

## 1. Berechnung des Prozentsatzes bei eingeschränkter Vollerhebung

### 1.1 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 <sub>lj</sub> )

#### Variable Größen (je Erhebungsperiode)

L	Zahl der Linien
m <sub>ljk</sub>	Zahl der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste (einschl. Begleitpersonen) auf Wagenfahrt k an einem Wochentag j auf Linie l
n <sub>ljk</sub>	Zahl der sonstigen Fahrgäste auf Wagenfahrt k an einem Wochentag j auf Linie l

### 1.2 Berechnung des Verhältnisses der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen (Schwerbehindertenquotient) je Erhebungsperiode i

Zahl der unentgeltlich beförderten Fahrgäste

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

Zahl der sonstigen Fahrgäste

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

Schwerbehindertenquotient

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

### 1.3 Berechnung des Prozentsatzes für das Kalenderjahr

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

mit den gemäß Gliederungsnummer 1.2 je Erhebungsperiode i ermittelten Werten.

## 2. Berechnung des Prozentsatzes bei Stichprobenerhebungen

### 2.1 Bezeichnungen

#### Indices

l	(Erhebungs-) Linie	(l = 1, 2, ..., L)
i	Erhebungsperiode	(i = 1, 2, 3, 4)
j	Wochenzeitschicht	(j = 1, 2, ..., 8)
h	Tagesstunde innerhalb einer Wochenzeitschicht j	(h = 1, 2, ..., H <sub>j</sub> )
k	erhobene Wagenfahrt auf Linie l in Wochenzeitschicht j und Tagesstunde h	(k = 1, 2, ..., w <sub>ljh</sub> )

#### Variable Größen (je Erhebungsperiode)

L	Zahl der (Erhebungs-) Linien
H <sub>j</sub>	Zahl der Tagesstunden der Wochenzeitschicht j
w <sub>ljh</sub>	Zahl der erhobenen Wagenfahrten in Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie l
W <sub>ljh</sub>	Gesamtzahl aller Wagenfahrten (einschließlich Wagenfahrten der Verstärker auf Linie l) in Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie l in der gesamten Erhebungsperiode
m <sub>ljk</sub>	Zahl der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste auf der erhobenen Wagenfahrt k in Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie l
n <sub>ljk</sub>	Zahl der sonstigen Fahrgäste auf der erhobenen Wagenfahrt k in Tagesstunde h der Wochenzeitschicht j auf Linie l
g <sub>jh</sub>	Korrekturfaktor für die Zahl der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste in der Tagesstunde h innerhalb der Wochenzeitschicht j gemäß der in Anlage 6 beigefügten Tabellen 6.1 bis 6.6 (Tabellen getrennt nach Betriebstyp, Betriebszweig und Erhebungsperiode; der Betriebstyp ist in Übereinstimmung mit der Zuordnung für § 3 Abs. 4 PbefAusglV zu wählen).
c <sub>jh</sub>	Umrechnungskoeffizient für die Platzkilometerwerte in der Tagesstunde h innerhalb der Wochenschicht j gemäß den in Anlage 6 beigefügten Tabellen 6.1 bis 6.6
PKM <sub>ljh</sub>	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.

## 2.2 Berechnung des Prozentsatzes bei Linienhebung

### 2.2.1 Schätzung des Verhältnisses der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen (Schwerbehindertenquotient)

#### 2.2.1.1 Summe der in der Stichprobe auf den Wagenfahrten in Tagesstunde h erfassten

- nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

$$m_{ljh} = \sum_{k=1}^{W_{ljh}} m_{ljhk}$$

- sonstigen Fahrgäste

$$n_{ljh} = \sum_{k=1}^{W_{ljh}} n_{ljhk}$$

#### 2.2.1.2 Schätzwert für die Zahl der auf allen Wagenfahrten in Tagesstunde h

- nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

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

- sonstigen Fahrgäste

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

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

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

Die Korrekturfaktoren  $g_{jh}$  sind den in Anlage 6 beigefügten Tabellen 6.1 bis 6.6 zu entnehmen.

#### 2.2.1.4 Schätzwert für die Zahl der auf Linie l in der Wochenzeitschicht j

- nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

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

- 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 in Anlage 6 beigefügten Tabellen 6.1 bis 6.6 und dem Platzkilometerangebot der betreffenden Linie zu den jeweiligen Tagesstunden mit Hilfe der Beziehung

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

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

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

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

#### 2.2.1.5 Schätzwert für die Zahl der auf Linie $l$

– nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

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

– sonstigen Fahrgäste

$$N_l = \sum_{j=1}^5 N_{lj} + \sum_{j=6}^7 N_{lj} + N_{l,8}$$

#### 2.2.1.6 Schätzwert für die Zahl der im gesamten Betrieb in Erhebungsperiode $i$

– nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

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

– sonstigen Fahrgäste

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

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

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

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

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

Dabei ist

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

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

## 2.2.2 Schätzung der Varianz des Verhältnisses der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen

2.2.2.1 Schätzwert für die Varianz der Zahl der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste je Linie 1 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

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

sowie  $M_{lj}$ ,  $N_{lj}$ ,  $F_{lj}$  und  $f_{lj}$  gemäß Gliederungsnummer 2.2.1.4.

2.2.2.2 Schätzwert für die Varianz je Linie l

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

2.2.2.3 Schätzwert für die Varianz je Erhebungsperiode i

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

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

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

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 Gliederungsnummer 2.2.2.3 ermittelt. Der Schätzwert  $N_{\text{Jahr}}$  für die Zahl der sonstigen Fahrgäste in den vier Erhebungsperioden ist gemäß Gliederungsnummer 2.2.1.8 zu ermitteln.

### 2.2.3 Berechnung des Prozentsatzes für die Erstattung der Fahrgeldausfälle

Als Bemessungswert für die Erstattung der Fahrgeldausfälle wird die untere 95-Prozentgrenze  $\text{SBQ}_{95}$  des Schwerbehindertenquotienten errechnet.

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

Dabei ist

- SBQ der Schätzwert für den Schwerbehindertenquotienten gemäß Gliederungsnummer 2.2.1.8,
- $V(\text{SBQ})$  der Schätzwert für die Varianz des Schwerbehindertenquotienten gemäß Gliederungsnummer 2.2.2.5.

Bei der Festsetzung des Prozentsatzes sich ergebende Bruchteile von 0,005 und mehr werden auf ganze Hundertstel aufgerundet, im Übrigen abgerundet.

## 2.3 Berechnung des Prozentsatzes bei Querschnittserhebung

### 2.3.1 Schätzung des Verhältnisses der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen (Schwerbehindertenquotient)

2.3.1.1 Summe der in den ausgewählten Querschnitten in Tagesstunde h erfassten

- nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

$$m_{ljh} = \sum_{k=1}^{W_{ljh}} m_{ljhk}$$

- sonstigen Fahrgäste

$$n_{ljh} = \sum_{k=1}^{W_{ljh}} n_{ljhk}$$

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

- nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste

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

- 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 Gliederungsnummer 2.2.1.4 Satz 2 entsprechend.

2.3.1.3 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 Gliederungsnummer 2.2.1.3 korrigiert.

2.3.1.4 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 Gliederungsnummer 2.2.1.4. Der weitere Berechnungsablauf entspricht den Gliederungsnummern 2.2.1.5 bis 2.2.1.8.

### 2.3.2 Schätzung der Varianz des Verhältnisses der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen

2.3.2.1 Schätzwert für die Varianz der Zahl der unentgeltlich beförderten Fahrgäste je Linie l und Wochenzeitschicht j

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

Dabei ist

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

und

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

mit  $M_{lj}$ ,  $N_{lj}$ ,  $F_{lj}$  und  $f_{lj}$  gemäß Gliederungsnummer 2.2.1.4.

Die weitere Berechnung ist entsprechend den Gliederungsnummern 2.2.2.2 bis 2.2.2.5 vorzunehmen.

### 2.3.3 Berechnung des Prozentsatzes für die Erstattung der Fahrgeldausfälle

Als Bemessungswert für die Erstattung des Fahrgeldausfalls 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 Gliederungsnummer 2.3.1,
- $V(SBQ)$  der Schätzwert für die Varianz des Schwerbehindertenquotienten aus Gliederungsnummer 2.3.2.

Bei der Festsetzung des Prozentsatzes sich ergebende Bruchteile von 0,005 und mehr werden auf ganze Hunderstel aufgerundet, im Übrigen abgerundet.



### 3. Berechnung des Prozentsatzes bei Anwendung verschiedener Erhebungsarten

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

#### 3.1 Schätzung des Schwerbehindertenquotienten

##### 3.1.1 Schätzwert für die Zahl der

- unentgeltlich beförderten Fahrgäste

$$M_{\text{Jahr}} = \frac{F_{\text{VL}} \cdot M_{\text{VL}}}{M_{\text{VL}} + N_{\text{VL}}} + \frac{F_{\text{Q}} \cdot M_{\text{Q}}}{M_{\text{Q}} + N_{\text{Q}}}$$

- sonstigen Fahrgäste

$$N_{\text{Jahr}} = \frac{F_{\text{VL}} \cdot N_{\text{VL}}}{M_{\text{VL}} + N_{\text{VL}}} + \frac{F_{\text{Q}} \cdot N_{\text{Q}}}{M_{\text{Q}} + N_{\text{Q}}}$$

mit

$$M_{\text{VL}} = M_{\text{V}} + M_{\text{L}}$$

$$N_{\text{VL}} = N_{\text{V}} + N_{\text{L}}$$

$$F_{\text{VL}} = F_{\text{V}} + F_{\text{L}}$$

Dabei bezeichnen  $M_{\text{V}}$ ,  $M_{\text{L}}$ ,  $M_{\text{Q}}$ , und  $N_{\text{V}}$ ,  $N_{\text{L}}$ ,  $N_{\text{Q}}$  die gemäß Gliederungsnummer 1.2 bzw. 2.2.1 bzw. 2.3.1 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 Querschnittserhebung (Q) durchgeführt wurde. Außerdem bezeichnen

$$F_{\text{V}} = \sum_{I_{\text{V}}} \sum_{j=1}^8 F_{ij}$$

$$F_{\text{L}} = \sum_{I_{\text{L}}} \sum_{j=1}^8 F_{ij}$$

$$F_{\text{Q}} = \sum_{I_{\text{Q}}} \sum_{j=1}^8 F_{ij}$$

die Summen über die  $F_{ij}$ -Werte gemäß Gliederungsnummer 2.2.1.4 über die Linien  $I_{\text{V}}$  mit Vollerhebung bzw. über die Linien  $I_{\text{L}}$  mit Linienenerhebung bzw. über die Linien  $I_{\text{Q}}$  mit Querschnittserhebung.

Wurde eines der drei Erhebungsverfahren auf keiner Linie durchgeführt, so sind die entsprechenden Werte  $M_{\text{V}}$ ,  $N_{\text{V}}$  bzw.  $M_{\text{L}}$ ,  $N_{\text{L}}$  bzw.  $F_{\text{Q}}$  gleich Null zu setzen.

### 3.1.2 Schätzwert für den Schwerbehindertenquotienten

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

## 3.2 Schätzung der Varianz des Verhältnisses der unentgeltlich beförderten Fahrgäste zu den sonstigen Fahrgästen

### 3.2.1 Schätzwert für die Varianz der Zahl der nach dem SGB IX 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 Gliederungsnummer 2.2.2 bzw. 2.3.2 ermittelten Schätzwerte für die Varianz der Zahl der nach dem SGB IX unentgeltlich beförderten Fahrgäste in allen vier Erhebungsperioden jeweils auf allen Linien, auf denen die Linienenerhebung (L) bzw. die Querschnitterhebung (Q) durchgeführt wurde.

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

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

## 3.3 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 Gliederungsnummer 3.1.2,
- $V(SBQ)$  der Schätzwert für die Varianz des Schwerbehindertenquotienten aus Gliederungsnummer 3.2.2.

**Information für das Zählpersonal zur Erfassung nach § 231 Abs. 5 SGB IX**

Die sorgfältige Durchführung und Dokumentation der Erhebung ist Voraussetzung dafür, dass die zuständige Erstattungsbehörde dem Unternehmer die durch die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Menschen und deren Begleitpersonen entstehenden Fahrgeldausfälle erstatten kann.

1. Die Verkehrszählung kann in Form der eingeschränkten Vollerhebung, der Linien-erhebung oder der Querschnittserhebung durchgeführt werden. Für jede Zählfahrt werden das Zähldatum sowie die anzuwendende Erhebungsart auf einem Zählprotokoll notiert.
2. Bei der eingeschränkten Vollerhebung werden alle auf der gesamten Fahrt beförderten Fahrgäste im gesamten Verkehrsmittel – bei mehreren Wagen also in allen Wageneinheiten – gezählt.
3. Bei der Stichprobenerhebung als Linien-erhebung werden alle auf der gesamten Fahrt beförderten Fahrgäste in nur einer Wageneinheit gezählt, die bei aus mehreren Wageneinheiten bestehenden Verkehrsmitteln zufällig bestimmt wird.
4. Bei der Stichprobenerhebung als Querschnittserhebung werden auf einem vorher festgelegten Linienabschnitt zwischen zwei unmittelbar aufeinanderfolgenden Haltestellen sämtliche sich in einem Wagen befindenden Fahrgäste erfasst.
5. Bei der Erhebung muss jede zu erfassende Person im Alter ab sechs Jahren (das Alter ist im Zweifelsfalle zu überprüfen) genau einer der beiden folgenden Gruppen zugeteilt werden:

**Gruppe 1:**

Fahrgäste mit gültigem Schwerbehindertenausweis und Beiblatt mit gültiger Wertmarke und, sofern im Schwerbehindertenausweis die ständige Begleitung durch eine Begleitperson (Merkzeichen B) ausgewiesen ist, auch die Begleitperson.

**Gruppe 2:**

Alle anderen Fahrgäste einschließlich Freifahrer (z. B. Betriebsangehörige) und Schwarzfahrer.

6. Die Zuordnung zur Gruppe 1 darf nur erfolgen, wenn die Zählkraft das Vorliegen der Voraussetzungen zur unentgeltlichen Beförderung geprüft hat (gültiger, grün-oranger Schwerbehindertenausweis sowie Beiblatt mit gültiger Wertmarke und bei unentgeltlicher Beförderung der Begleitperson die Eintragung des Merkzeichens „B“ auf der Vorderseite des Schwerbehindertenausweises mit dem Satz: „Die Berechtigung zur Mitnahme einer Begleitperson ist nachgewiesen“).

Liegen die Voraussetzungen zur unentgeltlichen Beförderung einer Begleitperson gemäß SGB IX vor, ist je schwerbehinderten Menschen nur eine Begleitperson freifahrtberechtigt. Eventuell vorhandene weitere Begleitpersonen zählen zur Gruppe 2. Ist keine Begleitperson anwesend, ist im Zählprotokoll keine Person zu notieren.

7. Zu allen anderen Fahrgästen der Gruppe 2 gehören insbesondere auch die folgenden Fahrgäste:

- Schwerbehinderte Menschen ohne Beiblatt zum Schwerbehindertenausweis,

- Schwerbehinderte Menschen ohne gültige Wertmarke auf dem Beiblatt zum Schwerbehindertenausweis,
  - Begleitpersonen eines schwerbehinderten Menschen, sofern der schwerbehinderte Mensch die Berechtigung zur unentgeltlichen Mitnahme einer Begleitperson nicht nachweisen kann (Fehlen des Merkzeichens „B“ sowie des Satzes: „Die Berechtigung zur Mitnahme einer Begleitperson ist nachgewiesen“ auf der Vorderseite des Schwerbehindertenausweises),
  - Begleitung eines schwerbehinderten Menschen, die einen eigenen Fahrausweis besitzt.
8. Zur Erfassung der Fahrgäste wird zunächst unmittelbar nach deren Befragung, die unmittelbar nach deren Zustieg zu erfolgen hat, eine zwischen den beiden Gruppen unterscheidende Strichliste geführt. Die Protokollvorschläge enthalten hierfür Leerfelder entsprechend den Gruppen von Fahrgästen, die sich neben den Feldern für die im Anschluss einzutragenden Summenwerte befinden. Von den Protokollen getrennte Zählvermerke sind nicht zu führen.
9. Summen und Unterschrift sind mit demselben Schreibgerät (Tintenfüller bzw. Kugelschreiber) zu leisten. Korrekturen in den Summenangaben sind nur gültig, wenn sie von mir abgezeichnet und begründet werden.
- Die Verwendung von Korrekturmitteln ist unzulässig.
10. Durch meine Unterschrift unter dem Zählprotokoll bestätige ich, dass die von mir notierten Anzahlen korrekt ermittelt und eingetragen wurden.

Raum für unternehmensspezifische Hinweise:

.....

.....

.....

.....

.....

**Erklärung des Zählers**

Das vorliegende Informationsblatt ist mir vor der Zählung ausgehändigt worden. Über das Verfahren der Zählung und das Vorgehen bei der Zählung bin ich belehrt worden. Das Verfahren der Zählung und das Vorgehen bei der Zählung habe ich verstanden.

Mir ist bekannt, dass festgestellte Verstöße gegen die hier genannten Regelungen zur Unwirksamkeit der gesamten Erhebung führen können.

Durch meine Unterschrift bestätige ich, dass ich dieses Informationsblatt zur Kenntnis genommen habe und dem Inhalt entsprechend verfahren werde.

.....  
Ort, Datum und Unterschrift des Zählers

# Zählprotokoll Eingeschränkte Vollerhebung

Erhebungsperiode:  W  F  S  H  Jahr

Liniennummer:

Fahrtnummer:

Fahrtrichtung:  1  2

Datum:

Tagestyp:  1  2  3  
MF SA SO

Fahrtbeginn:

Fahrtende/Stunde:

Erhebungsverfahren: Eingeschränkte Vollerhebung

Zählername:

Vom Zähler auszufüllen:

Zählbeginn (Uhrzeit):

Freifahrtberechtigte Schwerbehinderte und freifahrtberechtigte Begleitpersonen



Summenwerte vom Zähler einzutragen!

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------

Alle anderen Fahrgäste ab 6 Jahre



<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------

Unterschrift:

# Zählprotokoll Linienerhebung

Erhebungsperiode:  W  F  S  H  Jahr

Liniennummer:

Fahrtnummer:

Fahrtrichtung:  1  2

Datum:

Tagestyp:  1  2  3  
MF SA SO

Fahrtbeginn:

Fahrtende/Stunde:

Erhebungsverfahren: Linienerhebung

Zählernamen:

Vom Zähler auszufüllen:

Zählbeginn (Uhrzeit):

Freifahrtberechtigte Schwerbehinderte und freifahrtberechtigte Begleitpersonen



Summenwerte vom  
Zähler einzutragen!

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------

Alle anderen Fahrgäste ab 6 Jahre



<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------

Unterschrift:

# Zählprotokoll Querschnittserhebung

Erhebungsperiode:  W  F  S  H    
Jahr

Liniennummer:

Fahrtnummer:

Fahrtrichtung:  1  2

Datum:

Tagestyp:  1  2  3   
MF SA SO

Fahrtbeginn:

Fahrtende/Stunde:

Erhebungsart: Querschnittserhebung

Zählbeginn (Haltestelle):

Zählername:

Vom Zähler auszufüllen

Zählbeginn (Uhrzeit):

Summenwerte, vom Zähler einzutragen!

Freifahrtberechtigte Schwerbehinderte und freifahrtberechtigte Begleitpersonen

Alle anderen Fahrgäste ab 6 Jahre

Unterschrift:



Anlage 6 – Tabelle 6.1

**Korrekturfaktoren  $g_{jh}$  und Umrechnungskoeffizienten  $c_{jh}$  für**

- Betriebstyp: Alle
- Betriebszweig: Schienengebundener Linienverkehr, Verkehr mit Obussen und Wasserfahrzeugen
- Perioden: Winter, Frühjahr, Herbst

Uhrzeit	Wochentagstyp											
	Montag bis Freitag				Samstag				Sonntag			
	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	6	5	0,98	0,65	8	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	3	1,05	0,62	6	7	0,92	0,53	8	7	0,96	0,54
12 – 13		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	4	3	0,99	0,80	7	10	1,03	0,64	8	10	0,95	0,71
15 – 16		1	0,90	0,79		11	1,12	0,53		11	0,91	0,63
16 – 17		2	0,91	0,79		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	5	4	1,12	0,55	7	3	0,88	0,55	8	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	7	5	1,04	0,65	8	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

Anlage 6 – Tabelle 6.2

**Korrekturfaktoren  $g_{jh}$  und Umrechnungskoeffizienten  $c_{jh}$  für**

- Betriebstyp: Alle
- Betriebszweig: Schienengebundener Linienverkehr, Verkehr mit Obussen und Wasserfahrzeugen
- Periode: Sommer

Uhrzeit	Wochentagstyp											
	Montag bis Freitag				Samstag				Sonntag			
	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	

Anlage 6 – Tabelle 6.3

**Korrekturfaktoren  $g_{jh}$  und Umrechnungskoeffizienten  $c_{jh}$  für**

- Betriebstyp: Überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr
- Betriebszweig: Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen
- Perioden: Winter, Frühjahr, Herbst

Uhrzeit	Wochentagstyp											
	Montag bis Freitag				Samstag				Sonntag			
	j	h	$g_{jh}$	$c_{jh}$	j	h	$g_{jh}$	$c_{jh}$	j	h	$g_{jh}$	$c_{jh}$
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		9	1,02	0,38		9	0,83	0,40
14 – 15		3	0,88	0,47		10	1,14	0,42		10	0,82	0,44
15 – 16	4	1	0,90	0,44		11	1,12	0,41		11	0,85	0,44
16 – 17		2	0,92	0,41	7	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		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	5	1	0,88	0,24		5	1,19	0,26		16	1,73	0,41
21 – 22		2	0,99	0,21	6	2,04	0,22	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	

Anlage 6 – Tabelle 6.4

**Korrekturfaktoren  $g_{jh}$  und Umrechnungskoeffizienten  $c_{jh}$  für**

- Betriebstyp: Überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr
- Betriebszweig: Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen
- Periode: Sommer

Uhrzeit	Wochentagstyp											
	Montag bis Freitag				Samstag				Sonntag			
	j	h	$g_{jh}$	$c_{jh}$	j	h	$g_{jh}$	$c_{jh}$	j	h	$g_{jh}$	$c_{jh}$
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		5	0,84	0,28		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		7	1,00	0,31		7	0,85	0,26
12 – 13		1	1,01	0,34		8	1,05	0,36		8	0,81	0,26
13 – 14		2	1,01	0,34		9	1,04	0,31		9	0,85	0,38
14 – 15	4	3	0,98	0,36		10	1,12	0,31		10	0,90	0,36
15 – 16		1	0,90	0,33		11	1,10	0,27		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	7	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		4	1,29	0,16	8	3,25	0,18	19	2,87	0,07		
24 – 01	5	3,37	0,09	9	4,32	0,18	20	3,09	0,03			

Anlage 6 – Tabelle 6.5

**Korrekturfaktoren  $g_{jh}$  und Umrechnungskoeffizienten  $c_{jh}$  für**

- Betriebstyp: Überwiegend sonstiger Linienverkehr (Überlandlinienverkehr)
- Betriebszweig: Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen
- Perioden: Winter, Frühjahr, Herbst

Uhrzeit	Wochentagstyp												
	Montag bis Freitag				Samstag				Sonntag				
	j	h	$g_{jh}$	$c_{jh}$	j	h	$g_{jh}$	$c_{jh}$	j	h	$g_{jh}$	$c_{jh}$	
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	6	5	0,84	0,06	8	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	3	1,34	0,18	6	7	0,95	0,07	8	7	0,89	0,05	
12 – 13		1	0,99	0,21		8	0,97	0,06		8	0,90	0,05	
13 – 14		2	1,33	0,22		9	1,04	0,06		9	0,90	0,05	
14 – 15	4	3	0,54	0,12	6	10	1,07	0,06	8	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		7	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	4	4	0,95	0,07	7	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	5	1	0,88	0,06	7	5	1,11	0,05	8	16	1,18	0,04	
21 – 22		2	1,14	0,05		6	1,41	0,05		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	

Anlage 6 – Tabelle 6.6

**Korrekturfaktoren  $g_{jh}$  und Umrechnungskoeffizienten  $c_{jh}$  für**

- Betriebstyp: Überwiegend sonstiger Linienverkehr (Überlandlinienverkehr)
- Betriebszweig: Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen
- Periode: Sommer

Uhrzeit	Wochentagstyp												
	Montag bis Freitag				Samstag				Sonntag				
	j	h	$g_{jh}$	$c_{jh}$	j	h	$g_{jh}$	$c_{jh}$	j	h	$g_{jh}$	$c_{jh}$	
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		2	1,02	0,05		9	1,06	0,05		9	0,83	0,05	
14 – 15	4	3	1,01	0,04	6	10	1,07	0,05	8	10	0,91	0,03	
15 – 16		1	0,97	0,05		11	1,10	0,05		11	1,14	0,04	
16 – 17		2	0,98	0,07		7	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	4	1,02	0,06	7	3	0,89	0,04	14	0,98	0,06		
19 – 20		5	1,16	0,02		4	1,02	0,05	15	0,89	0,04		
20 – 21	5	1	0,93	0,04	7	5	0,93	0,04	8	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		4	1,18	0,03		8	0,97	0,03		19	3,27	0,04	
24 – 01	5	5	1,54	0,05	7	9	2,14	0,05	8	20	3,50	0,03	