

# Anreizsysteme

## Anlage 10 BVB

## 1. Anreizsystem für das Gebiet des ZVNL

### 1.1 Allgemein

- (1) Gemäß dem Modul MDSB2025plus\_3090\_Einnahmen und Einnahmenaufteilung stehen den Auftraggebern die Fahrgelderlöse zu.
- (2) Das EVU wird über das Anreizsystem an der Entwicklung der dem ZVNL zustehenden Fahrgelderlösen beteiligt.
- (3) Das nachfolgend beschriebene Anreizmodell findet Anwendung für das Gebiet des ZVNL während der gesamten Laufzeit des Verkehrsvertrages.
- (4) Ab dem zweiten vollen Kalenderjahr nach Betriebsaufnahme partizipiert der Auftragnehmer einmal jährlich mit einem Anteil von 30 Prozent an der Erlössteigerung bezogen auf das vorherige vollständige Kalenderjahr unter der Voraussetzung, dass die Pkm im Vergleich zum Vorjahr um größer/gleich 3 Mio. Pkm gestiegen sind. Das EVU erhält in diesem Fall mindestens 50.000 €/a als Sockelbetrag.
- (5) Ohne diese Pkm-Steigerung, bei gleichbleibenden Pkm oder bei einem Pkm-Rückgang entfällt der Anspruch des EVU auf Beteiligung an der Erlössteigerung aus dem Anreizmodell.
- (6) Bezugsgröße ist immer das vorherige vollständige Kalenderjahr.
- (7) Das EVU hat mit der Jahresschlussrechnung eine prüffähige Pkm-Berechnung vorzulegen.

### 1.2 Beispiele

Im ersten vollen Kalenderjahr nach Betriebsaufnahme werden 2.000.000 € Erlöse bei 40,0 Mio. Pkm erzielt. Dem EVU steht noch kein Fahrgelderlösanteil für das Kalenderjahr zu.

Im zweiten Kalenderjahr betragen die Fahrgelderlöse und die Ausgleichsbeträge zugunsten des ZVNL aus Einnahmenaufteilungsverfahren in Summe 2.200.000 € bei 43,0 Mio. Pkm.

Dem EVU steht daher ein Fahrgelderlösanteil in Höhe von 60.000€ (30% von 200.000€) für das zweite Kalenderjahr zu.

Im dritten Kalenderjahr betragen die Fahrgelderlöse und die Ausgleichsbeträge zugunsten des ZVNL aus Einnahmenaufteilungsverfahren in Summe 2.400.000 € bei 42,0 Mio. Pkm.

Dem EVU stehen daher keine anteiligen Fahrgelderlöse für das dritte Kalenderjahr zu, da keine Zuwächse bei den Pkm zu verzeichnen sind.

## 2. Anreizsystem für das Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt

### 2.1 Allgemein

Gemäß **MDSB2025plus\_3090\_Einnahmen und Einnahmenaufteilung** stehen den Auftraggebern die Fahrgelderlöse zu. Der Auftragnehmer wird jedoch über das Anreizsystem an der Entwicklung der dem Land Sachsen-Anhalt zustehenden Fahrgelderlöse beteiligt.

Das nachfolgend beschriebene Anreizmodell findet Anwendung für das Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt während der gesamten Laufzeit des Verkehrsvertrages.

### 2.2 Anreizmodell

Die für das Basisjahr ( $j=1$ ) ermittelten Basiserlöse ( $E_{j=1}$ ) stehen vollständig dem Auftraggeber zu. Der Auftragnehmer wird im Basisjahr nicht an den Basiseinnahmen  $E_{j=1}$  beteiligt. Gleiches gilt für die Erlöse im Kalenderjahr der Betriebsaufnahme.

In den darauf folgenden Jahren ( $j>1$ ) partizipiert der Auftragnehmer mit einem Anteil von 20 Prozent an den gegenüber dem Basisjahr ( $j=1$ ) veränderten Fahrgelderlösen<sup>[1]</sup>. Hierzu werden die Erlösanteile des jeweiligen Kalenderjahres wie folgt ermittelt:

Dem Auftraggeber steht zu

- a. 80 Prozent der im jeweiligen Kalenderjahr tatsächlich erzielten Fahrgelderlöse  $E_{j>1}$   
sowie
- b. 20 Prozent der im Basisjahr erzielten Fahrgelderlöse  $E_{j=1}$ . Dieser Basisbetrag ist jährlich vom Auftragnehmer an den Auftraggeber zu zahlen.

Dem Auftragnehmer steht zu

- c. 20 Prozent der im jeweiligen Kalenderjahr tatsächlich erzielten Fahrgelderlöse  $E_{j>1}$ .<sup>1</sup>

Dem Anreizmodell werden alle Fahrgelderlöse gemäß **ELGE\_3090\_Einnahmen\_und\_Einnahmenaufteilung MDSB2025plus\_3090\_Einnahmen\_und\_Einnahmenaufteilung**<sup>B10070</sup>, **Abschnitt 9.1, Absatz (1)** zugrunde gelegt.

### 2.3 Basisjahr

Als das dem Anreizmodell zugrunde liegende Basisjahr wird das erste volle Kalenderjahr nach der Betriebsaufnahme definiert, in welchem keine Ereignisse auftreten, welche erheblichen negativen Einfluss bzw. erheblichen positiven Einfluss auf das Fahrgastaufkommen und die Erlössituation haben. Berücksichtigungsfähige Ereignisse im Rahmen des Satzes 1 sind Angebotsänderungen aufgrund von

- a. Baumaßnahmen auf den Strecken:
- im Los 1:
    - Naumburg (Saale) / (Merseburg) – Großkorbetha – Leipzig Hbf,
  - im Los 2:
    - Halle Nietleben – Halle (Saale) Hbf – Schkeuditz – Leipzig Hbf,
    - (Halle Trotha) – Halle (Saale) Hbf– Leipzig/Halle-Flughafen – Leipzig Hbf,

die mehr als 6 Wochen ununterbrochen andauern und auf vorgenannten Strecken eine wesentliche Verschlechterung des Fahrplanangebotes, insbesondere die Einrichtung von Schienenersatzverkehren, nach sich ziehen.

Von o. g. Strecken sind hierbei nur jene Strecken zu berücksichtigen, für welche der Auftraggeber Land Sachsen-Anhalt den Auftragnehmer mit der Erbringung von SPNV-Leistungen mitbeauftragt hat.

- b. Streikmaßnahmen, bei denen der Auftragnehmer an mehr als 30 Tagen im Jahr aufgrund von Tarifauseinandersetzungen durch Gewerkschaften bestreikt wird.
- c. mangelnder Fahrzeugverfügbarkeit, d. h. der Auftragnehmer über nicht ausreichend Fahrzeuge verfügt, die in Art und Anzahl den vertraglich vereinbarten Anforderungen entsprechen.
- d. außergewöhnlichen oder atypischen Ereignissen mit großer positiver oder negativer Publikumswirkung im Bedienungsbereich der gemäß Punkt a) genannten Strecken, die über einen Zeitraum von mehr als 6 Wochen ununterbrochen andauern (z. B. Gartenschauen, Landesausstellungen, Pandemien, etc.).

## 2.4 Beispiel

Im Kalenderjahr 2026 wird eine Basiserlös von 10.000.000 € ermittelt ( $E_{j=1}$ ). Dem Land Sachsen-Anhalt stehen daher unabhängig von der tatsächlichen Entwicklung der Fahrgelderlöse jährlich 2.000.000 € zu (20 % von  $E_{j=1}$ ), vgl. Kap. 2.2, b).

Im zweiten Kalenderjahr betragen die Fahrgelderlöse 12.000.000 € ( $E_{j=2}$ ).

- Dem Land Sachsen-Anhalt stehen 9.600.000 € zu (80 % von  $E_{j=2}$ ), vgl. Kap. 2.2, a). Hinzu kommen 2.000.000 € als 20-prozentiger Anteil von der Basiseinnahme, die der Auftragnehmer an das Land Sachsen-Anhalt zahlt, vgl. Kap. 2.2, b).
- Dem Auftragnehmer stehen 2.400.000 € zu (20 % von  $E_{j=2}$ ), vgl. Kap. 2.2, c).
- Die Anreizkomponente beträgt demnach 400.000 €.

<sup>[1]</sup> Die Anreizkomponente für den Auftragnehmer ergibt sich aus der Differenz zwischen b) und c).