

---

**Vergabeunterlagen  
Teilnetz Warnow II  
Verkehrsvertrag  
Anlagen zum Vertragstext**

**Anlage 7**

**Gutachterliche Verkehrserhebung,  
Nachfrageanreiz**

---

(Umfang 6 Seiten inkl. Deckblatt)

## Inhaltverzeichnis

<b>1</b>	<b>Risikoverteilung und Erlösverantwortung</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>TuVK-Erhebung</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Mindestanforderungen für eine TuVK-Erhebung</b> .....	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Nachfrageanreiz</b> .....	<b>4</b>

### 1 Risikoverteilung und Erlösverantwortung

Der Verkehrsvertrag sieht im Grundsatz folgende Risikoverteilung zwischen den Vertragspartnern vor:

- Der Auftraggeber trägt gemäß dem Bruttovertragsprinzip dieses Verkehrsvertrages die Erlösverantwortung bzw. das Erlösrisiko.
- Der Auftragnehmer legt seinem Angebot eine Kalkulation der Kosten ohne Erlösanteile zugrunde. Die von ihm erzielten Einnahmen aus Beförderungsentgelten werden bei der Ermittlung der Zuschusszahlung des Landes berücksichtigt.
- Anfallende Vertriebsprovisionen im Rahmen der Tarif- und Vertriebskooperation im Allgemeinen Eisenbahntarif werden dem Auftraggeber gemäß **☞ VV Anlage 3** angezeigt.
- Die Kosten für die beauftragte Vertriebsdienstleistung, welche auf die beauftragten Vertriebsstandorte bzw. Ersatzstandorte bei Änderungen entfällt, fällt für das bezuschlagte Angebot des EVU in die Risikosphäre des EVU. Kosten für neue Vertriebsstandorte (z.B. Leistungserweiterungen) sind im Einzelfall den Vertragsparteien zuzuordnen.
- Das EVU wird über ein Anreizsystem mit einem Bonusmechanismus an einer positiven Nachfrageentwicklung beteiligt – siehe Ziffer 4 in dieser Anlage.

Zu den erlösseitigen Referenzwerten zählen in Verkehrsverträgen neben der Verkehrsnachfrage üblicherweise – tarifspezifisch differenziert – die Verkehrsleistung in Personenkilometer (Pkm) und die Erlössätze in ct/Pkm.

### 2 TuVK-Erhebung

Alle Erlösanteile sind gutachterlich über Verkehrserhebungen zu ermitteln (derzeit TuVK). Die Vertragsparteien vereinbaren die Durchführung von TuVK-Erhebungen während der Vertragslaufzeit entsprechend der im TBNE – nachfolgend Deutschlandtarifverbund GmbH (DTVG) – vereinbarten Regelungen. Soweit die

DTVG zukünftig abweichende Regelungen trifft, ersetzen diese Regelungen die des TBNE.

Darüber hinaus bleiben die unabhängig von der Ermittlung des Erlösanspruchs bestehenden Leistungspflichten des EVU zu Fahrgastzählungen nach ☞ **LB Punkt 4.6.4.1** unberührt.

Die Vertragsparteien legen unter Beachtung der unter **Punkt 3** benannten Mindestanforderungen die Erhebungsmethodik, das Erhebungsdesign und weitere Anforderungen an die TuVK-Erhebung einvernehmlich fest und bilden zur Begleitung der TuVK-Erhebung eine gemeinsame Arbeitsgruppe.

Die Beauftragung der TuVK-Erhebung erfolgt in Abstimmung mit der VMV nach Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens durch das EVU. Die Kosten der TuVK-Erhebung trägt die VMV. Der Ausgleich erfolgt auf Nachweis per Rechnung nach den Regelungen von ☞ **VV Anlage 3** im Rahmen der Jahresschlussabrechnung.

Die Kosten für Gutachten im Falle der Anerkennung/ Anwendung derzeit noch nicht eingeführter Tarife (vgl. ☞ **LB Punkt 4.5.1.1** letzter Absatz mit Aufzählung) trägt die VMV.

### **3 Mindestanforderungen für eine TuVK-Erhebung**

Für die vom EVU durchzuführende TuVK-Erhebung im Teilnetz WARNOW II richten sich die Mindestanforderungen nach dem im Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) vereinbarten Musterlastenheft „Verkehrserhebung zur Ermittlung des Erlösanspruchs aus der TuVK“ in der jeweils aktuellen Fassung bzw. – nach dessen Einführung – eines im Deutschlandtarifverbund vereinbarten Musterlastenheftes entsprechenden Regelungsgehaltes.

Danach stellt sich das TBNE-Musterlastenheft differenziert nach den angewandten Erhebungsarten derzeit wie folgt dar:

- Kontinuierliche Erhebung  
(VV\_An1\_7-Anh\_I-111124\_Musterlastenheft Kapitel 1 - Kontinuierliche Erhebung 1.0.doc)
- 4-Wellen-Erhebung  
(VV\_An1\_7-Anh\_II-111124\_Musterlastenheft Kapitel 2 - 4-Wellen-Erhebung 1.0.doc)
- 1-Wellen-Erhebung  
(VV\_An1\_7-Anh\_III-111124\_Musterlastenheft Kapitel 3 - 1-Wellen-Erhebung 1.0.doc)

Die Auswahl der Erhebungsart in der Vertragsdurchführung erfolgt einvernehmlich und wird seitens der VMV schriftlich bestätigt.

Weitere Randbedingungen zum Erhebungsdesign sind laut Vorgabe des TBNE entsprechend der folgenden Muster-Anhänge zu beachten:

- VV\_An1\_7-Anh\_IV-150715\_ASW\_Anlage 4\_AFZ\_Word.doc
- VV\_An1\_7-Anh\_IV-Anlage 4 Mindestumfang tabellarischer Ergebnisdarstellungen sowie Mindestvorgaben zur Berichtsstruktur.pdf
- VV\_An1\_7-Anh\_IV-Anlage 5 Liste der Fahrscheingruppen gemäß BBDB Tarif.xls
- VV\_An1\_7-Anh\_IV- Anlage 6 Kalkulationsvorlage nach Arbeitskomplexen für die kontinuierliche Erhebung.doc
- VV\_An1\_7-Anh\_IV- Anlage 7\_Qualitätserklärung\_VE-TBNE.doc
- VV\_An1\_7-Anh\_IV-Anlage 8\_Erklärung zur Eignung gem. §10 VOF-VE-TBNE.doc

Die vorstehend definierten Mindestanforderungen sowie die weiteren einvernehmlichen Festlegungen der Vertragsparteien zur Erhebungsmethodik, zum Erhebungsdesign und zu den weiteren Anforderungen legen den jeweils geltenden Stand der Wissenschaft zugrunde.

Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des Deutschlandtarifs soll sich das Erhebungskonzept als Basis der Einnahmenaufteilung grundlegend ändern. So soll die Zahl der Verkehrserhebungen reduziert werden, da die Einnahmenaufteilung vorwiegend vertriebsdatenbasiert erfolgen soll. Für die Einnahmenaufteilung aus Pauschalpreisangeboten bleiben Verkehrserhebungen unerlässlich, die aber in größeren Zeitabständen erfolgen sollen.

Nähere Informationen liegen dem Auftraggeber derzeit nicht vor. Als Information der DTVG wird folgender Musteranhang beigefügt:

- VV\_An1\_7\_An1\_V\_DTV-Überleitung (Stand 21.08.2020)

## 4 Nachfrageanreiz

Gemäß **§ 27 VV** stehen die vom EVU erzielten Einnahmen aus Beförderungsentgelten für die nach diesem Vertrag geschuldeten Verkehrsleistungen dem EVU zu, werden jedoch auf den Zuschuss des Landes nach den Vorgaben des **§ 28 VV** angerechnet. Gleichwohl wird das EVU über ein Anreizsystem mit einem Bonusmechanismus an einer positiven Nachfrageentwicklung beteiligt.

Dabei wird für das Basisjahr ( $j = 1$ ) – jeweils getrennt für das E-Netz und das H-Netz – die verkehrliche Nachfrage in Personenkilometern (Pkm) durch die VMV ermittelt. In den darauffolgenden Jahren ( $j > 1$ ) kann das EVU in beiden Netzteilen Bonuszahlungen gemäß den nachfolgenden Regelungen erhalten. Die maximalen Beträge der jeweiligen jährlichen Bonuszahlungen sind:

- Für das E-Netz: 367.000 €
- Für das H-Netz: 133.000 €

Grundlage für die Ermittlung der Nachfrageentwicklung sind die Daten der in den Regelfahrzeugen eingebauten automatischen Fahrgastzählensysteme gemäß **LB Punkt 4.3.6 in Verbindung mit VV Anlage 3, Punkt 5**. Auf Basis dieser vom EVU an die VMV zu übermittelnden Daten bestimmt die VMV die verkehrliche Nachfrage für die jeweils zu betrachtenden, bonusrelevanten Jahre (Basisjahr und darauffolgende Referenzjahre). Erfüllen die Daten nicht die Anforderungen an die vertraglich geschuldete Qualität – insbesondere hinsichtlich der geforderten statistischen Sicherheit – kommt das hier beschriebene Anreizsystem inkl. des Bonusmechanismus nicht zur Anwendung.

Jährliche Bonuszahlungen werden an das EVU ausgereicht, sofern die zugrunde gelegten Nachfragedaten die Anforderungen an die vertraglich geschuldete Qualität erfüllen und gemäß dieser Daten folgende positive Nachfrageentwicklung im Referenzjahr eingetreten ist:

- Wird für das Referenzjahr im jeweiligen Netzteil ein Nachfragewachstum in Pkm von mehr als 0,25% gegenüber dem Basisjahr festgestellt, so erhält das EVU 60% des maximalen Bonusbetrags für das jeweilige Netzteil (Bonusstufe 1).
- Wird für das Referenzjahr im jeweiligen Netzteil ein Nachfragewachstum in Pkm von mehr als 0,5% gegenüber dem Basisjahr festgestellt, so erhält das EVU zusätzlich zur Bonusstufe 1 weitere 30% des maximalen Bonusbetrags (Bonusstufe 2) für das jeweilige Netzteil.
- Wird für das Referenzjahr im jeweiligen Netzteil ein Nachfragewachstum in Pkm von mehr als 1% gegenüber dem Basisjahr festgestellt, so erhält das EVU zusätzlich zu den Bonusstufen 1 und 2 weitere 10% des maximalen Bonusbetrags (Bonusstufe 3) für das jeweilige Netzteil.

**Fiktives Beispiel:**

*Im Referenzjahr ( $j = 2$ ) beträgt das Nachfragewachstum in Pkm im H-Netz 0,67% gegenüber dem Basisjahr ( $j = 1$ ). Das EVU erhält somit die Zahlungen der Bonusstufen 1 und 2 in Höhe von insgesamt 119.700 € (entspricht 60%+30% des maximalen Bonusbetrags für dieses Netz).*

Als Basisjahr für den vorstehend beschriebenen Nachfrageanreiz wird das erste volle Kalenderjahr nach der Betriebsaufnahme des jeweiligen Netzteils bestimmt, in dem keine Ereignisse auftreten, die einen erheblich positiven oder erheblich negativen Einfluss auf die Nachfrage des jeweiligen Netzteils haben. Hiervon wird insbesondere ausgegangen, wenn im betreffenden Kalenderjahr

- keine Baumaßnahmen im Streckennetz des jeweiligen Netzteils stattgefunden haben, die das Angebot für mehr als sechs Wochen ununterbrochen –

beispielsweise durch SEV oder verschlechterte Zugänglichkeit zum SPNV – wesentlich beeinträchtigt haben,

- keine Streiks stattgefunden haben, die das Angebot des EVU oder eines anderen Mitgliedsunternehmens des Verkehrsverbundes Warnow für mehr als sechs Wochen wesentlich beeinträchtigt haben,
- keine außergewöhnlichen bzw. atypischen Großveranstaltungen mit hoher Publikumswirkung im Bedienungsgebiet des Verkehrsvertrages stattgefunden haben, insbesondere Gartenschauen,
- üblicherweise stattfindende Großveranstaltungen mit hoher Publikumswirkung im Bedienungsgebiet des Verkehrsvertrags tatsächlich durchgeführt wurden.

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass das Kalenderjahr 2025 als Basisjahr für das E-Netz bzw. das Kalenderjahr 2027 als Basisjahr für das H-Netz angesehen werden kann, sofern die vorstehenden Bedingungen zutreffen.

Ist das Basisjahr einmal für den jeweiligen Netzteil (E- oder H-Netz) durch die VMV bestimmt worden, so haben die vorstehenden Bedingungen keinen Einfluss auf die weitere Bewertung der Nachfrageentwicklung.