

# Abschlussbericht

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende  
Amt Verkehr  
Abteilung Mobilität  
Referat Öffentlicher Verkehr  
Sachgebiet Leistungsbestellung SPNV

## Verhandlungsergebnis Vertragsergänzung S-Bahn Hamburg

**im Rahmen der 3. Änderungsvereinbarung zwischen BVM und S-Bahn Hamburg zur Erbringung Verkehrsleistung RB81/S4.**

KCW GmbH  
Bernburger Straße 27  
10963 Berlin

06.07.2022

A solid black rectangular box used to redact a signature.

**Autoren****Urheberrechtshinweis**

Dieses Gutachten unterliegt den Bestimmungen des deutschen Urheberrechts. Soweit nicht anders schriftlich vereinbart, ist eine Veröffentlichung oder Weitergabe, auch in Auszügen, nicht zulässig.

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Indikative Angebote .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Verhandlungsergebnisse .....</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Finale Angebote .....</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Anhang.....</b>	<b>19</b>
5.1	Ergebnisprotokoll 7. Verhandlungsgespräch.....	19

# 1 Aufgabenstellung

Die KCW GmbH wurde durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) der Hansestadt Hamburg und unter fachlicher Begleitung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) damit beauftragt, einen zwischen BVM und der S-Bahn Hamburg zu schließende Vertragsergänzung für S-Bahn-Leistungen zu begleiten. Die sogenannte 3. Änderungsvereinbarung soll in Ergänzung zum am 9.4.2013 abgeschlossenen Verkehrsvertrag (Bestandsvertrag) unterzeichnet werden. Dieses Vorgehen ist vorab zwischen den beteiligten Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein rechtlich geprüft worden.

Anlass der Vertragsergänzung sind Leistungsausweitungen im Schienenpersonennahverkehr, deren Bediengebiet sich auf die Hansestadt Hamburg und das Land Schleswig-Holstein erstreckt. Konkret geht es um die Betriebsleistung der Linie RB81, die, nachdem weitere S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe ET490 (Zweigesystem) ausgeliefert werden auf der Bestandsinfrastruktur als Regionalbahn eingesetzt werden. Im Weiteren wird nach Inbetriebnahme neuer S-Bahn-gerechter Infrastruktur in zwei Stufen der Vollbetrieb der neuen Linie S4 zwischen Hamburg-Altona und Bad Oldesloe aufgenommen. Die Beschaffung der Fahrzeuge selbst ist nicht Gegenstand der 3. Änderungsvereinbarung.

Die Begleitung durch KCW umfasst dabei insbesondere die Überprüfung der Angemessenheit der vorgelegten Angebotskalkulationen über die 3. Änderungsvereinbarung und das umfangreiche begleitende Projektmanagement.

## *Prüflogik*

Als angemessen wird ein Angebot dann angesehen, wenn die Kalkulation in den Einzelbestandteilen schlüssig durch den Bieter dargestellt und hergeleitet wird. Geprüft werden maßgeblich der Umfang der für die Leistungserbringung benötigten Ressourcen (u.a. Personal, Energie) und die für die Beschaffung oder Erstellung dieser Ressourcen benannten Preise. Als weitere Prüfebene werden sowohl Preis als auch Menge in einem Vergleich zur Angebotskalkulation des Bestandsvertrages gestellt. Hierbei geht es einerseits um das Hinterfragen von Synergien und andererseits um die Konsistenz der Angebotskalkulationen von Bestands- und Ergänzungsvertrag. Etwaige – inflationsbereinigte – Kostensteigerungen gegenüber dem Bestandsvertrag sind aufklärungsbedürftig.

## *Prozess*

Die umfangreiche Prüfung erfolgt auf Basis der elektronisch eingereichten Angebotsunterlagen des Bieters. Für alle maßgeblichen Kalkulationspositionen wird eine Aufschlüsselung in Menge und Preis abgefordert und ist zu übermit-

teilen, sofern dies sachlich sinnvoll ist. Sammelpositionen, in denen eine Aufspaltung ungeeignet erscheint können hinreichend mit Annahmen erläutert werden.

Unklarheiten und mutmaßlich nicht angemessene Kalkulationsbestandteile werden in Rückfragen dem Bieter schriftlich mitgeteilt. Neben gemeinsamen Aufklärungsterminen, die zur Erörterung der Rückfragen und Antworten dienen, werden die von KCW, BVM und HVV gestellten Rückfragen schriftlich durch den Bieter beantwortet. KCW prüft sodann, ob so die bestehenden Zweifel an der Angemessenheit beseitigt werden können oder sich daraus ein Verhandlungsthema ergibt, da die Angemessenheit nicht überzeugend aufgezeigt werden konnte.

Die nicht erfolgreich aufgeklärten Kalkulationsbestandteile werden durch KCW weiter dahingehend bewertet, unter welchen Prämissen eine Angemessenheit gegeben wäre. Die Bewertung folgt einem direkten Vergleich der Bieterprämissen mit dem Expertenwissen der KCW und dem auf dieser Basis als angemessen gehaltenen Vergleichsprämissen.

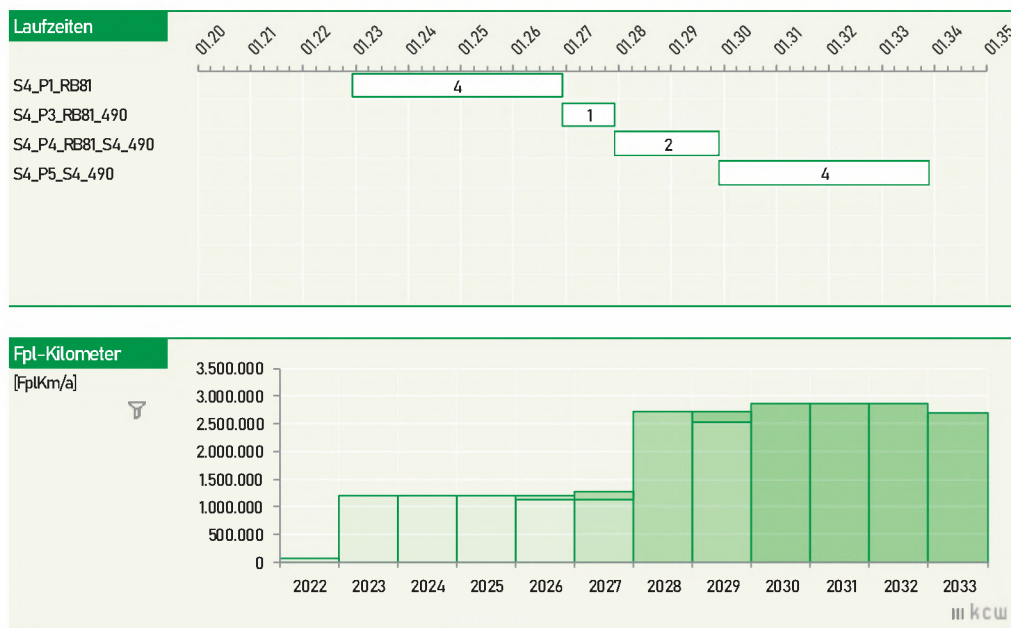
Eine Differenz aus diesem Vergleich kann als Gegenstand von Verhandlungen herangezogen werden, worüber diese Beträge im besten Fall auf null reduziert werden können.

## 2 Indikative Angebote

*Inhalt: Darstellung der Auswertung der indikativen Angebote (mit den Tabellen) und Erläuterung der vorgeschlagenen Verhandlungsansätze*

### *Phasen und Betriebsleistung*

Die Betriebsleistung entwickelt sich über 4 Phasen. Phase 1 entspricht einer Fortführung des Status quo (Linie RB81) mit Doppelstock-Lok-Wagen-Zügen. Hieran knüpft Phase 3, in welcher die Betriebsleistung unverändert bleibt, die Leistungen werden jedoch abweichend mit den S-Bahn Fahrzeugen der Baureihe ET490 weiterhin als Linie RB 81 erbracht. In den Phasen 4 und 5 wächst mit Fertigstellung der neuen S-Bahn Infrastruktur und betriebliche Integration in das S-Bahnnetz auch die Betriebsleistung merklich an. Nachfolgend sind die Phasen als auch die Entwicklung der Betriebsleistung dargestellt:



### Auftragnehmer

Die S-Bahn Hamburg GmbH ist als Partner im Bestandsvertrag auch Auftragnehmer im Beauftragungsverfahren der Vertragsergänzung. Für die Erbringung der Verkehrsleistungen der Phase 1 wird als Subunternehmen die DB Regio Schleswig-Holstein tätig. Die Verkehrsleistungserbringung erfolgt in den Phasen 3 bis 5 dann direkt durch die S-Bahn Hamburg GmbH. Es gibt weitere Leistungen Vertrieb und Sicherheit, die über alle Phasen durch die S-Bahn Hamburg GmbH bzw. Subunternehmen erbracht werden. Die Mehrleistungen Vertrieb werden direkt über Mehrbestellungen aus dem Bestandsvertrag bestellt.

### Angebotsbestandteile

Der Leistungsumfang der Phase 1 umfasst die Erbringung der Verkehrsleistung inkl. der Bereitstellung des dafür erforderlichen Rollmaterials. Weder Vertriebs- noch Sicherheitsleistungen sind zu erbringen. Dieser Angebotsteil ist als **Teil A** definiert.

Der Leistungsumfang der Phasen 3-5 umfasst neben der Betriebsleistung keine Bereitstellung des Rollmaterials, jedoch die laufabh. Wartungskosten der in einer separaten Vereinbarung (4. Änderungsvereinbarung) beschafften Fahrzeugflotte (BR 490), soweit diese für die Erbringung der Betriebsleistung zum Einsatz kommt. Dieser Angebotsteil, ebenfalls ohne Vertriebs- und Sicherheitsleistungen, ist als **Teil B** definiert.

Für die Teile A und B werden jeweils eigene Angebote eingereicht.

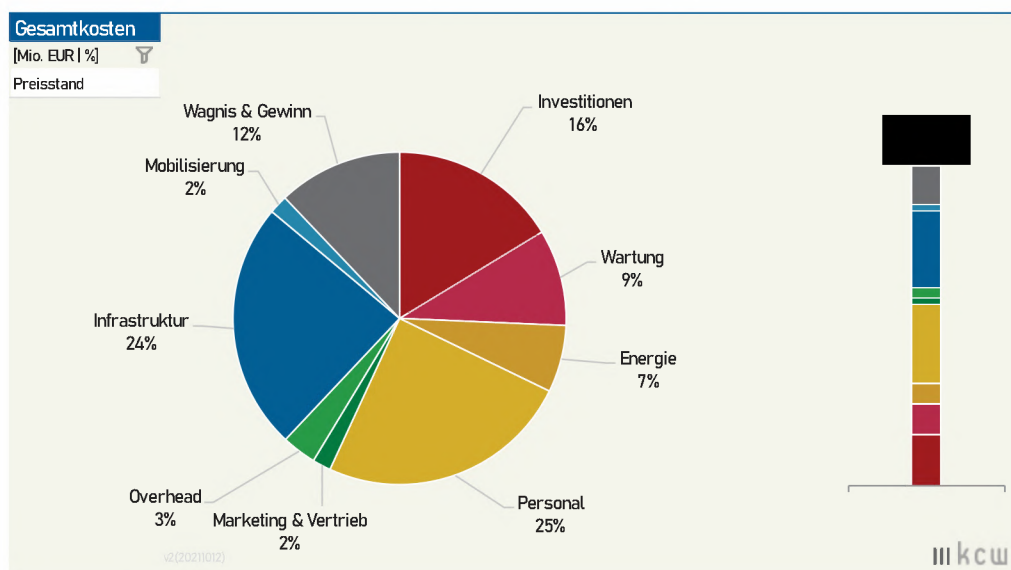
**Teil C** umfasst phasenübergreifend die Aufwendungen für Schienenersatzverkehre. Das Angebot besteht für diesen Teil aus einem Preis je ersetzttem Fahrplankilometer, dieser ist während der Vertragslaufzeit die Vergütungsgrundlage. Die Abrechnung des Schienenersatzverkehrs erfolgt auf Nachweis der in einem Vertragsjahr ersetzten Fahrplankilometer, die bewertet mit dem Preis je ersetzttem Kilometer den Vergütungsanspruch ergeben.

Die Vertriebsleistungen werden für die Phasen 1-5 als **Teil D** definiert. Der Leistungsumfang umfasst die Bereitstellung, Wartung und den Betrieb von Fahrausweisautomaten (FAA). In den Phasen 1 und 3 umfasst die Leistungserbringung 22 FAA, in den Phasen 4 und 5 umfasst die Leistung 37 FAA.

Zudem werden Sicherheitsleistungen im Umfang von jährlich 298.000 Stunden vereinbart, die als **Teil E** definiert sind.

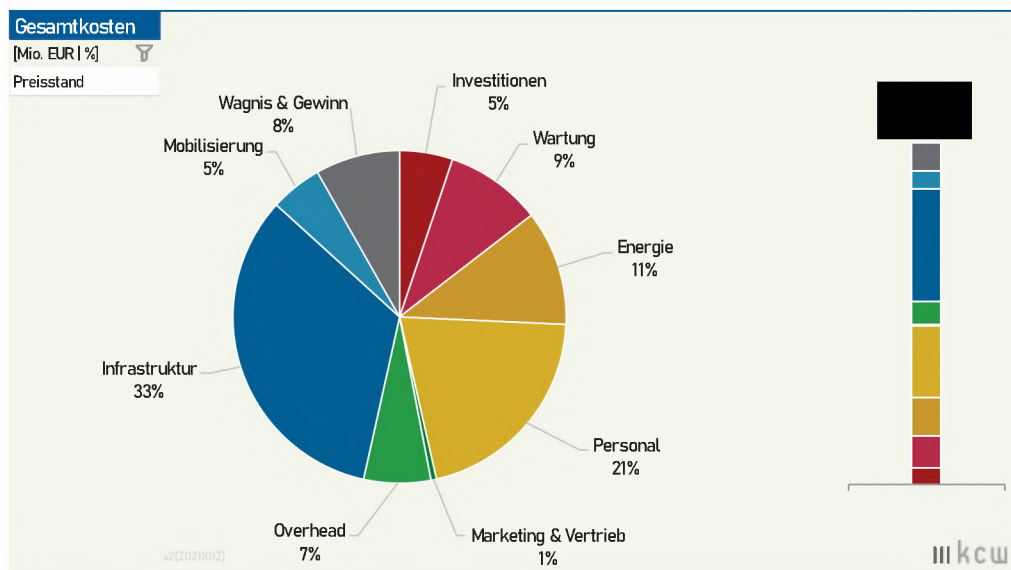
### Indikative Angebote

Am 3.8.2021 wurden für die **Teile A** und **B** jeweils indikative Angebote eingereicht. Für **Teil A** kalkuliert die RBSH einen indikativen Gesamtangebotspreis für die Jahre 2023-2026 in Höhe von [REDACTED]



Die Kalkulation enthält [REDACTED] Vorlaufkosten.

Für **Teil B** kalkuliert die S-Bahn Hamburg einen indikativen Gesamtangebotspreis für die Kalenderjahre 2027-2033 in Höhe von [REDACTED].



Die Kalkulation enthält [REDACTED] Vorlaufkosten.

Der **Teil C** (Schienenersatzverkehr) wird im indikativen Angebot für die Betriebsphase von Teil A mit einem Kilometersatz für Schienenersatzverkehr mit [REDACTED] je ersetzttem Nutzkilometer als Differenzbetrag ausgewiesen.

Für die Dauer der Betriebsphase von Teil B gab es indikativ noch keinen Angebotspreis, da die Leistungsinhalte zu dem Zeitpunkt noch in Abstimmung waren.

Der **Teil D** (Fahrausweisautomaten) wird indikativ durch die S-Bahn Hamburg GmbH mit einem Preis von [REDACTED] beziffert. Bezogen auf alle Phase ergibt sich für diesen Teil ein Angebotspreis von [REDACTED].

Vertrieb				
Phase	Automaten	EUR/Automat	Laufzeit	EUR/a   EUR
P1-P3	22	[REDACTED]	5	[REDACTED]
P4	37	[REDACTED]	2	[REDACTED]
P5	37	[REDACTED]	4	[REDACTED]
Summe				[REDACTED]

Für das Soll-Mengengerüst **Teil E** (Sicherheitsstunden) wird ein Stundensatz von [REDACTED] je Sicherheitseinsatzstunde und Person von der S-Bahn Hamburg GmbH kalkuliert. Dieser gilt für die Betriebsphasen 3 bis 5. Bezogen auf die Stundenmenge von 298.000 Einsatzstunden ergibt sich ein Angebotspreis von [REDACTED].

### Aufklärungs- und Verhandlungssachverhalte



## Teil A

Der von der RBSH vorgesehene Mengenansatz von zwei Steuerwagen je Einsatzgarnitur entspricht nicht den Vorstellungen der Auftraggeber. Im finalen Angebot ist der Fuhrpark so zu planen, dass der zweite Steuerwagen durch einen Mittelwagen ersetzt wird und somit die Mittelwagenverfügbarkeit wesentlich erhöht wird. Reserven für Steuerwagen sind über die insgesamt hohen Reservebestand ausreichend gegeben.

Die Bemessung der vertraglichen Risiken bei Fahrtausfall fußt mit den Gesamtkosten auf einer falschen Basis, welche – für das finale Angebot dann zu aktualisieren – lediglich mit den Kosten ohne Infrastruktur zu bemessen sind.

Die Position Vorheizenergie ist sehr hoch bemessen. Die RBSH erklärt jedoch, dass das an der Erforderlichkeit neu zu erstellender örtlicher Infrastruktur liegt und diese vollumfänglich diesem Projekt zuzurechnen ist.

Der Wartungsstandort Kiel hat keine Lagegunst zum Netz, wodurch sich erhebliche Überführungsdistanzen zwischen Netz und Wartungsstandort ergeben. Für das finale Angebot wird vereinbart, dass das indikativ bewertete notwendige Leerfahrtvolumen als Fahrgastfahrten im Netz Mitte geleistet werden kann. Die sich so reduzierenden lauleistungsabhängigen Kosten werden kostenmindernd berücksichtigt.

## Teil B

Ein wesentliches Thema der Aufklärung besteht in den Personalkosten. Dabei sind erstens die Jahresdurchschnittskosten (Arbeitgeberbruttolohn) sowie zweitens die in Verbindung mit den Personalkosten stehenden eingepreisten Risiken erörterungsbedürftig. Unter Ersteres wird insbesondere kritisiert, dass bei einer maßgeblichen Neuausbildung von Lokführern als Kernstrategie der Personalakquise, die für die Leistungszuwächse erforderlich ist, eine hohe durchschnittliche Arbeitserfahrung bei der Eingruppierung in den Erfahrungsstufen ein inkonsistentes Bild ergibt. Im Weiteren sind die dargestellten Risiken aus der Preisgleitung der Personalkosten signifikant und diskussionswürdig. Die S-Bahn wird gebeten in beiden Sachverhalten die Bewertung zu prüfen und Senkungspotentiale zu quantifizieren.

Infolge der Leistungszuwächse sowie der Neuinbetriebnahme der Strecke ergeben sich für die S-Bahn Hamburg erhebliche Mobilisierungsaufwendungen. Die Mobilisierungsaufwendungen entstehen in den Vorjahren jeder der drei Phasen. Der kalkulierte Umfang ist mit [REDACTED] substantiell und erscheint in den dahinterliegenden Einzelpositionen überdimensioniert. Die S-Bahn wird geben auch hier die Bewertung zu prüfen und Senkungspotentiale zu quantifizieren.

Die Inbetriebnahme zusätzlicher Fahrzeuge erfordert den Ausbau der bestehenden Versorgungs- und Instandhaltungskapazitäten der S-Bahn Hamburg. Entsprechende Investitionen werden in verhältnismäßig langlebige Anlagegüter geplant, deren gewöhnliche Nutzungsdauer die Vertragsdauer erheblich übersteigt. Im indikativen Angebot ist der Kapitaldienst vollumfänglich dem Vertragsergänzungszeitraum (bis 2033) zugewiesen, was einer Vollamortisierung gleichkommt. Die S-Bahn wird gebeten diese Bewertung zu überdenken und nur den Wertanteil der Vertragsdauer an der gewöhnlichen Nutzungsdauer einzupreisen.

Auf Grundlage der Vertragsentwürfe ergaben sich weitere Verhandlungsthemen im Bereich Sanktionsregime, Anreizsystem und sonstige Fahrgelder. Im Rahmen der Verhandlungen werden zu diesen Themen Ausgestaltungsvarianten der diesbezüglichen Regelungen diskutiert, für welche die S-Bahn sodann jeweils eine ökonomische Bewertung übermittelt.

#### Teil C

Die Vergütung des Schienenersatzverkehrs wird sowohl für die Leistungen von Teil A als auch Teil B separat kalkuliert. Das Angebot umfasst im Kern eine Vergütung je ersetzttem Kilometer. Das Risiko dieser Position besteht im Wesentlichen in der Unsicherheit über die Fragen, wann, wo, in welchem Umfang (Kapazität) und für welche Dauer werden Ersatzverkehrsleistungen benötigt. Infolge der parallel zum Betrieb stattfindenden Baumaßnahmen an der Schieneninfrastruktur ist zu vermuten, dass dem SEV eine größere Relevanz als unter störungsfreien Bedingungen zukommen kann.

Die angebotenen Preise werden als hoch eingeschätzt. Infolge vorgenannter Risikostruktur wurde dennoch davon abgesehen, dieses Thema zum Gestand der Verhandlungen zu machen. Das insbesondere deswegen, weil der Lösungsraum bei der Vielzahl von Annahmen zu groß ist und die Schätzungen über Einsparmöglichkeiten in Bezug auf den Gesamtwert als zu niedrig bewertet werden.

#### Teil D

Das Angebot der S-Bahn Hamburg besteht für diesen Teil in einem Jahresdurchschnittlichen Preis je Fahrausweisautomat (FAA). Der Angebotspreis ist aus Gutachtersicht als hoch einzuordnen. Die S-Bahn Hamburg erklärt, dass der Preis, aufgrund bestehender Verträge mit einem Dienstleister, kein Verhandlungspotential bietet und zudem aus dem Bestandsvertrag fortgeschrieben ist und daraus als zusätzliche Mengenbestellung erfolgt.

#### Teil E

Das Angebot der S-Bahn Hamburg besteht für diesen Teil in einem Stundensatz je Sicherheitsstunde. Die Leistung ist eine Optionsleistung, die bis zu einem maximalen jährlichen Stundenkontingent von 298.000 h abgerufen bzw. bestellt werden kann.

Der Stundensatz kann für diese Leistung nicht in Einklang mit Vergleichswerten gebracht werden. Die S-Bahn Hamburg wird gebeten die Kalkulation zu prüfen und Einsparpotentiale zu quantifizieren.

### 3 Verhandlungsergebnisse

*Inhalt: Darstellung der Verhandlungsergebnisse (können aus dem Ergebnisprotokoll übernommen werden, liegt auf dem Sharepoint)*

Die Angebote wurden in der zweiten Jahreshälfte 2021 intensiv geprüft und analysiert und letztlich gemäß den in Kapitel 2 dargelegten Hinweisen bewertet. Nach einer intensiven weiteren diesbzgl. Aufklärungsphase fand mit Abschluss am 9.2.2022 die finale Verhandlungsphase statt. Im Rahmen der Verhandlungen wurden folgende Ergebnisse erzielt:

Position	Format	Teil A	Teil B	Teil D	Teil E	RB81/S4
Indikatives Angebot	[Mio. EUR]	■	■	■	■	■
Indikatives Angebot - ohne durchlaufende Posten	[Mio. EUR]	■	■	■	■	■
Reduktion Angebotspreis infolge der Verhandlungen	[Mio. EUR]	■	■	■	■	■
Anteil Reduktion an indikativem Angebot - ohne durchlaufende Posten	[%]	■	■	■	■	■
Finales Angebot	[Mio. EUR]	■	■	■	■	■

In Ergänzung zu voranstehender Tabelle werden die Verrechnungspreise Teil C separat dargestellt. Die RBSH hat, sowohl indikativ als auch final, einen Preis je ersetztem Nutzkilometer von ■ angeboten. Die S-Bahn Hamburg GmbH bietet final einen Preis je ersetztem Zugkilometer je Gelenkbus

- für die Phase 3 mit ■
- für die Phasen 4 und 5 mit ■

an.

Infolge der Verhandlungen werden die Angebote um insgesamt [REDACTED] reduziert, das entspricht – ohne die durchlaufenden und damit unveränderbaren Infrastrukturkosten – einem Anteil von [REDACTED]

Die Absenkung von insgesamt [REDACTED] wird durch die BVM im Umfang von [REDACTED] als haushaltsrelevant anerkannt. Die Differenz ist damit zu erklären, dass die ökonomischen Wirkungen infolge der geänderten Regelungen beim Anreizsystem und den Sanktionsschwellen zwischen Bieter und BVM unterschiedlich bewertet und wirksam werden. Beispielhaft reduziert die als Fahrgastfahrt durchgeführte Leerfahrt die Kosten der S-Bahn (diese Fahrt generiert für die Sphäre S-Bahn als EVU Einnahmen, stellt für die AT, die diese Leistung ja bestellen müssen, faktisch keine Haushaltsentlastung dar).

Im Anhang 5.1 Ergebnisprotokoll 7. Verhandlungsgespräch) sind die protokolларisch zusammengefassten Verhandlungsergebnisse konkret festgehalten und geben Aufschluss über die Details zu den wesentlichen Verhandlungspositionen und deren Bewertung.

## 4 Finale Angebote

*Inhalt: Übersicht über die finalen Angebote, Bestätigung, dass Verhandlungsergebnisse enthalten sind*

### Finales Angebot

Ergebnisübersicht A+B		2022-2033
Zugkilometer	[Zkm]	22.882.258
Teil A - <u>ohne</u> durchlaufende Posten	[EUR]	[REDACTED]
Teil B - <u>ohne</u> durchlaufende Posten	[EUR]	[REDACTED]
Summe	[EUR]	[REDACTED]
Teil A - <u>mit</u> durchlaufenden Posten	[EUR]	[REDACTED]
Teil B - <u>mit</u> durchlaufenden Posten	[EUR]	[REDACTED]
Summe	[EUR]	[REDACTED]

# S-Bahn-Verkehrsvertrag 2018-2033/

## 3. Änderungsvereinbarung S4/RB81

## SUMMEN

Ergebnisübersicht Teil A, Preisstand 2020 - finales Angebot		2022-2026
Nutzkilometer	[Zkm]	4.777.472
12. = Gesamtkosten	[EUR]	
davon Abschreibungen und Kapitalkosten Fahrzeuge	[EUR]	
12. = Gesamtkosten ohne AfA und Kapitalkosten Fahrzeuge	[EUR]	
<i>abzüglich durchlaufende Posten</i>		
Trassenentgelte	[EUR]	
Stationsentgelte	[EUR]	
ZVU	[EUR]	
<i>abzüglich Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE)</i>		
EBE	[EUR]	
14. = Abgeltungsbetrag (Preisstand 2020)	[EUR]	
= 12. = Gesamtkosten - EBE	[EUR/Zkm]	
15. = Ausgleichsbetrag (Preisstand 2020) ohne ZVU	[EUR]	
= 12. = Gesamtkosten - EBE - durchlaufende Posten	[EUR/Zkm]	

S-Bahn-Verkehrsvertrag 2018-2033/

3. Änderungsvereinbarung S4/RB81

SUMMEN

Ergebnisübersicht Teil B, Preisstand 2020 - finales Angebot		2023-2033
Nutzkilometer	[Zkm]	18.104.786
Fahrzeugkilometer	[Fzgkm]	
Behängungsquote		
Gesamtkosten (inkl. Trasse&Station u. Wagnis&Gewinn)	[EUR]	
<i>abzüglich durchlaufende Posten</i>		
Trassenentgelte	[EUR]	
Stationsentgelte	[EUR]	
externe Abstellung	[EUR]	
Gesamtkosten (o. durchlaufende Posten, m. W&G)	[EUR]	
	[EUR/Zkm]	
	[EUR/Fzgkm]	

Ergebnisübersicht Teil A, Preisstand 2020 - finales Angebot		2022	2023	2024	2025	2026	2026 1/2	2027
		Vorlauf	Betrieb		Phase 1			
								optional
Nutzkilometer	[Zkm/a]	0	1.194.368	1.194.368	1.194.368	1.194.368	593.866	1.194.368
12. = Gesamtkosten	[EUR/a]							
davon Abschreibungen und Kapitalkosten Fahrzeuge	[EUR/a]							
12. = Gesamtkosten ohne AfA und Kapitalkosten Fahrzeuge	[EUR/a]							
abzüglich durchlaufende Posten								
Trassenentgelte	[EUR/a]							
Stationsentgelte	[EUR/a]							
ZVU	[EUR/a]							
abzüglich Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBt)								
EBE	[EUR/a]							
14. = Abgeltungsbetrag (Preisstand 2020)	[EUR/a]							
= 12. = Gesamtkosten - EBE	[EUR/Zkm]							
15. = Ausgleichsbetrag (Preisstand 2020) ohne ZVU	[EUR/a]							
= 12. = Gesamtkosten - EBE - durchlaufende Posten	[EUR/Zkm]							

Ergebnisübersicht Teil A, Preisstand 2020 - finales Angebot		2022	2023	2024	2025	2026	2026 1/2	2027
		Vorlauf	Betrieb					optional
			Phase 1					
Nutzkilometer	[Zkm/a]	0	1.194.368	1.194.368	1.194.368	1.194.368	593.866	1.194.368
12. = Gesamtkosten	[EUR/a]							
davon Abschreibungen und Kapitalkosten Fahrzeuge	[EUR/a]							
12. = Gesamtkosten ohne AfA und Kapitalkosten Fahrzeuge	[EUR/a]							
abzüglich durchlaufende Posten								
Trassenentgelte	[EUR/a]							
Stationsentgelte	[EUR/a]							
ZVU	[EUR/a]							
abzüglich Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE)								
EBE	[EUR/a]							
14. = Abgeltungsbetrag (Preisstand 2020)	[EUR/a]							
= 12. = Gesamtkosten - EBE	[EUR/Zkm]							
15. = Ausgleichsbetrag (Preisstand 2020) ohne ZVU	[EUR/a]							
= 12. = Gesamtkosten - EBE - durchlaufende Posten	[EUR/Zkm]							



S-Bahn-Verkehrsvertrag 2018-2033/  
3. Änderungsvereinbarung S4/RB81

JAHRESSCHEIBEN

Ergebnisübersicht Teil B, Preisstand 2020 - finales Angebot		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
		ausschließlich Vorlauf Phase 3			Betrieb, sowie Vorlauf für Phasen 4-5							
								Phase 3	Phase 4	Phase 5		
Nutzkilometer	[Zkm/a]											
Fahrzeugkilometer	[Fzgkm/a]											
Behängungsquote												
Gesamtkosten (inkl. Trasse&Station u. Wagnis&Gewinn)	[EUR/a]											
abzüglich durchlaufende Posten												
Trassenentgelte	[EUR/a]											
Stationsentgelte	[EUR/a]											
externe Abstellung	[EUR/a]											
Gesamtkosten (o. durchlaufende Posten, m. W&G)	[EUR/a]											
	[EUR/Zkm]											
	[EUR/Fzgkm]											

\* Der negative Wert (Zahlung S-Bahn an BVV) ist das Ergebnis vorgezogener Angebotspreisreduzierungen, die bereits im Jahr 2023 aufwandsmindernd verrechnet werden.



**Finales Angebot**

Ergebnisübersicht A+B		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2022-2033
Betriebsphasen		Phase 1											
		Phase 3											
		Phase 4											
		Phase 5											
Zugkilometer	[Zkm/a]												
Teil A - ohne durchlaufende Posten	[EUR/a]												
Teil B - ohne durchlaufende Posten	[EUR/a]												
Summe	[EUR/a]												
Teil A - mit durchlaufenden Posten	[EUR/a]												
Teil B - mit durchlaufenden Posten	[EUR/a]												
Summe	[EUR/a]												

## 5 Anhang

### 5.1 Ergebnisprotokoll 7. Verhandlungsgespräch

#### Ergebnisprotokoll

Anlass: **23. Aufklärungsgespräch (7. Verhandlungsgespräch) S-Bahn-Verkehrsvertrag 2018-2033/ 3. Änderungsvereinbarung S4/RB81**

Ort: Videokonferenz (MS Teams ®)

Beginn/Ende: 09.02.2022, 11:00 Uhr

Teilnehmer: S-Bahn: [REDACTED]  
BVM: [REDACTED]

[A = Aufgabe; B = Beschluss; I = Information]

Nr.	Inhalt	Art	Wer/ Wann
1	<u>Protokoll 22. Aufklärungsgespräch (6. Verhandlungsgespräch)</u> Dieses Gespräch fand im kleinen Kreis ohne Protokollführer statt. Es wurde über mögliche Preissenkungspotentiale weiterverhandelt. Die Ergebnisse der Gespräche werden in diesem Ergebnisprotokoll mit abgebildet.	I	alle
2	<u>Ergebnisse der Verhandlungen zum Preis der 3. Änderungsvereinbarung</u> (siehe dazu auch im Anhang die Übersichtstabelle der SBH)  Die SBH hat am 02.08.21 ein indikatives Angebot vorgelegt. Dieses Angebot wurde wie folgt nachverhandelt (gesamter nominaler Preisnachlass über die Vertragslaufzeit [REDACTED] alle Wertangaben mit Preissand 2020) sofern die Vertragsphasen so eintreten, wie im Angebot hinterlegt. Dabei wurde gegenüber dem indikativen Angebot von der SBH die Option eingeräumt, den Wechsel von Phase 1 zu Phase 3 bereits 12/25 oder 06/26 zu ermöglichen. Haushaltsrelevant im Sinne der Aufgabenträger sind davon [REDACTED]  <u>Teil A</u> Der Gesamtpreis für den Vertragsteil A (2023 – 2026) reduziert sich um insgesamt [REDACTED]. Inhaltliche Hintergründe sind eine <u>optimierte Anpassung der Zusammensetzung des gesamten Wagenparks</u> und die <u>Integration notwendiger Überführungsfahrten als Fahrplanfahrten innerhalb des Netz Mitte</u> . Der Teilbetrag von [REDACTED] dieser Gesamtsumme wird direkt in den betreffenden Positionen im Preisblatt abgezogen und wird somit voll in den Jahren 2023-2025 wirksam. In der angehängten Tabelle ist die Gesamtposition unter der Bezeichnung 1. aufgeführt.  <u>Teil B</u>	B	Alle

Nr.	Inhalt	Art	Wer/ Wann
	<p>Der Gesamtpreis für den Vertragsteil B (2027 - 2033) reduziert sich um insgesamt [REDACTED] wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das <u>Marketingbudget</u> wird um [REDACTED] Euro (Preisstand 2020) auf [REDACTED] für die 3. Änderungsvereinbarung gekürzt. Das Marketingkonzept wird inhaltlich wie im Vertrag beschrieben durch die SBH umgesetzt, wobei eine kostenbezogene Konkretisierung auf den neuen Betrag erfolgt. Weitere Marketingmaßnahmen im Sinne der inhaltlichen Beschreibung sind durch die S-Bahn ggf. durch andere Quellen (und nicht das HVV-Marketingbudget) zu finanzieren. In der angehängten Tabelle ist diese Position unter der Bezeichnung 3.1 aufgeführt.</li> <li>- Die SBH reduziert den Gesamtpreis um [REDACTED] (Preisstand 2020) durch die <u>Reduzierung zunächst eingepreister Risiken der Personalkostenentwicklung, Änderungen bei der Eingruppierung der Triebfahrzeugführer in Lohngruppen sowie Übernahme des Aufwandes für die Inbetriebnahme</u>. Voraussetzung für den Preisnachlass ist die Anwendung des Personalkostenindex „PKI“ auf die Triebfahrzeugführerkosten. In der angehängten Tabelle ist diese Position ebenfalls unter der Bezeichnung 3.1 enthalten.</li> <li>- Die SBH reduziert die <u>Abschreibung auf den Invest in Werkstatt- und Reinigungseinrichtungen</u> [REDACTED] (Preisstand 2020) durch Übernahme des Weiterverwendungsrisikos am Ende der Vertragslaufzeit. In der angehängten Tabelle ist diese Position unter der Bezeichnung 3.2 aufgeführt. Die vorgenannten Preissenkungen werden direkt in den entsprechend betroffenen Preisbestandteilen im Preisblatt abgezogen.</li> <li>- Die Vertragspartner einigen sich auf die <u>Anwendung einer Nachfrageentwicklungsbeteiligung („Anreizsystem“</u> aus dem Bestandsvertrag SBH (§8)) auch auf die HVV-Einnahmen bzgl. der 3. Änderungsvereinbarung. Die RB81 ist unabhängig von den eingesetzten Fahrzeugen nicht Gegenstand des Anreizsystems. Die S4 wird ab ihrer Teilinbetriebnahme ins Anreizsystem integriert. Dies geschieht derart, dass dann die Basis 2018 [REDACTED] um die Zuschiedung der RB81 in 2018 erhöht wird. Damit fällt die Nachfrageentwicklung der S4 (ab Phase IV) gegenüber 2018 den Vertragsparteien je zur Hälfte zu. So ist für den Zeitraum ab der Teil-IBN S4 und damit einhergehenden nachfragerlevanten Entwicklungen eine einheitliche Abrechnung des Vertrages und eine Nettovertragskomponente gegeben.</li> </ul>		



Nr.	Inhalt	Art	Wer/ Wann
	<p>Ergänzend wird das Anreizsystem des Bestandsnetzes mit seinen Chancen und Risiken von der SBH nicht mehr in Frage gestellt. Auch Nachfrageentwicklungen unterhalb des Niveaus von 2018 finden im Anreizsystem uneingeschränkt Berücksichtigung. Ob Jahre außergewöhnlich niedriger Nachfrage durch einen Rettungsschirm ganz oder teilweise kompensiert werden, ist dabei unerheblich.</p> <p>Hierfür gewährt die SBH einen pauschalen nominalen Preisnachlass von insgesamt [REDACTED] bzw. für jedes Jahr der Phase 4 einen pauschalen nominalen Preisnachlass vom Entgelt in Höhe von [REDACTED] sowie für jedes Jahr der Phase 5 in Höhe von [REDACTED].</p> <p>In der angehängten Tabelle ist diese Position unter Bezeichnung 2.1 aufgeführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Vertragspartner einigen sich darauf, dass die Einnahmen aus <u>sonstigen Tarifen</u> und die gesetzlichen Ausgleichszahlungen ab Beginn der Phase III direkt der SBH als Nettovertragsselement zugestanden werden. Die SBH übernimmt somit Chancen/Risiken aus der Veränderung dieser Einnahmen über die weitere Vertragslaufzeit. Damit gilt die entsprechende Regelung im Bestandsvertrag auch für die 3. Änderungsvereinbarung ab Teil B. Für die Vereinnahmung der sonstigen Fahrgelder gewährt die SBH einen pauschalen nominalen Preisnachlass von insgesamt [REDACTED] bzw. von [REDACTED] für jedes Jahr der Phase III, [REDACTED] für jedes Jahr der Phase IV und [REDACTED] für jedes Jahr der Phase V.</li> </ul> <p>In der angehängten Tabelle ist diese Position unter der Bezeichnung 2.2 aufgeführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Vertragspartner einigen sich darauf, dass die <u>Sanktionsschwelle</u> (die Summe aus EVU- und EIU-verursachten außerplanmäßigen Zugausfällen als Quote der fahrplanmäßigen Zugkilometer eines Jahres) für die 3. Änderungsvereinbarung dahingehend präzisiert wird, dass sich diese nun auf die EVU- und EIU-codierten außerplanmäßigen Zugausfälle bezieht und auf [REDACTED] festgelegt wird. Diese Regelung gilt auch für den Bestandsvertrag (Kap. 6.2 der Leistungsbeschreibung des Bestandsvertrages) für die Jahre 2018-2033. Damit wird der deutlich veränderten Situation im Hinblick auf die gestiegene Verkehrsleistung und daraus resultierender Taktverdichtung und Netzauslastung sowie der gestiegenen Anzahl externer Einflüsse sowie der zukünftig eindeutigen Zuordnungsmöglichkeit sachgerecht Rechnung getragen. Für die neu formulierte Auslegung der Sanktionsschwelle für den Bestandsvertrag gewährt die SBH einen pauschalen nominalen Preisnachlass</li> </ul>		

Nr.	Inhalt	Art	Wer/ Wann
	<p>von [REDACTED] davon werden [REDACTED] in Teil A – Fahrzeuge (s.o.) abgebildet. Im Ergebnis stehen dann hier [REDACTED] die das Entgelt im Jahr 2023 kürzen. Für die entsprechende Regelung der Sanktionsschwelle für die Leistungen der Phasen III-V der 3. Änderungsvereinbarung gewährt die SBH einen pauschalen nominalen Preisabschlag in Höhe von insgesamt [REDACTED] bzw. in Höhe von jeweils [REDACTED] für jedes Jahr der Phase III, [REDACTED] für jedes Jahr der Phase IV und [REDACTED] für jedes Jahr der Phase V des Vertrages.</p> <p>Voraussetzung für den genannten Preisnachlass ist, dass der Corona-Zeitraum für den Entfall der Sanktionen und Abzüge von März 2020 bis März 2022 festgelegt wird sowie dass für den Fall einer anhaltenden Pandemie, eine Sprechklausel für eine mögliche Verlängerung besteht.</p> <p>In der angehängten Tabelle sind diese Positionen unter der Bezeichnung 2.3 und 2.4 aufgeführt.</p> <p><u>Teil C-E</u></p> <p>Die SBH gewährt einen Preisabschlag von insgesamt [REDACTED] durch Reduktion auf den Preis je Wachdienststunde bei Zugrundelegung der im Vertrag hinterlegten maximalen Bestellmenge.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass die Wertangaben für die in der Kalkulation unterstellten Zeiträume gelten; Verschiebungen der Phasen verändern die Entgeltbestandteile nicht, wohl aber deren monetäre Wirkung.</p> <p>Die SBH wird das Verhandlungsergebnis in die Vertragsentwürfe und insbesondere in den Preisblättern (Anlage AVP1 und AVP2) entsprechend einarbeiten.</p>	A	SBH
6	<p><u>Nächste Termine:</u></p> <p>Es wurden noch keine nächsten Termine vereinbart. Dies wird auf Basis der Abstimmungen bzw. offenen Fragestellungen aus der Prüfung der Vertragsentwürfe zur 3. Änderungsvereinbarung bei Bedarf nachgeholt.</p>	I	alle

#### Anhang

„220218\_Preissenkungsmöglichkeiten und zeitliche Verteilung.xlsx“