haben.

Das Vorgehen stellt sich wie folgt dar:

- Die DB liefert die Anzahl verkaufter Rail&Fly-Coupons des jeweiligen Abrechnungsjahres an den VRR. Dabei sind kostenfrei reisende Kinder (unter 6 Jahren) bereits herausgerechnet.
- Da der SkyTrain von den zwei Bahnhöfen am Flughafen Düsseldorf lediglich den Fernbahnhof mit den Terminals verbindet (der Bahnhof „Flughafen Terminal“ liegt direkt an den Terminals), sind nur die Rail&Fly-Nutzer zu berücksichtigen, die über den Fernbahnhof zum Flughafen anreisen.
- Die Berechnung dieses Anteils erfolgt auf Grundlage von Ein- und Aussteigerzahlen mit Nutzung von Fernverkehrszügen im Vor- bzw. Nachlauf (Quelle: RES-Daten 2008).

Bahnhof	Ein-und Aussteiger	Aufschlag*	Summe	Anteilswert
Flughafen Terminal	238.333		238.333	48,7%
Fernbahnhof	167.040	83.520	250.560	51,3%
Gesamt	405.373	83.520	488.893	100,0%

* Einschätzung, dass zusätzlich 50% direkt über Fernverkehrsprodukte am Fernbahnhof aussteigen

- Der ermittelte Anteilswert von 51,3% wird unabhängig vom Abrechnungsjahr zunächst festgeschrieben. Die Anteilswerte werden regelmäßig auf Aktualität überprüft und ggf. angepasst.
- Durch Multiplikation der Couponzahlen des jeweiligen Abrechnungsjahres mit dem Anteilswert von 51,3% ergibt sich die Anzahl der SkyTrain-Nutzer.

- Die durchschnittliche Nutzungsstruktur des SkyTrains wurde auf 2,2 km festgelegt.
- Für das Jahr 2004 verständigten sich die beteiligten Verkehrsunternehmen auf einen Pkm-Satz von 0,084 €. Dieser wird jährlich um 3% fortgeschrieben.
- Zur Berechnung des Einnahmenanspruchs der FDG gegenüber der DB werden schließlich die sich aus den Punkten 3 und 4 ergebenden Pkm mit dem Pkm-Satz nach Punkt 5 belegt.

Der ermittelte Einnahmenanspruch der FDG stellt der VRR der DB Regio NRW in Rechnung und leitet diesen nach Zahlungseingang an die FDG weiter.

Die beschriebene Regelung gilt so lange, bis sich eines der beteiligten Verkehrsunternehmen gegen diese ausspricht.

Anlage 23: Einnahmenaufteilung CityTicket

A23.1 Grundsätzliches

Am 14.12.2003 trat eine bundesweite Tarifkooperation zwischen dem Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der DB Fernverkehr AG und dem VRR in Kraft, die die Anerkennung bestimmter DB-Fernverkehrstickets, die mit der Bahncard 25 oder der BahnCard 50 gekauft werden, als Fahrtberechtigung im ÖPNV in bestimmten Städten zulässt, die als Start- oder Zielort des DB-Fernverkehrsticket ausgewiesen sind. Seit dem 12.12.2004 wurde auch die BahnCard 100 in diese Kooperation mit einbezogen. Nach Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023 ist das CityTicket nicht mehr in der BahnCard 100 enthalten.

Zum 01.08.2018 wurden in das Fahrkartensortiment, zu dem ein CityTicket ausgegeben wird, auch auf DB-Fernverkehrstickets ohne BahnCard-Nutzung ausgeweitet (siehe Anlage 2 des Rahmenvertrages zum Angebot CityTicket).

Pro CityTicket-Berechtigung erhält der ÖPNV von der DB Fernverkehr AG einen Fahrtkostenanteil, der sich aus dem aktuell gültigen VRR-Einzelfahrkartenpreis und sich aus Marktforschungen ermittelten Nutzerquoten des CityTickets ergibt. Die Marktforschungen erfolgen alle drei bis vier Jahre.

Das Angebot CityTicket beschränkt sich im VRR auf folgende Städte:

Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Krefeld, Mönchengladbach, Moers, Mülheim (Ruhr), Neuss, Oberhausen, Recklinghausen, Remscheid, Solingen, Witten und Wuppertal.

Das im Folgenden beschriebene Vorgehen gilt ab dem Abrechnungsjahr 2017.

A23.2 Abschläge

Für die ÖPNV-Nutzung der CityTickets erhält der VRR monatliche Abschläge von der DB Vertrieb GmbH. Die Abschlagsberechnung erfolgt durch den VDV; die Monatsabschläge werden Anfang des Jahres kalkuliert und dem VRR mitgeteilt.

Um bereits eingegangene Zahlungen von der DB an die ÖPNV-Unternehmen weiterzuleiten, zahlt der VRR ab dem Jahr 2020 vermehrt Abschlagszahlungen. Die Zeitpunkte der Abschlagszahlungen orientieren sich am Zahlungseingang der Abschläge von der DB Vertrieb GmbH. Der VRR versucht die Abschläge möglichst so zu berechnen, dass es zu keiner gravierenden Über- bzw. Unterzahlung in Bezug auf den realen Anspruch kommt.

Die Abschläge werden für die ÖSPV-Unternehmen anhand der zum Berechnungszeitpunkt bekannten Zug/Bus-km berechnet; für die SPNV-Unternehmen werden die zum Berechnungszeitpunkt bekannten Linienbeförderungsfälle aus VRR-Barfahrausweisen des letzten Erhebungsjahres verwendet.

A23.3 Abrechnungszeitpunkte

Eine endgültige Abrechnung des Angebotes CityTicket kann erfolgen, wenn dem VRR die Jahresabrechnung vom VDV sowie die Zug/Bus-km der ÖSPV-Unternehmen und belastbare Linienbeförderungsfälle aus der jeweils gültigen Erhebung vorliegen. Dabei werden die endgültigen Einnahmenansprüche mit den Abschlagszahlungen verrechnet. In der Regel wird die endgültige Abrechnung im 4. Quartal des Folgejahres erfolgen.

A23.4 Aufteilungsschlüssel

Die 1. Stufe der Einnahmenaufteilung des CityTickets erfolgt durch den VDV bzw. die DB Vertrieb GmbH. Hierbei werden die Ausgleichsbeträge je Stadt berechnet, in der das CityTicket gültig ist. Die Abrechnung unterliegt der Testatpflicht.

In der 2. Stufe der Einnahmenaufteilung, die durch den VRR erfolgt, werden zunächst die Ausgleichsbeträge der Städte aus dem CityTicket zwischen ÖSPV und SPNV aufgeteilt und deren Ansprüche anschließend auf die ÖSPV- bzw. SPNV-Unternehmen verteilt.

A23.4.1 Aufteilung zwischen ÖSPV- und SPNV-Unternehmen

Die Aufteilung der Ausgleichsbeträge aus dem CityTicket zwischen ÖSPV und SPNV richtet sich nach den Ergebnissen der jeweils aktuell verfügbaren Marktforschungsstudie. Hierbei wird die in der Studie festgestellte Auswahl des Verkehrsmittels im Vor- und Nachlauf innerhalb jeder CityTicket-Stadt zur Ermittlung der Nutzungsanteile von ÖSPV und SPNV je Stadt genutzt. Fahrten, die sowohl mit ÖSPV- als auch mit SPNV-Verkehrsmitteln durchgeführt werden, werden jeweils zur Hälfte auf ÖSPV und SPNV verteilt.

A23.4.2 Aufteilung zwischen ÖSPV-Unternehmen

Der ÖSPV-Anteil der Ausgleichsbeträge der Städte (inkl. der Ausgleichsbeträge für die Anerkennung der BC100, die zu 100% im ÖSPV verbleiben) wird auf die ÖSPV-Unternehmen verteilt, die in diesen Städten Leistung erbringen. Der Aufteilungsschlüssel ergibt sich dabei je Stadt aus den dort erbrachten Zug/Bus-km der ÖSPV-

Unternehmen im jeweiligen Abrechnungsjahr. Für die Abschlagszahlungen werden die zum Abrechnungszeitpunkt bekannten Zug/Bus-km herangezogen.

A23.4.3 Aufteilung zwischen SPNV-Unternehmen

Der Schlüssel zur Aufteilung des SPNV-Anteils je Stadt auf die im Stadtgebiet verlaufenden SPNV-Linien ergibt sich aus den Linienbeförderungsfällen mit VRR-Barfahrausweisen (FAG 1100) auf dem jeweiligen Stadtgebiet aus der für das jeweilige Abrechnungsjahr gültigen Erhebung. Für die Abschlagszahlungen werden die Daten der zum Abrechnungszeitpunkt vorliegenden Anspruchserhebung herangezogen.

Anlage 24: Einnahmenaufteilung Sonderangebote im VRR-Tarif

A24.1 Grundsätzliches

Einige VRR-Unternehmen bieten Sonderangebote an, die nur auf ihrem jeweiligen Stadtgebiet gültig sind. Die Aufteilung der Einnahmen aus diesen Sonderangeboten erfolgt nicht über die Einnahmenaufteilung des VRR-Regeltarifes, sondern nach Maßgabe dieser Anlage.

Anlage 25: Einnahmenmeldung DeutschlandTicket

A25.1 Grundsätzliches

Das DeutschlandTicket wurde zum 01.05.2023 bundesweit eingeführt. Bis zum dritten Arbeitstag vor dem 20. des Folgemonats melden die VU alle Einnahmen aus dem Vormonat an die VRR AöR. Diese Meldung erfolgt über einen FTP-Server als csv-Datei. Die gebündelte Meldung der VRR AöR erfolgt monatlich zum 20. des Folgemonats an die D-TIX GmbH.

A25.2 Vorgaben für die Meldedatei

Die Bezeichnung der csv-Datei soll mit Jahr (JJJJ), Meldemonat (MM), VU-Nummer (UUUU) aus der Fahrausweisstatistik und einer Versionsnummer (VV) auf den FTP-Server abgelegt werden (JJJJMMUUUVV.csv). Als Trennzeichen in der Meldedatei sollen Semikolons genutzt werden.

Die nachfolgende Tabelle fasst die Vorgaben zu den Inhalten zusammen:

Spalte	Format	Länge	Pflichtfeld Ja/Nein
Monat	integer, nicht Null	Max	ja
Jahr	integer, nicht Null	Max	ja
VU_Nummer	integer, nicht Null	4	ja
Meldestelle	text (nvarchar, nicht Null)	50	ja
Tariforganisation	integer, nicht Null	Max	ja
Ticketcode	integer, nicht Null	Max	ja
Ticketart	text (nvarchar, nicht Null)	100	ja
Stück	integer, nicht Null	Max	ja
Preis	numeric, nicht Null	Dezimal (10,2)	Ja
Gesamteinnahme	numeric, nicht Null	Dezimal (10,2)	ja
erster_Geltungstag	date, nicht Null		ja
PLZ	text (nvarchar, nicht Null)	5	ja
Ausgabeformat	integer, nicht Null	Max	ja
PLZ_Kennung	integer, nicht Null	Max	ja
Meldemonat	integer, nicht Null	Max	ja
Meldejahr	integer, nicht Null	Max	ja

A25.3 Erläuterungen zu den Kategorien bzw. zu den Spaltenüberschriften (dem Header)

Monat

- Die Definition der Spalte Monat wurde beim D-Ticket zum 01.03.2025 bedingt durch die EAV nach Stufe 2 von „Meldemonat“ zu „Verkaufsmonat“ angepasst. Ab dem 01.03.2025 muss der Verkaufsmonat, in welchem das D-Ticket im Umlauf gebracht wurde, angegeben werden.

Jahr

Analog zur Spalte Monat ist das Verkaufsjahr anzugeben.

VU-Nummer

- Die Nummer des Verkehrsunternehmens soll angegeben werden, wie aus der Fastat bekannt.

Meldestelle

Hier soll der 10-stellige Code bestehend aus dem um Nullen aufgefüllte Tarifcode (erste vier Stellen) und dem um Nullen aufgefüllte VU-Nummer (folgende sechs Stellen) einheitlich verwendet werden.

Tariforganisation

- Hier wird der Code der meldenden Tariforganisation eingetragen, für den VRR wurde die 27 vergeben.

Ticketcode / Ticketart

- 1 = DeutschlandTicket
- 2 = DT-JobTicket
- 4 = Codierung für anteilige Tickets (untermonatliche Erstattungen oder Einstiege)
- 5 = DT-Semester
- 6 = DT-Schule
- 7 = DT-Sozial
- 22= DT-JobAzubi

Die Bezeichnung für die Ticketarten soll einheitlich erfolgen (s. Ticketcode). Die Ticketcodes 6, 7 und 22 bilden landesspezifische Übergangslösungen, die in NRW genutzt werden. Eine anschließende Umcodierung in Richtung der D-TIX erfolgt durch den VRR. Die Umcodierung der Ticketcodes 6 und 7 erfolgt zum Ticketcode 1, der Ticketcode 22 wird zu Ticketcode 2. Die Preise und Gesamteinnahmen richten sich nach den jeweils gültigen Preisen der Ticketcodes 1 und 2.

Stück

- Die Anzahl der verkauften DeutschlandTickets.

Preis

- Der Preis des DTs soll mit einem Punkt zwischen Euro und Cent-Beträgen getrennt werden (z. B. 59.85 €). Gesamteinnahme
 - Die Trennung der Gesamteinnahmen erfolgt ebenfalls mit einem Punkt (z. B. 119.70 €).

erster_Geltungstag

- Der erste Geltungstag ist zwingend der 01. des Geltungsmonats (z. B. 01.01.2026).

PLZ

Die Postleitzahl des Wohnortes des Kunden oder der Hochschule soll angegeben werden. Für inländische PLZ ist dieser 5-stellig. Bei ausländischen PLZ findet der ISO-Ländercode (alphanummerisch 2-stellig: CH, AT, PL, NL...) Anwendung. Ausgabeformat

- 1 = Chipkarte
- 2 = Handy-/Barcode
- 3 = Papier
- 4 = Abo mobile

PLZ_Kennung

Die Meldung der PLZ_Kennung wurde in den Jahren 2023 und 2024 genutzt. Die Postleitzahl-Kennung ist in der gesamten Meldedatei einheitlich zu verwenden.

Meldemonat

- Der Meldemonat ist in der gesamten Meldedatei einheitlich zu nutzen (z. B. 1,2 ...12)

Meldejahr

- Das Meldejahr ist in der gesamten Meldedatei einheitlich zu nutzen und vierstellig (z. B. 2026)