

VORBEMERKUNG

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

In Ausführung der Verbundverträge schließen

die **Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH**

- nachfolgend „Verbundgesellschaft“ genannt -

und

das Verkehrsunternehmen

- nachfolgend „Verkehrsunternehmen“ genannt -

folgenden

ASSOZIIERUNGSVERTRAG

FÜR DIE GESELLSCHAFTER DER GPV GBRMBH:

oder: **FÜR DEN ALLGEMEINEN ÖPNV**

(Stand: 1. Januar 2011)

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

§ 1

Gegenstand des Vertrages

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

§ 2

Rechtsstellung und Aufgaben des Verkehrsunternehmens

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

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

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

§ 3

Verkehrsplanung

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

§ 4

Betriebliches Leistungsangebot und Verbundfahrplan

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

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

§ 5

Verbundtarif, Beförderungsbedingungen

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

§ 6

Erfolgsplan, Erfolgsrechnung

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

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

§ 7

Einnahmenezuscheidung

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

§ 8

Fortschreibung der Einnahmenaufteilung

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

§ 9

Einnahmenabrechnung

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 10

Gesetzliche Ausgleichszahlungen

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

§ 11

Prüfungsbestimmungen

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

§ 12

Vergütung des ungedeckten Aufwands der Verbundgesellschaft

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

§ 13

Vertragsstrafen

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

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

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

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

§ 14

Vertragsbeginn, -dauer und Kündigung

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

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

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

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

§ 15

Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages und/oder seiner Anlagen unwirksam sein oder werden, so berührt dies die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht. Die Parteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch neue Bestimmungen zu ersetzen, die der in den unwirksamen Bestimmungen enthaltenen Regelungen in rechtlich zulässiger Weise gerecht werden. Entsprechendes gilt für im Vertrag enthaltene Regelungslücken. Zur Behebung der Lücke verpflichten sich die Parteien auf eine Art und Weise hinzuwirken, die dem am nächsten kommt, was die Parteien nach dem Sinn und Zweck des Vertrages bestimmt hätten, wenn der Punkt von ihnen bedacht worden wäre.

Nürnberg, den

.....
(Ort und Datum)

Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg GmbH

Verkehrsunternehmen

.....
Prof. Dr. Willi Weißkopf

.....
Jürgen Haasler

Anlage 1 zum Assoziierungsvertrag
zwischen der Verbundgesellschaft und dem Verkehrsunternehmen

Beschreibung des assoziierten Linienverkehrs:

- Liniennummer(n)
- Linienweg(e)
- Genehmigter Fahrplan (in Kopie)

Anlage 2 zum Assoziierungsvertrag

**zwischen der Verbundgesellschaft
und
dem Verkehrsunternehmen**

Durchführungsrichtlinie (DFR)

**Qualitätsstandards und -kontrollen im
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg**

(Stand: 01.01.2011)

Inhaltsangabe:

	Seite
Vorwort	2
1.	3
Einführung	
1.1	3
Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten	
1.2	3
Messung der Dienstleistungsqualität	
2.	3
Qualitätskriterien und die jeweilige Mindestanforderung im VGN	
2.1	4
Zugänglichkeit; Ticketing/Fahrausweise	
2.2	4
Information	
2.2.1	4
Reiseinformation unter Normalbedingungen	
2.2.1.1	4
Personal	
2.2.1.2	4
Haltestellenausstattung und -bezeichnung	
2.2.1.3	5
Fahrzeuge	
2.2.1.4	5
Kundeninformation	
2.2.2	6
Reiseinformation unter Sonderbedingungen	
2.3	6
Zeit; Einhaltung des Fahrplans	
2.4	6
Kundenbetreuung	
2.4.1	6
Schnittstelle zum Kunden	
2.4.2	6
Personal	
2.5	7
Komfort	
2.5.1	7
Benutzbarkeit von Haltestellen und Fahrzeugen	
2.5.2	7
Fahrkomfort	
2.6	8
Sicherheit; Unfallvermeidung	
3.	8
Messungen	
4	9
Nachweise, Rechenschaft	
Anhang 1	Erhebungsbogen
Anhang 2	Erhebungsleitfaden
Anhang 3	Berichtsbogen

Vorwort:

Im Interesse eines attraktiven und gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wettbewerbsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kommt der Dienstleistungsqualität eine herausragende Bedeutung zu. Dementsprechend streben die Partner im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg einen Verbundverkehr an, der „den größtmöglichen Nutzen für die Bevölkerung bringt“.¹

Die Rahmenbedingungen für die betroffenen Gebietskörperschaften², die jeweiligen Verkehrsunternehmen und die einzelnen Betriebszweige sind unterschiedlich. Absolut gleiche Qualität für alle Verbundpartner und Betriebszweige ist daher nicht möglich. Für den „größtmöglichen Nutzen für die Bevölkerung“ können und müssen aber Mindestanforderungen an die Dienstleistungsqualität definiert und eingehalten werden. Über die Einhaltung ist Rechenschaft abzulegen.

Hierbei wird an alle Partner appelliert, im Interesse eines attraktiven ÖPNV die Mindestanforderungen zu übertreffen. In Verkehrsdienstleistungsverträgen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sollte die Vereinbarung von Qualitätszielen und deren Sicherung wesentlicher Bestandteil sein.

Die Richtlinie gilt für alle im Verbundverkehr eingesetzten Kraftfahrzeuge und -omnibusse. Für den Schienenverkehr (SPNV) sowie für U-Bahn- und Tramverkehr sollen Daten in vergleichbarer Form zur Verfügung gestellt werden. Diese Richtlinie gilt nicht für Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre (AST), Anruf-Linien-Taxi-Verkehre (ALT) und Linien-Bedarfs-Taxi-Verkehre (LBT).

¹ Artikel 5 Absatz 2 Grundvertrag

² Nach Artikel 8 Absatz 1 Bay ÖPNVG sorgen die Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis und in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit für den ÖPNV.

1. Einführung

1.1 Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten

Für den ÖPNV sind sowohl die Aufgabenträger als auch die Verkehrsunternehmen gemeinsam zuständig und verantwortlich, allerdings in unterschiedlichen Ausprägungen. So stellen die Aufgabenträger z. B. einen Nahverkehrsplan auf und sind zuständig für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungen. Beide sind entsprechend ihrer Aufgabenstellung der Dienstleistungsqualität zum Nutzen der Kunden verpflichtet.

Bei der Beurteilung der vom Verkehrsunternehmen erbrachten Dienstleistungsqualität ist deshalb zunächst zu hinterfragen, ob das ausgewählte Qualitätskriterium überhaupt im Einflussbereich des Verkehrsunternehmens liegt.

Aus der engen Verflechtung der Zuständigkeiten von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ergibt sich zwangsläufig, dass auch der Aufgabenträger seinen Verpflichtungen nachkommen muss.

1.2 Messung der Dienstleistungsqualität

Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, die Qualitätsmessung gleichmäßig verteilt auf alle Fahrten und Tageszeiten durchzuführen. Der Stichprobenumfang beträgt bei Regionalverkehrsunternehmen mindestens 30 Fahrplanfahrten, bei Stadtverkehrsunternehmen mindestens 50 Fahrplanfahrten pro Jahr.³ Die Erhebungszeiträume haben denen der Einsteigerzählungen zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung zu entsprechen.

2. Qualitätskriterien und die jeweilige Mindestanforderung im VGN

Die nachfolgend beschriebenen Qualitätsanforderungen sind als Mindestanforderung einzuhalten und möglichst zu überschreiten. Sie beschränken sich auf die vorwiegend betrieblichen Aspekte.

³ Unterschreitungen des vorgegebenen Stichprobenumfangs sind möglich, wenn dies in § 1(5) Assoziierungsvertrag ausdrücklich vereinbart ist.

2.1 Zugänglichkeit; Ticketing/Fahrausweise

Das Verkehrsunternehmen verkauft Fahrausweise des VGN-Gemeinschaftstarifs entsprechend Anlage 1 zum Assoziierungsvertrag.

Das Verkehrsunternehmen stellt die direkt bei ihm beantragten Verbundpässe aus. Kunden zu veranlassen, bei einem anderen Verkehrsunternehmen den Verbundpass zu beantragen, ist nicht zulässig.

Falls als Verkaufsform Fahrscheindrucker vereinbart sind, sind diese und etwaige Entwerter stets funktionsfähig zu halten. Defekte Fahrscheindrucker sind unverzüglich auszutauschen, andernfalls sind Notfahrscheine zu verkaufen.

In den Fahrzeugen soll sich ein deutlich sichtbarer Hinweis auf jederzeit mögliche Fahrausweiskontrollen befinden. Entsprechende Schilder werden von der VGN GmbH auf Anforderung zur Verfügung gestellt.

2.2 Information

Zum Austausch von Informationen, insbesondere im Bereich Tarif, Verkauf und Fahrplaninformationen sollte das Verkehrsunternehmen über einen Internetzugang und eine E-Mail-Adresse verfügen.

2.2.1 Reiseinformationen unter Normalbedingungen

2.2.1.1 Personal

Das Verkehrsunternehmen veranlasst das Fahrpersonal, bei erkennbarem Bedarf die nächste Haltestelle und gegebenenfalls die Umsteigemöglichkeit rechtzeitig und korrekt anzusagen. Die Durchsagen müssen im gesamten Fahrzeug deutlich zu hören sein. Dies gilt analog für automatische Ansagen.

2.2.1.2 Haltestellenausstattung und -bezeichnung

Das Verkehrsunternehmen wird die im öffentlichen Linienverkehr allgemein erforderlichen Haltestellen nach den bestehenden Vorschriften einrichten. Das Haltestellenschild sowie die Fahrplan- und Informationskästen sind vom Verkehrsunternehmen zu warten, zu un-

terhalten und zu reinigen. Es werden die besonderen Anforderungen des VGN an Haltestellen im Verbundverkehr beachtet:

- a) Kennzeichnung mit Haltestellennamen, Linienziel, VGN-Liniennummer, VGN-Signet und Verkehrsunternehmen,
- b) Anbringung eines Fahrplan- und Informationskastens am Haltestellenmast oder dem Fahrgastunterstand,
- c) Aushang des jeweiligen aktuellen Fahrplans mit Linienverlauf,
- d) unverzügliche Beseitigung von Schäden.

Das Aufstellen, der Unterhalt und das Reinigen von Fahrgastunterständen und Haltestellen obliegt den Gemeinden. Ebenso das Räumen und Streuen im Bereich von Haltestellen im Winter.

Bei gemeinsam benutzten Haltestellen werden Name, die Zuständigkeit und die Verteilung der entstehenden Lasten im Einvernehmen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen festgelegt. Bei Bedarf oder fehlendem Einvernehmen entscheidet die Verbundgesellschaft.

2.2.1.3 Fahrzeuge

Das Verkehrsunternehmen wird die besonderen Anforderungen des VGN bei der Kennzeichnung der eingesetzten Fahrzeuge im Verbundverkehr beachten:

- a) Gut lesbare VGN-Liniennummer und Zielschild an der Stirnseite, Streckenschild an der rechten Längsseite, VGN-Liniennummer am Heck und möglichst an der linken Längsseite,
- b) Handzettelbox zur Verteilung der VGN-Informationsmittel, soweit eine Anbringung technisch möglich und nicht hinderlich ist,
- c) Kennzeichnung der Behindertensitzplätze,
- d) Bordsprechanlage für Ansagen durch das Fahrpersonal.

Eine vorhandene optische Haltestellenanzeige ist zu betreiben.

2.2.1.4 Kundeninformation

Das Verkehrsunternehmen ist bereit, die im Rahmen der VGN-Marketingaktivitäten produzierten Werbe- und Informationsmaterialien zu verteilen.

Das Verkehrsunternehmen muss für die Fahrgäste zu seinen Geschäftszeiten zur Erteilung von Fahrplan- und Tarifauskünften telefonisch erreichbar sein.

Die Verbundgesellschaft ist bereit, eigene Marketingaktivitäten des Verkehrsunternehmens zu unterstützen.

2.2.2 Reiseinformationen unter Sonderbedingungen

Das Verkehrsunternehmen informiert die Fahrgäste unverzüglich über relevante Betriebsstörungen (Ursache, Dauer, alternative Fahrmöglichkeiten), soweit bekannt und technisch möglich.

2.3 Zeit; Einhaltung des Fahrplans

Das Verkehrsunternehmen sorgt dafür, dass das Fahrpersonal in der Regel pünktlich nach Fahrplan an der Starthaltestelle abfährt und die im Fahrplan angegebenen Fahrzeiten einhält. Die Fahrzeiten gelten als eingehalten, wenn die Fahrgäste nicht später als fünf Minuten über der Zeit an ihrer Ziel- oder Umsteige-Haltestelle ankommen. Das Fahrpersonal beachtet planmäßige und nach Möglichkeit zufällige Anschlüsse.

Verfrühungen sind unzulässig.

2.4 Kundenbetreuung

2.4.1 Schnittstelle zum Kunden

Für die Bearbeitung von bei der Verbundgesellschaft eingegangenen Fahrgastbeschwerden wird das Verkehrsunternehmen der Verbundgesellschaft auf Anforderung die notwendigen Auskünfte erteilen und Unterlagen zur Verfügung stellen oder Einsicht in die vorhandene Dokumentation gewähren. Beschwerden werden grundsätzlich vom betroffenen Verkehrsunternehmen beantwortet.

2.4.2 Personal

Das Verkehrsunternehmen setzt nur Fahrpersonal ein, das die im Fahrdienst notwendigen allgemeinen Kenntnisse der im Linienverkehr bestehenden Vorschriften besitzt.

Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal die folgenden Anforderungen erfüllt:

- a) Gepflegtes Erscheinungsbild,
- b) höfliches, freundliches Verhalten gegenüber den Fahrgästen,
- c) Hilfsbereitschaft beim Einstieg von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen,
- d) Umsichtigkeit gegenüber Fahrgästen, die an der Haltestelle warten oder heraneilen oder den Haltewunsch signalisiert haben,
- e) ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache,
- f) Kenntnisse über VGN-Beförderungsbedingungen und VGN-Tarif,
- g) Fähigkeit zu Fahrausweis-Sichtkontrollen,
- h) Fähigkeit zu Tarif- und Fahrplanauskünften über die unternehmenseigenen Linien und direkte Anschlussmöglichkeiten zu VGN-Linien anderer Verkehrsunternehmen,
- i) ausreichende Kenntnis der jeweiligen Linienstrecke,
- j) Beachtung allgemeiner Verhaltensregeln im Linienverkehr:
 - kein Rauchen,
 - kein Telefonieren – erlaubt sind Betriebsfunk sowie Telefonieren aus betrieblich notwendigen Gründen unter Beachtung von § 23 Absatz 1a StVO und an Endhaltestellen –,
 - kein Radiohören.

2.5 Komfort

2.5.1 Benutzbarkeit von Haltestellen und Fahrzeugen

Das Verkehrsunternehmen stellt durch regelmäßige Kontrollen sicher, dass die Haltestelleneinrichtungen benutzbar sind. Festgestellte Schäden oder sonstige Mängel sind zu beheben bzw. an die zuständige Gemeinde zu melden.

Das Verkehrsunternehmen hält die Fahrzeuge innen und außen in einem gepflegten und sauberen Zustand. Festgestellte Schäden, grobe Verunreinigungen oder sonstige Mängel sind zu beheben oder zu melden.

2.5.2 Fahrkomfort

Das Fahrpersonal fährt ausgeglichen und vorausschauend. Es passt sich dem Verkehrsfluss und der Ampelschaltung an und vermeidet ruckartiges Anfahren, Beschleunigen und Bremsen.

Das Fahrzeug soll nicht überfüllt sein. Der Besetzungsgrad wird über sämtliche Sitz- und Stehplätze ermittelt. Für einen Stehplatz werden nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern 0,25 m² angesetzt. Eine Überfüllung führt nicht zu Vertragsstrafen.

2.6 Sicherheit; Unfallvermeidung

Das Fahrpersonal fährt Haltestellen vor allem bei großem Fahrgastandrang vorsichtig an und gefährdet keine Fahrgäste. Es beachtet beim Einfahren in die Haltestelle, dass der Abstand zwischen Wagenkante und Bordstein zum Ein- und Aussteigen möglichst gering gehalten wird.

Das Fahrpersonal öffnet Türen erst nach Stillstand des Fahrzeugs und vermeidet Einklemmen der Fahrgäste beim Schließen der Türen.

Das Fahrpersonal nutzt nach Möglichkeit vorhandene technische Ein- und Ausstiegshilfen und bei Bedarf Rampen. Erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ist vor dem Anfahren besondere Aufmerksamkeit zu widmen, ob sie einen Sitzplatz oder zumindest festen Halt gefunden haben. Ihnen ist grundsätzlich Unterstützung anzubieten.

3. Messungen

Die Qualitätsmessungen sind nach folgenden Punkten durchzuführen:

- Die Messung der erbrachten Dienstleistungsqualität ist während der Betriebszeit durchzuführen.
- Die aktualisierten Messergebnisse zu den Qualitätskriterien sind mindestens einmal im Jahr zusammenzustellen.
- Änderungen bei den Verfahrensweisen sowie die Gründe für diese Änderungen sind zu dokumentieren.
- Die Erfassung und Verarbeitung der Daten muss transparent, rückverfolgbar und auf Richtigkeit prüfbar sein.
- Das gemessene Element ist so aufzuzeichnen, wie es zunächst wahrgenommen wird; dies gilt auch dann, wenn unmittelbar Korrekturmaßnahmen eingeleitet werden.
- Für die Auswahl der 30 bzw. 50 Stichproben (Ziffer 1.2) müssen alle angebotenen Fahrplanfahrten berücksichtigt werden.

Es wird empfohlen, für die Angabe der Ergebnisse so häufig wie möglich Angaben über die Anzahl der betroffenen Kunden zu machen. Wird die Anzahl der Kunden nicht gezählt, wird empfohlen, die Anzahl auf eine begründbare und angemessene Weise zu schätzen.

Die dem Messsystem zugrunde liegende Methodik sollte so stabil wie möglich sein, so dass Vergleiche (beispielsweise zwischen verschiedenen Zeiträumen) möglich sind.

Für die Qualitätskontrollen ist die anhängende Erhebungsliste zu verwenden (Anhang 1).

4. Nachweise, Rechenschaft

Die Messergebnisse des abgelaufenen Kalenderjahres sind bis spätestens 31. Mai des darauf folgenden Jahres der Verbundgesellschaft zu übermitteln.

Sämtliche Unterlagen sind drei Kalenderjahre aufzubewahren.

Verkehrsunternehmen:

Anhang 1 zur Durchführungsrichtlinie (DFR) Qualitätsstandards und -kontrollen

Erhebungsbogen

Datum:	Linie:	Fahrtrichtung:	Einstiegshaltestelle:
<input type="checkbox"/> 05:00 bis 15:00 Uhr <input type="checkbox"/> 15:01 bis 25:00 Uhr	Beginn Bewertungsfahrt:	Fahrplanabweichung in Minuten:	
Amtl. Kennzeichen: ____ - ____ ____	Witterung:	<input type="checkbox"/> Fahrgäste alle mitgenommen?	

Zu bewertender Aspekt		voll erfüllt (3)	weitgehend erfüllt (2)	teilweise erfüllt (1)	nicht erfüllt (0)	nicht bewertet
Qualitätsbewertung Einstiegshaltestelle						
1.	Haltestellenschild sichtbar und gut lesbar? ②	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Schild darf nicht durch Äste, Zweige oder Bauwerke verdeckt sein. Das Schild darf nicht ausgebleichen bzw. verblasst oder z. B. mit Moos bedeckt sein. Es darf nicht beschädigt sein und muss deutlich lesbar sein.						
2.	Informationskasten ohne Beschädigungen? ②	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es dürfen keine Beschädigungen an Frontscheibe oder Rahmen erkennbar sein. Auf Verschmierungen und Verunreinigungen an Frontscheibe oder Rahmen ist zu achten.						
3.	VGN-Linienfahrplan lesbar und gültig? ②	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auf Gültigkeit, Vollständigkeit und Lesbarkeit ist zu achten.						
Qualitätsbewertung Fahrzeug; Erscheinungsbild						
4.	Sauberkeit außen? ⑥	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Fahrzeug ist unter Berücksichtigung der Witterungsbedingungen außen sauber; die Fensterscheiben und die Karosserie sind gereinigt.						
5.	Fahrzeug frei von Schmierereien? ⑥	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Im gesamten Fahrzeug dürfen keine Schmierereien vorhanden sein.						
6.	Sitze (Sitzfläche und Rückenlehne) sauber? ⑥	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Sitzflächen und Rückenlehnen dürfen keine Verunreinigungen (Kaugummireste, Verstaubungen etc.) aufweisen.						
7.	Sitze unbeschädigt? ⑥	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
An den Sitzen dürfen keine Beschädigungen (Risse, Schnitte, Schnitzereien) erkennbar sein.						
8.	Fenster innen sauber? ⑥	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Fenster müssen in einem gereinigten Zustand sein.						
9.	Fenster unbeschädigt? ⑥	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fenster dürfen keine Beschädigungen (z. B. Kratzer) aufweisen.						
Qualitätsbewertung Fahrzeug; Fahrzeugtechnik und Sicherheit						
10.	Fahrausweisdrucker funktionsfähig und in Betrieb? ①	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der im Fahrzeug vorhandene Fahrausweisdrucker muss in Betrieb und funktionsfähig sein.						
11.	Entwerter/Stempler funktionsfähig? ①	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Im Fahrzeug muss mindestens ein Entwerter in Betrieb und funktionsfähig sein.						

Zu bewertender Aspekt		voll erfüllt (3)	weitgehend erfüllt (2)	teilweise erfüllt (1)	nicht erfüllt (0)	nicht bewertet
12.	Optische Haltestellenanzeige in Betrieb? ②	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sofern eine optische Haltestellenanzeige vorhanden ist, muss diese in Betrieb sein und auch zum richtigen Zeitpunkt korrekte für den Kunden wesentliche Informationen anzeigen.						
13.	Durchsagen deutlich zu hören? ②	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Durchsagen müssen im gesamten Fahrzeug laut und deutlich zu hören sein.						
14.	Funktioniert die Haltewunschtechnik? ⑥	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Haltewunschtechnik muss an allen Türen funktionieren und für Fahrgäste im gesamten Fahrzeug gut erkennbar und erreichbar sein.						
15.	Kinderwagen-/Rollstuhlstellplätze? ⑦	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geeignete Kinderwagen-/Rollstuhlstellflächen entsprechend den VGN-Beförderungsbedingungen sollen vorhanden sein.						
Qualitätsbewertung Fahrpersonal						
16.	Allgemein freundliches Verhalten? ⑤	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewertet wird die Freundlichkeit gegenüber Kunden (Korrektheit, Blickkontakt, Grußerwiderung, Umgangston).						
17.	Auskunftsbereitschaft und -fähigkeit? ⑤	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewertet wird, ob die gewünschte Tarif- und Fahrplanauskunft über unternehmenseigene Linien und direkte Anschlussmöglichkeiten zu VGN-Linien anderer Verkehrsunternehmen erteilt oder ob nur auf andere Stellen verwiesen wird.						
18.	Fahrzeug nach Verlassen der Endhaltestelle frei von grobem Unrat? ⑥	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Fahrer entfernt nach Möglichkeit bei Endaufenthalt groben Unrat wie herumliegende Dosen, Zeitungen usw. aus dem Fahrzeug.						
19.	Fahrzeug mit Fahrziel und VGN-Liniennummer korrekt beschildert? ②	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewertet wird, ob Fahrziel und Liniennummer korrekt eingestellt sind und die für das Fahrzeug vorgesehene Beschilderung eingesetzt wird.						
20.	Fährt pünktlich an der Start-(End-)haltestelle ab? ③	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewertet wird, ob nach Erteilung des Abfahrtsignals am IBIS-Gerät (bei Fahrzeugen mit RBL) oder nach Fahrplan pünktlich abgefahren wird. Ausgenommen sind begründete Fälle, z. B. Anschluss abwarten.						
21.	Hält die im Fahrplan angegebenen Fahrzeiten ein? ③	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es wird bewertet, ob die im Fahrplan angegebenen Zeiten eingehalten werden (maximal +5 Minuten). Ausgenommen sind begründete Verspätungen z. B. Behinderung durch einen Unfall.						
22.	Beachtet planmäßige Anschlüsse und nach Möglichkeit zufällige Anschlüsse? ③	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es wird bewertet, ob im Fahrplan vermerkte Anschlüsse bzw. durch Verspätung entstandene Zufallsanschlüsse beachtet werden. Bewertet wird auch, ob nach planmäßigen Anschlüssen nachgefragt wird.						
23.	Vermeidet Verfrühungen? ④	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verfrühungen sind unzulässig. Es wird bewertet, ob Verfrühungen z. B. durch längeres Warten an einer Haltestelle vermieden werden.						
24.	Ausgeglichene, vorausschauende Fahrweise? ⑦	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewertet wird, ob ausgeglichen und vorausschauend gefahren und sich dem Verkehrsfluss und der Ampelschaltung angepasst wird.						
25.	Fährt und bremst ruck- und stoßfrei? ⑦	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewertet wird, ob beim Anfahren, Beschleunigen und Bremsen Rucken und Stoßen vermieden wird.						

Zu bewertender Aspekt		voll erfüllt (3)	weitgehend erfüllt (2)	teilweise erfüllt (1)	nicht erfüllt (0)	nicht bewertet
26.	Beachtet Aus- u. Einsteigewunsch von Fahrgästen? ⑤	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewertet wird, ob an der Haltestelle wartende oder heraneilende Fahrgäste und der Haltewunsch von Fahrgästen beachtet werden.						
27.	Fährt Haltestellen mit der nötigen Vorsicht an? ⑧	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewertet wird, ob bei einer vollen Haltestelle entsprechend vorsichtig eingefahren wird, sodass keine Fahrgäste gefährdet werden.						
28.	Öffnet Türen erst nach Stillstand? ⑧	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Türen dürfen erst nach Stillstand des Fahrzeugs geöffnet werden.						
29.	Vermeidet Einklemmen der Fahrgäste? ⑧	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewertet wird, ob beim Schließvorgang manuell betätigter Türen niemand eingeklemmt wird.						
30.	Verwendet Ein- und Ausstiegshilfen und bei Bedarf Rampen? ⑧	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewertet werden das Nutzen technischer Ein- und Ausstiegshilfen, z. B. bedarfsmäßiges Absenken des Wagens und das Verwenden vorhandener Rampen.						
31.	Hilfsbereitschaft gegenüber älteren und/oder erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen? ⑤	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewertet wird, ob Hilfestellung z. B. beim Einsteigen gewährt wird und darauf Rücksicht genommen wird, bis ältere Fahrgäste nach dem Einsteigen einen Sitzplatz oder zumindest einen festen Halt gefunden haben. Bewertet wird auch, ob Fahrgästen mit Kinderwagen Hilfe beim Einsteigen gewährt wird bzw. diese einen sicheren Standplatz erreicht haben. Dazu zählt auch Hilfsbereitschaft und Rücksichtnahme bei erkennbar behinderten Fahrgästen.						

Erhebungsleitfaden

Stichprobenziehung und Erhebungsplanung

Die Qualitätsbewertung wird so organisiert, dass die Messungen gleichmäßig verteilt auf alle Fahrten, Tageszeiten und VGN-Linien erfolgen. Der Stichprobenumfang beträgt bei Regionalverkehrsunternehmen mindestens 30 Fahrplanfahrten, bei Stadtverkehrsunternehmen mindestens 50 Fahrplanfahrten pro Jahr. Die Erhebungszeiträume entsprechen denen der Einsteigerzählungen zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung.

Anforderungen an das Erhebungspersonal

Das für die Qualitätsbewertung eingesetzte Personal soll zur Vorbereitung auf die Bewertung eine Schulung (ca. 5 Stunden) mit Theorie- und Praxisteil durchlaufen, um Hintergründe und Bewertungsmaßstab der festgelegten Qualitätskriterien voll zu erfassen und repräsentative Messergebnisse zu erreichen.

Durchführung der Messung

Für die Bewertung verbleibt ein Qualitätsprüfer 15 bis 20 Minuten in einem Fahrzeug, um alle Prüfkriterien sicher und zuverlässig bewerten zu können. Sofern der gesamte Linienweg kürzer als 15 Minuten ist, soll durch eine Mitfahrt über die Endhaltestelle hinaus eine Fahrtzeit von mindestens 15 Minuten erreicht werden.

Die Bewertung erfolgt anhand der durch den VGN vorgegebenen Erhebungsbögen, in denen die aufgeführten Kriterien **aus der Kundenperspektive** abgeprüft werden. Der Bewertungsmaßstab ist wie folgt vorgegeben:

Voll erfüllt	= 3 Punkte	entsprechend 100 %
Weitgehend erfüllt	= 2 Punkte	entsprechend 67 %
Teilweise erfüllt	= 1 Punkt	entsprechend 33 %
Nicht erfüllt	= 0 Punkte	entsprechend 0 %

Die Dokumentation der Bewertung durch den Qualitätstester erfolgt direkt im Anschluss an die Fahrt. Die durch die Qualitätsprüfer ausgefüllten Erhebungsbögen werden elektronisch erfasst. Das Programm wird durch die Verbundgesellschaft zur Verfügung gestellt.

Kennzeichnung der Erhebungsbögen

Zur Dokumentation und Nachvollziehbarkeit sind die Erhebungsbögen mit folgenden Informationen zu kennzeichnen:

Verkehrsunternehmen:	Eindeutige Kurzbezeichnung des bewerteten Verkehrsunternehmens
Datum:	Datum der Erhebung
Linie:	VGN-Liniennummer der geprüften Busfahrt
Fahrtrichtung:	Fahrtziel der Linie in der Richtung der Bewertungsfahrt
Einstiegshaltestelle:	Name der Einstiegshaltestelle

Zeitfenster: Vormittag: 05:00 Uhr bis 15:00 Uhr
Nachmittag: 15:01 Uhr bis 25:00 Uhr

Beginn Bewertungsfahrt: Abfahrtszeit an der Einstiegshaltestelle der Bewertungsfahrt

Fahrplanabweichung: Abweichung der Abfahrtszeit vom Fahrplan, angegeben in Minuten.
Hierzu ist vor Fahrtantritt die Soll-Abfahrtszeit an der Einstiegshaltestelle dem Fahrplan zu entnehmen und mit dem tatsächlichen Abfahrtszeitpunkt zu vergleichen. Verfrühungen, z. B. von 1 Minute, werden mit „- 1“ angegeben.

Amtliches Kennzeichen: Kennzeichen des erhobenen Fahrzeugs

Witterung: z. B. trocken und sonnig, kühl mit Regenschauern usw.

Fahrgäste alle
mitgenommen: Falls Fahrgäste aus Kapazitätsgründen nicht mitgenommen werden konnten, bleibt das Kontrollkästchen frei.

Qualitätsbewertung

Bei allen Bewertungen ist es wichtig aus Sicht der Kunden zu handeln/zu bewerten!

Nicht in allen Sparten können alle Fragen bewertet werden!

Alle Bewertungen können auch nur fallweise auftreten!

**Anhang 3 zur Durchführungsrichtlinie (DFR)
Qualitätsstandards und -kontrollen**

Berichtsbogen

Verkehrsunternehmen:	Berichtszeitraum:
	Linie(n):

Zusammenfassung aus den Erhebungslisten	absolut	in %	Bemerkung
① Zugänglichkeit; Ticketing/Fahrausweise			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		98%	
② Information; Reiseinformation unter Normalbedingungen			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		80%	
③ Zeit; Einhaltung des Fahrplans			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		85%	
④ Verfrühungen sind unzulässig			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert:		100%	
⑤ Kundenbetreuung; Personal			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		98%	
⑥ Komfort; Benutzbarkeit von Fahrgasteinrichtungen			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		70%	
⑦ Komfort; Fahrkomfort			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		90%	
⑧ Sicherheit; Unfallvermeidung			
Summe konforme Leistungen:			
Summe nicht konforme Leistungen:			
Zielwert: mindestens		98%	

Anlage 3 zum Assoziierungsvertrag
zwischen der Verbundgesellschaft und dem Verkehrsunternehmen

Richtlinien für die Durchführung
von Fahrausweiskontrollen

(Die Richtlinien liegen nur in gedruckter Ausführung vor)

Anlage 4 zum Assoziierungsvertrag
zwischen der Verbundgesellschaft und dem Verkehrsunternehmen

Durchführungsrichtlinie (DFR)

**Nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung für
assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN**

Inhaltsangabe:

		Seite
1	Modellbeschreibung	2
2	Regelzuscheidung	2
2.1	Datenbasis Verkehrserhebung	2
2.1.1	Verbundweite Verkehrserhebung	2
2.1.2	Gesonderte Verkehrserhebung	3
2.2	Erlösbewertung einer Personenfahrt	3
2.3	Interessenausgleich durch <i>K</i> -Faktor	4
2.4	Umstieg zwischen Verkehrsunternehmen	5
3	Sonderregelung Ausbildungsverkehr	6
4	Vorabzuscheidungen	7
5	Fortschreibung	7
5.1	Fortschreibung im tariflichen Bereich	8
5.2	Fortschreibung durch Modifikation des Mengengerü- tes	8
5.2.1	Zählkonzept für die unternehmenseigenen Zählungen	9
5.2.2	Fortschreibungsvorschrift	9
5.2.3	Durchführung der Zählungen	10
6	Prüfung der Berechnungen, Vertragsanpassung	11

1 Modellbeschreibung

Die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen für die assoziierten Verkehrsunternehmen erfolgt nach drei unterschiedlichen Verfahren:

- **Regelzuscheidung (vgl. Kap. 2)**

Grundsätzlich werden alle Bruttofahrgeldeinnahmen nachfrageorientiert verteilt. Für die Beschaffung der notwendigen Nachfragedaten sind regelmäßig Fahrgastbefragungen und -zählungen durchzuführen.

- **Sonderregelung Ausbildungsverkehr (vgl. Kap. 3)**

Die Erlöse aus dem Ausbildungsverkehr werden nach dem Prinzip der Fahrtberechtigung (Relation Wohnort – Schulort) verteilt. Datengrundlage bilden die jährlichen Antragsdaten für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

- **Vorabzuscheidungen (vgl. Kap. 4)**

Gemäß § 8 (2) Assoziierungsvertrag können für wesentliche und dauerhafte Angebotsverbesserungen sowie wesentliche Angebotsverbesserungen bei Sonderereignissen Vorabzuscheidungen gewährt werden.

2 Regelzuscheidung

Die Verteilung der Bruttofahrgeldeinnahmen erfolgt, soweit diese nicht zum Bereich Ausbildungsverkehr gehören oder vorab zugeschieden werden, nachfrageorientiert. Berechnungsgrundlage ist grundsätzlich eine regelmäßig, spätestens alle zehn Jahre stattfindende verbundweite Erhebung (Basiserhebung). Werden Verkehre in den VGN assoziiert, die nicht in einer solchen Basiserhebung enthalten sind, kann bis zur nächsten Basiserhebung eine gesonderte Fahrgastbefragung in Form einer eingeschränkten Vollerhebung als Datenbasis verwandt werden.

2.1 Datenbasis Verkehrserhebung

2.1.1 Verbundweite Verkehrserhebung

Zur Schaffung einer aktuellen und fundierten Datengrundlage für die Einnahmenaufteilung beauftragt die Verbundgesellschaft regelmäßig, spätestens aber alle zehn Jahre verbundweite Fahrgastbefragungen. Parallel zu einer Verkehrserhebung werden von den Verkehrsunternehmen eigene Zählungen durchgeführt, um die Erhebungsdaten abgleichen zu können. In den Jahren, in denen eine verbundweite Verkehrserhebung durchgeführt wird, werden automatisch alle in den Verbund einbezogenen Linien erhoben. Die Kosten der Erhebung tragen alle Verkehrsunternehmen im VGN anteilig nach der Höhe der ihnen zugeschiedenen Einnahmen. Die verbundweite

Erhebung bildet die (neue) Basis für die Einnahmenaufteilung und ersetzt mit Wirkung zum 1. Januar des Erhebungsjahres alle vorherigen Erhebungen.

2.1.2 Gesonderte Verkehrserhebung

Werden Linienverkehre mit der VGN GmbH assoziiert, die noch nicht in einer Basiserhebung enthalten sind, werden die für die Einnahmenaufteilung benötigten Daten durch eine eingeschränkte Vollerhebung (jede angebotene Fahrplanfahrt ist einmal zu erheben) gewonnen.¹ Dabei ist die komplette Fahrtenkette mit Vor- und Nachlauf, der verwendete Fahrausweis und die Anzahl der Mitfahrer zu erfassen. Die Erhebung wird von der Verbundgesellschaft durchgeführt oder beauftragt, die Kosten für die Feldarbeit trägt das Verkehrsunternehmen. Die Verkehrserhebungen können im 1., 2. oder 4. Quartal in einer Woche ohne schulfreie Tage erfolgen. Fahrten, die nur in den Schulferien durchgeführt werden, werden in den Ferien erhoben. Die Auswertung der gesonderten Verkehrserhebung und die Feststellung des Einnahmenanspruchs erfolgt durch die Verbundgesellschaft.

Die gesonderte Verkehrserhebung muss spätestens zwölf Monate nach Assoziierung des Verkehrs durchgeführt worden sein. Die Ergebnisse dieser Erhebung werden dann rückwirkend bis zum Zeitpunkt der Assoziierung in die Einnahmenaufteilung übernommen. Bis zum Vorliegen des Erhebungsergebnisses wird der Einnahmenanspruch vorläufig geschätzt. Konnte innerhalb der Zwölfmonatsfrist keine Erhebung durchgeführt werden und ist dies vom Verkehrsunternehmen zu verantworten, so erhält das Verkehrsunternehmen bis zur Vorlage einer Erhebung nur für den nachgewiesenen Ausbildungsverkehr Einnahmen zugeschrieben. Das Ergebnis einer verspätet durchgeführten Erhebung gilt ab dem 1. des Monats, in welchem der erste Erhebungstag lag.

Sobald eine neue Basiserhebung vorliegt, verlieren die Ergebnisse der gesonderten Verkehrserhebung ihre Gültigkeit und werden durch die Basiserhebung ersetzt. Eine Rückrechnung der Ergebnisse aus der Basiserhebung auf davor liegende Zeiträume ist nicht zulässig.

2.2 Erlösbewertung einer Personenfahrt

Der Erlös einer Personenfahrt errechnet sich allgemein aus dem Quotienten

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

¹ Bei Bedarfsverkehren werden alle Fahrgäste innerhalb eines Kalendermonats befragt. Der Einnahmenanspruch für den Bedarfsverkehr, zusätzlich zu den zustehenden eigenen Barverkäufen, ergibt sich dann aus dem Verhältnis zwischen Verkaufssumme und anteiligen Einnahmen in diesem Monat.

Dabei wird in der Einnahmenaufteilung nicht die Preis- bzw. Tarifstufe des gekauften Fahrausweises angesetzt, sondern jene, die der tatsächlich genutzten Fahrtstrecke entspricht.

Die unternehmensspezifische Fahrtenhäufigkeit gibt an, wie oft ein Fahrausweis im Durchschnitt bei einem bestimmten Verkehrsunternehmen genutzt wird. Hat ein Fahrgast bei einer Fahrt zwei oder mehr Verkehrsunternehmen benutzt, wird die Fahrtenhäufigkeit des Unternehmens angesetzt, in dessen Fahrzeug die Befragung des Fahrgastes stattfindet.

Zur Ermittlung von unternehmensspezifischen Fahrtenhäufigkeiten werden parallel zu den Basiserhebungen gesonderte Fahrgastbefragungen zur Fahrausweisnutzung durchgeführt. Falls dies aus schlüssigen Gründen für einzelne Verkehrsunternehmen nicht möglich sein sollte, werden hilfsweise Fahrtenhäufigkeiten für möglichst gleichartige Gruppen von privaten assoziierten Verkehrsunternehmen und kommunalen assoziierten Verkehrsunternehmen berechnet. Solange keine eigenen Fahrtenhäufigkeiten für die assoziierten Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen, werden hilfsweise für die privaten assoziierten Unternehmen die Werte der OVF GmbH, für die kommunalen assoziierten Unternehmen die Werte des Schwabacher Stadtverkehrs (Fa. Wutzer Linienverkehr GmbH) und für assoziierte SPNV-Unternehmen die Werte der DB Regio AG angesetzt.

2.3 Interessenausgleich durch K-Faktor

Bei solch komplexen Sachverhalten wie der Einnahmenaufteilung in einem Verbund gilt es eine große Anzahl von Aufteilungsprinzipien und Unternehmensinteressen zu berücksichtigen, die letztendlich dazu führen, dass ein rational begründbares Aufteilungsverfahren nicht allen Anforderungen gerecht wird. Durch die „passende“ Wahl eines so genannten Kalibrierungs-Faktors (im VGN gilt derzeit: $K = 0,5$) war es möglich, die nach den in dieser DFR beschriebenen Prinzipien vorgenommene Einnahmenaufteilung in ihren Auswirkungen auf die Stadtverkehrsunternehmen auf der einen Seite und den Regionalverkehrsunternehmen auf der anderen Seite nochmals gezielt zu verändern. Zur Wirkungsweise des K-Faktors:

Bei der Unternutzung denkt man an Pendler aus der Region, die neben ihrer „normalen“ Fahrt von und zum Arbeitsplatz in der Mittagspause oder vor der Heimfahrt noch eine kurze Besorgungsfahrt in der Stadt unternehmen. Diese kurzen Besorgungsfahrten führen bei den Stadtverkehrsunternehmen zu Einnahmen, die dann letztendlich den Regionalverkehrsunternehmen fehlen. Der Fahrgast bringt ja keine zusätzlichen Erlöse, er unternimmt nur mehr Fahrten mit seinem Fahrausweis. Für solche Fahrten geben die Stadtverkehrsunternehmen bei einem K-Faktor von 0,5 50 % der Erlöse wieder an das Regionalverkehrsunternehmen zurück, das den Pendler morgens in die Stadt gebracht hat.

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

Unternehmensspezifischen Fahrtenhäufigkeiten im VGN:

Fahrausweis	DB Regio und assoziierte SPNV-Unternehmen	OVF und private assoziierte Verkehrsunternehmen	VAG	infra fürth	ESTW	Wutzer und kommunale assoziierte Verkehrsunternehmen
Einzelfahrausweis und Streifenkarte Kurzstrecke	1,15	1,15	1,15	1,15	1,15	1,15
10er Streifenkarte (pro Streifen)	1,42	1,42	1,42	1,42	1,42	1,42
Gruppenfahrkarte	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96	1,96
TagesTicket Solo	2,95	2,87	3,80	3,36	3,62	3,06
TagesTicket Plus	4,45	4,33	5,74	5,06	5,46	4,61
MobiCard 7 Tage	10,39	10,13	13,41	11,84	12,76	10,78
MobiCard 31 Tage	68,67	65,21	92,69	77,35	84,74	71,10
9-Uhr-MobiCard	60,99	55,37	77,61	78,20	73,25	64,47
Umwelt-Jahres-Abo	46,67	47,21	55,72	44,02	56,36	51,55
Umwelt-Jahres-Abo mit Ausschluss	26,29	25,52	31,76	32,97	32,06	27,63
Firmen-Abo	24,67	25,87	35,67	27,04	32,36	26,66
Ausbildungsverkehr Kostenträger	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90
Ausbildungsverkehr Selbstzahler	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90
Semesterticket	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90	47,90
Jahres-/Monatskarte Erlangen	37,46	36,51	48,37	42,68	45,99	38,88
Monatskarte Senioren (Erlangen, Ansbach)	29,36	28,62	37,91	33,45	36,05	30,48
Nürnberg-Pass mit Zeitkarte	37,17	36,23	47,99	42,34	45,64	38,58
Jahreskarte für Briefzusteller der Post AG	1,38	1,34	1,78	1,57	1,69	1,43
Kombi-Ticket	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
Autohaus-Ticket	1,74	1,74	1,74	1,74	1,74	1,74
Hotelfahrkarte	7,85	7,85	7,85	7,85	7,85	7,85
Fahren&Fliegen, Rail&Fly	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91
Schönes-Wochenende-Ticket, BayernTicket	17,95	17,95	17,95	17,95	17,95	17,95

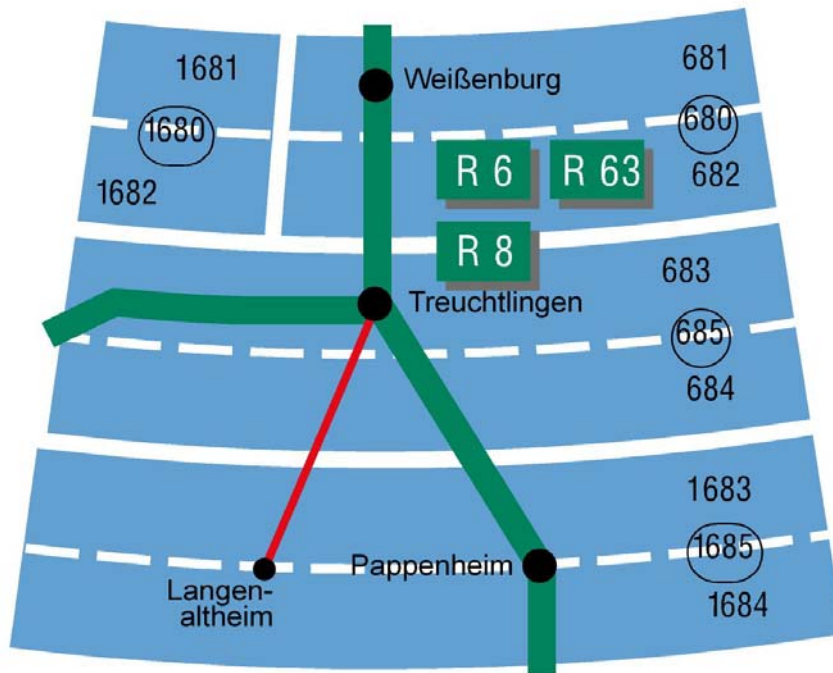
2.4 Umstieg zwischen Verkehrsunternehmen

Eine Personenfahrt lässt sich in einzelne Fahrtabschnitte unterteilen, die durch den Umstieg eines Fahrgastes definiert sind. Für jede Personenfahrt werden die Erlöse pro durchfahrene Tarifeilzo-

ne² dem Verkehrsunternehmen zugeschrieben, das den Fahrgast befördert hat. Werden in einer Tarifteilzone zwei (oder mehr) Verkehrsunternehmen benutzt, so wird der Erlös dieser Tarifteilzone zu gleichen Teilen zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen aufgeteilt.

Beispiel zur Reisewegaufteilung bei Umstieg:

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



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

3 Sonderregelung Ausbildungsverkehr

Die Verteilung der Einnahmen aus dem Ausbildungsverkehr erfolgt mit Hilfe der Antragsdaten für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach § 45a PBefG. Aufteilungsprinzip ist hier nicht die tatsächliche Nachfrage, sondern die Fahrtberechtigung für die Relation Hst. Wohnort – Hst. Schulort. Mit dieser Vorgehensweise ist sichergestellt, dass die Fahrgeldeinnahmen aus dem

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

Ausbildungsverkehr in der Einnahmenaufteilung und die korrespondierenden Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand (die nicht Bestandteil der Einnahmenaufteilung sind) auf den gleichen Daten beruhen. Die Ermittlung der unternehmensspezifischen Stückzahlen und Einnahmen für den Antrag erfolgt in enger Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen und mit der zuständigen Genehmigungsbehörde (Regierung von Mittelfranken) durch die Verbundgesellschaft.

4 Vorabzuscheidungen

Vorabzuscheidungen sind ein Mittel zur vereinfachten Fortschreibung der Einnahmenaufteilung in den Nichtzähljahren (vgl. Kap. 5). Gemäß § 8 (2) Assoziierungsvertrag können auf Antrag Vorabzuscheidungen für Nachfrageveränderungen infolge von

- wesentlichen und dauerhaften Angebotsverbesserungen sowie
- wesentlichen Angebotsverbesserungen bei Sonderereignissen

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

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

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

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

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

5 Fortschreibung

Gemäß § 8 (1) Assoziierungsvertrag ist der Einnahmenanspruch der kommunalen und privaten assoziierten Verkehrsunternehmen entsprechend der Preis- und Nachfrageveränderungen durch die Verbundgesellschaft fortzuschreiben.

Die nachfolgend beschriebene Fortschreibungsmethode geht davon aus, dass entweder eine Basiserhebung oder eine gesonderte Verkehrserhebung vorliegt, welche die Fahrgast- und Fahrausweisstruktur detailliert aufschlüsselt. Um die Einnahmenaufteilung fortzuschreiben, ist

- das Preis-/Tarifgerüst nach jeder Tarifierhöhung zu ersetzen,
- das Mengengerüst (Anzahl Linienbeförderungsfälle pro Jahr) mindestens alle zwei Jahre nach der letzten Verkehrserhebung durch unternehmenseigene Zählungen fortzuschreiben (vgl. Kap. 5.2),
- die Entwicklung im Ausbildungsverkehr anhand aktueller Kostenträgerlisten und Verbundpassbestellscheinen jährlich anzupassen.

5.1 Fortschreibung im tariflichen Bereich

Die Daten der Basiserhebung oder einer gesonderten Verkehrserhebung umfassen neben den Fahrgastzahlen und den Quelle-Ziel-Relationen auch tarifliche Informationen zum Fahrausweis und zur genutzten Tarifstufe. Um die Tarifentwicklung fortzuschreiben, ist eine aktualisierte Fahrpreistabelle aufzubauen und in der Basiserhebung bzw. der gesonderten Verkehrserhebung zu hinterlegen. Werden nicht-lineare Tarifierhöhungen vorgenommen, die Preise in verschiedenen Tarifstufen(-klassen) also unterschiedlich weiterentwickelt, wird die Basiserhebung so angepasst, dass die unterschiedlichen Tarifergiebigkeiten bei den Verkehrsunternehmen wirksam werden, welche die Relationen bedienen. Die Fortschreibung im tariflichen Bereich wird durch die Verbundgesellschaft durchgeführt.

5.2 Fortschreibung durch Modifikation des Mengengerüsts

Die Fortschreibung des Mengengerüsts der Basiserhebung oder einer gesonderten Verkehrserhebung (= Anzahl Linienbeförderungsfälle) erfolgt über Einsteigerzählungen der Verkehrsunternehmen. Grundsätzlich gilt, dass die Verkehrsunternehmen für die Einsteigerzählungen auf ihren Linien selbst verantwortlich sind. Die Rahmenbedingungen des Stichprobendesigns, insbesondere Stichprobenumfang, Lage und Dauer der Erhebungsperioden sowie Maßnahmen bei nicht durchgeführten oder nicht verwertbaren Zählungen werden durch diese Durchführungsrichtlinie in verkürzter Form festgelegt. In Zweifelsfällen sind die zwischen den Partnern des Einnahmevertrages für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (EAV-Partner) vereinbarten *„Durchführungsrichtlinie für unternehmenseigene Zählungen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg zur Fortschreibung der Verkehrsnachfrage“* und/oder die *„Durchführungsrichtlinie für Kontrollzählungen im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“* und/oder die *„Durchführungsrichtlinie zur nachfrageorientierten Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“* und/oder die

„Durchführungsrichtlinie zur Fortschreibung der Einnahmeverteilung im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg“ in der jeweils gültigen Fassung zur Klärung heranzuziehen.

5.2.1 Zählkonzept für die unternehmenseigenen Zählungen

Das Fortschreibungsverfahren geht für den normalwerktäglichen Verkehr (Mo-Fr) grundsätzlich von einer 4-fachen eingeschränkten Vollerhebung in vier über das Kalenderjahr verteilte Perioden aus.³ Die Lage der vier Erhebungsperioden orientiert sich an den Vorgaben für die Schwerbehindertenerhebung, allerdings werden die einzelnen Perioden auf fünf bis sechs Wochen ausgedehnt, um Verzerrungen durch kurzfristig wirksame Einflüsse (Witterungsverhältnisse, Krankheitsperioden) zu minimieren. Da am Wochenende nur wenige Einnahmen erwirtschaftet werden, genügt es, jede Fahrt am Samstag und Sonntag einmal pro Jahr zu zählen (eingeschränkte Vollerhebung).

Bei einzelnen nicht durchgeführten Zählungen oder bei Vorlage einzelner mangelhafter Zählzeiten, die für die Fortschreibung der Verkehrsnachfrage nicht geeignet sind, werden die unternehmenseigenen Zählzeiten durch die Verbundgesellschaft mittels geeigneter Schätzungen ergänzt. Eine Sanktionierung fehler- oder mangelhafter Daten gibt es nicht. Sind die Zählergebnisse eines assoziierten Unternehmens nach begründeter Einschätzung der Verbundgesellschaft so unvollständig oder mangelhaft, dass eine sinnvolle Schätzung der fehlenden Daten nicht mehr möglich ist, wird eine Nachzählung in Zusammenarbeit mit der Verbundgesellschaft durchgeführt, falls dies in der gleichen Zählperiode noch möglich ist. Kann keine gemeinsame Datenbasis gefunden werden, erfolgt die Fortschreibung ggf. allein über den Tarif. Die Verbundgesellschaft kann die Zählungen assoziierter Unternehmen parallel durch verdeckte Kontrollzählungen auf das Vorhandensein systematischer Zählfehler überprüfen. Dazu haben die Verkehrsunternehmen der Verbundgesellschaft auf Anfrage mitzuteilen, an welchen Tagen im Jahr welche Fahrten bezahlt werden. Wird im Rahmen der Kontrollzählungen ein systematischer Fehler nachgewiesen und gelingt es nicht, den Grund für die systematischen Abweichungen zu ermitteln, werden die Zählergebnisse des Unternehmens mit einem Korrekturfaktor berichtigt.

5.2.2 Fortschreibungsvorschrift

Da nicht alle gezählten Einsteiger einnahmeverteilungsrelevant sind, ist der Anteil Einsteiger zu bestimmen, deren Einnahmen über den Pool verteilt werden. Das sind im wesentlichen alle VGN-Tarife ohne Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs.

Nicht einnahmeverteilungsrelevant sind Fahrgäste mit Haustarifen, Schwerbehinderte und Freifahrer. Ihr Anteil wird aus der Basiserhebung oder einer gesonderten Verkehrserhebung entnom-

men und die unternehmenseigenen Zählungen um diese Anteile gekürzt. Die einnahmenaufteilungsrelevanten Einsteigerzahlen (Linienbeförderungsfälle pro Jahr = LBF) werden bei mehreren Linien eines Verkehrsunternehmens zu einem Unternehmensergebnis zusammengefasst. Die Einnahmen selbst werden dann über das Verhältnis dieser Einsteigerzahlen

$$\frac{\text{LBF}_{\text{aus Unternehmenszählung}}^{\text{VU}}}{\text{LBF}_{\text{aus Basiserhebung}}^{\text{VU}}}$$

hochgerechnet.

5.2.3 Durchführung der Zählungen

a. Wer oder was ist zu zählen

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

b. Wer oder was wird nicht gezählt

- Keine Fahrräder, keine Rollstühle und Kinderwagen als solche.
- Ebenfalls nicht gezählt wird das im Fahrzeug tätige Dienstpersonal (Fahrer, Zähler, Fahrausweiskontrolleure).

c. Ausfüllen der Zählformulare

- Die Originale der Zählprotokolle sind von den Zählern zu unterschreiben.
- Streichungen müssen nachvollziehbar sein und vom Zähler abgezeichnet werden.
- Zählergebnisse (Summen) und Unterschrift müssen mit demselben Schreibgerät (Kugelschreiber) notiert werden. Bleistifte und Schreibgeräte mit löschbarer Tinte (Füllfederhalter, roller-pen etc.) dürfen nicht verwendet werden; ebenso darf die Schriftfarbe nicht rot sein.
- Wird bei einer Zählung kein Fahrgast angetroffen, soll „0“ oder „/“ notiert werden.
- Besondere Vorfälle (Unfall, große Verspätungen, Umleitungen usw.) sind durch den Zähler auf dem Protokoll zu kommentieren.
- Jeder Zähler muss den Empfang und die Kenntnisnahme eines Informationsblattes zur korrekten Zählung bestätigen. Das Informationsblatt und ein Muster des Zählprotokolls werden von der Verbundgesellschaft erstellt und zur Verfügung gestellt.

³ In jeder Erhebungsperiode wird jede angebotene Fahrplanfahrt einmal gezählt.

- Jeder Zähler bestätigt auf einem separaten Blatt die Anzahl der von ihm manuell durchgeführten Zählungen. Ersatzweise kann eine andere Methode der Überprüfung der Vollständigkeit der Zählung gewählt werden.

6 Prüfung der Berechnungen, Vertragsanpassung

Die Berechnungsergebnisse nach Auswertung einer Basiserhebung, einer gesonderten Verkehrserhebung sowie nach Einarbeitung von unternehmenseigenen Zählungen zur Fortschreibung der Einnahmenaufteilung werden dem assoziierten Verkehrsunternehmen zur Prüfung vorgelegt. Gegen die Berechnungsergebnisse kann das Unternehmen binnen acht Wochen Einspruch erheben, falls berechnete Einwände an der Richtigkeit der Berechnung geltend gemacht werden können. Danach gilt der Einnahmenanspruch als festgesetzt und kann von beiden Vertragspartnern nicht mehr angefochten werden. Die Verbundgesellschaft hat dem Verkehrsunternehmen alle zur Prüfung der Richtigkeit der Einnahmenezuschreibung benötigten Informationen zu geben.

Wird ein Erhebungsergebnis angezweifelt, kann eine Wiederholung verlangt werden. Bei erneuten Zweifeln kann höchstens eine zweite Wiederholung verlangt werden. Die Wiederholungen haben unverzüglich, spätestens aber binnen drei Monaten zu erfolgen und sind zwischen den Beteiligten abzustimmen. Die Kosten trägt der Veranlasser. Bei Wiederholungen gilt jeweils das jüngste Ergebnis, der Rückgriff auf vorangegangene Ergebnisse ist ausgeschlossen. Das zuletzt festgestellte Ergebnis wird ab dem Zeitpunkt in die Einnahmenaufteilung übernommen, zu dem das Ergebnis der ersten angefochtenen Erhebung in die Einnahmenaufteilung übernommen worden wäre.

Bei Änderungen des Einnahmenaufteilungsvertrages der EAV-Partner wird diese Durchführungsrichtlinie zur nachfrageorientierten Einnahmenaufteilung für assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN an das neu vereinbarte Einnahmenaufteilungsverfahren der EAV-Partner angepasst.

Anlage 5 zum Assoziierungsvertrag
zwischen der Verbundgesellschaft und dem Verkehrsunternehmen

Durchführungsrichtlinie (DFR)

**Internes Kontrollsystem für
assoziierte Verkehrsunternehmen im VGN**

(Die DFR wird noch erarbeitet)