

Vorlage Nr. 19/658-L
für die Sitzung der staatlichen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
am 20.02.2019

„Bericht: Erstattung von Fahrgeldausfällen nach dem Schwerbehindertenrecht“

A. Problem

Der Rechnungshof der Freien Hansestadt Bremen (Rechnungshof) hat im Jahr 2016 im Amt für Versorgung und Integration Bremen (AVIB) den Bereich „Erstattung von Fahrgeldausfällen“ geprüft. Die Ergebnisse sind im Jahresbericht 2017 festgehalten.¹ Eine wesentliche Forderung des Rechnungshofes betrifft die Überarbeitung der aus dem Jahr 2010 stammenden Verwaltungsvorschrift („Richtlinie zur Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr“).

Zum Stand der Auseinandersetzung mit den Forderungen des Rechnungshofes hat der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen der Deputation am 22.08.2018 und dem Rechnungsprüfungsausschuss am 04.09.2018 einen Zwischenbericht vorgelegt. Nunmehr soll abschließend zur Umsetzung berichtet werden.

B. Lösung

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat die Verwaltungsvorschrift umfassend überarbeitet und das AVIB am 21.12.2018 gebeten, mit Beginn des Jahres 2019 die in der Anlage beigefügte Neufassung zur Anwendung zu bringen. Die Überarbeitung berücksichtigt insbesondere folgende Punkte:

- Forderungen des Rechnungshofes.

Hier geht es in erster Linie um Forderungen nach präziserer Fassung, aber auch nach einer Erhöhung von Darlegungslasten auf Seiten der Verkehrsunternehmen. Beispiele:

- Die Anforderungen an die Vorlage von Unterlagen und Nachweisen durch die Verkehrsunternehmen (Nachweise und Testate über die Fahrgeldeinnahmen, Linienverzeichnisse, Testate und Berichte über die Erhebungen in Individualerstattungsverfahren) sind klarer gefasst bzw. verschärft worden.
 - Die Verkehrsunternehmen haben nennenswerte Abweichungen zu Erhebungen in Vorjahren unaufgefordert zu erklären.
 - Zählprotokolle sind dem Antrag von vornherein beizufügen.
- Übernahmen aus der Verwaltungsvorschrift des Landes Nordrhein-Westfalen (NW).

NW verfügt über besonders ausgeprägte Erfahrungen im Bereich der Fahrgelderstattung. So hat das zuständige Ministerium in den vergangenen Jahren Probleme feststellen und beheben können. Wesentlicher Baustein war dabei eine mehrfache Anpassung der nordrhein-westfälischen Richtlinie. Diese Richtlinie mitsamt ihrem mathematischen Formelwerk war bereits in den 80er Jahren die Urfassung, an der sich andere Bundesländer orientiert haben. Auch heute ist sie wieder Vorbild für Regelungen in anderen Bundesländern. Übernommen wurden in die Bremische Neufassung nunmehr neben aktualisierten mathematischen Formeln u.a. folgende Bestimmungen:

- Grundsätzlicher Ausschluss einer Zählung durch das Fahrpersonal.
- Prinzip der jährlichen Zählung (Zählungen aus Vorjahren können nicht mehr in Folgejahren zugrunde gelegt werden).

¹ Rechnungshof der Freien Hansestadt Bremen, Jahresbericht 2017 (Land, veröffentlicht am 16. März 2017), Drucksache der Bremischen Bürgerschaft 19 / 974.

- Anpassung an den aktuellen Gesetzesstand nach dem Bundesteilhabegesetz.

Das Bundesteilhabegesetz hat im Bereich der Fahrgelderstattung redaktionelle Änderungen mit sich gebracht. Sämtliche Bezugnahmen der Bremischen Verwaltungsvorschrift auf die gesetzlichen Regelungen waren anzupassen.

Neben der Überarbeitung der Verwaltungsvorschrift hat der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen die Anregung des Rechnungshofes in Erwägung gezogen, von der Verordnungsermächtigung in § 231 Abs. 5 S. 2 SGB IX Gebrauch zu machen. Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen wird zunächst davon absehen. Zunächst sollen die Erfahrungen mit der neugefassten Verwaltungsvorschrift abgewartet werden.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die Abgabe des Berichtes hat keine finanziellen oder personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Eine Genderrelevanz ist nicht erkennbar.

D. Negative Mittelstandsbetroffenheit

Eine negative Mittelstandsbetroffenheit liegt nicht vor. Die Fahrgelderstattung betrifft alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen.

E. Beschlussvorschlag

Die staatliche Deputation nimmt den Bericht des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur Kenntnis.

Anlagen: Richtlinie des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen zur Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr nach §§ 231, 233 SGB IX vom 21.12.2018

Richtlinie zur Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr nach §§ 231, 233 SGB IX

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen verfügt, dass bei der Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr nach §§ 231, 233 SGB IX die folgende Verwaltungsvorschrift anzuwenden ist:

Inhaltsübersicht

1.	Allgemeine Voraussetzungen und Erstattungsarten	3.3.1.2	Fahrtabschnitte (Linienwechselfahrten)
1.1	Anspruchsgrundlage	3.3.1.3	Ringlinie
1.2	Anspruchsvoraussetzung	3.3.2	Zählprotokoll
1.3	Arten der Erstattung	3.3.3	Anzahl der Zählkräfte
2.	Antrag	3.3.4	Zählung durch das Fahrpersonal
2.1	Erstattungsbehörde, Unternehmer, Antragsbefugnis	3.3.5	Von mehreren Zählkräften gemeinsam erhobene Fahrten
2.2	Landesgrenzen überschreitender Personennahverkehr	3.3.6	Information des Zählpersonals
2.3	Fahrgeldeinnahmen	3.3.7	Ausfall einer Erhebung
2.3.1	Bestimmung des Begriffs "Fahrgeldeinnahmen"	3.3.8	Schätzung von Zählwerten
2.3.2	Nachweis der Fahrgeldeinnahmen	3.3.9	Aufbewahrungsfrist für die Zählunterlagen
2.3.3	Testat über die Höhe der Fahrgeldeinnahmen	3.3.10	Jährlichkeit
2.3.4	Linienverzeichnis	4.	Eingeschränkte Vollerhebung
2.4	Antragsfrist	4.1	Art und Weise der Erhebung
3.	Individualerstattung	4.2	Mehrfacherfassung
3.1	Nachweis	4.3	Unterschiedliches Fahrtenangebot
3.1.1	Anzeigespflicht	4.4	Hochrechnung
3.1.2	Stichprobenpläne	5.	Stichprobenerhebung
3.1.3	Nachweisgebiet, Linien	5.1	Grundlagen der Stichprobenerhebung
3.1.4	Besondere Verkehrsangebote und Fahrtenzuordnung	5.1.1	Allgemeines
3.1.4.1	Verstärker-, Einsatz- und Einlagefahrten	5.1.2	Wochentagstypen, Wochenzeitschichten
3.1.4.2	Unterschiedliche Fahrwege (gespaltene Linienverläufe)	5.1.3	Grundgesamtheit (Angebotsdaten)
3.1.4.3	Ausgelagerte Fahrtabschnitte	5.1.4	Fahrtenauswahl
3.1.4.4	Bedarfsverkehr	5.2	Linienenerhebung
3.1.4.5	Linien, deren Fahrten unterschiedlichen Betriebszweigen zugeordnet sind	5.2.1	Art und Weise der Erhebung
3.1.5	Testat und Prüfbericht für Erhebungsverfahren	5.2.2	Minimale Anzahl zu erhebender Linienfahrten
3.2	Erhebungen	5.2.3	Hochrechnung
3.2.1	Erhebungsperioden	5.3	Querschnittserhebung
3.2.2	Erhebungsverfahren und -arten	5.3.1	Art und Weise der Erhebung
3.3	Erhebungsdurchführung	5.3.2	Eingeschränkte Zulässigkeit der Querschnittserhebung
3.3.1	Zu erfassende Personen	5.3.3	Fahrtenauswahl
3.3.1.1	Ein- und Ausfahrt in das bzw. aus dem Nachweisgebiet	5.3.4	Linienabschnitte
		5.3.5	Hochrechnung
		6.	Rundungsvorschrift
		7.	Anwendung verschiedener Erhebungsverfahren auf unterschiedlichen Linien
		8.	Prüfungsrecht und Folgen mangelnder Erfüllung von Nachweispflichten
		9.	Zusammenarbeit mit den nach dem Verkehrsrecht zuständigen Genehmigungsbehörden
		10.	Schlussbestimmungen

Anlagen

Anlage 1	Berechnung des Prozentsatzes bei eingeschränkter Vollerhebung
Anlage 2	Berechnung des Prozentsatzes bei Stichprobenerhebungen
Anlage 3	Berechnung des Prozentsatzes bei Anwendung verschiedener Erhebungsverfahren

1. Allgemeine Voraussetzungen und Erstattungsarten

1.1 Anspruchsgrundlage

Die Fahrgeldausfälle werden auf Antrag gemäß § 233 Abs. 1 SGB IX aufgrund des jährlich bekannt gegebenen Prozentsatzes nach § 231 Abs. 1 und 4 SGB IX (Pauschalregelung) oder aufgrund eines Nachweises nach § 231 Abs. 5 SGB IX (Individualregelung) erstattet.

1.2 Anspruchsvoraussetzung

Voraussetzung für die Erstattung ist, dass der Unternehmer während des Erstattungszeitraums (jeweils ein Kalenderjahr) aufgrund der Verpflichtung nach § 228 Abs. 1 und 6 SGB IX und Artikel 2 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personennahverkehr (Un-BefG)¹, die nach § 228 Abs. 1 SGB IX berechtigten Personen unentgeltlich befördert hat. Dies gilt ggf. auch für die gem. § 228 Abs. 6 Nrn. 1 und 2 unentgeltlich zu befördernden Begleitpersonen, Tiere und Gegenstände. Der Unternehmer hat nachzuweisen, in welcher Höhe er Fahrgeldeinnahmen erzielt hat und dass diese Fahrgeldeinnahmen aus einem Verkehr stammen, der Nahverkehr ist.

1.3 Arten der Erstattung

a) Pauschalerstattung

Bei der Erstattung nach § 231 Abs. 4 SGB IX (Pauschalregelung) werden die Fahrgeldausfälle auf Antrag nach dem jeweils für ein Jahr bekannt gemachten Prozentsatz der von den Unternehmern nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen im Nahverkehr erstattet.

b) Individualerstattung

Weist ein Unternehmer durch Verkehrszählung nach, dass das Verhältnis der nach § 228 Abs. 1 und 6 SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste und der sonstigen Fahrgäste den nach § 231 Absatz 4 SGB IX festgesetzten Prozentsatz um mindestens ein Drittel übersteigt, wird neben dem Betrag, der sich nach dem zur Pauschalerstattung festgesetzten Prozentsatz ergibt, zusätzlich noch der Anteil erstattet, der über dem Drittel liegt, um den der zur Pauschalerstattung festgesetzte Prozentsatz überschritten wird (§ 231 Abs. 5 SGB IX).

Die gesetzlich geforderte (§ 231 Abs. 1 SGB IX) Verkehrszählung (Erhebung) wird als Nachweis anerkannt, wenn sie in Form einer „eingeschränkten Vollerhebung“ oder als „Stichprobenerhebung“ nach den Vorgaben dieser Richtlinie durchgeführt worden ist.

2. Antrag

2.1 Erstattungsbehörde, Unternehmer, Antragsbefugnis

Der Antrag auf Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr ist in doppelter Ausfertigung beim Amt für Versorgung und Integration Bremen, AVIB (Erstattungsbehörde), zu stellen, soweit nicht gemäß § 233 Abs. 1 Satz 3 SGB IX das Bundesverwaltungsamt zuständig ist.

Die Erstattungsbehörde gibt Form und inhaltliche Anforderungen des Antrags sowie der beizufügenden Unterlagen vor.

Die jeweils aktuellen Antragsunterlagen sowie diese Richtlinie in der aktuellen Fassung veröffentlicht die Erstattungsbehörde auf ihrer Internetseite.

¹ Höherrechtes Recht, auf d. s. i. dieser Verw. lt. Vorschrift Bezug genommen wird, ist i. der jeweils aktuelle. F. ssu. g zugru. dezulege.

Die Erstattungsbehörde stellt auf ihrer Internetseite insbesondere folgende Unterlagen zur verbindlichen Nutzung zur Verfügung:

- Antragsformular
- „Nachweis A“ (Formblatt zur Darstellung eines Liniennverzeichnisses)
- „Nachweis B“ (Formblatt zur Darstellung der Zusammensetzung der geltend gemachten Fahrgeldeinnahmen)
- Bekanntmachung der Zähltermine
- Informationsblatt für das Zählpersonal
- Zählprotokoll

Antragsbefugt ist grundsätzlich der Verkehrsunternehmer i. S. des § 3 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gilt als Unternehmer der Besitzer einer Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).

Bei einem von mehreren Unternehmern gebildeten zusammenhängenden Liniennetz mit einheitlichen oder verbundenen Beförderungsentgelten können die Anträge auch von einer Gemeinschaftseinrichtung dieser Unternehmer für ihre Mitglieder gestellt werden. Die Befugnis zum Tätigwerden für das Mitglied ist durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen.

2.2 Landesgrenzen überschreitender Personennahverkehr

Bezieht sich der Antrag auf Personennahverkehr, der die Landesgrenze überschreitet, unterrichtet die Erstattungsbehörde die zuständige Behörde des betreffenden Bundeslandes.

Die Verantwortung des Unternehmers, bei der zuständigen Erstattungsbehörde des anderen Bundeslandes bezüglich des dortigen Streckenanteils einen eigenen Antrag innerhalb der Ausschlussfrist des § 233 Abs. 1 Satz 3 SGB IX zu stellen, bleibt davon unberührt.

Werden Ländergrenzen durch den Personennahverkehr überschritten, richtet sich die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen nach den tatsächlich nachweisbaren Fahrgeldeinnahmen im jeweiligen Bundesland. Ist dem Unternehmer ein solcher Nachweis nicht möglich, kann die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen nach Wagenkilometern in den einzelnen Bundesländern erfolgen. Alle dazu erforderlichen Unterlagen müssen vom Unternehmer vorgelegt werden.

Die Erstattung der Fahrgeldausfälle bezieht sich nur auf den deutschen Streckenanteil der Beförderung nach der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

2.3 Fahrgeldeinnahmen

Der Unternehmer hat seine Fahrgeldeinnahmen im Nahverkehr unabhängig von der Art des Erstattungsverfahrens im Antrag nachprüfbar darzustellen.

2.3.1 Bestimmung des Begriffs „Fahrgeldeinnahmen“

Für die Fahrgeldeinnahmen gilt die Definition in § 231 Abs. 2 u. d. 3 SGB IX.

Fahrgeldeinnahmen im Sinne des § 231 SGB IX sind alle Erträge aus dem Fahrkar-

tenverkauf zum genehmigten Beförderungsentgelt.

Sie umfassen auch erhöhte Beförderungsentgelte, Erträge aus der Beförderung von Handgepäck, Krankenfahrstühlen, sonstigen orthopädischen Hilfsmitteln und Tieren sowie Zahlungen für Schülerfahrausweise in Form von Berechtigungsabschnitten.

Werden in einem von mehreren Unternehmen gebildeten zusammenhängenden Liniennetz mit einheitlichen oder verbundenen Beförderungsentgelten die Erträge aus dem Fahrkartenverkauf zusammengefasst und dem einzelnen Unternehmer anteilmäßig nach einem vereinbarten Verteilungsschlüssel zugewiesen, so zählt der zugewiesene Anteil zu den Fahrgeldeinnahmen (Ertrag im Sinne des § 231 Abs. 2 SGB IX).

Keine Fahrgeldeinnahmen i. S. des § 231 Abs. 2 SGB IX und dieser Richtlinie sind insbesondere:

- a) Globalsubventionen und Zuschüsse aus öffentlichen Kassen, die nicht umsatzsteuerpflichtig sind,
- b) Verlusteinnahmen oder ähnliche Ausgleichszahlungen aufgrund des § 45 a PBefG für die vergünstigte Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr,
- c) sonstige leistungsbezogene Zahlungen, z. B. Ausgleich für unterlassene Tarifierhöhungen, Ausgleichsleistungen für Mindereinnahmen als Folge von Kooperationen für die Einrichtung oder Unterhaltung bestimmter Betriebsleistungen — für verbundbedingte Mindererlöse — oder für die Durchführung tariflicher Sonderangebote (Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste), Zahlungen Dritter für Schüler, Studenten, Auszubildende und Lehrlinge sowie Zuschläge im Bedarfsverkehr, sofern sie von allen Fahrgästen erhoben werden,
- d) Erstattungsbeträge für Fahrgeldausfälle aufgrund der Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung von schwerbehinderten Menschen nach den §§ 228 ff. SGB IX und Artikel 2 Abs. 1 und 2 UnBefG,
- e) Fahrgeldeinnahmen aus Linienverkehren mit Kraftfahrzeugen gemäß § 42 PBefG, die kein Nahverkehr i. S. des § 230 Abs. 1 Nr. 2 SGB IX oder diesem nicht gleich zu achten sind; tarifliche Abgeltung für solche Verkehre,
- f) Einnahmen aus Sonderlinienverkehren nach § 43 PBefG (Schülerfahrten, Berufsverkehr, Marktverkehr und Beförderung von Theaterbesuchern), bei denen gemäß § 45 Abs. 3 PBefG auf die Einhaltung der Vorschriften über die Beförderungsentgelte und -bedingungen ganz oder teilweise verzichtet wurde,
- g) fiktive Einnahmen aus der vergünstigten bzw. unentgeltlichen Abgabe von Mitarbeiter- und Rentnertickets,
- h) Einnahmen aus Personenbeförderungen gemäß § 46 PBefG (z. B. Ausflugsfahrten) und Sonderfahrten mit Straßenbahnen, Einnahmen aus Fahrten, die gemäß §§ 46 - 49 PBefG Gelegenheitsverkehre sind
- i) Einnahmen nach der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungsverordnung),
- j) sonstige Einnahmen aus Zeitungs- und Postgutbeförderungen, aus dem Transport von Fahrrädern u. Ä.,
- k) Erlöse aus dem Verkauf von Fahrplänen und Zubehör,

- l) Wagenreinigungsgebühren (z. B. Schadensersatzleistungen an die Verkehrsunternehmen infolge von unverhältnismäßiger Beanspruchung der Einrichtungsgegenstände des Verkehrsmittels, Vandalismus u. Ä.),
- m) Fundsachenerlöse,
- n) Einnahmen aus der Vermietung von Reklameflächen,
- o) Erlöse aus der Beförderung von Fahrzeugen (z. B. bei Fahren) und Frachten,
- p) noch nicht geleistete bzw. uneinbringliche Beförderungsentgelte,
- q) Verlusteinnahmen oder ähnliche Ausgleichszahlungen für die vergünstigte Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr,
- r) Zahlungen für Rentner und andere bevorzugte Personengruppen,
- s) abzuführende Ausgleichsbeträge für bundeseigene Verkehrsunternehmen,
- t) fiktive Einnahmen für kostenlose Fahrscheine an Besucher, politische Mandatsträger sowie aus Kulanzgründen und zu Werbezwecken (und ggf. weitere), aus in Verlust geratenen Fahrscheinen und aus Umsatzerlösen von Rabattierungen,
- u) abzuführende Fahrgeldeinnahmen im Rahmen der kommunalen Einnahmeaufteilung sowie enthaltene Einnahmeanteile, die wegen der Verteilung von Fahrgeldeinnahmen zwischen Verkehrsunternehmen aus bilateralen Verträgen abzuführen sind,
- v) Einnahmen aus dem Verkauf von Zusatzwertmarken 1. Klasse bei Zeitfahrausweisen und Einnahmenanteile für die 1. Klasse-Nutzung bei Zeitfahrausweisen,
- w) Einnahmenanteile für 1. Klasse-Nutzung und Fahrradmitnahme aus dem Verkauf von Zusatztickets im Einzelverkauf und mit Mehrfachnutzung (der Anteil muss mit der Genehmigungsbehörde abgestimmt werden),
- x) Bearbeitungsgebühren jeder Art; Provisionen für Fahrkartenverkäufe; der erstattete Aufwand aus dem Beitreiben von Mahnverfahren und Inkasso,
- y) der Ansatz einer nicht entrichteten Steuer (Umsatzsteuer) auf erhöhtes Beförderungsentgelt), Einnahmen aus Kombitickets, soweit der Anteil der freifahrtberechtigten schwerbehinderten Menschen bei der Fahrkostenkalkulation nicht kostenmindernd berücksichtigt wurde, sowie die Einnahmenbestandteile, die über den Fahrgeldanteil hinausgehen (Eintrittsgelder).

2.3.2 Nachweis der Fahrgeldeinnahmen

Der Unternehmer hat seine Fahrgeldeinnahmen im Nahverkehr unabhängig von der Art des Erstattungsverfahrens getrennt nach den Kategorien der Einnahmen nachprüfbar darzustellen.

Über die Zusammensetzung der geltend gemachten Fahrgeldeinnahmen ist ein ergänzender Nachweis beizubringen. Zu diesem Zweck ist ein Formblatt zu verwenden, dass die Erstattungsbehörde auf ihrer Internetseite zur verbindlichen Nutzung zur Verfügung stellt.

2.3.3 Testat über die Höhe der Fahrgeldeinnahmen

Die Höhe der Fahrgeldeinnahmen ist unabhängig von der Art des Erstattungsverfahrens durch die Prüfung einer Abschlussprüferin oder eines Abschlussprüfers nach

§ 319 Handelsgesetzbuch (HGB) zu bestätigen.

Der Prüfvermerk muss die Erklärung beinhalten, dass die im Erstattungsantrag genannten Fahrgeldeinnahmen i. S. des § 231 Abs. 2 SGB IX ausschließlich aus dem in § 230 Abs. 1 SGB IX als Nahverkehr definierten Personenverkehr erzielt, die Vorgaben dieser Richtlinie beachtet und insbesondere keine nach dieser Richtlinie ausgeschlossenen Einnahmen berücksichtigt worden sind ("Testat").

Soweit Einnahmen im Rahmen eines Verkehrsverbundes erzielt werden, ist auch die Mitteilung des Verbundes über die Zuweisung von Verbundeinnahmen an das Verkehrsunternehmen (Jahresendergebnis) vorzulegen.

Bei Einnahmen, deren Zuordnung sich nicht ohne weiteres erschließt, insbesondere auch bei Zahlungen der öffentlichen Hand, ist die Zuordnung zu den Fahrgeldeinnahmen gesondert zu begründen.

Die Verpflichtung, den Prüfvermerk durch eine Abschlussprüferin oder einen Abschlussprüfer nach § 319 HGB erstellen zu lassen, trifft ausschließlich Antragsteller, deren Unternehmen als Kapitalgesellschaft, die nicht als kleine Kapitalgesellschaft i. S. des § 267 Abs. 1 HGB gilt, organisiert ist oder als bestimmte offene Handels- und Kommanditgesellschaft i. S. des § 264 a Abs. 1 HGB geführt wird.

Die übrigen Unternehmer können anstelle des Prüfvermerks eine entsprechende Erklärung einer oder eines Angehörigen der steuerberatenden Berufe vorlegen.

2.3.4 Linienverzeichnis

Dem Antrag ist für den jeweiligen Abrechnungszeitraum ein aktualisiertes, aussagekräftiges, einheitliches und vollständiges Verzeichnis über sämtliche Linien beizufügen, die gemäß § 230 Abs. 1 SGB IX beim Nachweis zu beachten sind; sie müssen der Erstattungsbehörde eine eindeutige Zuordnung von Erstattungsansprüchen zu einem Verkehrsunternehmen ermöglichen.

Im Linienverzeichnis sind zu benennen:

- Liniennummern,
- Streckenlänge,
- Ausgangs- und Endpunkt,
- Taktung,
- Linienwege.

Der Unternehmer hat zu diesem Zweck ein von der Erstattungsbehörde vorgegebenes Formblatt zu verwenden, das diese auf ihrer Internetseite zur verbindlichen Nutzung zur Verfügung stellt.

2.4 Antragsfrist

Der Antrag ist im Rahmen der Ausschlussfrist des § 233 Abs. 1 Satz 3 SGB IX zu stellen; maßgeblich ist der Tag des Antragseingangs bei der Erstattungsbehörde.

3. Individualerstattung

3.1 Nachweis

Wird eine Individualerstattung beantragt, ist der Unternehmer verpflichtet, alle Nachweise vorzulegen, die den Prozentsatz begründen, der dem Antrag zugrunde gelegt wird. Dazu zählen insbesondere Prüfprotokolle und ein testierter Prüfbericht.

3.1.1 Anzeigepflicht

Wird eine Individualerstattung gemäß § 231 Abs. 5 SGB IX angestrebt, so hat der Unternehmer die beabsichtigte Verkehrszählung der Erstattungsbehörde vorab, und zwar spätestens bis zum 31. Januar des betreffenden Jahres anzuzei-

gen.

Dabei sind anzugeben

- das Erhebungsverfahren,
- die Erhebungszeiträume und
- das mit Prüfbericht und Testat beauftragte Ingenieurbüro oder Institut .

Der Unternehmer hat zu bestätigen, dass das beauftragte Ingenieurbüro oder Institut bereits in der Planungsphase, insbesondere bei der Auswahl des Erhebungsverfahrens und der zu zählenden Fahrten, verantwortlich beteiligt wird.

3.1.2 Stichprobenpläne

Der Erstattungsbehörde ist unaufgefordert spätestens zwei Wochen vor Beginn der jeweiligen Erhebungsperiode eine Auflistung vorzulegen über

- alle Linienfahrten, geordnet nach Linie, Richtung, Wochentag und Tagesstunde (einschließlich aller Verstärker-, Einsatz- und Einlagefahrten sowie aller vorgesehenen Fahrten des Bedarfsverkehrs),
- die in Abstimmung mit dem testierenden Ingenieurbüro oder Institut gemäß den Vorgaben der Richtlinie ausgewählten Erhebungsfahrten mit Angabe des Erhebungsdatums und der Anzahl an Zählkräften, geordnet nach Linie, Richtung, Wochentag und Tagesstunde.

3.1.3 Nachweisgebiet, Linien

Erhebungen sind nur auf den Fahrten und Fahrabschnitten durchzuführen, auf denen dem Unternehmer die Fahrgeldeinnahmen im Nahverkehr zustehen (nachweispflichtige Fahrten innerhalb des Nachweisgebietes).

Diese Fahrten sind im Regelfall bestehenden Linien zugeordnet. Ist dies nicht der Fall, so sind, sofern vom Fahrverlauf her möglich, die Fahrten bestehenden Linien zuzuordnen bzw. andernfalls in neu einzurichtenden gesonderten Linien zusammenzufassen.

In Sonderfällen (z.B. Flügeln, Stärken und Schwächen) sind aus den Fahrten einer Linie gesonderte Linien zu bilden (Linienteilung).

Gemeinschaftslinien sind entsprechend der Vereinbarungen der Kooperationspartner für die Einnahmenaufteilung in die Erhebung einzubeziehen.

Auf den Fahrten, die gemäß §§ 46 - 49 PBefG Gelegenheitsverkehre sind, sind keine Erhebungen durchzuführen.

Nachweislinien i. S. dieser Richtlinie sind die konzessionierten Linien des Nahverkehrs gemäß § 230 Abs. 1 SGB IX, bzw. die ggf. nach den Vorgaben dieser Richtlinie neu zu bildenden Erhebungslinien.

3.1.4 Besondere Verkehrsangebote und Fahrtenzuordnung

3.1.4.1 Verstärker-, Einsatz- und Einlagefahrten

Verstärkerfahrten im Sinne dieser Richtlinie sind alle Fahrten, die zur Verstärkung der im Fahrplan veröffentlichten Fahrten einer Linie zusätzlich durchgeführt werden und sämtlichen Fahrgästen offen stehen. Die Verstärkerfahrten sind der Linie zuzuordnen, für die sie durchgeführt werden (=Stammlinie).

Alle Fahrten, die hinsichtlich ihres Fahrweges keiner Linie zugeordnet werden können (zum Beispiel Einsatz - oder Einlagefahrten) oder die erfahrungsgemäß nur von bestimmten Personengruppen genutzt werden, werden in einer neu zu bildenden

gesonderten Linie zusammengefasst.

3.1.4.2 Unterschiedliche Fahrwege (gespaltene Linienverläufe)

Bei Linien mit unterschiedlichen Fahrwegen sind einzelne Fahrwege dann als eigenständige Linie anzusehen, wenn sich das Fahrgastaufkommen auf diesen Fahrwegen vom Fahrgastaufkommen auf anderen Fahrwegen dieser Linie nennenswert unterscheidet.

Soll auf einer Linie mit gespalteten Linienverläufen eine Querschnittserhebung durchgeführt werden, so sind die Vorgaben dieser Richtlinie über die eingeschränkte Zulässigkeit der Querschnittserhebung zu berücksichtigen.

3.1.4.3 Ausgelagerte Fahrtabschnitte

Fahrten einer Linie, die in einem mittleren Fahrtabschnitt ausschließlich im Fahrplan einer anderen Linie dargestellt sind, sind zur Erhebung und Auswertung so zusammenzuführen, dass eine vollständige durchgehende Fahrt entsteht. Anschließend ist die Anwendung von Nummer 3.1.4.2 zu prüfen.

3.1.4.4 Bedarfsverkehr

Für Fahrten im Bedarfsverkehr (z. B. Fahrten mit Rufbussen und Anrufsammeltaxis) ist — sofern sie für die Erstattung zu berücksichtigen sind — das Verfahren der eingeschränkten Vollerhebung oder der Linienenerhebung anzuwenden.

Werden unter einer Linienbezeichnung Fahrten im Bedarfsverkehr gemeinsam mit Fahrten im Regelverkehr durchgeführt, so sind die Fahrten im Bedarfsverkehr aus dieser Linie herauszunehmen und in einer gesonderten Linie nur Fahrten im Bedarfsverkehr zusammenzufassen. Wird als Erhebungsverfahren die Linienenerhebung gewählt, so ist für die Fahrten, die zum vorgesehenen Erhebungszeitraum nicht angefordert werden, die Zahl der Fahrgäste mit Null anzugeben.

3.1.4.5 Linien, deren Fahrten unterschiedlichen Betriebszweigen zugeordnet sind

Aus einer Linie, deren Fahrten teilweise mit schienengebundenen Fahrzeugen und/oder Wasserfahrzeugen und teilweise mit Kraftfahrzeugen durchgeführt werden, sind die Fahrten mit Kraftfahrzeugen herauszunehmen und in einer gesonderten Linie zusammenzufassen. Die gesonderte Linie ist in Erhebung und Hochrechnung als eigenständige Linie zu behandeln.

3.1.5 Testat und Prüfbericht für Erhebungsverfahren

Zum Nachweis i. S. des § 231 Abs. 5 SGB IX gehört ein Prüfbericht mit Testat eines Ingenieurbüros oder Instituts mit nachweislich einschlägiger Fachkenntnis auf dem Gebiet der Erhebung von Fahrgastzahlen, das bestätigt, dass sowohl die Planung und Durchführung der Verkehrszählung als auch die Berechnung des Prozentsatzes in korrekter Anwendung dieser Richtlinie vollzogen wurden. Der Testierende, der vom Unternehmer nachweislich bereits bei der Planung der Erhebung einbezogen worden sein muss, hat seine einschlägige Erfahrung auf dem Gebiet der Erhebung von Fahrgastzahlen darzulegen. Prüfbericht und Testat dürfen nicht von dem mit der Durchführung der Erhebung beauftragten Institut erstellt werden.

Hat eine Eingeschränkte Vollerhebung stattgefunden, kann die Erstattungsbehörde auf Antrag auf die Vorlage eines Testates verzichten, wenn die notwendigen Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zu dem zu erwartenden Erstattungsbetrag stehen. Diese Voraussetzung kann als erfüllt angesehen werden, wenn die voraussichtlichen Kosten des Testats 10 v. H. des zuletzt für ein Jahr festgesetzten Erstattungsbetrages übersteigen oder wenn dieser unterhalb von Euro 15.000,- lag. Mit seinem Antrag auf Testatverzicht hat der Unternehmer der Erstattungsbehörde zum Nachweis der Unverhältnismäßigkeit der Kosten für das Testat zwei Kostenvoran-

schläge von verschiedenen Ingenieurbüros oder Instituten vorzulegen, die zur Erstellung eines Testats befugt sind.

Verzichtet die Erstattungsbehörde auf ein Testat, ist ein den Anforderungen dieser Richtlinie im Übrigen entsprechender Prüfbericht vom Unternehmer selbst zu erstellen.

Ein Prüfbericht muss neben der Ergebnismitteilung insbesondere auch Aussagen enthalten über

- die Erhebungstage (Datumsangaben),
- die Vollständigkeit der erfassten Linien (ggf. auch zu dem Erfordernis der Linienteilung nach den Vorgaben dieser Richtlinie bei unterschiedlichen Fahrwegen),
- das auf den einzelnen Linien angewandte Erhebungsverfahren,
- das eingesetzte Zählpersonal,
- die Fahrtenauswahl (auf die Nutzung von Ausnahmemöglichkeiten bei der Fahrtenauswahl nach dieser Richtlinie ist besonders hinzuweisen),
- die Einhaltung des minimalen Erhebungsumfanges und ggf. Korrekturmaßnahmen bei dessen Unterschreitung,
- die vom Gutachter durchgeführten Plausibilitätsprüfungen,
- das zur Hochrechnung eingesetzte EDV-Auswerteprogramm.

Im Prüfbericht ist u. a. darzulegen, wie geprüft wurde, ob die Vorgaben dieser Richtlinie eingehalten wurden bzw. wie und in welchem Umfang insoweit Fehler korrigiert werden mussten sowie ob und aus welchem Grund von der Planung abgewichen wurde. Bestehen zwischen den Ergebnissen der Erhebungsperioden nicht nur unerhebliche Unterschiede oder weicht das Gesamtergebnis in nicht nur unerheblichem Maße von Ergebnissen einer Individualerstattung der Vorjahre ab, ist dies im Prüfbericht zu erklären.

Die Zählprotokolle, eine Zusammenfassung der durch die Erhebungen gewonnenen Zählergebnisse, der Platzkilometer sowie die detaillierte und im Einzelnen nachprüfbare Darstellung der Hochrechnung und der Varianzberechnung sind jedem Prüfbericht beizufügen.

3.2 Erhebungen

3.2.1 Erhebungsperioden

Für die Verkehrszählung werden folgende Erhebungsperioden vorgegeben:

a) Winterperiode:

die ersten drei vollständigen Schulwochen nach Aschermittwoch, beginnend jeweils mit dem Montag,

b) Frühjahrsperiode:

die ersten drei vollständigen Schulwochen nach Ostermontag, beginnend jeweils mit dem Montag,

c) Sommerperiode:

die zweite, dritte und vierte vollständige Ferienwoche der Sommerferien,

d) Herbstperiode:

die ersten drei vollständigen Schulwochen im November.

Vollständige Schulwochen sind solche, in denen von Montag bis Freitag kein unterrichtsfreier Tag enthalten ist. Fällt ein Feiertag auf einen Werktag (Montag bis Samstag) oder in den Erhebungsperioden Winter, Frühjahr und Herbst ein unterrichtsfreier Tag auf die Wochentage Montag bis Freitag, scheidet diese Woche als Zählwoche aus. An ihre Stelle tritt in den Erhebungsperioden Winter, Frühjahr und Herbst die nächste vollständige Schulwoche, in der Erhebungsperiode Sommer die nächste Woche ohne Feiertag an einem Werktag.

Die Zählperioden werden durch die Erstattungsbehörde für das jeweils kommende Jahr ermittelt und auf ihrer Homepage bis zum 31.01. eines Jahres bekannt gegeben. Abweichende Zeiträume bedürfen der vorherigen Zustimmung durch die Erstattungsbehörde.

3.2.2 Erhebungsverfahren und -arten

Die Verkehrszählung kann nach den Vorgaben dieser Richtlinie in Form einer

- **eingeschränkten Vollerhebung** oder
- einer **Stichprobenerhebung**

durchgeführt werden, wobei die Stichprobenerhebung entweder

- als **Linienenerhebung** oder
- als **Querschnittserhebung**

möglich ist.

Das Unternehmen hat sich vor Beginn der ersten Erhebungsperiode für nur eine Art der Erhebung zu entscheiden und diese mit der Anzeige einer beabsichtigten Individualerstattung der Erstattungsbehörde mitzuteilen. Soweit aus betrieblichen Gründen erforderlich, kann die Erstattungsbehörde auf Antrag zulassen, auf unterschiedlichen Linien verschiedene der drei möglichen Erhebungsarten — für jede Linie jedoch jeweils nur eine — anzuwenden.

Von der gesonderten Genehmigungspflicht für unterschiedliche Erhebungsarten sind Erhebungen im Bedarfsverkehr ausgenommen, sofern diese in Form der eingeschränkten Vollerhebung durchgeführt werden.

Ein Wechsel der einmal gewählten Erhebungsverfahren während der vier Erhebungsperioden eines Kalenderjahres ist unzulässig.

3.3 Erhebungsdurchführung

3.3.1 Zu erfassende Personen

In jeder Erhebungsfahrt werden unabhängig vom Erhebungsverfahren die zu erfassenden Personen ab vollendetem sechstem Lebensjahr dahingehend überprüft, ob sie die Voraussetzungen für die unentgeltliche Beförderung nach § 228 SGB IX durch einen gültigen Schwerbehindertenausweis und ein Beiblatt mit gültiger Wertmarke nachweisen können (unentgeltlich beförderte Fahrgäste) oder nicht (sonstige Fahrgäste).

Als unentgeltlich beförderter Fahrgast gilt nach § 228 Abs. 6 Nr. 1 SGB IX auch maximal eine anwesende Begleitperson des schwerbehinderten Menschen, sofern die Berechtigung zur Mitnahme einer Begleitperson nachgewiesen und dies im Aus-

weis des schwerbehinderten Menschen eingetragen ist (Merkzeichen B).

3.3.1.1 Ein- und Ausfahrt in das bzw. aus dem Nachweisgebiet

Bei der eingeschränkten Vollerhebung sowie bei der Linienenerhebung sind auf Fahrten, die in das Nachweisgebiet einfahren, sowohl die Fahrgäste zu erfassen, die sich an der Nachweisgrenze im Verkehrsmittel befinden, als auch die Fahrgäste, die im weiteren Fahrtverlauf innerhalb des Nachweisgebietes einsteigen. Auf Fahrten, die aus dem Nachweisgebiet ausfahren, sind nur die bis zur Nachweisgrenze einsteigenden Fahrgäste zu erfassen.

3.3.1.2 Fahrtabschnitte (Linienwechselfahrten)

Bei Fahrten, die abschnittsweise verschiedenen Linien zugeordnet sind und nicht nach den Vorgaben dieser Richtlinie mit anderen Fahrtabschnitten zusammengelegt werden müssen, sind die einzelnen Fahrtabschnitte als eigenständige Linienfahrten den Linien zuzuordnen, für die sie durchgeführt werden. Wird eine solche Linienfahrt in der eingeschränkten Vollerhebung oder der Linienenerhebung erhoben, so sind auf dem betreffenden Fahrtabschnitt alle einsteigenden Fahrgäste zu erfassen. Die an der Haltestelle des Linienwechsels sich bereits im Verkehrsmittel befindenden Fahrgäste werden nicht erfasst.

3.3.1.3 Ringlinie

Für jede Ringlinie ist vor Beginn der Erhebung die Starthaltestelle festzulegen. In der eingeschränkten Vollerhebung sowie der Linienenerhebung werden an allen Haltestellen des folgenden vollen Linienumlaufs alle einsteigenden Fahrgäste in die Erhebung einbezogen. Die sich an der Starthaltestelle des Linienumlaufs bereits im Verkehrsmittel befindenden Fahrgäste werden nicht erfasst.

3.3.2 Zählprotokoll

Sorgfältig ausgefüllte Zählprotokolle bilden eine der wichtigsten Grundlagen für die Berechnung des Schwerbehindertenquotienten und damit für den Erstattungsanspruch des Unternehmers.

Für jede durchgeführte Erhebung muss von jeder Zählkraft ein Zählprotokoll angefertigt und das Zählergebnis in die Auswertung einbezogen werden.

Im Zeitraum der Erhebungsperiode dürfen keine Erhebungen durchgeführt werden, die nicht durch ein Zählprotokoll dokumentiert und zur Auswertung herangezogen werden.

Das Protokoll muss folgende Angaben enthalten:

- a) Unternehmen,
- b) Erhebungsperiode,
- c) Erhebungsart,
- d) Bezeichnung der Linie,
- e) Name der Zählkraft (in Druckschrift), Anzahl der Zählkräfte (je Fahrt)
- f) Erhebungsdatum,
- g) Tagestyp (Montag bis Freitag, Samstag, Sonntag),
- h) Fahrtnummer (sofern vorhanden),
- i) Fahrtbeginn (Uhrzeit) der Linienfahrt,

- j) Fahrtende (Uhrzeit) der Linienfahrt,
- k) Stundenzuordnung,
- l) Fahrtrichtung,
- m) Wageneinheit,
- n) Anfangs-/ erste Zählhaltestelle je Linie bzw. Querschnitt,
- o) End- / letzte Zählhaltestelle je Linie bzw. Querschnitt,
- p) Zählbeginn (Uhrzeit),
- q) Anzahl der unentgeltlich beförderten Fahrgäste gemäß § 228 Abs. 1 und 6 SGB IX (schwerbehinderte Menschen und deren anwesende freifahrtberechtigte Begleitpersonen),
- r) Anzahl der sonstigen Fahrgäste ab Vollendung des sechsten Lebensjahres,
- s) Versicherung der Zählkraft über die ordnungsgemäße Erfassung der Zählwerte,
- t) Unterschrift der Zählkraft.

Es sind die von der Erstattungsbehörde vorgegebenen Zählprotokoll-Vordrucke zu verwenden.

Ein auf dem Zählprotokoll notiertes Zähldatum gilt in dieser Erhebung – abweichend von der Angabe für einen Kalendertag – von 3 Uhr bis 3 Uhr des folgenden Tages. Dieses gilt sinngemäß auch für die Zuordnung zu einem Wochentag und einem Tagestyp und damit auch für die Zuordnung einer Zählung in der Hochrechnung.

Sämtliche Eintragungen eines Protokolls sind von der Zählkraft mit demselben Schreibgerät (Tintenfüller bzw. Kugelschreiber) vorzunehmen. Bleistifteintragungen sind unzulässig. Die Felder der Summenzahlen der unentgeltlich beförderten und sonstigen Fahrgäste sind von der Zählkraft unmittelbar nach Beendigung der Fahrt auszufüllen, wobei Leerstellen mit eindeutigen horizontalen Querstrichen zu belegen sind. Die Richtigkeit der Eintragungen ist von der Zählkraft sofort durch Unterschrift zu bestätigen. Auch jede Korrektur auf dem Protokoll ist durch Unterschrift der Zählkraft zu bestätigen. Die Verwendung von Korrekturflüssigkeit und Korrekturstiften ist unzulässig.

3.3.3 Anzahl der Zählkräfte

Bei jeder Erhebungsart ist die Anzahl der Zählkräfte so zu bemessen, dass die Erfassung aller Fahrgäste gewährleistet ist.

3.3.4 Zählung durch das Fahrpersonal

Eine Zählung durch das Fahrpersonal ist grundsätzlich nicht zulässig. Die Erstattungsbehörde kann - solange dem nicht eine nach § 231 Abs. 5 S. 2 SGB IX ergangene Verordnung entgegensteht – auf Antrag Ausnahmen zulassen, wenn das Fahrzeug über nicht mehr als 16 Sitzplätze verfügt.

3.3.5 Von mehreren Zählkräften gemeinsam erhobene Fahrten

Wird eine Fahrt von mehreren Zählkräften gemeinsam erhoben, so sind die entsprechenden Zählprotokolle zusammenzuheften und die Einzelzählergebnisse für die Hochrechnung zu einem Gesamtergebnis aufzuaddieren. Es ist ausdrücklich zu

bestätigen, dass Doppelzählungen ausgeschlossen worden sind.

3.3.6 Information des Zählpersonals

Jede Zählkraft hat durch Unterschrift den Empfang sowie die Kenntnisnahme eines von der Erstattungsbehörde vorgegebenen Informations- und Belehrungsbogens zu bestätigen, in dem sie über ihre Pflichten, die Bedeutung ihrer Tätigkeit und die rechtlichen Konsequenzen bei Verstößen aufgeklärt wird. Die unterzeichneten Empfangsbestätigungen sind vom Unternehmer mit dem Antrag der Erstattungsbehörde vorzulegen.

3.3.7 Ausfall einer Erhebung

Kann eine vorgesehene Erhebung nicht ordnungsgemäß durchgeführt werden, so ist die Erhebung auf dieser Fahrt abubrechen und der Abbruchgrund auf dem Zählprotokoll zu notieren.

Eine nicht ordnungsgemäß erhobene Fahrt muss, sofern vom Fahrplan her möglich, innerhalb der Erhebungsperiode möglichst an einem gleichen Wochentag neu erhoben werden. Kann die vorgesehene Erhebungsfahrt innerhalb der Erhebungsperiode nicht mehr neu erhoben werden, so ist nach Maßgabe der Vorgaben dieser Richtlinie über die Fahrtenauswahl eine andere Fahrt zur Erhebung auszuwählen. Wird keine Erhebung durchgeführt, so sind die fehlenden Zählwerte nach den Vorgaben dieser Richtlinie über die Schätzung von Zählwerten zu ermitteln.

Eine Schätzung durch Zählkräfte ist unzulässig.

Der Ausfall einer Erhebungsfahrt und deren Verschiebung ist der Erstattungsbehörde unter Angabe der Gründe unverzüglich mitzuteilen.

3.3.8 Schätzung von Zählwerten

Ist der nach dieser Richtlinie vorgegebene minimale Erhebungsumfang nicht eingehalten, so sind die fehlenden Zählwerte für die „sonstigen Fahrgäste ab vollendetem sechsten Lebensjahr“ realistisch zu schätzen. Für die fehlenden Werte der „gemäß SGB IX freifahrtberechtigten Fahrgäste“ ist grundsätzlich der Wert Null anzugeben.

Die Anzahl der für die „sonstigen Fahrgäste ab vollendetem sechsten Lebensjahr“ geschätzten Zählwerte ist im Testat anzugeben.

3.3.9 Aufbewahrungsfrist für die Zählunterlagen

Der Unternehmer ist verpflichtet, die vollständigen Unterlagen über die Verkehrszählung bis zum Ablauf von fünf Jahren nach Eintritt der Bestandskraft des für das betreffende Kalenderjahr erteilten Erstattungsbescheides aufzubewahren und der Erstattungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

3.3.10 Jährlichkeit

Zählungen aus Vorjahren können in Folgejahren bei der Bemessung eines individuellen Prozentsatzes nicht anerkannt werden. Für jedes Jahr, in dem eine Individualerstattung beantragt wird, ist eine Zählung vorzunehmen.

4. Eingeschränkte Vollerhebung

4.1 Art und Weise der Erhebung

Auf Linien, auf denen das Erhebungsverfahren der eingeschränkten Vollerhebung zur Anwendung kommt, wird **jede Linienfahrt jedes Wochentages** mindestens einmal innerhalb der Erhebungsperiode erfasst. In jeder zu erhebenden Linienfahrt werden alle beförderten Fahrgäste ab vollendetem sechsten Lebensjahr im gesamten Verkehrsmittel — bei mehreren Wagen also in allen Wageneinheiten — gezählt.

4.2 Mehrfacherfassung

Wird eine Linienfahrt mehrfach erfasst, z. B. in der ersten, zweiten und dritten Zählwoche, so ist sowohl für die Anzahl der Freifahrtberechtigten nach § 228 SGB IX als auch für die der sonstigen Fahrgäste jeweils der arithmetische Mittelwert der entsprechenden Zählwerte einzusetzen. Der Umfang dieser auf die drei Zählwochen je Erhebungsperiode verteilten Erhebung entspricht somit dem Fahrgastaufkommen einer gesamten Woche.

4.3 Unterschiedliches Fahrtenangebot

Ist das Fahrtenangebot in den einzelnen Erhebungswochen unterschiedlich, so sind sämtliche Erhebungen in der zweiten Woche der jeweiligen Erhebungsperiode durchzuführen. Erhebungen, die in dieser Woche nicht durchgeführt werden konnten, sind in der dritten Woche der jeweiligen Erhebungsperiode nachzuholen.

4.4 Hochrechnung

Als Prozentsatz i. S. des § 231 Abs. 5 SGB IX für das Kalenderjahr gilt das Verhältnis der Gesamtzahl aller in den vier Erhebungsperioden erfassten Freifahrtberechtigten nach § 228 SGB IX zur Gesamtzahl aller in den vier Erhebungsperioden erfassten sonstigen Fahrgäste. Die z u g r u n d e z u l e g e n d e n Berechnungsformeln sind der Richtlinie in der **Anlage beigelegt**.

5. Stichprobenerhebung

5.1 Grundlagen der Stichprobenerhebung

5.1.1 Allgemeines

Die Stichprobenerhebung ist

- als **Linien**erhebung oder
- als **Querschnitt**erhebung möglich.

Zwischen den Erhebungsverfahren bestehen Unterschiede hinsichtlich

- der Zahl der je Wochenzeitschicht und Linie auszuwählenden Linienfahrten sowie
- der Auswahl der zu kontrollierenden Fahrgäste

und demzufolge auch hinsichtlich der Berechnung des Prozentsatzes; Einzelheiten ergeben sich aus den Berechnungsformeln, die dieser Richtlinie in der Anlage beigelegt sind.

Die Auswahl der einzelnen in die Erhebung einzubeziehenden Linienfahrten erfolgt zeitlich und räumlich geschichtet, d. h. getrennt nach den in dieser Richtlinie vorgegebenen Wochenzeitschichten. Es sind in jeder der vier Erhebungsperioden auf jeder Linie in jeder Wochenzeitschicht Erhebungen durchzuführen.

In der Stichprobenerhebung werden die zu erfassenden Fahrgäste auf den auszuwählenden Linienfahrten in jeweils nur einer Wageneinheit gezählt. Setzt sich das Verkehrsmittel aus mehreren Wageneinheiten zusammen, so wird die zu erhebende Wageneinheit zufällig bestimmt.

5.1.2 Wochentagstypen, Wochenzeitschichten

Für die Verkehrszählung ist nach folgenden **Wochentagstypen** zu unterscheiden:

- a) Montag bis Freitag,
- b) Samstag,
- c) Sonntag.

In jeder der vier Erhebungsperioden ist jede Linie an jedem Wochentagstyp und in jeder der nachfolgend festgelegten Tageszeitschichten zu erfassen.

Durch die Festlegung bestimmter Tageszeitschichten je Wochentagstyp werden folgende acht Wochenzeitschichten vorgegeben:

- a) montags bis freitags die Zeiträume von 5.00 bis 9.00 Uhr, 9.00 bis 12.00 Uhr, 12.00 bis 15.00 Uhr, 15.00 bis 20.00 Uhr und von 20.00 bis Betriebsende, längstens bis 1.00 Uhr des folgenden Tages,
- b) samstags die Zeiträume von 5.00 bis 16.00 Uhr und von 16.00 bis Betriebsende, längstens bis 1.00 Uhr des folgenden Tages,
- c) sonntags der Zeitraum von 5.00 bis Betriebsende, längstens bis 1.00 Uhr des folgenden Tages.

Jede Linienfahrt ist der Stunde zuzuordnen, in der innerhalb des Nachweisgebietes ihr überwiegender zeitmäßiger Fahrtanteil liegt.

Sind die Zeitanteile gleich groß, so ist die Linienfahrt der früheren Stunde zuzuordnen. Erstreckt sich die Linie über mehrere Stunden, so ist sie derjenigen Stunde zuzuordnen, in der der zeitliche Mittelpunkt der Fahrt liegt.

Die Zuordnung einer Linienfahrt zu einer Stunde entscheidet über die Zuordnung der Linienfahrt zu einer Wochenzeitschicht.

5.1.3 Grundgesamtheit (Angebotsdaten)

Die für die Erhebungsfahrtenauswahl und für die Hochrechnung zu bildende Grundgesamtheit muss sämtliche nachweispflichtigen Fahrten enthalten. In die Grundgesamtheit darf keine Fahrt bzw. kein Fahrabschnitt mehrfach aufgenommen werden. Insbesondere sind die im Fahrplan mehrfach veröffentlichten Fahrten oder Fahrabschnitte (Veröffentlichung zur Fahrgastinformation) ausschließlich für die Linie oder die Richtung aufzunehmen, für die sie durchgeführt werden (Stammlinie oder Stammrichtung).

5.1.4 Fahrtenauswahl

In jeder Erhebungsperiode ist auf jeder Linie in jeder Wochenzeitschicht aus der Grundgesamtheit der Linienfahrten eine Mindestanzahl von Linienfahrten unter Beachtung der in dieser Gliederungsnummer genannten Bestimmungen zufällig auszuwählen.

Die minimale Zahl auszuwählender Linienfahrten je Erhebungsperiode, Linie und Wochenzeitschicht ist nach den Vorgaben dieser Richtlinie zu berechnen.

In den verschiedenen Erhebungsperioden sind, sofern vom Angebot her möglich, je Linie und Wochenzeitschicht Linienfahrten mit unterschiedlicher zeitlicher Fahrplanlage so auszuwählen, dass die Erhebungsfahrten jeder Linie und Wochenzeitschicht über alle Erhebungsperioden hinweg möglichst gleichmäßig über den Zeitbereich der Wochenzeitschicht verteilt sind.

Dies gilt auch, wenn über den Mindestauswahlsatz hinaus Erhebungen stattfinden sollen.

Erhebungsfahrten für den Wochentagstyp „Montag bis Freitag“ müssen über alle

Erhebungsperioden hinweg auf jeder Linie in jeder Wochenzeitschicht möglichst gleichmäßig über die Wochentage (Montag bis Freitag) verteilt werden.

Muss eine in einer vergangenen Erhebungsperiode schon erhobene Linienfahrt mangels fehlender Wahlmöglichkeiten nochmals erhoben werden, so ist die Wahl des Wochentages auf die Wochentage zu beschränken, an denen die Fahrt bisher noch nicht erhoben wurde. Nur wenn keine Wahlmöglichkeit mehr besteht, darf die gleiche Fahrt am gleichen Wochentag nochmals erhoben werden.

Für jede zu erhebende Linienfahrt kann die Erhebungswoche innerhalb der Erhebungsperiode beliebig gewählt werden.

5.2 Linienenerhebung

5.2.1 Art und Weise der Erhebung

Bei der Linienenerhebung werden in der zufällig bestimmten Wageneinheit jeder ausgewählten Linienfahrt alle Einsteiger ab vollendetem sechsten Lebensjahr auf der gesamten Fahrt überprüft.

5.2.2 Minimale Anzahl zu erhebender Linienfahrten

Die in einer bestimmten Erhebungsperiode zu erhebenden Linienfahrten sind je Linie und Wochenzeitschicht in zwei Schritten auszuwählen (die nachfolgenden Ausführungen nehmen Bezug auf die Berechnungsformeln, die der Richtlinie in der Anlage beigelegt sind):

Die Anzahl w_{ij} der im ersten Schritt in der Erhebungsperiode i je Linie l und Wochenzeitschicht j auszuwählenden Linienfahrten bestimmt sich nach dem Produkt aus dem Auswahlsatz f und der Gesamtzahl W_{ij} aller Fahrten je Linie und Wochenzeitschicht in der Erhebungsperiode:

$$w_{ij} = f \cdot W_{ij}$$

Der Auswahlsatz f beträgt mindestens 0,5 v. H. ($f = 0,005$). Der sich ergebende Restwert wird auf die nächste ganze Zahl aufgerundet.

Im zweiten Schritt sind in jeder Wochenzeitschicht, sofern vorhanden, aus dem Verstärkerfahrtenangebot Fahrten auszuwählen. Die Anzahl w_{ij} der in die Linienenerhebung einzubeziehenden Verstärkerfahrten in der Erhebungsperiode i innerhalb der Wochenzeitschicht j bestimmt sich nach dem Produkt aus dem Auswahlsatz f und der Gesamtheit W_{ij} der Verstärkerfahrten, für deren Stammlinien eine Linienenerhebung durchgeführt wird, in der jeweiligen Erhebungsperiode und Wochenzeitschicht:

$$w_{ij} = f \cdot W_{ij}.$$

Der Auswahlsatz f beträgt mindestens 0,5 v. H. ($f = 0,005$). Der sich ergebende Restwert wird auf die nächste ganze Zahl aufgerundet. Die gemäß den Vorgaben dieser Richtlinie ausgewählten Verstärkerfahrten sind der jeweiligen Stammlinie zuzuordnen.

Je Erhebungsperiode sind auf jeder Linie in jeder Wochenzeitschicht mindestens zwei Linienfahrten zu erfassen. Das gilt auch für Linien, die nicht täglich verkehren.

Zusätzliche Erhebungen sind auf den verschiedenen Linien und Wochenzeitschichten möglich. Erhebungen über den Mindestauswahlsatz müssen, sofern es das Angebot hergibt, gleichmäßig auf allen Linien erfolgen und dürfen nicht auf einzelne Linien beschränkt werden.

Werden in einer Erhebungsperiode auf einer Linie in einer Wochenzeitschicht aus-

schließlich Verstärkerfahrten durchgeführt, so sind diese in jedem Fall zu erfassen.

Die zu erfassenden Linienfahrten sind je Linie und Wochenzeitschicht proportional zum Angebot auf Richtung und Gegenrichtung aufzuteilen. Es ist jedoch, sofern vom Angebot her möglich, in jeder Fahrtrichtung mindestens eine Linienfahrt zu erheben.

Wird in einer Wochenzeitschicht in der gesamten Erhebungsperiode nur eine Fahrt durchgeführt (d. h.: $W_{lij} = 1$), so ist lediglich diese Fahrt zu erfassen. In der Hochrechnung ist für diese Linie und die entsprechende Wochenzeitschicht die Varianz auf Null zu setzen.

5.2.3 Hochrechnung

Als Prozentsatz i. S. des § 231 Abs. 5 SGB IX gilt der mit einer statistischen Sicherheit von 95 v. H. abgesicherte Mindestwert für das Verhältnis der Zahl der unentgeltlich beförderten zu der Zahl der sonstigen Fahrgäste (Schwerbehindertenquotient). Die hierfür erforderlichen Berechnungen aus den Ergebnissen der Linienenerhebung sind nach den Berechnungsvorgaben durchzuführen, die dieser Richtlinie in der Anlage beigelegt sind.

In die Berechnung des Prozentsatzes müssen die Ergebnisse aller Erhebungen einbezogen werden. Dies gilt auch für die Erhebungen mit unbefriedigenden Ergebnissen.

5.3 Querschnittserhebung

5.3.1 Art und Weise der Erhebung

Bei der Querschnittserhebung werden alle Fahrgäste ab dem vollendeten sechsten Lebensjahr in der zufällig bestimmten Wageneinheit auf einer Linienfahrt in lediglich einem ausgewählten Linienabschnitt, der durch zwei unmittelbar aufeinander folgende Haltestellen begrenzt ist, überprüft. Kann die Erhebung in diesem Abschnitt nicht vollständig durchgeführt werden, so ist sie möglichst im nächsten Linienabschnitt zu beenden.

5.3.2 Eingeschränkte Zulässigkeit der Querschnittserhebung

Querschnittserhebungen dürfen nur dann durchgeführt werden,

- wenn die Durchführung einer Linienenerhebung oder einer eingeschränkten Vollerhebung nur mithilfe eines unverhältnismäßig hohen Einsatzes an Kräften möglich ist,
- wenn sämtliche Fahrten einer Linie in Richtung und Gegenrichtung jeweils haltestellengenau denselben Fahrweg bedienen.

Ist dies nicht erfüllt, so muss die Linie in allen Perioden gleichartig so weit in gesonderte Linien geteilt werden, bis diese Bedingung auf den neu gebildeten Linien, auf denen die Querschnittserhebung durchgeführt werden soll, erfüllt ist. Auf den neu gebildeten Linien, auf denen keine Querschnittserhebung durchgeführt werden soll, kann die Linienenerhebung oder die eingeschränkte Vollerhebung durchgeführt werden.

5.3.3 Fahrtenauswahl

Die Anzahl und die Auswahl der für die Querschnittserhebung erforderlichen Fahrten bestimmen sich nach den Vorgaben dieser Richtlinie über die minimale Anzahl zu erhebender Linienfahrten (Nummer 5.2.2). Dieses gilt auch für die Auswahl von Verstärkerfahrten der Linien, auf denen die Querschnittserhebung angewandt wird.

Abweichend von den Vorgaben dieser Richtlinie über die minimale Anzahl zu erhe-

bender Linienfahrten (Nummer 5.2.2) beträgt der Auswahlatz f jedoch mindestens 1 v. H. ($f = 0,010$).

5.3.4 Linienabschnitte

Bei den zu erhebenden Linienfahrten in einer Wochenzeitschicht sind die Anfangshaltestellen der Linienabschnitte, auf denen gezählt wird, möglichst gleichmäßig über die ganze Linie zu verteilen.

Hierzu dient eine systematische Auswahl in gleich großen Schritten. Bei S Linienabschnitten einer Linie und Richtung sowie w ausgewählten Linienfahrten in dieser Richtung in der betreffenden Zeitschicht ist die Anfangshaltestelle des ersten Linienabschnitts durch a bestimmt. Die Anfangshaltestellen der weiteren zu erhebenden Linienabschnitte sind jeweils im Abstand r zueinander auszuwählen, wobei gilt:

$$r = [S/w_{lij}]$$

$$a = \left[\frac{S - r \cdot (w_{lij} - 1)}{2} \right]$$

Die errechneten Werte für r und a sind jeweils auf die nächste ganze Zahl nach unten abzurunden.

Die Zuordnung der so ermittelten zu erfassenden Linienabschnitte zu den ausgewählten Linienfahrten je Wochenzeitschicht ist beliebig.

5.3.5 Hochrechnung

Als Prozentsatz i. S. des § 231 Abs. 5 SGB IX gilt die untere 95-Prozent-Grenze des Schwerbehindertenquotienten (SBQ_{95}). Die hierfür erforderlichen Berechnungen aus den Ergebnissen der Querschnittserhebung sind nach den Vorgaben für die Berechnungen durchzuführen, die dieser Richtlinie in der Anlage beigelegt sind.

In die Berechnung des Prozentsatzes müssen die Ergebnisse aller Erhebungen einbezogen werden. Dies gilt auch für die Erhebungen mit für den Unternehmer unbefriedigenden Ergebnissen.

6. Rundungsvorschrift

Jeder Rechenschritt zur Berechnung des SBQ ist mit einer relativen Genauigkeit von 15 Stellen auszuführen. Diese Stellenzahl bezieht sich auf die gesamte Zahl einschließlich der Stellen nach dem Komma. Zwischenrundungen dürfen nicht vorgenommen werden.

7. Anwendung verschiedener Erhebungsverfahren auf unterschiedlichen Linien

Werden nach den Vorgaben dieser Richtlinie über die Erhebungsverfahren und -arten mindestens zwei der genannten drei Erhebungsverfahren auf unterschiedliche Linien angewandt, so gilt auch hier die untere 95-Prozent-Grenze des Schwerbehindertenquotienten (SBQ_{95}) als Prozentsatz i. S. des § 231 Abs. 5 SGB IX. Die hierfür erforderlichen Berechnungen aus den Erhebungsergebnissen sind nach den Vorgaben für die Berechnungsverfahren durchzuführen, die dieser Richtlinie in der Anlage beigelegt sind.

8. Prüfungsrecht und Folgen mangelnder Erfüllung von Nachweispflichten

Die Erstattungsbehörde hat bezüglich der Zählunterlagen ein umfassendes Auskunft- und Prüfungsrecht (§ 233 Abs. 8 Satz 1 SGB IX i. V. m. §§ 24, 26 des Bremischen Verwaltungsverfahrensgesetzes).

Kontrolle der Zählung soll die Erstzustellungsbehörde und gemeldet und verdeckt durchgeföhrt werden.

Prüfbericht und Testat sind von der Erstattungsbehörde auf die Vereinbarkeit mit den Vorgaben der Richtlinie zu prüfen. Werden die vom Unternehmen eingereichten Unterlagen Fragen auf, hat die Erstattungsbehörde weiterreichende Ermittlungen anzustellen.

Wenn die vom Unternehmen eingereichten Unterlagen (insbesondere Prüfbericht und Zählprotokolle) in nicht nur unerheblichem Maß Fehler oder Mängel aufweisen oder hat die Erstattungsbehörde bei Kontrollen Verstöße gegen die Festlegungen zur Erhebung nach dieser Richtlinie festgestellt, so ist das Ergebnis der Verkehrszählung nicht als Nachweis für die Individualerstattung gemäß § 231 Abs. 5 SGB IX anzuerkennen.

Der Unternehmer erhält in diesem Fall für das entsprechende Jahr die Fahrgelderstattung in Höhe des Prozentsatzes nach § 231 Abs. 4 SGB IX als Pauschalerstattung.

Eine Entscheidung hierzu ergeht nach Anhörung des Unternehmers schriftlich durch die Erstattungsbehörde.

9. Zusammenarbeit mit den nach dem Verkehrsrecht zuständigen Genehmigungsbehörden

Die Erstattungsbehörde stellt im Kontakt mit den zuständigen Stellen sicher, dass die Angaben der Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Strecken, insbesondere soweit sie einer Konzessionsvergabe unterliegen, den Tatsachen entsprechen.

10. Schlussbestimmungen

Diese Richtlinie tritt am 01.01.2019 in Kraft.

Die Richtlinie vom 01.01.2011 wird aufgehoben.

Für Erstattungsverfahren, die sich auf Jahre vor 2019 beziehen, ist die Richtlinie vom 01.01.2011 weiter anzuwenden.

Anlage 1

Berechnung des Prozentsatzes bei eingeschränkter Vollerhebung

1 Bezeichnungen

Indices

l	Linie	(l = 1, 2, ..., L)
i	Erhebungsperiode	(i = 1, 2, 3, 4)
j	Wochentag	(j = 1, 2, ..., 7)
k	Wagenfahrt (Regel- und Bedarfsverkehr) am Wochentag j auf Linie l	(k = 1, 2, ..., w _{lj})

Variable Größen (je Erhebungsperiode)

L	Zahl der Linien
w _{lj}	Zahl der Wagenfahrten an einem Wochentag j auf Linie l
m _{ijk}	Zahl der nach Kapitel 13 SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste (einschl. Begleitpersonen) auf Wagenfahrt k an einem Wochentag j auf Linie l
n _{ijk}	Zahl der beförderten sonstigen Fahrgäste auf Wagenfahrt k an einem Wochentag j auf Linie l

2 Berechnung des Verhältnisses der unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen (Schwerbehindertenquotient) je Erhebungsperiode i

Zahl der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

$$M^{(i)} = 3 \cdot \sum_l \sum_j \sum_k m_{ijk}$$

Zahl der beförderten sonstigen Fahrgäste

$$N^{(i)} = 3 \cdot \sum_l \sum_j \sum_k n_{ijk}$$

Schwerbehindertenquotient

$$SBQ_{\text{Erhebungsperiode}} = \frac{M^{(i)}}{N^{(i)}}$$

3 Berechnung des Prozentsatzes für das Kalenderjahr

$$SBQ = \frac{\sum_{i=1}^4 M^{(i)}}{\sum_{i=1}^4 N^{(i)}}$$

mit den gemäß Nummer 2 je Erhebungsperiode i ermittelten Werten.

(Quelle: MRL NRW 2016, S. 818)

Anlage 2

Berechnung des Prozentsatzes bei Stichprobenerhebungen

1 Bezeichnungen

Indices

l	(Erhebungs-) Linie	($l = 1, 2, \dots, L$)
i	Erhebungsperiode	($i = 1, 2, 3, 4$)
j	Wochenzeitschicht	($j = 1, 2, \dots, 8$)
h	Tagesstunde innerhalb einer Wochenzeitschicht j	($h = 1, 2, \dots, H_j$)
k	erhobene Wagenfahrt auf Linie l in Wochenzeitschicht j und Tagesstunde h	($k = 1, 2, \dots, w_{ljh}$)

Variable Größen (je Erhebungsperiode)

L	Zahl der (Erhebungs-) Linien
H_j	Zahl der Tagesstunden der Wochenzeitschicht j
w_{ljh}	Zahl der erhobenen Wagenfahrten in Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie l
W_{ljh}	Gesamtzahl aller Wagenfahrten (einschl. Wagenfahrten der Verstärker auf Linien l) in Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie l in der gesamten Erhebungsperiode
m_{ljk}	Zahl der nach Kapitel 13 SGB IX [*] unentgeltlich beförderten Fahrgäste auf der erhobenen Wagenfahrt k in Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie l
n_{ljk}	Zahl der beförderten sonstigen Fahrgäste auf der erhobenen Wagenfahrt k in Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie l
g_{jh}	Korrekturfaktor für die Zahl der nach Kapitel 13 SGB IX [*] unentgeltlich beförderten Fahrgäste in der Tagesstunde h innerhalb der Wochenzeitschicht j gemäß den Tabellen unter Nummer 4 (Tabellen getrennt nach Betriebszweig und Erhebungsperiode; der Betriebszweig ist in Übereinstimmung mit der Zuordnung für §3 Abs. 4 PBefAusglV je Linie l und Erhebungsperiode zu wählen)
c_{jh}	Umrechnungskoeffizienten für die Platzkilometerwerte in der Tagesstunde h innerhalb der Wochenzeitschicht j gemäß den anliegenden Tabellen unter Nummer 4 (Tabellen getrennt nach Betriebszweig und Erhebungsperiode; der Betriebszweig ist in Übereinstimmung mit der Zuordnung für §3 Abs. 4 PBefAusglV je Linie l und Erhebungsperiode zu wählen)
PKM_{ljh}	Platzkilometerangebot in der Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie l in der gesamten Erhebungsperiode. Die Zahl der Plätze ergibt sich aus der Zahl der Sitz- und Stehplätze laut Fahrzeugbrief.

* Teil 3

(Quelle: MRL Nr. 2
2016, S. 818)

2 Berechnung des Prozentsatzes bei Linienerhebung

2.1 Schätzung des Verhältnisses der nach Kapitel 13 SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den beförderten sonstigen Fahrgästen (Schwerbehindertenquotient)

2.1.1 Summe der in der Stichprobe auf den Wagenfahrten in Tagesstunde h erfassten

- a) nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

$$m_{ijh} = \sum_{k=1}^{W_{ijh}} m_{ijk}$$

- b) beförderten sonstigen Fahrgäste

$$n_{ijh} = \sum_{k=1}^{W_{ijh}} n_{ijk}$$

2.1.2 Schätzwert für die Zahl der auf allen Wagenfahrten in Tagesstunde h

- a) nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

$$M_{ijh} = \frac{W_{ijh}}{w_{ijh}} \cdot m_{ijh}$$

- b) beförderten sonstigen Fahrgäste

$$N_{ijh} = \frac{W_{ijh}}{w_{ijh}} \cdot n_{ijh}$$

2.1.3 Korrektur des Schätzwertes für die Zahl der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste in Tagesstunde h auf das Durchschnittsniveau der gesamten Wochenzeitschicht j

$$\hat{M}_{ijh} = g_{jh} \cdot M_{ijh}$$

Die Korrekturfaktoren g_{jh} sind den Tabellen unter Nummer 4 zu entnehmen.

2.1.4 Schätzwert für die Zahl der auf Linie l in der Wochenzeitschicht j

- a) nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

$$M_{lj} = \frac{F_{lj}}{f_{lj}} \cdot \sum_{h=1}^{H_j} \hat{M}_{ijh}$$

- b) beförderten sonstigen Fahrgäste

$$N_{lj} = \frac{F_{lj}}{f_{lj}} \cdot \sum_{h=1}^{H_j} N_{ljh}$$

Hierbei berechnen sich F_{ljh} und F_{lj} pauschaliert aus den Umrechnungskoeffizienten c_{jh} gemäß den Tabellen unter Nummer 4 und dem Platzkilometerangebot der betreffenden Linie zu den jeweiligen Tagesstunden mit Hilfe der Beziehungen:

$$F_{ljh} = c_{jh} \cdot PKM_{ljh}$$

Platzkilometer

Die Platz-km ergeben sich aus dem Produkt von Nutz-Wagen-km und der Platzzahl der einzelnen Fahrzeuge.

$$PKM_{ljh} = \sum_{k=1}^{W_{ljh}} (P_{ljhk} \cdot KM_{ljhk})$$

W_{ljh} Gesamtzahl aller Wagenfahrten der Erhebungsperiode auf Linie l in Tagesstunde h der einzelnen Wochenzeitschicht j

P_{ljhk} Anzahl der Plätze der angebotenen Linienfahrt k auf Linie l in Tagesstunde h der einzelnen Wochenzeitschicht j

KM_{ljhk} Streckenlänge in km der angebotenen Linienfahrt k auf Linie l in Tagesstunde h der einzelnen Wochenzeitschicht j

Sofern sie nicht für jedes Fahrzeug gesondert berechnet werden, ist es zulässig, Fahrzeuggruppen (z. B. für Solobus, Gelenkbus, Midi-Bus) mit gleicher, über die jeweilige Fahrzeuggruppe gemittelter Platzzahl zu bilden und die Nutz-Wagen-km dieser Fahrzeuge mit den einheitlichen Platzzahlen für den Fahrzeugtyp zu multiplizieren. Die Ermittlung der Stehplätze erfolgt durch Division der Stellplatzfläche je Fahrzeug durch 0,25 m².

$$F_{lj} = \sum_{h=1}^{H_j} F_{ljh}$$

f_{lj} ist die Summe lediglich der Werte F_{ljh} aus den Tagesstunden h in Wochenzeitschicht j, in denen die Erhebung mindestens einer Wagenfahrt stattgefunden hat ($w_{ljh} > 0$):

$$f_{lj} = \sum_{h=1}^{H_j} F_{ljh} \quad \text{für alle Tagesstunden h mit } w_{ljh} > 0$$

2.1.5 Schätzwert für die Zahl der auf Linie l

- a) nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

$$M_i = \sum_{j=1}^5 M_{ij} + \sum_{j=6}^7 M_{ij} + M_{i,8}$$

b) beförderten sonstigen Fahrgäste

$$N_i = \sum_{j=1}^5 N_{ij} + \sum_{j=6}^7 N_{ij} + N_{i,8}$$

2.1.6 Schätzwert für die Zahl der im gesamten Betrieb in Erhebungsperiode i

a) nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

$$M^{(i)} = \sum_{l=1}^L M_{li}$$

b) beförderten sonstigen Fahrgäste

$$N^{(i)} = \sum_{l=1}^L N_{li}$$

2.1.7 Schätzwert für das Verhältnis der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen (Schwerbehindertenquotient) je Erhebungsperiode i

$$SBQ_{\text{Erhebungsperiode}} = \frac{M^{(i)}}{N^{(i)}}$$

2.1.8 Schätzwert für das Verhältnis der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen für das Kalenderjahr

$$SBQ = \frac{M_{\text{Jahr}}}{N_{\text{Jahr}}}$$

Dabei ist

$$M_{\text{Jahr}} = \sum_{i=1}^4 M^{(i)}$$

$$N_{\text{Jahr}} = \sum_{i=1}^4 N^{(i)}$$

2.2 Schätzung der Varianz des Verhältnisses der nach Kapitel 13 SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen

* Teil 3

2.2.1 Schätzwert für die Varianz der Zahl der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste je Linie l und Wochenzeitschicht j

$$V(M_{lj}) = \frac{w_{lj}}{w_{lj} - 1} \cdot \frac{F_{lj}^2}{f_{lj}^2} \cdot \sum_{h=1}^{H_j} \left(\frac{w_{ljh}^2}{w_{ljh}^2} \cdot v_{ljh}^2 \right)$$

Dabei ist

$$w_{lj} = \sum_{h=1}^{H_j} w_{ljh}$$

und

$$v_{ljh}^2 = \sum_{k=1}^{K_j} \left(g_{jh} \cdot m_{ljhk} - \frac{M_{lj}}{N_{lj}} \cdot n_{ljhk} \right)^2$$

sowie M_{lj} , N_{lj} , F_{lj} und f_{lj} gemäß Nummer 2.1.4

2.2.2 Schätzwert für die Varianz je Linie l

$$V(M_l) = \sum_{j=1}^5 V(M_{lj}) + \sum_{j=6}^7 V(M_{lj}) + V(M_{l,8})$$

2.2.3 Schätzwert für die Varianz je Erhebungsperiode i

$$V(M^{(i)}) = \sum_{l=1}^L V(M_l)$$

2.2.4 Schätzwert für die Varianz des Verhältnisses der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen (Schwerbehindertenquotient) je Erhebungsperiode i

$$V(SBQ_{\text{Erhebungsperiode}}) = \frac{V(M^{(i)})}{(N^{(i)})^2}$$

2.2.5 Schätzwert für die Varianz des Verhältnisses der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen für das Kalenderjahr

$$V(\text{SBQ}) = \frac{V(M_{\text{Jahr}})}{N_{\text{Jahr}}^2}$$

Dabei ist

$$V(M_{\text{Jahr}}) = \sum_{i=1}^4 V(M^{(i)})$$

Jeder Schätzwert $V(M^{(i)})$ für die Varianz der Zahl der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste in der Erhebungsperiode i wird gemäß Nummer 2.2.3 ermittelt. Der Schätzwert N_{Jahr} für die Zahl der sonstigen Fahrgäste in den vier Erhebungsperioden ist gemäß Nummer 2.1.8 zu ermitteln.

2.3 Berechnung des Prozentsatzes für die Erstattung der Fahrgeldausfälle

Als Bemessungswert für die Erstattung der Fahrgeldausfälle wird die untere 95-Prozentgrenze SBQ_{95} des Schwerbehindertenquotienten errechnet

$$\text{SBQ}_{95} = \text{SBQ} - 1,645 \cdot \sqrt{V(\text{SBQ})}$$

Dabei ist

- SBQ der Schätzwert für den Schwerbehindertenquotienten gemäß Nummer 2.1.8
- $V(\text{SBQ})$ der Schätzwert für die Varianz des Schwerbehindertenquotienten gemäß Nummer 2.2.5

Die sich bei der Berechnung des Prozentsatzes ergebenden Bruchteile von 0,005 und mehr werden auf ganze Hundertstel nach oben abgerundet, im Übrigen nach unten abgerundet.

3 Berechnung des Prozentsatzes bei Querschnitterhebung

3.1 Schätzung des Verhältnisses der nach Kapitel 13 SGB IX ~~unentgeltlich~~ beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen (Schwerbehindertenquotient)

*Tol 3

3.1.1 Summe der in den ausgewählten Querschnitten in Tagesstunde h erfaßten

- a) nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

$$m_{ijh} = \sum_{k=1}^{W_{ijh}} m_{ijk}$$

- b) beförderte sonstigen Fahrgäste

$$n_{ijh} = \sum_{k=1}^{W_{ijh}} n_{ijk}$$

3.1.2 Schätzwert für die Zahl der auf allen Wagenfahrten in Tagesstunde h

- a) nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

$$M_{ljh} = \frac{F_{ljh}}{m_{ljh} + n_{ljh}} \cdot m_{ljh} \quad \text{wenn } m_{ljh} + n_{ljh} > 0, \text{ ansonsten } M_{ljh} = 0$$

- b) beförderte sonstigen Fahrgäste

$$N_{ljh} = \frac{F_{ljh}}{m_{ljh} + n_{ljh}} \cdot n_{ljh} \quad \text{wenn } m_{ljh} + n_{ljh} > 0, \text{ ansonsten } N_{ljh} = 0$$

Für die Bestimmung von F_{ljh} gilt Nummer 2.1.4 Satz 2 entsprechend.

- 3.1.3 Der Schätzwert für die Zahl der in Tagesstunde h nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste wird auf das Durchschnittsniveau der gesamten Wochenzeitschicht j entsprechend der Nummer 2.1.3 korrigiert.

- 3.1.4 Die Schätzwerte für die Zahl der auf der Linie l in der gesamten Wochenzeitschicht j nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten und der sonstigen Fahrgäste berechnen sich entsprechend der Nummer 2.1.4. Der weitere Berechnungsablauf entspricht den Nummern 2.1.5 bis 2.1.8.

3.2 Schätzung der Varianz des Verhältnisses der nach Kapitel 13 SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen

* Teil 3

Schätzwert für die Varianz der Zahl der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste je Linie l und Wochenzeitschicht j:

$$V(M_{lj}) = \frac{w_{lj}}{w_{lj} - 1} \cdot \frac{F_{lj}^2}{f_{lj}^2} \cdot \sum_{h=1}^{H_j} \left(\frac{F_{ljh}^2}{(m_{ljh} + n_{ljh})^2} \cdot v_{ljh}^2 \right)$$

Dabei ist

$$w_{lj} = \sum_{h=1}^{H_j} w_{ljh}$$

und

$$v_{ljh}^2 = \sum_{k=1}^{w_{ljh}} \left(g_{jkh} \cdot m_{ljhk} - \frac{M_{lj}}{N_{lj}} \cdot n_{ljhk} \right)^2$$

mit M_{lj} , N_{lj} , F_{lj} und f_{lj} gemäß Nummer 2.1.4.

Die weiteren Berechnungen sind entsprechend Nummern 2.2.2 bis 2.2.5 vorzunehmen.

3.3 Berechnung des Prozentsatzes für die Erstattung der Fahrgeldausfälle

Als Bemessungswert für die Erstattung der Fahrgeldausfälle wird die untere 95-Prozentgrenze SBQ_{95} des Schwerbehindertenquotienten errechnet:

$$SBQ_{95} = SBQ - 1,645 \cdot \sqrt{V(SBQ)}$$

Dabei ist

- SBQ der Schätzwert für den Schwerbehindertenquotienten aus Nummer 3.1
- $V(SBQ)$ der Schätzwert für die Varianz des Schwerbehindertenquotienten aus Nummer 3.2

Die sich bei der Berechnung des Prozentsatzes ergebenden Bruchteile von 0,005 und mehr werden auf ganze Hundertstel nach oben abgerundet, im Übrigen nach unten abgerundet.

4 Korrekturfaktoren g_{jh} und Umrechnungskoeffizienten c_{jh}

4.1 Schienengebundener Linienverkehr, Verkehr mit Obussen und Wasserfahrzeugen

4.1.1 Winter, Frühjahr, Herbst

Uhrzeit	Wochentagstyp											
	MF				SA				SO			
	j	h	g_{jh}	c_{jh}	j	h	g_{jh}	c_{jh}	j	h	g_{jh}	c_{jh}
05 - 06	1	1	1,14	0,25	6	1	1,25	0,12	8	1	1,93	0,41
06 - 07		2	1,08	0,42		2	1,20	0,15		2	1,95	0,12
07 - 08		3	1,25	0,79		3	1,14	0,26		3	1,98	0,14
08 - 09		4	0,72	0,61		4	0,91	0,45		4	1,37	0,23
09 - 10	2	1	1,04	0,60		5	0,98	0,65		5	0,91	0,30
10 - 11		2	0,92	0,58		6	0,86	0,65		6	0,84	0,43
11 - 12		3	1,05	0,62		7	0,92	0,53		7	0,96	0,54
12 - 13	3	1	1,00	0,66		8	0,94	0,67		8	0,95	0,30
13 - 14		2	1,00	0,81		9	1,09	0,68		9	0,96	0,71
14 - 15		3	0,99	0,80		10	1,03	0,64		10	0,95	0,71
15 - 16	4	1	0,90	0,79		11	1,12	0,53		11	0,91	0,63
16 - 17		2	0,91	0,79	7	1	0,81	0,61		12	0,73	0,52
17 - 18		3	1,04	0,69		2	0,81	0,52		13	0,99	0,58
18 - 19		4	1,12	0,55		3	0,88	0,55		14	1,45	0,44
19 - 20		5	1,39	0,42		4	0,97	0,47		15	1,65	0,42
20 - 21	5	1	1,19	0,33		5	1,04	0,65		16	1,77	0,21
21 - 22		2	0,95	0,37		6	1,17	0,37		17	1,80	0,13
22 - 23		3	0,83	0,35		7	1,35	0,35		18	1,84	0,12
23 - 24		4	0,96	0,27		8	1,78	0,31		19	1,87	0,03
24 - 01		5	0,95	0,15		9	1,95	0,51		20	1,90	0,01

4.1.2 Sommer

Uhrzeit	Wochentagstyp											
	MF				SA				SO			
	j	h	g_{jh}	c_{jh}	j	h	g_{jh}	c_{jh}	j	h	g_{jh}	c_{jh}
05 - 06	1	1	0,73	0,21	6	1	1,45	0,15	8	1	2,60	0,38
06 - 07		2	1,19	0,32		2	1,36	0,11		2	2,40	0,11
07 - 08		3	1,11	0,36		3	1,26	0,23		3	1,50	0,13
08 - 09		4	0,93	0,38		4	1,16	0,24		4	0,85	0,31
09 - 10	2	1	1,00	0,52		5	0,79	0,39		5	0,92	0,30
10 - 11		2	0,94	0,52		6	0,86	0,39		6	1,06	0,37
11 - 12		3	1,06	0,59		7	1,00	0,25		7	0,77	0,31
12 - 13	3	1	0,97	0,59		8	1,04	0,47		8	0,83	0,40
13 - 14		2	0,92	0,57		9	1,27	0,63		9	1,02	0,60
14 - 15		3	1,14	0,56		10	1,06	0,50		10	0,96	0,49
15 - 16	4	1	0,82	0,51		11	0,91	0,33		11	0,93	0,32
16 - 17		2	0,94	0,50	7	1	0,84	0,44		12	0,68	0,44
17 - 18		3	0,98	0,47		2	0,92	0,38		13	0,89	0,40
18 - 19		4	1,21	0,35		3	0,77	0,30		14	1,09	0,41
19 - 20		5	1,42	0,39		4	0,99	0,39		15	1,97	0,35
20 - 21	5	1	0,93	0,30		5	1,24	0,38		16	2,00	0,30
21 - 22		2	1,20	0,35		6	1,05	0,28		17	1,70	0,19
22 - 23		3	1,08	0,24		7	2,24	0,18		18	1,70	0,13
23 - 24		4	1,00	0,23		8	2,48	0,24		19	2,60	0,09
24 - 01		5	1,00	0,13		9	2,60	0,25		20	2,60	0,04

4.2 Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

4.2.1 Winter, Frühjahr, Herbst

4.2.1.1 Überwiegend Orts- Nachbarortslinienverkehr

Uhrzeit	Wochentagstyp											
	MF				SA				SO			
	j	h	gjh	cjh	j	h	gjh	cjh	j	h	gjh	cjh
05 - 06	1	1	1,04	0,13	6	1	2,91	0,07	8	1	2,00	0,16
06 - 07		2	1,13	0,19		2	2,00	0,09		2	1,80	0,05
07 - 08		3	1,29	0,48		3	1,49	0,14		3	1,26	0,06
08 - 09		4	0,70	0,42		4	0,82	0,16		4	0,97	0,14
09 - 10	2	1	1,05	0,41		5	0,79	0,28		5	0,97	0,24
10 - 11		2	0,90	0,41		6	0,80	0,35		6	0,98	0,31
11 - 12		3	1,06	0,42		7	0,97	0,41		7	0,81	0,30
12 - 13	3	1	0,95	0,46		8	1,06	0,41		8	0,90	0,34
13 - 14		2	1,20	0,46	7	9	1,02	0,38	8	9	0,83	0,40
14 - 15	4	3	0,88	0,47		10	1,14	0,42		10	0,82	0,44
15 - 16		1	0,90	0,44		11	1,12	0,41		11	0,85	0,44
16 - 17		2	0,92	0,41		1	0,75	0,43		12	0,90	0,40
17 - 18		3	1,01	0,41		2	0,76	0,32		13	0,93	0,46
18 - 19	5	4	1,17	0,34		3	0,91	0,23		14	1,17	0,34
19 - 20		5	1,31	0,28		4	1,09	0,23		15	1,42	0,41
20 - 21		1	0,88	0,24		5	1,19	0,26		16	1,73	0,41
21 - 22	5	2	0,99	0,21		6	2,04	0,22	8	17	1,19	0,27
22 - 23		3	1,21	0,20		7	1,63	0,18		18	1,46	0,25
23 - 24		4	1,14	0,12		8	2,36	0,16		19	3,67	0,06
24 - 01		5	1,13	0,07		9	4,70	0,26		20	5,34	0,03

4.2.1.2 Überwiegend sonstiger Linienverkehr (Überlandlinienverkehr)

Uhrzeit	Wochentagstyp											
	MF				SA				SO			
	j	h	gjh	cjh	j	h	gjh	cjh	j	h	gjh	cjh
05 - 06	1	1	0,58	0,06	6	1	1,01	0,03	8	1	1,70	0,02
06 - 07		2	0,88	0,09		2	1,24	0,03		2	1,40	0,02
07 - 08		3	1,46	0,34		3	1,09	0,03		3	1,09	0,03
08 - 09		4	0,49	0,15		4	0,94	0,04		4	0,82	0,03
09 - 10	2	1	0,71	0,09		5	0,84	0,06		5	0,82	0,04
10 - 11		2	0,69	0,08		6	0,98	0,08		6	0,94	0,05
11 - 12		3	1,34	0,18		7	0,95	0,07		7	0,89	0,05
12 - 13	3	1	0,99	0,21		8	0,97	0,06		8	0,90	0,05
13 - 14		2	1,33	0,22	7	9	1,04	0,06	8	9	0,90	0,05
14 - 15	4	3	0,54	0,12		10	1,07	0,06		10	0,95	0,06
15 - 16		1	1,06	0,12		11	1,11	0,09		11	0,96	0,07
16 - 17		2	1,01	0,12		1	0,84	0,06		12	0,96	0,06
17 - 18		3	0,99	0,09		2	0,93	0,06		13	1,01	0,05
18 - 19	5	4	0,95	0,07		3	0,96	0,07		14	1,02	0,06
19 - 20		5	0,94	0,06		4	1,02	0,07		15	1,04	0,04
20 - 21		1	0,88	0,06		5	1,11	0,05		16	1,18	0,04
21 - 22	5	2	1,14	0,05		6	1,41	0,05	8	17	1,31	0,05
22 - 23		3	1,09	0,04		7	1,20	0,05		18	2,34	0,05
23 - 24		4	1,04	0,04		8	1,70	0,04		19	2,89	0,04
24 - 01		5	1,65	0,04		9	2,01	0,08		20	3,19	0,05

4.2.2 Sommer

4.2.2.1 Überwiegend Orts- Nachbarortslinienverkehr

Uhrzeit	Wochentagstyp											
	MF				SA				SO			
	j	h	gjh	cjh	j	h	gjh	cjh	j	h	gjh	cjh
05 - 06	1	1	2,33	0,10	6	1	2,09	0,08	8	1	3,40	0,25
06 - 07		2	1,15	0,18		2	1,96	0,06		2	3,26	0,07
07 - 08		3	1,16	0,24		3	1,09	0,12		3	3,08	0,09
08 - 09		4	0,72	0,28		4	0,99	0,18		4	0,89	0,20
09 - 10	2	1	1,00	0,34	6	5	0,84	0,28	8	5	1,04	0,19
10 - 11		2	0,96	0,38		6	0,79	0,31		6	0,90	0,26
11 - 12	3	3	1,04	0,39	6	7	1,00	0,31	8	7	0,85	0,26
12 - 13		1	1,01	0,34		8	1,05	0,36		8	0,81	0,26
13 - 14	3	2	1,01	0,34	6	9	1,04	0,31	8	9	0,85	0,38
14 - 15		3	0,98	0,36		10	1,12	0,31		10	0,90	0,36
15 - 16	4	1	0,90	0,33	7	11	1,10	0,27	8	11	0,91	0,37
16 - 17		2	0,95	0,36		1	0,81	0,24		12	0,92	0,28
17 - 18		3	0,99	0,30		2	0,92	0,22		13	0,91	0,36
18 - 19		4	1,12	0,29		3	0,87	0,22		14	1,01	0,27
19 - 20	5	5	1,27	0,22		4	0,91	0,16		15	1,59	0,29
20 - 21		1	0,83	0,20		5	0,82	0,28		16	1,25	0,25
21 - 22		2	0,97	0,21		6	1,05	0,20		17	1,50	0,16
22 - 23		3	1,09	0,17		7	2,94	0,13		18	2,60	0,11
23 - 24	5	4	1,29	0,16	7	8	3,25	0,18	8	19	2,87	0,07
24 - 01		5	3,37	0,09		9	4,32	0,18		20	3,09	0,03

4.2.2.2 Überwiegend sonstiger Linienverkehr (Überlandlinienverkehr)

Uhrzeit	Wochentagstyp											
	MF				SA				SO			
	j	h	gjh	cjh	j	h	gjh	cjh	j	h	gjh	cjh
05 - 06	1	1	1,41	0,05	6	1	1,23	0,03	8	1	1,70	0,01
06 - 07		2	1,12	0,05		2	1,18	0,02		2	1,42	0,03
07 - 08		3	0,95	0,06		3	1,02	0,03		3	1,06	0,04
08 - 09		4	0,80	0,05		4	0,98	0,04		4	0,76	0,03
09 - 10	2	1	1,00	0,06	6	5	0,93	0,05	8	5	0,95	0,04
10 - 11		2	1,02	0,06		6	0,85	0,05		6	0,96	0,04
11 - 12	3	3	0,96	0,03	6	7	0,90	0,06	8	7	0,85	0,04
12 - 13		1	0,97	0,07		8	1,06	0,05		8	1,00	0,05
13 - 14	3	2	1,02	0,05	6	9	1,06	0,05	8	9	0,83	0,05
14 - 15		3	1,01	0,04		10	1,07	0,05		10	0,91	0,03
15 - 16	4	1	0,97	0,05	7	11	1,10	0,05	8	11	1,14	0,04
16 - 17		2	0,98	0,07		1	0,87	0,01		12	0,89	0,05
17 - 18		3	1,00	0,04		2	0,84	0,05		13	1,01	0,04
18 - 19		4	1,02	0,06		3	0,89	0,04		14	0,98	0,06
19 - 20	5	5	1,16	0,02	7	4	1,02	0,05	8	15	0,89	0,04
20 - 21		1	0,93	0,04		5	0,93	0,04		16	1,09	0,04
21 - 22		2	1,06	0,04		6	1,46	0,07		17	1,38	0,06
22 - 23		3	0,91	0,04		7	1,78	0,05		18	2,86	0,06
23 - 24	5	4	1,18	0,03	7	8	0,97	0,03	8	19	3,27	0,04
24 - 01		5	1,54	0,05		9	2,14	0,05		20	3,50	0,03

Anlage 3

Berechnung des Prozentsatzes bei Anwendung verschiedener Erhebungsverfahren

Bei Anwendung von zwei oder allen drei der genannten Erhebungsverfahren (eingeschränkte Vollerhebung, Linienenerhebung, Querschnitterhebung) auf unterschiedlichen Linien ist eine Berechnung des Prozentsatzes wie folgt möglich:

1 Schätzung des Schwerbehindertenquotienten

1.1 Schätzwert für die Zahl der

- a) nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

$$M_{\text{Jahr}} = \frac{F_{VL} \cdot M_{VL}}{M_{VL} + N_{VL}} + \frac{F_Q \cdot M_Q}{M_Q + N_Q}$$

- b) beförderten sonstigen Fahrgäste

$$N_{\text{Jahr}} = \frac{F_{VL} \cdot N_{VL}}{M_{VL} + N_{VL}} + \frac{F_Q \cdot N_Q}{M_Q + N_Q}$$

mit

$$M_{VL} = M_V + M_L$$

$$N_{VL} = N_V + N_L$$

$$F_{VL} = F_V + F_L$$

Dabei bezeichnen M_V , M_L , M_Q , und N_V , N_L , N_Q die gemäß Anlage 1, Nummer 1.2 bzw. Anlage 2, Nummer 2.1 bzw. Nummer 3.1 ermittelten Zahlen der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten bzw. der sonstigen Fahrgäste in allen vier Erhebungsperioden jeweils auf allen Linien, auf denen die eingeschränkte Vollerhebung (Index V), die Linienenerhebung (L) bzw. die Querschnitterhebung (Q) durchgeführt wurde. Außerdem bezeichnen

$$F_V = \sum_{lv} \sum_{j=1}^8 F_{lj}$$

$$F_L = \sum_{ll} \sum_{j=1}^8 F_{lj}$$

$$F_Q = \sum_{lq} \sum_{j=1}^8 F_{lj}$$

die Summen über die F_{lj} -Werte gemäß Anlage 2, Nummer 2.1.4 über die Linien lv mit eingeschränkter Vollerhebung bzw. über die Linien ll mit Linienenerhebung bzw. über die Linien lq mit Querschnitterhebung.

Wurde eines der drei Erhebungsverfahren auf keiner Linie durchgeführt, so sind die entsprechenden Werte M_V , N_V bzw. M_L , N_L bzw. F_Q gleich Null zu setzen.

(Quelle: HfB, NRS 2016, S. 518)

1.2 Schätzwert für den Schwerbehindertenquotienten

$$SBQ = \frac{M_{\text{Jahr}}}{N_{\text{Jahr}}}$$

2 **Schätzung der Varianz des Verhältnisses der unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen**

2.1 Schätzwert für die Varianz der Zahl der unentgeltlich beförderten Fahrgäste

$$V(M_{\text{Jahr}}) = \frac{F_{VL}^2 \cdot V(M_L)}{(M_{VL} + N_{VL})^2} + \frac{F_Q^2 \cdot V(M_Q)}{(M_Q + N_Q)^2}$$

Dabei bezeichnen $V(M_L)$ und $V(M_Q)$ die gemäß Anlage 2, Nummer 2.2 bzw. Nummer 3.2 ermittelten Schätzwerte für die Varianz der Zahl der unentgeltlich beförderten Fahrgäste in allen vier Erhebungsperioden jeweils auf allen Linien, auf denen die Linienerhebung (L) bzw. die Querschnitterhebung (Q) durchgeführt wurde.

2.2 Schätzwert für die Varianz des Verhältnisses der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen für das Kalenderjahr

$$V(SBQ) = \frac{V(M_{\text{Jahr}})}{N_{\text{Jahr}}^2}$$

3 **Berechnung des Prozentsatzes für die Erstattung der Fahrgeldausfälle**

Als Bemessungswert für die Erstattung des Fahrgeldausfalles wird die untere 95-Prozent-Grenze SBQ_{95} des Schwerbehindertenquotienten errechnet.

$$SBQ_{95} = SBQ - 1,645 \cdot \sqrt{V(SBQ)}$$

Dabei ist:

- SBQ der Schätzwert für den Schwerbehindertenquotienten aus Nummer 1.2
- $V(SBQ)$ der Schätzwert für die Varianz des Schwerbehindertenquotienten aus Nummer 2.2