

I. **Fassung der Allgemeinen Vorschrift (Satzungstext) vom 1. Januar 2017 mit Änderungen ab 1. April 2019**

Allgemeine Vorschrift über die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in der Verbundstufe II des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart

Als Träger der tariflichen Vollintegration der Verkehre der Verbundstufe II in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart gemäß § 4 Absatz 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) erlässt der Verband Region Stuttgart auf Grundlage von Art. 3 Absatz 2 VO (EG) 1370/2007, § 5 GVRS und § 8a Abs. 1 Satz 2 PBefG die folgende Allgemeine Vorschrift als Satzung:

§ 1 Ziele

Mit der Ausweitung des Gemeinschaftstarifs des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) von den Verkehren der S-Bahn Stuttgart und der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB, so genannte Verbundstufe I) auf die regionalen Busverkehre und Nebenbahnen in den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis (Verbundstufe II) im Jahr 1993 erlebte der Nahverkehr in der Region Stuttgart einen Aufschwung. Fahrgäste kommen seither in den Genuss eines einfacheren und günstigeren Tarifsystems als zuvor. Die verbundbedingten Belastungen, die den Unternehmen der Verbundstufe II durch Anerkennung des VVS-Tarifs entstehen, werden seitdem auf Basis eines Kooperationsvertrags jedes betroffenen Unternehmens mit dem zugehörigen Landkreis und dem Zweckverband Nahverkehr Stuttgart bzw. dem Verband Region Stuttgart als dessen Rechtsnachfolger ausgeglichen. Da die Laufzeiten dieser Kooperationsverträge in zahlreichen Fällen noch vor dem Ablauf der Liniengenehmigungen enden, dient diese Vorschrift im Sinne der VO (EG) 1370/2007 der Sicherung der Anwendung des Verbundtarifs und der Schaffung eines einheitlichen, beihilfekonformen und rechtssicheren Verfahrens zur Gewährung von Ausgleichszahlungen und zur Schaffung von Transparenz für die derzeit tätigen Verkehrsunternehmen wie auch für zukünftige Marktteilnehmer. Die Schienenverkehre sowie die Busverkehre im Landkreis Göppingen, bei denen lediglich ausgewählte VVS-Fahrausweise für die Fahrgastbeförderung anerkannt werden, sind von dieser Allgemeinen Vorschrift nicht berührt.

§ 2 Anwendungsbereich

- (1) Diese Allgemeine Vorschrift gilt für das in § 3 Nr. 1 definierte Verkehrsgebiet. Sie gilt in den in Absatz 3 Satz 1 bestimmten Fällen auch im sonstigen VVS-Gebiet.
- (2) Diese Allgemeine Vorschrift findet Anwendung auf Linienverkehre von Verkehrsunternehmen im Sinne von § 3 Nr. 2 und 3.

- (3) Diese Allgemeine Vorschrift gilt auch für Linienverkehre im Sinne von § 3 Nr. 2 mit Startpunkt innerhalb und Endpunkt außerhalb des Verkehrsgebiets oder mit Startpunkt außerhalb und Endpunkt innerhalb des Verkehrsgebiets, soweit im Rahmen eines solchen Linienverkehrs Fahrgäste unter Anwendung des VVS-Tarifs innerhalb des VVS-Gebiets befördert werden. Alternativ kann der Verband Region Stuttgart mit den jeweiligen Aufgabenträgern bzw. Nachbarverbänden einzelvertragliche Regelungen treffen.
- (4) Vom Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift ausgenommen sind
 1. Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Absatz 5 AEG einschließlich Schienenersatzverkehren,
 2. öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinne von § 2 Absatz 1 ÖPNVG mit schienengebundenen Fahrzeugen nach § 4 Absatz 1 PBefG einschließlich Ersatzverkehren im Sinne von § 2 Absatz 2 ÖPNVG,
 3. Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG sowie Gelegenheitsverkehre nach § 46 PBefG, sofern auf diesen nicht vollumfänglich der VVS-Tarif in Form eines bedarfsorientierten ÖPNV-Angebotes (On-demand-Verkehr) angewandt wird. Wird der VVS-Tarif angewandt, erfolgt eine Behandlung als Linienverkehr nach § 3 Nr. 2 durch den Verband Region Stuttgart in Abstimmung mit dem Aufgabenträger des betroffenen Verkehrsgebiets.

§ 3 Begriffsbestimmungen

Für diese Allgemeine Vorschrift und ihre Anlagen gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Verkehrsgebiet“ ist das Gebiet der Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis.
2. „Linienverkehr“ bezeichnet öffentlichen Personenverkehr, der von Unternehmen im Sinne des § 3 PBefG im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des § 42 PBefG im Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift durchgeführt wird oder durchgeführt werden soll.
3. „Verkehrsunternehmen“ sind Unternehmer im Sinne des § 3 PBefG, die Linienverkehr im Sinne der vorstehenden Nummer 2 durchführen oder durchführen wollen.
4. „Berechtigte Verkehrsunternehmen“ sind Verkehrsunternehmen, die die Teilnahmevoraussetzungen des § 4 Absatz 1 erfüllen.
5. „VVS“ bezeichnet den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart.
6. „VVS-Tarif“ ist das Tarifwerk des VVS (alle Einzeltarife) in seiner aktuellsten Fassung.

7. „VVS-Gebiet“ bezeichnet das geografische Gebiet, in dem der VVS-Tarif anwendbar ist. Maßgeblich ist der Tarifzonenplan des VVS in seiner aktuellsten Fassung.
8. „Verbundstufe II“ bezeichnet alle Buslinienverkehre gemäß §§ 42, 43 PBefG, die in Folge der Ausdehnung des VVS-Tarifs auf die Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis unter den Anwendungsbereich des VVS-Tarifs fallen. Darunter fallen auch die Linienverkehre, die in nicht dem VVS angehörende Landkreise verkehren, auf deren Linienabschnitten im Verkehrsgebiet der VVS-Tarif jedoch vollständig zur Anwendung kommt. Busverkehre der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), die im Verkehrsgebiet verkehren, zählen nicht zur Verbundstufe II (sondern zur Verbundstufe I).
9. „Durchtarifierungsverluste“ sind Mindereinnahmen, die einem Verkehrsunternehmen dadurch entstehen, dass Umsteiger zwischen Unternehmen bzw. zwischen verschiedenen Tarifbereichen nach der Einführung des Verbundtarifs im VVS anstelle mehrerer Fahrscheine (ein Fahrschein je Unternehmen bzw. je Tarif) nur noch einen Fahrschein benötigen, der für die gesamte Strecke auf allen Linien bei allen Unternehmen gilt.
10. „Harmonisierungsverluste“ sind Verluste aus der Differenz zwischen dem ursprünglichen Fahrpreis des Unternehmenstarifs (Haustarif) und dem diesen ersetzenden VVS-Tarif.
11. „Sonstige verbundbedingte Belastungen“ entstehen dann, wenn ein Unternehmen eine zusätzliche Investition tätigt oder eine Leistung erbringt, die auf die Integration in den VVS (Schaffung eines einheitlichen Standards für alle im Verbundgebiet tätigen Unternehmen) zurückzuführen ist.
12. „VO (EG) 1370/2007“ bezeichnet die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315/1 vom 03.12.2007).
13. „Fahrgeldeinnahmen“ sind die Einnahmen, die ein Berechtigtes Verkehrsunternehmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen unter Anwendung des VVS-Tarifs ohne Abzug von Kosten erzielt.
14. „Einnahmen der Berechtigten Verkehrsunternehmen“ bezeichnen den Anteil der gesamten Fahrgeldeinnahmen im VVS, der zur Verteilung an die Berechtigten Verkehrsunternehmen gemäß den Regelungen dieser Allgemeinen Vorschrift und ihrer Anlagen zur Verfügung steht.
15. „Verkaufsstelle“ bezeichnet jede Örtlichkeit, an der VVS-Tickets erworben werden können, einschließlich der Fahrzeuge.

16. Negative finanzielle Auswirkungen aus der VVS-Tarifzonenreform sind nicht der Umsatzsteuer unterliegende Zuschüsse der Aufgabenträger im Zuge von Tarifabsenkungen im VVS mit Wirkung ab 1. April 2019.

§ 4 Rechte und Pflichten der Berechtigten Verkehrsunternehmen

- (1) Ein Verkehrsunternehmen hat Anspruch auf Teilnahme an der Verteilung der Einnahmen der Verbundstufe II und an der Gewährung von Ausgleichsleistungen gemäß §§ 6 und 7, wenn und soweit
 1. das Verkehrsunternehmen die Teilnahme schriftlich beim Verband Region Stuttgart angezeigt hat,
 2. das Verkehrsunternehmen im Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift Linienverkehre tatsächlich durchführt und rechtlich durchführen darf,
 3. das Verkehrsunternehmen die Erhebung der Verkehrsnachfrage durch die VVS GmbH oder beauftragte Dritte gestattet und im Falle des Einsatzes von Automatischen Fahrgastzählssystemen aktiv unterstützt,
 4. das Verkehrsunternehmen dem Verband Region Stuttgart die weiteren Daten des Verkehrsunternehmens übermittelt hat, die der Verband Region Stuttgart nach der **Anlage 1** zu dieser Allgemeinen Vorschrift benötigt, um den Anteil des Verkehrsunternehmens an den Einnahmen der Verbundstufe II und an den Ausgleichsleistungen im Sinne der §§ 6 und 7 zu berechnen,
 5. kein vertraglicher Anspruch des Verkehrsunternehmens gegen den Verband Region Stuttgart auf Einnahmen der Verbundstufe II und/oder Ausgleichsleistungen im Sinne der §§ 6 und 7 besteht (z. B. Kooperationsverträge mit Busunternehmen, Einnahmezuscheidungsvertrag mit der SSB AG und der DB AG).

Die Anzeige nach Nummer 1 ist entbehrlich, wenn ein Verkehrsunternehmen beim Inkrafttreten dieser Allgemeinen Vorschrift bereits Linienverkehr durchführt und Einnahmen oder Ausgleichsleistungen vom Verband Region Stuttgart erhält. Liegen die Teilnahmevoraussetzungen vor, hat das Verkehrsunternehmen den Status eines Berechtigten Verkehrsunternehmens.

- (2) Der Status des Verkehrsunternehmens als Berechtigtes Verkehrsunternehmen entfällt, wenn das Verkehrsunternehmen nicht mehr die Teilnahmevoraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, dies dem Verband Region Stuttgart noch am Tag des Bekanntwerdens dieses Sachverhalts per Fax oder E-Mail und nachfolgend auf dem Postweg zu melden. Für das laufende Kalenderjahr anteilig ex ante übermittelte Ausgleichsleistungen und Abschlagszahlungen für Fahrgeldeinnahmen hat das Verkehrsunternehmen binnen eines Monats nach Wegfall der Teilnahmevoraussetzungen zurück zu erstatten. Wird

diese Frist nicht eingehalten, kann der Verband Region Stuttgart für den Zeitraum der ungerechtfertigten Zuweisung von Leistungen aus dieser Allgemeinen Vorschrift Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz gemäß § 247 BGB verlangen.

- (3) Sollte ein Verkehrsunternehmen aus anderem Rechtsgrund Anspruch auf Auszahlung von Einnahmen der Verbundstufe II oder Anspruch auf Teilnahme an der Verteilung dieser Einnahmen haben, bleiben solche Ansprüche unberührt. Erhält ein Verkehrsunternehmen nach den Regelungen dieser Allgemeinen Vorschrift nicht den Status eines Berechtigten Verkehrsunternehmens, führt dies nicht zum Verlust der in Satz 1 genannten Ansprüche. Nimmt ein Verkehrsunternehmen an der Verteilung der Einnahmen der Verbundstufe II gemäß den Bestimmungen dieser Allgemeinen Vorschrift teil, dann erfüllt der Verband Region Stuttgart mit der Auszahlung von Einnahmen vorrangig Ansprüche nach Satz 1. Soweit der Verband Region Stuttgart solche Ansprüche erfüllt, gilt diese Zahlung im Rahmen dieser Allgemeinen Vorschrift als Zuteilung der anteiligen Einnahmen der Verbundstufe II gemäß § 6 i.V.m. der Anlage 2 dieser Allgemeinen Vorschrift.

§ 5 Verpflichtung zur Anwendung des VVS-Tarifs

Jedes Verkehrsunternehmen, das Linienverkehr im Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift durchführt, ist verpflichtet, hierbei den VVS-Tarif als Höchsttarif im Sinne des Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 anzuwenden. Diese Verpflichtung stellt eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne des Art. 2 lit. e) VO (EG) 1370/2007 dar.

§ 6 Anspruch auf Beteiligung an den Einnahmen der Verbundstufe II

- (1) Berechtigte Verkehrsunternehmen haben gegenüber dem Verband Region Stuttgart nach den näheren Bestimmungen in der **Anlage 1** Anspruch auf Teilnahme an der Verteilung der Einnahmen der Verbundstufe II. Zu diesem Zweck sind sie verpflichtet, ihre Fahrgeldeinnahmen monatlich dem Verband Region Stuttgart und der VVS GmbH geschlüsselt nach Fahrausweisart zu melden. Der Verband Region Stuttgart ist berechtigt, in ihren Fahrzeugen Kontrollen zur Überprüfung der Meldungen und der Verkehrsleistungen vorzunehmen oder vornehmen zu lassen. Hierzu teilen die Berechtigten Verkehrsunternehmen dem Verband Region Stuttgart ihren Fahrplan mit. Weitere Einzelheiten hierzu regelt **Anlage 1**.
- (2) Die Berechtigten Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, in den eigenen Verkehrsmitteln Fahrausweiskontrollen durchzuführen. Die Mindestprüfquote beträgt 1 % bezogen auf die beförderten Personen. Erhöhte Beförderungsentgelte, die bei derartigen Kontrollen in Fahrzeugen des Berechtigten Verkehrsunternehmens erhoben werden, stehen dem Berechtigten Verkehrsunternehmen zu. Der Verband Region Stuttgart ist im Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift ebenfalls

berechtigt, im Interesse der Fahrgeldsicherung einen Prüfdienst mit der Durchführung von Fahrausweiskontrollen in Fahrzeugen der Berechtigten Verkehrsunternehmen zu beauftragen. Dabei eingenommene Erhöhte Beförderungsentgelte (EBE) werden dem Prüfdienst auf dessen Vergütungsanspruch angerechnet. Dem Prüfpersonal ist die Durchführung der Fahrausweisprüfungen auf jeder Fahrplanfahrt unentgeltlich zu gewähren. Weitere Einzelheiten hierzu regelt **Anlage 1**.

§ 7 Anspruch auf Ausgleichsleistungen

- (1) Berechtigte Verkehrsunternehmen haben gegenüber dem Verband Region Stuttgart nach den näheren Bestimmungen der **Anlage 1** Anspruch auf Gewährung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Art. 2 lit. g und Art. 3 Absatz 2 VO (EG) 1370/2007. Ausgeglichen werden Durchtarifierungsverluste. Durch die zeitliche Spanne von 20 Jahren seit Einführung der Verbundstufe II werden im Rahmen dieser Allgemeinen Vorschrift keine Harmonisierungsverluste auf Basis der ursprünglichen Haustarife mehr anerkannt.
- (2) Nach Ablauf eines jeden Kalenderjahres erstellt der Verband Region Stuttgart eine Jahresschlussrechnung über die nach den Regelungen dieser Allgemeinen Vorschrift geschuldeten und gewährten Ausgleichsleistungen. Über- bzw. Unterzahlungen sind auszugleichen. Näheres regelt **Anlage 1**.
- (3) Ausgleichsleistungen, die aufgrund von Regelungen dieser Allgemeinen Vorschrift gewährt werden, werden vom Verband Region Stuttgart mindestens jährlich im Sinne des Art. 7 Absatz 1 VO (EG) 1370/2007 veröffentlicht.

§ 8 Sonstige verbundbedingte Belastungen

- (1) Der Verband Region Stuttgart behält sich die Gewährung weiterer Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und für damit verbundene sonstige verbundbedingte Belastungen vor, sofern und soweit dies nach den jeweils geltenden Rechtsvorschriften zulässig ist.
- (2) Als sonstige verbundbedingte Belastung gelten Investitionen
 1. in vertriebliche Systeme, die durch eine Erweiterung des VVS-Gemeinschaftstarifwerks unmittelbar erforderlich werden.
 2. in technische Komponenten zur Erfassung von Unternehmensbeförderungsfällen im Sinne der Anlage 1.

Das Erfordernis zu Investitionen dieser Art wird durch die Definition als Verbundstandard seitens des Aufsichtsrats der VVS GmbH oder durch die Benennung als Voraussetzung zur Gewährung von Ausgleichsleistungen im Sinne des § 4 dieser Vorschrift wirksam. Der Verband Region Stuttgart ist in diesem Fall

berechtigt, den zum Zeitpunkt dieser Definition in der Verbundstufe II tätigen Berechtigten Verkehrsunternehmen den neu entstehenden Aufwand für die Investition in eine solche Komponente und ggf. deren Betrieb teilweise oder vollständig auszugleichen. Dieser Ausgleich kann auch auf eine Einführungsphase beschränkt werden.

- (3) Ein Anspruch der Verkehrsunternehmen auf Ausgleich sonstiger verbundbedingter Belastungen oder auf Erlass der dafür notwendigen Vorschriften wird hierdurch nicht begründet.

§ 9 Vermeidung einer Überkompensation

- (1) Der Anspruch der Berechtigten Verkehrsunternehmen auf Ausgleichsleistungen gemäß § 7 ist der Höhe nach auf den Betrag beschränkt, den der Verband Region Stuttgart nach den jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere nach den jeweils anwendbaren Bestimmungen in Art. 3, Art. 4, Art. 6 und im Anhang der VO (EG) 1370/2007, den Berechtigten Verkehrsunternehmen gewähren darf. Eine Überkompensation ist zu verhindern. Der Nachweis der nicht erfolgten Überkompensation erfolgt durch das Berechtigte Verkehrsunternehmen über ein Testat im Sinne des § 10 Absatz 1. Ein Anspruch der Verkehrsunternehmen auf Vollkompensation in der gesetzlich maximal zulässigen Höhe wird hierdurch nicht begründet.
- (2) Erhält ein Berechtigtes Verkehrsunternehmen von einem Dritten ebenfalls Leistungen zum Ausgleich der finanziellen Auswirkungen, die auf die in dieser Allgemeinen Vorschrift festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückzuführen sind, so mindern diese Leistungen Dritter den Anspruch des Berechtigten Verkehrsunternehmens auf Gewährung von Ausgleichsleistungen aus dieser Allgemeinen Vorschrift.
- (3) Der Verband Region Stuttgart ist berechtigt und verpflichtet, die von ihm gewährten Ausgleichszahlungen zurückfordern, soweit dies erforderlich ist, um eine Doppelzahlung oder eine sonstige Überkompensation zu verhindern. Dieses Rückforderungsrecht besteht auch dann fort, wenn ein Verkehrsunternehmen zum Zeitpunkt der Rückforderung nicht mehr den Status eines Berechtigten Verkehrsunternehmens nach § 4 innehat.

§ 10 Nachweispflicht der Verkehrsunternehmen

- (1) Verkehrsunternehmen, die Ausgleichleistungen des Verbands Region Stuttgart im Sinne von Art. 2 lit. g VO (EG) 1370/2007 beanspruchen, erhalten oder erhalten haben, sind verpflichtet, die Regeln des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 einzuhalten. Sie haben auf Verlangen dem Verband Region Stuttgart die Einhaltung

der Anforderungen des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 durch ein Testat eines Wirtschaftsprüfers nachzuweisen.

- (2) Erhält ein Verkehrsunternehmen ergänzend Ausgleichleistungen auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zur Verkehrsbedienung von mindestens einem Landkreis und/oder mindestens einer im VVS-Gebiet liegenden Stadt oder Gemeinde, so kann das Verkehrsunternehmen die Einhaltung der Anforderungen des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 auch durch eine entsprechende Bestätigung des betreffenden Landkreises bzw. der betreffenden Landkreise und/oder der betreffenden Städte oder Gemeinden nachweisen.
- (3) Der Nachweis nach Absatz 1 oder Absatz 2 muss für ein Kalenderjahr bis zum 31.07. des Folgejahres vorgelegt werden. Ist dies im Einzelfall nicht möglich, kann der Verband Region Stuttgart diese Frist auf Antrag des Verkehrsunternehmens verlängern. Wird der Nachweis nicht fristgerecht oder nicht in der gebotenen Weise geführt, kann der Verband Region Stuttgart Ausgleichleistungen, die er diesem Verkehrsunternehmen gewährt hat, zurückfordern. Entspricht der Nachweis nicht den Anforderungen der Absätze 1 und 2, kann der Verband das Verkehrsunternehmen zuvor auf die Mängel hinweisen und ihm Gelegenheit geben, einen ordnungsgemäßen Nachweis vorzulegen.

§ 11 Weitere Durchführungsvorschriften

- (1) Soweit der Verband Region Stuttgart Leistungen zurückfordert, handelt er durch Verwaltungsakt.
- (2) Der Verband Region Stuttgart nutzt die Dienstleistungen der VVS GmbH im Rahmen ihrer gesellschaftsvertraglichen Aufgabenstellungen bei der kaufmännischen und technischen Durchführung von Teilaufgaben (z.B. Berechnung der Ansprüche der Berechtigten Verkehrsunternehmen, Erstellung der Jahresschlussrechnung, Abwicklung von Zahlungen und Meldungen, Durchführung von Kontrollen und Erhebungen). Ein Recht oder eine Verpflichtung der VVS GmbH wird durch diese Allgemeine Vorschrift und ihre Anlagen nicht begründet. Der Verband Region Stuttgart kann, soweit er dies für erforderlich hält, anstelle der VVS GmbH einen Dritten mit der Erledigung weiterer oder anderer Aufgaben beauftragen.
- (3) Erfolgt die Vergabe von Personenverkehrsleistungen nach § 42 PBefG in Form eines Bruttovertrages, bei dem der Unternehmer kein oder nur ein geringes Erlösrisiko trägt, so kann ein Berechtigtes Verkehrsunternehmen seine Ansprüche aus § 6 und § 7 in Teilen oder in Gänze an die zuständige Behörde (Aufgabenträger) abtreten. Die ordnungsgemäße Abfuhr der Umsatzsteuer liegt dann in der Verantwortung der Aufgabenträger.

§ 12 Inkrafttreten, Übergangsregelung für Kooperationsverträge

- (1) Diese Allgemeine Vorschrift tritt am 01.01.2017 in Kraft.
- (2) Solange und soweit Kooperationsverträge zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und dem Verband Region Stuttgart zur Finanzierung von Linienverkehren in der Verbundstufe II bestehen, findet diese Allgemeine Vorschrift auf die hierin geregelten Linienverkehre keine Anwendung.

Stuttgart, den

Thomas S. Bopp

Vorsitzender

Verband Region Stuttgart

Anlagen:

Anlage 1: Aufteilung und Abrechnung der Einnahmen der Verbundstufe II und der Ausgleichsleistungen

Anlage 2: Nachweisführung zur Eignung der für die Einnahmenaufteilung genutzten Parameter Unternehmensbeförderungsfälle und Personenkilometer

Anlage 3: Mathematisch-statistisches Konzept zur Verknüpfung der Ergebnisse von VVS-Verkehrstrahnerhebungen und von Verkehrszählungen

Anlage 4: Nachweisführung zur statistischen Qualität der Verkehrserhebungen im VVS in der Verbundstufe II

Anlage 5: Ermittlung der erlösrelevanten Parameter unter Einbeziehung verschiedener Datenquellen

Anlage 6: Erstellung der VVS-Jahresganglinie

Anlage 7: Berechnung der VVS-Mischpreise

Anlage 8: Anforderungsspezifikation für die Ausrüstung von Bussen mit Automatischen Fahrgastzählensystemen in der Verbundstufe II des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart

Anlage 9: Berechnung der AFZS-Ausstattungssumfänge

Anlage 10: Regelkatalog zur Testierung der Messgenauigkeit von Automatischen Fahrgastzählssystemen in der Verbundstufe II im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart

Anlage 11: Verantwortungsebenen zur Qualitätssicherung beim Einsatz von Automatischen Fahrgastzählssystemen im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart Verbundstufe II.

- II. Fassung der geänderten Kapitel der Anlage 1
 - a) Ziffer 1

1. Einnahmen der Verbundstufe II

1.1 Einnahmezuscheidung im VVS

Die gepoolten Fahrgeldeinnahmen im VVS werden nach vertraglich fixierten Regularien den Partnern der Einnahmezuscheidung im VVS (derzeit Verband Region Stuttgart, DB Regio AG und SSB AG) zugeschrieben. Der Poolanteil, der auf den Verband Region Stuttgart entfällt, besteht größtenteils aus dem Anteil, der nach den Regularien zur Einnahmezuscheidung im VVS der Verbundstufe II zugeordnet wird. Die vorliegende AllgV regelt die beschriebene Einnahmezuscheidung nicht. Die AllgV regelt lediglich die Weiterverteilung der Einnahmen, die dem Verband Region Stuttgart für die Verbundstufe II zugeschrieben werden, an die Berechtigten Verkehrsunternehmen der Verbundstufe II. Soweit die Fahrgeldeinnahmen negative finanzielle Auswirkungen aus der VVS-Tarifzonenreform enthalten, so werden diese in den Abrechnungen gesondert ausgewiesen.

1.2 Einnahmen der Berechtigten Verkehrsunternehmen

Von dem Anteil an den VVS-Einnahmen, der dem Verband Region Stuttgart für die Verbundstufe II zugeschrieben wird, werden vor der Berechnung der Einnahmenansprüche der Berechtigten Verkehrsunternehmen die in den Nummern 1.2.1 bis 1.2.8 bezeichneten Positionen abgezogen. Der nach diesen Abzügen verbleibende Betrag stellt die „Einnahmen der Berechtigten Verkehrsunternehmen“ im Sinne von § 3 Nr. 14 AllgV dar.

1.2.1 Anteil für Einnahmen der Verbundstufe I, die der Verband Region Stuttgart für S-Bahn- bzw. S-Bahn-Ersatzverkehre erhält

Dieser prozentuale Anteil ist vertraglich vereinbart. Dabei handelt es sich einerseits um Beträge, die mit Angebotsverbesserungen im Zusammenhang stehen und die von der VVS GmbH auf der Basis von Fahrgastprognosen oder - wenn anhand von Erhebungen bereits ein Vorher-Nachher-Vergleich möglich war - auf der Basis abschließend

ermittelter Fahrgastzuwächse errechnet worden sind. Die erwarteten oder festgestellten Neuverkehre werden dabei nach dem Verfahren, das die Partner der Einnahmenezuscheidung vereinbart haben, monetär bewertet.

In der Regel erfolgt diese Bewertung der Fahrgastströme anhand der durchfahrenen Tarifzonen. Hierfür errechnet die VVS GmbH für verschiedene Fahrausweisgruppen aus der VVS-Verkaufsstatistik fahrtbezogene Durchschnittseinnahmen je nach Zahl der zurückgelegten Tarifzonen jährlich neu bzw. schreibt diese Daten jährlich fort. Die Einnahmewirkungen von Fahrgastzuwächsen bzw. -abnahmen werden dann mit diesen Durchschnittserlösen ermittelt. Bei Fahrgästen, die auf andere Verkehrsmittel umsteigen, wird die Einnahme für die Zone des Umstiegs nach der Zahl der beteiligten Verkehrsmittel aufgeteilt. Findet der Umstieg zwischen einem Verkehrsmittel der Verbundstufe I und einem solchen der Verbundstufe II statt, wird die Verbundstufe I so gestellt, als ob die Fahrt in der Umstiegszone enden würde. Vorläufige Prognosewerte werden mit der Tarifierungsrate im VVS fortgeschrieben. Endgültig festgestellte Prognose- oder Nachrechnungswerte werden im Schlüssel des jeweiligen EZV-Partners eingerechnet und unterliegen somit der tatsächlichen Einnahmesteigerungsrate im VVS.

1.2.2 Anteil für die Regionalzugverkehre außerhalb des S-Bahn-Bereichs (sog. Schienenaußenstrecken)

Dieser prozentuale Anteil ist vertraglich vereinbart. Der Prozentsatz bezieht sich auf die Gesamteinnahmen im VVS, die nach Abzug eventueller Vorabentnahmen zur Verteilung kommen. Darüber hinaus werden Fahrgeldeinnahmen, die aus verkehrlichen und tariflichen Maßnahmen (Vorabzuscheidungen) auf den Schienenaußenstrecken resultieren, hier berücksichtigt. Veränderungen im Verkehrsangebot oder bei tariflichen Maßnahmen finden hier Berücksichtigung. Die VVS GmbH ermittelt die Mehr- oder Mindererlöse gemäß den EZV-Regularien (vgl. Nr. 1.2.1).

1.2.3 Anteil, der auf die Eisenbahnverkehre (NE-Bahnen) in der freiwilligen Aufgabenträgerschaft der Verbundlandkreise entfällt

Mit Bildung eines eigenständigen NE-Pools zum 1. Januar 2019 wird der Einnahmenanteil der NE-Bahnen direkt auf der Ebene der VVS-Gesamteinnahmen ermittelt und dem NE-Pool zugewiesen.

1.2.4 Zahlungen, die der Verband Region Stuttgart aufgrund von Kooperationsverträgen mit Busunternehmen leistet

Einnahmenezuweisungen, die der Verband Region Stuttgart aufgrund von Kooperationsverträgen im Sinne von § 12 Abs. 2 AllgV leistet, werden vom Einnahmenvolumen abgesetzt.

1.2.5 Einnahmen, die aufgrund von Tarifzuschlägen entstehen, die die Berechtigten Verkehrsunternehmen nicht berühren

In der Vergangenheit wurden zum Ausgleich tariflich bedingter Einnahmehausfälle, reduzierter öffentlicher Zuschüsse oder von Aufwendungen für signifikante Angebotsverbesserungen die Beförderungstarife im VVS über die Kostensteigerungsrate hinaus erhöht. Die hierdurch zusätzlich generierten Einnahmen sind sachgerecht den betroffenen Partnern der Einnahmezuscheidung anzurechnen. Auch der Verband Region Stuttgart erhält entsprechende Zuweisungen (z. B. für die verbesserte S-Bahn-Anbindung der Landesmesse oder zum Ausgleich von Kürzungen bei Zuschüssen gemäß § 45a PBefG). Soweit diese die Berechtigten Verkehrsunternehmen nicht betreffen (z. B. Andienung Landesmesse), werden sie vom Einnahmenvolumen abgesetzt.

1.2.6 Einnahmen, die der Gegenfinanzierung von tariflichen Integrationen von Linienverkehren oder Linienabschnitten über den eigentlichen Verbundraum hinaus dienen

Aus der Ausweitung des Tarifgebiets sowie aus einem Tarifzuschlag resultieren Zusatzeinnahmen, die zur Gegenfinanzierung von Tarifaufweitungen verwendet werden. In Einzelfällen sind hierfür pauschale Abgeltungszahlungen vereinbart, so dass eine Einbeziehung in das Regelverfahren für die Einnahmeverteilung in der Verbundstufe II nicht möglich ist. Die entsprechenden Beträge, die gutachterlich oder aufgrund von Verkehrserhebungen ermittelt worden sind, werden deshalb vorab vom Einnahmenvolumen abgesetzt.

1.2.7 Einnahmen, die auf Verkehre der SSB AG in der Verbundstufe II entfallen

Die entsprechenden Beträge sind in Einzelverträgen mit der SSB AG fixiert. Bei Veränderungen im Verkehrsangebot können sie sich infolge von Mehr- oder Mindererlösen, die die VVS GmbH ermittelt hat, verändern.

1.2.8 Einnahmen, die die Anwendung des VVS-Tarifs bei besonderen Verkehrsangeboten pauschaliert abgelten

Bei Verkehrsangeboten mit sehr geringem oder bedarfsgesteuertem Bedienungsangebot lässt sich die Inanspruchnahme durch Verkehrserhebungen nicht sinnvoll abbilden. Die hierfür geleisteten Einnahmen werden vom Einnahmenvolumen abgesetzt.

1.3 Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX

Die VVS-Tarifzonenreform vom 1. April 2019 führt neben der Senkung der Fahrpreise für viele Kunden zu einer Vereinfachung des VVS-Tarifes. Die dadurch entfallenden Fahrgeld- und Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX werden bis zur Höhe

eines für den gesamten VVS-geltenden Deckelungsbetrags durch die Finanzierungsträger der Tarifzonenreform ausgeglichen.

Der Ausgleich erfolgt in zwei Schritten:

1. Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX bis zur Höhe des landeseinheitlichen Erstattungssatz.
2. Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX, die den landeseinheitlichen Erstattungssatz überschreiten und betriebsindividuell nachgewiesen werden konnten.

Für die Verteilung der unter 1. genannten Ausgleichsleistungen wird ein VVS einheitlicher Prozentsatz (sog. Zuschuss-Quote) gebildet und anhand der zugewiesenen Fahrgeldeinnahmen verteilt.

Die unter 2. genannten Ausgleichsleistungen müssen vom VU betriebsindividuell nachgewiesen werden. Als Nachweis für den betriebsindividuellen Erstattungssatz gilt der Bescheid über die Erstattungsleistungen bzw. ein Auszug aus dem Bescheid aus dem der betriebsindividuelle Erstattungssatz ersichtlich ist. Der Nachweis muss bis spätestens 15. Januar des zweiten Folgejahres der Region / dem VVS vorgelegt werden (Erstattungsleistungen für das Jahr 2018: Nachweis muss bis zum 15. Januar 2020 vorgelegt werden). Diese Ausgleichsleistungen werden nur in der Jahresabrechnung berücksichtigt.

b) Ziffer 2.4

2.4 Ermittlung der Unternehmensbeförderungsfälle und der Personenkilometer

Der Verband Region Stuttgart ermittelt für jedes Kalenderjahr die von jedem Berechtigten Verkehrsunternehmen erbrachte Verkehrsleistung in Unternehmensbeförderungsfällen („P“) und in Personenkilometern („Pkm“) auf der Basis eines Nachfragedatenbestands für alle Verbundverkehrsmittel, der von der VVS GmbH erzeugt, aktualisiert und fortgeschrieben wird. Grundlage dieses Nachfragedatenbestands sind regelmäßige Verkehrserhebungen der VVS GmbH, bei denen Fahrgäste gezählt und befragt werden. Diese Erhebungen sind vom Verkehrsunternehmen zu dulden. Zur Ermittlung der Verkehrsleistungen wendet die VVS GmbH vorrangig die Methoden Verkehrsstromerhebung (Nr. 2.4.1) und Verkehrszählung (Nr. 2.4.2) an. Alternativ zu manuellen Verkehrszählungen nach Nr. 2.4.2 können gemäß Nr. 2.5 auch Daten aus automatischen Fahrgastzählensystemen (AFZS) Verwendung finden.

Das mathematisch-statistische Konzept zur Verknüpfung der Ergebnisse der Verkehrsstromerhebung und der Verkehrszählungen ergibt sich aus **Anlage 3**. Die Vorgehensweise zur Ermittlung der erlösrelevanten Kenndaten aus den Nachfrage-Tageswerten der Erhebungen ist in **Anlage 5** beschrieben.

Basis für die Erhebungstätigkeit der VVS GmbH sind die von der VVS GmbH erfassten Fahrplandaten. Fahrten, die nicht in den Fahrplanunterlagen des VVS enthalten sind, bleiben bei Erhebungen und damit auch bei der Quotenberechnung unberücksichtigt.

2.4.1 Verkehrsstromerhebung

Bei Verkehrsstromerhebungen fährt das Erhebungspersonal in den Fahrzeugen mit. An jeder Haltestelle werden die einsteigenden Fahrgäste gezählt und auf dem anschließenden Fahrtabschnitt werden möglichst viele Fahrgäste, vorzugsweise solche, die neu eingestiegen sind, nach ihrem kompletten Fahrtweg im Nahverkehrsnetz, dem benutzten Fahrausweis und dem Fahrtzweck befragt.

Die Erhebungen beschränken sich auf Normalwerktag (Mo-Fr) mit Schule und finden vorzugsweise im ersten Halbjahr eines jeden Jahres statt. Die VVS GmbH legt die Zählperioden unter Ausklammerung von Ferientagen und bekannten Großveranstaltungen fest. Bei länger gestörten Betriebslagen (Baustellen, Streik) werden Erhebungen ggf. in die 2. Jahreshälfte verschoben. Zum Ausgleich wochentäglich bedingter Nachfrageschwankungen erfolgt die Erhebung der Fahrplanfahrten einer Linie gestreut über verschiedene Wochentage.

In der nachfolgenden Aufbereitung der Befragungsdaten werden alle Fahrgastwege Linienabschnitt für Linienabschnitt anhand der elektronischen Fahrplanauskunft simuliert. Damit liegen vollständige Wegeinformationen für alle erfassten Fahrgastfahrten vor. Die Einsteiger-Zählraten dienen der Hochrechnung der Befragungsdaten auf das gesamte Fahrgastaufkommen.

Die Nachfragedaten aus Verkehrsstromerhebungen werden gemäß Nr. 2.4.6 auf das Nachfrageniveau „Herbst“ normiert. Sie sind mit den Ergebnissen eventueller zusätzlicher Besetzungszählungen im Herbst daher unmittelbar vergleichbar.

Eine Korrektur der Ergebnisse der Verkehrsstromerhebungen durch ergänzende Zählraten erfolgt durch Bildung von Mittelwerten aus den mehrfach erhobenen Merkmalen für jede Linie. Bei den Verkehrsstromerhebungen wird dabei auf die gesamte Nachfrage einer Linie ohne Berücksichtigung des Tarifs aufgesetzt. Wegen weiterer Details wird auf die **Anlagen 3** und **5** verwiesen.

Die hochgerechneten und normierten Befragungsdaten ergeben die beiden Kennziffern Unternehmensbeförderungsfälle und Personenkilometer.

2.4.2 Verkehrszählung

Bei Verkehrszählungen wird auf die Befragung von Fahrgästen verzichtet. Es stehen die Methoden Querschnittszählungen und Besetzungszählungen zur Auswahl. Bei einer Querschnittszählung wird an Haltestellen die Besetzung der Fahrzeuge bei Abfahrt gezählt. Bei einer Besetzungszählung werden in den Fahrzeugen die Einsteiger und die Besetzung bei Abfahrt an jeder Haltestelle während der gesamten Fahrt gezählt.

Querschnittszählungen finden üblicherweise innerhalb eines Betriebstags statt, eine Besetzungszählung für eine komplette Linie kann bei dichten Fahrplänen auch mehrere Betriebstage in Anspruch nehmen.

Manuelle Verkehrszählungen werden vorzugsweise in Ergänzung der Jahresprogramme für Verkehrsstromerhebungen durchgeführt. Sie finden deshalb zumeist in der 2. Jahreshälfte statt. Die VVS GmbH legt die Zählperioden unter Ausklammerung von Ferientagen und bekannten Großveranstaltungen fest. Aus den Verkehrszählungen lässt sich die Inanspruchnahme eines Linienverkehrs an einer bestimmten Stelle oder im Verlauf der ganzen Linie unmittelbar ableiten.

2.4.3 Angestrebte statistische Sicherheit

Die im VVS durchgeführten Verkehrsstromerhebungen (mit Zählung und Befragung) bzw. Verkehrszählungen (Besetzungs- bzw. Querschnittszählungen) sind Stichprobenerhebungen, bei denen nicht die vollständige Grundgesamtheit, sondern nach den Prinzipien der Zufallsauswahl nur Elemente der jeweiligen Grundgesamtheit ausgewählt werden, deren Anzahl den jeweiligen Stichprobenumfang (Zählung bzw. Befragung) ergibt. Die erforderlichen Stichprobenumfänge sind für Befragungen (homograde Fall) und für Verkehrszählungen (heterograde Fall) gesondert zu berechnen.

Für die Auswahl der Elemente der Stichprobe gilt, dass in der ersten Ebene die Auswahl der Fahrten erfolgt. Diese Auswahl hat so zu erfolgen, dass jede Fahrt bzw. Erhebungseinheit zufällig bzw. mit einer gleichen Auswahlwahrscheinlichkeit in die Stichprobe gelangen kann. Die zweite Auswahl Ebene innerhalb der Fahrt bzw. Erhebungseinheit stellt auf die Auswahl der zu befragenden Fahrgäste ab. Hierzu sind innerhalb der Fahrt bzw. Erhebungseinheit die zu befragenden Personen ebenfalls zufällig auszuwählen. Dabei sind neu einsteigende Fahrgäste bevorzugt zu befragen.

Eingangsgrößen für die Planung der Stichproben sind die jeweiligen Grundgesamtheiten (Anzahl der Fahrten bzw. Anzahl der beförderten Personen), der angestrebte maximal zulässige Stichprobenfehler zur statistischen Maßzahl Mittelwert bzw. Anteilswert sowie die gewählte statistische Sicherheit. Hinzu kommen für die Stichprobenplanung bei den Befragungen die Vorgabe für die Höhe des Anteilswertes (Tarif), für den die Vorgaben zum Stichprobenfehler sowie zur statistischen Sicherheit einzuhalten sind, sowie bei den Zählungen die Kenngröße relative Streuung als Verhältnis der Standardabweichung zum Mittelwert. Unbenommen von der Höhe der Stichprobenfehler für die Verwendung als Eingangsgrößen für die Stichprobenplanung sind deren Einhaltung bzw. die tatsächlich im Ergebnis der Verkehrserhebung erreichte Größe nachzuweisen. Das Verfahren zum Nachweis der statistischen Qualität der Verkehrserhebungen ist in **Anlage 4** geregelt.

Aus dem mathematisch-statistischen Verhältnis von Grundgesamtheit und Stichprobengröße ergibt sich, dass sich beide umkehrt proportional verhalten, d.h. mit kleinerer Grundgesamtheit erhöht sich die relative Stichprobengröße. Damit sind bei Verkehrsunternehmen mit wenigen Linienfahrten oder bei kleinen Nachfragesegmenten

größere Stichprobenumfänge notwendig, um eine hinreichend sichere Aussage zu den Quantitäten zu ermöglichen. Bei kleinen Grundgesamtheiten kann daher eine mehrfache Erhebung von Fahrten erforderlich werden.

Alle aus Stichprobenerhebungen ermittelten Kenngrößen sind erwartungstreue Schätzwerte, die in der Grundgesamtheit tatsächlich mit der durch den Stichprobenfehler bestimmten Genauigkeit sowie mit der durch die statistische Sicherheit bestimmten Wahrscheinlichkeit eintreten. Damit liegt jeder aus einer Stichprobenerhebung ermittelte Schätzwert in einem Vertrauensintervall mit einem unteren und oberen Grenzwert, der durch den Stichprobenfehler bestimmt wird.

Das aus Erhebungen abgeleitete Fahrgastaufkommen (Unternehmensbeförderungsfälle und Personenkilometer), das Grundlage für die Verteilungsquote Fahrgastnachfrage ist, soll für Unternehmensnetze, d.h. auf der Aggregationsebene Verkehrsunternehmen in den Verbundlandkreisen, bei einer statistischen Sicherheit von 95% bzw. 0,95 einen Stichprobenfehler von maximal 10 % bzw. 0,10 zur statistischen Maßzahl Mittelwert aufweisen. Diese Anforderung ist für größere Unternehmensnetze bereits aufgrund einer Verkehrsstromerhebung erfüllt. Für kleinere Unternehmensnetze sind ergänzend zu einer Verkehrsstromerhebung zusätzliche Verkehrszählungen vorzunehmen. Die dafür erforderlichen Stichprobenumfänge sind so zu planen und umzusetzen, dass mit dem Stichprobenumfang aus Verkehrsstromerhebung und Verkehrszählung die Vorgaben zum Stichprobenfehler einhalten werden. Dabei wird die Anzahl der je Unternehmensnetz ergänzend zur Verkehrsstromerhebung durchzuführenden Besetzungszählungen auf maximal 2 Zählungen begrenzt.

Wird auch nach zwei ergänzenden Besetzungszählungen der vorgegebene Stichprobenfehler zur statistischen Maßzahl Mittelwert nicht erreicht, ist die überschießende statistische Unsicherheit gemäß Nr. 2.4.4 monetär auszugleichen. Wenn dies aus Sicht des Verbands Region Stuttgart zweckmäßig erscheint, kann alternativ der Stichprobenumfang durch weitere Zählungen erhöht werden. Hierbei sind dann auch Querschnittszählungen zulässig.

Bei der Verknüpfung von Verkehrsstromerhebung und Besetzungszählungen sowie ggf. Querschnittszählungen wird gemäß **Anlage 3** verfahren.

2.4.4 Ausgleich von Stichprobenfehlern

Nach der Durchführung der Verkehrsstromerhebung und der ergänzenden Zählungen wird für jedes in das Erhebungsprogramm eines Kalenderjahres einbezogene Unternehmensnetz der tatsächliche Stichprobenfehler errechnet. Ergibt sich dabei für ein Berechtigtes Verkehrsunternehmen ein Stichprobenfehler oberhalb von 10% bzw. 0,1, wird der Verband Region Stuttgart die Überschreitung finanziell in der Weise ausgleichen, dass das Berechtigte Verkehrsunternehmen so gestellt wird, wie wenn der Stichprobenfehler maximal 10% bzw. 0,1 betragen würde. Dazu wird für den aus der Erhebung ermittelten Parameter die Differenz ermittelt, um die der tatsächliche Stichprobenfehler das angestrebte Vertrauensintervall von $\pm 10\%$ bzw. $\pm 0,1$ übersteigt, und auf die Maßzahl angewendet. Der

so ermittelte Leistungszuschlag fließt nicht in die Berechnung der Verteilungsquote Fahrgeldeinnahmen ein, sondern wird dem Berechtigten Verkehrsunternehmen als abrechnungstechnisch getrennter Zuschlag außerhalb der zu verteilenden Fahrgeldeinnahmen zugeteilt. Dazu wird der Leistungszuschlag mit denselben Erlössätzen bewertet wie die Grundleistung aus der VVS-Nachfragedatenbasis.

Ist bei einem Berechtigten Verkehrsunternehmen vorab erkennbar, dass der Stichprobenfehler auch durch zusätzliche Verkehrszählungen nicht unter 10% bzw. 0,1 gesenkt werden kann, kann auch ohne solche ergänzende Zählungen so verfahren werden. Maßgebend für diese Regelungen sind nicht die geplanten, sondern die zum Ende des Kalenderjahres tatsächlich realisierten Stichprobenfehler zu den statistischen Maßzahlen Mittelwert bzw. Anteilswert. Das Verfahren zur Nachweisführung ergibt sich aus **Anlage 4**. Die auf dieser Grundlage ermittelten Stichprobenfehler auf der Aggregationsebene Verkehrsunternehmen bzw. Unternehmensnetz gelten verbindlich.

Den Zuschlag zum Ausgleich von Stichprobenfehlern berechnet der Verband Region Stuttgart für jedes Kalenderjahr bis zum 31.08. des Folgejahres. Er ist dem Berechtigten Verkehrsunternehmen bekannt zu geben. Der Zuschlag gilt für das berechnete Kalenderjahr als endgültiger Wert. Danach gilt er als vorläufiger Wert weiter bis der Zuschlag zum Ausgleich von Stichprobenfehlern des Folgejahres endgültig berechnet ist.

Erhält ein Berechtigtes Verkehrsunternehmen nach den vorstehenden Regelungen einen Zuschlag zum Ausgleich von Stichprobenfehlern und ergeben sich Mehr- oder Minderleistungen gemäß Nr. 2.4.9, gelten die vorstehenden Regelungen auch für die Mehr- oder Minderleistungen, so dass sich der Zuschlag entsprechend erhöht oder vermindert.

2.4.5 Häufigkeit der Erhebungen

Die VVS GmbH führt seit dem Jahr 2002 flächendeckend Verkehrsstromerhebungen durch. Dabei wird in einem 6-jährigen Turnus das komplette VVS-Verkehrsnetz mit allen Fahrplanfahrten abgedeckt. Das jährliche Erhebungsprogramm umfasst sinnvoll abgegrenzte Teilnetze (Landkreis-Busnetze, DB-Schienennetz, Stadtbahnnetz) mit näherungsweise vergleichbarem Erhebungsaufwand. Die aus einem Jahresprogramm gewonnenen Ergebnisse ersetzen unmittelbar die Vorgängerdaten des Nachfragedatenbestands, die dort verbleibenden Daten der in diesem Jahr nicht erhobenen Teilnetze werden anhand der aus den Fahrausweisverkäufen abgeleiteten Verbundentwicklung (Nr. 2.4.7) oder auf der Basis außerplanmäßig generierter Zählungen gegenüber dem Vorjahr fortgeschrieben. Nach Abschluss eines 6-jährigen Erhebungsturnus ist der Nachfragedatenbestand durch Erhebungen vollständig erneuert.

Wird der Leistungsumfang im Netz eines Verkehrsunternehmens unter der Anrechnung von Mehr- oder Mindererlösen gemäß Nr. 2.4.9 verändert und werden die Nachfragewirkungen dieser Veränderung nicht innerhalb von 2 Jahren nach der Umsetzung im Zuge der Routineerhebungen erfasst, sind im veränderten Teilnetz Sondererhebungen durchzuführen. Typus und Umfang der Sondererhebungen werden vom VVS passend zur Art der Angebotsveränderung gewählt. Aufgrund der möglichen Kleinteiligkeit der Maßnahmen kann

eine eigenständige statistische Sicherheit dieser Erhebungen nicht garantiert werden. Die Erhebungsergebnisse werden deshalb immer nur zur punktuellen Anpassung des VVS-Nachfragedatenbestands genutzt.

Sind wegen höherer Gewalt, wiederholter Anpassungen des Fahrplanangebots oder sonstiger äußerer Einflüsse in einzelnen Teilnetzen geplante Erhebungen innerhalb eines Jahres nicht oder nicht im statistisch notwendigen Umfang durchführbar, werden diese Erhebungen im Folgejahr nachgeholt. Ist von diesem Ausfall ein komplettes Erhebungsnetz betroffen, kann auch der Erhebungsturnus um ein Jahr ausgesetzt werden.

2.4.6 Normierung der Nachfragedaten unterschiedlicher Erhebungszeitpunkte

Die Verkehrsstromerhebungen der VVS GmbH werden in der Regel von Januar bis Juni eines Jahres durchgeführt. In diesem Zeitraum ist die Verkehrsnachfrage selbst Veränderungen unterworfen. Um die einzelnen Erhebungsergebnisse am Ende zu einem in sich stimmigen Datenbestand zusammenführen zu können, sind daher die jeweiligen Erhebungszeitpunkte zu berücksichtigen und ggf. Korrekturen vorzunehmen. Für diese Korrekturen wertet die VVS GmbH die Fahrausweisverkäufe im Erhebungsjahr aus und leitet daraus eine monatsstarke Jahresganglinie für verschiedene Fahrausweisgruppen ab (**Anlage 6**). Diese Ganglinie wird dazu genutzt, unterschiedliche Erhebungsmonate auszugleichen und alle Erhebungsdaten auf ein einheitliches Nachfrageniveau zu normieren. Dieses Nachfrageniveau repräsentiert einen mittleren Tag im Herbst und bewirkt, dass die im Herbst durchzuführenden ergänzenden Zählungen vergleichbar werden.

2.4.7 Fortschreibung des Nachfragedatenbestands

Innerhalb des 6-jährigen Erhebungsturnus wird die Verkehrsnachfrage im VVS-Verkehrsnetz in 6 Teilnetzen durch Verkehrsstromerhebungen erfasst. Diese Teilnetze bestehen aus den jeweiligen Busnetzen und Nebenbahnen der vier Verbundlandkreise, dem Schienennetz der DB AG und dem Stadtbahn- und Busnetz der SSB AG. Ein jeweils neu erhobenes Teilnetz wird nach Abschluss der Datenaufbereitung in den Gesamtdatenbestand integriert. Hierzu wird der Datenbestand aus dem Vorjahr mit Hilfe eines Vergleichs der Herbstniveaus der Jahresganglinien (**Anlage 6**) zwischen Vorjahr und aktuellem Jahr fortgeschrieben, die Verkehrsströme des zum neu erhobenen Teilnetz korrespondierenden Netzteils entfernt und die neuen Erhebungsdaten eingefügt. Soweit an den Schnittstellen zum verbleibenden Datenbestand Anpassungen notwendig sind, genießen die neueren Informationen Vorrang.

Werden für Teilnetze, die im aktuellen Jahr vom Erhebungsturnus nicht erfasst werden, neue Nachfragedaten (insbesondere Zähldaten aus manuellen Erhebungen oder AFZS) gewonnen, wird in diesem Teilnetz die Fortschreibung des Datenbestands vom Vorjahr mit Hilfe dieser Zähldaten justiert. Die restlichen Arbeitsschritte bleiben unverändert.

2.4.8 Berechnung der Jahreswerte

Der Nachfragedatenbestand des VVS repräsentiert die Verkehrsnachfrage eines Normalwerktags mit Schule im Herbst. Aus diesen Tageswerten werden anhand von

Erkenntnissen aus speziellen Verkehrserhebungen zur Fahrausweisnutzung außerhalb von Normalwerktagen mit Schule Jahreswerte gebildet. Der VVS hat hierfür im Jahr 2012 außerhalb der üblichen Erhebungszeiten an Wochenenden und in den Ferien Verkehrsstromerhebungen durchgeführt. In 2013 wurden durch Querschnittszählungen quartalsweise Wochenganglinien erfasst, die über das Nachfrageniveau an einzelnen Wochentagen in den Zählperioden nach SGB IX Auskunft geben. Aus den bei diesen Erhebungen einbezogenen Linien im Busnetz der Verbundstufe II werden für die verschiedenen Fahrausweisgruppen (**Anlage 6**) und die Wochentagstypen Normalwerktag (Mo-Fr), Samstag (Sa) und Sonn- und Feiertag (So+Fe) spezifische Hochrechnungsfaktoren abgeleitet. Die Jahreswerte einzelner Linien ergeben sich somit aus der Anwendung der Hochrechnungsfaktoren auf die normalwerktägliche Fahrgastnachfrage aus dem VVS-Datenbestand. Für das Wochenende erfolgt zusätzlich eine Korrektur durch das tatsächliche Fahrplanangebot an diesen Tagen (Verhältnis der Betriebsleistung zum Normalwerktag), so dass bei Linien ohne Wochenendverkehr diese Tage auch nicht in die Hochrechnung eingehen.

2.4.9 Veränderung des Leistungsangebots

Die Nachfragewirkungen von Angebotsveränderungen sind gemäß Nr. 2.4.1 in der nächsten Verkehrsstromerhebung zu erfassen. Dennoch lässt sich ein zeitlicher Versatz zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und dem Eingang ihrer Auswirkungen in die Einnahmenverteilung nicht vermeiden. Um einer ungerechtfertigten Bevorzugung oder Benachteiligung von Verkehrsunternehmen in dieser Übergangsphase entgegenzuwirken, wird in diesem Zeitraum die Veränderung der Betriebsleistung in positiver oder negativer Hinsicht berücksichtigt. Kapazitätsveränderungen einschließlich Verstärkerfahrzeuge für eine bestehende Fahrplanfahrt fallen nicht hierunter. Zusätzliche oder zurückgenommene Fahrplankilometer werden dabei in Abhängigkeit von der Verkehrszeit wie folgt bewertet:

1 Fahrplankilometer entspricht		
	6:00 - 20:00 Uhr	Übrige Betriebszeit
Montag - Freitag	1,0 Unternehmensbeförderungsfälle 5,0 Personenkilometer	0,3 Unternehmensbeförderungsfälle 1,5 Personenkilometer
Samstag	0,5 Unternehmensbeförderungsfälle 2,5 Personenkilometer	0,3 Unternehmensbeförderungsfälle 1,5 Personenkilometer
Sonn- und Feiertag	0,3 Unternehmensbeförderungsfälle 1,5 Personenkilometer	0,3 Unternehmensbeförderungsfälle 1,5 Personenkilometer

Die hieraus ermittelten Werte für die Nachfrageveränderung sind so lange gültig, bis in Verkehrserhebungen reale Werte ermittelt und in die VVS-Nachfragedatenbasis übernommen worden sind. Während dieser Gültigkeitsperiode werden sie den Unternehmensbeförderungsfällen und Personenkilometern des jeweiligen

Verkehrsunternehmens zugeschlagen oder – bei Angebotsreduzierungen – hiervon in Abzug gebracht.

2.4.10 Pauschalierung bei besonderen Verkehrsangeboten

Der Kategorie besondere Verkehrsangebote können zugeordnet werden:

- a) Linienverkehre, die nur an bestimmten Wochentagen verkehren (z. B. Nachtbusse),
- b) Linienverkehre, die nur saisonal betrieben werden (z. B. Rad- und Wanderbusse),
- c) Linienverkehre, die an Werktagen je nach Wochentag sehr unterschiedliche Fahrpläne aufweisen (z. B. Marktverkehre), und
- d) bedarfsgesteuerte Angebote (Anrufverkehre).

Diesen Verkehrsangeboten ist gemeinsam, dass ihre Inanspruchnahme durch stichprobenhafte Verkehrserhebungen mit vertretbarem Aufwand nicht statistisch sicher im Sinne von Nr. 2.4.3 erfasst werden kann. Wird hier der VVS-Tarif angewandt, sind deshalb besondere Regelungen für die Weiterleitung von Einnahmen zu treffen.

Verkehrsangebote nach den Buchstaben a) und b) verkehren in der Regel an jedem Betriebstag nach dem gleichen Fahrplan. Für solche Angebote findet Nr. 2.4.9 dauerhaft Anwendung.

Verkehrsangebote nach den Buchstaben c) und d) weisen je nach Funktion sehr unterschiedliche Nachfragecharakteristika auf, so dass eine vorauslaufende Pauschalregelung derzeit hier nicht möglich erscheint. Daher ist bei diesen Angeboten im ersten Betriebsjahr die Inanspruchnahme in geeigneter Weise zu erfassen und nachzuweisen. Auf dieser Grundlage schätzt der Verband Region Stuttgart die auf diese Verkehrsangebote entfallenden Einnahmen. Dieser Schätzbetrag erhöht den Anspruch aus Nr. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** Ändert sich die Inanspruchnahme, kann der Schätzbetrag angepasst werden. Bei der Ermittlung der Unternehmensbeförderungsfälle, der Personenkilometer und der Ausgleichsquote Fahrgastnachfrage werden diese Verkehrsangebote nicht berücksichtigt.

c) Kapitel 8.2

8.2 Monatliche Vorauszahlung

Jedes Berechtigte Verkehrsunternehmen hat Anspruch auf eine monatliche Vorauszahlung auf seinen Jahresanspruch:

8.2.1 Verteilungsmodus Fahrgastnachfrage

Für den Verteilungsmodus Fahrgastnachfrage wird die Höhe der Vorauszahlung durch Multiplikation des Verteilungsvolumens mit der Verteilungsquote Fahrgastnachfrage (Nr. 2.3) des Berechtigten Verkehrsunternehmens ermittelt. Die Abrechnung unterscheidet hierbei zwischen umsatzsteuerpflichtigen sowie nicht steuerbaren negativen finanziellen Auswirkungen aus der VVS-Tarifzonenreform.

Das nach Satz 1 maßgebliche Verteilungsvolumen wird im Sinne von Nr. 1.2 aus den monatlichen Einnahmenmeldungen im gesamten VVS abgeleitet. Es beträgt 95 % der so ermittelten Einnahmen der Berechtigten Verkehrsunternehmen.

Maßgeblich ist jeweils die zuletzt ermittelte Verteilungsquote Fahrgastnachfrage. Die monatlichen Vorauszahlungen der Monate Januar bis einschließlich Juli werden mit der Verteilungsquote Fahrgastnachfrage des vorletzten Jahres errechnet, die Vorauszahlungen der Monate August bis Dezember mit der Verteilungsquote Fahrgastnachfrage des Vorjahres. Eine Rückrechnung im laufenden Jahr erfolgt nicht.

Beispiel für das Abrechnungsjahr 2015:

monatliche Vorauszahlung	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Verteilungsquote des Jahres	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2014	2014	2014	2014	2014

Angebotsänderungen werden nach den unter Nr. 2.4.9 genannten Maßgaben berücksichtigt, wenn sie der VVS GmbH durch das Berechtigte Verkehrsunternehmen gemeldet werden. In diesem Fall passt die VVS GmbH die der Vorauszahlung zugrunde zu legende Verteilungsquote so an, dass die Veränderung (P/Pkm) berücksichtigt ist. Die angepasste Verteilungsquote gilt ab dem übernächsten Monat nach der Meldung, frühestens aber ab dem Zeitpunkt, in dem die Maßnahme wirksam wird.

Die in Nr. 2.4.10 geregelten Verkehrsangebote werden nach den dort genannten Maßgaben berücksichtigt.

8.2.2 Verteilungsmodus Einnahmenmeldungen

Für den Verteilungsmodus Einnahmenmeldungen wird die Höhe der Vorauszahlung durch Multiplikation des Verteilungsvolumens mit der Verteilungsquote des Berechtigten Verkehrsunternehmens ermittelt. Die Abrechnung unterscheidet hierbei zwischen umsatzsteuerpflichtigen sowie nicht steuerbaren negativen finanziellen Auswirkungen aus der VVS-Tarifzonenreform.

Das nach Satz 1 maßgebliche Verteilungsvolumen wird im Sinne von Nr. 1.2 aus den monatlichen Einnahmenmeldungen im gesamten VVS abgeleitet. Es beträgt 5 % der so ermittelten Einnahmen der Berechtigten Verkehrsunternehmen.

Die nach Satz 1 maßgebliche Verteilungsquote entspricht dem Verhältnis der von dem Berechtigten Verkehrsunternehmen für den betreffenden Kalendermonat gemäß Nr. 8.1 gemeldeten Fahrgeldeinnahmen eigener Verkaufsstellen (Nr. 3.4) zu der Summe der von allen Berechtigten Verkehrsunternehmen für den betreffenden Kalendermonat gemeldeten Fahrgeldeinnahmen eigener Verkaufsstellen.

8.2.3 Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX durch die Tarifzonenreform

Die Ausgleichsleistungen für Erstattungen nach §§ 228 ff. SGB IX durch die Tarifzonenreform bis in Höhe des landeseinheitlichen Erstattungssatzes ermittelte „Zuschuss-Quote“ wird auf die die unter Ziffer 8.2.1 Verteilungsmodus Fahrgastnachfrage und Ziffer 8.2.2 Verteilungsmodus Einnahmenmeldung ermittelte Fahrgeldeinnahmen angewendet.

8.2.4 Ausgleichsleistungen für Durchtarifierungsverluste

Für die Ausgleichsleistungen für Durchtarifierungsverluste wird die Höhe der Vorauszahlung durch Multiplikation von 7% des Ausgleichsvolumens gemäß Nr. 4.2 mit der Verteilungsquote Fahrgastnachfrage (Nr. 2.3) des Berechtigten Verkehrsunternehmens ermittelt.

Maßgeblich sind jeweils das zuletzt ermittelte Ausgleichsvolumen und die zuletzt ermittelte Verteilungsquote Fahrgastnachfrage. Die monatlichen Vorauszahlungen der Monate Januar bis einschließlich Juli werden mit den Werten des vorletzten Jahres errechnet, die Vorauszahlungen der Monate August bis Dezember mit den Werten des Vorjahres. Eine Rückrechnung im laufenden Jahr erfolgt nicht.

Beispiel für das Abrechnungsjahr 2015:

monatliche Vorauszahlung	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Ausgleichsvolumen des Jahres	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2014	2014	2014	2014	2014
Verteilungsquote des Jahres	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2014	2014	2014	2014	2014

Angebotsänderungen und die in Nr. 2.4.10 geregelten Verkehrsangebote werden wie unter Nr. 8.2.1 dargestellt berücksichtigt.

8.2.5 Finanzierung des Verbundsystems

Sofern ein Abzug für die Finanzierung des Verbundsystems vorzunehmen ist (Nr. 6), wird der für das Berechtigte Verkehrsunternehmen ermittelte Jahresbetrag monatlich zu je einem Zwölftel von den Vorauszahlungen abgesetzt.

8.2.6 Ausgleichsleistungen für Statistische Sicherheit

Sofern ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen für Statistische Sicherheit besteht (Nr. 5), erhält das Berechtigte Verkehrsunternehmen je Monat 7% des Jahresbetrags dieser Ausgleichsleistung als monatliche Vorauszahlung.

Maßgeblich ist der jeweils zuletzt ermittelte Jahresbetrag dieser Ausgleichsleistung. Die monatlichen Vorauszahlungen der Monate Januar bis einschließlich Juli werden aus dem Jahresbetrag des vorletzten Jahres errechnet, die Vorauszahlungen der Monate August bis Dezember aus dem Jahresbetrag des Vorjahres. Eine Rückrechnung im laufenden Jahr erfolgt nicht.

Beispiel für das Abrechnungsjahr 2015:

monatliche Vorauszahlung	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Ausgleichsleistung des Jahres	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2014	2014	2014	2014	2014

8.2.7 Bereinigung von Berechnungen

Für die Berechnung der Vorauszahlungen gilt Nr. 7 entsprechend.

8.2.8 Abrechnung der monatlichen Vorauszahlung

Die VVS GmbH erstellt für jedes Berechtigte Verkehrsunternehmen je Kalendermonat bis zum Ende des Folgemonats eine Abrechnung über die von diesem Unternehmen für diesen Kalendermonat gemäß Nr. 8.1 gemeldeten Fahrgeldeinnahmen und über die ihm zustehenden Vorauszahlungen (Nr. 8.2.1 bis 8.2.6). Die Abrechnung erfolgt für das gesamte Unternehmensnetz im Anwendungsbereich dieser AllgV und wird dem Unternehmen über einen Abrechnungsbeleg nachgewiesen.

Dabei werden die Vorauszahlungen um die von dem Unternehmen gemeldeten Fahrgeldeinnahmen gemindert:

Abrechnungsschema

Vorauszahlung Verteilungsmodus Fahrgastnachfrage (Nr. 8.2.1) inkl. USt.

+ Vorauszahlung Verteilungsmodus Fahrgastnachfrage (Nr. 8.2.1, nicht steuerbare negative finanzielle Auswirkungen aus der VVS-Tarifzonenreform)

+ Vorauszahlung Verteilungsmodus Einnahmenmeldungen (Nr. 8.2.2) inkl. USt.

- + Vorauszahlung Verteilungsmodus Einnahmenmeldungen (Nr. 8.2.2, negative finanzielle Auswirkungen aus der VVS-Tarifzonenreform)
- + Vorauszahlung Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX durch die Tarifzonenreform (Nr. 8.2.3)
- + Vorauszahlung Ausgleichsleistungen für Durchtarifierungsverluste (Nr. 8.2.4, nicht steuerbarer Zuschuss)
- ./.. Finanzierung des Verbundsystems (Nr. 8.2.5)
- + Vorauszahlung Ausgleichsleistungen für statistische Sicherheit (Nr. 8.2.6, nicht steuerbarer Zuschuss)
- +/- Bereinigung von Berechnungen (Nr. 8.2.7, nicht steuerbarer Zuschuss)
- ./.. Zinsen (Nr. 8.4.2)
- ./.. gemeldete Fahrgeldeinnahmen (Nr. 8.1) inkl. USt.
- = Abrechnungssumme (Betrag, der kassenmäßig auszugleichen ist)

8.2.9 Fälligkeit

Der kassenmäßige Ausgleich durch die Verkehrsunternehmen an die VVS GmbH erfolgt bis zum 10. des Monats nach Zugang der Abrechnung. Der Ausgleich an die Verkehrsunternehmen erfolgt bis zum 15. des Monats nach Zugang der Abrechnung.

Beispiel Einnahmenmeldung / Abrechnungserstellung / Kassenausgleich:

abzurechnender Monat	Einnahmenmeldung	Abrechnungserstellung	Kassenausgleich VU an VVS	Kassenausgleich VVS an VU
Februar	20. März	31. März	10. April	15. April