
**Vergabeunterlagen
Teilnetz Ostsee-Alster (OSTA)
Verkehrsvertrag
Anlagen zum Vertragstext**

Anlage 7

**Gutachterliche Verkehrserhebung,
Nachfrageanreiz**

(Umfang 5 Seiten inkl. Deckblatt)

Inhaltverzeichnis

1	Risikoverteilung und Erlösverantwortung.....	2
2	Verkehrserhebungen	2
3	Mindestanforderungen für eine Verkehrserhebung.....	3
4	Nachfrageanreiz	3

1 Risikoverteilung und Erlösverantwortung

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

- Der Auftraggeber trägt gemäß dem Bruttovertragsprinzip dieses Verkehrsvertrages die Erlösverantwortung bzw. das Erlösrisiko.
- Das EVU legt seinem Angebot eine Kalkulation der Kosten ohne Erlösanteile zugrunde. Die von ihm erzielten Erlöse aus Beförderungsentgelten werden bei der Ermittlung der Zuschusszahlung der Länder berücksichtigt.
- Anfallende Vertriebsprovisionen im Rahmen des Vertrags zur Aufteilung der Einnahmen (VAE) im Allgemeinen Eisenbahntarif (☞ **VV Anlage 6, Anhang III**) werden dem Auftraggeber gemäß ☞ **VV Anlage 3** angezeigt.
- 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 Verkehrserhebungen

Alle Erlösanteile zu Tarifen und Tarifangeboten sind, soweit sie nicht anhand einer vertriebsdatengestützten Einnahmenaufteilung ermittelt werden können, gutachterlich über Verkehrserhebungen zu ermitteln.

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

Die Beauftragung der Verkehrserhebung erfolgt in Abstimmung mit der VMV nach Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens durch das EVU. Die Kosten der Verkehrserhebung tragen die Aufgabenträger. Der Ausgleich erfolgt auf Nachweis per Rechnung nach den Regelungen von **§ 27 VV Anlage 3** im Rahmen der Jahresabschlussabrechnung.

Die Kosten für Gutachten im Falle der Anerkennung/ Anwendung derzeit noch nicht eingeführter Tarife (vgl. **§ 4.5.1.1 LB**) trägt die VMV.

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

3 Mindestanforderungen für eine Verkehrserhebung

Für vom EVU durchzuführende Verkehrserhebungen im Teilnetz OSTA richten sich die Mindestanforderungen nach den im Deutschlandtarifverbund (DTV) vereinbarten Musterlastenheften (**Anhang Musterlastenhefte**) mit entsprechendem Regelungsgehalt.

4 Nachfrageanreiz

Gemäß **§ 27 VV** stehen die vom EVU erzielten Fahrgeldeinnahmen 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 steht auch das EVU über ein Anreizsystem mit dem nachfolgend beschriebenen Mechanismus in einer Verantwortung für die Nachfrageentwicklung und trägt dabei sowohl Chancen als auch Risiken. Der Anreizmechanismus findet ausschließlich für Verkehre der Linie RE 1 (Rostock – Hamburg mit allen abschnittsbezogenen Unterlinien) Anwendung.

Es gilt:

Bewertung Nachfrageentwicklung = 0,10 € x (bewertete Pkm Abrechnungsjahr – bewertete Pkm Vorjahr)

Für ‚bewertete Pkm Abrechnungsjahr‘ werden die Personenkilometer des Abrechnungsjahres angesetzt, es sei denn diese liegen um mehr als 2.500.000 Pkm (im Folgenden als ‚Pkm-Deckel‘ bezeichnet) höher oder niedriger als die ‚bewerteten Pkm Vorjahr‘.

Ist der Wert der Personenkilometer des Abrechnungsjahres um mehr als den Pkm-Deckel größer als die ‚bewerteten Pkm Vorjahr‘, werden als ‚bewertete Pkm

Abrechnungsjahr' die ‚bewerteten Pkm Vorjahr‘ zuzüglich des Pkm-Deckels angesetzt.

Ist der Wert der Personenkilometer des Abrechnungsjahres um mehr als den Pkm-Deckel kleiner als die ‚bewerteten Pkm Vorjahr‘, werden als ‚bewertete Pkm Abrechnungsjahr' die ‚bewerteten Pkm Vorjahr‘ abzüglich des Pkm-Deckels angesetzt.

Die ‚bewerteten Pkm Abrechnungsjahr' werden jeweils im Folgejahr des Abrechnungsjahres als ‚bewertete Pkm Vorjahr' angesetzt. Die nachfolgenden Regelungen zur Anrechnung von zusätzlichen und weggefallenen Fahrten bleiben unberührt.

Auf diese Weise können große Pkm-Veränderungen über mehrere Jahre hinweg abgerechnet werden.

Personenkilometer von Fahrten, die im Vorjahr nicht stattgefunden haben, werden bei der Ermittlung der Personenkilometer des Abrechnungsjahres zu 50% berücksichtigt (zusätzliche Fahrten). Personenkilometer von Fahrten, die im Vorjahr stattgefunden aber im Abrechnungsjahr nicht mehr stattgefunden haben, werden bei der Ermittlung der Personenkilometer des Abrechnungsjahres zu 50% berücksichtigt (weggefallene Fahrten). In der Bestimmung der ‚bewerteten Pkm Vorjahr' werden Personenkilometer von zusätzlichen bzw. weggefallenen Fahrten des Vorjahres zu 100% berücksichtigt.

Zu Beginn des Verkehrsvertrags im Dezember 2026 sowie in 2027 (1. Vertragsjahr) wird das Anreizsystem nicht angewandt.

In 2028 wird als ‚bewertete Pkm Vorjahr' abweichend von den oben genannten Regelungen der jeweils größte Pkm-Wert der Jahre 2026 (überwiegend Altvertrag) oder 2027 angesetzt. Die Regelungen zu zusätzlichen und weggefallenen Fahrten gelten analog.

Im letzten Kalenderjahr des Vertrages werden die Pkm-Werte zeitanteilig auf das gesamte Kalenderjahr hochgerechnet.

Das Saldo aller Zahlungen aus dem Nachfrageanreizsystem wird zudem für die Dauer des Verkehrsvertrags inklusive möglicher Vertragsverlängerungen auf den achtfachen Jahresdeckel (vgl. Pkm-Deckel) begrenzt.

Grundlage für die Ermittlung der Nachfrageentwicklung sind die Daten der in den Regelfahrzeugen eingebauten automatischen Fahrgastzählensysteme (AFZ) 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 ermittelt die VMV die verkehrliche Nachfrage für die jeweils zu betrachtenden, bonusrelevanten Jahre. Erfüllen die Daten nicht die Anforderungen an die vertraglich geschuldete Qualität –

insbesondere hinsichtlich der geforderten statistischen Sicherheit – oder AFZ-Technik kommt nicht zur Anwendung, kommt der hier beschriebene Anreizmechanismus nicht zur Anwendung.

Sofern Ereignisse auftreten, die einen erheblich positiven oder erheblich negativen Einfluss auf die Nachfrage in den Leistungen des RE 1 haben, kann auf Vortrag einer der Parteien der Einfluss dieser Ereignisse auf die Nachfrage gutachterlich aufgeklärt werden. Hiervon wird insbesondere ausgegangen, wenn im betreffenden Kalenderjahr

- das zum RE 1 parallel stattfindende eigenwirtschaftliche Fernverkehrsangebot erheblich (bezogen auf den vorherigen Jahresfahrplan) verändert wurde,
- Baumaßnahmen im Streckennetz stattgefunden haben, die das Angebot für mehr als sechs Wochen ununterbrochen – beispielsweise durch SEV oder verschlechterte Zugänglichkeit zum SPNV – wesentlich beeinträchtigt haben,
- Streiks stattgefunden haben, die das Verkehrsangebot des EVU für mehr als sechs Wochen wesentlich beeinträchtigt haben,
- außergewöhnliche bzw. atypische Großveranstaltungen mit sehr hoher Publikumswirkung im Bedienungsgebiet des Verkehrsvertrages stattgefunden haben, insbesondere Gartenschauen,
- tarifliche Preismaßnahmen (z.B. Verlagerungen SPNV-SPFV, verkehrspolitische Zielsetzungen) erhebliche Veränderungen im Fahrgastaufkommen bzw. Wanderungen zwischen Verkehrsangeboten zur Folge haben.

Die Kosten des Gutachtens trägt grundsätzlich diejenige Vertragspartei, welche die Aufklärung verlangt. Es sei denn, die Bedingung des ersten Anstrichs (Veränderung paralleler Fernverkehr) kommt zum Tragen und das in Rede stehende Fernverkehrsangebot wird durch das EVU selbst oder ein mit ihm verbundenes Schwester-, Mutter- oder Tochterunternehmen betrieben. In diesem Fall trägt das EVU die Kosten des Gutachtens.

Die Auswahl des Gutachters erfolgt einvernehmlich. Zur Begleitung des Gutachtens bilden die Parteien eine gemeinsame Arbeitsgruppe. Nach Aufklärung des Einflusses der Ereignisse auf die Nachfrage wird der Wert ‚bewertete Pkm Abrechnungsjahr‘ für den RE 1 im fraglichen Jahr festgesetzt.

In den Folgejahren haben Ereignisse, die einen erheblich positiven oder erheblich negativen Einfluss auf die Nachfrage des RE 1 haben, keinen Einfluss auf die weitere Bewertung der Nachfrageentwicklung.