Die Anwendung des Verbundtarifs stellt eine Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtung dar. Der daraus resultierende finanzielle Nettoeffekt im Sinne der VO 1370/2007/EG wird für jedes Verkehrsunternehmen separat durch Saldierung positiver und negativer Einnahmeneffekte ermittelt.

Die Grundüberlegung des Rechenmodells ist das Herleiten einer hypothetischen Haustarifsituation des jeweiligen Unternehmens mittels Elastizitäten und gesicherter Annahmen aus der bestehenden Verbundtarifsituation.

I. **Verbundtarifsituation**:
- Nettofahrgelderlöse
- Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG / 6a AEG
- Nettoausgleichsleistungen nach § 148 SBG IX

➔ Summe ist der Nettoerlös je Unternehmen.

II. **Mengeneffekte in einer hypothetischen Haustarifsituation:**
- Preiseffekt *(durch Verbilligung / Verteuerung gegenüber dem Haustarif werden mehr / weniger Karten verkauft)*
- Tarifstruktureffekt *(Wanderung vom Einzelfahrschein zu günstigerer Tageskarte/ Gruppenkarte/ Kombiticket sowie Mehrnutzung bei Zeitkarten durch Übertragbarkeit und Freizeitnutzen)*
- Durchtarifierungseffekt *(Bei Umstieg ist keine weitere Karte zu lösen)*

➔ Summe ist die Mengenveränderung je Unternehmen.

III. **Hypothetische Haustarifsituation**:
- Saldierung der Mengenveränderung aus II. mit den Stückzahlen aus der Verbundtarifsituation
- Bewertung der mengenbereinigten Stückzahlen mit den Haustarifen der Unternehmen, die zuvor über die ÖPNV-Inflationsrate auf das aktuelle Preisniveau gebracht werden.

➔ Summe ist der kalkulierte Erlös (netto) je Unternehmen.

IV. **Finanzieller Nettoeffekt**:
- Differenz aus Verbundtarifsituation und Haustarifsituation
- zzgl. Regiekosten (Kosten Verbundmanagement)

➔ „Summe aller Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes" lt. Anhang (Abs. 2) der EU VO 1370.

V. **Nachweis nicht vorhandener Überkompensation**:
- Abgleich des finanziellen Nettoeffekts mit den Ausgleichleistungen je Verkehrsunternehmen für Tarif und Regie nach diesem Vertrag

➔ Ist der Nettoeffekt höher oder genauso hoch wie die Ausgleichsleistungen, ist das Verkehrsunternehmen nicht überkompensiert