

## Beschlussvorlage

bearbeitet von:

Tel.Nr.:

Datum:

Thomas Wisser

0761/201-4560

20.10.2023

### Änderung der ZRF-Verbandssatzung und Neufassung der ZRF-Ausgleichssatzung in Form einer „allgemeinen Vorschrift“

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öff.	n.ö.	Empfehlung	Beschluss
bA	16.11.2023		x	x	
<b>VV</b>	<b>13.12.2023</b>	<b>x</b>			<b>x</b>

#### Die Verbandsversammlung fasst folgenden Beschluss:

1. Der Anpassung der Satzung Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) wird auf Grundlage der als Entwurf beigefügten Anlage 1 zugestimmt.
2. Der Neufassung der ZRF-Ausgleichssatzung in Form einer allgemeinen Vorschrift („aV'24“) wird auf Grundlage des als Anlage 2 vorliegenden Entwurfs zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Umsetzung der finanziellen Abwicklung der (landes-) bundesweiten Ticketangebote in Zusammenarbeit mit der RVF zu regeln.
3. Die Geltung des Deutschlandticket-Tarifs als Höchsttarif wird gem. Ziff. 1.3.2 zunächst bis zum 30.April 2024 befristet.

#### ANLAGEN

1. ENTWURF Änderungssatzung der ZRF-Verbandssatzung
2. ENTWURF ENTWURF der sog. allgemeinen Vorschrift gem. EU-VO 1370/2007 (aV'24)

## Begründung:

### 1. Anpassung der Aufgabenzuordnung ZRF/ RVF

Die in Drucksache 2023.006, TOP 1 dieser Sitzung, dargestellte Neufassung der vertraglichen Grundlagen der RVF GmbH macht eine Anpassung der Verbandssatzung des ZRF erforderlich, zum einen hinsichtlich der Aufgabenabgrenzung, zum anderen ist eine Anpassung geboten, weil die europarechtskonforme Umstellung der Finanzierung des ÖPNV eine Änderung der Finanzierung der Verkehrsleistungen bedingt, vor allem wenn und soweit kein Öffentlich-Rechtlicher Dienstleistungsauftrag vorliegt (ÖDA).

Unter der Maßgabe einer sachgerechten und vor allem ressourcenschonenden Aufgabenabgrenzung soll der ZRF weiterhin den gemeinsamen strategischen und den politischen Rahmen der Region Freiburg bilden, insbesondere im investiven Bereich.

Die ZRF-Satzung ist in punkto der *Investitionen in regional-bedeutsame multimodale Angebote und betreffend Anschlusssicherung* klarstellend zu ergänzen, siehe ANLAGE 1. Zugleich ist die „Infrastruktur-Zuständigkeit“ für die erforderliche *Neuausrichtung der sog. allgemeinen Vorschrift* i.d.F. vom Juli d.J. klarer zu fassen, vgl. ANLAGE 1.

Dieses führt zu einer Neufassung des vorhandenen Aufgabenkatalogs in § 2 der ZRF-Verbandssatzung: *Der ZRF bündelt die regional verantworteten Infrastrukturinvestitionen, ist und bleibt hier der regionale Ansprechpartner für die regionalen Gebietskörperschaften.*

Hinzu tritt die Neufassung einiger Absätze des § 14 der ZRF-Satzung unter Streichung der bisherigen Anlage i.S. Bemessung des derzeitigen Tarifzuschusses.

Die hier erforderlichen Änderungen sind im Wesentlichen eine Folge der Neufassung der sog. „allgemeinen Vorschrift des ZRF („av'24) zum 1. Januar 2024, welche wiederum aufgrund der Neufassung des ÖPNVG in Umsetzung der maßgeblichen EU-Verordnung geboten ist, vgl. ANLAGE 2, um auch zukünftig eine rechtssichere Grundlage für die Gewährung öffentlicher Zuwendungen zu besitzen

Aus regionaler Sicht sei insbesondere auf die daraus resultierende Änderung der Zuwendungen an die Verkehrsunternehmen hingewiesen: erfolgten diese Zuwendungen seit Einführung der REGIO-Karte über einen Tarifzuschuss an die RVF, zwecks Auskehrung an die Verkehrsunternehmen im Wege der Einnahmenaufteilung, so muss dieses künftig direkt vom jeweils zuständigen Aufgabenträger an die in den einzelnen Verkehrsbereichen des ZRF-NVP'21 „marktverantwortlichen“ oder qua öffentlichem Dienstleistungsauftrag betrauten Unternehmen erfolgen.

#### Anmerkungen:

Diese Änderung der Finanzierungsströme, d.h. Zuschüsse für Verkehrsleistungen anstelle des bisherigen anteiligen Tarifzuschusses, sind für die Aufgabenträger belastungsneutral.

Gleichwohl erfordert der ÖPNV in 2024 relevant zusätzliche Mittel, da der ZRF in 2024 deutlich höhere Zinsbelastungen für die Zwischenfinanzierung der größtenteils noch immer nicht angewiesenen Bundes- und Landesmittel in Sachen S-Bahn-Ausbau 2018 - 21 benötigen wird. Zudem ändert sich in den kommenden Jahren die Einnahmeverteilung zu Gunsten der Schiene und damit des Landes.

## **2. Keine Änderung der Zuständigkeiten der Aufgabenträger (Stadt Freiburg / Landkreise Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald)**

*Ausdrücklich sei betont, dass die Neuausrichtung der ÖPNV-Struktur in der Region nicht in die Zuständigkeiten des jeweiligen Aufgabenträgers eingreift.*

Auf der Seite der Aufgabenträger bleibt es bei der eigenen Verantwortung für die Finanzierungsregelungen der jeweiligen Verkehrsangebote und der eigenen Entscheidung über die Marktorganisation (Ausschreibungen, Brutto- / Netto-Vergaben, Direktvergaben, Eigenwirtschaftlichkeit). Die jetzt vorgesehene Struktur lässt - weiterhin - eine Parallelität dieser verschiedenen „Welten“ - wie heute bereits vorhanden - explizit zu und kann spätere Veränderungen problemlos aufnehmen.

Dies ist ein weiterer wichtiger Vorteil für die hier vorgeschlagene Strukturreform.

## **3. Neufassung der „allgemeinen Vorschrift, aV'24, der Ausgleichssatzung des ZRF“**

Wie unter Ziff. 1 bereits erwähnt ist zum 01.01.2024 eine umfassende Überarbeitung und Ergänzung der ZRF-Ausgleichssatzung in Form einer sog. „allgemeinen Vorschrift“ gem. EU-VO 1370/2007 (aV), sachlich eine NEUFASSUNG, erforderlich, vgl. ANLAGE 2.

Anlass und Notwendigkeit sind das Inkrafttreten eines neuen Einnahmeverteilungsverfahrens (EAV) für die Verkehrsunternehmen in der RVF entsprechend den *Vorgaben der RVO zum Landes-ÖPNVG*, die Umsetzung des Nahverkehrsplans und die inzwischen drängende Notwendigkeit, hierbei europa- und vergaberechtskonform aufgestellt zu sein, da in den Landkreisen die allermeisten Busverkehre eigenwirtschaftlich, also erlösverantwortlich seitens der Unternehmen, erbracht werden.

Zudem wird die Umsetzung des Nahverkehrsplans bezüglich der Regionalbusverkehre im Rahmen von Linienbündeln in insgesamt 10 Verkehrsbereichen erfolgen. Um hier eine sichere und transparente Finanzierung aufsetzen zu können, muss die Auskehrung der heutigen Tarifizzuschüsse des ZRF und der Finanzzuweisungen gem. § 15 ÖPNVG zwingend komplett neu geordnet werden: Nach gleichen Maßstäben, transparent und diskriminierungsfrei.

Hinzu tritt:

Die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen darf aufgrund vergabe- und europarechtlicher Vorgaben nicht mehr (interne) Angelegenheit der Verkehrsunternehmen sein. Nach Vorgabe aus dem ÖPNVG des Landes ist eine transparente, diskriminierungsfreie und an der Nachfrage orientierte Verteilung der Fahrgeldeinnahmen sicherzustellen. Diese

Vorgabe richtet sich an die *Aufgabenträger*, die dafür in der Verantwortung stehen. Das Einnahmenaufteilungsverfahren wird daher Teil der allgemeinen Vorschrift werden, wie auch die Regelung der „Ausgleiche“ für die bundes- bzw. landesseitig festgelegten Höchsttarife, z.B. das D-Ticket, beides insbesondere im Hinblick auf das sog. Überkompensationsverbot, vgl. Anlage 5.1. zu ANLAGE 2.

Wie bereits bei den Mittelflüssen aus den sog. Corona-Rettungsschirmen fließen die Ausgleiche aus Bundes- / Landesmitteln zunächst den Aufgabenträgern zu und müssen dann beihilfenrechtskonform nach den Regeln der „aV‘24“ an die Verkehrsunternehmen ausgekehrt werden, *sofern die Verkehrsleistungen nicht in Form öffentlich-rechtlicher Dienstleistungsaufträge (sog. ÖDA) erbracht werden, was z.B. bei der VAG für die Stadt Freiburg der Fall ist, oder für die jeweiligen Verkehrsbereiche i.S. des ZRF-NVP-21 keine entsprechend ausgestaltete Übergangs- bzw. Anwendungsvereinbarung besteht.*

Das zum 01.04.2023 eingeführte landesweit gültige JugendTicket BW soll zum 01.12.2023 in das Deutschland-Ticket „Jugend“ überführt werden. Daher fehlt in der „aV‘24“ das „Ticket JugendBW“ als eigenständiger Höchsttarif. Sobald die Einzelheiten feststehen, ist eine entsprechende Umsetzungsregelung mit der RVF zu treffen, vgl. Satz 2 der Beschlussziffer 2.

Materiell ist zu beachten, dass die aV maßgeblich für den regionalen Busverkehr in den Landkreisen Geltung erlangen wird, denn die Stadt Freiburg wird die Tarifierung und den Ausgleich für das Deutschland-Ticket in die Direktvergabe („ÖDA“) an die VAG integrieren und das Land Baden-Württemberg wird sein Vertragswerk mit den SPNV-Unternehmen entsprechend anpassen. Damit wären alle Verbundverkehre im Hinblick auch auf den Tarif „Deutschland-Ticket“ berücksichtigt, mittels aV oder Vergabe.

#### **4. Befristung der Geltung des „Deutschlandticket-Tarifs“ im Verbandsgebiet des ZRF**

Der Beschlussvorschlag zu Ziff.3 erhält die „Notbremse“ in Sachen DEUTSCHLAND-TICKET da dessen die Beibehaltung – auch – im Verbandsgebiet des ZRF von dessen weiterer Bund-Länder-Finanzierung abhängt, welche derzeit nur bis zum 30.04.2024 gesichert ist.

#### **5. Weiteres Vorgehen**

Änderungssatzung als auch neue aV treten zum 01.01.2024 in Kraft. Hierdurch ist sichergestellt, dass die rechtlichen Grundlagen zeitgleich mit der Neuorganisation der regionalen ÖPNV-Struktur (siehe Drucksache 2023.006, TOP 1) angepasst werden.

# ÄNDERUNGSSATZUNG

zur  
**Verbandssatzung des  
"Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF)"**  
in der Fassung der Änderungssatzung vom 15. Dezember 2021

vom 13. Dezember 2023,

## ARTIKEL 1

Die Verbandssatzung des Zweckverbands Regio-Nahverkehr (ZRF) wird im Umfang von Artikel 2 mit Wirkung zum 1. Januar 2024 geändert.  
Die Änderungen sind hervorgehoben.

## ARTIKEL 2

1. In § 2, Aufgaben des Zweckverbands, wird Abs.2 Ziff.2 -5 wie folgt neu gefasst:

- (2) Dem Zweckverband werden folgende Aufgaben übertragen:
- (3) Umsetzung und Finanzierung der im Gesamtnetzausbauprogramm BREISGAU-S-BAHN Integrierten regionalen Nahverkehrskonzept begründeten Projekte im regionalen ÖPNV/ Schienenpersonennahverkehr (SPNV - nebst dessen Ergänzung durch angebotsgleiche Busverkehre, sog. Schienentaktergänzungsverkehre, ~~und Verknüpfungen mit dem regionalen Busverkehr~~) einschließlich Abschluss diesem Zweck dienender Vereinbarungen, insbesondere zwecks
  - a) Zuschussgewährung zur Errichtung von Verkehrsinfrastruktur (Infrastrukturzuschüsse),
  - b) finanziellen Ausgleichs zugunsten von Aufgabenträgern für Verkehrsangebote (Ausgleichszahlungen).
- (4) Konzeptionierung, Planung, Fortentwicklung und Finanzierung von Infrastruktur zwecks Herstellung und Ausbau der Anschlussmobilität und Verknüpfung der regionalen Mobilitätsanbieter.
- (5) Koordination der Interessen der Verbandsmitglieder als Aufgabenträger gemäß § 5 und 6 Abs.1 ÖPNVG im regionalen ÖPNV/SPNV, insbesondere im Verhältnis zu den Verkehrsunternehmen und der Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF) ~~sowie die erforderlichen Regelungen nach §§ 15 – 18 ÖPNVG, insbesondere der Erlass einer Ausgleichssatzung.~~
- (6) Erlass und Fortschreibung einer allgemeinen Vorschrift im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007/EUVO 1370/ 2007 (einschließlich Regelungen zur Umsetzung der §§ 15-18 ÖPNVG) unter Wahrung der sachlichen und finanziellen Verantwortung der Verbandsmitglieder, insbesondere für die Umsetzung des regionalen Nahverkehrsplans im Rahmen des jeweiligen Mindestbedienangebots. Zuschussgewährung für die Verbundtarife im Verbandsgebiet (Tarifzuschuss).

2. In § 2, Aufgaben des Zweckverbands, erhält Abs.5 folgende neue Fassung:
- (5) Darüber hinaus koordiniert und bündelt ~~schafft~~ der Zweckverband folgende die Voraussetzungen für eine Übernahme nachstehender Aufgaben:
1. ~~Trägerschaft für den regionalen Schienenpersonennahverkehr, soweit das Land Baden-Württemberg von seiner Regelungskompetenz nach § 7 ÖPNVG Gebrauch macht~~ Konzeption und Förderung der Infrastruktur für die ÖPNV-Anschlussmobilität;
  2. Vertretung der Belange des ZRF und seiner Verbandsmitglieder aufgrund deren Auftrags gegenüber Dritten, insbesondere dem Land Baden-Württemberg, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg sowie den Infrastrukturunternehmen;
  3. ~~Trägerschaft für die vom Zweckverband einstimmig als regionalbedeutsam bestimmten Linienverkehre~~ Wahrung der Belange des regionalen ÖPNV bei Infrastrukturvorhaben mit regionaler oder überregionaler Bedeutung;
  4. ~~Organisation und Finanzierung~~ Abstimmung regionaler Belange der Schülerbeförderung im Verbandsgebiet im Hinblick auf die Umsetzung des regionalen Nahverkehrsplans.
3. In § 14, Finanzierung des Zweckverbands, wird Absatz 3 durch folgende Neufassung ersetzt. *Die Anlage zu § 14 Abs.3 entfällt ersatzlos.*
- (3) ~~Den Abschluss entsprechender Vereinbarungen vorausgesetzt, dienen die Verbandsumlagen der Mitfinanzierung (Bezuschussung) der Verbundaufgaben, von Verbundgesellschaften sowie der Verbundtarife im Verbandsgebiet. Für die Finanzierung der Verbundtarife findet entsprechend der ANLAGE zu dieser Satzung, welche das Nähere regelt, der Tarifschlüssel Anwendung. Die anteilige Mitfinanzierung regional relevanter Verkehrsinfrastruktur gemäß § 2 Abs.3 ist im jeweiligen Realisierungsvertrag festzulegen. Sie richtet sich bei Verknüpfungen mit der Schiene nach dem jeweiligen streckenbezogenen Nutzerschlüssel i.S. Abs.4, im Übrigen nach Abs.2.~~
4. Absatz 4 in § 14, Finanzierung des Zweckverbands, wird in Satz 1 wie folgt angepasst:
- (4) ~~Soweit die Umlagen für die in § 2 Abs.2 Ziff.2 definierten Aufgaben zwecks Umsetzung des integrierten regionalen Nahverkehrskonzepts Breisgau-S-Bahn in Fortschreibung auf Grundlage der Freiburger Erklärung vom 10. Dezember 2007 erhoben werden, findet der nachfolgend definierte Nutzer-Schlüssel Anwendung.~~
5. Absatz 4 in § 14, Finanzierung des Zweckverbands, wird Satz 1 in Ziff.2 wie folgt gestrafft:
2. Zuschüsse zur Verkehrsinfrastruktur, § 2 Abs.2 Nr.2a  
Der Beitrag der Verbandsmitglieder zu den Kosten der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur bemisst sich für das jeweilige, in der Investitionsplanung mit separatem Nutzerschlüssel erfasste Infrastrukturvorhaben nach dem letzterverfügbaren (künftigen) Nutzer-Schlüssel, dessen Aktualisierung vor bedeutenden ~~auf der Grundlage der letzten durchgeführten Verkehrserhebung im Hinblick auf das~~

~~zeitgleich zu aktualisierende Gesamtnetzausmaßnahmen vorzunehmen ist. Bau-~~  
~~programm zu prognostizieren ist. Maßgebend ist die Nutzer-Prognose zum Zeit-~~  
~~punkt des jeweiligen Planungs- bzw. Baubeschlusses.~~

6. Absatz 4 Ziff.1 in § 14, Finanzierung des Zweckverbands, wie folgt ergänzt:

1. Maßstab, Art, Umfang und Abwicklung der Bezuschussung seitens des Zweckverbands sind vertraglich vor Umsetzung eines Projekts mit den beteiligten Ge-  
meinden, Unternehmen bzw. Aufgabenträgern festzulegen.

### **ARTIKEL 3**

Die Verbandssatzung des Zweckverbands Regio-Nahverkehr (ZRF) ist nach Inkrafttreten der Änderungssatzung in der Fassung dieser Änderungssatzung neu bekannt zu machen.

79098 Freiburg, den 13. Dezember 2023

gez.  
Martin W.W. Horn

Oberbürgermeister der Stadt Freiburg im Breisgau  
Verbandsvorsitzender

Stand: 28.11.2023

**Satzung  
des ZRF Region-Nahverkehr Freiburg (ZRF)  
vom 15.12.2023  
zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen  
für alle Fahrgäste und für Auszubildende im straßengebundenen  
Öffentlichen Personennahverkehr  
(ZRF-Ausgleichssatzung – aV'24)**

Aufgrund von

- **§ 5 Abs. 3** Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) in der Fassung vom 16. September 1974, zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Eigenbetriebsgesetzes, des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit und der Gemeindeordnung vom 17. Juni 2020 (GBl. S. 403), in Verbindung mit § 8a Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822),
- und §§ 6, 9 Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) vom 8. Juni 1995 (GBl. S. 417), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. November 2020 (GBl. S. 1043),
- und auf Grundlage von § 8 Absatz 3 und § 8a Absatz 1 Sätze 2 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG),
- sowie Art. 3 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315/1) in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354/22)

hat der ZRF Region Freiburg (ZRF) folgende allgemeine Vorschrift als Satzung beschlossen, welche die Festsetzung oder Anordnung von Höchsttarifen und der Gewährung von Ausgleichsleistungen für die finanziellen Auswirkungen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtungen nach dieser allgemeinen Vorschrift zurückzuführen sind:

### Präambel

**Der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) ist der Zusammenschluss der Aufgabenträger Stadt Freiburg, Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, Landkreis Emmendingen. Der ZRF ist gem. § 2 Abs. 2 Ziffer 5 und § 4 Abs. 2 Ziffer 2 seiner Verband-**



Stand: 28.11..2023

satzung in der Fassung vom 19.06.2013 (zuletzt geändert am 15.12.2021) für die Festlegung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr und für die Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste zuständig.

Der ZRF verfolgt mit dieser Satzung das Ziel, preisgünstige und einheitliche Fahrtarife für alle Fahrgäste des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten, um die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt zu steigern. Hierzu hat der ZRF als zuständige Behörde diese allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) der VO (EG) Nr. 1370/2007 als Satzung gem. § 5 Abs. 3 GKZ erlassen. Sie regelt die Festsetzung oder Anordnung von Höchsttarifen als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und die Erstattung von Mindereinnahmen im Öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV) unter Beachtung der Aufgabenträgerschaft des Landes Baden-Württemberg für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Der ZRF gewährt über die Aufgabenträger als Bewilligungsbehörden einen begrenzten Ausgleich für die – positiven oder negativen – finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen der Unternehmen, die auf die Erfüllung der in der allgemeinen Vorschrift festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückzuführen sind. Mit der allgemeinen Vorschrift wird eine transparente, diskriminierungsfreie und beihilferechtskonforme Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Anwendung von Höchsttarifen sichergestellt.

Zur nachhaltigen Absicherung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs im ÖPNV wird durch diese allgemeine Vorschrift die zweckgerechte und gleichmäßige Verwendung der Pauschalmittel für den Ausbildungsverkehr geregelt. Wesentliche Bezugsgröße für den Ausgleich sind die im Rahmen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Aufgabe Ausbildungsverkehr anfallenden Kosten. Auf der Grundlage der in §§ 15 ff. ÖPNVG in seiner jeweils geltenden Fassung vorgesehenen Pauschalierung der Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr („ehemalige § 45a PBefG und § 6a AEG-Mittel“) erfolgt nach dieser allgemeinen Vorschrift ein Ausgleich, um die aus der Ermäßigung von Fahrausweisen im Ausbildungsverkehr fehlende Kostendeckung auszugleichen, welche den ÖPNV-Verkehrsunternehmen aus der Anwendung rabattierter Tarife im Ausbildungsverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung entstehen. Durch die Förderung soll für die antragsberechtigten Verkehrsunternehmen ein Anreiz geschaffen werden, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Bereich des Ausbildungsverkehrs zu erbringen.

Die allgemeine Vorschrift regelt auch die Anwendung des sog. „Deutschlandtickets“ seit 1. Mai 2023 als Höchsttarif für alle Fahrgäste, sofern und soweit durch Bund bzw. Land ein Ausgleich für alle durch den Deutschlandticket-Tarif bei den Unternehmen begründeten Nachteile erfolgt.

Zur Sicherstellung eines einheitlichen, attraktiven Fahrtarifs wird darüber hinaus der sonstige RVF-Tarif als Höchsttarif für alle Fahrgäste festgelegt.

Mit dem „landesweiten Jugendticket BW“ (bzw. seiner Nachfolgeregelung als Deutschlandticket) wird für die Gruppe der Antragsberechtigten ein Jahresticket eingeführt, welches aufgrund der Tarifanerkennung eine landes- bzw. bundesweite Gültigkeit besitzt. Die Landesregelung sieht hierfür eine Preisaußfüllung auf den Deutschlandticket-Tarif vor, so dass der Ausgleich nicht für die Anwendung als eigenständiger Höchsttarif gewährt werden soll. Zur Sicherstellung einer landeseinheitlichen Anwendung des „landesweiten Jugendtickets BW“ kann diese allgemeine Vorschrift (im Bedarfsfall) rückwirkend auch die Anwendung des „landesweiten Jugendtickets BW“ festlegen.

Stand: 28.11.2023

## 1. Gegenstand der Satzung

- 1.2 Rechtsgrundlagen sind die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße zuletzt geändert durch VO (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016 (VO 1370), das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung v. 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) und das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) vom 8. Juni 1995 (GBl. S. 417), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. November 2020 (GBl. S. 1043); Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) in der Fassung vom 16. September 1974, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 17. Juni 2020 (GBl. S. 403).
- 1.2 Der ZRF beschließt die allgemeine Vorschrift als zuständige Behörde nach Art. 2 lit b) VO (EG) 1370/2007 i.V.m. §§ 6, 9 ÖPNVG und §§ 15 ÖPNVG und in Verbindung mit § 5 Abs. 3 GKZ zur Festlegung von Höchsttarifen im Ausbildungsverkehr und der Festlegung attraktiver Tarife für alle Fahrgäste und gewährt über die Aufgabenträger in seinem Verbandsgebiet als Bewilligungsbehörden für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich einen begrenzten Ausgleich unter Beachtung der durch diese Satzung festgelegten Einnahmenaufteilung der Tarifeinnahmen für den RVF-Tarif im Verbandsgebiet.
- 1.3 Die **gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen** bestehen in der verbindlichen Anwendung der vorgegebenen **maßgeblichen Höchsttarife** nach Art, Umfang, Fahrkartensortiment und Tarifbestimmungen sowie die Tarifzonenregelung als verbindlicher Höchsttarif (**Anlage 1**). Die maßgeblichen Höchsttarife ergeben sich aus dieser allgemeinen Vorschrift, welche die bundes-, landesrechtlicher Vorgaben zum Ausbildungstarif, Jugendticket BW, Deutschlandticket umsetzt sowie aus der verbindlichen Anwendung des Verbundtarifs der Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF). Letzter wird von der RVF fortgeschrieben und vom ZRF zur Anwendung angeordnet (**Tarifzuständigkeit**). Die Anlage 1 wird entsprechend der jeweils genehmigten Tarife und Tarifbestimmungen aktualisiert. Maßgeblich ist der jeweils genehmigte Tarif (**maßgeblicher Höchsttarif**). Dieser wird durch die RVF ortsüblich und durch die Unternehmen in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen bekanntgemacht. Den Unternehmen ist es verwehrt, höhere Tarife (z. B. Haus- und / oder Übergangstarife) als den maßgeblichen Höchsttarif für die Erbringung der maßgeblichen Verkehrsleistung im Gebiet des ZRF anzuwenden.

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bestehen als Höchsttarife für:

### 1.3.1 Auszubildende als Gruppe von Fahrgästen (**Ausbildungstarif**):

- Die Unternehmen wenden nach § 16 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Ausbildungsverkehr für jeden angebotenen Zeitfahrausweis des Jedermannverkehrs, mit Ausnahme von angebotenen Zeitfahrausweisen, die nur für bestimmte abgegrenzte Nutzergruppen gelten, ein um mindestens 25 Prozent rabattierter Tarif für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs an (Ausbildungstarif).
- Auszubildende im Sinne dieser allgemeinen Vorschrift sind die in § 1 Abs. 1 Verordnung über Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonennahverkehr (§ 16 Abs. 1 Satz 3 ÖPNVG) sowie den Tarifbestimmungen der Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF) genannten Personen.

Stand: 28.11.2023

- 1.3.2 alle Fahrgäste zur Anwendung des sog. Deutschland-Tickets (**Deutschlandticket**) unter der Maßgabe einer auskömmlichen Finanzierung durch Bund bzw. Land: Die Einzelheiten ergeben sich aus den jeweils genehmigten Tarifbestimmungen Deutschlandticket, wobei sich der ZRF vorbehält, die Geltung des Deutschlandticket-Tarifs als Höchsttarif zunächst bis zum 30.04.2023 zu befristen.
- 1.3.4 die Anwendung des RVF-Tarif als einheitlichen, attraktiven Verbundhöchsttarif für alle Fahrgäste, sofern die Tarife nicht bereits verbindlich nach Ziffer 1.3.1 bis 1.3.3 festgesetzt wurden (**Jedermanntarif**):
- Innerhalb des Verbundgebietes dürfen Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr nur zu den Tarifen und Tarifbestimmungen der Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH erbracht werden (Verbundtarif). Der Verbundtarif gilt als Höchsttarif für alle Fahrgäste, um preisgünstige einheitliche Tarife im Verbandsgebiet des ZRF für Jedermann sicherzustellen.
- Bestandteile dieser Verpflichtung sind:
- der Abschluss eines Kooperationsvertrages oder einer entsprechenden Anerkennungsvereinbarung (insb. im Falle geringfügiger Verkehrsleistungen oder ein- und ausbrechender Verkehre) und
  - die Teilnahme am Einnahmeaufteilungsverfahren im RVF nach Maßgabe der Richtlinie EAV (**Anlage 5.1**).
  - an der landesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket mitzuwirken, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschießende Einnahmen abzugeben (**Anlage 4.1.3**).
- 1.4 Die Unternehmen sind verpflichtet, den maßgeblichen Höchsttarif den eigenen Anträgen auf Tarifzustimmung (§ 39 PBefG) zu Grunde zu legen (**Antragspflicht**). Höhere Tarife dürfen nicht beantragt werden. Der ZRF ist über entsprechende Anträge auf Tarifzustimmung und Genehmigungen zumindest 5 Werktage vorher zu informieren.
- 1.5 Der **Geltungsbereich** nach dieser allgemeinen Vorschrift ist räumlich, sachlich, personell und zeitlich nach **Anlage 2** definiert. Die allgemeine Vorschrift gilt:
- a. **räumlich** für den Zuständigkeitsbereich des ZRF sowie für weitere Verkehre, für die der ZRF durch öffentlich-rechtliche Vereinbarungen oder andere Regelungen die Aufgabenträgerfunktion innehat (**notwendige Verkehrsleistung**); ausgenommen sind Verkehre derjenigen Verkehrsbereiche i.S. des Nahverkehrsplans des ZRF (ZRF-NVP), für die Übergangsvereinbarungen (ggf. in Form vorläufiger Anwendungsbestimmungen) bestehen, welche spezifische Ausgleichsregelungen und/ oder Regelungen zum Tarif enthalten;
  - b. **sachlich**, für Busverkehre nach §§ 42, 43 Personenbeförderungsgesetz - PBefG (**Linienverkehre**) differenziert nach **Verkehrsarten** (Stadtbusverkehre, Regionalbusverkehre, Schnellbusverkehre);

Stand: 28.11.2023

- c. **personell**, für die Unternehmen, für die kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht oder sofern ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht, dieser keine Tarifregelung trifft und hierfür kein eigener Ausgleich gewährt wird;
- d. **funktional**, für solche Verkehre, für die im Rahmen einer Vorabbekanntmachung festgelegt ist, dass die Anwendung des Höchsttarifs über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfolgen soll;
- e. **zeitlich** mit Wirkung vom 01.01.2024, sofern die Anwendung für einzelne Linien bzw. Linienbündel bzw. Verkehrsbereiche i.S. des ZRF-NVP nicht ausdrücklich beschränkt ist, vgl. lit a, (**zeitlicher Geltungsbereich**) bzw. soweit die Geltung einzelner Höchsttarife durch deren Tarifbestimmungen nicht zeitlich zusätzlich eingeschränkt ist.

- 1.6 Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot ergeben sich aus dem jeweils gültigen ZRF-NVP. Die Einhaltung der qualitativen und quantitativen Vorgaben des ZRF-NVP ist Mindestvoraussetzung für die Förderung nach dieser allgemeinen Vorschrift. Höhere verbindliche Anforderungen können sich zudem aus den Genehmigungen oder den gültigen beschlossenen politischen Strategiepapieren im Sinne der VO 1370 ergeben. Ein Ausgleich für bestimmte Standards erfolgt nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht.
- 1.7 Die Bewilligungsbehörden der Aufgabenträger im Verbandsgebiet des ZRF (Bewilligungsbehörde) gewähren den Unternehmen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich einen **Ausgleich für die wirtschaftlichen Nachteile** gemäß den Vorgaben von Nr. 2 des Anhangs der VO 1370, die aus der Anwendung der Höchsttarife entstehen.

Soweit öffentliche Personenverkehrsdienste im allgemeinen öffentlichen Personenverkehr auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden (gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste), gelten die Regelungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags einschließlich etwaiger Ergänzungen und/oder Nachträge im Grundsatz vorrangig vor den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift. Dies gilt in Bezug auf die Pflicht zur Tarifanerkennung und die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen nur insoweit, wie der jeweilige öffentliche Dienstleistungsauftrag eine entsprechende Pflicht zur Anerkennung der Höchsttarife und die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen enthält; im Übrigen ergibt sich die Tarifanerkennungspflicht einschließlich der hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen aus dieser allgemeinen Vorschrift. Sofern sich die Tarifanerkennungsverpflichtungen aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nur auf einzelne Höchsttarife bezieht, gelten die ex ante-Bestimmung nach dieser allgemeinen Vorschrift.

Sofern im Rahmen einer Vorabbekanntmachung zukünftig die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Anerkennung von Höchsttarifen im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages geregelt wird, erfolgt über diese allgemeine Vorschrift kein gesonderter Ausgleich (**Subsidiarität der allgemeinen Vorschrift**). Gleiches gilt für Anpassungen von Übergangsvereinbarungen gemäß 1.5 lit a).

- 1.8 Der ZRF gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe (**Gesamtausgleich**).
- 1.8.1 Der Gesamtausgleich ergibt sich für das jeweilige Ausgleichsjahr aus **Anlage 2**. Er setzt sich zusammen aus den, den Landkreisen nach der jeweiligen landesrechtlichen Regelung zugewiesenen Beträgen zur Anwendung von Höchsttarifen (Ausbildungsverkehr, Deutschlandticket) und den Eigenmitteln der Landkreise für die

Stand: 28.11.2023

Anwendung des Jedermanntarifs entsprechend der Regelungen zum vorläufigen ex ante-Ausgleich für alle Unternehmen.

1.8.2 Der Gesamtausgleich kann sich unter folgenden Voraussetzungen verändern:

- Leistungsveränderungen (Ziffer 4.1)
- Änderungen der Einnahmenaufteilung (Ziffer 4.3)
- außergewöhnliche Indexentwicklung (Anlage 4 Ziffer 4.3) bei Anwendung der Nachschussregelung für die Anwendung des Deutschlandtickets

und bildet sodann den **korrigierten Gesamtausgleich**.

Der Gesamtausgleich wird vom ZRF vor dem jeweiligen Ausgleichsjahr über die Aktualisierung der Anlage 2 ortsüblich bekannt gemacht. Die Anlage 2 enthält auch eine Zuordnung zu den jeweiligen Bewilligungsbehörden gemäß Ziffer 2.1. Im Falle einer Korrektur, wird der korrigierte Gesamtausgleich in der geänderten Anlage 2 ortsüblich bekannt gemacht.

1.8.3 Bei **unvorhersehbaren Ereignissen** (Wirtschaftskrisen, Pandemien etc.), die zu einem Einbruch der Nachfrage führen, bleibt die Höhe des Gesamtausgleiches unverändert, da sich die Zahlungen nach dieser allgemeinen Vorschrift nur auf die Erstattung von Mindereinnahmen durch die Anwendung von Höchsttarifen beziehen.

1.9. Die Unternehmen erhalten ihren Anteil am Gesamtausgleich als Vorauszahlung (**ex ante-Ausgleich**). Der ex ante-Ausgleich gliedert sich in einen **vorläufigen ex ante-Ausgleich** und einen **verbindlichen ex ante-Ausgleich**.

1.9.1 Der **vorläufige ex ante-Ausgleich** ergibt sich anhand einer Vergleichsbetrachtung zwischen der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens vor dem Ausgleichsjahr (Ausgangswert) mit der prognostizierten wirtschaftlichen Situation im Ausgleichsjahr (Soll-Wert) bei gleicher Basisverkehrsleistung unter Anwendung des maßgeblichen Höchsttarifs. Ausgleichsfähig ist der Differenzbetrag zwischen dem Ausgangswert und dem Soll-Wert.

Der vorläufige ex ante-Ausgleich setzt sich zusammen aus folgenden Finanzierungsquellen (Gruppen), die als Abschlag gewährt werden:

- Gruppe 1: Ausgleich für die Anwendung von Höchsttarife für Gruppen von Fahrgästen (z.B. Auszubildende) nach Maßgabe der **Anlage 4.1.1**;
- Gruppe 2: Ausgleich für die Anwendung des Deutschlandtickets nach Maßgabe der **Anlage 4.1.3**;
- Gruppe 3: Ausgleich für die Anwendung des Jedermanntarifs nach Maßgabe der **Anlage 4.2**.

Die Bestimmung des Anteils der Finanzierungsquellen am vorläufigen ex ante-Ausgleich erfolgt zwingend sequenziell entsprechend der o.g. Reihenfolge. Die Berechnung erfolgt im Antragsjahr.

1.9.2 Nach Abschluss des Ausgleichsjahrs wird der Anteil der Finanzierungsquellen in Bezug auf die Gruppe 2, 3 korrigiert (**verbindlicher ex ante-Ausgleich**). Der ver-

Stand: 28.11.2023

bindliche ex ante-Ausgleich aller Unternehmen ist auf den Gesamtausgleich begrenzt, es sei denn, der Gesamtausgleich ist nach Maßgabe von Ziffer 1.8.2 zu korrigieren.

Der verbindliche ex ante-Ausgleich je Unternehmen ermittelt sich aus der Differenzbetrachtung zwischen den erwarteten Erlösen auf der Grundlage des maßgeblichen Höchsttarifs verglichen mit den prognostizierten Erlösen (Soll-Erlösen) auf der Grundlage eines fiktiven, genehmigungsfähigen Referenztarifes (**Referenztarif**). Der Referenztarif dient der Sicherstellung der notwendigen Verkehrsleistung unter Berücksichtigung des bestehenden Qualitätsniveaus. Die Einzelheiten ergeben sich aus **Anlage 4.3.1**.

Für die Berechnung gilt folgende sequenzielle Berechnung:

- Zunächst erfolgt eine Korrektur der Gruppe 2, nach dem vom Bund und Ländern festgelegten Verfahren.
- Danach erfolgt die Korrektur der Gruppe 3 nach dem in Anlage 4.3 festgelegten Verfahren.

- 1.10 Der Rechtsgrund und die Höhe des Ausgleichs bemisst und ergibt sich anhand der positiven und negativen finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen gemäß Art. 3 Abs. 2 S. 2, Anhang VO 1370, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind und welche im Wege der Überkompensationsprüfung (**ex-post-Ausgleich**) begrenzt sind (**Ziffer 5**). Das einzelne Unternehmen hat aus dieser allgemeingültigen Regelung keinen Anspruch auf Gewährung eines vollständigen Ausgleichs der durch die Anerkennung des Höchsttarifs entstehenden Mindereinnahmen.
- 1.11 Die Ausgleichszahlungen aufgrund der allgemeinen Vorschrift berühren die eigenwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistungen durch die Verkehrsunternehmen nicht (vgl. § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG).
- 1.12 Kann die notwendige Verkehrsleistung auf der Grundlage der Erlöse aus der Anwendung der maßgeblichen Höchsttarifanwendung und der Ausgleichsleistungen nicht mehr dauerhaft erbracht werden, leitet der zuständige Aufgabenträger schnellstmöglich ein förmliches Vergabeverfahren ein, um die Erbringung der Verkehrsleistung im Interesse der Fahrgäste zu gewährleisten. Erteilt die Genehmigungsbehörde auf der Grundlage eines eigenwirtschaftlichen Antrages die Genehmigung (Vorrang eigenwirtschaftliche Verkehr), gilt die allgemeine Vorschrift fort. Wird kein eigenwirtschaftlicher Antrag genehmigt und kommt es daher zu einer Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, richtet sich der Tarifausgleich ausschließlich nach den Regelungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (vgl. Ziffer 1.5). Die allgemeine Vorschrift findet in den betroffenen Verkehrsbereichen/ Linienbündeln gemäß des ZRF-NVP mit Bezug zum Jedermann tariff keine Anwendung (vgl. Ziffer 1.7).

## 2. Antragsverfahren

- 2.1 Der Ausgleich wird nur auf Antrag gewährt. Dies setzt einen **schriftlichen Antrag** des Unternehmens voraus.

Stand: 28.11.2023

Der Antrag ist beim zuständigen Aufgabenträger als Bewilligungsbehörde zu stellen. Die Zuordnung der Linienbündel bzw. Linien zum jeweiligen Aufgabenträger ergibt sich aus **Anlage 2**.

Das Antragsverfahren erfolgt zweistufig; notwendig sind ein **vorläufiger ex ante-Antrag** und ein **verbindlicher ex ante-Antrag**.

Für die Antragsstellung sind die in der **Anlage 5** vorgegebenen Muster (Kalkulationsverfahren, Fortschreibung und Revisionszeitpunkte) zu verwenden.

Der Antrag bezieht sich immer auf alle Höchstarife und nach Maßgabe der tarifspezifischen Regelungen.

- 2.2. **Antragsberechtigt** Unternehmen, die über Liniengenehmigungen nach §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG im Gebiet des ZRF verfügen oder die Betriebsführung für einen genehmigten Linienverkehr innehaben, soweit sie hierfür die Erlösverantwortung tragen und die in den Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift fallen. Im Falle von Gemeinschaftskonzeptionen und Betriebsführungsübertragungen nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG erfolgt der Antrag durch das betriebsführende, marktverantwortliche Unternehmen.
- 2.3 Ein Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift wird nur gewährt, wenn der Ausgleichsbetrag für das einzelne Unternehmen im Jahr mindestens 1.000,- € beträgt (**Geringfügigkeitsschwelle**).
- 2.4 Antragsjahr (n) für die **vorläufigen ex ante-Anträge** ist das dem Ausgleichsjahr (n + 1) vorausgehende Jahr.
- 2.4.1 Für die Beantragung des **ex ante-Ausgleichs** sind folgende Antragsunterlagen beizufügen:
- **Ausbildungstarif** siehe **Anlage 6A**
  - **Deutschlandticket** siehe **Anlage 6B**
  - **Jedermannstarif** siehe **Anlage 6C**
- 2.4.2 Für die Einrichtung der Unterlagen gelten folgende Fristen:
- Die vorläufigen ex ante Anträge sind im Antragsjahr (n) bis zum 31.10. beim jeweiligen Aufgabenträger einzureichen (Antragsfrist ex ante vorläufig). Änderungen, die für das Ausgleichsjahr maßgeblich sind, sind den Aufgabenträgern umgehend mitzuteilen.
  - Ist der vorläufige ex ante-Antrag für den Jedermannstarif nicht formgerecht und damit prüffähig, wird eine Nachfrist bis 01.12. bis 12.00 Uhr gewährt. Werden die fehlenden Unterlagen nicht nachgereicht wird der ex ante-Ausgleich für das auf das Antragsjahr folgende Ausgleichsjahr (n + 1) bis zum **verbindlichen ex-ante-Antrag** um 10% gekürzt.
  - Erfolgt kein Antrag bis spätestens zum 01.12. bis 12.00 Uhr des jeweiligen Antragsjahres (n), so erhält das Unternehmen keinen Ausgleich (**Präklusion**).
  - Von den Kürzungen und dem Ausschluss kann der ZRF in Sonderfällen absehen. Sonderfälle sind insbesondere ungeplante Übernahmen von Linien und Betreiberwechsel.
- 2.4.3 Die Zulässigkeit eines Antrags für die Gruppen 1 (landesrechtliche Tarife für Gruppen von Fahrgästen) und 2 (Deutschlandticket) richtet sich nach den landes-

Stand: 28.11.2023

bzw. bundesrechtlichen Vorschriften, deren Beachtung über diese allgemeine Vorschrift den Unternehmen auferlegt werden.

- 2.5 Der **verbindliche ex-ante-Antrag Jedermanntarif** ist bis zum 30.06. des auf das Ausgleichsjahr (n + 1) folgenden Jahres (n + 2) zu stellen. Erfolgt dies nicht fristgerecht und / oder nicht prüffähig, wird dem Unternehmen eine letzte Frist zur Abgabe gesetzt. Verstreicht diese, wird das Unternehmen vom Verfahren ausgeschlossen.

Wenn ein Unternehmen nach Ablauf der vorgenannten Frist erstmals im Laufe des Bewilligungsjahres im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift tätig wird (d. h. erstmals Linienverkehre im Gebiet der zuständigen Behörde aufnimmt – **Erstantrag**), hat es seinen Antrag unverzüglich nach Erhalt der diesbezüglichen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung bzw. Erlaubnis, spätestens aber am letzten Tag vor der Betriebsaufnahme, zu stellen.

- 2.6 Dem Unternehmer obliegt eine Mitwirkungspflicht. Er trägt die **Darlegungs- und Nachweispflicht** für sämtliche in der allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Er ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser Satzung erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen und diese dem ZRF oder einer von ihm benannten Person oder Stelle prüffähig zugänglich zu machen. Er hat diese Verpflichtungen insbesondere im Zuge des ex-ante-Antragsverfahrens und der ex-post-Überkompensationskontrolle zu erfüllen. Das antragsstellende Unternehmen ist verantwortlich dafür, dass gegenüber dem ZRF oder einer von ihm benannten Person oder Stelle, die unter **Ziffer 7** genannten Erklärungen erfolgen. Der ZRF hat derartige Mitteilungen jeweils unverzüglich dem zuständigen Aufgabenträger zu übermitteln.

- 2.7 Die im Antrag (einschließlich beigefügter Unterlagen) gemachten Angaben sowie die Angaben in den abzugebenden Erklärungen und Mitteilungen sind **subventionserhebliche Tatsachen** im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch. Insofern wird auf die Erklärung (**Anlage 5**) verwiesen. Subventionserheblich sind auch sämtliche Angaben, die im Zusammenhang mit der Beantragung der Auszahlung und dem Verwendungsnachweis gemacht werden. Nach § 3 des Subventionsgesetzes trifft den Subventionsnehmer eine sich auf alle subventionserheblichen Tatsachen erstreckende Offenbarungspflicht. Danach ist das Unternehmen als Zuwendungsempfänger verpflichtet, dem ZRF in der Funktion als Aufgabenträger oder einer von ihm benannten Stelle oder Person alle Tatsachen, die der Bewilligung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder die für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind, unverzüglich mitzuteilen. Dies betrifft z. B. den Verlust einer oder mehrerer Genehmigungen oder die Beantragung eines Insolvenzverfahrens gegen den Zuwendungsempfänger.

- 2.8 Der ex-post-Nachweis wird durch den Wirtschaftsprüfer des Unternehmers oder einer zuvor vom ZRF anerkannte Person oder Stelle unmittelbar im Anschluss an den **verbindlichen ex-ante Antrag** gegenüber dem ZRF erbracht und bedarf keines gesonderten Antrags.

- 2.9 Die Regelungen zu **Ziffer 2.4** gelten erstmalig ab dem Ausgleichsjahr 2024. Für das erste Ausgleichsjahr sind die **vorläufigen ex-ante-Anträge** bis spätestens 31.03.2024 einzureichen.

### 3. Art, Umfang und Bemessung des ex-ante Ausgleichs



Stand: 28.11.2023

3.1 Der **vorläufige ex-ante-Ausgleich** wird für Höchsttarife nach den landesrechtlichen Vorgaben (Gruppe 1, 2) und für Höchsttarife für alle Fahrgäste (Gruppe 3) gewährt. Die Bemessung erfolgt zwingend sequenziell nach der Reihenfolge der Gruppe 1 bis 3:

#### 3.1.1 Ausbildungstarif (**ex ante-Ausgleich Ausbildungstarif**)

Der Abschlag für die Verkehre im jeweiligen Zuständigkeitsbereich ist begrenzt auf den Betrag, den der jeweilige Aufgabenträger im Gebiet des ZRF über § 15 ÖPNV zugewiesen sind – abzüglich etwaiger Zuweisungen gem. § 15 Abs. 5 ÖPNV.

Maßstab für den höchstens zulässigen Finanzierungsbetrag der Pauschale sind gem. § 16 ÖPNVG die Erlöse im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Vorjahrs der Unternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger. Die Höhe der Abschlagszahlung bemisst sich dabei grds. nach der im Vorjahr gewährten Ausgleichssumme. Bei Neuverkehren tritt an die Stelle der Vorjahressumme eine geschätzte Summe des Ausgleichsbetrages. Die Auszahlung des Abschlagsbetrags erfolgt durch die Aufgabenträger spätestens einen Monat nach der Zuweisung des Landes an die Aufgabenträger (§ 15 Abs. 6 ÖPNV).

#### 3.1.2 Deutschlandticket (Gruppe 2) (ex ante-Ausgleich Deutschlandticket)

Die Einzelheiten ergeben sich aus Anlage 4 Ziffer 4.1.2.

3.1.3 Ein Ausgleich wird für die Anwendung des Jedermanntarifs (Gruppe 3) nach folgendem Verfahren gewährt:

- o Die Vorauszahlung erfolgt im Ausgleichsjahr (n + 1) als **vorläufiger ex-ante-Ausgleich**.

Die Ermittlung des **vorläufigen ex-ante-Ausgleichs zur Anwendung des Jedermanntarifs** ergibt sich in Abhängigkeit der erwarteten wirtschaftlichen Situation des Unternehmens im Ausgleichsjahr (n + 1) (**Soll-Wert**) bei Anwendung des maßgeblichen Höchsttarifs. Der Soll-Wert wird auf Grundlage der wirtschaftlichen Situation vor dem Antragsjahr (n - 1) (**Ausgangswert**) durch Fortschreibung bei gleicher Verkehrsleistung (**Basisverkehrsleistung**) ermittelt.

- Die **Bestimmung des Ausgangswerts** erfolgt anhand der maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Erlöse des dem Antragsjahr (n) vorangegangenen Wirtschaftsjahres (n - 1).
- Ab dem dritten Anwendungsjahr (2026) sind die Kosten auf den Wert zu begrenzen, die als marktangemessen für die jeweilige Verkehrsart gelten (**Angemessenheitsprüfung**). Der Angemessenheitswert je Linienbündel bzw. Verkehrsart ergibt sich aus **Anlage 2** und wird nach der Methodik gemäß **Anlage 4** (Ziffer 4.2.3) erstmals zum dritten Ausgleichsjahr und sodann jährlich ermittelt.
- Sind die Ist-Kosten, die auf die Leistungserbringung im Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift im Rahmen der Trennungsrechnung entfallen, niedriger als die Angemessenheitskosten, ist der geringere Wert maßgeblich (**maßgebliche Kosten**). Im ersten und zweiten

Stand: 28.11.2023

Ausgleichsjahr entsprechen die maßgeblichen Kosten den Angemessenheitskosten. Bei den Erlösen sind die Ist-Erlöse des dem Antragsjahr (n) vorangegangenen Wirtschaftsjahres (n - 1) maßgeblich (**maßgebliche Erlöse**). Diese richten sich nach der Richtlinie EAV RVF-Tarif.

- Die **Bestimmung des Soll-Werts** ergibt sich aus der Fortschreibung der Kosten und Erlöse der Ausgangswerte. Dabei ist grundsätzlich auf die im Rahmen der ex-post-Kontrolle (**Ziffer 5**) ermittelten maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Erlöse des vorangegangenen Wirtschaftsjahres (n - 1) abzustellen. Der Soll-Wert ergibt sich aus den fortgeschriebenen maßgeblichen Kosten abzüglich der fortgeschriebenen maßgeblichen Erlöse ohne Berücksichtigung der im Vorjahr vom ZRF erhaltenen Tarifausgleichsleistungen für den Jedermanntarif; die vorläufigen ex ante-Ausgleichsleistungen für spezielle Höchsttarife werden entsprechend ihres Wertes im Ausgleichsjahr angerechnet.
- 3.1 Nach Abschluss des Ausgleichsjahres erfolgt eine Neubestimmung des ex ante-Ausgleichs. Der vorläufige ex-ante-Ausgleich wird durch den **verbindlichen ex-ante-Ausgleich** ersetzt. Dies erfolgt anhand folgende sequenzieller Prüfungsschritte: Für die Ermittlung des verbindlichen ex ante-Ausgleichs ergibt sich nach Gruppen das Folgende:
- 3.2.1 Für die Bestimmung des Ausgleichs der **Gruppe 1** ergibt sich die Neufestlegung nach Maßgabe der landesrechtlichen Vorschriften § 15, 16 ÖPNVG BW:
- für den Ausbildungstarif ist Anlage 4 Ziffer 4.1.1 maßgeblich,
- 3.2.2 Für die Bestimmung des Ausgleichs der **Gruppe 2** ergibt sich die Neufestlegung entsprechend der für das jeweilige Jahr vom Bund bzw. Land festgelegten Verfahren (siehe Anlage 4, Ziffer 4.2)
- Für die Ermittlung des Ausgleichs der **Gruppe 2** werden grundsätzlich die vom Land für die Gruppe 2 den dem jeweiligen Aufgabenträger im Verbandsgebiet des ZRF zugewiesene Mittel nach Abschluss des Wirtschaftsjahres anteilig auf der Grundlage der tatsächlichen Erträge nach **Ziffer 5.5** des jeweiligen Jahres auf die Verkehrsunternehmen zugeschieden, sofern für die Zuordnung der Mittel der Gruppe 2 keine abweichende gesetzlichen bzw. landesrechtlichen Parameter gelten.
- Maßgeblich ist die Einnahmeverteilung im ZRF, je Verkehrsbereich bzw. Linienbündel bzw. ungebündelter Linie i.S. Festlegungen im ZRF NVP. Die abschließende Mittelzuscheidung der Gruppe ist im Fall einer Zuwendung auf den Betrag begrenzt, ab dem eine Überkompensation im Sinne der **Ziffer 5** vorliegen würde.
- 3.2.3 Für die Ermittlung des verbindlichen ex ante-Ausgleichs der **Gruppe 3** (Jedermanntarifs) gelten folgende Prüfungsschritte:

- **Ermittlung des Referenztarifs (erstes Ausgleichsjahr - 2024)**

Der Ausgleich ergibt sich aus der Differenz zwischen den Ist-Erlösen (echte Fahrgeldeinnahmen ohne Ausgleichszahlungen) und den fiktiven Erlösen. Die Ist-Erlöse ergeben sich nach Abschluss des Einnahmeverteilungsverfahrens für das jeweilige Ausgleichsjahr.

Stand: 28.11.2023

Die fiktiven Erlöse ergeben sich aus der Anwendung eines fiktiven, genehmigungsfähigen Referenztarifs (siehe **Ziffer 1.9.2**). Die auf der Grundlage des Referenztarifs fiktiven Erlöse werden zur Verkehrsleistung im ZRF-Gebiet nach dem jeweiligen Teilnetz bzw. Linienbündel bzw. Linie (**Anlage 2**) in Bezug gesetzt (Tarifäquivalent FT = Fiktiver Tarif). Aus der Differenz des Tarifäquivalents FT und dem Tarifäquivalent der im Ist erzielten Erlöse ergibt sich der **verbindliche ex-ante-Ausgleich (Anlage 4)**.

Von der Differenz sind die Ausgleichszahlungen von Gruppe 1 und 2 abzuziehen.

○ **Ermittlung des Referenztarifs (ab dem zweiten Ausgleichsjahr - 2025)**

Ab dem Ausgleichsjahr 2025 wird der verbindliche ex ante-Ausgleich für die Gruppe 3 in Abhängigkeit zur Nachfrage (Pkm) gewährt. Für die Nachfrage wird auf die jeweils verfügbare Zählung im ZRF je Verkehrsbereich bzw. Linienbündel bzw. ungebündelte Linien entsprechend der Festlegung im ZRF-NVP abgestellt. Für das zweite Ausgleichsjahr wird – in Ermangelung einer aktuellen Zählung – eine Nachfrage von 80% der im Jahr 2017 ermittelten Gesamtnachfrage festgelegt (Soll-Nachfrage). Sofern aktuelle jahresscharfe Werte verfügbar sind erfolgt ein Abgleich von Soll- und Ist-Nachfrage.

Entspricht die Ist-Nachfrage der Soll-Nachfrage oder übersteigt die Ist-Nachfrage die Soll-Nachfrage bleibt der Ausgleich unverändert.

Unterschreitet die Ist-Nachfrage die Soll-Nachfrage erfolgt eine Anpassung des verbindlichen ex ante-Ausgleichs um 0,3 Prozent des Werts der Unterschreitung (z.B. Ist-Nachfrage = 0,9 Pkm, Soll-Nachfrage 1,0 Pkm, Wert der Unterschreitung = 10%, Kürzung 0,3% x 10 %). Die Einzelheiten ergeben sich aus **Anlage 4**.

○ **Berücksichtigung ausgefallener bzw. zusätzlicher Fahrten:**

Im Rahmen des verbindlichen ex ante-Ausgleichs erfolgt eine Korrektur der Leistungsmenge um den Wert etwaiger ausgefallener Fahrten.

- Weicht der Umfang der Verkehrsleistung im Ausgleichsjahr von der notwendigen Verkehrsleistung nach unten ab, so erfolgt eine Kürzung entsprechend des Tarifäquivalents je Nicht-Fahrplankilometer.
- Weicht der Umfang der Verkehrsleistung im Ausgleichsjahr von der notwendigen Verkehrsbedienung nach oben ab, so sind diese nach Maßgabe **Ziffer 4.1** (Tarifäquivalent je Fahrplankilometer) berücksichtigungsfähig.

- **Berücksichtigung von Leistungsstandards aufgrund politischer, beschlossener Strategiepapiere**

Der verbindliche ex ante-Ausgleich kann den Wert des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs übersteigen, sofern der Unternehmer höhere Standards erbracht hat, welche sich aus politischen, beschlossenen Strategiepapieren ergeben und die jeweilige Bewilligungsbehörde der Anwendung dieser Standards vor dem Ausgleichsjahr zugestimmt hat und das Unternehmen im Rahmen des Antrags auf

Stand: 28.11.2023

verbindlichen ex-ante-Ausgleich die hierdurch entstandenen Mehraufwendungen sowie etwaige ersparte Aufwendungen prüffähig und fristgerecht vorgelegt hat.

- 3.3 Der verbindliche ex-ante-Ausgleich je Unternehmen kann über dem vorläufigen ex-ante-Ausgleich liegen.

Die Summe des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs aller Unternehmen ist auf den korrigierten Gesamtausgleich bezogen auf den Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Bewilligungsbehörde der Aufgabenträger im Verbandsgebiet des ZRF gemäß **Ziffer 1.9** begrenzt. Überschreiten die rechnerischen Ausgleichsbeträge in Summe den Gesamtausgleich der jeweiligen Bewilligungsbehörde, so erfolgt eine anteilige Kürzung entsprechend dem Umfang der Verkehrsleistung (Fpl/km) und je Verkehrsbereich bzw. , Linienbündel bzw. Linie. Der jeweilige Gesamtausgleich erhöht sich, sofern höhere Leistungsstandards berücksichtigt werden um den Wert, des vom ZRF im Rahmen Prüfung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs ermittelten tatsächlichen Zusatzaufwandes. Der **verbindliche ex-ante-Ausgleich** ist für die Durchführung der Überkompensationskontrolle je Unternehmen maßgeblich.

Kann eine Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs nicht erfolgen, weil die bescheinigte Einnahmenaufteilung durch die an dem Einnahmenaufteilungsverfahren beteiligten Unternehmen nicht bis zum 31.10. des auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres (n + 2) vorgelegt wurde bzw. keine für das Verkehrsgebiet und den jeweiligen Antragssteller schlüssigen Nachfragedaten vorliegen, so bleibt es für die Bemessung des ex-ante-Ausgleichs bei dem **vorläufigen ex-ante-Ausgleich**, es sei denn, die an der EAV-Erlösverantwortlichen verständigen sich bis 31.10. auf eine vorläufige Verteilung der Erlöse (EAV vorläufig).

#### 4. Leistungsveränderungen, Betreiberwechsel, Änderungen des Einnahmenaufteilungsverfahrens

- 4.1 Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot ergeben sich aus dem jeweils gültigen ZRF-NVP der im ZRF zusammengeschlossenen Aufgabenträger. Sofern es zu Leistungsveränderungen von mehr als +/- 5 % zum Antrag für das jeweilige Ausgleichsjahr kommt, welche im Rahmen der ausreichenden Verkehrsbedienung durch den ZRF als notwendig angesehen werden, so erfolgt eine Anpassung des korrigierten Gesamtausgleichs nach Maßgabe des durchschnittlichen Tarifausgleich je Fahrplankilometers in der jeweiligen Teilnetzgruppe (**Anlage 4, Ziffer 4.2.3**). Über die Änderung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs hat der ZRF innerhalb von zehn Wochen nach Beantragung durch das Unternehmen zu entscheiden.
- 4.2 Bei Betreiberwechseln, unabhängig davon, ob diese unterjährig oder zum Vorjahr erfolgen, stellt die jeweilige Bewilligungsbehörde dem Neubetreiber auf der Grundlage der notwendigen Verkehrsleistung gemäß **Anlage 4 Ziffer 4.2.3** den durchschnittlichen Ausgleich je Fahrplankilometer zur Verfügung. Wechselt im Laufe des Wirtschaftsjahres der Inhaber einer Linienverkehrsgenehmigung, ist das einzelne Unternehmen berechtigt, für den Zeitraum des Bestandes und der Nutzung der Genehmigung Ausgleichsmittel nach dieser allgemeinen Vorschrift zu erhalten, soweit diese nicht schon nach **Ziffer 8.4** verausgabt worden sind.
- 4.3 Im Falle einer wesentlichen Änderung des Einnahmenaufteilungsverfahrens, bei der sich der Erlösanteil des Verkehrsträgers Regionalbus im Verhältnis zum Verkehrsträger

Stand: 28.11.2023

Schienen um mehr als +/-5 Prozentpunkte zu Vorjahr verlagert, verändert sich der Gesamtausgleich um den Wert, des auf den Verkehrsträger Bus entfallenden Anteils.

## 5. Vermeidung der Überkompensation (ex-post-Kontrolle)

- 5.1 Zur Vermeidung einer Überkompensation stehen die Vorauszahlungen dem Unternehmen aufgrund der ex-post-Abrechnung nur in der Höhe zu, die nicht zu einer Überkompensation im Sinne von Ziffer 2 des Anhangs VO 1370 bei dem Unternehmen führt. Der Ausgleichsbetrag darf den tatsächlichen höchstzulässigen Finanzierungsbetrag (Ziffer 5.2) und den finanziellen Nettoeffekt (Ziffer 5.3) nicht übersteigen.
- 5.2 Der in der Abschlussrechnung nach **Anlage 6A Anhang 2 Ziffer 2** errechnete Ausgleichsbetrag für den Ausbildungstarif darf den auf Grundlage der tatsächlichen Erlössituation sich ergebenden tatsächlichen höchstzulässigen Finanzierungsbetrag nach **Anlage 6A Anhang 2 Ziffer 3** nicht überschreiten.
- 5.3 Die Höhe der Ausgleichsbeträge dürfen den Betrag nicht überschreiten, der dem **finanziellen Nettoeffekt** der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Erlöse des Finanzierungsempfängers entspricht (vgl. Anhang VO 1370). Zur Berechnung des finanziellen Nettoeffekts werden von den nachgewiesenen Kosten, die in Verbindung mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen, zunächst alle quantifizierbaren positiven finanziellen Auswirkungen abgezogen, die innerhalb oder außerhalb des Netzes entstehen, in dessen Rahmen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllt werden. Vom verbleibenden Betrag werden die Erlöse abgezogen, die in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehen. Der Differenzbetrag kann sich um einen angemessenen Gewinnaufschlag erhöhen. Die Einzelheiten ergeben sich aus **Anlage 4.3**.
- 5.4 Berücksichtigungsfähig sind lediglich die Ist-Kosten des Unternehmens, die für die Erbringung der fahrplanmäßigen Verkehrsleistung notwendig sind, für die die RVF-Tarife im Sinne von **Ziffer 1.3** Gültigkeit besitzen (**maßgebliche ex post-Kosten**). Dies richtet sich nach den jeweils geltenden Tarifbestimmungen des RVF. Berücksichtigt werden die veröffentlichten fahrplanmäßig, eigenwirtschaftlich erbrachten Betriebsleistungen nach §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG im Busverkehr. Regelmäßige Einsatzfahrten und Verstärkungsfahrten werden ebenfalls berücksichtigt. Nicht berücksichtigungsfähig sind die Kosten des Unternehmens, die für Nahverkehrsleistungen entstehen, für die die RVF-Fahrscheine keine Gültigkeit besitzen oder die vom Unternehmen eingeführt wurden, ohne dass diese Leistungen als ausreichende Verkehrsbedienung im ZRF-NVP und in **Anlage 3** dokumentiert sind oder der jeweilige Aufgabenträger diesen zusätzlichen Leistungen zugestimmt hat. Einvernehmliche Leistungsänderungen werden in **Anlage 2** und in **Anlage 4, Ziffer 4.2.3**) dokumentiert.
- 5.5 Als Erlöse sind Einnahmen aus Tarifentgelten und alle anderen Einnahmen zu berücksichtigen, die im Rahmen der zeitlichen und räumlichen Geltung der Tarife in Erfüllung der jeweiligen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß **Ziffer 1.3** erzielt werden (**maßgebliche ex post-Erlöse**).
- 5.6 Zur Erfüllung der europarechtlichen Transparenzvorgaben ist von dem Unternehmen eine **Trennungsrechnung** auf der Grundlage des internen Rechnungswesens vorzuhalten (**Anlage 5**). Für alle Unternehmen gelten die Standards zur Kontentrennung gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Unternehmen, die einen Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten, weisen in ihrer Rechnungslegung

Stand: 28.11.2023

getrennt aus, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß **Ziffer 1.3** entstanden sind, welche zusätzlichen Erlöse, die nicht schon in den Parametern berücksichtigt wurden, sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erzielt haben und welche Ausgleichsleistungen erfolgt sind.

- 5.7 Als **Durchführungsvorschriften** für die Aufteilung der Kosten sind die Anforderungen nach **Anlage 5** zu beachten; für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf gemäß Art. 4 Abs. 2 VO 1370 werden die Regelungen der Einnahmearaufteilung in der RVF und der ZRF-Einnahmearaufteilungsrichtlinie in der jeweils geltenden Fassung nach **Anlage 4** festgelegt.
- 5.8 Im Rahmen der Ausgleichsleistung steht den Unternehmen ein **angemessener Gewinnzuschlag** zu, der sich gemäß Ziffer 6 des Anhangs der VO 1370 ermittelt. Der angemessene Gewinn darf 4,75 % bezogen auf die Kosten entsprechend des Angemessenheitssatz (jeweils jährlicher gültiger Angemessenheitssatz multipliziert mit den erbrachten Fahrplankilometer) in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht übersteigen. Sofern der Unternehmer eine höhere Gewinnmarge für angemessen hält, hat er durch geeignete Gutachten den Nachweis zu erbringen.
- 5.9 Ergibt sich aus der ex-post-Berechnung ein höherer ausgleichsfähiger Betrag als der gemäß Ziffer 3 ermittelte **verbindliche ex-ante-Ausgleich**, besteht kein Anspruch des Unternehmens auf Ausgleich des Differenzbetrages. Ziffer 5 dieser Satzung bleibt unberührt. Die Summe aller Zahlungen des **verbindlichen ex-ante-Ausgleichs** ist auf den Gesamtausgleich bzw. den korrigierten Gesamtausgleich gemäß **Ziffer 1.8** begrenzt.

## 6. Anreizsystem für eine wirtschaftliche Geschäftsführung

Durch die Begrenzung des Ausgleichs gibt das Verfahren einen Anreiz für die wirtschaftliche Geschäftsführung und durch die Bezugnahme auf die Vorgaben des ZRF-NVP auch gewährleistet eine ausreichend hohe Qualität.

## 7. Erklärungen (ex post-Kontrolle)

- 7.1 Der Wirtschaftsprüfer des Unternehmers oder eine oder eine von der jeweiligen Bewilligungsbehörde zuvor anerkannte Person oder Stelle prüft und erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises unter Verwendung der Vordrucke (Bestätigung Überkompensationskontrolle, Anlage 1 zur Bestätigung des Wirtschaftsprüfers, Anlage 2 Trennungsrechnung mit Bestätigung des Wirtschaftsprüfers) nach **Anlage 7**:
- Die Einhaltung der Vorgaben gemäß Ziffer 5
  - Die Vorlage der beglaubigten Trennungsrechnung
  - Die Erklärung, dass die Überkompensationsprüfung unter Beachtung der Durchführungsvorschriften (Kosten und Einnahmearaufteilung) erfolgte
  - Erklärung zur Vermeidung einer Überkompensation (Ziffer 5), wobei der Betrag einer etwaigen Rückzahlung (nebst Zinsen) auszuweisen ist
  - Die Erklärung zur Anpassung des Ausgleichs aufgrund ausgefallener Fahrten (Ziffer 3.2.3).
  - Die Erklärung zur Anpassung des Ausgleichs aufgrund wesentlicher Änderung des Einnahmearaufteilungsverfahrens (Ziffer 4.3).
  - Die Erklärung zur Anpassung des Ausgleichs aufgrund der Anwendung höherer Leistungsstandards (Ziffer 3.4)

Stand: 28.11.2023

- Den Nachweis für die Gewährung eines etwaigen Bonus nach Ziffer 6, wobei der Betrag auszuweisen ist
- Den Umfang der Nachfrage je Nutzergruppen gem. Ziffer 3.2.3 im jeweiligen Ausgleichsjahr. Die Erklärung kann durch die Abgabe der bescheinigten Einnahmenaufteilung des ZRF erfolgen.
- Bescheinigung der tatsächlich erzielten Erlöse durch den Wirtschaftsprüfer oder eine von der jeweiligen Bewilligungsbehörde anerkannte Person oder Stelle (Anlage 6A)

Die für die ex-post-Kontrolle erforderlichen Angaben legt der Wirtschaftsprüfer oder eine von der jeweiligen Bewilligungsbehörde anerkannte Person oder Stelle dem ZRF oder einem von ihm benannten Wirtschaftsprüfer offen, ebenso alle Zahlen, welche der ZRF für die Kontrolle der Überkompensationsprüfung benötigt.

- 7.2 Der Unternehmer erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises:
- Umfang der Einhaltung der notwendigen Verkehrsleistung (**Anlage 2**), einschließlich Angaben zu Leistungsänderungen:
    - Erklärung zu ausgefallener Fahrten (Ziffer 3.2.3).
    - Erklärung wesentlichen Änderung des Einnahmenaufteilungsverfahrens (Ziffer 3.2.2).
    - Erklärung zur Anwendung höherer Leistungsstandards (Ziffer 4.1)
  - Beachtung der Tarifvorgaben (**Anlage 1**)
  - Beachtung der Qualitätsvorgaben (**Anlage 3**).
- 7.3 Das Unternehmen legt die vom Wirtschaftsprüfer oder einer zuvor von der Bewilligungsbehörde anerkannter Person oder Stelle gemäß Ziffer 8 erstellten Erklärungen und Bescheinigungen (**Anlage 5**) der jeweiligen Bewilligungsbehörde zur Prüfung vor. Der ZRF kann sich zur administrativen Bearbeitung eines Dritten bedienen.
- 7.4 Darüber hinaus gewähren die Unternehmen dem zuständigen Rechnungsprüfungsamt oder einem von der jeweiligen Bewilligungsbehörde beauftragten Wirtschaftsprüfer ein uneingeschränktes Einsichts- und Prüfungsrecht in Bezug auf Kosten und Erträge der maßgeblichen Verkehre. Das Einsichts- und Prüfungsrecht ist für einen Zeitraum von zehn Jahren ab Bewilligung zu gewähren, dafür erforderliche Daten und Unterlagen sind mindestens für diesen Zeitraum vorzuhalten.

## 8. Bewilligungsverfahren, Auszahlung, Rückzahlungsverpflichtung

- 8.1 Die Bewilligung der Ausgleichsleistung erfolgt jeweils durch Erlass eines schriftlichen Bescheids der zuständigen Bewilligungsbehörde im Verbandsgebiet des ZRF. In diesem Bescheid wird der auf das Unternehmen für das jeweilige Förderjahr entfallende Ausgleich festgelegt. Hierzu ergehen folgende Bescheide:
- vorläufiger Zuwendungsbescheid (**Ziffer 3.1**)
  - verbindlichen Bescheid ersetzt den vorläufigen Bescheid nach Abschluss des Ausgleichsjahres (**Ziffer 3.2**)
  - verbindlichen Bescheid nach Abschluss der Überkompensationsprüfung (**Ziffer 5**).
- 8.2 In den Bescheiden wird die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß **Ziffer 1** und die Einhaltung der Voraussetzungen gemäß **Ziffer 3 bis 6** zur Bedingung für die Gewährung der Zuwendung gemacht.

Stand: 28.11.2023

- 8.3 Für die Anwendung des Ausbildungstarifs geltenden folgende Auszahlungsregelungen: Der hälftige Betrag der Pauschale wird zum 15.05., die zweite Hälfte zum 15.10. des jeweiligen Förderjahres aufgrund Prognose ausgezahlt.
- 8.4 Für die Anwendung des Jedermanntarifs leistet die zuständigen Bewilligungsbehörden im Verbandsgebiet des ZRF Vorauszahlungen (vorläufige ex-ante-Zahlungen) in Höhe von 90% quartalsweise zum 20.02., 20.05., 20.08. und 20.11. eines Jahres an die Unternehmen zu vier gleichen Teilen. Eine Verrechnung von Überzahlungen mit den Vorauszahlungen des Folgejahres erfolgt nicht. Die Zahlung umfasst den ex ante-Ausgleich für die Anwendung des Ausbildungs- und Jedermanntarifs.
- 8.5 Bis zum 15.12. des Folgejahres hat das Unternehmen eine Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Unternehmers oder einer von der Bewilligungsbehörde anerkannten Person oder Stelle über den Einsatz der Mittel aus der allgemeinen Vorschrift im Wege der Trennungsrechnung (**Anlage 5**) dem ZRF vorzulegen.
- 8.6 Die Endabrechnung durch die jeweilige Bewilligungsbehörde soll innerhalb von 3 Monaten nach Vorlage der vollständigen prüffähigen Unterlagen erfolgen.
- 8.7 Eine Rückzahlung des Überzahlungsbetrages erfolgt nach Maßgabe der jeweils aktuellen Mitteilungen der Kommission (2019/C 247/01). Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der ersten Überzahlung abzustellen. Die Verzinsung ist auf den Wert der Überzahlung begrenzt. Eine Verrechnung kann mit der nächsten Auszahlung erfolgen.

## 9. Umsatzsteuer

Der ZRF und die Bewilligungsbehörden in seinem Verbandsgebiet gehen davon aus, dass der Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht der Umsatzsteuer unterliegt. Sollte sich entgegen der diesbezüglichen Rechtsauffassung der Verwaltung etwas Anderes ergeben, schuldet die jeweilige Bewilligungsbehörde den Ausgleich zuzüglich der Umsatzsteuer für den Geltungszeitraum ab Erhebung der Umsatzsteuer.

## 10. Schlussbestimmungen und Sonstiges

- 10.1 Die Verwaltung des ZRF wird in Abstimmung mit den Aufgabenträgern - in deren Funktion als Bewilligungsbehörden - beauftragt, die nachfolgend aufgelisteten **Anlagen zur aV** im Bedarfsfall entsprechend dem Zweck dieser Satzung fortzuschreiben und zu aktualisieren, um den sich verändernden Anforderungen und Erfahrungen, insb. im Antrags- und Bewilligungsverfahren, gerecht werden zu können. Alle fortgeschriebenen Anlagen sind gemäß den Regelungen der Verbandssatzung des ZRF zu veröffentlichen und mit dem jährlichen Rechenschaftsbericht der Verbandsversammlung zur Kenntnis zu geben. Von diesem Auftrag zur Aktualisierung und Fortschreibung ist die Anlage 5.1 (EAV-Richtlinie) ausgenommen, da deren Anpassung und Änderung den dortigen Vorgaben folgt.
- 10.2 Sollten gesetzliche Regelungen abweichende Regelungen zu dieser allgemeinen Vorschrift treffen, die nicht dispositiv sind, gehen diese den Regelungen dieser Vorschrift vor.
- 10.3 Diese allgemeine Vorschrift wird nach ihrer Verabschiedung durch den ZRF nach Maßgabe der Verbandssatzung bekannt gemacht. Sie soll zum 1.1.2024 Gültigkeit erlangen.



Stand: 28.11.2023

Damit tritt zugleich die ZRF-Ausgleichssatzung 11. Oktober 2017 i.d.F. 3. Juli 2023 außer Kraft.

- 10.5 Auf die gemäß Art. 7 Abs. 1 der VO 1370 erforderliche Veröffentlichung von bestimmten Daten der Unternehmen wird hingewiesen. Das Unternehmen kann sich insoweit nicht auf eine Vertraulichkeit seiner Angaben berufen. Insbesondere liegt der Detaillierungsgrad der vom ZRF im Rahmen der nach Art. 7 Abs. 1 VO 1370 zu machenden Angaben im eigenen Ermessen. Das Unternehmen hat an der ordnungsgemäßen Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 VO 1370 durch die Bereitstellung der erforderlichen Daten (auch im Nachhinein) mitzuwirken.

### Anlagen zur aV'24

- Anlage 1: ZRF-Höchsttarif
- Anlage 2: Anwendungsbereich und Gesamtausgleich
- Anlage 3: Mindeststandards
- Anlage 4: Ausgleichsübersicht, Berechnungsverfahren
- Anlage 4.1 Gesetzliche Abschlagszahlungen (Ausbildungsverkehr, , Deutschlandticket)
- Anlage 4.2 Ausgleich Jedermannentarif
- Anlage 4.3 verbindlicher ex ante-Ausgleich
- Anlage 5: Durchführungsvorschriften und Trennungsrechnung
- Anlage 5.1 Richtlinien EAV RVF-Tarif
- Anlage 5.2 Durchführungsvorschriften zur Ermittlung der maßgeblichen Kosten
- Anlage 5.3 Muster Trennungsrechnung
- Anlage 6: ex ante-Anträge
- Anlage 6A ex ante-Anträge Ausbildungstarif
- Anlage 6B ex ante-Anträge Deutschlandticket
- Anlage 6C ex ante-Anträge Jedermannentarif
- Anlage 7 ex post-Antragsunterlagen und Nachweise

Freiburg im Breisgau, den 13. Dezember 2023

gez.  
Martin W.W. Horn  
Oberbürgermeister der Stadt Freiburg im Breisgau  
Verbandsvorsitzender

## **Anlage 1 aV**

### **Tarif- und Tarifbestimmungen**

Ab 01.01.2024 werden Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs, für die das landesweite Jugendticket und zur verbindlichen Anwendung des Deutschlandtickets im Gemeinschaftstarif für den Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift als Höchsttarif i. S. v. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzt.

Mit der Anwendung der Höchsttarife ergeben sich die Verpflichtungen, die Beförderung von Fahrgästen im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen, im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach §§ 42, 43 Nr. 2, PBefG mit Quelle und Ziel im Verbundgebiet bzw. nach § 44 PBefG zum festgelegten Bedienebiet zu den jeweils von den Genehmigungsbehörden zugestimmten Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des RVF-Gemeinschaftstarifs, einschließlich der jeweils geltenden Bestimmungen für - Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs (**Anlage 1.1**);  
- zur Anwendung des Jugendtickets (**Anlage 1.2**)  
- der Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets (**Anlage 1.3**)

durchzuführen.

Das komplette RVF-Tarifwerk wird zu diesem Zeitpunkt im Internetauftritt der RVF GmbH abrufbar ([Fahrkarten & Tarife \(rvf.de\)](https://www.rvf.de)) sein.

Die Verkehrsunternehmen sind zudem verpflichtet, Beförderungsbedingungen des Deutschlandtickets aufzustellen und zu veröffentlichen und, wenn und soweit im Zusammenhang mit der Tarifanerkennung erforderlich, Tarifgenehmigungsanträge für das Deutschlandticket selbst zu stellen und/oder bei entsprechenden Tarifanträgen Dritter mitzuwirken und keine Einwände hiergegen vorzubringen. Sie haben in dem ihnen möglichen, erforderlichen und zumutbaren Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken. Die Verkehrsunternehmen sind zudem verpflichtet, die unterstützte Kontrollinfrastruktur drei Jahre im ÖPNV in Deutschland einzusetzen. Im Hinblick auf die Standards zur bundesweiten Kontrollierbarkeit des Deutschlandtickets sind die Vorgaben der bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets (**Anlage 1.4**) einzuhalten.

## **Anlage 2 aV**

# **Anwendungsbereich und Gesamtausgleich**

Der Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift ist räumlich, sachlich, personell und zeitlich auf die in Anlagen 7 und 8 zum Nahverkehrsplan 2021 des ZRF (NVP '21) beschriebenen Linien und Verkehrsangebote beschränkt (Nr. 1.5 aV) begrenzt. Die Zuordnung der einzelnen Linien ergibt sich aus den genannten Anlagen. Insgesamt wurden folgende Verkehrsbereiche gebildet:

Für die Zuordnung ist die tabellarische Zuordnung maßgeblich.

ENTWURF

Verkehrsbereich		Teilbereiche	
<b>1</b>	<b>Schönberg</b> LK Breisgau-Hochschwarzwald	1A 1B	Hexental Batzenberg
<b>2</b>	<b>Markgräflerland</b> LK Breisgau-Hochschwarzwald	2A 2B	Vorbergzone Müllheim/Neuenburg
<b>3</b>	<b>Breisgau West</b> LK Breisgau-Hochschwarzwald	3A 3B	Kaiserstuhl/Tuniberg March
<b>4</b>	<b>Dreisamtal</b> LK Breisgau-Hochschwarzwald	4A 4B 4C	Dreisamtal Süd Dreisamtal Mitte Dreisamtal Nord
<b>5</b>	<b>Hochschwarzwald</b> LK Breisgau-Hochschwarzwald	5A 5B	Hochschwarzwald Süd Hochschwarzwald Nord
<b>6</b>	<b>Elztal</b> LK Emmendingen		
<b>7</b>	<b>Landkreis Emmendingen-Mitte</b> LK Emmendingen		
<b>8</b>	<b>Landkreis Emmendingen-Südost</b> LK Emmendingen	8A 8B	
<b>9</b>	<b>Breisgau-Nord</b> LK Emmendingen	9A 9B	
<b>10</b>	<b>Breisgau Mitte</b> LK Breisgau-Hochschwarzwald	10A 10B	Hartheim/Bad Krozingen Münstertal

- 1) Der **räumliche Anwendungsbereich** entspricht dem Verbandsgebiet des ZRF einschließlich der Zuordnung von Verkehren, welche das Gebiet des Zweckverbandes überschreiten jedoch durch öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit den betroffenen benachbarten Aufgabenträgern dem ZRF bzw. seinen Aufgabenträgern zugeordnet sind (Federführerprinzip).

ENTWURF

Dies umfasst:

- **ZRF-interne Verkehre**

-

Linien- nummer	Fahrweg	Verkehrs- bereich	Zuständige Bewilligungsbehörde
<b>110</b>	Kirchzarten - Zarten - Stegen - Kolleg St. Sebastian - Eschbach - St. Peter	4	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>112</b>	St. Peter - Kandel	4	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>116</b>	St. Peter - St. Märgen - Thurner - Breitenau - Hinterzarten	4	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>120</b>	Denzlingen - Heuweiler - Glottertal-Klausenhof - St. Peter	4	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>130</b>	(Kirchzarten-SZ) - Kirchzarten - Burg-Birkenhof - Himmelreich - Buchenbach - Wagensteig - St. Märgen	4	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>132</b>	Falkensteig - Himmelreich - Unteribental - Kirchzarten	4	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>134</b>	Kirchzarten - Stegen - Kolleg St. Sebastian - Wittental - (Ebnet - Lassbergstraße)	4	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>142</b>	Lassbergstraße - Neuhäuser Kirchzarten-Bahnhof - Schulzentrum - Zastler - Oberried - St. Wilhelm (- Hofgrund)	4	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>200</b>	Bleibach Bf. - Niederwinden Schule - Oberwinden Adler - Elzach Bf.	6	Landkreis Emmendingen
<b>210</b>	Denzlingen Bf. - Sexau - Freiamt Rathaus - Ottoschwanden - Freiamt Kurhaus (- Hintere Höfe/Brettental)	7	Landkreis Emmendingen
<b>212</b>	Denzlingen Bf. - Sexau - Sexau Mühlenbächle	7	Landkreis Emmendingen
<b>230</b>	Emmendingen ZOB - Kollmarsreute - Vordersexau - Buchholz - Waldkirch Bf.	8	Landkreis Emmendingen
<b>232</b>	Waldkirch Bf. - Suggental - Denzlingen Bf. - FR-Gundelfinger Straße	8	Landkreis Emmendingen
<b>234</b>	Bleibach Bf. - Gutach-Schule - Kollnau Realschule - Kollnau Bf. - Waldkirch Post - Waldkirch Gymnasium - Waldkirch Bf.	6	Landkreis Emmendingen
<b>242</b>	Bleibach Bf. - Simonswald - Wildgutach	6	Landkreis Emmendingen
<b>244</b>	Bleibach Bf. - Siegelau	6	Landkreis Emmendingen
<b>250</b>	Elzach Bf. - Biederbach Rathaus - Biederbach Tannhöf - Höhenhäuser	6	Landkreis Emmendingen
<b>252</b>	Elzach Bf. - Biederbach Tannhöf - Biederbach Rathaus - Selbig - Oberspitzenbach - Katzenmoos - Oberwinden Schule (- Niederwinden Schule)	6	Landkreis Emmendingen
<b>262</b>	Elzach Bf. - Yach	6	Landkreis Emmendingen
<b>270</b>	Emmendingen ZOB - Mündingen - Landeck (- Ottoschwanden - Freiamt Kurhaus)	7	Landkreis Emmendingen

-

<b>290</b>	Emmendingen ZOB - Köndringen - Heimbach - Malterdingen - Riegel-Malterdingen Bhf.	9	Landkreis Emmendingen
<b>292</b>	Riegel-Malterdingen Bhf. - Hecklingen - Kenzingen Bhf.	9	Landkreis Emmendingen
<b>294</b>	Kenzingen Bhf. - Bombach - Nordweil - Bleichheim - Broggingen - Tutschfelden -Wagenstadt - Herbolzheim Bhf.	9	Landkreis Emmendingen
<b>302</b>	St.Peter - St.Märgen - Waldau-Schweizerhof - Waldau - Langenordnach -Neustadt	5	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>310</b>	Neustadt - Friedenweiler - Höchst - Eisenbach-Rathaus - Steingremmen - Bubenbach - Oberbränd - Höchst / Schwärzenbach - Schollach - Steingremmen	5	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>330</b>	Neustadt - Friedenweiler - Rötenbach - Löffingen	5	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>332</b>	Löffingen - Reiseltingen - Göschweiler - Löffingen	5	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>336</b>	Löffingen - Dittishausen	5	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>350</b>	Neustadt - Titisee- Saig - Lenzkirch - Fischbach - Schluchsee - Seebrugg	5	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>352</b>	Falkau - Altglashütten-Falkau - Raitenbuch - Lenzkirch	5	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>400</b>	Breisach - Bad Krozingen-Bahnhof - Bad Krozingen-Schulzentrum	10	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>410</b>	Bad Krozingen - Biengen - Offnadingen - Norsingen - Scherzingen - Schallstadt - Haid	1	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>420</b>	(FR-ZOB) - Haid - Ebringen - Pfaffenweiler - Kirchhofen -Staufen-Süd / Bad Krozingen-SZ	1	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>440</b>	(R-ZOB) - Vauban - Merzhausen - Au - Wittnau - Sölden - Bollschweil - Ehrenstetten - Kirchhofen - GWG Niedermatten/Norsingen - Bad Krozingen - (BK-SZ)	1	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>442</b>	Bollschweil-Azw.St.Ulrich - St.Ulrich	1	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>450</b>	Bad Krozingen SZ - Schlatt - Feldkirch - Hartheim - Bremgarten - Gewerbepark Breisgau - Heitersheim Bhf.	10	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>460</b>	Heitersheim - Eschbach - Tunsel - Schallt - Bad Krozingen Bhf. - Bad Krozingen SZ	10	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>462</b>	Bad Krozingen - BK-SZ - Schidhofen - Gallenweiler - Heitersheim	10	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>470</b>	Bad Krozingen - Biengen - Hausen - Munzingen - Mengen - Schallstadt - Wolfenweiler - Freiburg Munzinger Str.	10	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>475</b>	Bremgarten - Hartheim - Feldkirch - Hausen	10	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>500</b>	FR-Paduaallee - Umkrich - Waltershofen - Merdingen - Niederrimsingen - Oberrimsingen - Gündlingen - Breisach Bhf.	3	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>510</b>	Emmendingen ZOB - Wasser - Reute - Vörstetten - Denzlingen Bhf.	7	Landkreis Emmendingen
<b>512</b>	Denzlingen Bhf. - Vörstetten - Reute - Nimburg	7	Landkreis Emmendingen

<b>520</b>	Emmendingen Bhf. -Teningen - Nimburg - Nimburg Bhf. (-Eichstetten) - Bahlingen	8	Landkreis Emmendingen
<b>530</b>	Umkirch - Hugstetten - Buchheim - Holzhausen - Reute - Vörstetten - (Gundelfingen Schulzentrum) - FR-Gundelfingen Straße - FR-Messe	7	Landkreis Emmendingen
<b>540</b>	FR-Falkenberger Str.-FR-Moosweiher - Hugstetten - Buchheim - Neuershausen-Rathaus - Eichstetten-Bahnhof	3	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>542</b>	FR-Moosweiher - Hugstetten - Buchheim - Holzhausen - Neuershausen-Sonne - Bötzingen-Bahnhof	3	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>544</b>	FR-Moosweiher - Hugstetten - Buchheim - Holzhausen-Pflugweide - Neuershausen - Buchheim - Hugstetten - FR-Moosweiher	3	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>550</b>	Gottenheim - Bötzingen - Schelingen - Oberbergen - Oberrotweil - Burkheim - Bischoffingen -Oberrotweil - Bickensohl - Achkarrren - Breisach Bhf	3	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>560</b>	Kenzingen Bhf. - Weisweil - Wyhl - Forchheim - Endingen Bhf. - Riegel - Riegel-Malterdingen Bhf.	9	Landkreis Emmendingen
<b>562</b>	Endingen Bhf. - Amoltern - Königsschaffhausen - Kiechlinsbergen - Leiselheim	9	Landkreis Emmendingen
<b>564</b>	Endingen Bhf. - Königsschaffhausen - Sasbach - Wyhl - Forchheim - Endingen Bhf.	9	Landkreis Emmendingen
<b>572</b>	Herbolzheim Bhf. - Rheinhausen - Weisweil	9	Landkreis Emmendingen
<b>620</b>	Heitersheim -Dottingen- Sulzburg	2	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>624</b>	Heitersheim - Seefeldlen - Buggingen - (Müllheim-SZ) - Müllheim	2	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>640</b>	Müllheim - Zunzingen - Dattingen - Britzingen - Laufen - Sulzburg - Dottingen - Ballrechten - Wettelbrunn - Grunern - Staufen-Süd	2	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>650</b>	(Neuenburg) - Müllheim - Niederweiler - Badenweiler-Parkpl. West - Schweighof / Sehringen-Lippburg-Niederweiler	2	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
<b>S1</b>	Schülerverkehre Freiamt-Emmendingen	7	Landkreis Emmendingen
<b>S3/S4</b>	Schülerverkehre Freiamt-Innerort	7	Landkreis Emmendingen
<b>X1</b>	FR-ZOB - FR-Gundelfinger Straße - Vörstetten - Reute	7	Landkreis Emmendingen
<b>X2</b>	FR-Messe - Denzlingen Heidach - Suggental Bad - Waldkirch Bhf.	8	Landkreis Emmendingen
<b>X4</b>	FR-Gundelfinger Straße - Wasser - Emmendingen ZOB	8	Landkreis Emmendingen


- **Interkommunale Verkehre**

Bei den interkommunalen Verkehren handelt es sich um Gebietsgrenzen-überschreitenden Verkehren der Verbandsmitglieder innerhalb des ZRF. Die Zuordnung der interkommunalen Verkehre zu einer Bewilligungsbehörde ergibt aus dem jeweils gültigen ZRF-Nachverkehrsplan und der Zuordnung der Linien zu Verkehrsbereichen nach NVP '21. Davon unberührt bleibt die Berechtigung der bei interkommunalen Verkehren betroffenen Aufgabenträger, Einzelheiten zum Linienbetrieb und Absprache zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktionen und zur Kostentragung zu treffen

- **ZRF-Grenzen-überschreitende Verkehre**



Bei sog. ZRF-Grenzen-überschreitende Verkehre, welche den räumlichen Grenzen des ZRF überschreiten, erfolgt in Absprache mit den angrenzenden Aufgabenträgern eine Zuordnung nach dem sog. Federführerprinzip. Im Einzelnen bestehen nach NVP '21 folgende Verkehre, die das Gebiet anderer Aufgabenträgern berühren:

Liniennummer	Fahrtweg	Verkehrsbereich	betroffene Aufgabenträger
140	Kirchzarten - Oberried - Hofgrund - Notschrei - Todtnau	4	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald /Landkreis Lörrach
240	Bleibach Bhf. - Simonswald - Furtwangen	6	Landkreis Emmendingen/Schwarzwald-Baar-Kreis
260	Elzach Bhf. - Unterprechtal - Prechtal - Oberprechtal (- Triberg)	6	Landkreis Emmendingen/Schwarzwald-Baar-Kreis
280	Elzach Bf. - (Elzach Schule) - Prechtal B294 - Heidburg (- Mühlenbach - Haslach i.K.)	6	Landkreis Emmendingen/Ortenaukreis
300	Neustadt - Jostal - Thurner - Waldau-Schweizerhof - Furtwangen	5	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald / Schwarzwald-Baar-Kreis
320	Neustadt - Kappel - Lenzkirch - Gündelwangen - Bonndorf	5	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald /Landkreis Waldshut
340	Titisee - Bärental - Feldberger Hof - Feldberg-Hebelhof - Fahl - Brandenburg - Todtnau	5	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald /Landkreis Lörrach
430	(Münsterhalden) - Rotenbuck - Münstertal-Bahnhof - Spielweg - Wiedner Eck	10	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald /Landkreis Lörrach
570	Herbolzheim Bhf. - Rheinhausen (- Rust Europapark)	9	Landkreis Emmendingen/Ortenaukreis
630	Heitersheim - Grißheim -Neuenburg -Steinenstadt - Schliengen Bhf.	2	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald /Landkreis Lörrach
644	Müllheim - Vögisheim - Feldberg -Niederegggenen - (Kandern) - Obereggenen - Liel - Schliengen - Auggen - Müllheim	2	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald /Landkreis Lörrach
S2	Schülerverkehre Freiamt-Ettenheim	7	Landkreis Emmendingen/Ortenaukreis
X5	Riegel-Malterdingen Bhf. - Riegel Ort - Endingen - Königsschaffhausen - Sasbach (- Séléstat)	9	Landkreis Emmendingen/Région Grand Est


- 2) Der **sachliche Anwendungsbereich** umfasst die fahrplanmäßige Verkehrsleistung nach §§ 42, 43 Nr. 2, 44 PBefG.

Die fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen ergibt sich aus den für die im jeweiligen Kalenderjahr veröffentlichten Fahrpläne.

Diese Verkehre werden differenziert nach folgenden Verkehrsarten:  
 - erfolgt in 2024/25 -.

Die Differenzierung wird erstmals ab dem dritten Anwendungsjahr relevant. Die Festlegungen erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt nach der Umsetzung des ZRF-NVP:

- **Regionalbusverkehre im Verdichtungsraum** (Kategorie A/B), sind solche, welche aufgrund ihrer durchschnittlichen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit einen Wert von bis zu XX fpl-km/h erzielen. Die für die Berechnung maßgebliche, durchschnittliche fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit beträgt XX,00 fpl-km/h (2026).
- **Regionalbusverkehre (ländlicher Raum)** (Kategorie C/D) sind solche, welche aufgrund ihrer durchschnittlichen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit einen Wert von XX fpl-km/h bis XX fpl-km/h erzielen. Die für die Berechnung maßgebliche durchschnittliche fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit beträgt 33,25 fpl-km/h (2026).
- **Bedarfsverkehre** (Kategorie E) sind solche, die nach § 44 und/oder nach §§ 42, 2 Abs. 6, 7 PBefG genehmigt wurden. Die Vergütung richtet sich nach den Besetzkilometern und wird entsprechend dem Kilometerentgelt gemäß der örtlichen Taxisatzung vergütet.

Die Bestimmung der für den aV-Ausgleichsantrag maßgeblichen Verkehrsart erfolgt nach dem Umfang der Fahrplankilometer der Verkehrsart, die vom Antragssteller je Verkehrsgebiet bzw. Linienbündel bzw. Linie überwiegend zuzuordnen sind (sog. Überwiegenheitsprinzip).

**Basiswerte je Verkehrsgebiet bzw. Linienbündel bzw. Linie** differenziert nach überwiegender Verkehrsart (2024)

Folgende Basiswerte werden je Verkehrsart als Angemessenheitswerte festgesetzt:

Verkehrsgebiet	Verkehrsart	2026	2027
		X,XX Euro/km	X,XX Euro/km

Zum Hintergrund: Der erforderliche Personalaufwand pro Kilometer variiert mit der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit, da das Fahrpersonal für die gleiche Strecke unterschiedlich lange eingesetzt werden muss. Der Kilometersatz wird daher an die tatsächliche, im Antrag von dem Verkehrsunternehmen erklärte Ist-Reisegeschwindigkeit angepasst. Weist der Unternehmer besondere Härten indem die tatsächliche Reisegeschwindigkeit von der angesetzten durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit abweicht, so kann der Ausgleich gem. **Anlage 4** angepasst werden.

Neben der Reisegeschwindigkeit finden voraussichtlich sog. Nachteilsfaktoren Anwendung.

[Darstellung ist für das dritte Anwendungsjahr zu ergänzen]

**Abbildung 3: noch nicht belegt**

Der Nachteilsfaktor führt mit aufsteigender Ziffer zu einer Multiplikation des Basiswertes (z.B. um 1,05 Prozentpunkte)

(Beispiel 1: Linienverkehr, Kategorie A = XX Euro/fpl-km x 1,05 Faktoraufschlag)

(Beispiel 2: Linienverkehr, Kategorie B = YY Euro/fpl-km x 1,10 Faktoraufschlag)

- 3) Antragsberechtigt sind lediglich Unternehmen, für die kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag nach Art. 3 Abs. 1, Art. 2 lit i) VO 1370 besteht, über den ein Ausgleich für die Anwendung des Höchsttarifs gewährt wird (**personelle Geltungsbereich**).
- 4) Die **zeitliche Geltung** der allgemeinen Vorschrift beginnt für die den Verkehrsbereichen 1- 10 zugeordneten Verkehre einschließlich der in diesen Verkehrsbereichen auf den durch den NVP '21 definierten Linienwegen verkehrenden Bestandsverkehren mit Inkrafttreten der aV am 01.01.2024 (Ziffer 1.5 aV). Abweichend hiervon endet die Anwendbarkeit der aV für die nachfolgend genannten Bestandslinien mit Ende der für den jeweiligen Linienbetrieb erteilten Genehmigung nach dem PBefG. Im Einzelnen sind dies folgende Linien:


LinienNr. (Bestand)	Verkehrsbereich / künftige Liniennummer nach NVP '21	Beginn der Geltung der allgemeinen Vorschrift	Ende der Geltungsdauer der allgemeinen Vorschrift
SWEG 102	9 / 562, 560, 564	01.01.2024	21.07.2027
SWEG 103	9 / 564	01.01.2024	30.04.2028
SWEG 105	8 / 520; 9 / 564	01.01.2024	31.08.2031
SWEG 106	9 / 560	01.01.2024	31.01.2024
SWEG 107	9 / 562	01.01.2024	28.02.2027
SWEG 116	9 / 294	01.01.2024	31.05.2025
Schülerverkehrsfahrten im VB 8/9	8 + 9 / jeweilige Linienwege	01.01.2024	31.05.2024

Nach Ende der Anwendbarkeit der aV auf diese Einzellinien werden die darauf erbrachten Verkehrsleistungen den in der Tabelle genannten Verkehrsbereichen und Linien zugerechnet.

### 5) Bewilligungsbehörde

Für die Beantragung des Ausgleichs nach der allgemeinen Vorschrift erfolgt eine Zuordnung der Verkehrsleistung in den Verkehrsbereichen zu den Zweckverbandsmitgliedern. Eine Zuordnung zur jeweiligen zuständigen Bewilligungsbehörde ergibt sich wie folgt:

Verkehrsbereiche	Zuständige Bewilligungsbehörde	Adresse
1, 2, 3, 4, 5, 10	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	Behördenadresse 1: Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald, Stadtr. 2, 79104 Freiburg
6, 7, 8, 9 und Verkehrsleistungen der Linien der Tabelle zu Nr. 4	Landkreis Emmendingen	Behördenadresse 2: Landratsamt Emmendingen, Bahnhofstr. 2-4, 79312 Emmendingen
Verkehrsleistungen im Gebiet der Stadt Freiburg mit Ausnahme der den o.g. Verkehrsbereichen zugeordneten ein-, aus- und durchbrechenden Verkehre	Stadt Freiburg i.B.	Behördenadresse 3: Bürgermeisteramt der Stadt Freiburg i.B., Rathausplatz 2-4, 79098 Freiburg

**6) Gesamtausgleich**

Für das Ausgleichsjahr 2024 ist der Gesamtausgleich wie folgt begrenzt.

Zuständige Bewilligungsbehörde	Gesamtausgleich setzt sich zusammen aus Landesmitteln für den Ausbildungsverkehr nach § 15 ÖPNVG, den Eigenanteil des Aufgabenträgers und den Ausgleich für die Anwendung des Deutschlandtickets*  *die Höhe des Ausgleichs für die Anwendung des Deutschlandtickets und der Ausgleichsmittel nach § 15 ÖPNVG stand zum Zeitpunkt der Bekanntmachung noch nicht fest. Der Gesamtausgleich ist um diesen Wert zu erhöhen.
Behördenadresse 1:	_____ Euro
zzgl. Ausgleich DT	
Behördenadresse 2:	_____ Euro
zzgl. Ausgleich DT	
Behördenadresse 3:	_____ Euro
zzgl. Ausgleich DT	
Summe ZRF	_____ Euro
zzgl. Ausgleich DT	

Für das Ausgleichsjahr 2025 ist der Gesamtausgleich wie folgt begrenzt.

Zuständige Bewilligungsbehörde	Gesamtausgleich
Behördenadresse 1:	_____ Euro
Behördenadresse 2:	_____ Euro
Behördenadresse 3:	_____ Euro
Summe	_____ Euro

7) Gesamtausgleich nach Verkehrsgebieten bzw. Linienbündeln, bzw. Linien (ab dem dritten Anwendungsjahr – 2026) schematische Darstellung

LK XX	2026
Summe Gesamtausgleich	XX Euro
• Verkehrsgebiet	
• Linienbündel	
• Linie	
Korrigierter Gesamtausgleich	XX Euro
• Verkehrsgebiet XX	
• Linienbündel YY	
• Linie ZZ	

LK YY	2026
Summe Gesamtausgleich	XX Euro
• Verkehrsgebiet	
• Linienbündel	
• Linie	
Korrigierter Gesamtausgleich	XX Euro
• Verkehrsgebiet	
• Linienbündel	
• Linie	

## **Anlage 3 aV**

### **Mindeststandards - NVP**

Es gelten die jeweils maßgeblichen Standards des ZRF-NVP  
[vgl. <https://zrf.de/nahverkehrsplan-2021/>]

ENTWURF

## Anlage 4 aV Übersicht der ex ante-Ausgleichsberechnung

Die Anlage 4 regelt die Bestimmung des ex ante-Ausgleichs. Dabei wird zwischen einem vorläufigen und einem verbindlichen ex ante-Antrag unterschieden:

- Der vorläufige ex ante-Ausgleich nach Ziffer 1.9.1 ergibt sich für anhand Abschläge (**Anlage 4.1**) und einer kosten-erlös-basierten Differenzbetrachtung für den Jedermann tariff (**Anlage 4.2**)
- Der Verbindliche ex ante-Antrag nach Ziffer 1.9.2 ergibt sich aus **Anlage 4.3**.

Die **Ausgleichslogik** zu den Tarifen sieht die Unterscheidung in drei Schritte vor. So wird ein sequenzielles Vorgehen sichergestellt.  
Der Gesamtausgleich setzt sich aus der Summe verschiedener Ausgleichsermittlungen zusammen:



- Im Schritt 1 wird der Ausgleich für den Preisabstand Ausbildungstarif zum Verbundtarif Jedermann ermittelt;
- im Schritt 2 die Differenz zwischen den Ist-Einnahmen Verbundtarif im betreffenden Kalenderjahr und den Soll-Einnahmen Verbundtarif im Kalenderjahr (auf Erlösebene, EA-Anteile).
- Der Schritt 3 zeigt die Ermittlung zwischen dem Verbundtarif Jedermann und dem auskömmlichen Tarif auf.



## Anlage 4.1 gesetzliche Abschlagszahlungen

Feste Abschlagszahlungen werden entsprechend der landesrechtlichen Zuweisung gewährt für:

- Ausbildungstarif
- Deutschlandticket

### 4.1.1 Ausbildungstarif

Es erfolgt eine sequenzielle Betrachtung der Ausgleichsermittlung in mehreren Schritten. Im Schritt 1 wird auf Preis-/Tarifebene zuerst der Ausgleich von Ausbildungstarif zu Jedermann-Tarif ermittelt:



Die Ermittlung des vorläufigen ex ante Ausgleichsanteils "Ausbildungstarif" nach Ziffer 3.1.1 ergibt sich wie folgt:

- 4.1.1.1 Die Grundlage der Berechnung des Ausgleichsbetrages für den Ausbildungsverkehr bildet die Zahl der dem einzelnen Unternehmen bzw. der einzelnen Linie oder dem Linienbündel bzw. Verkehrsgebiet nach den Bestimmungen des jeweils gültigen Einnahmaufteilungsverfahrens der RVF je Kalenderjahr zugewiesenen Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs.
- 4.1.1.2 Wechselt innerhalb eines Kalenderjahres der Betreiber einer Linie oder eines Linienbündels bzw. Verkehrsgebiet, so ist bei der Zuscheidung der Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs sicherzustellen, dass diese anteilig nach dem Anteil an Kalendertagen dem Alt- und Neubetreiber zugeschrieben werden. Soweit eine Zuweisung der RVF nur vorläufig erfolgt, wird im Rahmen der Endabrechnung die Zahl der durch den Verbund am 15. April des auf das Ausgleichsjahres folgenden Jahres zugewiesenen Zeitkarten berücksichtigt.
- 4.1.1.3 Der von der jeweiligen Bewilligungsbehörde ist der zu gewährende ex ante-Ausgleichsbetrag Ausbildungstarif wie folgt zu berechnen, wobei der jeweilige Tarifstand am 1. Januar des jeweiligen Antragsjahres maßgeblich ist:

Zahl der nach Ziffer 1 zugewiesenen Zeitkarten multipliziert mit dem Ausgleichssatz und dem Elastizitätsfaktor.

Der Ausgleichssatz für ein Kalenderjahr ergibt sich nach folgender Formel:  
 $0,5 (TU 1 + TU 2)$

- TU 1 meint den Unterschiedsbetrag zwischen dem Verkaufstarif einer Regio-Karte Schüler und einer RegioKarte Basis (Erwachsener),
- TU 2 meint den Unterschiedsbetrag zwischen dem Verkaufstarif eines SchülerAbo und einer RegioKarte Abo (Erwachsener).

Der Elastizitätsfaktor für das Verbundgebiet berücksichtigt den regional-spezifischen finanziellen Nettoeffekt für Zeitkarten im Ausbildungsverkehr gemäß Anhang VO 1370. Er wird grundsätzlich auf 0,7 festgesetzt; eine Anpassung kann bei unbilligen Härten erfolgen, wenn das antragsstellende Unternehmen hierüber gegenüber der Bewilligungsbehörde den Nachweis erbringt und dies nicht zu einer unbilligen Härte gegenüber den übrigen Unternehmen führt.

4.1.1.4 Unternehmen, die Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift beantragen sind dazu verpflichtet, alle für die Bestimmung des Ausgleichsanspruchs und zum Nachweis der Verwendung erforderlichen Daten kostenfrei und innerhalb der von der Bewilligungsbehörde bzw. dem Zweckverband gesetzten Frist vorzulegen.

#### 4.1.2 Deutschlandticket

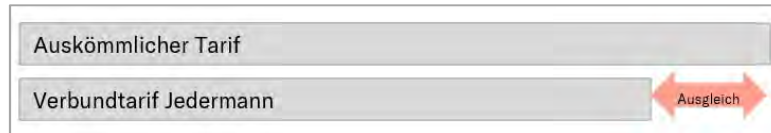
Die Ermittlung des vorläufigen ex ante-Ausgleichsanteils "Deutschlandticket" nach Ziffer 3.1.2 ergibt sich anhand der Muster-Richtlinie des Bundes zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln vom 16. November 2023 (Muster-Richtlinie Deutschlandticket 2024) im Zusammenhang mit noch zu erlassenden landesrechtlichen Regelung.



Anmerkung: Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung war der Ausgleich für die Anwendung des Deutschlandtickets noch nicht bekannt. Maßgeblich ist die finale Zuweisung durch das Land.

## Anlage 4.2 (Jedermannentarif)

Im Schritt 3 der Ausgleichsermittlung, d.h. nach Ausgleichsermittlung des Ausbildungstarifs (Schritt 1) und Ausgleichsermittlung Deutschlandticket (Schritt 2), wird die Differenz zwischen dem Verbundtarif Jedermann und dem auskömmlichen Tarif festgestellt:



Die Ermittlung des vorläufigen ex ante-Ausgleichs "Jedermannentarifs" erfolgt aus der Fortschreibung der Ist-Werten der antragsstellenden Unternehmen gemäß der Trennungsrechnung des Vorvorjahres, sofern diese einen Angemessenheitswert nicht überschreiten.

### 4.2.1 Methodik

Der vorläufige ex-ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr  $n + 1$  wird im Vorjahr  $n$  (sog. Antragsjahr) berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Vorvorjahres zum Ausgleichsjahr  $n - 1$  (sog. „Ausgangsjahr“). Die Berechnung stellt ein Verfahren mit mehreren Schritten dar.

#### Ermittlung der Soll-Kosten

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ). Wird erstmals ein Verkehr erfasst, ist der Angemessenheitswert maßgeblich (erstmalig ab 2026). Sofern die unternehmensspezifischen Gesamtkosten den Angemessenheitswert überschreiten, erfolgt eine proportionale Kürzung der einzelnen Kostenpositionen.
- Die unternehmensspezifischen Kosten des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ) werden auf das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) fortgeschrieben.
- Die Kostenfortschreibung erfolgt anhand untenstehender Indizes. Dabei wird zur Prognose der zum Zeitpunkt der Berechnung noch nicht bekannten (zukünftigen) Indexentwicklung jeweils auf die durchschnittliche Indexentwicklung der vergangenen fünf Jahre abgestellt (arithmetisches Mittel).
- Die entsprechend des vorliegend beschriebenen Vorgehens auf das Ausgleichsjahr fortgeschriebenen Kosten stellen die Soll-Kosten dar.

#### Ermittlung der Soll-Erlöse

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ).
- Die unternehmensspezifischen Erlöse des Ausgangsjahres ( $n - 1$ ) werden auf das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) fortgeschrieben. Der Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach dieser allgemeinen Vorschrift (Trennungsrechnung: Ausgleich Landkreis/ bzw. Stadt (gemeinwirtschaftliche Verpflichtung)) wird im Rahmen der Fortschreibung auf null gesetzt, d. h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein.
- Die Ausgleichsleistungen und die Erlösanteile für Tarifprodukte der Gruppe 1, 2 und sonstige Positionen aus der Trennungsrechnung finden in der Ermittlung der Soll-Erlöse des Jedermannentarif keine Berücksichtigung:

Ausgangsjahr (n-1)				Ausgleichsjahr (n+1)		
Gesamt- erlöse	Erträge	Ausbildungsticket	5	ohne Indexierung	6	
		Semesterticket	5			
		<b>Jedermannentarif</b>	<b>6</b>	inkl. Indexierung (hier 5%)	<b>6,30</b>	
	Erträge aus Ausgleichsleistungen	Ausbildungstarif (§ 16 ÖPNVG BW)	2			
		Deutschlandticket	2			
		Jedermannentarif	2			
		Weitere Positionen	4			
	Summe: 26					

Die Fortschreibung der Erlöse erfolgt in Bezug auf die erwartete Tarifentwicklung (Tarifhöhe) und der erwarteten Nachfrage:

- Die Erlösfortschreibung erfolgt anhand untenstehender Indizes. Dabei wird zur Prognose der zum Zeitpunkt der Berechnung noch nicht bekannten (zukünftigen) Indexentwicklung jeweils i.d.R auf die durchschnittliche Indexentwicklung der vergangenen zehn Jahre abgestellt.
- Bevölkerungsentwicklungen: diese werden individuell nach den vorliegenden Prognosen für den jeweiligen Landkreis bzw. das jeweilige Teilnetz angesetzt und zugeordnet.
- Die entsprechend des vorliegend beschriebenen Vorgehens auf das Ausgleichsjahr fortgeschriebenen Erlöse stellen die Soll-Erlöse dar.

#### Ermittlung des Wagnisaufschlags

Für die Ermittlung des vorläufigen ex ante-Ausgleichs wird ein Wagnisaufschlag von 2,5% auf die Ist-Kosten des Unternehmens (bis einschließlich Jahr 2025) bzw. die Angemessenheitskosten (ab dem Jahr 2026) des Ausgangsjahres eingeräumt.

#### Ermittlung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs

- Der vorläufige ex ante-Ausgleich wird als (positive) Differenz zwischen den Soll-Kosten und den Soll-Erlösen zuzüglich des Wagnisaufschlags bestimmt.
- Bei Leistungsänderungen gemäß Ziffer 4 der allgemeinen Vorschrift kann eine Anpassung des vorläufigen ex ante-Ausgleichs nach Maßgabe des durchschnittlichen Tarifausgleichs je Bündel mit Fahrplankilometern erfolgen.

#### 4.2.2 Fortschreibung der Kosten und Erlöse

Wird eine der unten näher bezeichneten Indexreihen nicht aktualisiert oder fortgeführt wird, ist diese durch eine möglichst vergleichbare Indexreihe zu ersetzen.

Für die Fortschreibung der **Kostenpositionen** findet der, für das jeweilige Ausgleichsjahr, jeweils aktuelle BW-Index („Überland“ für Personalaufwand) Anwendung. Es wird in die Fortschreibungsgruppen Personalaufwand, Kapitalkosten, Instandhaltung Fahrzeuge, Treibstoffe/Energie und Sonstige Kostenansätze unterschieden.

Für die Fortschreibung der **Erlöspositionen** werden folgende Indizes herangezogen:

Erlösposition	Index
Fahrscheinverkauf (Verkehrseinnahmen); SGB IX-Mittel (Schwerbehindertenverkehre)	Mischindex aus Summe der Ertragsarten Verbund gemäß Trennungsrechnung (Quelle: Verbund)
Effekt 1 (Preisentwicklung)	Statistisches Bundesamt Datenbank GENESIS-Online Verbraucherpreisindex – Klassifikation der Verwendungszwecke des Individualkonsums (COICOP 2-5-Steller Hierarchie) Personenbeförderung im Straßenverkehr (CC13-0732)
Erträge aus erhöhten Beförderungsentgelten	konstant
Erträge nach 16 ÖPNVG; Sonstige Zuschüsse und Ausgleichszahlungen	entsprechend der tatsächlichen Situation im Ausgleichsjahr
Sonstiges	Statistisches Bundesamt Harmonisierter Verbraucherpreisindex: Deutschland, Jahre

#### 4.2.3 Angemessenheitswerte (erstmalig 2026)

Die entsprechenden Angemessenheitswerte ergeben sich aus folgenden Tabellen:

- 1) **Tabelle A** Tabelle „Angemessenheitswert der Kosten“
- 2) **Tabelle B** Tabelle „ex-ante vorläufig 2024 im Kreisgebiet“

##### Zu 1: Tabelle A „Angemessenheitswert der Kosten“

Im Rahmen der Angemessenheitsprüfung ist der ex ante Ausgleich auf einen Wert je Verkehrsart / Linienbündel bzw. Verkehrsgebiet begrenzt. Das Verfahren findet ab dem Jahr 2026 Anwendung, in den Jahren 2023 und 2024 wird auf die unternehmensspezifischen Kosten abgestellt, wobei eine Begrenzung auf dem Gesamtausgleich Berücksichtigung findet.

Für das erste und zweite Anwendungsjahr stellen die Unternehmen die Unterlagen zur Verfügung, um der Bewilligungsbehörde eine Grundlage für die Angemessenheitswerte ab dem Jahr 2026 zu liefern.

Im Rahmen der Angemessenheitsprüfung gelten ab dem Jahr 2026 folgende Kostensätze in Abhängigkeit zu den nachfolgend genannten Verkehrsarten. Für die Bestimmung der Verkehrsart kommt es darauf an, welcher Verkehrsart die vom Antragssteller erbrachten Verkehre im Gebiet der Geltung der allgemeinen Vorschrift überwiegend zuzuordnen sind (sog. Überwiegendheitsprinzip). Das richtet sich nach der Anzahl der Fahrplankilometer je Verkehrsart.

Sofern der Unternehmer durch die Anwendung des Überwiegendheitsprinzip besondere Härte gelten macht, kann auf Antrag des Unternehmens auch eine Betrachtung der Einzelverkehrsart erfolgen, wobei die Kosten und Erlöse durch den Antragssteller nach Verkehrsarten differenziert im Rahmen der Trennungsrechnung dokumentiert werden müssen.

- **Stadtbusverkehre**
- **Regionalbusverkehre**

Der erforderliche Personalaufwand pro Kilometer variiert mit der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit, da das Fahrpersonal für die gleiche Strecke unterschiedlich lange eingesetzt werden muss. Der Kilometersatz wird daher an die tatsächliche, im Antrag von dem Verkehrsunternehmen erklärte Ist-Reisegeschwindigkeit angepasst.

Dies erfolgt durch die Ermittlung eines Zu- bzw. Abschlags auf den Basis-Angemessenheitswert.

Die Berechnung erfolgt auf Grundlage einer Kombination aus Durchschnittswerten und unternehmensindividuellen Angaben. Hierzu finden Anwendung:

- der unternehmensindividuelle Anteil des Personalaufwands für Fahrpersonal an den Gesamtkosten, den das Verkehrsunternehmen im Antrag nachweist (= Kostenanteil Fahrpersonal VU). Die Gewichtung der unternehmensindividuellen Kosten ergibt sich aus der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1).
- die unternehmensindividuelle durchschnittliche Ist-Reisegeschwindigkeit (= Ø Geschwindigkeit VU).
- der Basis-Angemessenheitswert (= Kostensatz) bei durchschnittlicher Reisegeschwindigkeit je Verkehrsart (= Ø Geschwindigkeit Verkehrsart).

Der Zu- bzw. Abschlag auf den Basis-Angemessenheitswert ergibt sich im Rahmen des verbindlichen ex Ante-Ausgleichs nach Ziffer 3.3 gemäß nachfolgender Formel:

$$\text{Zu-/Abschlag} = \text{Kostenanteil Fahrpersonal VU} * \text{Kilometersatz} * \left[ 1 - \frac{\text{Ø Geschwindigkeit VU}}{\text{Ø Geschwindigkeit Verkehrsart}} \right]$$

Verkehrsarten	Basis-Angemessenheitswert bei durchschnittlicher fahrplanmäßiger Reisegeschwindigkeit für das Jahr 2026
Stadtbusverkehre	X,XX €/km bei XX fpl-km/h
Regionalbusverkehre	X,XX €/km bei XX fpl-km/h

[Anm: Schematische Darstellung]

Die Festlegung des neuen Angemessenheitswert im Rahmen des verbindlichen ex ante-Ausgleichs erfolgt rückwirkend für volle Anwendungsjahr. Hierzu wird der Angemessenheitswert nach Berücksichtigung des unternehmensindividuellen Zu- bzw. Abschlags proportional zur Anpassung der Soll-Kosten, die sich im Rahmen der Korrektur des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs ergibt, angepasst.

**Zu 2: Tabelle B „ex-ante vorläufig 2024 im Kreisgebiet bzw. je Teilnetz“**

Die Tabelle ist vom Aufgabenträger jährlich entsprechend der Kriterien anzupassen und zu veröffentlichen.

Kreis	Teilnetz	Km-Leistung	Gesamt-kilometer	Ex ante- Ausgleich
Nr.	- Einzellinien - Linienbündel - Verkehrsgebiet	Fplkm/a	(nachrichtlich)	vorläufiger Ausgleich 2024 (Euro)
1				
2				
3				
<b>Gesamt-ausgleich</b>				<b>XXX Euro</b>

### **4.3 verbindlicher ex ante-Ausgleich**

Eine Korrektur der Vorauszahlung (ex ante-Ausgleichs) kann bei außergewöhnlichen Indexentwicklungen erfolgen.

Die Vorauszahlung für das Ausgleichsjahr ( $n + 1$ ) wird im Vorjahr ( $n$ ) berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Vorvorjahres  $n - 1$  (sog. „Ausgangsjahr“). Bei der Hochrechnung der Kosten und Erlöse handelt es sich um Prognosewerte.

Stellt sich nach Ablauf des Ausgleichsjahres ( $n + 2$ ) – aber vor der Überkompensationsprüfung – heraus, dass die tatsächliche Indexentwicklung im Ausgleichsjahr von der prognostizierten Indexentwicklung im Rahmen des vorläufigen ex ante-Ausgleichs um mehr als 5 Prozentpunkte je Indexreihe abweicht, erfolgt nach Ablauf des Ausgleichsjahres eine Korrektur der betroffenen Indexreihe, indem die tatsächliche Entwicklung zur Berechnung des vorläufigen Ausgleichs für die Indexreihe rückwirkend zu Grunde gelegt wird.

Der ex ante-Ausgleichsbetrag ist sodann zu korrigieren. Dieser Wert bildet sodann den maximalen Gesamtausgleich.

#### **4.3.1 Berechnung verbindlicher ex-ante-Ausgleich**

Der verbindliche ex-ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr  $n+1$  wird im Folgejahr  $n+2$  berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres  $n+1$ . Die Berechnung stellt ein Verfahren mit mehreren Schritten dar.

##### Ermittlung der kalkulatorischen Zinsen

- Die kalkulatorischen Zinsen ermitteln sich in Höhe von 6,5% des betriebsnotwendigen Kapitals, wobei der Mittelwert des Jahresanfangs- und des Jahresendbestands des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ) zugrunde gelegt wird.

##### Ermittlung des kalkulatorischen Gewinns

- Der kalkulatorische Gewinn wird in Höhe von 4,75% auf die Ist-Kosten des Ausgleichsjahres  $n+1$  (begrenzt auf die Ist-Kosten (2024, 2025) bzw. Angemessenheitskosten (ab 2026)).

##### Ermittlung des fiktiven Tarifäquivalents (Tarifäquivalent FT)

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ).
- Zur Ermittlung des fiktiven Tarifanspruchs wird zunächst die Summe der unternehmensspezifischen Kosten des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ), der kalkulatorischen Zinsen und des kalkulatorischen Gewinns gebildet. Hiervon werden so dann die handelsrechtlichen Zinsaufwendungen (Fremdkapitalzinsen) und alle Erlöse, bei denen es sich nicht um Erlöse aus der Tarifierung handelt, in Abzug gebracht; die Ausgleichsleistungen für den Ausbildungstarif werden angerechnet. Die Abzugspositionen ergeben sich dabei aus der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ( $n + 1$ ).



- Das fiktive Tarifäquivalent ergibt sich so dann, indem der fiktive Tarifanspruch durch die Verkehrsleistung in Fahrplankilometer gemäß Anlage 2 (vgl. Ziff 3.2.3 der aV) dividiert wird.

### Ermittlung des Ist-Tarifäquivalents (Tarifäquivalent Ist)

- Das Ist-Tarifäquivalent ergibt sich, indem die dem Verkehrsunternehmen über das Einnahmeverfahren für das Ausgleichsjahr (n + 1) zustehenden Tarifierlöse durch die Verkehrsleistung in Fahrplankilometer gemäß Anlage 2 dividiert werden.

### Ermittlung des verbindlichen ex ante-Ausgleichs (vor Abschmelzung)

- Der verbindliche ex-ante-Ausgleich ergibt sich, indem die Differenz zwischen fiktivem Tarifäquivalent und Ist-Tarifäquivalent mit der Verkehrsleistung in Fahrplankilometern im ZRF-Gebiet nach dem jeweiligen Teilnetz bzw. Linien-bündel bzw. Linie (Anlage 2) multipliziert wird.

### Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (nach Abschmelzung)

- Die Summe aller vorläufigen ex-ante-Ausgleichsbeträge für das Ausgleichsjahr (n + 1) definiert den Gesamtausgleich, der über die allgemeine Vorschrift für das Ausgleichsjahr (n + 1) gewährt wird.
- Sofern die Summe aller verbindlichen ex-ante-Ausgleichsbeträge für das Ausgleichsjahr (n + 1) diesen Gesamtausgleich übersteigt, erfolgt eine proportionale Abschmelzung der verbindlichen ex-ante-Ausgleichsbeträge.

## Musterberechnungen

### Exemplarische Berechnungsskizze: Vorläufiger ex ante-Ausgleich

1. Kostenbestimmung im Ausgangsjahr (n - 1)		
Position		Erläuterung
1 maßgebliche Erlöse (Ist)	100	Unternehmensspezifische Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1)
1a davon Ausgleich Bund, Land und Kreis Jedermann tariff	30	
1b davon sonstige Erlöspositionen	70	
2 maßgebliche Kosten (Ist)	110	Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1)
3 Angemessenheitskosten	100	Verkehrsartenspezifischer Angemessenheitswert nach Zu-/Abschlag für durchschnittliche Reisegeschwindigkeit für das Ausgangsjahr (n - 1)
4 = min (2 ; 3) maßgebliche Kosten (angemessen)	100	Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten, die ggfs. auf den Angemessenheitswert zu begrenzen sind
2. Fortschreibung auf Ausgleichsjahr (n + 1)		
Position		Erläuterung
5 Soll-Erlöse	75	Ermittlung der Soll-Erlöse durch Fortschreibung der Erlöse 1b des Ausgangsjahres (n - 1) auf das Ausgleichsjahr (n + 1)
5a davon Ausgleich Bund, Land, Kreis Jedermann tariff	0	Der Ausgleich für die Anwendung des Jedermann tariffs wird auf Null nicht berücksichtigt gesetzt, d.h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein
5b davon sonstige Erlöspositionen	75	Ermittlung der Soll-Erlöse durch Fortschreibung der Erlöse 1b des Ausgangsjahres (n - 1) auf das Ausgleichsjahr (n + 1)
6 Soll-Kosten	104	Ermittlung der Soll-Kosten durch Fortschreibung der maßgeblichen Kosten des Ausgangsjahres (n - 1) auf das Ausgleichsjahr (n + 1)
3. Ergänzung eines Wagnisaufschlags für das Ausgleichsjahr (n + 1)		
Position		Erläuterung
7 = 2,5% * 6 Wagnisaufschlag	2,6	Wagnisaufschlag in Höhe von 2,5 % bezogen auf die Soll-Kosten (die auf den Angemessenheitswert im Ausgangsjahr begrenzt wurden)
8 = (6 - 5) + 7 vorläufiger ex ante-Ausgleich	31,6	Vorläufiger ex ante-Ausgleich als (positive) Differenz zwischen Soll-Kosten und Soll-Erlösen zuzüglich des Wagnisaufschlags. Soll-Wert lt. Ziffer 3.1.4
9 vorläufiger ex ante-Ausgleich, Gesamtausgleich	31,6	Ziffer 1.8: Der ZRF gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe. Details sind der Anlage 2 zu entnehmen.

**Exemplarische Berechnungsskizze: Verbindlicher ex ante-Ausgleich**

Ermittlung des Tarifäquivalents des Ausgleichsjahres (n+1) für den Referenztarif			
Position			Erläuterung
1	Erlöse (Ist)	75	Unternehmensspezifische Fahrgeid- Tarifeinnahmen ohne Ausgleichszahlungen des Ausgleichsjahres (n + 1) anhand Einnahmeverfahren (auch als "maßgebliche ex-post-Erlöse" bezeichnet)
	Kosten (Ist)	115	Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
2	Verkehrsleistung im Kreisgebiet	100	Gem. Anlage 2 in Fahrplankilometern
	Angemessenheitskosten	110	Verkehrsartenspezifischer Angemessenheitswert nach Zu-/Abschlag für durchschnittliche Reisegeschwindigkeit für das Ausgleichsjahr (n+1)
3 = 1 / 2	Ist-Tarifäquivalent	0,75	Ist-Tarifäquivalent entspricht Ist-Tarifeinnahmen pro Fahrplankilometer

Ermittlung des fiktiven, genehmigungsfähigen Tarifsanspruchs und Tarifäquivalent FT des Ausgleichsjahres (n + 1) für den Referenztarif			
Position			Erläuterung
4	Kosten (Ist)	110	Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1), begrenzt auf Angemessenheitswerte (auch als "maßgebliche ex-post-Kosten" bezeichnet)
5	betriebsnotwendiges Kapital	50	Betriebsnotwendiges Kapital gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
6 = 6,5 % * 5	kalkulatorische Zinsen	3,3	Kalkulatorische Zinsen in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals
7 = 4,75 % * 1	kalkulatorischer Gewinn	3,6	Kalkulatorischer Gewinn in Höhe von 4,75 % auf die Ist-Kosten (begrenzt auf die Angemessenheitskosten)
8	handelsrechtliche Zinsaufwendungen	2,0	Handelsrechtliche Zinsaufwendungen gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
9	sonstige Erlöse	5	Sonstige Erlöse (Erlöse ohne Tarifeinnahmen und Ausgleich Jedermann tariff) gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
10=4+6+7-8-9	fiktiver Tarifsanspruch	109,8	
11 = 10 / 2	fiktives Tarifäquivalent	1,10	Fiktives Tarifäquivalent entspricht fiktivem Tarifsanspruch pro Fahrplankilometer gem. Anlage 2

Ermittlung des verbindlichen ex ante-Ausgleichs (n + 1)			
Position			Erläuterung
12 = 11 - 3	Differenz der Tarifäquivalente	0,35	
13 = 12 * 2	verbindlicher ex ante-Ausgleich	35,0	Verbindlicher ex ante-Ausgleich als Differenz zwischen fiktivem und Ist-Tarifäquivalent multipliziert mit der Verkehrsleistung gem. Anlage 2 in Fahrplankilometern

**4.3.2 Berechnung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (ab dem vierten Ausgleichsjahr - 2027)**

Ergänzend zu dem Verfahren ab dem ersten Ausgleichsjahr erfolgt ab dem vierten Jahr eine Berücksichtigung der Nachfrage. Dies erfolgt über den Ansatz der ermittelten Personenkilometer (Pkm) gem. Ziffer 3.2.3 aV.

Die Kürzung des Ausgleichs erfolgt – bei gleicher Basisverkehrsleistung - in dem Verhältnis, in dem die Ist-Nachfrage von der Soll-Nachfrage negativ abweicht. Für jeden Prozentpunkte geringerer Nachfrage (Pkm) wird der Ausgleich um 0,3 Prozentpunkten je einen Pkm gekürzt (analog Musterrichtlinien DeutschlandTicket). Für Abweichungen von der Basisverkehrsleistung gelten die Regelungen zur Anpassung des Ausgleichs im Falle von Leistungsanpassung (Ziffer 4).

Sofern über den ZRF keine aktuellen empirischen Nachfragedaten für die jeweiligen Ausgleichsjahre bereitgestellt werden, erfolgt eine Festlegung über den Umfang der zu erwartenden Nachfrage grundsätzlich anhand der letzten verfügbaren empirischen Erhebung und nach Festlegung durch den Aufgabenträger.

**Exemplarische Berechnungsskizze: Anpassung verbindlicher ex ante-Ausgleich**

Ermittlung der Anpassung des verbindlichen ex ante-Ausgleichs (n + 1) In Abhängigkeit der Nachfrage			
Position			Erläuterung
1	Soll-Nachfrage (Pkm)	100	
2	Ist-Nachfrage (Pkm)	90	
3= 2/1	Verhältnis Ist zu Soll Nachfrage	10%	
4	Korrekturfaktor	0,3%	Gemäß Ziffer 3.2.3 aV
5 = 3*4	Anteiliger Anpassungsbedarf	0,03%	
6	verbindlicher ex ante-Ausgleich vor Anpassung (T€)	35,0	aus Pos. 13: Ermittlung des verbindlichen ex ante-Ausgleichs (n + 1)
7 = 6*5	Anpassungsbedarf (T€)	0,011	
8 = 6-7	verbindlicher ex ante-Ausgleich nach Anpassung (T€)	34,99	Der ex-Ante-Ausgleich ist begrenzt auf den korrigierten Gesamtausgleich gem. Ziff. 3.3 aV

### 4.3.3 Anpassung der angemessenen Gewinnmarge

Im Rahmen der Überkompensationskontrolle wird eine Gewinnmarge bezogen auf die Kosten entsprechend der Ist-Kosten (2024, 2025) bzw. des Angemessenheitssatz (ab 2026, jeweils jährlicher gültiger Angemessenheitssatz multipliziert mit den erbrachten Fahrplankilometer) festgesetzt.

Überschreiten ab 2026 die Ist-Kosten des Unternehmens den Angemessenheitswert nach Anpassung an die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (je Verkehrsart), so verringert sich die zulässige angemessene Gewinnmarge nach folgendem Verfahren:

Überschreiten die Ist-Kosten den Angemessenheitswert um einen Prozentpunkt, so reduziert sich die angemessene Gewinnmarge um den gleichen Prozentwert.

#### Beispiel:

Angemessenheits-Wert

= 3,00 Euro zulässige Gewinnmarge = 4,75 % Umsatz (Normfall)

Ist-Wert

= 4,50 Euro zulässige Gewinnmarge = 2,375 % Umsatz (dynamische Untergrenze)

Ist-Wert

= 2,50 Euro zulässige Gewinnmarge = 4,75 % Umsatz (feste Obergrenze)



**Richtlinie  
zur Einnahmenaufteilung  
im Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF)  
(Stand November 2023)**

ENTWURF



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

### Inhalt

<b>1 Überblick über das Verfahren der Einnahmenaufteilung.....</b>	<b>1</b>
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
<b>2 Parameter des EA und ihre Herleitung .....</b>	<b>3</b>
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
<b>3 Differenzierung in der EA.....</b>	<b>12</b>
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
<b>4 Ausgangslage: „EA-Kompromiss“ und seine Validierung .....</b>	<b>17</b>
<b>5 Sonstige Festlegungen.....</b>	<b>20</b>
5.1 Fortschreibung.....	20
5.2 Revisionsklausel.....	25
5.3 Sicherungsmechanismus.....	26
5.4 Migration.....	29
<b>6 Anlage A – Fahrausweisarten im RVF und ihre Zuordnung zu den Einnahmenpools /Tarifgruppen .....</b>	<b>31</b>



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

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

ENTWURF

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

### Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatische Fahrgastzählssysteme
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	Jugenticket 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



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

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

ENTWURF



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

# 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 zugeschrieben 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<sup>1</sup> regelt die Anwendungsrichtlinie 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 zugeschrieben werden. Insbesondere sollen Fahrgelder für neu hinzukommende Unternehmen nach gleichen Maßstäben wie für Bestandsunternehmen zugeschrieben 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.

---

<sup>1</sup> EA-Partner im regionalen Busverkehr sind die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen der Verkehrsbereiche.



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

**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.



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

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

### **Direktzuweisung: Fahrgeldeinnahmen mit eindeutiger Zuordnung zu Linienbündeln**

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

### **Regelzuscheidungen: alle übrigen Verbundeinnahmen**

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

## **2 Parameter des EA und ihre Herleitung**

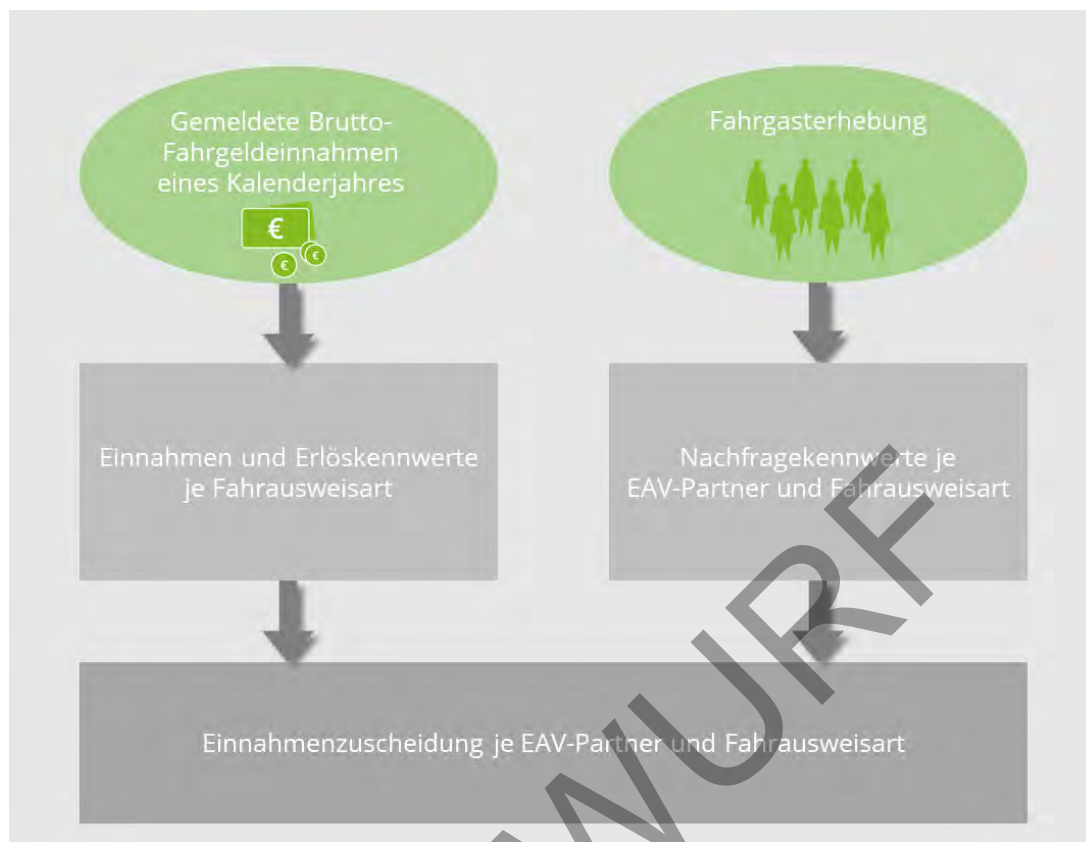
Die Fahrgeldeinnahmen der Aufteilungsmasse (vgl. Anlage G – Aufteilungsmasse), die nach dieser RL verteilt werden, werden nach den Ergebnissen von Fahrgasterhebungen zugeschrieben.

---

<sup>2</sup> Die Begriffe Los bzw. Netz werden synonym zu der Bezeichnung Linienbündel verwendet.

<sup>3</sup> Die Direktzuweisungen werden je Linie ausgewiesen.

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF



**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

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

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 Einnahmenezuschreibung 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.

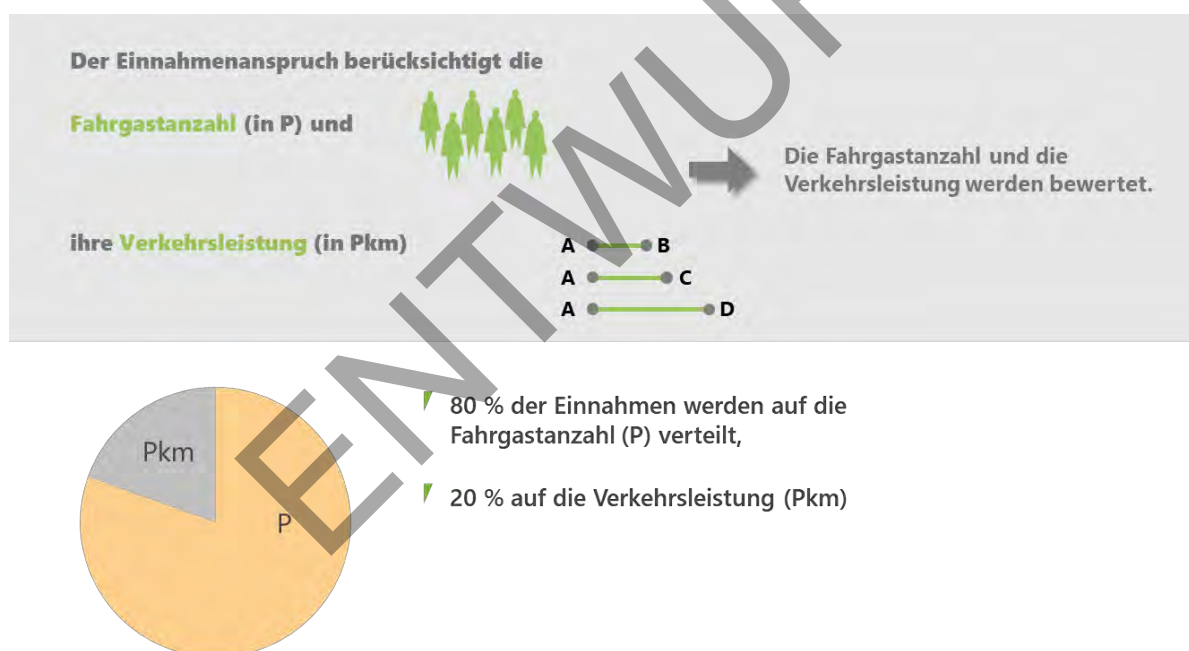


Abbildung 2-2: Kenngrößen P und Pkm des Einnahmenaufteilungsverfahrens

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.

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

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

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

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).

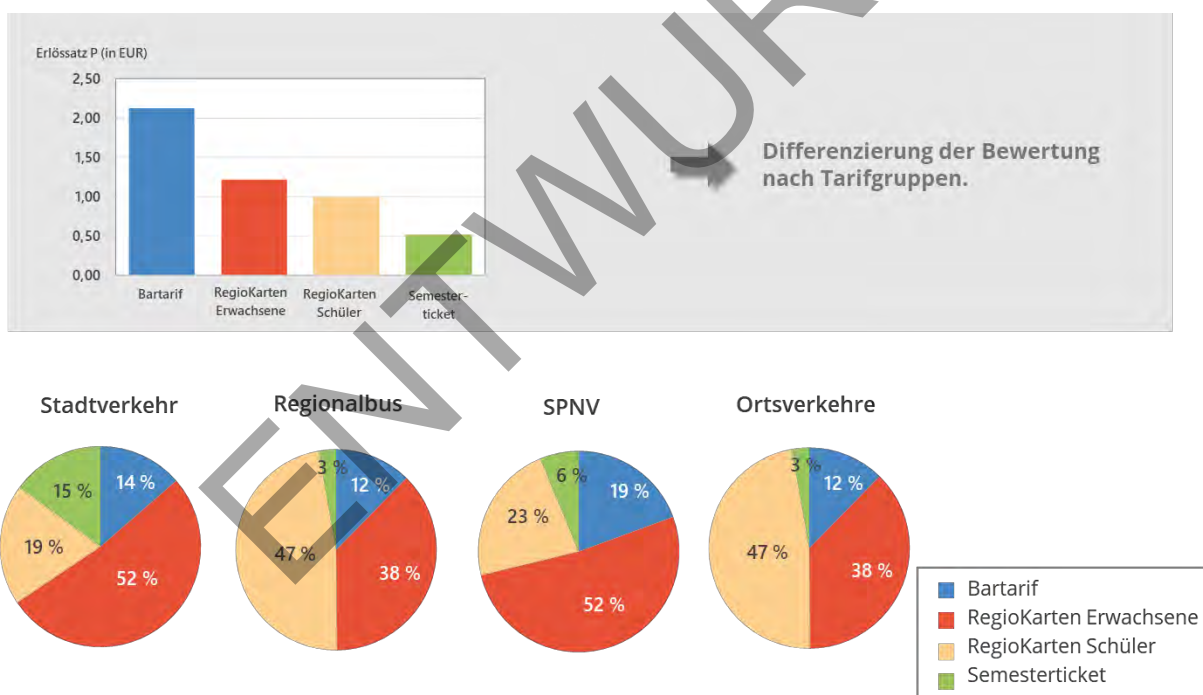


Abbildung 2-3: Ertragskraft - Differenzierung der Bewertung nach Tarifgruppen

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.

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

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

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

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

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

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:

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

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

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

Beispiel:

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

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

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:



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

- 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.

#### Die wievielte Fahrt führen Sie heute mit Ihrem Fahrausweis durch?

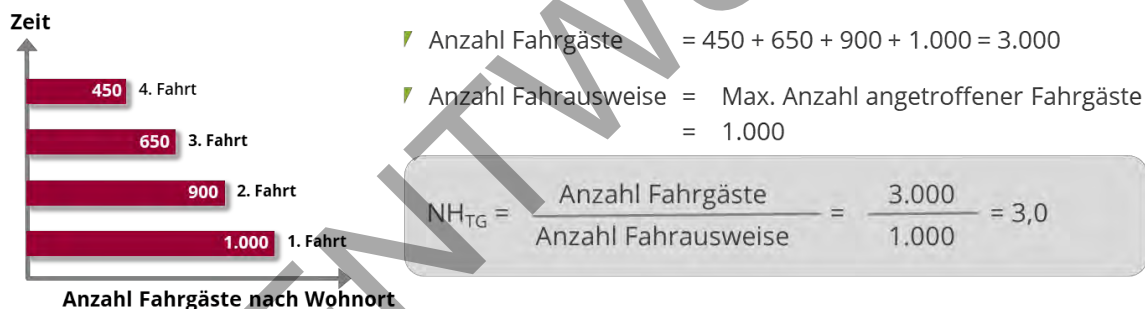


Abbildung 2-5: Berechnung der Nutzungshäufigkeit je Tagesart und Wohnort

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:

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

- 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.

$$NH_{\text{Tageskarte, VT}} = \frac{VB_{\text{Tageskarte, VT}}}{\text{Stück}_{\text{Tageskarte, VT}}}$$

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:

$$NH_{\text{BT, VT}} = \frac{NH_{\text{EF, VT}} * \text{Stück}_{\text{EF, VT}} + NH_{\text{Tageskarte, VT}} * \text{Stück}_{\text{Tageskarte, VT}}}{\text{Stück}_{\text{EF, VT}} + \text{Stück}_{\text{Tageskarte, VT}}}$$

### III: Berechnung spezifischer Nutzungsintensitäten

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

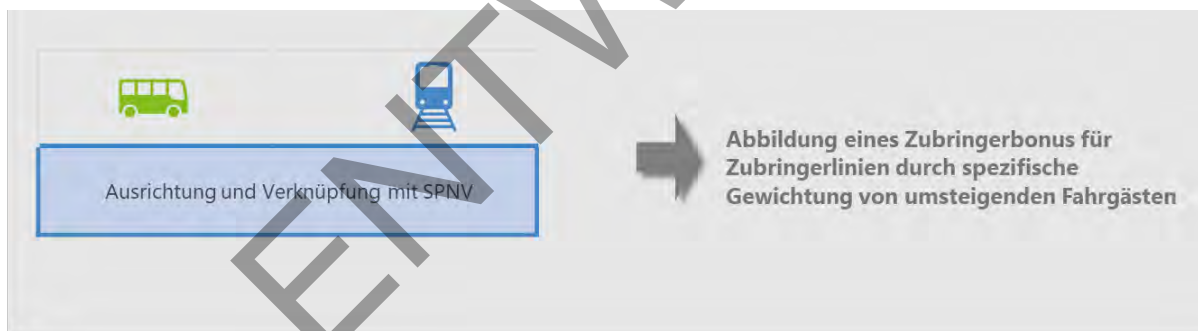
Die spezifische Nutzungsintensität (NI) je Fahrausweisart und Verkehrsträger wird aus dem Verhältnis der spezifischen Nutzungshäufigkeiten (NH) je Fahrausweisart (TG) und Verkehrsträger (VT) und der jeweiligen verbundweiten Nutzungshäufigkeit (NH) berechnet.

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

### 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.



- ▾ Merkmale von Zubringerlinien
  - ▾ Bedienung von SPNV-Halten
  - ▾ Fahrplanabhängigkeit zum SPNV
  - ▾ hoher Umsteigeranteil

#### 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.

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

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:

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

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

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

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

**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.

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

### 3 Differenzierung in der EA

Im Verfahren der Einnahmen im RVF werden vier Verkehrsträger<sup>4</sup> 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.

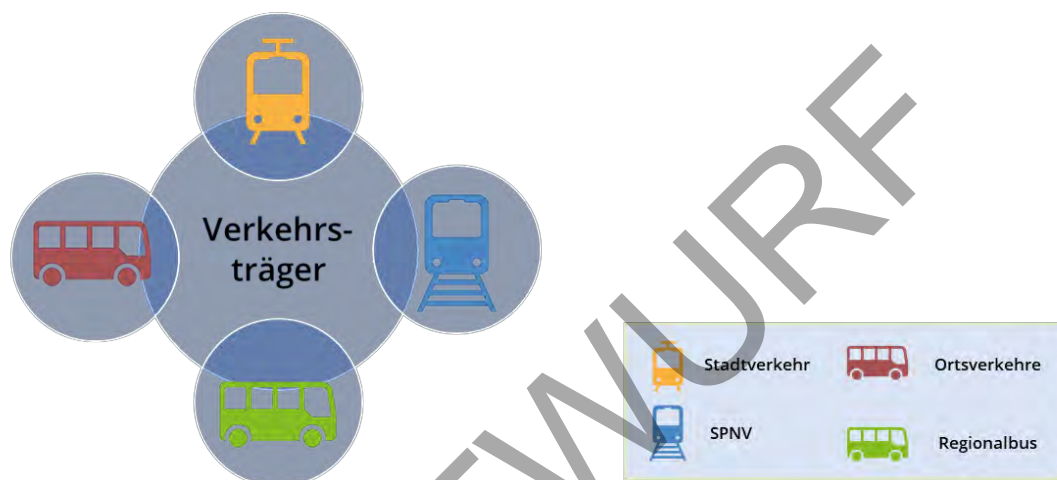


Abbildung 3-1: Verkehrsträger im RVF

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

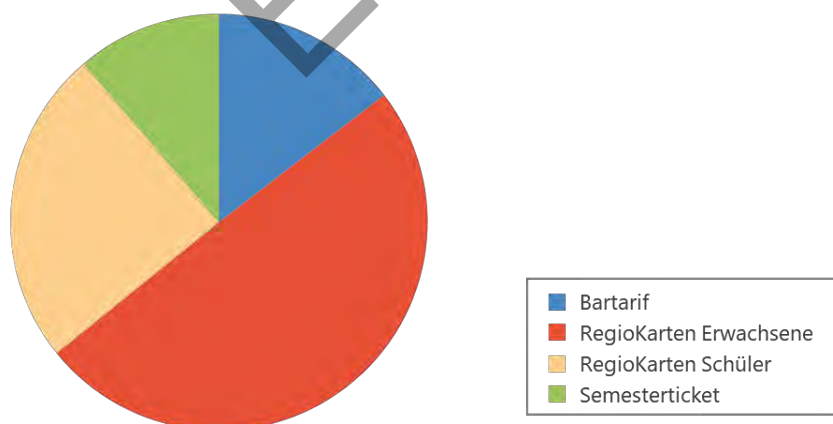


Abbildung 3-2: Einnahmenpools im RVF

<sup>4</sup> Es werden die vier Unternehmensgruppen Stadtverkehr, Regionalbus, SPNV und Ortsverkehre differenziert.



## Richtlinie zur Einnahmeverteilung im RVF

---

Die formale Berechnung des Einnahmenanspruchs wird im Folgenden beschrieben.

ENTWURF

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

### 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.

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

mit den **verbundspezifischen** Größen

- Erlössatz je Fahrgast (P) und Tarifgruppe (TG)
- Erlössatz je Personenkilometer (Pkm) und Tarifgruppe (TG)
- Korrekturfaktor<sup>5</sup> (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.

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

mit den **verbundspezifischen** Größen

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

<sup>5</sup> 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.

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

- 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.

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

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)



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RvF

### 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.

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

### 3.5 Einnahmenanspruch eines Verkehrsträgers

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

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

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 Zuschuldung 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 Zuschuldungsjahres angewendet.

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

### 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 Einnahmensanspruch 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 Einnahmensanspruch 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.



**Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF**

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) <sub>SPNV</sub> /(2) <sub>RV</sub>
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 €	
<b>Summe</b>		<b>100.000 €</b>	<b>100.000 €</b>		

**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  $\geq$  96 Mio. EUR beträgt der Aufschlag mind. 2,9 Mio. EUR. Liegt das Einnahmenvolumen unter 96 Mio. EUR wird der Aufschlag anteilig zum Einnahmerrückgang 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) <sub>SPNV</sub> /(2) <sub>RV</sub>
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 €	
<b>Summe</b>		<b>100.000 €</b>	<b>100.000 €</b>		

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**



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

- **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	Einnahmenanspruch Schritt 1 in Tsd. EUR (1)	Einnahmenanspruch Schritt 4 in Tsd. EUR (2)	Regionalbusbonus in Tsd. EUR (3)=(1)-(2)	anteiliger Regionalbusbonus SPNV in % (4)=(3) <sub>SPNV</sub> /(2) <sub>RV</sub>
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 €	
<b>Summe</b>		<b>100.000 €</b>	<b>100.000 €</b>		

II: Der Betrag ist  $\leq$  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**

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

### 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**

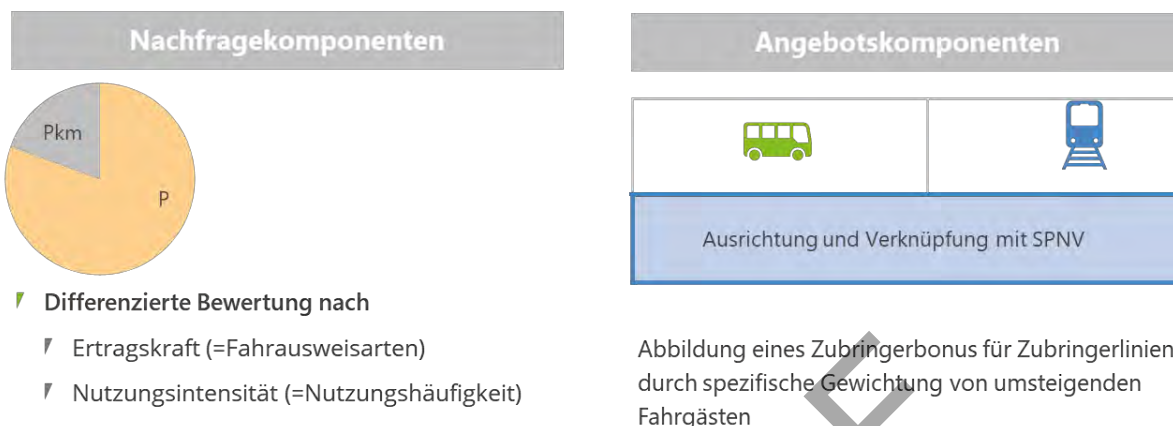
Es wird eine verbundweite Fahrgasterhebung (FE) durchgeführt und die Parameter des EA, das sind

- 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.

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

### Durchführung einer Fahrgasterhebung und Umsetzung der Einnahmenaufteilung analog zur Ermittlung der Absprungbasis



#### 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 Fahrgastzählssystemen) 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 Zählzeiten werden die Ergebnisse der letzten Fahrgasterhebung je Linie mit der relativen Veränderung der jeweiligen

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

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

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

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

mit den **verbundspezifischen** Größen

- Korrekturfaktor (K) je Tarifgruppe (TG)

den **linienspezifischen (Linie)** Größen

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

Die einzelnen Bestimmungsgrößen der Erlöse ( $P_{TG}$ ,  $P_{km_{TG}}$ ,  $\text{Übersteigergewicht}_{TG}$ ,  $NI_{TG, VT}$ ,  $\text{Erlössatz-}P_{TG}$  und  $\text{Erlössatz-}P_{km_{TG}}$ ) 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.

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

### 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<sup>6</sup>.

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

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 Einnahmenezuschreibung über die jeweils neuen Verkaufsdaten durch die Übertragung der Schlüssel je Tarifgruppe bzw. Einnahmenpool angepasst (Verfahren III)

<sup>6</sup> 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

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

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

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

mit den verbundspezifischen Größen

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

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



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

- 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<sup>7</sup> 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

<sup>7</sup> Der AK empfiehlt, dass die Nachher-Erhebung für die Neuverkehrsansträge des SPNV im Rahmen des BSB2020-Projektes entfallen.

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

### 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 Revisionsverfahrens. 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.

Anpassung der Vereinbarungen zu Parametern 	Anpassung der Vereinbarungen zu Zyklen 
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nachfolgeregelung 9-Euro-Ticket (Zunahme von Freizeitfahrten und Nutzungsintensität)</li> <li>✓ Einführung Deutschland-Ticket Jugend (Entfall von Tarifprodukten und Einnahmenpools)</li> <li>✓ Einführung/Ausweitung von On-Demand-Verkehren (Einführung eines neuen zusätzlichen Verkehrsträgers)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Corona (Aussetzen der Fahrgastzählung/-erhebung)</li> <li>✓ Baumaßnahmen (Verschieben der Fahrgastzählung/-erhebung)</li> <li>✓ Ausbau des ÖPNV-Angebotes (Verschieben der Fahrgastzählung/-erhebung)</li> </ul>

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

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

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 Zähl- 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 Fahrgastzähl-Systemen) gemessene Veränderung in der verbundweiten Fahrgastanzahl  $\Delta\%P_{AFZS}$  der erwarteten Veränderung gegenübergestellt wird, die aus der Verkaufstatistik (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.

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

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:

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

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

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.

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

Für die Fortschreibung des Einnahmeanspruchs auf Basis neuer Zählraten und der Berücksichtigung des Sicherungsmechanismus ergibt sich für die Fortschreibung der Einnahmen je Linie der folgende formale Zusammenhang (vgl. auch Kapitel Fortschreibung 5.1):

$$\text{Einnahmen je Linie}_{\text{neu}} = \left( \sum_{\text{TG}} P_{\text{TG, Linie}} \times \text{Erlössatz-P}_{\text{TG}} \times 1/N_{\text{TG, VT}} \times \text{Übersteigergewicht}_{\text{TG, Linie}} \times 80\% + \sum_{\text{TG}} P_{\text{km}_{\text{TG, Linie}}} \times \text{Erlössatz-P}_{\text{km}_{\text{TG}}} \times 1/N_{\text{TG, VT}} \times 20\% \right) \times (1 + \Delta\%P_{\text{Linie}}) \times DF_{\text{VT}} \times K_{\text{TG}}$$

### Abbildung 5-9: Fortschreibung mittels Zählung und Sicherungsmechanismus

mit der **verbundspezifischen** Größe

- Korrekturfaktor (K) je Tarifgruppe (TG)

der **linienspezifischen (Linie)** Größe

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

mit der **verkehrsträgerspezifischen (VT)** Größe

- Dämpfungsfaktor (DF).

## 5.4 Migration

Unzumutbare Härten in Folge der erstmaligen Aktualisierung des Einnahmeanspruchs 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 Einnahmeanspruch 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

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

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.

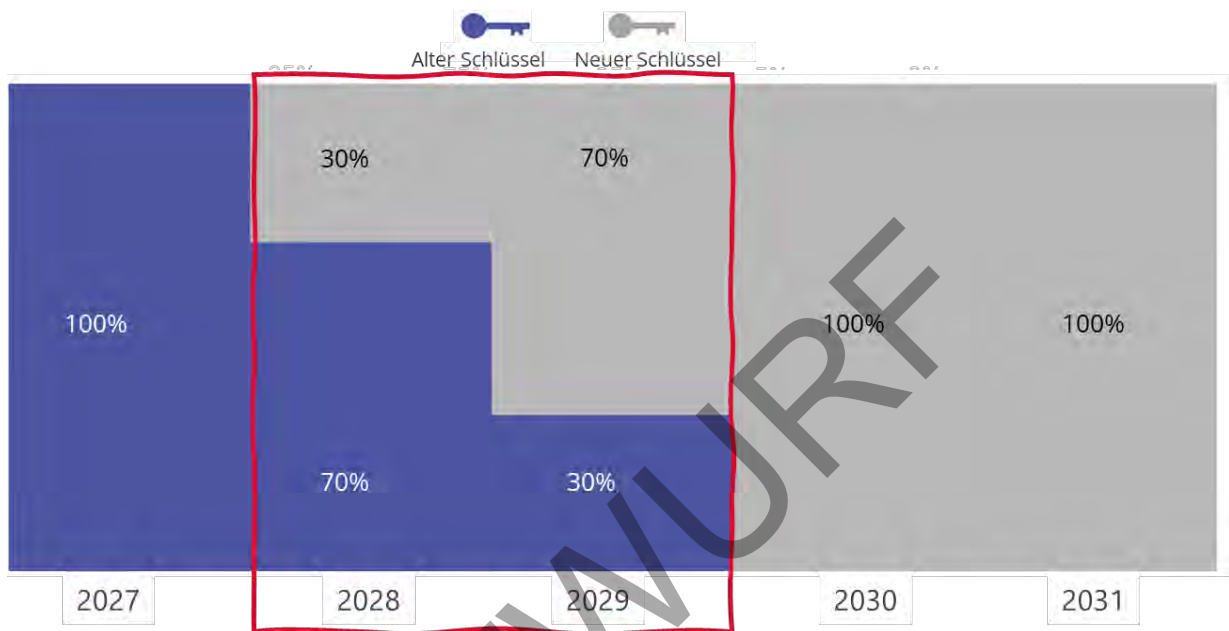


Abbildung 5-10: Kombination von Alt- und Neuschlüssel

Die EA im RVF unterscheidet 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).

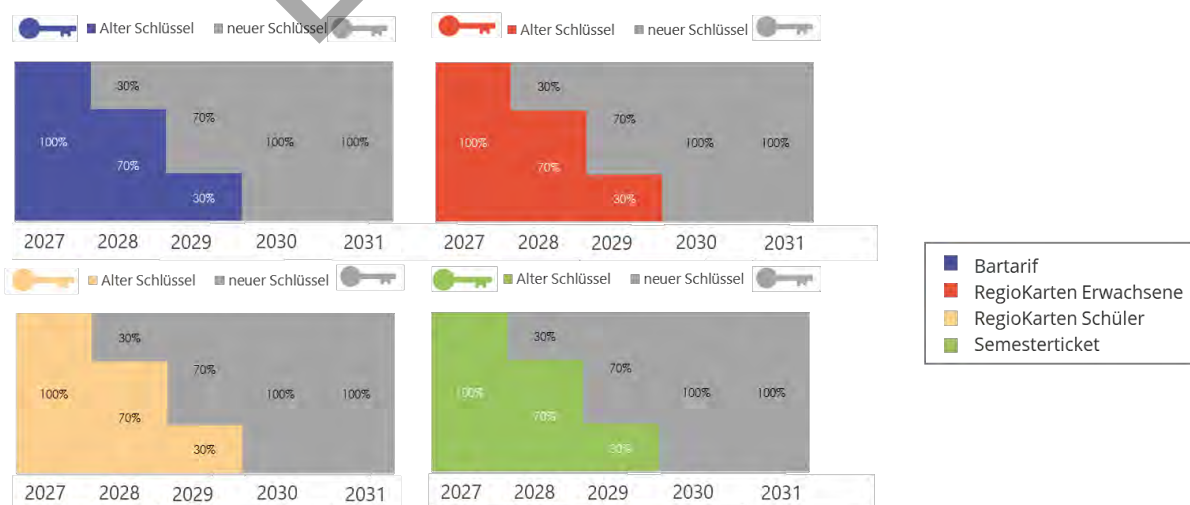


Abbildung 5-11: Kombination von Alt- und Neuschlüssel je Einnahmenpool



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

### 6 Anlage A – Fahrausweisarten im RVF und ihre Zuordnung zu den Einnahmepools /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





## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

<b>Tarifcode</b>	<b>Benennung</b>	<b>Tarifgruppe POOL</b>	<b>POOL (alte EAV)</b>
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



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

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



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

### 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	Zubringerfunktion
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



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

Linie-Nr (VE2016)	VB-Nr	Korridor	VU kurz	VT	Zubringerfunktion
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



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

Linie-Nr (VE2016)	VB-Nr	Korridor	VU kurz	VT	Zubringerfunktion
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



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

Linie-Nr (VE2016)	VB-Nr	Korridor	VU kurz	VT	Zubringerfunktion
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
Städlibus	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

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

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

VB-Nr.	Name	Aufgabenträger	Verkehrsträger	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



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

### 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.

ENTWURF





## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

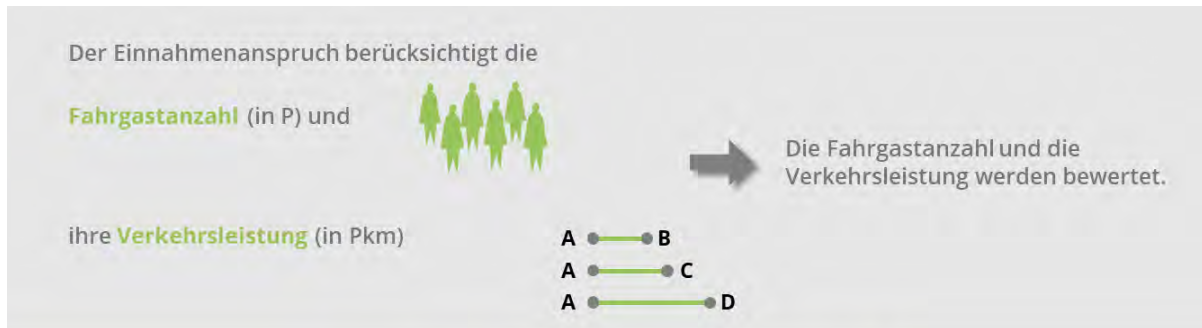
### 10 Anlage E – Anforderungen an die Fahrgastzahlungen im RVF

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 Fahrgastzahlungen.

ENTWURF

Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

11 Anlage F – Umsetzung des Einnahmenaufteilungsverfahrens für das Jahr 2019



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

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



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

Abbildung 11-2: Komponente 2: Differenzierung nach Tarifgruppen

## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF



Erlössätze	je P	je Pkm
	in EUR	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

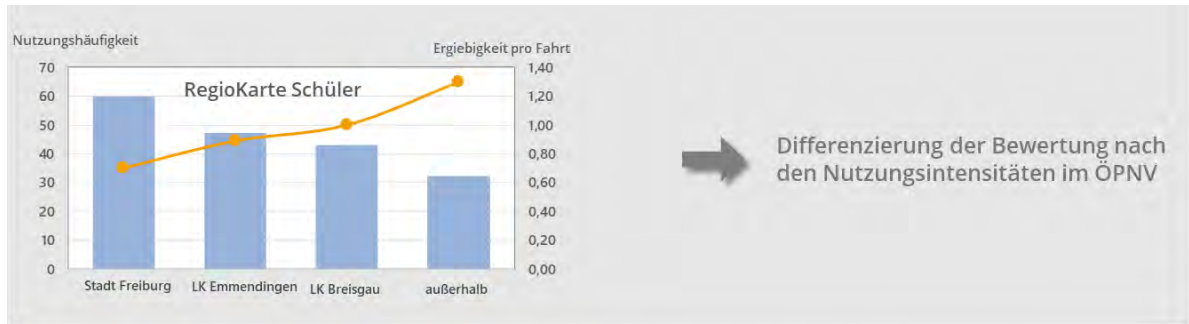
Abbildung 11-3: Komponente 2: Spezifische Erlössätze je Tarifgruppe



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

Abbildung 11-4: Komponente 3: Differenzierung nach Nutzungsmöglichkeiten

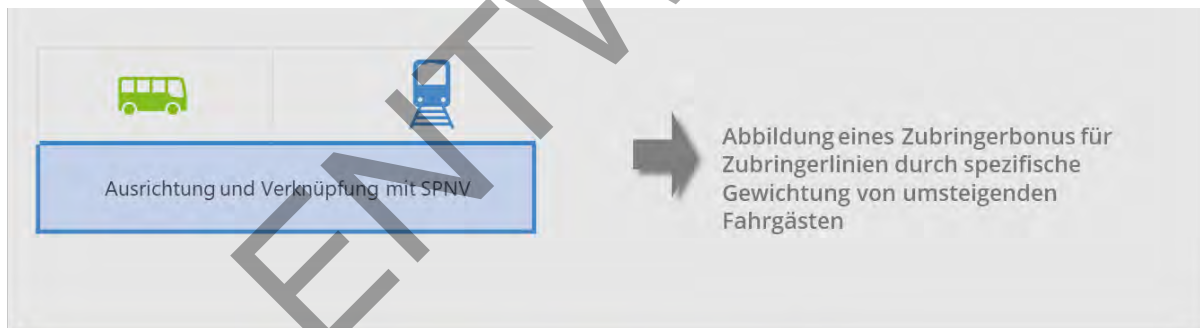
## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF



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 Kleine Stadtverkehre	18.715 €	18.026 € 709 €	19 €
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



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

### 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



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

Komfortzuschlag	SBG	Wanderbus Kirchzarten-Zastler	Winterhalter
-----------------	-----	-------------------------------	--------------

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

ENTWURF



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1:	Kenngößen des Einnahmenaufteilungsverfahrens .....	4
Abbildung 2-2:	Kenngößen 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



## Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im RVF

---

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

ENTWURF





Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH

# Anwendungsrichtlinie für die Einnahmeverteilung im RVF (AwRL-EA)

Stand: November 2023

ENTWURF

## INHALTSVERZEICHNIS

1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN .....	2
2. EINNAHMENMELDUNG .....	2
3. BILDUNG DER AUFTEILUNGSMASSE JE EINNAHMENPOOL.....	3
4. ERMITTLUNG DES EINNAHMENANSPRUCHS.....	3
5. EINNAHMENAUSGLEICH.....	4
6. ERGEBNISDARSTELLUNG.....	4
7. PRÜFUNGSBESTIMMUNGEN .....	5
8. SCHLUSSBESTIMMUNGEN .....	5

ENTWURF

## 1. Begriffsbestimmungen

Im Sinne der Anwendungsrichtlinie für die Einnahmeverteilung im RVF (AwRLEA) bezeichnet der Ausdruck

- (1) EA-Partner: Verkehrsunternehmen, die eine Genehmigung nach § 2 Abs. 1, PBefG oder eine Betriebsübertragung für Personenbeförderungsleistungen im Gebiet des Regio-Verkehrsverbundes Freiburg (ÖSPV) oder einen Vertrag mit dem Land Baden-Württemberg nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) besitzen (SPNV). Sie haben gem. der Richtlinie zur Einnahmeverteilung im Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RLEA) einen Anspruch aus den gemeinsam erzielten Einnahmen aus dem RVF-Verbundtarif.
- (2) Bündel/Verkehrsbereich/Netz: Eine von zuständigen Aufgabenträger im RVF definierte Zusammenfassung von Linien im ÖPNV (ÖSPV und SPNV).
- (3) Tarifgruppe/Einnahmenpool: Die unter Punkt 3 in Verbindung mit der Anlage A der RLEA definierte Zusammenfassung von Fahrscheinen und die daraus entstehenden Brutto-Fahrgeldeinnahmen. Die Begriffe Tarifgruppe und Einnahmenpool werden in der AwRLEA synonym verwendet.
- (4) Kassentechnische Einnahmen: Brutto-Fahrgeldeinnahmen, die aus den nach den Bestimmungen des Verbundtarifs ausgegebenen Fahrausweisen stammen.

## 2. Einnahmeverteilung

- (1) Für jeden Kalendermonat teilen die EA-Partner der Verbundgesellschaft bis spätestens zum 20. des Folgemonats die Höhe der von ihnen an die Endkunden ausgegebenen Verbundfahrausweise und die daraus resultierenden Einnahmen (kassentechnischen Einnahmen) – getrennt nach Fahrscheinen und Preisstufen – mit. Ist der 20. des Folgemonats ein Wochenend- oder Feiertag endet die Frist am letzten Arbeitstag vor dem 20. des Folgemonats. Die Verbundgesellschaft stellt den EA-Partnern geeignete und aktuelle Tools für die Einnahmeverteilung zur Verfügung.
- (2) Die Einnahmen verbleiben bei den EA-Partnern, bis die Verbundgesellschaft den Einnahmevergleich durchführt (s. Punkt 5).
- (3) Überschreitet ein EA-Partner die Frist zur Einnahmeverteilung, entscheidet die Verbundgesellschaft, ob die verspätete Einnahmeverteilung berücksichtigt werden kann, um die Fristen nach 4 (1) und 5 (3) zu wahren.
- (4) Bei wiederholter Überschreitung der Meldefrist nach (3) durch EA-Partner mit positiven Einnahmevergleich nach 5 (1) behält sich die Verbundgesellschaft vor 50 % des zu erstattenden Einnahmevergleich bis zur nächstfolgenden Einnahmevergleich

einzubehalten. Die daraus entstehenden Zinsgewinne fließen der Verbundgesellschaft zu. Die Verbundgesellschaft informiert vorab die Versammlung der Erlösverantwortlichen über ihr Vorgehen.

- (5) Die Verbundgesellschaft darf zur Erfüllung ihrer Pflichten die über (1) generierten Daten elektronisch verarbeiten. Sie kann für das Berichtswesen an die Organe der Verbundgesellschaft, an den Zweckverbandes Regio-Nahverkehr und seiner Mitglieder sowie für die Öffentlichkeitsarbeit (ggf. aggregiert) die Daten aufbereiten, kommunizieren und an berechnigte Dritte – insbesondere zur Erlangung von Ausgleichsleistungen –weiterleiten.

### 3. Bildung der Aufteilungsmasse je Einnahmenpool

- (1) Gem. Punkt 3 in Verbindung mit der Anlage A der RLEA wird jeder Fahrschein einer der vier Einnahmenpools Barverkehr, Zeitkarten Erwachsene, Zeitkarten Schüler, Zeitkarten Studierende zugeordnet. Die von den EA-Partnern gemeldeten Brutto-Fahrgeldeinnahmen je Fahrschein und die von Dritten (z.B. Baden-Württemberg-Tarif GmbH, Deutschlandtarifverbund-GmbH) zur Verfügung gestellten Brutto-Fahrgeldeinnahmen ergeben aufsummiert die Aufteilungsmasse je Einnahmenpool und Abrechnungsperiode.
- (2) Einnahmen aus Jahreskarten und SemesterTicket werden entsprechend der Abrechnungsperioden periodengerecht einbezogen. Das heißt, die Summe der gemeldeten Brutto-Fahrgeldeinnahmen aus Jahreskarten werden ab dem Monatsmonat über 12 Monate zu je 1/12 des Ausgabepreises einbezogen, beim SemesterTicket entsprechend über 6 Monate zu je 1/6.

### 4. Ermittlung des Einnahmenanspruchs

- (1) Die Verbundgesellschaft ermittelt die Einnahmenansprüche nach den Bestimmungen der RLEA. Sie teilt den EA-Partnern bis spätestens fünf Arbeitstage nach Ablauf der Frist für die Einnahmemeldungen nach Punkt 1 (1) die monatlichen Einnahmenansprüche mit.
- (2) Für die Umsetzung der Einnahmeverteilung wird auf Basis der Fahrgeldeinnahmen 2019 ein Schlüssel je Linie und Einnahmenpool aus dem Verhältnis des Einnahmenanspruchs einer Linie je Einnahmenpool und der Summe der Einnahmeansprüche je Einnahmenpool gebildet.
- (3) Der Einnahmenanspruch je Bündel/Verkehrsbereich/Netz ist die Summe der Linien-Ansprüche über die zugeordneten Linien.
- (4) Der Einnahmenanspruch je Verkehrsträger ist die Summe der Erlöse je Bündel/Verkehrsbereich/Netz über die zugeordneten Bündel/Verkehrsbereich/Netz.

- (5) Der Einnahmenanspruch je EA-Partner ist die Summe der Einnahmenansprüche je Bündel/Verkehrsbereich/Netz über die zugeordneten Bündel/Verkehrsbereiche/Netze.
- (6) Die Ermittlung des Einnahmenanspruch je EA-Partner erfolgt monatlich. Der Einnahmenanspruch im Quartal ist die Summe der Ansprüche aus den dazugehörigen Monaten. Der Einnahmenanspruch im Jahr ist die Summe der Ansprüche aus den dazugehörigen Quartalen.
- (7) Der unterjährige Einnahmenanspruch ist bis zur Erstellung der endgültigen Jahresabschlussrechnung als Abschlag definiert.

## 5. Einnahmenausgleich

- (1) Die Summe der Einnahmenansprüche über alle Einnahmenpools abzüglich der gemeldeten kassentechnischen Einnahmen ergibt den Einnahmenausgleich. Dabei werden kassentechnische Einnahmen aus Jahreskarten und Semestertickets gem. Punkt 3 (2) periodengerecht einbezogen.
- (2) Positive Einnahmenausgleiche erstattet die Verbundgesellschaft dem EA-Partner, negative Einnahmenausgleiche erstattet der EA-Partner der Verbundgesellschaft.
- (3) Der Ausgleich des Einnahmenanspruchs erfolgt durch die Verbundgesellschaft quartalsweise 20 Tage nach Veröffentlichung der Quartalsabrechnung. Die EA-Partner mit negativen Einnahmenausgleich erstatten der Verbundgesellschaft 10 Tagen nach Mitteilung der Quartalsabrechnung.
- (4) Auf Beschluss des Aufsichtsrates der Verbundgesellschaft kann der Einnahmenausgleich in anderen Zeitabständen erfolgen.

## 6. Ergebnisdarstellung

- (1) Die Verbundgesellschaft weist jedem EA-Partner je Abrechnungsperiode die zugewiesenen Brutto-Fahrgelderlöse je Bündel/Verkehrsbereiche/Netze und Einnahmenpool aus.
- (2) Bei den ausgewiesenen Ansprüchen handelt es sich um Brutto-Fahrgeld inklusive der gesetzlichen Mehrwertsteuer. Die Abführung der Mehrwertsteuer obliegt dem EA-Partner.
- (3) Des Weiteren weist die Verbundgesellschaft jedem EA-Partner die einbezogenen kassentechnischen Einnahmen nach Punkt 5 (1) und der sich daraus ergebene Einnahmenausgleich aus.

## 7. Prüfungsbestimmungen

- (1) Die Verbundgesellschaft hat sich die Richtigkeit der Verkaufsmeldungen (Einnahmen und Stückzahlen) nach Punkt 1 (1) jährlich bestätigen zu lassen. Die EA-Partner verpflichten sich, hierzu ein Testat des jeweiligen Wirtschaftsprüfers / Steuerberaters über die Richtigkeit bis zum 30.09. des Folgejahres vorzulegen. Die Kosten für diese Bestätigung trägt der EA-Partner, um dessen Daten es sich hierbei handelt.
- (2) Die Verbundgesellschaft übergibt den EA-Partner bis zum 31.03. des Folgejahres die für die Bestätigung der Verkaufsmeldungen benötigten Unterlagen. Zusätzliche Kosten, die durch verspätetes bzw. säumiges Rücksenden der Bestätigungen der Richtigkeit der gemeldeten Verkaufsdaten entstehen, trägt der Verursacher.
- (3) Die Richtigkeit der von der Verbundgesellschaft erstellten Einnahmeverteilung in Übereinstimmung mit der RLEA und der AwRLEA ist von dem für die Verbundgesellschaft bestellten Jahresabschlussprüfungsgesellschaft anlässlich der Jahresabschlussprüfung zu bestätigen.

## 8. Schlussbestimmungen

- (1) Bei Änderung der RLEA wird von der Versammlung der Erlösverantwortlichen die Anpassung der AwRLEA geprüft, veranlasst und beschlossen.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen unwirksam sein oder werden, bleibt die Wirksamkeit der übrigen AwRLEA unberührt. Die Parteien der Versammlung der Erlösverantwortlichen verpflichten sich, die unwirksamen Bestimmungen durch eine wirksame zu ersetzen, die dem ursprünglich beabsichtigten wirtschaftlichen und rechtlichen Erfolg möglichst nahe kommt.

Antragssteller \_\_\_\_\_  
Betrachtungsjahr \_\_\_\_\_

Trennungsrechnung		Gesamtunternehmen (Eintragungen gemäß GuV)	Stufe 1		Stufe 2		Stufe 3			Anmerkungen			
			Abzüglich verkehrsfremde Geschäftstätigkeit	Verbleib Verkehrssparte	Abzüglich sonstige Tätigkeiten im Verkehrsbereich	Verbleib Busverkehre nach §§ 42 und 43 PBefG	Summe aller sonstigen Aufgabenträger	LK Breisgau- Hochschwarzwald	LK Emmendingen		Plausibilisierung Stufe 3		
<b>Erträge</b>		<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	ok			
Erträge	Summe Erträge aus Verbund	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
	davon Erträge aus Verbund - zeitarten Erwachsene	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
	davon Erträge aus Verbund - zeitarten Ausbildungstarif	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
	davon Erträge aus Verbund - Semesterticket	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
	davon Erträge aus Verbund - Barverkehr	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
	Erträge aus Haustarif	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
	Erträge aus erhöhten Beförderungsentgelten	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
	Erträge nach § 16 OPNVG BW	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
	Ausgleichszahlungen Deutschland-Ticket	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
	Sonstige Zuschüsse und Ausgleichszahlungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
	SGB IX-Mittel (Schwerbehindertenverkehr)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
	Sonstige Umsatzerlöse	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
	<b>Sonstige Erträge</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	ok		
	43 PBefG-Mittel (Sonderformen des Linienverkehrs)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	46 PBefG-Verkehre (Formen des Gelegenheitsverkehrs)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Vermietung Werbeflächen (Fahrzeuge, Haltestellen)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Erlöse sonstige Dienstleistungen für Dritte	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
Bestandsänderung unfertiger Erzeugnisse	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
aktivierte Eigenleistungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
Sonstige betriebliche Erträge	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok			
<b>Aufwendungen</b>		<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	ok		
Personal- aufwand	Personalaufwand	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Löhne	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Gehälter	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
Material- / sonstige betr. Aufwendungen u. Abschreibungen	Material- / sonstige betr. Aufwendungen u. Abschreibungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Treibstoff	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	sonstige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Bezogene Leistungen für Fahrleistungen (insb. Subunternehmer)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	andere bezogene Leistungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Raum- und Gebäudemieten, Pachten	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Abschreibungen auf Fahrzeuge	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	andere Abschreibungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Fahrzeughaftpflicht und Kaskoversicherung	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Sonstige Versicherungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
<b>Sonstiges</b>		<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	ok	
Sonstiges	Erträge aus Beteiligungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Erträge aus Wertpapieren	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
	<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	ok	
	außerordentliche Erträge	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok	
außerordentliche Aufwendungen	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
Steuern und Einkommen aus Ertrag	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
sonstige Steuern	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	ok		
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>	ok	

ergänzende Abfrageparameter		Gesamtunternehmen (Eintragungen gemäß GuV)	Stufe 1		Stufe 2		Stufe 3			Anmerkungen			
			Abzüglich verkehrsfremde Geschäftstätigkeit	Verbleib Verkehrssparte	Abzüglich sonstige Tätigkeiten im Verkehrsbereich	Verbleib Busverkehre nach §§ 42 und 43 PBefG	Summe aller sonstigen Aufgabenträger	LK Breisgau- Hochschwarzwald	LK Emmendingen		Plausibilisierung Stufe 3		
ergänzende Abfrageparameter	Betriebswagenkilometer gesamt	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	ok		
	davon durch Subunternehmer	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	0 Bwkm	ok		
	Nutzwagenkilometer gesamt	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	ok		
	davon durch Subunternehmer	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	0 Nwkm	ok		
	Fahrplankilometer gesamt	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	ok		
	davon durch Subunternehmer	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	ok		
	Fahrplankilometer gesamt 2	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	ok	
	davon durch Subunternehmer	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	0 Fahrplankm	ok	
	Personaleinsatzstunden gesamt	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	ok	
	davon Personaleinsatzstunden Fahrdienst	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	0 Std.	ok	
	Anzahl Fahrzeuge	0,00 Fz.	0,00 Fz.	0,00 Fz.	0,00 Fz.	0,00 Fz.	0,00 Fz.	0,00 Fz.	0,00 Fz.	0,00 Fz.	0,00 Fz.	ok	

Es wird bestätigt, dass  
- die Eintragungen betreffend das Gesamtunternehmen dem tatsächlichen Jahresabschluss des Verkehrsunternehmens entsprechen.  
- das Verkehrsunternehmen bei der Anfertigung der Trennungsrechnung die Vorgaben der Nr. 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370 / 2007 sowie die Durchführungsvorschriften beachtet hat.

Ort / Datum \_\_\_\_\_

Unterschrift /  
Stempel  
Wirtschaftsprüfer \_\_\_\_\_

## 1 Allgemein

Die Trennungsrechnung setzt sich aus vier Hauptblöcken zusammen:

- den Basisdaten (Zeilen 3 bis 5)
- der eigentlichen Trennungsrechnung (Zeilen 7 bis 71)
- den ergänzenden Abfrageparametern (Zeilen 74 bis 89)
- dem Bestätigungsvermerk (Zeilen 92 bis 96)

Mit Ausnahme des Bestätigungsvermerks und der Anmerkungen (Spalte V) sind sämtliche von den Verkehrsunternehmen auszufüllenden Felder mit orangener Farbe hinterlegt. Die grauen Felder beinhalten Formeln, die den Aufwand der Befüllung reduzieren und der Plausibilisierung

Bitte gehen Sie grundsätzlich von Ist-Zahlen (=Jahresabschluss) des jeweiligen

## 2 Basisdaten

Die Basisdaten umfassen Angaben zum Antragssteller und zum relevanten Betrachtungsjahr für die Trennungsrechnung. Auf Grundlage dieser Angaben wird sowohl für die

## 3 Trennungsrechnung

Ziel der Trennungsrechnung ist es, die Kosten und Erlöse der gemeinwirtschaftlichen Leistung von denen anderer Unternehmensleistungen sachlich und räumlich abzugrenzen. Das

In Spalte D „Gesamtunternehmen (Eintragungen gemäß GuV)“ sind die einzelnen Positionen für das gesamte Unternehmen einzutragen. Dabei ist von den Werten der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) auszugehen, wobei die ggfs. abweichende Struktur zu berücksichtigen

In Spalte F „Abzüglich verkehrsfremde Geschäftstätigkeit“ sind die Werte einzutragen, die auf Die Angaben in Spalte H „Verbleib Verkehrssparte“ werden automatisch als Differenz der

In Spalte J „Abzüglich sonstige Tätigkeiten im Verkehrsbereich“ sind die Werte einzutragen, die

Die Angaben in Spalte L „Verbleib Busverkehre nach §§ 42 und 43 PBefG“ werden automatisch als Differenz der Spalten H und J ermittelt und beinhalten die Werte, die den

Die Spalten N, P und R dienen der Trennung zwischen den verschiedenen Aufgabenträgern bzw. Landkreisen gemäß der dritten Trennungsstufe (vgl. Durchführungsvorschriften). Dabei sind in Spalte N "Summe aller sonstigen Aufgabenträger" die Werte einzutragen, die sich auf

Spalte T „Plausibilisierung Stufe 3“ prüft, ob die Zuordnung auf den Linienverkehr (Spalte L) mit der von Ihnen in den Folgespalten vorgenommenen Zuordnung innerhalb des Linienverkehrs (Spalten N bis R) übereinstimmt. Sofern hier „Verteilung Stufe 3 prüfen“

Spalte V gibt Ihnen die Möglichkeit Anmerkungen zu hinterlassen. Bitte nutzen Sie diese, um etwaige Besonderheiten (z.B. begründete Abweichungen von den Durchführungsvorschriften)

## 4 Ergänzende Abfrageparameter

Als ergänzende Abfrageparameter werden Kilometerleistungen, die Personaleinsatzstunden und die Anzahl der Fahrzeuge abgefragt, welche jeweils entsprechend oben beschriebener Logik entlang der drei Trennungsstufen zu verteilen sind. Bei der Zuordnung der Fahrzeuge ist

Hinsichtlich der Kilometerleistungen gelten die folgenden Begriffsverständnisse:



Betriebswagenkilometer: Tatsächlich gefahrene Kilometer zwischen Start im Betriebshof und Rückkehr in den Betriebshof, multipliziert mit der tatsächlichen Bedienungshäufigkeit. Das

Nutzwagenkilometer: Tatsächlich gefahrene Kilometer zwischen Start- und Endhaltestelle, multipliziert mit der tatsächlichen Bedienungshäufigkeit. Das bedeutet, dass beispielsweise

Fahrplankilometer: Kilometerangabe ausgehend vom Fahrplan (Länge der fahrplanmäßigen Linie mit Hin- und Rückfahrt) multipliziert mit der Bedienungshäufigkeit entsprechend des

ENTWURF

**Anlage 6 aV**  
**Ex ante-Antragsunterlagen**

ENTWURF

### **Anlage 6 A (Ausbildungsverkehr)**

Dem Antrag sind beizufügen: Antragsformular, gültige Konzession bzw. Nachweis der Betriebsführerschaft, Angabe der Linienbeförderungsfälle im Ausbildungsverkehr, Übersicht über die Erlöse aus dem Ausbildungsverkehr im Gebiet des Aufgabenträgers für das dem Förderjahr vorausgehende Jahr gemäß **Anlage 1**.

- Eigenerklärung, dass bis zum 31.12. des Folgejahres eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers oder einer zuvor von der Bewilligungsbehörde anerkannten Person oder Stelle vorgelegt wird, die die Übereinstimmung mit den beihilferechtlichen Voraussetzungen der VO (EG) 1370/2007 und der Einhaltung der in der allgemeinen Vorschrift definierten Standards bescheinigt und eine Überkompensation gegebenenfalls ausweist.

Dem Antrag sind beizufügen: Antragsformular, gültige Konzession bzw. Nachweis der Betriebsführerschaft, Trennungsrechnung des Vor-Vorjahres.

Anlage 6C: ex-ante-Anträge Jedermannentarif

ENTWURF

An den Landkreis  
An die Stadt Freiburg  
[Adresse]

### Vorläufiger ex ante-Ausgleich

Antrag auf Ausgleich von Tarifnachteilen aufgrund der Anwendung des RVF-Tarifs aus der  
allgemeinen Vorschrift des ZRF vom [.....] gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr.  
1370/2007 (vorläufiger ex ante-Ausgleich)

Antragsteller (vollständige Firmenbezeichnung) Name: _____ Straße: _____ Ort: _____ Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: _____ Bankverbindung: IBAN: _____ BIC: _____
Die Antragsfrist endet am _____.
Der vollständige Antrag nebst Anlagen ist in Papierform und in elektronischer Form an die Bewilli- gungsbehörde [_____] zu senden.

Für das Ausgleichsjahr \_\_\_\_\_ wird ein vorläufiger Ausgleich beantragt

- je Verkehrsart (Zutreffendes bitte ankreuzen)

- Stadtbus ( )
- Regionalbus ( )
- Bedarfsverkehre ( )

- nach der Verkehrsart, welche der Verkehr überwiegend erbracht wird (Zutreffendes bitte ankreuzen):

- Stadtbus ( )
- Regionalbus ( )
- Bedarfsverkehre ( )

Für das Ausgleichsjahr \_\_\_\_\_ wird für die Übererfüllung von Standards gem. Ziffer 3.2.3  
aV

\_\_\_\_\_ € beantragt.

Weitere Einzelheiten zu den geplanten Maßnahmen und die Darlegung der Aufwandsschätzung er-  
geben sich aus den beigefügten Unterlagen.

Dem Unternehmen ist bekannt, dass bei investiven Maßnahmen alle Fördermöglichkeiten in An-  
spruch zu nehmen und offenzulegen sind, sowie der Zeitpunkt der Umsetzung dem Kreis mitzuteilen  
ist.

Dem Unternehmen ist bekannt, dass bei konsumtiven Maßnahmen die Mehraufwendungen nur für die  
Dauer von maximal zwei Jahren erstattungsfähig sind

Das Unternehmen ist im Besitz der Genehmigungen nach §§ 42 – 44 PBefG für die Linien, für die die  
Ausgleichsleistungen beantragt werden.

Dem Unternehmen ist bekannt, dass die Zahlung als nicht steuerbarer Zuschuss unter

Berücksichtigung der Verfügung der Finanzbehörden zur umsatzsteuerlichen Behandlung von Zu-  
schüssen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt.

Es wird bestätigt, dass die Angaben korrekt ermittelt wurden. Die ermittelten Ansprüche sind eine  
Vorabkalkulation, die Abrechnung erfolgt nach den Vorgaben der allgemeinen Vorschrift.

Das Unternehmen hat den Hinweis zu § 264 StGB zur Kenntnis genommen.

_____ Ort, Datum, Unterschrift	_____ Rechtsverbindliche Unterschrift/n

ENTWURF

An den Landkreis  
An die Stadt Freiburg  
[Adresse]

Verbindlicher ex ante-Ausgleich

Antrag auf Ausgleich von Tarifnachteilen aufgrund der Anwendung des RVF-Tarifs aus der allgemeinen Vorschrift des ZRF vom [.....] gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 (verbindlicher ex ante-Ausgleich)

Antragsteller (vollständige Firmenbezeichnung)
Name: _____
Straße: _____
Ort: _____
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: _____
Bankverbindung:
IBAN: _____
BIC: _____

Die Antragsfrist endet am _____.
----------------------------------

Der vollständige Antrag nebst Anlagen ist in Papierform und in elektronischer Form an den Landkreis /die Stadt..... zu senden.
--

Im Ausgleichsjahr _____ wurden _____ Fplkm erbracht
Die Verkehrsleistung weicht von Anlage 2 um +/- _____ Fplkm ab

Für das Ausgleichsjahr \_\_\_\_\_ wurde eine Übererfüllung von Standards gem. Ziffer 3.2.3 aV beantragt und bewilligt.

Die Maßnahmen wurden

- vollumfänglich und fristgerecht umgesetzt am: \_\_\_\_\_
- teilweise und / oder umgesetzt
- nicht umgesetzt

für die Maßnahme wurden folgende Fördermittel genehmigt im Umfang von: \_\_\_\_\_ Euro

Das Unternehmen ist im Besitz der Genehmigungen nach §§ 42, 43 Nr. 2, § 44 PBefG für die Linien, für die die Ausgleichsleistungen beantragt werden.

Dem Unternehmen ist bekannt, dass die Zahlung als nicht steuerbarer Zuschuss unter Berücksichtigung der Verfügung der Finanzbehörden zur umsatzsteuerlichen Behandlung von Zuschüssen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt.

Es wird bestätigt, dass die Angaben korrekt ermittelt wurden. Die Abrechnung erfolgt nach den Vorgaben der allgemeinen Vorschrift.

Das Unternehmen hat den Hinweis zu § 264 StGB zur Kenntnis genommen.

_____ Ort, Datum, Unterschrift	_____ Stempel
-----------------------------------	------------------



Anlage 7 aV  
ex-post Antragsunterlagen und Nachweise

Nachweise der ex post-Kontrolle

Der Nachweis des Unternehmens und der von ihm beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bzw. Wirtschaftsprüfers bzw. einer zuvor von der Bewilligungsbehörde anerkannten Person oder Stelle muss alle in den nachfolgenden Formularen genannten Angaben enthalten. Dies wird über die Verwendung der Formulare sichergestellt.

Die Erklärung des Unternehmens bzw. die Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers einer zuvor von der Bewilligungsbehörde anerkannte Person oder Stelle muss alle Angaben nach Ziffer 7 aV enthalten.

Ergänzend gelten folgende Anforderungen:

An den  
Landkreis [----] /  
An die Stadt Freiburg  
[Adresse]

Bestätigung über die Erstellung einer Berechnung von Ausgleichsleistungen nach dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Wir haben auftragsgemäß die Berechnungen des Unternehmens \_\_\_\_\_ zur Berechnung von Ausgleichsleistungen nach der allgemeinen Vorschrift des ZRF für das Kalenderjahr \_\_\_\_\_ geprüft und können hierzu die nachfolgende Bestätigung abgeben.

Grundlage der Prüfung waren die durch das Unternehmen vorgelegten Belege und Bücher, die vorgelegte Bestätigung zur Leistungserbringung sowie die Vorlage der allgemeinen Vorschrift des ZRF nebst Anlagen und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch das Unternehmen und die Vorlage des Soll-Kosten- bzw. Soll-Erlösbetrags sowie des Vorauszahlungs Betrags durch die Bewilligungsbehörde.

Es wird bestätigt, dass die Einnahmen- und Ausgabenaufteilung aus der von dem Unternehmen angefertigten Trennungsrechnung gemäß Anlage 5 der allgemeinen Vorschrift mit der tatsächlichen Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmens übereinstimmt. Zur Überprüfung wurden die Bücher und vorhandenen Belege des Unternehmens herangezogen. Die ordnungsgemäße Buchführung des Unternehmens wird vorausgesetzt und wurde von uns nicht geprüft.

Das Unternehmen hat die Vorgaben der Nr. 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bei der Anfertigung der Trennungsrechnung eingehalten. Hierbei wurden die Durchführungsvorschriften gemäß Anlage 5 der allgemeinen Vorschrift beachtet. Sofern von den Regelungen der Durchführungsvorschriften abgewichen wurde, wurde dies gesondert zur Trennungsrechnung ausgewiesen und begründet. Die Berechnung der Kosten und Einnahmen erfolgte anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften (Nr. 4 des Anhangs zu Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).

Es wird bestätigt, dass die in Anlage 1 zu dieser Bestätigung vorgenommene Berechnung der Ausgleichsleistungen durch das Unternehmen \_\_\_\_\_ unter o. g. Voraussetzungen mit den Vorgaben der allgemeinen Vorschrift des ZRF übereinstimmt.

Es wird weiter bestätigt, dass die in die Berechnung eingestellten Kosten und Erlöse ausschließlich solche sind, die auf Leistungen im Sinne der Ziffer 5 der allgemeinen Vorschrift zurückzuführen sind. Die zu Grunde gelegten Leistungsdaten entsprechen der Unternehmensstatistik. Sie sind identisch mit den in Anlage 2 zu dieser Bestätigung genannten Fahrleistungen des Unternehmens \_\_\_\_\_.

Die Trennungsrechnung nach Anlage 5 der allgemeinen Vorschrift wird gemäß dem für die jeweilige Bewilligungsbehörde bestimmten Teil dieser Bescheinigung in Anlage 2 beigefügt und ist vom Wirtschaftsprüfer des Unternehmens (oder einer von der Bewilligungsbehörde anerkannten Person oder Stelle) zu unterzeichnen.

Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Antragsstellers

---

Ort, Datum

---

Unterschrift des Wirtschaftsprüfers  
Bescheinigung-Stempel

ENTWURF

**Anhang 1 zur Bestätigung des Wirtschaftsprüfers**

**[unterzeichnete Trennungsrechnung]**

ENTWURF

**Anhang 2 Erklärung des Antragssteller:**

Umfang der erbrachten (Linien)Verkehrsleistung

Der Unternehmer erklärt die Anforderungen nach der Mindestverkehrsleistung gemäß **Anlage 2** der allgemeinen Vorschrift im Ausgleichsjahr erfüllt zu haben.

Die Liste ist bei Bedarf entsprechend zu ergänzen.

Linie-Nr.	Streckenbeschreibung/ Verlauf	Gesamt-kilometer  Anlage 1/Ist-Leistung im Aus- gleichsjahr	Davon außerhalb des Gebiets des Landkreises
		____/____	
		____/____	
		____/____	
		____/____	
		____/____	
		____/____	

Abweichungen sind zu dokumentieren:

---

---

Der Unternehmer erklärt weiterhin die Anforderungen in Bezug auf die Mindestqualität des NVP-ZRF der allgemeinen Vorschrift im Ausgleichsjahr erfüllt zu haben. Abweichungen sind zu dokumentieren:

---

---

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum,  
Erklärung des Antragsstellers

\_\_\_\_\_  
Unterschrift, Firmenstempel