Richtlinie

zur Einnahmenaufteilung

im Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF)

(Stand November 2023)

Inhalt

1 Überblick über das Verfahren der Einnahmenaufteilung 1

1.1 Einordnung der Richtlinie und Zuständigkeit 1

1.2 Anforderungen an das Verfahren 1

1.3 Grundsätze der Einnahmenaufteilung 2

1.4 Modellbeschreibung 2

2 Parameter des EA und ihre Herleitung 3

2.1 Komponente 1: P:Pkm 5

2.2 Komponente 2: Ertragskraft 6

2.3 Komponente 3: Nutzungsintensität 7

2.4 Komponente 4: Zubringerbonus 11

3 Differenzierung in der EA 12

3.1 Einnahmenanspruch je Fahrgast, Linie und Tarifgruppe 14

3.2 Einnahmenanspruch je Linie und Tarifgruppe 14

3.3 Einnahmenanspruch einer Linie 15

3.4 Einnahmenanspruch eines Linienbündels, Verkehrsvertrages bzw. Verkehrsbereichs 16

3.5 Einnahmenanspruch eines Verkehrsträgers 16

4 Ausgangslage: „EA-Kompromiss“ und seine Validierung 17

5 Sonstige Festlegungen 20

5.1 Fortschreibung 20

5.2 Revisionsklausel 25

5.3 Sicherungsmechanismus 26

5.4 Migration 29

6 Anlage A – Fahrausweisarten im RVF und ihre Zuordnung zu den Einnahmenpools /Tarifgruppen 31

7 Anlage B – Linien im RVF und ihre Zuordnung zu Linienbündel, Verkehrsvertrag, Verkehrsbereich, Unternehmen und Verkehrsträgern sowie ihre Einordnung als Zubringerlinie 34

8 Anlage C – Verkehrsbereich mit EA-Partner (Stand: xx.xx.xxxx) 38

9 Anlage D – Leistungsbeschreibung zur Fahrgasterhebung im RVF 39

10 Anlage E – Anforderungen an die Fahrgastzählungen im RVF 40

11 Anlage F – Umsetzung des Einnahmenaufteilungsverfahrens für das Jahr 2019 41

12 Anlage G – Aufteilungsmasse 44

Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatische Fahrgastzählsysteme
AT	ÖPNV-Aufgabenträger
aV	Allgemeine Vorschrift
DF	Dämpfungsfaktor
RL	Richtlinie
DT	Deutschland-Ticket
EA	Einnahmenaufteilung
EA	Einnahmenaufteilungsverfahren
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FAW	Fahrausweisart
FE	Fahrgasterhebung
FGE	Fahrgeldeinnahmen
JTBW	Jugendticket Baden-Württemberg
LBF	Linienbeförderungsfälle (Einsteiger)
MVU	Marktverantwortliches Verkehrsunternehmen
NH	Nutzungshäufigkeit (durchschnittliche Anzahl Personenfahrten je Fahrausweis)
NI	Nutzungsintensität
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P	Anzahl Fahrgäste
Pkm	Verkehrsleistung (in Personenkilometer)
RVF	Regio-Verkehrsverbund Freiburg
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TG	Tarifgruppe
U	Anzahl Umsteiger

UA	Umsteigeranteil
VB	Verkehrsbereich
VBF	Verbundbeförderungsfälle (Fahrgäste)
VS	Verkaufsstatistik
VT	Verkehrsträger
VU	Verkehrsunternehmen
ZRF	Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg
Δ%P	Relative Veränderung der Fahrgastanzahl
Δ%FGE	Relative Veränderung der Fahrgeldeinnahmen

1 Überblick über das Verfahren der Einnahmenaufteilung

1.1 Einordnung der Richtlinie und Zuständigkeit

Die Einnahmenaufteilung (EA) im Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) wird mit einem nachfrageorientierten Verfahren umgesetzt. Diese Richtlinie (RL-EA) erläutert, wie die Nachfrage monetär bewertet und die entsprechenden Fahrgelder den Unternehmen zugeschieden werden. Das Verfahren zur Feststellung der Nachfrage wird in der Anlage D beschrieben.

Die RL zur Einnahmenaufteilung ist Bestandteil der allgemeinen Vorschrift (aV) des Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) und wird über den Kooperationsvertrag von allen Verbundunternehmen anerkannt.

Die praktische Umsetzung und Abwicklung der EA mit den EA-Partnern[1] regelt die Anwendungsrichtline für die Einnahmenaufteilung im RVF.

1.2 Anforderungen an das Verfahren

Nachfrageorientierung: Die Einnahmenaufteilung soll aus Kenngrößen der Nachfrage abgeleitet werden. Grundsätzlich soll ein proportionaler Zusammenhang zwischen Nachfrage und Einnahmenaufteilung hergestellt werden.

Wettbewerbsneutralität: Die Fahrgeldeinnahmen sollen prinzipiell nach einem für alle Unternehmen gleichen Verfahren zugeschieden werden. Insbesondere sollen Fahrgelder für neu hinzukommende Unternehmen nach gleichen Maßstäben wie für Bestandsunternehmen zugeschieden werden.

Transparenz: Das Verfahren der Einnahmenaufteilung soll für die beteiligten Partner transparent und nachvollziehbar sein. Es soll mit wenigen Parametern konzipiert werden und über einfach kontrollierbare Eingangsdaten berechnet werden.

Wirtschaftlichkeit: Bei dem Verfahren der Einnahmenaufteilung soll ein wirtschaftlicher Kompromiss zwischen Kosten und Genauigkeit hergestellt werden.

[1] EA-Partner im regionalen Busverkehr sind die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen der Verkehrsbereiche.

Dynamik: Es soll ein Turnus festgelegt werden, in dem jeweils aktuelle Verkaufsdaten, Fahrgastzahlen und Fahrgaststrukturen einbezogen werden.

1.3 Grundsätze der Einnahmenaufteilung

Das Fahrgeld, das ein Fahrgast für die Nutzung des ÖPNVs bezahlt hat, wird entsprechend seiner Nutzung auf die ÖPNV-Verkehrsträger (Unternehmensgruppen, Definition siehe Kapitel 3) geteilt, die ihn befördert haben (Motto: „Fahrgeld verteilen, wie gezahlt und genutzt“).

Die Höhe des Einnahmeanspruchs eines Verkehrsträgers hängt grundsätzlich ab von

- der Anzahl der beförderten Fahrgäste (Orientierung an der Menge der Nachfrage)
- der Reiseweite der beförderten Fahrgäste (Orientierung an der Leistung der Nachfrage)
- den Fahrpreisen der Fahrausweise der beförderten Fahrgäste (Orientierung am Tarif der Nachfrage)

1.4 Modellbeschreibung

Das Einnahmenaufteilungsverfahren (EA) scheidet den EA-Partnern (siehe auch Anlage C – Verkehrsbereich mit EA-Partner (Stand: 21.11.2023) die dem RVF gemeldeten Brutto-Fahrgeldeinnahmen auf der Grundlage der Daten einer Fahrgasterhebung zu. Alle Ausgangsdaten für das EA werden auf Basis der Fahrgasterhebung aus dem Jahr 2016 erstmalig und ab dem Jahr 2026 im Turnus von 6 Jahren erfasst. Diese Erhebungsjahre werden als Basisjahre bezeichnet. In den dazwischen liegenden Jahren ab 2026 ist im Abstand von 2 Jahren die Nachfrage über Fahrgastzählungen (erstmalig in 2028) und die Fahrausweisstruktur über das Fortschreibungsverfahren fortzuschreiben. Die Verfahren der Fortschreibung der Nachfrage und der Fahrgaststruktur in den zwischen den Basisjahren liegenden Kalenderjahren wird in Kapitel 5.1 erläutert.
Die Daten der Fahrgasterhebung werden linienweise erfasst. Die linienweise Datenhaltung erlaubt die Abgrenzung der Einnahmen von beliebigen Linienbündeln, Verkehrsverträgen und Verkehrsbereichen. Die erforderlichen Daten zur Einnahmenaufteilung werden je Linie erfasst; die Anforderungen an ihre statistische Sicherheit wird in der Leistungsbeschreibung Fahrgasterhebung (Anlage D) beschrieben.

Auf Basis der Fahrgasterhebung werden i.d.R. alle Fahrgeldeinnahmen, d.h. die dem RVF gemeldeten Brutto-Fahrgeldeinnahmen eines Jahres zugeschieden (Regelzuscheidung). Fahrgeldeinnahmen, die einem Vertragspartner zweifelsfrei zuzuordnen sind (z. B. Ortstarife in den Ortsverkehren) werden direkt zugeschieden (Direktzuweisung).

Direktzuweisung: Fahrgeldeinnahmen mit eindeutiger Zuordnung zu Linienbündeln

Fahrgeldeinnahmen von Fahrausweisen oder Zuschlägen/Aufpreisen, die nur in einem Linienbündel[2] auftreten, werden dem jeweiligen EA-Partner direkt zugeschieden. Derzeitig sind das Ortstarife, die ausschließlich in Linien, des jeweiligen Ortsverkehrs genutzt werden können[3].

Regelzuscheidungen: alle übrigen Verbundeinnahmen

Alle übrigen Verbundeinnahmen werden den Linien und Verkehrsbereichen auf Basis des hier beschriebenen Verfahrens zugeschieden.

2 Parameter des EA und ihre Herleitung

Die Fahrgeldeinnahmen der Aufteilungsmasse (vgl. Anlage G – Aufteilungsmasse), die nach dieser RL verteilt werden, werden nach den Ergebnissen von Fahrgasterhebungen zugeschieden.

[2] Die Begriffe Los bzw. Netz werden synonym zu der Bezeichnung Linienbündel verwendet.

[3] Die Direktzuweisungen werden je Linie ausgewiesen.

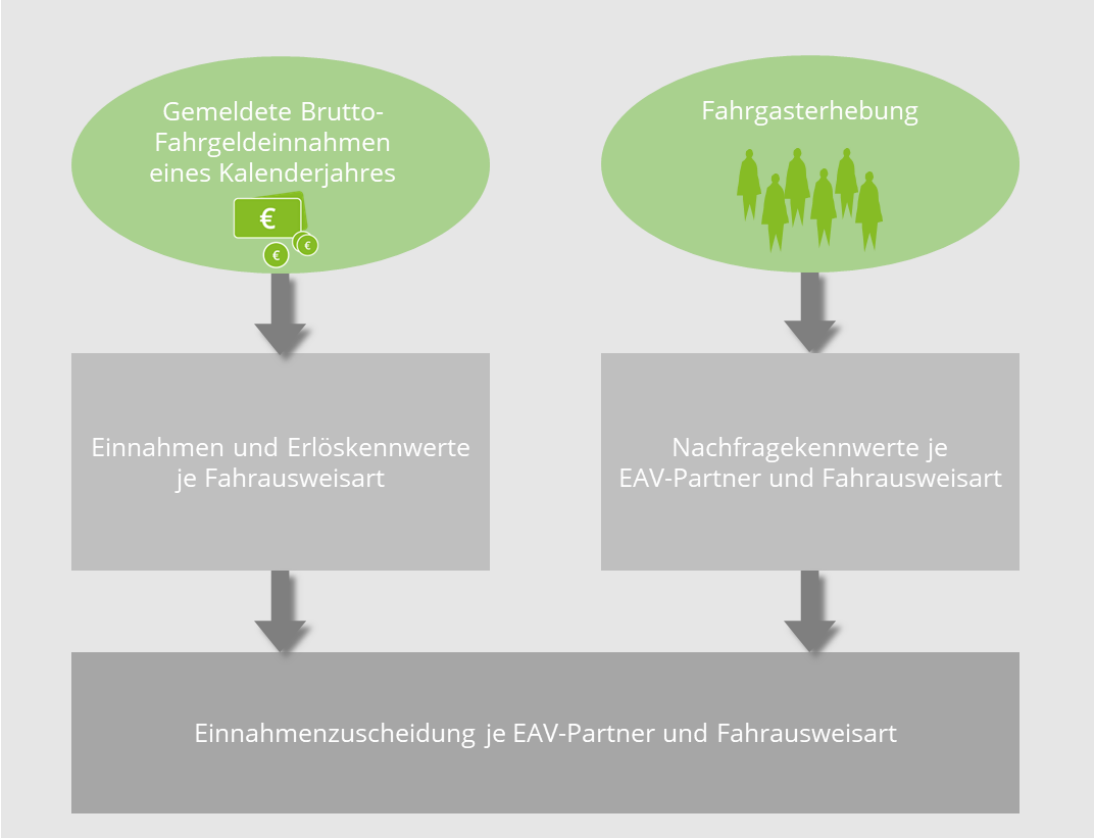


Abbildung 2-1: Kenngrößen des Einnahmenaufteilungsverfahrens

Aus Fahrgasterhebungen werden je Linie und Fahrausweisart der Aufteilungsmasse verschiedene Nachfragemerkmale ermittelt und Nachfragekennwerte (Anzahl der Fahrgäste (P), Verkehrsleistung in Pkm (Pkm)) abgeleitet.

Das Einnahmenaufteilungsverfahren ist in vier Komponenten gegliedert, die sukzessive auf das vorherige Ergebnis aufgesetzt werden können.

- Komponente 1: P:Pkm - Verteilung der Fahrgeldeinnahmen auf Fahrgäste (P) und Verkehrsleistung (Pkm)
- Komponente 2: Ertragskraft – Differenzierung der Erlössätze nach der Ertragskraft der vier Tarifgruppen
- Komponente 3: Nutzungsintensität – Differenzierung der Nutzungsintensität nach den vier Verkehrsträgern
- Komponente 4: Zubringerbonus – Berücksichtigung eines Zubringerbonus im Regionalbusverkehr

Das Einnahmenaufteilungsverfahren im RVF lässt sich damit in aufeinander aufsetzenden Schritten beschreiben. In Schritt 1 fließt lediglich die Komponente P:Pkm ein, in Schritt 2 wird die Ertragskraft ergänzt, in Schritt 3 die Nutzungsintensität und in Schritt 4 der Zubringerbonus. Mit einem Korrekturfaktor je Tarifgruppe wird die Einnahmenzuscheidung abschließend auf die Fahrgeldeinnahmen abgeglichen.

2.1 Komponente 1: P:Pkm

Die gemeldeten Brutto-Fahrgeldeinnahmen eines Basisjahres werden entsprechend der Anzahl Fahrgäste (P) und deren Verkehrsleistung (Pkm) im Verhältnis von 80:20 einheitlich auf die Linien aufgeteilt.

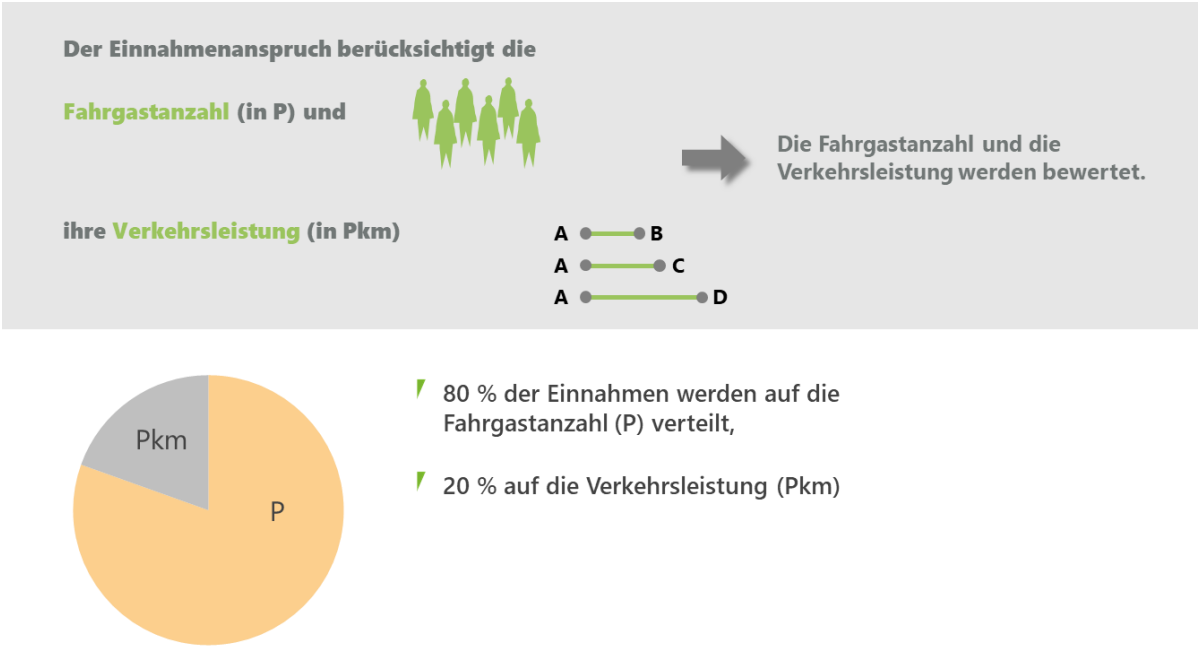


Abbildung 2-2: Kenngrößen P und Pkm des Einnahmenaufteilungsverfahrens

Dazu werden die Fahrgeldeinnahmen (FGE) in zwei Blöcke (80/20) aufgeteilt und aus dem Verhältnis der jeweiligen Fahrgeldeinnahme und Nachfragekenngröße einheitliche Erlössätze je Fahrgast (P) und Personenkilometer (Pkm) ermittelt.

$$\text{Erlössatz P} = \frac{\text{FGE}}{\text{P}} \times 80\%$$

$$\text{Erlössatz Pkm} = \frac{\text{FGE}}{\text{Pkm}} \times 20\%$$

Beispiel:

$$\text{Erlössatz-P} = \frac{100 \text{ Mio. EUR}}{100 \text{ Mio. P}} \times 80\% = 0{,}80$$

$$\text{Erlössatz-Pkm} = \frac{100 \text{ Mio. EUR}}{800 \text{ Mio. Pkm}} \times 20\% = 0{,}025$$

2.2 Komponente 2: Ertragskraft

Nicht jeder Fahrgast bringt gleich viel Erlös. Daher werden die gemeldeten Brutto-Fahrgeldeinnahmen eines Basisjahres entsprechend der Ertragskraft der verschiedenen Fahrausweisarten zu Tarifgruppen bzw. Einnahmenpools gebündelt und verteilt (s. Abbildung 2-3).

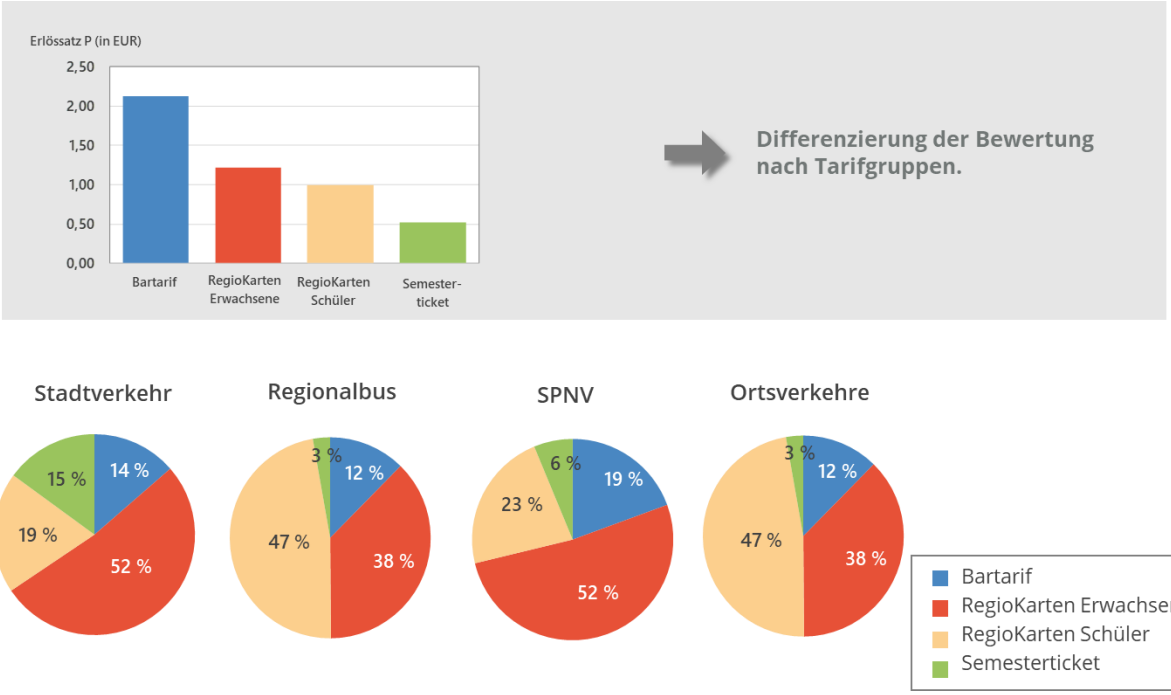


Abbildung 2-3: Ertragskraft - Differenzierung der Bewertung nach Tarifgruppen

Es werden die vier Tarifgruppen (Einnahmenpools) Bartarif, RegioKarten Erwachsene, RegioKarten Schüler und SemesterTicket unterschieden und spezifische Erlössätze je Tarifgruppe, Fahrgast (P) und Personenkilometer (Pkm) ermittelt, indem das Verhältnis der jeweiligen Fahrgeldeinnahme (FGE) und Nachfragekenngröße gebildet wird.

$$\text{Erlössatz-P}_{TG} = \frac{FGE_{TG}}{P_{TG}} \times 80\%$$

$$\text{Erlössatz-Pkm}_{TG} = \frac{\text{FGE}_{TG}}{\text{Pkm}_{TG}} \times 20\%$$

Beispiel:

$$\text{Erlössatz-P}_{\text{RegioKarten Erwachsene}} = \frac{49 \text{ Mio. EUR}}{47 \text{ Mio. P}} \times 80\% = 0{,}83$$

$$\text{Erlössatz-Pkm}_{\text{RegioKarten Erwachsene}} = \frac{49 \text{ Mio. EUR}}{400 \text{ Mio. Pkm}} \times 20\% = 0{,}0245$$

2.3 Komponente 3: Nutzungsintensität

Die ungleichen Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV und damit verbunden die individuelle Nutzung des ÖPNVs werden über differenzierte Nutzungshäufigkeiten der Tarifgruppe je Verkehrsträger (vgl. Kapitel 3 und Anlage B – Linien im RVF und ihre Zuordnung zu Linienbündel, Verkehrsvertrag, Verkehrsbereich, Unternehmen und Verkehrsträgern sowie ihre Einordnung als Zubringerlinie (Stand: Verkehrserhebung 2016)

) berücksichtigt (s. Abbildung 2-4).

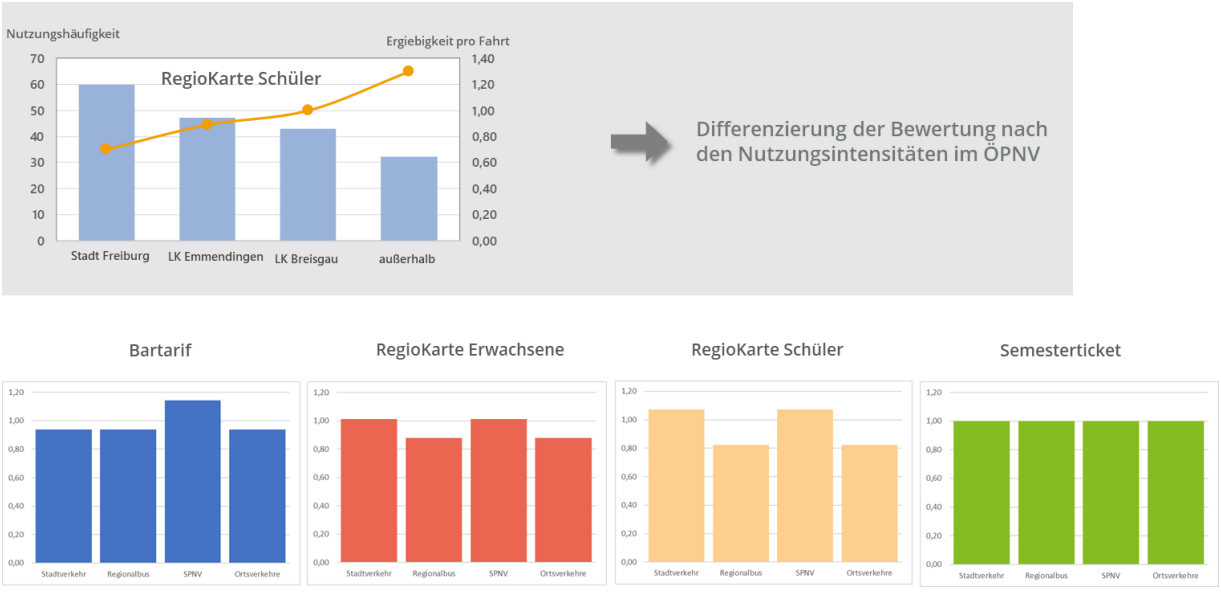


Abbildung 2-4: Differenzierung der Bewertung nach Nutzungsintensitäten

Es werden je Verkehrsträger (VT) (s. Kapitel 3) und Fahrausweisart aus dem Verhältnis der jeweiligen Nutzungshäufigkeit (NH) und der verbundweiten Nutzungshäufigkeit spezifische Nutzungsintensitäten (NI) ermittelt und daraus spezifische Erlössätze je Verkehrsträger, Tarifgruppe, Fahrgast (P) und Personenkilometer (Pkm) berechnet.

$$NI_{TG,\,VT} = \frac{NH_{TG,\,VT}}{NH_{TG,\,Verbund}}$$

Beispiel:

$$NI_{RegioKarten\ Erwachsene,\ Regionalbus} = \frac{46{,}7}{53{,}1} = 0{,}88$$

$$Erlössatz\text{-}P_{TG,\,VT} = \frac{FGE_{TG}}{P_{TG}} \times \frac{1}{NI_{TG,\,VT}} \times 80\%$$

$$Erlössatz\text{-}Pkm_{TG,\,VT} = \frac{FGE_{TG}}{Pkm_{TG}} \times \frac{1}{NI_{TG,\,VT}} \times 20\%$$

Beispiel:

$$Erlössatz\text{-}P_{RegioKarten\ Erwachsene,\ Regionalbus} = \frac{49\ Mio.\ EUR}{47\ Mio.\ P} \times \frac{1}{0{,}88} \times 80\% = 0{,}95$$

$$Erlössatz\text{-}Pkm_{RegioKarten\ Erwachsene,\ Regionalbus} = \frac{49\ Mio.\ EUR}{400\ Mio.\ Pkm} \times \frac{1}{0{,}88} \times 20\% = 0{,}0278$$

Die Berechnung der spezifischen Nutzungsintensitäten erfolgt in drei Schritten:

- I: Berechnung verbundweiter Nutzungshäufigkeiten
- II: Berechnung spezifischer Nutzungshäufigkeiten je Verkehrsträger
- III: Berechnung spezifischer Nutzungsintensitäten je Verkehrsträger

Die einzelnen Berechnungsschritte sind nachfolgend beschrieben.

I: Berechnung verbundweiter Nutzungshäufigkeiten (NH)

Die verbundweite Nutzungshäufigkeit je Fahrausweisart wird auf Basis der Fahrgasterhebung und den korrespondierenden Verkaufsdaten des Jahres ermittelt. Sie berechnet sich aus dem Verhältnis der Anzahl Fahrgäste je Fahrausweisart im Jahr und ihrer jeweiligen Anzahl ausgegebener Fahrausweise (Stück). Für die Berechnung werden die Fahrausweise zu Tarifgruppen zusammengefasst und bei Bedarf spezifische Verhältnisse zwischen den Fahrausweisarten berücksichtigt:

- RegioKarte Erwachsene: alle RegioKarten Erwachsene
- RegioKarte Schüler: die RegioKarte Schüler und das RVF JugendTicket BW Schüler
- SemesterTicket (RVF JugendTicket BW Studi): keine Berechnung erforderlich
- Bartarif: Differenziert nach Tageskarten und allen übrigen Fahrausweisarten mit einer Nutzungshäufigkeit von 1, die zu einer Fahrausweisgruppe zusammengefasst werden (s. Anlage A)

II: Berechnung spezifischer Nutzungshäufigkeiten (NH) je Verkehrsträger

Die spezifische Nutzungshäufigkeit je Fahrausweisart und Verkehrsträger wird auf Basis der Fahrgasterhebung ermittelt. Hierzu werden in der Fahrgasterhebung der Wohnort des befragten Fahrgastes erfasst und über die Frage nach der wievielten Fahrt die Anzahl Fahrausweise festgestellt, die an der jeweiligen Tagesart im Umlauf sind.

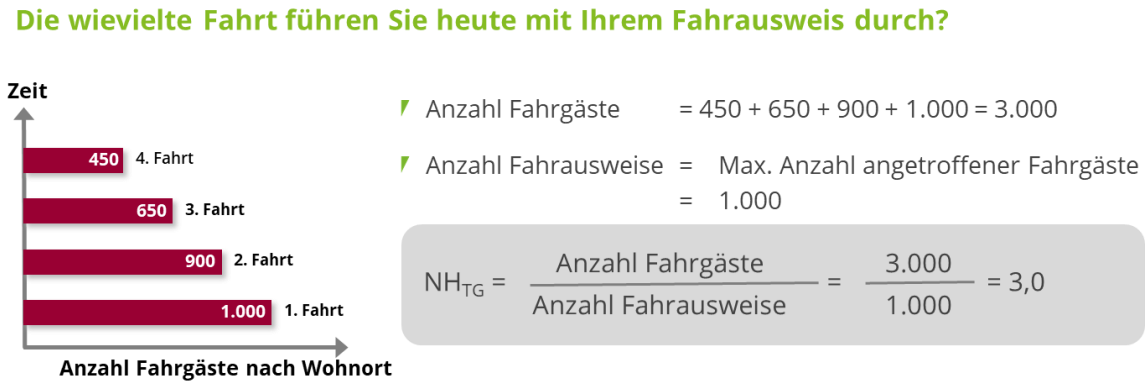


Abbildung 2-5: Berechnung der Nutzungshäufigkeit je Tagesart und Wohnort

Die Nutzungshäufigkeit eines Fahrausweises für einen Monat berechnet sich aus dem mit der Anzahl Tage gewichteten Mittelwert der Nutzungshäufigkeiten je Tagesart:

$$NH_{TG} = (NH_{TG,\,MF} * 250\ \text{Tage} + NH_{TG,\,Sa} * 52\ \text{Tage} + NH_{TG,\,So} * 63\ \text{Tage}) / 12\ \text{Monate}$$

Abbildung 2-6: Berechnung der spezifischen Nutzungshäufigkeit je Wohnort

Beispiel:

NH = (3,0 * 250 + 1,8 * 52 + 0,9 * 63) / 12 = 75

Es werden folgende Annahmen getroffen:

- die spezifische Nutzungshäufigkeit im SPNV entspricht der spezifischen Nutzungshäufigkeit im Stadtverkehr
- die spezifische Nutzungshäufigkeit in den Ortsverkehren entspricht der spezifischen Nutzungshäufigkeit im Regionalbus

Die spezifische Nutzungshäufigkeit je Fahrausweisart im Stadtverkehr berechnet sich aus dem gewichteten Mittelwert der spezifischen Nutzungshäufigkeit je Tagesart von Fahrgästen mit Wohnsitz in Freiburg.

Die spezifische Nutzungshäufigkeit je Fahrausweisart im Regionalbus berechnet sich aus dem gewichteten Mittelwert der spezifischen Nutzungshäufigkeit je Tagesart von Fahrgästen mit Wohnsitz in den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen.

Für die Berechnung der **spezifischen Nutzungshäufigkeit im Bartarif** werden die Tageskarten zugrunde gelegt. Für die anderen Fahrausweisarten im Bartarif der Fahrausweisgruppe EF wird eine verbundweit einheitliche Nutzungshäufigkeit von (idealtypisch) einer Fahrt pro Fahrausweis angenommen. Es werden folgende Annahmen getroffen:

- die spezifische Nutzungshäufigkeit im Stadtverkehr entspricht der spezifischen Nutzungshäufigkeit im Regionalbus und der spezifischen Nutzungshäufigkeit in den Ortsverkehren

Die spezifische Nutzungshäufigkeit je Verkehrsträger und Tageskarte berechnet sich aus dem Verhältnis ihrer Anzahl Fahrgäste und ihrer Anzahl Fahrausweise, die beim Verkehrsträger festgestellt wurden.

$$NH_{Tageskarte,\ VT} = \frac{VBF_{Tageskarte,\ VT}}{Stück_{Tageskarte,\ VT}}$$

Die Anzahl Tageskarten eines Verkehrsträgers werden auf die gleiche Weise festgestellt, wie in Abbildung 2-5 dargestellt. Bei den Tageskarten Duo+ und Gruppe fließen die Fahrten von Mitfahrern in die Berechnung der spezifischen Nutzungshäufigkeit mit ein.

Die Nutzungshäufigkeit im Bartarif eines Verkehrsträgers berechnet sich aus dem mit der jeweiligen Anzahl Fahrausweisen je Verkehrsträger gewichteten Mittelwert der Nutzungshäufigkeiten je Fahrausweisgruppe:

$$NH_{BT,\ VT} = \frac{NH_{EF,\ VT} * Stück_{EF,\ VT} + NH_{Tageskarte,\ VT} * Stück_{Tageskarte,\ VT}}{Stück_{EF,\ VT} + Stück_{Tageskarte,\ VT}}$$

III: Berechnung spezifischer Nutzungsintensitäten

Die **spezifische Nutzungsintensität (NI) je Fahrausweisart und Verkehrsträger** wird aus dem Verhältnis der spezifischen Nutzungshäufigkeiten (NH) je Fahrausweisart (TG) und Verkehrsträger **(VT)** und der jeweiligen verbundweiten Nutzungshäufigkeit (NH) berechnet.

$$NI_{TG,\,VT} = \frac{NH_{TG,\,VT}}{NH_{TG,\,Verbund}}$$

2.4 Komponente 4: Zubringerbonus

Die besondere Funktion des Regionalbusverkehrs im Verbundangebot wird über einen Zubringerbonus abgebildet (s. Abbildung 2-7). Umsteigende Fahrgäste zwischen ausgewählten Linien des Regionalbus und dem SPNV werden spezifisch bewertet:

- der Fahrgast (P) wird vollständig der Zubringerlinie zugeordnet,
- die Verkehrsleistung (Pkm) wird zwischen Zubringerlinie und SPNV aufgeteilt, so wie sie in der Fahrgasterhebung erfasst wurde.

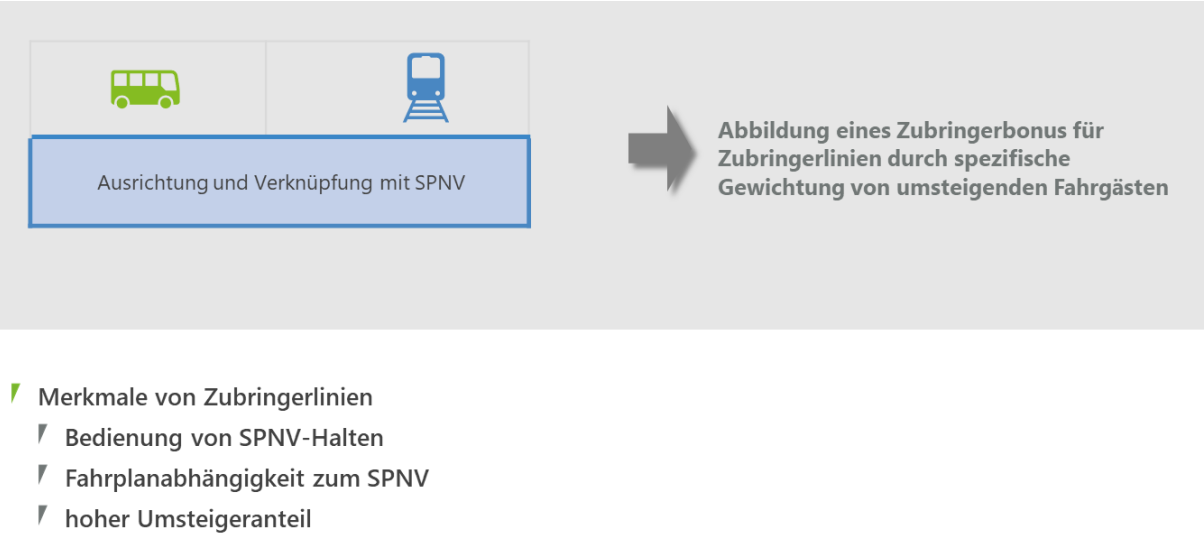


Abbildung 2-7: Berücksichtigung eines Zubringerbonus

Die Linien, die als Zubringerlinien definiert sind, enthält Anlage B. Als Zubringerlinie wird eine Regionalbuslinie bezeichnet, die mindestens eine SPNV-Haltstelle bedient und ihre Fahrplanlage zum SPNV abgestimmt ist. Die Zuordnung einer Linie zur Gruppe der Zubringerlinie erfolgt durch die RVF GmbH in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern.

Der Zubringerbonus wird umgesetzt, indem auf Basis eines Übersteigergewichts Linienspezifische Erlössätze je Fahrgast (P) gebildet werden. Hierzu wird je Linie ein Übersteigeranteil aus dem Verhältnis der zwischen SPNV und Zubringerlinie umsteigenden Einsteiger (LBF) und allen Einsteigern (LBF) ermittelt.

$$\text{Übersteigeranteil}_{\text{Linie}} = \frac{\text{Umsteigende LBF}_{\text{Linie}}}{\text{alle LBF}_{\text{Linie}}}$$

Mit Hilfe des Übersteigeranteils wird das Übersteigergewicht berechnet. Bei der Berechnung wird zwischen SPNV-Linien und allen anderen Linien unterschieden.

Es gilt:

SPNV-Linien: $\text{Übersteigergewicht}_{\text{SPNV-Linie}} = 1 - \text{Übersteigeranteil}_{\text{SPNV-Linie}}$

alle anderen Linien: $\text{Übersteigergewicht}_{\text{alle anderen Linien}} = 1 + \text{Übersteigeranteil}_{\text{alle anderen Linien}}$

Mit Hilfe des Übersteigergewichts werden spezifische Erlössätze je Fahrgast (P) und Linie ermittelt.

$$\text{Erlössatz-P}_{\text{TG,VT, Linie}} = \frac{\text{FGE}_{\text{TG}}}{\text{P}_{\text{TG}}} \times \frac{1}{\text{NI}_{\text{TG,VT}}} \times \text{Übsteigergewicht}_{\text{Linie}} \times 80\%$$

Beispiel:

$$\text{Erlössatz-P}_{\text{RegioKarten Erwachsene, Regionalbus, Linie}} = \frac{49 \text{ Mio. EUR}}{47 \text{ Mio. P}} \times \frac{1}{0{,}88} \times 1{,}20 \times 80\% = 1{,}14$$

$$\text{Erlössatz-P-}_{\text{RegioKarten Erwachsene, SPNV, Linie}} = \frac{49 \text{ Mio. EUR}}{47 \text{ Mio. P}} \times \frac{1}{1{,}01} \times 0{,}90 \times 80\% = 0{,}74$$

Das Ergebnis der Umsetzung des EA nach dem in den Kapiteln 2.1 bis 2.4 beschriebenen Verfahren ist in Anlage F differenziert nach den 4 dargestellten Schritten für das Kalenderjahr 2019 dokumentiert und damit das Erreichen des EA-Kompromisses nachgewiesen.

3 Differenzierung in der EA

Im Verfahren der Einnahmen im RVF werden vier Verkehrsträger[4] unterschieden. Je Verkehrsträger fließen spezifischen Nutzungsintensitäten (NI) je Tarifgruppe und Parameter zur Berücksichtigung eines Zubringerbonus ein.

Der Einnahmenanspruch wird je Verkehrsträger und Tarifgruppe (Einnahmenpool) ausgewiesen. Die Verkehrsträger zeigt Abbildung 3-1, die Tarifgruppen bzw. Einnahmenpools Abbildung 3-2.

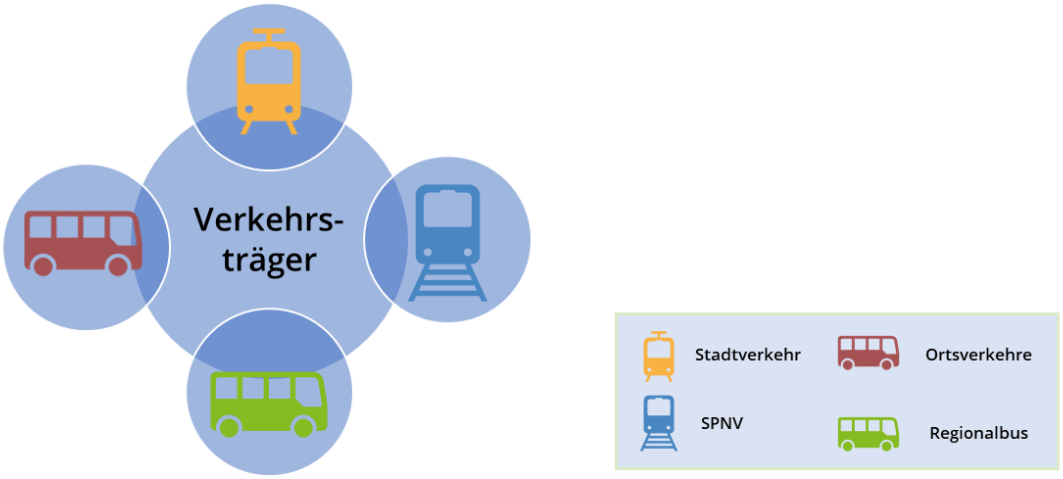


Abbildung 3-1: Verkehrsträger im RVF

Der Einnahmenanspruch eines Verkehrsträgers setzt sich aus den Einnahmen seiner Linien für alle vier Einnahmenpools zusammen.

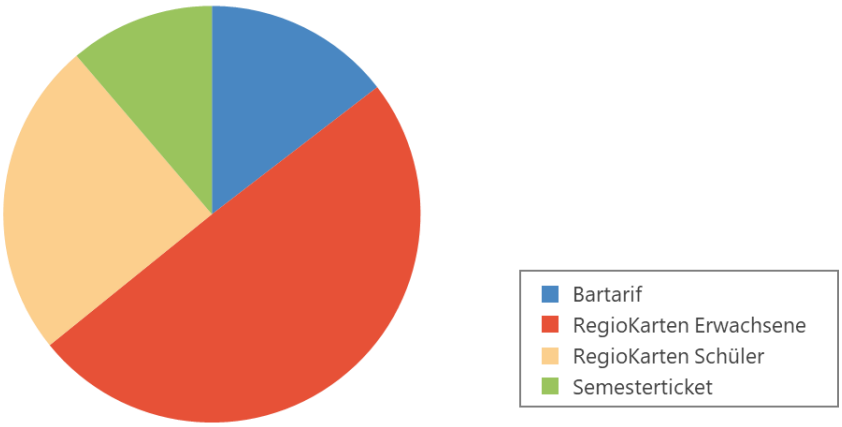


Abbildung 3-2: Einnahmenpools im RVF

[4] Es werden die vier Unternehmensgruppen Stadtverkehr, Regionalbus, SPNV und Ortsverkehre differenziert.

Die formale Berechnung des Einnahmenanspruchs wird im Folgenden beschrieben.

3.1 Einnahmenanspruch je Fahrgast, Linie und Tarifgruppe

Der Einnahmenanspruch eines Fahrgastes einer Linie und Tarifgruppe ergibt sich aus dem spezifischen Erlössatz des Fahrgastes und seiner Verkehrsleistung multipliziert mit dem spezifischen Erlössatz je Pkm.

$$\text{Einnahmen je Fahrgast, Linie, TG} = (\text{Erlössatz-P}_{TG} \times 1/\text{NI}_{TG,\,VT} \times \text{Übersteigergewicht}_{TG,\,Linie} \times 80\% + \text{Pkm}_{TG,\,P} \times \text{Erlössatz-Pkm}_{TG} \times 1/\text{NI}_{TG,\,VT} \times 20\%) \times K_{TG}$$

mit den **verbundspezifischen** Größen

- Erlössatz je Fahrgast (P) und Tarifgruppe (TG)
- Erlössatz je Personenkilometer (Pkm) und Tarifgruppe (TG)
- Korrekturfaktor[5] (K) je Tarifgruppe (TG)den **verkehrsträgerspezifischen** (VT) Größen der Linie
- Nutzungsintensität (NI) je Tarifgruppe (TG)

den **linienspezifischen** (Linie) Größen

- Verkehrsleistung (Pkm) je Tarifgruppe (TG)
- Übersteigergewicht je Tarifgruppe (TG)

3.2 Einnahmenanspruch je Linie und Tarifgruppe

Der Einnahmenanspruch einer Linie und Tarifgruppe ergibt sich aus der Summe der Einnahmenansprüche aller Fahrgäste und ihrer Verkehrsleistung dieser Tarifgruppe auf der Linie.

$$\text{Einnahmen je Linie und TG} = (P_{TG,\,Linie} \times \text{Erlössatz-P}_{TG} \times 1/\text{NI}_{TG,\,VT} \times \text{Übersteigergewicht}_{TG,\,Linie} \times 80\% + \text{Pkm}_{TG,\,Linie} \times \text{Erlössatz-Pkm}_{TG} \times 1/\text{NI}_{TG,\,VT} \times 20\%) \times K_{TG}$$

mit den **verbundspezifischen** Größen

- Erlössatz je Fahrgast (P) und Tarifgruppe (TG)

[5] K ist ein Faktor, der die zugeschiedenen Fahrgeldeinnahmen auf die gemeldeten Brutto-Fahrgeldeinnahmen abgleicht. Er ergibt sich aus dem Verhältnis der gemeldeten Brutto-Fahrgeldeinnahmen und den zugeschiedenen Einnahmen je Tarifgruppe.

- Erlössatz je Personenkilometer (Pkm) und Tarifgruppe (TG)
- Korrekturfaktor (K) je Tarifgruppe (TG)

den **verkehrsträgerspezifischen** (VT) Größen der Linie

- Nutzungsintensität (NI) je Tarifgruppe (TG)

den **linienspezifischen** (Linie) Größen

- Anzahl Fahrgäste (P) je Tarifgruppe (TG)
- Verkehrsleistung (Pkm) je Tarifgruppe (TG)
- Übersteigergewicht je Tarifgruppe (TG)

3.3 Einnahmenanspruch einer Linie

Der Einnahmenanspruch einer Linie ergibt sich aus der Summe der Einnahmenansprüche aller Tarifgruppen auf dieser Linie.

$$\text{Einnahmen je Linie} = (\sum_{TG} P_{TG,\,Linie} \times \text{Erlössatz-}P_{TG} \times 1/NI_{TG,\,VT} \times \text{Übersteigergewicht}_{TG,\,Linie} \times 80\% + \sum_{TG} Pkm_{TG,\,Linie} \times \text{Erlössatz-}Pkm_{TG} \times 1/NI_{TG,\,VT} \times 20\%) \times K_{TG}$$

mit den **verbundspezifischen** Größen

- Erlössatz je Fahrgast (P) und Tarifgruppe (TG)
- Erlössatz je Personenkilometer (Pkm) und Tarifgruppe (TG)
- Korrekturfaktor (K) je Tarifgruppe (TG)

den **verkehrsträgerspezifischen** (VT) Größen der Linie

- Nutzungsintensität (NI) je Tarifgruppe (TG)

den **linienspezifischen** (Linie) Größen

- Anzahl Fahrgäste (P) je Tarifgruppe (TG)
- Verkehrsleistung (Pkm) je Tarifgruppe (TG)
- Übersteigergewicht je Tarifgruppe (TG)

3.4 Einnahmenanspruch eines Linienbündels, Verkehrsvertrages bzw. Verkehrsbereichs

Der Einnahmenanspruch eines Linienbündels, Verkehrsvertrages bzw. Verkehrsbereichs (VB) ergibt sich aus der Summe der Einnahmenansprüche aller Linien dieses Linienbündels, Verkehrsvertrages bzw. Verkehrsbereichs.

$$\text{Einnahmen je VB} = (\sum_{\text{Linie}} \sum_{\text{TG}} P_{\text{TG, Linie}} \times \text{Erlössatz-}P_{\text{TG}} \times 1/\text{NI}_{\text{TG, VT}} \times \text{Übersteigergewicht}_{\text{TG, Linie}} \times 80\% + \sum_{\text{Linie}} \sum_{\text{TG}} \text{Pkm}_{\text{TG, Linie}} \times \text{Erlössatz-Pkm}_{\text{TG}} \times 1/\text{NI}_{\text{TG, VT}} \times 20\%) \times K_{\text{TG}}$$

3.5 Einnahmenanspruch eines Verkehrsträgers

Der Einnahmenanspruch eines Verkehrsträgers ergibt sich aus der Summe der Einnahmenansprüche aller Linienbündel, Verkehrsverträge bzw. Verkehrsbereiche dieses Verkehrsträgers.

$$\text{Einnahmen je VT} = (\sum_{\text{VB}} \sum_{\text{Linie}} \sum_{\text{TG}} P_{\text{TG, Linie}} \times \text{Erlössatz-}P_{\text{TG}} \times 1/\text{NI}_{\text{TG, VT}} \times \text{Übersteigergewicht}_{\text{TG, Linie}} \times 80\% + \sum_{\text{VB}} \sum_{\text{Linie}} \sum_{\text{TG}} \text{Pkm}_{\text{TG, Linie}} \times \text{Erlössatz-Pkm}_{\text{TG}} \times 1/\text{NI}_{\text{TG, VT}} \times 20\%) \times K_{\text{TG}}$$

Für die Umsetzung der Einnahmenaufteilung wird ein Schlüssel je Linie bzw. Verkehrsbereich gebildet, der aus dem Verhältnis des Einnahmenanspruchs einer Linie bzw. Verkehrsbereichs und der Summe der Einnahmeansprüche aller Verkehrsbereiche berechnet wird. Er wird aus der Zuscheidung der Fahrgeldeinnahmen differenziert nach den vier Tarifgruppen bzw. Einnahmenpools ermittelt.

Zur Berechnung der Einnahmenaufteilungsbeträge je Verkehrsbereich wird der jeweilige Fahrgeldschlüssel auf den jeweiligen Einnahmenpool des Zuscheidungsjahres angewendet.

4 Ausgangslage: „EA-Kompromiss“ und seine Validierung

In bilateralen Gesprächen zwischen Vertretern des Verkehrsministeriums und der kommunalen Aufgabenträger im RVF wurde ein Kompromiss für die Ausgangslage (Absprungbasis) und die zukünftig zu verwendenden Kenngrößen vereinbart. Dieser beinhaltet u. a. Korrekturfaktoren zugunsten der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger für den Regionalbus. Es wird ein Regionalbusbonus für Zubringerlinien vom SPNV eingeführt. Der Zubringerbonus bewirkt einen Aufschlag auf die zugeschiedenen Tarifeinnahmen des Regionalbusses bis zu max. 15 %, mindestens jedoch 2,9 Mio. Euro, (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Gleichzeitig bewirken die Komponenten 2 bis 4 einen Aufschlag auf die zugeschiedenen Tarifeinnahmen des Regionalbus von der VAG in Höhe von 1,58 Mio. EUR. Voraussetzung für den o. g. Betrag ist, dass die Tarifeinnahmen im RVF nicht unter dem Niveau des Jahres 2019 (96 Mio. EUR) liegen. Sinken die Tarifeinnahmen darunter, so werden die 2,9 Mio. EUR linear gekürzt. Wird ein finanzieller Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Rahmen von Richtlinien über die Gewährung von Nachteilsausgleichen, z. B. im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets, gewährt, wird der Betrag von 2,9 Mio. EUR anteilig aus Fahrgeld und Ausgleichsleistungen ermittelt.

Die Ergebnisse des Kompromisses wurden auf Basis der Fahrgasterhebung aus dem Jahr 2016 und den Verkaufsdaten aus dem Jahr 2019 sachlich hergeleitet. Ab dem Jahr 2024 mit Inkrafttreten des neuen EA sind die formulierten Bedingungen zu überprüfen und zu entscheiden, welche Größe zur Bemessung des Aufschlags für den Regionalbus greift.

Der Aufschlag für den Regionalbus, der zulasten des SPNV greift, wird aus der Differenz im Einnahmenanspruch des SPNV in den

- Schritten 1 (P:Pkm im Verhältnis 80:20) und
- Schritt 4 (Berücksichtigung von Ertragskraft, Nutzungsintensität und Zubringerbonus)

abgeleitet (vgl. Abbildung 4-1, Spalte (3)). D.h. es werden die Veränderungen im Einnahmenanspruch im SPNV zwischen den Schritten 1 und 4 ermittelt und die sich hierbei ergebene Einnahmeverlagerung hinsichtlich der formulierten Eckpunkte bewertet und hierzu u.a. ins Verhältnis zu den Regionalbuseinnahmen in Schritt 4 gesetzt.

Verkehrsträger	Verkehrsträger Gruppe	Einnahmen-anspruch Schritt 1 in Tsd. EUR (1)	Einnahmen-anspruch Schritt 4 in Tsd. EUR (2)	Regionalbus-bonus in Tsd. EUR (3)=(1)-(2)	anteiliger Regionalbus-bonus SPNV in % (4)=(3)$_{SPNV}$/(2)$_{RV}$
Stadtverkehr	Stadtverkehr	55.500 €	54.000 €	1.500 €	
Regionalbus Ortsverkehr	Regionalverkehr (RV)	15.500 €	20.000 €	-4.500 €	15%
SPNV	SPNV	29.000 €	26.000 €	3.000 €	
Summe		**100.000 €**	**100.000 €**		

Abbildung 4-1: Beispiel- Einnahmen je VT nach Schritt 1 (Komponente 1 – P:Pkm) und Schritt 4: Aufschlag Regionalbus zulasten des SPNV

Die Größe zur Bemessung des Aufschlags wird in Abhängigkeit von drei Kenngrößen festgelegt:

- **Einnahmenvolumen im Verbund (vgl. Abbildung 4-2, Spalte 1)**

  Ist das Einnahmenvolumen ≥ 96 Mio. EUR beträgt der Aufschlag mind. 2,9 Mio. EUR. Liegt das Einnahmenvolumen unter 96 Mio. EUR wird der Aufschlag anteilig zum Einnahmenrückgang gekürzt (dynamisierter Aufschlag).

  Beispiel: Die Einnahmen sind von 96 Mio. EUR um 9,6 Mio. EUR bzw. 10% auf 87,4 Mio. EUR zurückgegangen. Dann sinkt der Aufschlag ebenfalls um 10% bzw. 290 Tsd. EUR auf 2,61 Mio. EUR.

Verkehrsträger	Verkehrsträger Gruppe	Einnahmen-anspruch Schritt 1 in Tsd. EUR (1)	Einnahmen-anspruch Schritt 4 in Tsd. EUR (2)	Regionalbus-bonus in Tsd. EUR (3)=(1)-(2)	anteiliger Regionalbus-bonus SPNV in % (4)=(3)$_{SPNV}$/(2)$_{RV}$
Stadtverkehr	Stadtverkehr	55.500 €	54.000 €	1.500 €	
Regionalbus Ortsverkehr	Regionalverkehr (RV)	15.500 €	20.000 €	-4.500 €	15%
SPNV	SPNV	29.000 €	26.000 €	3.000 €	
Summe		**100.000 €**	**100.000 €**		

I: Das Einnahmenvolumen beträgt mindestens 96 Mio. EUR

Abbildung 4-2: Beispiel - Einnahmen je VT nach Schritt 1 (Komponente 1 – P:Pkm) und Schritt 4: Prüfung Gesamtvolumen

- **Regionalbusbonus vom SPNV absolut (vgl. Abbildung 4-3, Spalte 3)**
  Ist der Regionalbusbonus vom SPNV kleiner bzw. genauso groß wie der (dynamisierte) Aufschlag, so beträgt der Bonus dem vereinbarten (dynamisierten) Aufschlag.
  Beispiel: Der Regionalbusbonus vom SPNV beträgt bei konstanten Fahrgeldeinnahmen im Verbund in Höhe von 96 Mio. EUR nur 2,5 Mio. EUR. Dann greift die Mindesthöhe für den Regionalbusbonus in Höhe von 2,9 Mio. EUR.

Regionalbusbonus vom SPNV relativ zu den Regionalbuseinnahmen (20 Mio. Euro im Schritt 4) (vgl. Abbildung 4-3, Spalte 4)

Ist der Regionalbusbonus vom SPNV größer als der (dynamisierte) Aufschlag, wird überprüft, ob der Bonus gemessen an den Regionalbuseinnahmen mehr als 15% beträgt und ggf. auf diesen maximalen Anteil gekürzt.

Beispiel: Der Regionalbusbonus vom SPNV beträgt 3 Mio. EUR und ist größer als 2,9 Mio. EUR. Sein Anteil gemessen an den Regionalbuseinnahmen (20 Mio. Euro im Schritt 4)) beträgt aber nicht mehr als 15%. Dann greift als Aufschlag anstelle des Mindestbetrages der max. Anteilswert und es wird ein Bonus in Höhe von 3 Mio. EUR gewährt.

Verkehrsträger	Verkehrsträger Gruppe	Einnahmen-anspruch Schritt 1 in Tsd. EUR (1)	Einnahmen-anspruch Schritt 4 in Tsd. EUR (2)	Regionalbus-bonus in Tsd. EUR (3)=(1)-(2)	anteiliger Regionalbus-bonus SPNV in % (4)=(3)$_{SPNV}$/(2)$_{RV}$
Stadtverkehr	Stadtverkehr	55.500 €	54.000 €	1.500 €	
Regionalbus Ortsverkehr	Regionalverkehr (RV)	15.500 €	20.000 €	-4.500 €	15%
SPNV	SPNV	29.000 €	26.000 €	3.000 €	
Summe		100.000 €	100.000 €		

II: Der Betrag ist ≤ 2,9 Mio. EUR bzw. 15%

Abbildung 4-3: Beispiel - Einnahmen je VT nach Schritt 1 (Komponente 1 – P:Pkm) und Schritt 4: Prüfung Verlagerungseffekt

5 Sonstige Festlegungen

5.1 Fortschreibung

Der Einnahmenanteil einer Linie bzw. eines Linienbündels je Einnahmenpool an den jeweiligen Fahrgeldeinnahmen des RVF wird für das Basisjahr 2024 ermittelt und in regelmäßigen Abständen kontinuierlich aktualisiert, fortgeschrieben bzw. angepasst. Bei der Aktualisierung, Fortschreibung bzw. Anpassung werden drei unterschiedliche Verfahren umgesetzt:

- I: Aktualisierung des Einnahmenanspruchs auf Basis einer verbundweiten Fahrgasterhebung
- II: Fortschreibung des Einnahmenanspruchs auf Basis von verbundweiten Fahrgastzählungen
- III: Anpassung des Einnahmenanspruchs auf Basis neuer Verkaufsdaten

Nachfolgend werden die drei Verfahren detailliert beschrieben.

I: Aktualisierung des Einnahmenanspruchs auf Basis einer verbundweiten Fahrgasterhebung

Es wird eine verbundweite Fahrgasterhebung (FE) durchgeführt und die Parameter des EA, das sind

- P:Pkm (80:20),
- Ertragskraft,
- Nutzungsintensität,
- Zubringerbonus,

die zur Herleitung der Zielwerte der Kompromisslösung angewendet wurden, neu ermittelt. Mit den neu erhobenen Daten wird das Verfahren der Einnahmenaufteilung nach den vereinbarten 4 Komponenten in 4 Schritten umgesetzt (vgl. auch Kapitel 0). Die Anforderungen an die Fahrgasterhebung im RVF sind in Anlage D beschrieben.

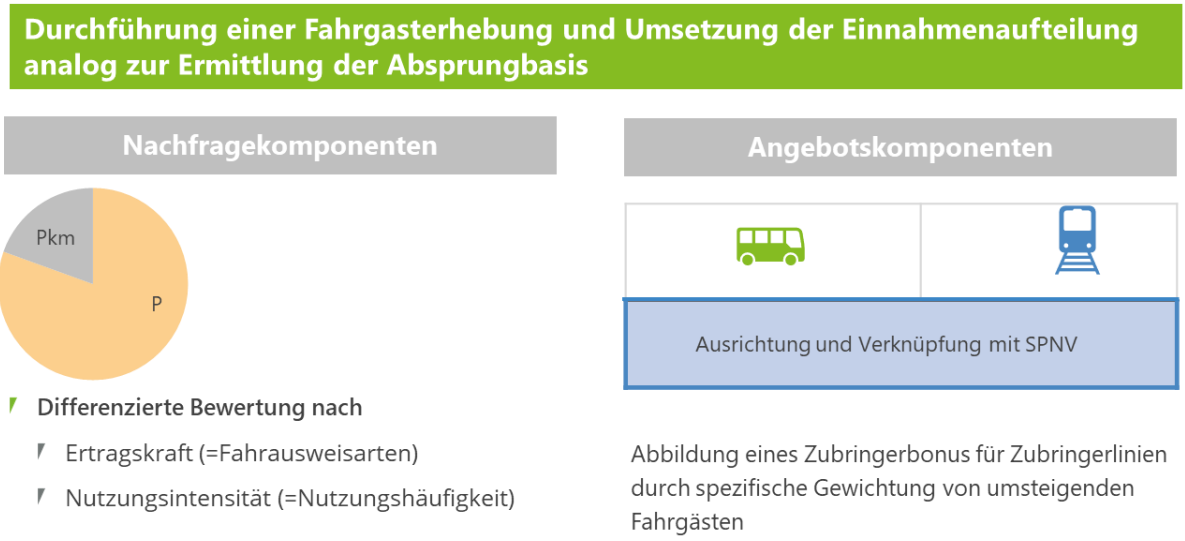


Abbildung 5-1: I: Aktualisierung mittels verbundweiter Fahrgasterhebung

Das Ergebnis wird in Bezug auf die formulierten Bedingungen des „EA-Kompromisses“ geprüft, daraus abgeleitet welche Größe zur Bemessung des Aufschlags für den Regionalbus greift und das Ergebnis ggf. auf die anzuwendende Größe angepasst (vgl. auch Kapitel 0).

Jahre, in denen der Einnahmenanspruch auf der Grundlage einer verbundweiten Fahrgasterhebung aktualisiert wird, werden als Basisjahre bezeichnet.

II: Fortschreibung des Einnahmenanspruchs auf Basis von verbundweiten Fahrgastzählungen

Es werden verbundweite Fahrgastzählungen durchgeführt und die Einsteiger je Linie (LBF) neu ermittelt. Aus der im Rahmen der Fahrgastzählung (mit automatischen Fahrgastzählsystemen) gemessenen Einsteigerzahl wird ihre relative Veränderung $\Delta\%LBF_{Linie}$ gegenüber dem letzten Basisjahr ermittelt. Für die Fortschreibung wird angenommen, dass die Entwicklung der Fahrgastanzahl P und die Entwicklung der gezählten Einsteiger bzw. Linienbeförderungsfälle (LBF) gleich sind. D.h. es wird unterstellt, dass der Umsteigeranteil konstant ist. Damit gilt

$$\frac{LBF_{Zähljahr}}{LBF_{Basisjahr}} - 1 = \Delta\%LBF = \frac{P_{Zähljahr}}{P_{Basisjahr}} - 1 = \Delta\%P$$

und $\Delta\%P$ und $\Delta\%LBF$ können synonym verwendet werden.

Für die Fortschreibung des Einnahmenanspruchs auf Basis neuer Zähldaten werden die Ergebnisse der letzten Fahrgasterhebung je Linie mit der relativen Veränderung der jeweiligen

Linienbeförderungsfälle (LBF) $\Delta\%LBF_{Linie}$ (=$\Delta\%P_{Linie}$) aktualisiert. Damit ergibt sich für die Fortschreibung der Einnahmen je Linie der folgende formale Zusammenhang:

$$\text{Einnahmen je Linie}_{neu} = (\sum_{TG} P_{TG,\ Linie} \times \text{Erlössatz-}P_{TG} \times 1/NI_{TG,\ VT} \times \text{Übersteigergewicht}_{TG,\ Linie} \times 80\% + \sum_{TG} Pkm_{TG,\ Linie} \times \text{Erlössatz-}Pkm_{TG} \times 1/NI_{TG,\ VT} \times 20\%\ ))\ \mathbf{x\ (1+\Delta\%P_{Linie})\ x\ K_{TG,}}$$

Abbildung 5-2: II: Fortschreibung mittels verbundweiter Fahrgastzählung

mit den **verbundspezifischen G**rößen

- Korrekturfaktor (K) je Tarifgruppe (TG)

den **linienspezifischen (Linie)** Größen

- Relative Veränderung der Fahrgastanzahl gegenüber dem letzten Basisjahr $\Delta\%P$

Die einzelnen Bestimmungsgrößen der Erlöse (P_{TG}, Pkm_{TG}, $\text{Übersteigergewicht}_{TG}$, $NI_{TG,\ VT}$, Erlössatz-P_{TG} und Erlössatz-Pkm_{TG}) bleiben bis zur nächsten verbundweiten Fahrgasterhebung unverändert. Die Fortschreibung erfolgt durch die relative Veränderung $\Delta\%P$ und den Korrekturfaktor K_{TG}.

Die Anforderungen an die Fahrgastzählungen im RVF sind in Anlage E beschrieben.

III: Anpassung des Einnahmenanspruchs auf Basis neuer Verkaufsdaten

Für die Fortschreibung des Einnahmenanspruchs auf Basis neuer Verkaufsdaten werden die Einnahmenanteile je Linie und Tarifgruppe (TG) bzw. Einnahmenpool ermittelt und diese Schlüssel auf die neuen Verkaufsdaten angewendet[6].

$$\text{Einnahmenanteil je Linie}_{TG} = \frac{P_{TG,\,Linie} \times \text{Erlössatz-}P_{TG} \times 1/NI_{TG,\,VT} \times \text{Übersteigergewicht}_{TG,\,Linie} \times 80\% + Pkm_{TG,\,Linie} \times \text{Erlössatz-}Pkm_{TG} \times 1/NI_{TG,\,VT} \times 20\%}{\sum_{Linie} P_{TG,\,Linie} \times \text{Erlössatz-}P_{TG} \times 1/NI_{TG,\,VT} \times \text{Übersteigergewicht}_{TG,\,Linie} \times 80\% + \sum_{Linie} Pkm_{TG,\,Linie} \times \text{Erlössatz-}Pkm_{TG} \times 1/NI_{TG,\,VT} \times 20\%}$$

Abbildung 5-3: Einnahmenanteil je Linie (Übertragung von Schlüsseln)

Zyklus der Aktualisierung, Fortschreibung bzw. Anpassung

Für die Aktualisierung, Fortschreibung bzw. Anpassung des Einnahmenanspruchs je Linie ist folgender Zyklus vorgesehen:

- In den Kalenderjahr 2024 bis 2026 wird die Einnahmenzuscheidung über die jeweils neuen Verkaufsdaten durch die Übertragung der Schlüssel je Tarifgruppe bzw. Einnahmenpool angepasst (Verfahren III)

---

[6] In Analogie zur Beschreibung der Fortschreibungsansätze I und II kann die Anpassung des Einnahmenanspruchs je Linie auch über die verbundweite Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen je Tarifgruppe (TG) bzw. Einnahmenpool dargestellt werden. Hierzu wird die relative Veränderung in den Fahrgeldeinnahmen je Tarifgruppe bzw. Einnahmenpool $\Delta\%FGE_{TG}$ gegenüber dem letzten Basisjahr ermittelt. Es ist

$$\Delta\%FGE_{TG} = \frac{FGE_{Fortschreibungsjahr,\,TG}}{FGE_{Basisjahr,\,TG}} - 1$$

Damit ergibt sich für die Fortschreibung der Einnahmen je Linie der folgende formale Zusammenhang:

$$\text{Einnahmen je Linie}_{neu} = (\sum_{TG} P_{TG,\,Linie} \times \text{Erlössatz-}P_{TG} \times 1/NI_{TG,\,VT} \times \text{Übersteigergewicht}_{TG,\,Linie} \times 80\% + \sum_{TG} Pkm_{TG,\,Linie} \times \text{Erlössatz-}Pkm_{TG} \times 1/NI_{TG,\,VT} \times 20\%)) \times K_{TG} \times (1+\Delta\%FGE_{TG})$$

mit den verbundspezifischen Größen

- Relativer Veränderung der Fahrgeldeinnahmen ($\Delta\%FGE$) je Tarifgruppe (TG)

Die einzelnen Bestimmungsgrößen der Erlöse (P_{TG}, Pkm_{TG}, $\text{Übersteigergewicht}_{TG}$, NI_{TG}, VT, $\text{Erlössatz-}P_{TG}$ und $\text{Erlössatz-}Pkm_{TG}$) bleiben bis zur nächsten verbundweiten Fahrgasterhebung bzw. Fahrgastzählung unverändert. Die Fortschreibung erfolgt durch die relative Veränderung $\Delta\%FGE$.

- Im Kalenderjahr 2026 wird eine verbundweite Fahrgasterhebung durchgeführt, deren Ergebnisse ab dem 01.01.2027 (in Fall von Migration 01.01.2028) die Grundlage für die EA[7] bilden.
- In den Folgejahren werden
  - alle 6 Jahre verbundweite Fahrgasterhebungen und
  - alle 2 Jahre Zählungen

  durchgeführt (vgl. Abbildung 5-4).
- Die Ergebnisse der Fahrgasterhebung ab der Fahrgasterhebung im Jahr 2032 fließen im übernächsten Jahr in die Ermittlung des Einnahmenanspruchs je Linie ein (Verfahren I). D.h. die Ergebnisse der Fahrgasterhebung aus dem Jahr 2032 werden für die Berechnung des Einnahmenanspruchs im Jahr 2034 verwendet.
- Die Ergebnisse der Fahrgastzählung werden im Folgejahr dazu genutzt den Einnahmenanspruch fortzuschreiben. D.h. die Ergebnisse der Zählung aus dem Jahr 2028 werden für die Berechnung des Einnahmenanspruchs im Jahr 2029 verwendet (Verfahren II).
- In den anderen Jahren wird der Einnahmenanspruch über die jeweiligen Verkaufsdaten durch die Übertragung der Schlüssel je Tarifgruppe bzw. Einnahmenpool angepasst (Verfahren III).



Abbildung 5-4: Zyklus der Fortschreibung

[7] Der AK empfiehlt, dass die Nachher-Erhebung für die Neuverkehrsanträge des SPNV im Rahmen des BSB2020-Projektes entfallen.

5.2 Revisionsklausel

Die RL beschreibt das Verfahren der EA vor dem Hintergrund der derzeitigen Rahmenbedingungen. Diese unterliegen Veränderungen, die ggf. zu Veränderungen der EA führen müssen.

Es wird deshalb eine Revisionsklausel eingeführt. Sie ist eine Öffnungsklausel zur Anpassung des EA und greift bei unerwarteten Ereignissen sowie bisher nicht berücksichtigten Effekten in der EA. Die Revisionsklausel kann u. a.

- die Veränderung der geplanten zeitlichen Abfolge von Zählung und Fahrgasterhebung,
- die Definition der Einnahmenpools,
- die Ausgestaltung der Parameter oder
- die Erweiterung der Parameter

umfassen.

Die allgemeinen Grundsätze der EA (vgl. Kapitel 2) sollen Bestand behalten.

Die Versammlung der Erlösverantwortlichen entscheiden gem. Artikel 6, Abs. 2 lit. b) des Grundvertrags über die Notwendigkeit eines Revisionsverfahren. Mögliche Anpassungen des EA werden in der Versammlung der Erlösverantwortlichen beraten und in Form einer Empfehlung für den Aufsichtsrat der RVF erarbeitet. Dieser Prozess wird in die „normalen" Abläufe der neuen Verbundstruktur eingebunden und ist fester Bestandteil des EA.

Die nachfolgende Abbildung 5-5 zeigt exemplarisch Beispiele für Anlässe zur Anpassung der EA.

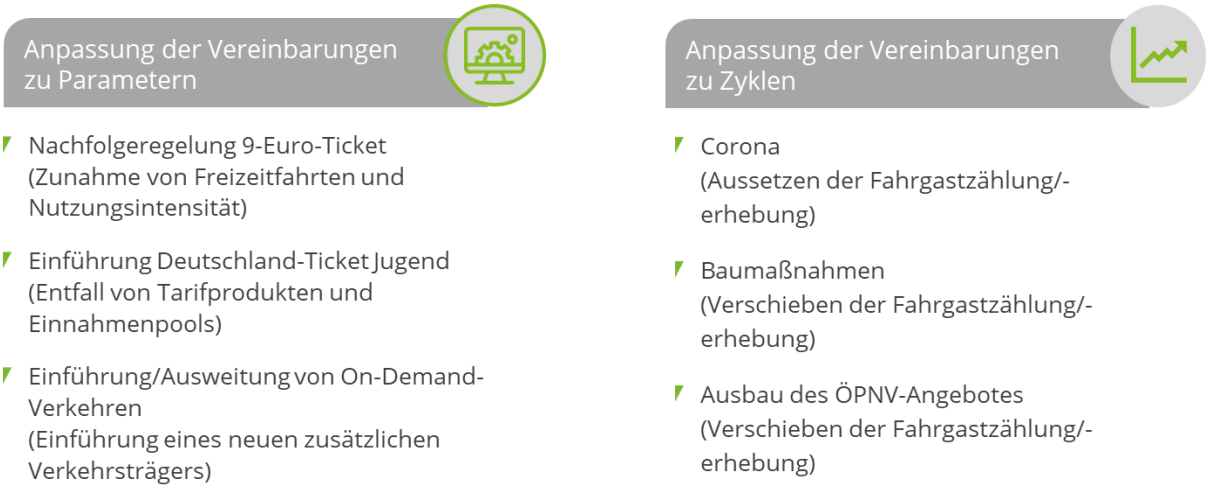


Abbildung 5-5: Beispiele für Anlässe zur Anpassung der EA (Revisionsklausel)

Die großen tariflichen Änderungen im Kalenderjahr 2023, das sind

- die Einführung des Jugendticket Baden-Württemberg (JTBW) zum 01. März 2023 und
- die Einführung des Deutschland-Tickets (DT) zum 01. Mai 2023,

sind Anlässe im o. g. Sinn. D. h. es ist möglich, dass mit dem Start der EA bzw. mit der nächsten Fahrgasterhebung im RVF die Revisionsklausel in Anspruch genommen wird.

5.3 Sicherungsmechanismus

Das EA im RVF sieht vor, in regelmäßigen Abständen von 6 Jahren Fahrgasterhebungen durchzuführen, bei denen die Fahrgastnachfrage gezählt und die Fahrgäste befragt werden. In den Jahren dazwischen wird der Einnahmenanspruch über Zähldaten bzw. Verkaufsdaten fortgeschrieben bzw. angepasst (vgl. Kapitel 5.1).

In Zähljahren sollen unerwartete Nachfrageveränderungen identifiziert und gedämpft werden. Dazu sind folgende Mechanismen vorgesehen:

Identifikation von unerwarteten Nachfrageentwicklungen

Unerwartete Nachfrageentwicklungen werden identifiziert, indem die im Rahmen der Fahrgastzählung (mit automatischen Fahrgastzählsystemen) gemessene Veränderung in der verbundweiten Fahrgastanzahl $\Delta\%P_{AFZS}$ der erwarteten Veränderung gegenübergestellt wird, die aus der Verkaufsstatistik (VS) abgeleitet wird $\Delta\%P_{VS}$. Dabei wird angenommen, dass die Entwicklung der Fahrgastanzahl P und die Entwicklung der gezählten Einsteiger bzw. Linienbeförderungsfälle (LBF) gleich sind. D.h. es wird unterstellt, dass der Umsteigeranteil konstant ist. Damit gilt

$$\frac{LBF_{Zähljahr}}{LBF_{Basisjahr}} - 1 = \frac{P_{Zähljahr}}{P_{Basisjahr}} - 1 = \Delta\%P$$

und $\Delta\%P$ und $\Delta\%LBF$ können synonym verwendet werden.

Hinweis: Sollte das Linienkonzept zwischen Basis- und Zähljahr deutlich verändert werden und davon der Anteil umsteigender Fahrgäste betroffen sein, ist der Umsteigeranteil neu festzustellen und bei der Fortschreibung zu berücksichtigen.

Das Vergleichsjahr bildet das Jahr der letzten Fahrgasterhebung. Die **erwartete Fahrgastanzahl** berechnet sich aus den verkauften Fahrausweisen multipliziert mit der jeweiligen verbundweiten Nutzungshäufigkeit, die aus der letzten Fahrgasterhebung ermittelt wurde.

Die Nachfrageentwicklung wird als unerwartet eingestuft, wenn gilt

Die verbundweite Nachfrageentwicklung lt. Zählung ist größer als die verbundweite Nachfrageentwicklung lt. Verkaufsstatistik

Formal heißt das:

$$\Delta\%P_{AFZS} > \Delta\%P_{VS}$$

Unerwartete Nachfrageentwicklungen werden insbesondere auf eine veränderte Nutzungshäufigkeit zurückgeführt.

Das nachfolgende Beispiel zeigt die Prüfung und Identifikation unerwarteter Nachfrageentwicklungen.

	Prüfschritte	
Verkehrsträger	$\Delta\%P_{AFZS}$ (1)	$\Delta\%P_{VS}$ (2)
Stadtverkehr	+ 7%	+ 2%
SPNV	+ 7%	+ 2%
Regionalbus	+ 2%	+ 2%
Ortsverkehre	+ 2%	+ 2%
Verbundweite Entwicklung	+ 6%	+ 2%

$\Delta\%P_{AFZS} > \Delta\%P_{VS}$ → unerwartete Nachfrageentwicklung

Abbildung 5-6: Beispiel - Prüfung und Identifikation von unerwarteter Nachfrageentwicklung

Dämpfung von unerwarteten Nachfrageentwicklungen

Unerwartete Nachfrageentwicklungen werden gedämpft, indem in einem 1. Schritt die Verkehrsträger identifiziert werden, bei denen die Fahrgastanzahl durch eine Zunahme der Nutzungshäufigkeit gestiegen ist. Die Nachfrageentwicklung eines Verkehrsträgers wird als unerwartet eingestuft, wenn gilt

Die Nachfrageentwicklung des Verkehrsträgers lt. Zählung ist größer als die verbundweite Nachfrageentwicklung lt. Verkaufsstatistik

Formal heißt das:

$$\Delta\%P_{AFZS,\,VT} - \Delta\%P_{VS} > 0$$

	Prüfschritte		
Verkehrsträger	$\Delta\%P_{AFZS}$ (1)	$\Delta\%P_{VS}$ (2)	$\Delta\%P_{bereinigt}$ (3) = (1) - (2)
Stadtverkehr	+ 7%	+ 2%	+ 5%
SPNV	+ 7%	+ 2%	+ 5%
Regionalbus	+ 2%	+ 2%	+ 0%
Ortsverkehre	+ 2%	+ 2%	+ 0%
Verbundweite Entwicklung	+ 6%	+ 2%	+ 4%

$\Delta\%P_{AFZS, VT} > \Delta\%P_{VS}$ → unerwartete Nachfrageentwicklung

$\Delta\%P_{AFZS, VT} = \Delta\%P_{VS}$ → erwartete Nachfrageentwicklung

Abbildung 5-7: Beispiel - Prüfung und Identifikation der Verkehrsträger mit unerwarteter Nachfrageentwicklung

Für die Verkehrsträger bei denen eine unerwartete Nachfrageentwicklung identifiziert wurde, wird in einem nächsten Schritt der Zuwachs der Nachfrage, der über die verbundweite Entwicklung hinausgeht ($\Delta\%P_{bereinigt}$), um 50% gedämpft.

	Prüfschritte			
Verkehrsträger	$\Delta\%P_{AFZS}$ (1)	$\Delta\%P_{VS}$ (2)	$\Delta\%P_{bereinigt}$ (3) = (1) - (2)	**Nachfragedämpfung bzw. Dämpfungsfaktor** (4) = (3) * (-50%)
Stadtverkehr	+ 7%	+ 2%	+ 5%	- 2,5% = 0,975
SPNV	+ 7%	+ 2%	+ 5%	- 2,5% = 0,975
Regionalbus	+ 2%	+ 2%	+ 0%	+ 0% = 1,0
Ortsverkehre	+ 2%	+ 2%	+ 0%	+ 0% = 1,0
Verbundweite Entwicklung	+ 6%	+ 2%	+ 4%	

Abbildung 5-8: Beispiel – Bestimmung der Nachfragedämpfung

Der Dämpfungsfaktor (=1+Nachfragedämpfung) (DF) wird je Verkehrsträger ermittelt und gilt für alle Linien bzw. Verkehrsbereiche des betreffenden Verkehrsträgers gleichermaßen.

Für die Fortschreibung des Einnahmeanspruchs auf Basis neuer Zähldaten und der Berücksichtigung des Sicherungsmechanismus ergibt sich für die Fortschreibung der Einnahmen je Linie der folgende formale Zusammenhang (vgl. auch Kapitel Fortschreibung5.1):

$$\text{Einnahmen je Linie}_{neu} = (\sum_{TG} P_{TG,\,Linie} \times \text{Erlössatz-}P_{TG} \times 1/NI_{TG,\,VT} \times \text{Übersteigergewicht}_{TG,\,Linie} \times 80\% + \sum_{TG} Pkm_{TG,\,Linie} \times \text{Erlössatz-}Pkm_{TG} \times 1/NI_{TG,\,VT} \times 20\%) \times \mathbf{(1+\Delta\%P_{Linie})} \times \mathbf{DF_{VT}} \times \mathbf{K_{TG}}$$

Abbildung 5-9: Fortschreibung mittels Zählung und Sicherungsmechanismus

mit der **verbundspezifischen G**röße

- Korrekturfaktor (K) je Tarifgruppe (TG)

der **linienspezifischen (Linie)** Größe

- Relative Veränderung der Fahrgastanzahl gegenüber dem letzten Basisjahr Δ%P

mit der **verkehrsträgerspezifischen** (VT) Größe

- Dämpfungsfaktor (DF).

5.4 Migration

Unzumutbare Härten in Folge der erstmaligen Aktualisierung des Einnahmenanspruchs auf Basis der Fahrgasterhebung 2026 sollen durch einen fließenden Übergang binnen zwei Jahren abgemildert werden. Auf diese Weise sollen Unternehmen und Aufgabenträger Zeit erhalten, sich auf neue Rahmenbedingungen einzustellen und gegebenenfalls restrukturieren zu können.

Verwerfungen werden als unzumutbar eingestuft, wenn für einen Verkehrsträger die Veränderung im Einnahmenanspruch gegenüber dem fortgeschriebenen Basisjahr größer als 3% seiner Einnahmen ist.

Der Anteil der Fahrgeldzuscheidungen einer Linie bzw. eines Verkehrsbereichs an den kassentechnischen Einnahmen ergibt sich bei Anwendung der Migration nach der neuen Fahrgasterhebung für die Jahre 2028 und 2029 aus einem gewichteten Mittelwert von neuem und altem Schlüssel (vgl. Abbildung 5-10).

Kalenderjahr 2028: 30 % neuer Schlüssel 70 % alter Schlüssel

Kalenderjahr 2029: 70 % neuer Schlüssel 30 % alter Schlüssel

Im vierten Jahr nach der Fahrgasterhebung und Umstellung des Verfahrens wird der neue Schlüssel vollständig (zu 100%) angewendet.

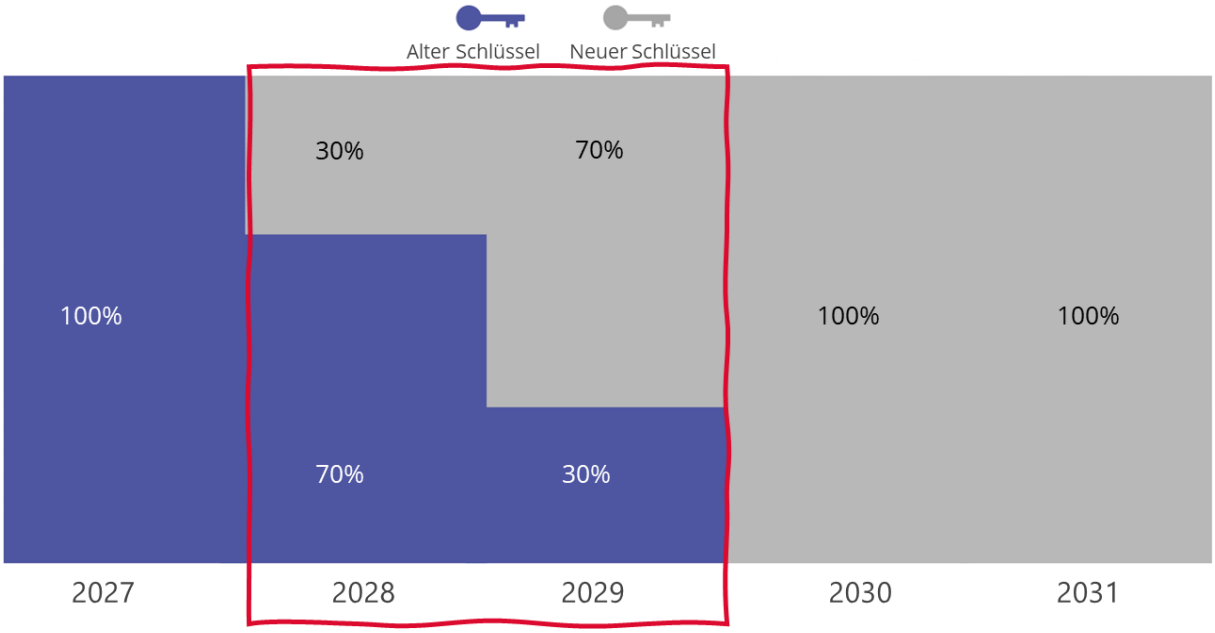


Abbildung 5-10: Kombination von Alt- und Neuschlüssel

Die EA im RVF unterschiedet vier Einnahmenpools für die jeweils eigene Schlüssel je Linie bzw. Verkehrsbereich ermittelt werden. Für die Umsetzung der Migration werden daher neue und alte Schlüssel je Einnahmenpool kombiniert (vgl. Abbildung 5-11).

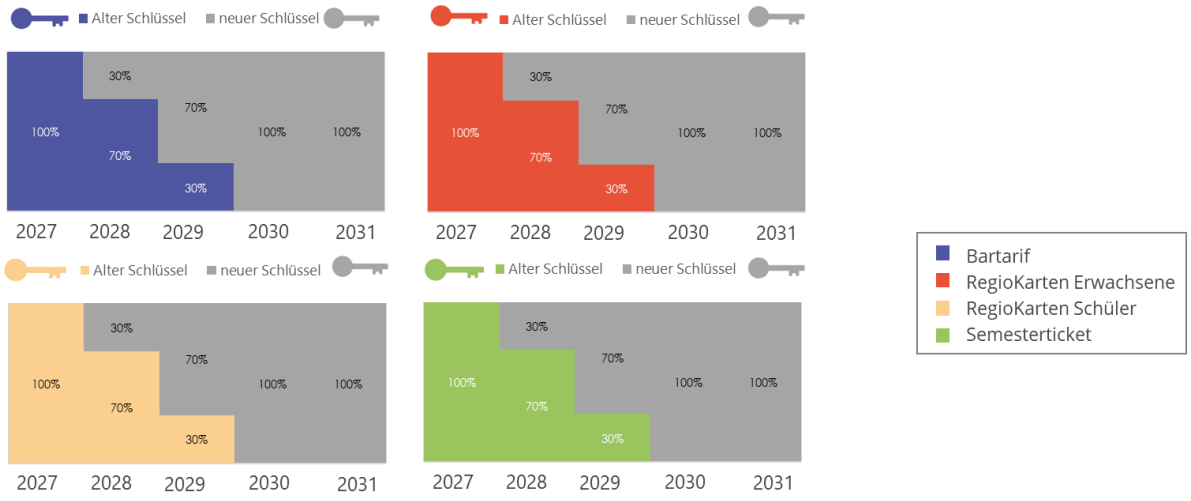


Abbildung 5-11: Kombination von Alt- und Neuschlüssel je Einnahmenpool

6 Anlage A – Fahrausweisarten im RVF und ihre Zuordnung zu den Einnahmenpools /Tarifgruppen

Mit der Einführung des Jugendticket Baden-Württemberg zum 01.03.2023 und dem Deutschland-Ticket zum 01.05.2023 hat sich die Fahrausweisnutzung im RVF maßgeblich verändert und die großen Marktanteile der RegioKarten sind zu Gunsten der o. g. Fahrausweise zurückgegangen.

Aus diesem Grund wurden zum 01.01.2023 die Begrifflichkeiten für die Tarifgruppen angepasst.

- Aus RegioKarten Erwachsenen wird Zeitkarte Erwachsene.
- Aus RegioKarten Schüler wird Zeitkarte Schüler.
- Aus Semesterticket wird Zeitkarte Studierende.

Tarifcode	Benennung	Tarifgruppe POOL	POOL (alte EAV)
LLE	LuftLinie Erwachsene	Bartarif	POOL I
LLK	LuftLinie Kinder	Bartarif	POOL I
KS	Kurzstrecke	Bartarif	POOL I
E1	Einzelfahrschein Erwachsene	Bartarif	POOL I
E1 MT	Einzelfahrschein Erwachsene Digital	Bartarif	POOL I
E2	Einzelfahrschein Erwachsene	Bartarif	POOL I
E2 MT	Einzelfahrschein Erwachsene Digital	Bartarif	POOL I
E3	Einzelfahrschein Erwachsene	Bartarif	POOL I
E3 MT	Einzelfahrschein Erwachsene Digital	Bartarif	POOL I
K1	Einzelfahrschein Kinder	Bartarif	POOL I
K1 MT	Einzelfahrschein Kinder Digital	Bartarif	POOL I
K2	Einzelfahrschein Kinder	Bartarif	POOL I
K2 MT	Einzelfahrschein Kinder Digital	Bartarif	POOL I
K3	Einzelfahrschein Kinder	Bartarif	POOL I
K3 MT	Einzelfahrschein Kinder Digital	Bartarif	POOL I
ME1	2x4-FahrtenKarte Erwachsene	Bartarif	POOL I
ME2	2x4-FahrtenKarte Erwachsene	Bartarif	POOL I
ME3	2x4-FahrtenKarte Erwachsene	Bartarif	POOL I
MK1	2x4-FahrtenKarte Kinder	Bartarif	POOL I
MK2	2x4-FahrtenKarte Kinder	Bartarif	POOL I
MK3	2x4-FahrtenKarte Kinder	Bartarif	POOL I
M	PunkteKarte	Bartarif	POOL I

Tarifcode	Benennung	Tarifgruppe POOL	POOL (alte EAV)
T11	TagesKarte Solo	Bartarif	POOL I
T11 MT	TagesKarte Solo Digital	Bartarif	POOL I
T12	TagesKarte Solo	Bartarif	POOL I
T12 MT	TagesKarte Solo Digital	Bartarif	POOL I
T13	TagesKarte Solo	Bartarif	POOL I
T13 MT	TagesKarte Solo Digital	Bartarif	POOL I
T21	TagesKarte Duo	Bartarif	POOL I
T21 MT	TagesKarte Duo Digital	Bartarif	POOL I
T22	TagesKarte Duo	Bartarif	POOL I
T22 MT	TagesKarte Duo Digital	Bartarif	POOL I
T23	TagesKarte Duo	Bartarif	POOL I
T23 MT	TagesKarte Duo Digital	Bartarif	POOL I
T51	TagesKarte Gruppe	Bartarif	POOL I
T51 MT	TagesKarte Gruppe Digital	Bartarif	POOL I
T52	TagesKarte Gruppe	Bartarif	POOL I
T52 MT	TagesKarte Gruppe Digital	Bartarif	POOL I
T53	TagesKarte Gruppe	Bartarif	POOL I
T53 MT	TagesKarte Gruppe Digital	Bartarif	POOL I
ET 5 Pers.	RegioElsassTicket	Bartarif	POOL I
ET Single	RegioElsassTicket Single	Bartarif	POOL I
WEK	WelcomeKarte	Bartarif	POOL I
WEK Kinder	WelcomeKarte Kinder	Bartarif	POOL I
b24	badisch24	Bartarif	POOL I
b24 MT	badisch24 Digital	Bartarif	POOL I
GS1	Schülergruppenkarten	Bartarif	POOL I
GS2	Schülergruppenkarten	Bartarif	POOL I
GS3	Schülergruppenkarten	Bartarif	POOL I
KONUS	KONUS-Gästekarte	Bartarif	POOL I
CT	CityTicket	Bartarif	POOL I
BWT SPNV	Baden-Württemberg-Ticket Verkauf SPNV	Bartarif	POOL IV
BWT RVF	Baden-Württemberg-Ticket Verkauf RVF	Bartarif	POOL IV
AM Erw	bwtarif Anschlussmobilität Erwachsene	Bartarif	POOL I
AM Azubi	bwtarif Anschlussmobilität Ausbildung	Bartarif	POOL II
OTK	Ortstarife Bad Krozingen	Bartarif	POOL I
OTB	Ortstarife Breisach	Bartarif	POOL I
OTF	Ortstarife Freiamt	Bartarif	POOL I
NF	Notfahrscheine	Bartarif	POOL I
RÜCK	Rückerstattungen	Bartarif	POOL I

Tarifcode	Benennung	Tarifgruppe POOL	POOL (alte EAV)
RK	RegioKarte Kind	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
RB	RegioKarte Basis	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
R1	RegioKarte Ü	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
R2	RegioKarte P	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
DT	Deutschland-Ticket	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
DT Job	Deutschland-Ticket Job	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
DT 1.Kl	Deutschland-Ticket 1. Klasse BW	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
A1	RegioKarte Abo Ü (2. Kl)	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
A2	RegioKarte Abo P (2. Kl)	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
A3	RegioKarte Abo Ü (1. Kl)	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
A4	RegioKarte Abo P (1. Kl)	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
R9	RegioKarte Jahr Ü	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
R10	RegioKarte Jahr P	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
R10/M	RegioKarte Jahr Mitarbeiter P	Zeitkarte Erwachsene	POOL III
JOB	RegioKarte Job	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
JOB BW	RegioKarte JobTicket BW	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
EK RVL	Ergänzungskarte RVL	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
EK TGO	Ergänzungskarte TGO	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
EK WTV	Ergänzungskarte WTV	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
EK VSB	Ergänzungskarte VSB	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
EK Move	Ergänzungskarte Move	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
DuAl TK	DuAl TagesKarte	Bartarif	POOL I
DuAL ZK	DuAl Monatskarte	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
R7	RegioKarte Schüler	Zeitkarte Schüler	POOL II
A7	RegioKarte SchülerAbo	Zeitkarte Schüler	POOL II
LJT Azubi	RVF JugendTicketBW Azubi	Zeitkarte Schüler	POOL II
SFT	SchülerFerienTicket BW	Zeitkarte Schüler	POOL IV
LJT Studi UNI	RVF JugendTicketBW Student	Zeitkarte Studierende	POOL II
LJT Studi FH	RVF JugendTicketBW FH	Zeitkarte Studierende	POOL II
SEM WI	SemesterTicket Winter	Zeitkarte Studierende	POOL II
SEM SO	SemesterTicket Sommer	Zeitkarte Studierende	POOL II
KT	KombiTicket	Bartarif	POOL I
AS1	RegioKarte AboSofort Ü (2. Kl)	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
AS2	RegioKarte AboSofort P (2. Kl)	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
AS3	RegioKarte AboSofort Ü (1. Kl)	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
AS4	RegioKarte AboSofort P (1. Kl)	Zeitkarte Erwachsene	POOL I
SONS	Sonstige	Bartarif	POOL I

7 Anlage B – Linien im RVF und ihre Zuordnung zu Linienbündel, Verkehrsvertrag, Verkehrsbereich, Unternehmen und Verkehrsträgern sowie ihre Einordnung als Zubringerlinie (Stand: Verkehrserhebung 2016)

Linie-Nr (VE2016)	VB-Nr	Korridor	VU kurz	VT	Zubringer-funktion
7208	1		SBG	RBU	1
7240.1	1		SBG	RBU	1
SchulF SWEG	1		SWEG_B	RBU	0
SchulF SWEG	1		SWEG_B	RBU	0
114	1		SWEG_B	RBU	0
4	2	B	SWEG_B	RBU	1
110	2	B	SWEG_B	RBU	1
111	2	B	SWEG_B	RBU	1
112	2	B	SWEG_B	RBU	1
113	2	B	SWEG_B	RBU	1
261	2	A	Will	RBU	1
264	2	A	Will	RBU	1
7240.5	2	A	SBG	RBU	1
7243	2	A	SBG	RBU	1
SchulF SWEG	2	B	SWEG_B	RBU	0
SchulF Will	2	A	Will	RBU	0
113	2	A	SWEG_B	RBU	1
31	3		TunEx	RBU	1
104	3		SWEG_B	RBU	1
295	3		SWEG_B	RBU	0
297	3		TunEx	RBU	0
1076	3		SBG	RBU	1
7211	3		SBG	RBU	1
7212	3		SBG	RBU	1
SchulF SWEG	3		SWEG_B	RBU	0
SchulF TunEx	3		TunEx	RBU	0
7216	4		SBG	RBU	1
7205	4		SBG	RBU	1
221	4		Hum	RBU	1
222	4		Hum	RBU	1
7215	4		SBG	RBU	1
271	4		Win	RBU	1
7261.5	4		SBG	RBU	1
7261.6	4		SBG	RBU	1

Linie-Nr (VE2016)	VB-Nr	Korridor	VU kurz	VT	Zubringer-funktion
SchulF Hum	4		Hum	RBU	0
SchulF Win	4		Win	RBU	0
7255	5		SBG	RBU	1
7257	5		SBG	RBU	1
7258	5		SBG	RBU	1
7259	5		SBG	RBU	1
7300	5		SBG	RBU	1
9007	5		SBG	RBU	1
7262.1	5		SBG	RBU	1
7207	6		SBG	RBU	1
7272	6		SBG	RBU	1
7206.5	6		SBG	RBU	1
7206.4	6		SBG	RBU	1
7274	6		SBG	RBU	1
7206.6	6		SBG	RBU	1
7236	6		SBG	RBU	1
7206.1	6		SBG	RBU	1
7272	6		SBG	RBU	1
231	7		Oes	RBU	1
7209.2	7		SBG	RBU	1
233	7		Oes	RBU	0
232	7		Oes	RBU	0
211	7		ORF	RBU	1
203	7		Bin	RBU	1
201	7		Bin	RBU	0
202	7		Bin	RBU	1
204	7		Bin	RBU	0
200	7		Bin	RBU	0
SchulF OVS	7		OVS	RBU	0
7201	8		SBG	RBU	1
7206.1	8		SBG	RBU	1
7200.1	8		SBG	RBU	1
7209.1	8		SBG	RBU	1
SchulF SWEG	8		SWEG_B	RBU	0
7209.3	8		SBG	RBU	1
281	9		Rist	RBU	1
7200.2	9		SBG	RBU	1
7200.3	9		SBG	RBU	1
SchulF SWEG	9		SWEG_B	RBU	0
309	10		Rast	RBU	1

Linie-Nr (VE2016)	VB-Nr	Korridor	VU kurz	VT	Zubringer-funktion
309	10		TunEx	RBU	1
7306	10		SBG	RBU	1
7240.4	10		SBG	RBU	1
7240.3	10		SBG	RBU	1
7240.6	10		SBG	RBU	1
241	10		Rast	RBU	1
242	10		Rast	RBU	1
243	10		Rast	RBU	0
244	10		Rast	RBU	0
291	10		Sutt	RBU	1
1	20		VAG	SVU	0
2	20		VAG	SVU	0
3	20		VAG	SVU	0
4	20		VAG	SVU	0
5	20		VAG	SVU	0
10	20		VAG	SVU	0
11	20		VAG	SVU	0
12	20		VAG	SVU	0
14	20		VAG	SVU	0
15	20		VAG	SVU	0
16	20		VAG	SVU	0
17	20		VAG	SVU	0
18	20		VAG	SVU	0
19	20		VAG	SVU	0
21	20		VAG	SVU	0
24	20		VAG	SVU	0
25	20		VAG	SVU	0
27	20		VAG	SVU	0
31	20		VAG	SVU	0
32	20		VAG	SVU	0
33	20		VAG	SVU	0
34	20		VAG	SVU	0
35	20		VAG	SVU	0
36	20		VAG	SVU	0
1	15b		SBG	OV	0
2	15b		TunEx	OV	0
3	15b		StB	OV	0
4	15b		StB	OV	0
1	15c		SWE	OV	0
2	15c		SWE	OV	0

Linie-Nr (VE2016)	VB-Nr	Korridor	VU kurz	VT	Zubringer-funktion
3	15c		SWE	OV	0
5	15c		SWE	OV	0
6	15c		SWE	OV	0
9	15c		SWE	OV	0
7241.1	15e		SBK	OV	0
7241.2	15e		SBK	OV	0
7241.3	15e		SBK	OV	0
703	Netz 4		DB	SPNV	1
727	Netz 9a		DB	SPNV	1
728	Netz 9a		DB	SPNV	1
729	Netz 9a		DB	SPNV	1
101	Netz 9a		DB	SPNV	1
726	Netz 9b		SWEG_S	SPNV	1
102	Netz 9b		SWEG_S	SPNV	1
113	Netz 9b		SWEG_S	SPNV	1
212	ngL_ORF		ORF	RBU	0
116	ngL_SWEG		SWEG_B	RBU	1
105	ngL_SWEG		SWEG_B	RBU	1
106	ngL_SWEG		SWEG_B	RBU	1
107	ngL_SWEG		SWEG_B	RBU	1
103	ngL_SWEG		SWEG_B	RBU	1
City 8	ngL_SWEG		SWEG_B	RBU	1
Städtlibus	ngL_SWEG		SWEG_B	RBU	0
7231	ngL_SBG		SBG	RBU	1
102	ngL_SWEG		SWEG_B	RBU	1
7268	NLK		SBG	RBU	0
7319	NLK		SBG	RBU	1
7342	NLK		SBG	RBU	1
7343	NLK		SBG	RBU	1
9051	NLK		SBG	RBU	1

8 Anlage C – Verkehrsbereich mit EA-Partner (Stand: 21.11.2023)

VB-Nr.	Name	Aufgabenträger	Verkehrs-träger	MVU
1	Schönberg	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	RBU	SBG SüdbadenBus GmbH
2a	Markgräflerland	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	RBU	Will Markgräfler Reisen GmbH & Co KG
2b	Markgräflerland	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	RBU	Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH Sparte Bus
3	Breisgau West / Tuniberg-Kaiserstuhl	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	RBU	Tuniberg Express KG
4	Dreisamtal	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	RBU	SBG SüdbadenBus GmbH
5	Hochschwarzwald	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	RBU	SBG SüdbadenBus GmbH
6	Elztal	Landkreis Emmendingen	RBU	SBG SüdbadenBus GmbH
7	Emmendingen Mitte	Landkreis Emmendingen	RBU	BINNINGER Omnibusbetrieb GmbH & Co. KG
8	Emmendingen Südost	Landkreis Emmendingen	RBU	SBG SüdbadenBus GmbH
9	Breisgau Nord	Landkreis Emmendingen	RBU	Rist Reisen KG
10	Breisgau Mitte	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	RBU	Rast Reisen GmbH
15b	Stadtverkehr Breisach am Rhein	Stadt Breisach am Rhein	OV	Stadt Breisach am Rhein
15c	Stadtverkehr Emmendingen	Stadt Emmendingen	OV	Stadtwerke Emmendingen GmbH
15e	Stadtverkehr Bad Krozingen	Stadt Bad Krozingen	OV	Stadt Bad Krozingen
20	Stadtverkehr Freiburg	Stadtkreis Freiburg	SVU	Freiburger Verkehrs AG
Netz 4	Rheintalbahn	Nahverkehrsgesellschaft BW	SPNV	DB Regio AG
Netz 9a	Breisgau Ost-West	Nahverkehrsgesellschaft BW	SPNV	DB Regio AG
Netz 9b	Freiburger Y	Nahverkehrsgesellschaft BW	SPNV	Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH Sparte Schiene
ngL SBG	nicht gebündelte Linien SBG		RBU	SBG SüdbadenBus GmbH
ngL SWEG	nicht gebündelte Linien SWEG Bus		RBU	Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH Sparte Bus
ngL ORF	nicht gebündelte Linien ORF		RBU	Oestreicher Regiobus Freiamt OHG
NLK	Linien Nachbarlandkreise		RBU	SBG SüdbadenBus GmbH

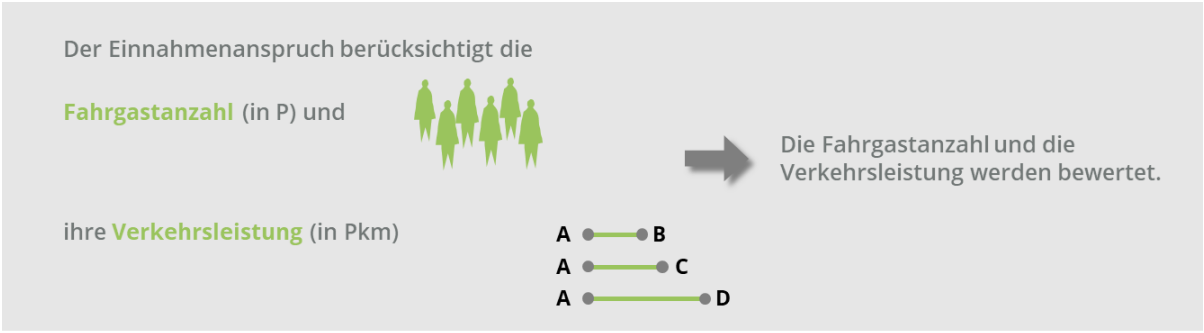
9 Anlage D – Leistungsbeschreibung zur Fahrgasterhebung im RVF

Anlage D wird im Rahmen der Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung der Fahrgasterhebung im RVF im Jahr 2026 erstellt, in der Versammlung der Erlösverantwortlichen beraten und in den Gremien der RVF beschlossen. Sie gilt als Grundlage für die folgenden Fahrgasterhebungen.

10 Anlage E – Anforderungen an die Fahrgastzählungen im RVF

Anlage E wird im Rahmen der Leistungsbeschreibung zur Ausschreibung der Fahrgasterhebung im RVF im Jahr 2026 erstellt, weiterentwickelt, in der Versammlung der Erlösverantwortlichen beraten und in den Gremien der RVF beschlossen. Sie gilt als Grundlage für die folgenden Fahrgastzählungen.

11 Anlage F – Umsetzung des Einnahmenaufteilungsverfahrens für das Jahr 2019



Verkehrsträger	Einnahmen 2019 Zielwert in Tsd.	Modell Einnahmen 2019 in Tsd.	Einnahmen-differenz Abweichung in Tsd.
Stadtverkehr	52.236 €	53.829 €	1.593 €
Regionalbusverkehr	18.715 €	13.712 €	-4.367 €
Kleine Stadtverkehre		636 €	
SPNV	25.134 €	27.909 €	2.774 €
Summe	96.086 €	96.086 €	0 €

Abbildung 11-1: Komponente 1: P:Pkm im Verhältnis 80:20



Verkehrsträger	Einnahmen 2019 Zielwert in Tsd.	Modell Einnahmen 2019 in Tsd.	Einnahmen-differenz Abweichung in Tsd.
Stadtverkehr	52.236 €	52.752 €	515 €
Regionalbusverkehr	18.715 €	13.180 €	-4.899 €
Kleine Stadtverkehre		636 €	
SPNV	25.134 €	29.519 €	4.384 €
Summe	96.086 €	96.086 €	- €

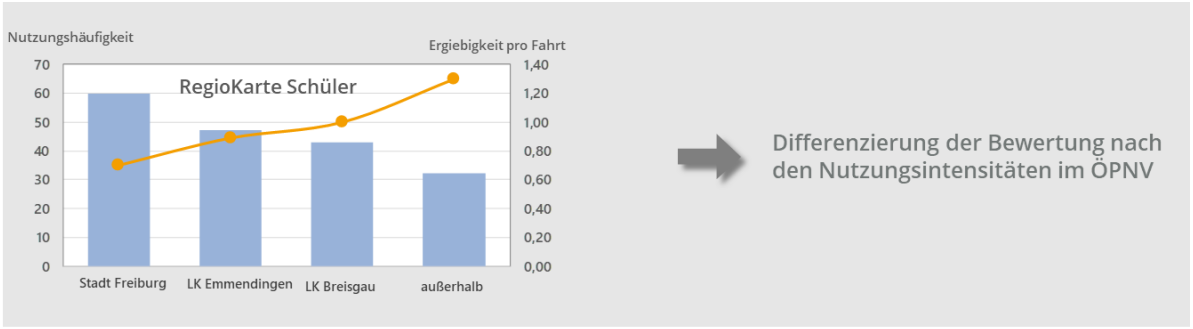
Abbildung 11-2: Komponente 2: Differenzierung nach Tarifgruppen



Erlössätze	je P in EUR	je Pkm in EUR
Bartarif	1,82	0,16
RegioKarten Erwachsene	1,01	0,12
RegioKarten Schüler	0,78	0,09
SemesterTicket	0,41	0,07

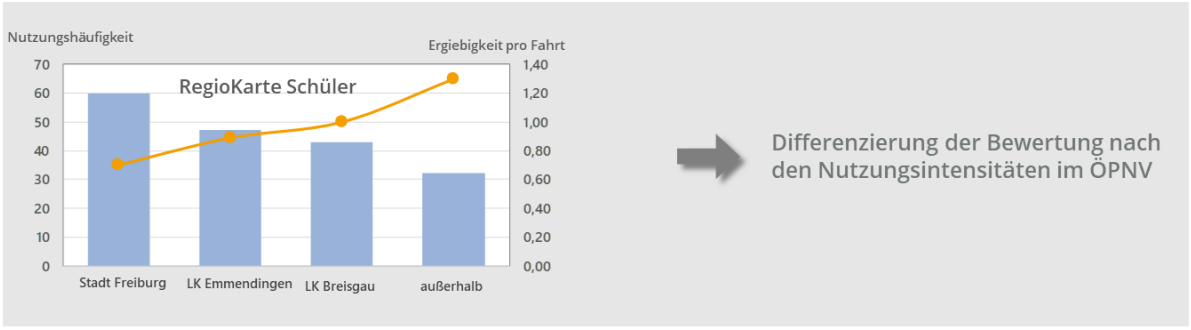
Preisstand: 2019

Abbildung 11-3: Komponente 2: Spezifische Erlössätze je Tarifgruppe



Verkehrsträger	Einnahmen 2019 Zielwert in Tsd.	Modell Einnahmen 2019 in Tsd.	Einnahmen-differenz Abweichung in Tsd.
Stadtverkehr	52.236 €	52.547 €	311 €
Regionalbusverkehr	18.715 €	15.082 €	-2.917 €
Ortverkehre		716 €	
SPNV	25.134 €	27.741 €	2.607 €
Summe	96.086 €	96.086 €	0 €

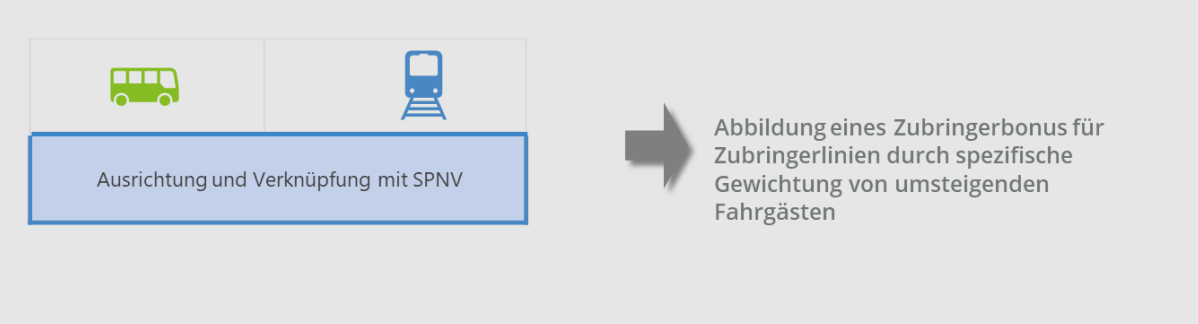
Abbildung 11-4: Komponente 3: Differenzierung nach Nutzungsmöglichkeiten



Nutzungsverhältnis	Bartarif	RegioKarten Erwachsene	RegioKarten Schüler
Stadtverkehr	0,94	1,01	1,07
Regionalbus Ortsverkehre	0,94	0,88	0,82
SPNV	1,14	1,01	1,07
Verbund	1,00	1,00	1,00

- Regiokarten Schüler - Regionalverkehr:
  - Weniger Freizeitwege mit dem ÖPNV
  - Bringen und Holen zur Schule
- Regiokarten Erwachsene - Regionalverkehr
  - Weniger Freizeitwege mit dem ÖPNV
- Regio24 (Bartarif) – SPNV
  - Ausflugskarte für viele Personen im SPNV

Abbildung 11-5: Komponente 3: Spezifische Nutzungsverhältnisse



Verkehrsträger	Einnahmen 2019 Zielwert in Tsd.	Modell Einnahmen in Tsd.	Einnahmen-differenz Abweichung in Tsd.
Stadtverkehr	52.236 €	52.214 €	-23 €
Regionalbusverkehr	18.715 €	18.026 €	19 €
Kleine Stadtverkehre		709 €	
SPNV	25.134 €	25.138 €	4 €
Summe	96.086 €	96.086 €	0 €

- P

  Für Fahrgäste, die vom Bus auf den SPNV umsteigen oder umgekehrt, erhält der Bus den gesamten Grundpreis (Einnahmeanteil aus P)
- Pkm

  Die Verkehrsleistung (Einnahmeanteil Pkm) wird wie auf allen anderen Linien bewertet und nicht mit einem Bonus behaftet.

Abbildung 11-6: Komponente 4: Zubringerbonus

12 Anlage G – Aufteilungsmasse

(1) Zur Aufteilungsmasse gehören:

1. die Bruttofahrgeldeinnahmen aus allen nach dem Verbundtarif ausgegebenen Fahrausweisen, vermindert um rückvergütete Beförderungsentgelte

2. die Bruttofahrgeldeinnahmen aus besonderen Vereinbarungen über tarifliche Sonderangebote des Verkehrsverbundes

3. die anteiligen Bruttofahrgeldeinnahmen, die aus Übergangs- und Gemeinschaftstarifen oder aufgrund sonstiger Vereinbarungen erzielt werden, die von der Verbundgesellschaft mit

   - Baden-Württemberg-Tarif GmbH, Deutschlandtarifverbund-GmbH

   - Verkehrskooperationen

   - Verkehrsunternehmen, die mit einem Teilnetz dem Verbundnetz nicht angehören

   - Firmen und Institutionen

   abgeschlossen sind

4. die Tarifauffüllung für das Deutschlandticket Jugend BW

(2) Nicht zur Aufteilungsmasse gehören:

1. Fahrgelderstattungen nach § 148 SGB IX

2. Einnahmen aus dem Erhöhten Beförderungsentgelt

3. Einnahmen aus besonderen Tarifangeboten, die vor Einführung des Verbundtarifes bestanden, verbleiben bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen:

Nachtverkehr „Safe Traffic“	VAG	Dienstfahrten des Gemeindevollzugsdienstes	VAG
Schauinslandbahn	VAG	Dienstfahrten der Landespolizei	VAG
Dienstfahrten von Schulhausmeistern	VAG	SportBus	SBG
Wander- und Freizeitbusse	SBG	Kandel-SkiBus	SBG
LiftBus Feldberg	SBG	FahrradBus	SBG

Komfortzuschlag	SBG	Wanderbus Kirchzarten-Zastler	Winter-halter

4. Billigkeitsleistungen nach § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO) zum Ausgleich von nicht gedeckten Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1: Kenngrößen des Einnahmenaufteilungsverfahrens 4

Abbildung 2-2: Kenngrößen P und Pkm des Einnahmenaufteilungsverfahrens 5

Abbildung 2-3: Ertragskraft - Differenzierung der Bewertung nach Tarifgruppen 6

Abbildung 2-4: Differenzierung der Bewertung nach Nutzungsintensitäten 7

Abbildung 2-5: Berechnung der Nutzungshäufigkeit je Tagesart und Wohnort 9

Abbildung 2-6: Berechnung der spezifischen Nutzungshäufigkeit je Wohnort 9

Abbildung 2-6: Berücksichtigung eines Zubringerbonus 11

Abbildung 3-1: Verkehrsträger im RVF 13

Abbildung 3-2: Einnahmenpools im RVF 13

Abbildung 4-1: Beispiel- Einnahmen je VT nach Schritt 1 (Komponente 1 – P:Pkm) und Schritt 4: Aufschlag Regionalbus zulasten des SPNV 18

Abbildung 4-2: Beispiel - Einnahmen je VT nach Schritt 1 (Komponente 1 – P:Pkm) und Schritt 4: Prüfung Gesamtvolumen 18

Abbildung 4-3: Beispiel - Einnahmen je VT nach Schritt 1 (Komponente 1 – P:Pkm) und Schritt 4: Prüfung Verlagerungseffekt 19

Abbildung 5-1: I: Aktualisierung mittels verbundweiter Fahrgasterhebung 21

Abbildung 5-2: II: Fortschreibung mittels verbundweiter Fahrgastzählung 22

Abbildung 5-3: Einnahmenanteil je Linie (Übertragung von Schlüsseln) 23

Abbildung 5-4: Zyklus der Fortschreibung 24

Abbildung 5-5: Beispiele für Anlässe zur Anpassung der EA (Revisionsklausel) 25

Abbildung 5-6: Beispiel - Prüfung und Identifikation von unerwarteter Nachfrageentwicklung .. 27

Abbildung 5-7: Beispiel - Prüfung und Identifikation der Verkehrsträger mit unerwarteter Nachfrageentwicklung 28

Abbildung 5-8: Beispiel – Bestimmung der Nachfragedämpfung 28

Abbildung 5-9: Fortschreibung mittels Zählung und Sicherungsmechanismus 29

Abbildung 5-10: Kombination von Alt- und Neuschlüssel 30

Abbildung 5-11: Kombination von Alt- und Neuschlüssel je Einnahmenpool 30

Abbildung 11-1: Komponente 1: P:Pkm im Verhältnis 80:20 41

Abbildung 11-2: Komponente 2: Differenzierung nach Tarifgruppen 41

Abbildung 11-3: Komponente 2: Spezifische Erlössätze je Tarifgruppe 42

Abbildung 11-4: Komponente 3: Differenzierung nach Nutzungsmöglichkeiten 42

Abbildung 11-5: Komponente 3: Spezifische Nutzungsverhältnisse 43

Abbildung 11-6: Komponente 4: Zubringerbonus 43