

Synopse zur Anpassung der Allgemeinen Vorschrift zum 01.01.2022

Zum 01.01.2022 beschließt die Regionalversammlung des Verbands Region Stuttgart im Einvernehmen mit dem Land Baden-Württemberg und den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis die nachfolgend gelisteten Änderungen an der Allgemeinen Vorschrift über die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in der Verbundstufe II des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (AV), Fassung vom 01.01.2017 mit Änderungen vom 01.04.2019, 01.01.2021.

<u>Textstelle Satzung / Anlage</u>	<u>Fassung 01.01.2021 (IST)</u>	<u>Fassung 01.01.2022 (PLAN)</u>	<u>Anlass und Begründung des Änderungsvorschlags</u>
<u>Satzungstext</u>			
Einleitung	Als Träger der tariflichen Vollintegration der Verkehre der Verbundstufe II in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart gemäß § 4 Absatz 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) erlässt der Verband Region Stuttgart auf Grundlage von Art. 3 Absatz 2 VO (EG) 1370/2007, § 5 GVRS und § 8a Abs. 1 Satz 2 PBefG die folgende Allgemeine Vorschrift als Satzung:	Als Träger der tariflichen Vollintegration der Verkehre der Verbundstufe II in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart gemäß § 4 Absatz 1 Satz 1 Nr. 3 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) hat die Regionalversammlung des Verbands Region Stuttgart in ihrer Sitzung am 15.12.2021 die dritte Änderung der Allgemeinen Vorschrift vom 12.12.2016, zuletzt geändert durch Satzung vom 09.12.2020, auf Grundlage von Art. 3 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, § 5 GVRS und § 8a Absatz 1 Satz 2 PBefG, § 6 Absätze 3 und 4 ÖPNVG BW die folgende Allgemeine Vorschrift als Satzung beschlossen:	Veränderung der Gesetzesbezüge und Ergänzung ÖPNVG
§ 1	(...)	(...)	Redaktionelle Anpassung an den Zeitraum nach 2021

	<p>Mit der Integration des gesamten ÖPNV und SPNV des Landkreises Göppingen in den VVS ab dem 1. Januar 2021 erweitert sich auch die Verbundstufe II um dieses Gebiet. (...)</p>	<p>Mit der Integration des gesamten ÖPNV und SPNV des Landkreises Göppingen in den VVS ab dem 1. Januar 2021 erweiterte sich auch die Verbundstufe II um dieses Gebiet.</p>	
§ 2 Absatz 2	<p>Diese Allgemeine Vorschrift findet Anwendung auf Linienverkehre von Verkehrsunternehmen im Sinne von § 3 Nr. 2 und 3.</p>	<p>Diese Allgemeine Vorschrift findet Anwendung auf Linienverkehre von Verkehrsunternehmen im Sinne von § 3 Nr. 2 und 3. Sie findet in eingeschränkter Form auch Anwendung auf Verkehre mit Bürgerbussen nach § 3 Nr. 17. Das gilt auch, wenn die Bürgerbusse nicht als Linienverkehr betrieben werden.</p>	<p>Wunsch des Landes, Bürgerbussen einen Ausgleich zukommen zu lassen, wenn diese Verbundtarif anerkennen.</p>
§ 2 Absatz 3	<p>Diese Allgemeine Vorschrift gilt auch für Linienverkehre im Sinne von § 3 Nr. 2 mit Startpunkt innerhalb und Endpunkt außerhalb des Verkehrsgebiets oder mit Startpunkt außerhalb und Endpunkt innerhalb des Verkehrsgebiets, soweit im Rahmen eines solchen Linienverkehrs Fahrgäste unter Anwendung des VVS-Tarifs innerhalb des VVS-Gebiets befördert werden. Alternativ kann der Verband Region Stuttgart mit den jeweiligen Aufgabenträgern bzw. Nachbarverbänden einzelvertragliche Regelungen treffen.</p>	<p>Diese Allgemeine Vorschrift gilt auch für Linienverkehre im Sinne von § 3 Nr. 2 mit Startpunkt innerhalb und Endpunkt außerhalb des Verkehrsgebiets, mit Startpunkt außerhalb und Endpunkt innerhalb des Verkehrsgebiets oder für Linienverkehre, welche das Verkehrsgebiet ohne dortigen Start- und Endpunkt durchqueren, soweit im Rahmen eines solchen Linienverkehrs Fahrgäste unter Anwendung des VVS-Tarifs innerhalb des VVS-Gebiets befördert werden. Eine in diesen Fällen den VVS-Tarif ergänzende Anerkennung und der Vertrieb von Tarifangeboten Dritter (z.B. Übergangstarif, Landestarif) erfolgt auf Basis entsprechender Vereinbarungen dieses</p>	<p>Hinweis eines Landkreises zur Berücksichtigung des BW-Tarifs. Vermeidung von formalrechtlichen Widersprüchen von VVS-Tarif und übergreifenden Tarifangeboten. Ergänzung insbesondere wegen Fahrten mit Landestarif.</p>

		Dritten mit der VVS GmbH. Darin kann auch die Zuführung von Erlösen aus diesen Tarifangeboten in die Einnahmenaufteilung nach dieser Allgemeinen Vorschrift vereinbart werden. In Einzelfällen, insbesondere bei geringem Verkehrsvolumen eines Verkehrsunternehmens, kann der Verband Region Stuttgart mit den benachbarten Aufgabenträgern bzw. Verbänden einzelvertragliche Regelungen anstelle einer Anwendung der Allgemeinen Vorschrift treffen.	
§ 3 Nr. 16	Negative finanzielle Auswirkungen aus der VVS-Tarifzonenreform (...)	„Negative finanzielle Auswirkungen aus der VVS-Tarifzonenreform“ (...)	Redaktionelle Anpassung an übrige Ziffern des Paragraphen.
§ 3 Nr. 17 (neu)	---	„Bürgerbusverkehre“ im Sinne dieser Satzung sind Verkehre, die unter Anwendung eines Tarifs entweder als Linienverkehr nach Nr. 3 oder als genehmigungsfreies Verkehrsangebot nach § 1 Absatz 2 Nr. 1 PBefG betrieben werden. Sie ergänzen als lokal begrenztes und von ehrenamtlichem Personal betriebenes Angebot die übrigen Verkehre im Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift.	Wunsch des Landes, Bürgerbussen einen Ausgleich zukommen zu lassen, wenn diese Verbundtarif anerkennen.
§ 4 Absatz 1 Satz 1 Nr. 3	das Verkehrsunternehmen durch den Einsatz von Automatischen Fahrgastzählssystemen an der Erfassung der Verkehrsnachfrage aktiv mitwirkt, ergänzende Erhebungen des VVS oder beauftragter Dritter gestattet sowie bei Bedarf die Erhebungsplanung	das Verkehrsunternehmen durch den Einsatz von Automatischen Fahrgastzählssystemen an der Erfassung der Verkehrsnachfrage aktiv mitwirkt, ergänzende Erhebungen des VVS oder beauftragter Dritter gestattet sowie bei Bedarf die Erhebungsplanung	Umsetzung von Vorgaben der ÖPNV-Finanzreform

	<p>und Datenaufbereitung mit der Bereitstellung von Informationen wie insbesondere mit Umlaufplänen, unterstützt; falls Automatische Fahrgastzählensysteme aus technischen Gründen nicht zur Verfügung stehen, treten Erhebungen des VVS oder beauftragter Dritter sowie die Bereitstellung von Informationen im Sinne des vorherigen Satzes an diese Stelle.</p>	<p>nung und Datenaufbereitung mit der Bereitstellung von Informationen wie insbesondere mit Umlaufplänen, unterstützt; falls Automatische Fahrgastzählensysteme aus technischen Gründen nicht zur Verfügung stehen, treten Erhebungen des VVS oder beauftragter Dritter sowie die Bereitstellung von Informationen im Sinne des vorherigen Satzes an diese Stelle. Nachfragedaten, die zur Abwicklung der AV erhoben oder vom Verkehrsunternehmen selbst generiert werden, können auch zur Erfüllung der Verpflichtung der Aufgabenträger gemäß § 9 Abs. 6 Nr. 5 ÖPNVG-BW in der vom Land geforderten Aggregationsstufe an das Land weitergegeben werden.</p>	
<p>§ 4 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 (neu)</p>		<p>es sich um keinen Betreiber eines reinen Bürgerbusverkehrs nach § 3 Nr. 17 handelt, in dem der VVS-Tarif anerkannt wird Für Betreiber eines Bürgerbusverkehrs, welche den VVS-Tarif anerkennen, besteht ein nach den Vorgaben der Anlage 1 definierter Anspruch auf Ausgleichsleistungen nach § 7, ohne dass diese darüber hinaus den Status, die Rechte und Pflichten eines berechtigten Verkehrsunternehmens erhalten. Betreibt ein Verkehrsunternehmen sowohl Bürgerbusverkehre als auch klassische Linienverkehre, so gilt dieses als berechtigtes Verkehrsunternehmen, bei dem sich die</p>	<p>Wunsch des Landes, Bürgerbussen einen Ausgleich zukommen zu lassen, wenn diese Verbundtarif anerkennen. Es entsteht damit jedoch kein Anspruch auf Fahrgeldeinnahmen. Gleichzeitig werden den Bürgerbusbetreibern die umfassenden Nachweis- und Meldepflichten, AFZS-Ausstattung & Co. erspart. Präzisierung, Anspruch generell nur für Bürgerbusverkehre, die einen eigenen Tarif haben und</p>

		aus diesem Status ergebenden Rechte und Pflichten jedoch nur auf die Verkehre beziehen, die keine Bürgerbusverkehre sind. Bürgerbusverkehre, welche entgegen § 3 Nr. 17 keinen Tarif erheben, sondern Fahrgäste generell unentgeltlich befördern, haben keinen Anspruch auf Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinen Vorschrift.	durch VVS-Anerkennung auf eigenen Erlös verzichten.
§ 4 Absatz 1 Satz 2	Kommen mehrere Verkehrsunternehmen für den Status des berechtigten Verkehrsunternehmens in Betracht, (...)	Kommen mehrere Verkehrsunternehmen für den Status des Berechtigten Verkehrsunternehmens in Betracht, (...)	Redaktionelle Anpassung
§ 5	Jedes Verkehrsunternehmen, das Linienverkehr im Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift durchführt, ist verpflichtet, hierbei den VVS-Tarif als Höchsttarif im Sinne des Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 anzuwenden. Diese Verpflichtung stellt eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne des Art. 2 lit. e) VO (EG) 1370/2007 dar.	Jedes Verkehrsunternehmen, das Linienverkehr im Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift durchführt, ist verpflichtet, hierbei den VVS-Tarif als Höchsttarif im Sinne des Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 anzuwenden. Diese Verpflichtung stellt eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne des Art. 2 lit. e) VO (EG) 1370/2007 dar. Sie gilt nicht für Bürgerbusverkehre.	Wunsch des Landes, Bürgerbussen einen Ausgleich zukommen zu lassen, wenn diese Verbundtarif anerkennen. Diese müssen VVS-Tarif anerkennen, wenn sie Geld aus der AV bekommen möchten, aber nicht verkaufen.
§ 7 Absatz 3	Ausgleichsleistungen, die aufgrund von Regelungen dieser Allgemeinen Vorschrift gewährt werden, werden vom Verband Region Stuttgart mindestens jährlich im Sinne des Art. 7 Absatz 1 VO (EG) 1370/2007 veröffentlicht.	Ausgleichsleistungen, die aufgrund von Regelungen dieser Allgemeinen Vorschrift gewährt werden, werden vom Verband Region Stuttgart mindestens jährlich im Sinne des Art. 7 Absatz 1 VO (EG) 1370/2007 veröffentlicht. Darüber hinaus veröffentlicht der Verband Region Stuttgart den Anteil der	Nachweis der Verwendung der Verbundförderung gemäß RVO zum ÖPNVG

		Verbundförderung des Landes Baden-Württemberg, welcher nach § 9 Absatz 4 ÖPNVG für die Anwendung des Verbundtarifs an die Verkehrsunternehmen durchgereicht wird.	
§ 12 Absatz 1	Diese Allgemeine Vorschrift tritt am 01.01.2017 in Kraft.	<i>Die Bezeichnung als Absatz 1 entfällt, ansonsten unverändert.</i>	Durch Streichung des Absatzes 2 entfällt die gesamte Absatznummerierung.
§ 12 Absatz 2	Solange und soweit Kooperationsverträge zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und dem Verband Region Stuttgart zur Finanzierung von Linienverkehren in der Verbundstufe II bestehen, findet diese Allgemeine Vorschrift auf die hierin geregelten Linienverkehre keine Anwendung.	<i>entfällt</i>	Die alten Dreierverträge sind ausgelaufen. Neue Verträge unterliegen komplett der AV, daher ist der Passus nicht mehr erforderlich. Zudem Vermeidung von Missverständnissen für neue Dreierverträge wie z.B. für den regionalen Nachtbus N40 Marbach – Backnang.
Anlagenverzeichnis	Anlage 10: Regelkatalog zur Testierung der Messgenauigkeit von Automatischen Fahrgastzählssystemen in der Verbundstufe II im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart	<i>entfällt</i>	VDV-Vorgaben sind hinreichend und bilden stets den aktuellen Stand ab. Anlage 10 sollte nach VVS-Empfehlung zur Vereinfachung des Prozederes entfernt werden.
Anlagenverzeichnis	Anlage 11: Verantwortungsebenen zur Qualitätssicherung beim Einsatz von Automatischen Fahrgastzählssystemen im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart Verbundstufe II.	Anlage 10: Verantwortungsebenen zur Qualitätssicherung beim Einsatz von Automatischen Fahrgastzählssystemen im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart Verbundstufe II.	
<u>Anlage 1</u>			

Ziffer 1.2.2	<p>1.2.2 Anteil für die Regionalzugverkehre außerhalb des S-Bahn-Bereichs (sog. Schienenaußenstrecken) Dieser prozentuale Anteil ist vertraglich vereinbart. Der Prozentsatz bezieht sich auf die Gesamteinnahmen im VVS, die nach Abzug eventueller Vorabentnahmen zur Verteilung kommen. Darüber hinaus werden Fahrgeldeinnahmen, die aus verkehrlichen und tariflichen Maßnahmen (Vorabzuscheidungen) auf den Schienenaußenstrecken resultieren, hier berücksichtigt. Veränderungen im Verkehrsangebot oder bei tariflichen Maßnahmen finden hier Berücksichtigung Die VVS GmbH ermittelt die Mehr- oder Mindererlöse gemäß den EZV-Regularien (vgl. Nr. 1.2.1).</p>	<p>1.2.2 Anteil für die Regionalzugverkehre außerhalb des S-Bahn-Bereichs (Regionalzugpool) Dieser prozentuale Anteil ist vertraglich vereinbart. Der Prozentsatz bezieht sich auf die Gesamteinnahmen im VVS, die nach Abzug eventueller Vorabentnahmen zur Verteilung kommen. Darüber hinaus werden Fahrgeldeinnahmen, die aus verkehrlichen und tariflichen Maßnahmen (Vorabzuscheidungen) auf den betroffenen Eisenbahnverkehren resultieren, hier berücksichtigt. Veränderungen im Verkehrsangebot oder bei tariflichen Maßnahmen finden hier Berücksichtigung Die VVS GmbH ermittelt die Mehr- oder Mindererlöse gemäß den EZV-Regularien (vgl. Nr. 1.2.1).</p>	Redaktionelle Anpassung an die bestehende Einnahmenaufteilung
Ziffer 1.2.4	<p>1.2.4 Zahlungen, die der Verband Region Stuttgart aufgrund von Kooperationsverträgen mit Busunternehmen leistet Einnahmenezuweisungen, die der Verband Region Stuttgart aufgrund von Kooperationsverträgen im Sinne von § 12 Abs. 2 AllgV leistet, werden vom Einnahmenvolumen abgesetzt.</p>	<i>entfällt</i>	Bezugspassus aus Satzung entfällt.

Ziffer 1.2.5	1.2.5 Einnahmen, die aufgrund von Tarifizschlägen entstehen, die die Berechtigten Verkehrsunternehmen nicht berühren (...)	1.2.4 Einnahmen, die aufgrund von Tarifizschlägen entstehen, die die Berechtigten Verkehrsunternehmen nicht berühren (...)	Neue Nummerierung durch Wegfall der bisherigen Ziffer 1.2.4
Ziffer 1.2.6	1.2.6 Einnahmen, die der Gegenfinanzierung von tariflichen Integrationen von Linienverkehren oder Linienabschnitten über den eigentlichen Verbundraum hinaus dienen (...)	1.2.5 Einnahmen, die der Gegenfinanzierung von tariflichen Integrationen von Linienverkehren oder Linienabschnitten über den eigentlichen Verbundraum hinaus dienen (...)	Neue Nummerierung durch Wegfall der bisherigen Ziffer 1.2.4
Ziffer 1.2.7	1.2.7 Einnahmen, die auf Verkehre der SSB AG in der Verbundstufe II entfallen Die entsprechenden Beträge sind in Einzelverträgen mit der SSB AG fixiert. Bei Veränderungen im Verkehrsangebot können sie sich infolge von Mehr- oder Mindererlösen, die die VVS GmbH ermittelt hat, verändern.	<i>entfällt</i>	In der Verbundstufe II existieren keine Busverkehre der SSB mehr. Buslinien der SSB in den Verbundlandkreisen haben ein Linienende in Stuttgart und sind der Verbundstufe I zugeordnet.
Ziffer 1.2.8	1.2.8 Einnahmen, die die Anwendung des VVS-Tarifs bei besonderen Verkehrsangeboten pauschaliert abgelten (...)	1.2.6 Einnahmen, die die Anwendung des VVS-Tarifs bei besonderen Verkehrsangeboten pauschaliert abgelten (...)	Neue Nummerierung durch Wegfall der bisherigen Ziffern 1.2.4 und 1.2.7
Ziffer 1.3	1.3 Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX (...)	1.3 Ausgleich von entfallenden Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX aufgrund der VVS-Tarifzonenreform	Präzisierung des tatsächlichen Sachverhalts; es werden keine

		(...)	„echten“ SGB-Erstattungsleistungen ausbezahlt.
Ziffer 2.4	<p>(...)</p> <p>Diese Erhebungen sind vom Verkehrsunternehmen zu dulden. Zur Ermittlung der Verkehrsleistungen wendet die VVS GmbH vorrangig die Methoden Verkehrsstromerhebung (Nr. 2.4.1) und Verkehrszählung (Nr. 2.4.2) an. Alternativ zu manuellen Verkehrszählungen nach Nr. 2.4.2 können gemäß Nr. 2.5 auch Daten aus automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) Verwendung finden.</p> <p>(...)</p> <p>Basis für die Erhebungstätigkeit der VVS GmbH sind die von der VVS GmbH erfassten Fahrplandaten. Fahrten, die nicht in den Fahrplanunterlagen des VVS enthalten sind, bleiben bei Erhebungen und damit auch bei der Quotenberechnung unberücksichtigt.</p>	<p>(...)</p> <p>Diese Erhebungen sind vom Verkehrsunternehmen zu dulden. Das Erhebungspersonal des VVS wird unentgeltlich in den Bussen und Bahnen der Verkehrsunternehmen auf den das VVS-Gebiet berührenden Linienverkehren, auch über die Verbundgrenze hinweg, befördert. Zur Ermittlung der Verkehrsleistungen wendet die VVS GmbH die Methoden Verkehrsstromerhebung (Nr. 2.4.1) und Verkehrszählung (Nr. 2.4.2) an. Vorrangig gegenüber manuellen Verkehrszählungen nach Nr. 2.4.2 sind gemäß Nr. 2.5 Daten aus automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS), welche über ein bei der VVS GmbH installiertes Hintergrundsystem ausgewertet werden.</p> <p>(...)</p> <p>Basis für die Erhebungstätigkeit der VVS GmbH sind die von der VVS GmbH erfassten Fahrplandaten. Fahrten, die nicht in den Fahrplanunterlagen des VVS enthalten sind, bleiben bei der Zählfahrtenplanung mit AFZS, manuellen Erhebungen und damit auch bei der Quotenberechnung unberücksichtigt.</p>	<p>Durch die Ausstattungspflicht liegt der Fokus auf automatischen Zählwerten, manuelle Zählungen dienen der Ergänzung.</p>

<p>Ziffer 2.4.2</p>	<p>Bei Verkehrszählungen wird auf die Befragung von Fahrgästen verzichtet. Es stehen die Methoden Querschnittszählungen und Besetzungszählungen zur Auswahl. (...) Manuelle Verkehrszählungen werden vorzugsweise in Ergänzung der Jahresprogramme für Verkehrsstromerhebungen durchgeführt. Sie finden deshalb zumeist in der 2. Jahreshälfte statt. Die VVS GmbH legt die Zählperioden unter Ausklammerung von Ferientagen und bekannten Großveranstaltungen fest. Aus den Verkehrszählungen lässt sich die Inanspruchnahme eines Linienverkehrs an einer bestimmten Stelle oder im Verlauf der ganzen Linie unmittelbar ableiten.</p>	<p>Bei Verkehrszählungen wird auf die Befragung von Fahrgästen verzichtet. Zählungen erfolgen im Anwendungsbereich der AllgV primär durch den Einsatz von AFZS. Ergänzt werden diese durch die Methoden Querschnittszählung und Besetzungszählung. (...) Manuelle Verkehrszählungen werden vorzugsweise in Ergänzung der Jahresprogramme für Verkehrsstromerhebungen durchgeführt. Sie finden deshalb zumeist in der 2. Jahreshälfte statt. Die VVS GmbH legt die Zählperioden unter Ausklammerung von Ferientagen und bekannten Großveranstaltungen fest. Aus den Verkehrszählungen lässt sich die Inanspruchnahme eines Linienverkehrs an einer bestimmten Stelle oder im Verlauf der ganzen Linie unmittelbar ableiten. Bei Bürgerbusverkehren nach § 3 Nr. 17 AllgV erfolgt eine manuelle Erhebung jedes Fahrgastes mit VVS-Fahrausweis durch das Fahrpersonal in Form einer Sichtprüfung und haltstellenscharfer Dokumentation beim Zustieg. Sie fallen nicht unter besondere Verkehrsangebote im Sinne der Ziffer 2.4.10 und sind nicht Bestandteil des VVS-Erhebungsprogramms zur Ermittlung der Unternehmensbeförderungsfälle und Personenkilometer. Die VVS GmbH ist</p>	<p>Durch die Ausstattungspflicht liegt der Fokus auf automatischen Zählenden, manuelle Zählungen dienen der Ergänzung. Zusätzlich Verwies auf die Vorgaben für Bürgerbusverkehre.</p>
---------------------	--	---	---

		darüber hinaus zu Kontrollzählungen berechtigt, das Erhebungspersonal erhält hierfür Zugang zu den Fahrzeugen und ist zur entgeltfreien Mitfahrt während der Erhebungen berechtigt. Die Betreiber von Bürgerbusverkehren sind verpflichtet, die Fahrgastzahlen spätestens zum 15. des Folgemonats dem Verband Region Stuttgart zu melden.	
Ziffer 2.4.3	(...) Wird auch nach zwei ergänzenden Besetzungszählungen der vorgegebene Stichprobenfehler zur statistischen Maßzahl Mittelwert nicht erreicht, ist die überschießende statistische Unsicherheit gemäß Nr. 2.4.4 monetär auszugleichen. Wenn dies aus Sicht des Verbands Region Stuttgart zweckmäßig erscheint, kann alternativ der Stichprobenumfang durch weitere Zählungen erhöht werden. Hierbei sind dann auch Querschnittszählungen zulässig. (...)	(...) Wird auch bei Erfüllung aller Anforderungen an die Erhebungen einschließlich des Einsatzes von AFZS der vorgegebene Stichprobenfehler zur statistischen Maßzahl Mittelwert nicht erreicht, ist die überschießende statistische Unsicherheit unter den Voraussetzungen der Nr. 2.4.4 monetär auszugleichen. Wenn dies aus Sicht des Verbands Region Stuttgart zweckmäßig erscheint, kann alternativ der Stichprobenumfang durch weitere Zählungen erhöht werden. Hierbei sind dann auch Querschnittszählungen zulässig. (...)	Der AFZS-Ausstattungsgrad in Kombination mit der Förderung durch den Verband Region Stuttgart schließt einen entsprechenden Anspruch grundsätzlich aus. Lediglich im technisch nahezu ausgeschlossenen Fall, dass trotz AFZS-Einsatzes der geforderte Stichprobenfehler nicht eingehalten werden kann.
Ziffer 2.4.4	Nach der Durchführung der Verkehrsstromerhebung und der ergänzenden Zählungen wird für jedes in das Erhebungsprogramm eines Ka-	Nach der Durchführung der Verkehrsstromerhebung und der automatischen sowie ggf. ergänzenden manuellen Zählungen wird für jedes in das Erhebungsprogramm	Der AFZS-Ausstattungsgrad in Kombination mit der Förderung durch den Verband Region Stuttgart schließt einen entsprechenden Anspruch grundsätzlich

	<p>lenderjahres einbezogene Unternehmensnetz der tatsächliche Stichprobenfehler errechnet.</p> <p>Ergibt sich dabei für ein Berechtigtes Verkehrsunternehmen ein Stichprobenfehler oberhalb von 10% bzw. 0,1, wird der Verband Region Stuttgart die Überschreitung finanziell in der Weise ausgleichen, dass das Berechtigte Verkehrsunternehmen so gestellt wird, wie wenn der Stichprobenfehler maximal 10% bzw. 0,1 betragen würde. Dazu wird für den aus der Erhebung ermittelten Parameter die Differenz ermittelt, um die der tatsächliche Stichprobenfehler das angestrebte Vertrauensintervall von $\pm 10\%$ bzw $\pm 0,1$ übersteigt, und auf die Maßzahl angewendet. Der so ermittelte Leistungszuschlag fließt nicht in die Berechnung der Verteilungsquote Fahrgeldeinnahmen ein, sondern wird dem Berechtigten Verkehrsunternehmen als abrechnungstechnisch getrennter Zuschlag außerhalb der zu verteilenden Fahrgeldeinnahmen zugeteilt. Dazu wird der Leistungszuschlag mit denselben Er-</p>	<p>eines Kalenderjahres einbezogene Unternehmensnetz der tatsächliche Stichprobenfehler errechnet.</p> <p>Ergibt sich dabei für ein Berechtigtes Verkehrsunternehmen ein Stichprobenfehler oberhalb von 10% bzw. 0,1, wird der Verband Region Stuttgart die Überschreitung finanziell in der Weise ausgleichen, dass das Berechtigte Verkehrsunternehmen so gestellt wird, wie wenn der Stichprobenfehler maximal 10% bzw. 0,1 betragen würde. Dazu wird für den aus der Erhebung ermittelten Parameter die Differenz ermittelt, um die der tatsächliche Stichprobenfehler das angestrebte Vertrauensintervall von $\pm 10\%$ bzw $\pm 0,1$ übersteigt, und auf die Maßzahl angewendet. Der so ermittelte Leistungszuschlag fließt nicht in die Berechnung der Verteilungsquote Fahrgeldeinnahmen ein, sondern wird dem Berechtigten Verkehrsunternehmen als abrechnungstechnisch getrennter Zuschlag außerhalb der zu verteilenden Fahrgeldeinnahmen zugeteilt. Dazu wird der Leistungszuschlag mit denselben Erlössätzen bewertet wie die Grundleistung aus der VVS-Nachfragedatenbasis. Berechtigte Verkehrsunternehmen, welche im Widerspruch zu dieser AllgV und ihren Anlagen keine AFZS einsetzen, sind von dieser Regelung ausgeschlossen.</p>	<p>aus. Lediglich im technisch nahezu ausgeschlossenen Fall, dass trotz AFZS-Einsatzes der geforderte Stichprobenfehler nicht eingehalten werden kann.</p>
--	--	--	--

	<p>lössätzen bewertet wie die Grundleistung aus der VVS-Nachfragedatenbasis. (...)</p>	(...)	
Ziffer 2.4.5	<p>Die VVS GmbH führt seit dem Jahr 2002 flächendeckend Verkehrsstromerhebungen durch. Dabei wird in einem 6-jährigen Turnus das komplette VVS-Verkehrsnetz mit allen Fahrplanfahrten abgedeckt. Das jährliche Erhebungsprogramm umfasst sinnvoll abgegrenzte Teilnetze (Landkreis-Busnetze, DB-Schiennetz, Stadtbahnnetz) mit näherungsweise vergleichbarem Erhebungsaufwand. (...) Sind wegen höherer Gewalt, wiederholter Anpassungen des Fahrplanangebots oder sonstiger äußerer Einflüsse in einzelnen Teilnetzen geplante Erhebungen innerhalb eines Jahres nicht oder nicht im statistisch notwendigen Umfang durchführbar, werden diese Erhebungen im Folgejahr nachgeholt. Ist von diesem Ausfall ein komplettes Erhebungsnetz betroffen, kann auch der Erhebungsturnus um ein Jahr ausgesetzt werden.</p>	<p>Die VVS GmbH führt seit dem Jahr 2002 flächendeckend Verkehrsstromerhebungen durch. Dabei wird in einem 6-jährigen Turnus das komplette VVS-Verkehrsnetz mit allen Fahrplanfahrten abgedeckt. Das jährliche Erhebungsprogramm umfasst sinnvoll abgegrenzte Teilnetze (Landkreis-Busnetze, Eisenbahnnetz, Stadtbahnnetz) mit näherungsweise vergleichbarem Erhebungsaufwand. (...) Sind wegen höherer Gewalt, wiederholter Anpassungen des Fahrplanangebots oder sonstiger äußerer Einflüsse in einzelnen Teilnetzen geplante Erhebungen innerhalb eines Jahres nicht oder nicht im statistisch notwendigen Umfang durchführbar, werden diese Erhebungen im Folgejahr nachgeholt. Ist von diesem Ausfall ein komplettes Erhebungsnetz betroffen, kann auch der Erhebungsturnus um ein Jahr ausgesetzt werden. Bis zur Durchführung einer solchen Nacherhebung werden die Erhebungswerte der jeweils aktuellsten Erhebungsdatenbasis angewandt.</p>	<p>Redaktionelle Anpassung an Veränderungen im Bereich des SPNV.</p>

<p>Ziffer 2.4.7</p>	<p>Innerhalb des 6-jährigen Erhebungsturnus wird die Verkehrsnachfrage im VVS-Verkehrsnetz in 6 Teilnetzen durch Verkehrsstromerhebungen erfasst. Diese Teilnetze bestehen aus den jeweiligen Busnetzen und Nebenbahnen der Verbundlandkreise, dem Schienennetz der DB AG und dem Stadtbahn- und Busnetz der SSB AG. (...)</p>	<p>Innerhalb des 6-jährigen Erhebungsturnus wird die Verkehrsnachfrage im VVS-Verkehrsnetz in 6 Teilnetzen durch Verkehrsstromerhebungen erfasst. Diese Teilnetze bestehen aus den jeweiligen Busnetzen und Nebenbahnen der Verbundlandkreise, dem Eisenbahnnetz und dem Stadtbahn- und Busnetz der SSB AG. (...)</p>	<p>Redaktionelle Anpassung an Veränderungen im Bereich des SPNV.</p>
<p>Ziffer 2.4.8</p>	<p>(...) Die Jahreswerte einzelner Linien ergeben sich somit aus der Anwendung der Hochrechnungsfaktoren auf die normalwerktägliche Fahrgastnachfrage aus dem VVS-Datenbestand. Für das Wochenende erfolgt zusätzlich eine Korrektur durch das tatsächliche Fahrplanangebot an diesen Tagen (Verhältnis der Betriebsleistung zum Normalwerktag), so dass bei Linien ohne Wochenendverkehr diese Tage auch nicht in die Hochrechnung eingehen.</p>	<p>(...) Die Jahreswerte einzelner Linien ergeben sich somit aus der Anwendung der Hochrechnungsfaktoren auf die normalwerktägliche Fahrgastnachfrage aus dem VVS-Datenbestand. Für das Wochenende erfolgt zusätzlich eine Korrektur durch das tatsächliche Fahrplanangebot an diesen Tagen (Verhältnis der Betriebsleistung zum Normalwerktag), so dass bei Linien ohne Wochenendverkehr diese Tage auch nicht in die Hochrechnung eingehen. Im Fall von Bürgerbusverkehren erfolgt die Ermittlung der Jahresnachfrage an Unternehmensbeförderungsfällen anhand der realen Erhebungsdaten des Fahrpersonals. Diese gilt als Grundlage für den Anspruch auf Ausgleichsleistungen. Die Ermittlung</p>	<p>Vorschlag des VVS zur Abgeltung der Bürgerbusverkehre.</p>

		von Personenkilometern erfolgt bei Bürgerbusverkehren nicht.																									
Ziffer 2.4.9	<p>(...) Zusätzliche oder zurückgenommene Fahrplankilometer werden dabei in Abhängigkeit von der Verkehrszeit wie folgt bewertet:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">1 Fahrplankilometer entspricht</th> </tr> <tr> <th></th> <th>6:00 - 20:00 Uhr</th> <th>Übrige Betriebszeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Montag – Freitag</td> <td>1,0 Unternehmensbeförderungsfälle 5,0 Personenkilometer</td> <td>0,3 Unternehmensbeförderungsfälle 1,5 Personenkilometer</td> </tr> <tr> <td>Samstag</td> <td>0,5 Unternehmensbeförderungsfälle</td> <td>0,3 Unternehmensbeförderungsfälle</td> </tr> </tbody> </table>	1 Fahrplankilometer entspricht				6:00 - 20:00 Uhr	Übrige Betriebszeit	Montag – Freitag	1,0 Unternehmensbeförderungsfälle 5,0 Personenkilometer	0,3 Unternehmensbeförderungsfälle 1,5 Personenkilometer	Samstag	0,5 Unternehmensbeförderungsfälle	0,3 Unternehmensbeförderungsfälle	<p>(...) Zusätzliche oder zurückgenommene Fahrplankilometer werden dabei in Abhängigkeit von der Verkehrszeit bei Umsetzung der Maßnahme ab dem 1.1.2022 wie folgt bewertet:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">1 Fahrplankilometer entspricht</th> </tr> <tr> <th></th> <th>6:00 - 20:00 Uhr</th> <th>Übrige Betriebszeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Montag – Freitag</td> <td>0,8 Unternehmensbeförderungsfälle 4,0 Personenkilometer</td> <td>0,3 Unternehmensbeförderungsfälle 1,5 Personenkilometer</td> </tr> <tr> <td>Samstag</td> <td>0,4 Unternehmensbeförderungsfälle 2,0 Personenkilometer</td> <td>0,3 Unternehmensbeförderungsfälle 1,5 Personenkilometer</td> </tr> </tbody> </table>	1 Fahrplankilometer entspricht				6:00 - 20:00 Uhr	Übrige Betriebszeit	Montag – Freitag	0,8 Unternehmensbeförderungsfälle 4,0 Personenkilometer	0,3 Unternehmensbeförderungsfälle 1,5 Personenkilometer	Samstag	0,4 Unternehmensbeförderungsfälle 2,0 Personenkilometer	0,3 Unternehmensbeförderungsfälle 1,5 Personenkilometer	<p>Die P und Pkm der Neuverkehre haben zu einem hohen Erlösanspruch der Neuverkehre geführt, die i.d.R. zu Rückzahlungsfordernungen gegenüber den Unternehmen führten, da Erhebungen die prognostizierten P und Pkm oft nicht erreichten. Zudem führt die statische Anwendung der P/Pkm gegenüber den Bestandsverkehren zu einer Unabhängigkeit von der tatsächlichen Nachfrageentwicklung. Sofern im Zuge einer Jahresabrechnung für eine Verkehrsverbesserung noch keine Erhebungsdaten vorliegen, erfolgt eine Anpassung anhand der Entwicklung auf den erhobenen Verkehren der Allgemeinen Vorschrift .</p>
1 Fahrplankilometer entspricht																											
	6:00 - 20:00 Uhr	Übrige Betriebszeit																									
Montag – Freitag	1,0 Unternehmensbeförderungsfälle 5,0 Personenkilometer	0,3 Unternehmensbeförderungsfälle 1,5 Personenkilometer																									
Samstag	0,5 Unternehmensbeförderungsfälle	0,3 Unternehmensbeförderungsfälle																									
1 Fahrplankilometer entspricht																											
	6:00 - 20:00 Uhr	Übrige Betriebszeit																									
Montag – Freitag	0,8 Unternehmensbeförderungsfälle 4,0 Personenkilometer	0,3 Unternehmensbeförderungsfälle 1,5 Personenkilometer																									
Samstag	0,4 Unternehmensbeförderungsfälle 2,0 Personenkilometer	0,3 Unternehmensbeförderungsfälle 1,5 Personenkilometer																									

	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="427 189 553 408"></td> <td data-bbox="553 189 674 408">rungs- fälle 2,5 Per- sonenki- lometer</td> <td data-bbox="674 189 795 408">rungs- fälle 1,5 Per- sonenki- lometer</td> </tr> <tr> <td data-bbox="427 408 553 786">Sonn- und Fei- ertag</td> <td data-bbox="553 408 674 786">0,3 Un- terneh- mensbe- förde- rungs- fälle 1,5 Per- sonenki- lometer</td> <td data-bbox="674 408 795 786">0,3 Un- terneh- mensbe- förde- rungs- fälle 1,5 Per- sonenki- lometer</td> </tr> </table> <p data-bbox="349 863 797 1334">Die hieraus ermittelten Werte für die Nachfrageveränderung sind so lange gültig, bis in Verkehrserhebungen reale Werte ermittelt und in die VVS-Nachfragedatenbasis übernommen worden sind. Während dieser Gültigkeitsperiode werden sie den Unternehmensbeförderungsfällen und Personenkilometern des jeweiligen Verkehrsunternehmens zugeschlagen oder – bei Angebotsreduzierungen – hiervon in Abzug gebracht.</p>		rungs- fälle 2,5 Per- sonenki- lometer	rungs- fälle 1,5 Per- sonenki- lometer	Sonn- und Fei- ertag	0,3 Un- terneh- mensbe- förde- rungs- fälle 1,5 Per- sonenki- lometer	0,3 Un- terneh- mensbe- förde- rungs- fälle 1,5 Per- sonenki- lometer	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="902 189 1048 488">Sonn- und Feiertag</td> <td data-bbox="1048 189 1193 488">0,3 Unter- nehmens- beförde- rungsfälle 1,5 Perso- nenkilome- ter</td> <td data-bbox="1193 189 1339 488">0,3 Unter- nehmens- beförde- rungsfälle 1,5 Perso- nenkilome- ter</td> </tr> </table> <p data-bbox="824 564 1346 1318">Die hieraus ermittelten Werte für die Nachfrageveränderung gelten maximal bis zur Abrechnung des auf das Jahr der Umsetzung der Verkehrsverbesserung folgenden Kalenderjahres. Während dieser maximalen Gültigkeitsperiode werden sie den erhobenen Unternehmensbeförderungsfällen und Personenkilometern des jeweiligen Verkehrsunternehmens zugeschlagen oder – bei Angebotsreduzierungen – hiervon in Abzug gebracht. Mit dem Vorliegen von Erhebungsdaten, insbesondere auch aus AFZS, werden die ermittelten realen Werte anstelle der aus den Fahrplankilometern abgeleiteten Werte in die VVS-Nachfragedatenbasis übernommen. Liegen nach Ablauf der maximalen Gültigkeitsperiode für die aus den Fahrplankilometern abgeleiteten Werte keine realen Erhebungswerte vor, so wird</p>	Sonn- und Feiertag	0,3 Unter- nehmens- beförde- rungsfälle 1,5 Perso- nenkilome- ter	0,3 Unter- nehmens- beförde- rungsfälle 1,5 Perso- nenkilome- ter	
	rungs- fälle 2,5 Per- sonenki- lometer	rungs- fälle 1,5 Per- sonenki- lometer										
Sonn- und Fei- ertag	0,3 Un- terneh- mensbe- förde- rungs- fälle 1,5 Per- sonenki- lometer	0,3 Un- terneh- mensbe- förde- rungs- fälle 1,5 Per- sonenki- lometer										
Sonn- und Feiertag	0,3 Unter- nehmens- beförde- rungsfälle 1,5 Perso- nenkilome- ter	0,3 Unter- nehmens- beförde- rungsfälle 1,5 Perso- nenkilome- ter										

		für die Maßnahme eine Nachfrage von Null angenommen.	
Ziffer 2.4.10	<p>(...)</p> <p>Diesen Verkehrsangeboten ist gemeinsam, dass ihre Inanspruchnahme durch stichprobenhafte Verkehrserhebungen mit vertretbarem Aufwand nicht statistisch sicher im Sinne von Nr. 2.4.3 erfasst werden kann. Wird hier der VVS-Tarif angewandt, sind deshalb besondere Regelungen für die Weiterleitung von Einnahmen zu treffen.</p> <p>Verkehrsangebote nach den Buchstaben a) und b) verkehren in der Regel an jedem Betriebstag nach dem gleichen Fahrplan. Für solche Angebote findet Nr. 2.4.9 dauerhaft Anwendung.</p> <p>(...)</p>	<p>(...)</p> <p>Diesen Verkehrsangeboten ist gemeinsam, dass ihre Inanspruchnahme durch stichprobenhafte, manuelle Verkehrserhebungen mit vertretbarem Aufwand nicht statistisch sicher im Sinne von Nr. 2.4.3 erfasst werden kann. Wird hier der VVS-Tarif angewandt und können für diese Verkehre aus triftigem Grund keine vorhandenen Fahrzeuge mit AFZS eingesetzt werden, so sind nachfolgende besondere Regelungen für die Weiterleitung von Einnahmen zu treffen.</p> <p>Verkehrsangebote nach den Buchstaben a) und b) verkehren in der Regel an jedem Betriebstag nach dem gleichen Fahrplan. Für solche Angebote findet Nr. 2.4.9 so lange Anwendung, bis der Einsatz eines AFZS-Fahrzeugs möglich und verhältnismäßig ist. Der triftige Grund für den Nichteinsatz von AFZS-Fahrzeugen ist auf Verlangen gegenüber dem Verband Region Stuttgart zu benennen. Liegt nach Auffassung des Verbands Region Stuttgart und des Aufgabenträgers des besonderen Verkehrsangebots</p>	<p>Durch die Ausstattungspflicht liegt der Fokus auf automatischen Zählraten, manuelle Zählungen dienen der Ergänzung.</p>

		<p>kein triftiger Grund vor, so ist das Berechtigte Verkehrsunternehmen zum unverzüglichen Einsatz von AFZS-Fahrzeugen verpflichtet.</p> <p>(...)</p>	
Ziffer 2.5	<p>Zur Verbesserung der Aktualität und der statistischen Sicherheit der Nachfragedaten sind ab dem 01.01.2020 in allen Unternehmensnetzen die Verkehrsleistungen mit automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) zu erfassen. Die Nichteinhaltung dieser Frist bzw. der die AFZS betreffenden technischen und statistischen Vorgaben berechtigt den Verband Region Stuttgart unter Durchführung einer Einzelfallprüfung zu einer gestaffelten Minderung der Ausgleichsleistungen nach Ziffer 4 um 1 % des Jahresanspruches bei einer Beanstandung im Jahr 2021, bei einer Beanstandung im Jahr 2022 um 2 % des Jahresanspruches und bei einer Beanstandung ab dem Jahr 2023 um 3 % des Jahresanspruches. Wiederholungsfälle berechtigen den Verband Region Stuttgart darüber hinaus zum Ausschluss des berechtigten Verkehrsunternehmens von der</p>	<p>Zur Verbesserung der Aktualität und der statistischen Sicherheit der Nachfragedaten sind ab dem 01.01.2020 in allen Unternehmensnetzen die Verkehrsleistungen mit automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) zu erfassen. Die Nichteinhaltung dieser Frist bzw. der die AFZS betreffenden technischen und statistischen Vorgaben berechtigt den Verband Region Stuttgart unter Durchführung einer Einzelfallprüfung zu einer gestaffelten Minderung der Ausgleichsleistungen nach Ziffer 4 um 1 % des Jahresanspruches bei einer Beanstandung im Jahr 2021, bei einer Beanstandung im Jahr 2022 um 2 % des Jahresanspruches und bei einer Beanstandung ab dem Jahr 2023 um 3 % des Jahresanspruches. Wiederholungsfälle berechtigen den Verband Region Stuttgart darüber hinaus zum Ausschluss des berechtigten Verkehrsunternehmens von der Einnahmenaufteilung nach § 4 Absatz 1 Nr. 3 AllgV, insbesondere wenn dieses die genannten Vorgaben bereits in den Jahren 2021 bis 2023 nicht eingehalten hat. Das</p>	<p>Der letzte Satz entfällt aufgrund der Anpassungen an Ziffer 2.4 und deren Unterziffern.</p>

	<p>Einnahmenaufteilung nach § 4 Absatz 1 Nr. 3 AllgV, insbesondere wenn dieses die genannten Vorgaben bereits in den Jahren 2021 bis 2023 nicht eingehalten hat. Das Recht des Verbands Region Stuttgart zum sofortigen Ausschluss des berechtigten Verkehrsunternehmens von der Einnahmenaufteilung nach § 4 Absatz 1 Nr. 3 AllgV bleibt insbesondere in schweren Fällen wie vorsätzlicher Nichteinhaltung der genannten Vorgaben unberührt. Die durch AFZS gewonnenen Zählraten gelten als zusätzliche Zählraten im Sinne Nr. 2.4.</p>	<p>Recht des Verbands Region Stuttgart zum sofortigen Ausschluss des berechtigten Verkehrsunternehmens von der Einnahmenaufteilung nach § 4 Absatz 1 Nr. 3 AllgV bleibt insbesondere in schweren Fällen wie vorsätzlicher Nichteinhaltung der genannten Vorgaben unberührt.</p>	
Ziffer 2.5.2	<p>(...) Darüber hinaus müssen die einzusetzenden AFZS die Vorgaben an die Messgenauigkeit erfüllen, die sich aus Anlage 10 „Regelkatalog zur Prüfung und Testierung der Messgenauigkeit“ ergeben. Die Einhaltung dieser Vorgaben muss vor der Inbetriebnahme der AFZS durch einen externen Gutachter im Wege einer manuellen Vergleichszählung testiert und dem Verband Region Stuttgart nachgewiesen worden sein.</p>	<p>(...) Darüber hinaus müssen die einzusetzenden AFZS die Vorgaben an die Messgenauigkeit erfüllen, die sich aus VDV-Schrift 457 Version 2.1 ergeben. Die Einhaltung dieser Vorgaben muss vor der Inbetriebnahme der AFZS durch einen externen Gutachter im Wege einer manuellen Vergleichszählung testiert und dem Verband Region Stuttgart nachgewiesen worden sein. (...)</p>	<p>VDV-Vorgaben sind hinreichend und bilden stets den aktuellen Stand ab. Anlage 10 sollte nach VVS-Empfehlung zur Vereinfachung des Prozederes entfernt werden.</p>

	(...)		
Ziffer 2.5.8	Zur laufenden Qualitätssicherung beim Einsatz von AFZS werden die in Anlage 11 „Verantwortungsebenen zur Qualitätssicherung beim Einsatz von AFZS im VVS; Verbundstufe II“ skizzierten Maßnahmen durchgeführt. (...)	Zur laufenden Qualitätssicherung beim Einsatz von AFZS werden die in Anlage 10 „Verantwortungsebenen zur Qualitätssicherung beim Einsatz von AFZS im VVS; Verbundstufe II“ skizzierten Maßnahmen durchgeführt. (...)	Anpassung der Nummerierung durch entfallende Anlage.
Ziffer 3.4	(...) Die Fahrgeldeinnahmen eigener Verkaufsstellen meldet das Berechtigte Verkehrsunternehmen unter Verwendung der von der VVS GmbH vorgegebenen Formate (z. B. Exportdateien der Fahrscheindrucker, Excel-Meldebogen). Darin sind alle Verkäufe geschlüsselt nach der einzelnen Fahrausweisart je Bezugsmonat aufzuführen.	(...) Die Fahrgeldeinnahmen eigener Verkaufsstellen meldet das Berechtigte Verkehrsunternehmen unter Verwendung der von der VVS GmbH vorgegebenen Formate (z. B. Exportdateien der Fahrscheindrucker, Excel-Meldebogen). Darin sind alle Verkäufe geschlüsselt nach der einzelnen Fahrausweisart je Bezugsmonat aufzuführen. Das Verkehrsunternehmen stellt auf Anforderung der VVS GmbH sämtliche erlösrelevanten Daten, die notwendig sind um den Verbundtarif fortzuentwickeln, unentgeltlich zur Verfügung.	Sicherstellung der notwendigen Datenbereitstellung für die VVS GmbH.
Ziffer 4.3	Pauschaliert abgegoltene Verkehrsangebote erhalten ebenfalls Ausgleichsleistungen als prozentualen Zuschlag auf die ihnen zugewiesenen Einnahmen. Die Höhe dieses Zuschlags leitet sich aus dem Verhältnis des Ausgleichsvolumens nach	Pauschaliert abgegoltene Verkehrsangebote erhalten ebenfalls Ausgleichsleistungen als prozentualen Zuschlag auf die ihnen zugewiesenen Einnahmen. Die Höhe dieses Zuschlags leitet sich aus dem Verhältnis des Ausgleichsvolumens nach Nr. 4.2 zu den Einnahmen der Berechtigten	Ergänzung zu Ausgleichszahlungen für Bürgerbusverkehre.

	<p>Nr. 4.2 zu den Einnahmen der Berechtigten Verkehrsunternehmen im Sinne von Nr. 1.2 ab. Auch diese Ausgleichsmittel sind nicht Bestandteil des Ausgleichsvolumens nach Nr. 4.2, sondern werden als abrechnungstechnisch getrennter Zuschlag geleistet.</p>	<p>Verkehrsunternehmen im Sinne von Nr. 1.2 ab. Bürgerbusverkehre erhalten einen Zuschlag in Höhe des VVS-Mischpreises (siehe Anlage 7) für eine Tarifzone. Das vereinfachte Erhebungsverfahren für Bürgerbusverkehre kann den Ziffern 2.4.2 und 2.4.8 entnommen werden. Da die VVS-Mischpreise für das Vorjahr wegen verzögerter Einnahmenmeldungen in der Regel nicht vor April des Folgejahres vorliegen, kann in der Abrechnung der Bürgerbusverkehre hilfsweise auf die Werte des Vor-Vorjahres zurückgegriffen werden. Ausgleichsmittel nach Ziffer 4.3 sind nicht Bestandteil des Ausgleichsvolumens nach Nr. 4.3, sondern werden als abrechnungstechnisch getrennter Zuschlag geleistet.</p>	
<p>Ziffer 4.4.</p>	<p>(...) Erhält der Verband Region Stuttgart durch diese Anforderung oder auf anderem Wege Kenntnis von einer nicht fristgerecht gemeldeten Nichterbringung, wird die vorzunehmende Minderung verdoppelt. Verweigert ein berechtigtes Verkehrsunternehmen die Meldung von Fahrtausfällen, so ist der Verband Region Stuttgart berechtigt, im eigenen Ermessen und auf Grundlage von Erfahrungswerten</p>	<p>(...) Erhält der Verband Region Stuttgart durch diese Anforderung oder auf anderem Wege Kenntnis von einer nicht fristgerecht gemeldeten Nichterbringung, wird die vorzunehmende Minderung verdoppelt. Verweigert ein berechtigtes Verkehrsunternehmen die Meldung von Fahrtausfällen, so ist der Verband Region Stuttgart berechtigt, im eigenen Ermessen und auf Grundlage von Erfahrungswerten eine Annahme für die Nichterbringungsquote zu treffen. In Wiederholungsfällen und nach zuvor erfolgter</p>	<p>Notwendigkeit, die Pflicht zur Fahrtausfallmeldung stärker ins Bewusstsein der VU zu rücken.</p>

	eine Annahme für die Nichterbringungsquote zu treffen.	Abmahnung ist der Verband Region Stuttgart berechtigt, dem Verkehrsunternehmen den Status des Berechtigten Verkehrsunternehmens zu entziehen.	
Ziffer 8.2.1	<p>(...)</p> <p>Das nach Satz 1 maßgebliche Verteilungsvolumen wird im Sinne von Nr. 1.2 aus den monatlichen Einnahmemeldungen im gesamten VVS abgeleitet. Es beträgt 95 % der so ermittelten Einnahmen der Berechtigten Verkehrsunternehmen.</p> <p>Maßgeblich ist jeweils die zuletzt ermittelte Verteilungsquote Fahrgastnachfrage. Die monatlichen Vorauszahlungen der Monate Januar bis einschließlich Juli werden mit der Verteilungsquote Fahrgastnachfrage des vorletzten Jahres errechnet, die Vorauszahlungen der Monate August bis Dezember mit der Verteilungsquote Fahrgastnachfrage des Vorjahres. Eine Rückrechnung im laufenden Jahr erfolgt nicht.</p> <p>Beispiel für das Abrechnungsjahr 2015: (...)</p>	<p>(...)</p> <p>Das nach Satz 1 maßgebliche Verteilungsvolumen wird im Sinne von Nr. 1.2 aus den monatlichen Einnahmemeldungen im gesamten VVS abgeleitet. Es beträgt 95 % der so ermittelten Einnahmen der Berechtigten Verkehrsunternehmen und ist begrenzt durch die real vorhandenen monatlichen Einnahmen im VVS und die daraus abgeleiteten Anteile der AllgV. Darüberhin- ausgehende Ansprüche bestehen nicht.</p> <p>Maßgeblich ist jeweils die zuletzt ermittelte Verteilungsquote Fahrgastnachfrage. Die monatlichen Vorauszahlungen eines Jahres werden bis zum Vorliegen der Vorjahresdaten mit der Verteilungsquote Fahrgastnachfrage des vorletzten Jahres errechnet, die Vorauszahlungen ab dem Vorliegen dieser Daten mit der Verteilungsquote Fahrgastnachfrage des Vorjahres. Eine Rückrechnung im laufenden Jahr erfolgt nicht.</p> <p>Beispiel für das Abrechnungsjahr 2015 mit Umstellung der Verteilungsquote ab August: (...)</p>	<p>Betonung, dass bei den Einnahmen nicht mehr Geld herausgegeben wird und werden kann als im Pool real vorhanden.</p> <p>Zusätzlich Flexibilisierung der Abrechnung, wenn Daten früher vorhanden sind</p>

<p>Ziffer 8.2.2</p>	<p>(...) Das nach Satz 1 maßgebliche Verteilungsvolumen wird im Sinne von Nr. 1.2 aus den monatlichen Einnahmenmeldungen im gesamten VVS abgeleitet. Es beträgt 5 % der so ermittelten Einnahmen der Berechtigten Verkehrsunternehmen. (...)</p>	<p>(...) Das nach Satz 1 maßgebliche Verteilungsvolumen wird im Sinne von Nr. 1.2 aus den monatlichen Einnahmenmeldungen im gesamten VVS abgeleitet. Es beträgt 5 % der so ermittelten Einnahmen der Berechtigten Verkehrsunternehmen und ist begrenzt durch die real vorhandenen monatlichen Einnahmen im VVS und die daraus abgeleiteten Anteile der AllgV. Darüberhinausgehende Ansprüche bestehen nicht. (...)</p>	<p>Betonung, dass bei den Einnahmen nicht mehr Geld herausgegeben wird und werden kann als im Pool real vorhanden.</p>
<p>Ziffer 8.2.3</p>	<p>8.2.3 Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX durch die Tarifzonenreform (...)</p>	<p>8.2.3 Ausgleich von entfallenden Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX durch die VVS-Tarifzonenreform (...)</p>	<p>Präzisierung, da keine SGB-Mittel selbst verteilt werden.</p>
<p>Ziffer 8.2.4</p>	<p>(...) Maßgeblich sind jeweils das zuletzt ermittelte Ausgleichsvolumen und die zuletzt ermittelte Verteilungsquote Fahrgastnachfrage. Die monatlichen Vorauszahlungen der Monate Januar bis einschließlich Juli werden mit den Werten des vorletzten Jahres errechnet, die Vorauszahlungen der Monate August bis Dezember mit den Werten des Vorjahres. Eine Rückrechnung im laufenden Jahr erfolgt nicht.</p>	<p>(...) Maßgeblich sind jeweils das zuletzt ermittelte Ausgleichsvolumen und die zuletzt ermittelte Verteilungsquote Fahrgastnachfrage. Die monatlichen Vorauszahlungen eines Jahres werden bis zum Vorliegen von Vorjahresdaten mit den Werten des vorletzten Jahres errechnet, die Vorauszahlungen ab dem Vorliegen dieser Daten mit den Werten des Vorjahres. Eine Rückrechnung im laufenden Jahr erfolgt nicht. Beispiel für das Abrechnungsjahr 2015 mit Umstellung der Verteilungsquote ab August:</p>	

	Beispiel für das Abrechnungsjahr 2015: (...)	(...)	
<u>Anlage 4</u>			
Ziffer 1	Das beinhaltet Dokumentation der folgenden Daten je Unternehmensnetz bzw. Verkehrsunternehmen: (...)	Das beinhaltet die Dokumentation der folgenden Daten je Unternehmensnetz bzw. Verkehrsunternehmen: (...)	Redaktionelle Anpassung
Ziffer 4	(...) Nach Vorliegen der Ergebnisse ist durch VVS auf Grund der vorgegebenen Parameter für jedes Unternehmensnetz sowie des realisierten Stichprobenumfangs der tatsächliche relative Stichprobenfehler d_r zu berechnen.	(...) Nach Vorliegen der Ergebnisse ist durch den VVS auf Grund der vorgegebenen Parameter für jedes Unternehmensnetz sowie des realisierten Stichprobenumfangs der tatsächliche relative Stichprobenfehler d_r zu berechnen.	Redaktionelle Anpassung
Ziffer 5	(...) Nach Vorliegen der Ergebnisse ist durch VVS auf Grund der vorgegebenen Parameter für jedes Unternehmensnetz sowie des realisierten Stichprobenumfangs der tatsächliche relative Stichprobenfehler d_r zur statistischen Maßzahl Anteilswert zu berechnen.	(...) Nach Vorliegen der Ergebnisse ist durch den VVS auf Grund der vorgegebenen Parameter für jedes Unternehmensnetz sowie des realisierten Stichprobenumfangs der tatsächliche relative Stichprobenfehler d_r zur statistischen Maßzahl Anteilswert zu berechnen.	Redaktionelle Anpassung
<u>Anlage 6</u>	Die Anlagen 6 und 7 wurden komplett überarbeitet und werden in der unter dieser Tabelle stehenden Version jeweils komplett neu gefasst.		
<u>Anlage 7</u>			
Ziffer 3	(...) Eine detaillierte Übersicht der Anforderungen zur Zählgengenauigkeit sowie	(...)	VDV-Vorgaben sind hinreichend und bilden stets den aktuellen Stand ab. Anlage 10 sollte nach

	<p>zu den Bedingungen für die Testierung der Messgenauigkeit findet sich in Kapitel 8. Für die Durchführung der Vergleichszählungen wird auf VDV-Schrift 457 Version 2.1 und Anlage 10 „Regelkatalog zur Prüfung und Testierung der Messgenauigkeit“ verwiesen. Diese Vorgaben gelten verbindlich, für vor dem 1.1.2021 in Betrieb genommene Zählsysteme nach Version 2.0 gilt Bestandschutz. (...)</p>	<p>Eine detaillierte Übersicht der Anforderungen zur Zählgenauigkeit sowie zu den Bedingungen für die Testierung der Messgenauigkeit findet sich in Kapitel 8. Für die Durchführung der Vergleichszählungen wird auf VDV-Schrift 457 Version 2.1 verwiesen. Diese Vorgaben gelten verbindlich, für vor dem 1.1.2021 in Betrieb genommene Zählsysteme nach Version 2.0 gilt Bestandschutz. (...)</p>	<p>VVS-Empfehlung zur Vereinfachung des Prozederes entfernt werden.</p>
Ziffer 8	<p>(...) Die Testierung der Messgenauigkeit muss nach den Vorgaben der VDV-Schrift 457; Version 2.1 und Anlage 10 „Regelkatalog zur Testierung der Messgenauigkeit“ mittels Vergleichszählungen erfolgen. Für vor dem 1.1.2021 in Betrieb genommene Zählsysteme nach Version 2.0 gilt Bestandsschutz. (...)</p>	<p>(...) Die Testierung der Messgenauigkeit muss nach den Vorgaben der VDV-Schrift 457, Version 2.1, mittels Vergleichszählungen erfolgen. Für vor dem 1.1.2021 in Betrieb genommene Zählsysteme nach Version 2.0 gilt Bestandsschutz. (...)</p>	<p>VDV-Vorgaben sind hinreichend und bilden stets den aktuellen Stand ab. Anlage 10 sollte nach VVS-Empfehlung zur Vereinfachung des Prozederes entfernt werden.</p>
Anlage 10	<p><i>(gesamter Bestandstext)</i></p>	<p><i>entfällt</i></p>	<p>VDV-Vorgaben sind hinreichend und bilden stets den aktuellen Stand ab. Anlage 10 sollte nach VVS-Empfehlung zur Vereinfachung des Prozederes entfernt werden.</p>

Anlage 11	Anlage 11: Verantwortungsebenen zur Qualitätssicherung beim Einsatz von Automatischen Fahrgastzählssystemen im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart Verbundstufe II (...)	Anlage 10: Verantwortungsebenen zur Qualitätssicherung beim Einsatz von Automatischen Fahrgastzählssystemen im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart Verbundstufe II (...)	Anlage 11 wird durch Wegfall der bisherigen Anlage 10 zur neuen Anlage 10
-----------	--	--	---

Neufassung der Anlage 6 ab dem 01.01.2022:

Anlage 6: Erstellung der VVS-Jahresganglinie

Für die Herstellung der Vergleichbarkeit von Erhebungen aus unterschiedlichen Jahreszeiten, die Normierung von Erhebungsergebnissen auf Standard-Nachfrage-niveaus sowie für die Fortschreibung der Erhebungsergebnisse auf Folgejahre werden Jahresganglinien erzeugt. Diese stellen für jeden Monat eines Jahres die Zahl der durchschnittlich beförderten Personen an einem Normalwerktag (Montag–Freitag) dar.

Grundlagen

Grundlage ist die Zahl der verkauften (gemeldeten) Fahrausweise je Monat aus der VVS-Verkaufsstatistik. Da zur Ableitung der Jahresganglinie ticketspezifische Nutzungshäufigkeiten herangezogen werden, erfolgt eine Gruppierung der einzelnen Tarifprodukte nach übergeordneten Fahrausweisarten. Hierbei wird mindestens folgende Differenzierung vorgenommen:

Fahrausweisarten
Einzelfahrausweise
Mehrfahrtenkarten

Tageskarten
Zeitkarten Standard
Zeitkarten Ausbildungsverkehr
Zeitkarten Senioren
Zeitkarten mit tageszeitlich begrenzter Gültigkeit (z. B. UmweltTicket / JuniorTicket)
Sonstige Tickets (z. B. KombiTickets)
bwtarif (soweit Erlösanteile dem VVS-Einnahmenpool zufließen)

Die Tarifprodukte werden der Fahrausweisart zugeordnet, der sie im Nutzungscharakter am ehesten entsprechen. Dies gilt insbesondere auch für neu eingeführte Angebote, bei denen auch Kannibalisierungseffekte zu berücksichtigen sind.

Bei der Erstellung der Jahreganglinie erfolgt keine Differenzierung zwischen verkauften Fahrausweisen für Kinder und Erwachsene, diese werden als Summe betrachtet. Nicht berücksichtigt werden auch Ergänzungstickets für die Nutzung der 1. Klasse oder die Gültigkeitserweiterung auf das gesamte VVS-Netz.

Die Gruppe „Sonstige Tickets“ dient lediglich der Ermittlung der Gesamtmonats- bzw. -jahressummen. Aufgrund der starken Schwankungen in den einzelnen Monaten wird hier kein isolierter Jahresverlauf ermittelt, sondern diese Kategorie wird mit Hilfe des Gesamtwertes der einzelnen Monate aus allen Fahrausweisarten bewertet.

Korrektur der Eingangsdaten aus der VVS-Verkaufsstatistik

Korrekturen der Eingangsdaten aus der Verkaufsstatistik werden vorgenommen hinsichtlich:

- a) Abweichung von Meldungs- bzw. Abrechnungs- und Nutzungszeitraum z. B. bei Kombikarten sowie bei nachträglicher Meldung einzelner Verkehrsunternehmen,
- b) Gültigkeitszeiträumen, die länger als einen Monat betragen, z. B. beim Schüler-Ferienticket.

Ebenso wird ein Ausgleich des Effektes vorgenommen, der üblicherweise im Vorfeld von Tarifierpassungen durch den vorgezogenen Kauf von Tages- und Mehrfahrtenkarten aufgrund anstehender Preiserhöhungen entsteht (Gültigkeit mit altem Preis 12 Monate ab Tarifwechsel). Der entsprechende Abzug beträgt 15% und wird auf die 4 Folgemonate ab dem Zeitpunkt der Tarifierpassung gleichverteilt.

Umgang mit Zeitkarten und Umrechnung auf den Wochentagstyp Montag–Freitag

Bei Zeitkarten mit Gültigkeit über mehrere Monate (z. B. Jahreskarten und Semestertickets) werden die periodisierten Werte verwendet: Hierfür wird bei diesen die gleichzeitige Gültigkeit der verkauften Wertmarken in den einzelnen Monaten ermittelt.

Die Nutzungshäufigkeiten der einzelnen Zeitkarten für einen Montag–Freitag wurden mit Hilfe der Daten aus der Verkaufsstatistik und der Ergebnisse einer an allen Wochentagstypen durchgeführten Verkehrsstromerhebung ermittelt. Sie bleiben in der Regel unverändert. Lediglich bei Änderungen oder Neukonzeption eines Tarifangebots kann aufgrund von Marktuntersuchungen oder Erkenntnissen aus Verkehrsstromerhebungen eine Anpassung erfolgen.

Bei der Umrechnung der verkauften Wochenkarten wird die Zahl der Verkaufszeiträume in den einzelnen Monaten berücksichtigt. Hierfür wird die Zahl der Tage je Monat durch 7 dividiert und so die Jahreswochen den einzelnen Monaten zugeordnet.

Bei der Umrechnung der verkauften Einzelfahrausweise, Tageskarten und Mehrfahrtenkarten werden sowohl die Zahl der Montage bis Freitage in den einzelnen Monaten berücksichtigt wie auch das Verhältnis der Fahrten an den Wochentagstypen Montag-Freitag, Samstag und Sonn-/Feiertag.

Neufassung der Anlage 7 ab dem 01.01.2022:

Anlage 7: Berechnung der VVS-Mischpreise

Zur monetären Bewertung von ÖV-Fahrten im VVS werden sog. Mischpreise ermittelt. Ein Mischpreis kennzeichnet die durchschnittlich erzielte Einnahme für eine Fahrgastfahrt mit einer bestimmten Fahrausweisart in Abhängigkeit von der Zahl der durchfahrenen Tarifzonen (Preisstufen). Die Berechnung erfolgt jeweils für einen Tarifstand (i. d. R. Kalenderjahr) rückwirkend nach dem Vorliegen der Jahres-Verkaufsmeldungen der Verkehrsunternehmen.

Auf der Basis der Ticketpreise im Betrachtungsjahr wird unter Einrechnung von Nutzungshäufigkeiten eine Durchschnittseinnahme je Fahrt, Fahrausweis und Tarifzonenanzahl errechnet. Die Zahl der im jeweiligen Jahr verkauften Tickets bzw. bei Zeitkarten die Zahl der Fahrten je Preisstufe werden mit dem jeweiligen Preis des Tickets bewertet. Es wird hierbei unterschieden zwischen Tickets für Kinder und Erwachsene. Für jede Fahrausweisart und Preisstufe wird anschließend ein gewichteter Mittelwert gebildet. Die Fahrausweise werden analog der Differenzierung bei den Verkehrsstromerhebungen zu Fahrausweisarten zusammengefasst.

In der umseitigen Tabelle sind die für Ermittlung der Mischpreise gebildeten Fahrausweisarten dargestellt. Ergänzend gelten folgende Regeln:

- Zusatzwertmarken (Netz) werden den jeweiligen Fahrausweisarten zugerechnet und auf die einzelnen Preisstufen verteilt.
- Nachforderungen bei vorzeitiger Rückgabe eines JahresTickets werden den jeweiligen Tickets zugeschlagen. Abo-Sofort-Käufe werden bei den jeweiligen JahresTickets berücksichtigt.
- Nicht berücksichtigt bei der Ermittlung der Mischpreise werden Zuschläge für die 1. Klasse sowie entsprechende Zusatzwertmarken.
- Ebenfalls nicht berücksichtigt werden die Ausgleichsleistungen für Schwerbehinderte und Schüler.
- Neu eingeführte Tarifprodukte werden der Fahrausweisart zugeordnet, der sie im Nutzungscharakter am ehesten entsprechen. Dabei sind Kannibalisierungseffekte zu berücksichtigen.

Fahrausweisarten Mischpreise
VVS Kurzstrecke
VVS EinzelTicket
VVS 4erTicket
VVS TagesTicket / StadtTicket
VVS Wochen-/MonatsTicket
VVS JahresTicket / FirmenTicket
VVS MonatsTicket für Schüler, Auszubildende, Studenten
VVS Scool-Abo
VVS Ausbildungs-Abo
VVS StudiTicket / Solidarbeitrag / Anschluss-StudiTicket

VVS ZeitTicket für Senioren
VVS 9-Uhr-UmweltTicket
VVS 14-Uhr-JuniorTicket
VVS Sonstige (z. B. KombiTickets)
bwtarif (Baden-Württemberg-Ticket / MetropolTagesTicket / Anschlussmobilität)