

Verkehrsvertrag Netz Süd

**zwischen dem Land Schleswig-Holstein
und der AKN Eisenbahn AG**

2018 bis 2027

1	Rechtsgrundlagen und Definitionen	2
1.1	Begriffsbestimmungen	2
1.2	Vertragsziele und Aufbau des Vertrages.....	2
1.3	Rechtsgrundlagen	2
1.4	Rechtsstellung der Aufgabenträger in Schleswig-Holstein und Hamburg..	2
1.4.1	Zuständigkeit des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus	2
1.4.2	Zuständigkeit für das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg	3
1.4.3	Stellung der NAH.SH GmbH	3
1.5	Rechtsstellung des EVU	3
1.6	Zuwendungen.....	3
1.7	Allgemeine Treuepflichten	4
1.8	Rechtsstand	4
1.9	Auslegungsregel.....	4
2	Leistungsumfang.....	5
2.1	Fahrplanmäßiges Grundangebot	5
2.1.1	Fahrplankonzept und Betriebsprogramm	5
2.1.2	Linien und Produktbildung.....	5
2.1.3	Angebotsumfang und Vertaktung	5
2.1.4	Anschlussbildung und Systemverknüpfung	6
2.1.5	Fahrplanstabilität.....	7
2.1.5.1	Wendezeiten	7
2.1.6	Mindestsitzplatzangebot.....	8
2.1.7	Zusatzkontingente für Kapazitätssteigerungen.....	8
2.1.8	Fahrzeugreserven.....	8
2.2	Fortschreibung der Leistung	8
2.2.1	Grundsatz	8
2.2.2	Ausgangswert	8
2.2.3	Umbestellungen von Fahrplanleistungen durch das Land	8
2.2.4	Mehrbestellungen von Fahrplanleistungen durch das Land	9
2.2.5	Abbestellungen von Fahrplanleistungen durch das Land	9
2.2.6	Bestellung mit Fahrzeugmehrbedarf	9
2.2.7	Mögliche Weiterentwicklung des Betriebsprogramms	9
2.2.8	Fristen.....	10
2.2.9	Verfahren der Fahrplanaufstellung	10
2.3	Infrastrukturabhängigkeit	11
2.4	Mehrleistungen durch das EVU	11
2.5	Betriebsleitzentrale und Service	11
3	Qualität.....	13
3.1	Qualitätsmanagementsystem (QMS) und Qualitätsbewertung Stationen	13
3.2	Qualitätskriterien.....	14
3.2.1	Angebotssicherheit	14
3.2.1.1	Zugausfall	14

3.2.1.2	Pünktlichkeit.....	15
3.2.1.3	Anschlussicherung	17
3.2.1.4	Mindestsitzplatzangebot.....	18
3.2.1.5	Ersatzbeförderung	19
3.2.2	Sauberkeit von Fahrzeugen und Stationen	22
3.2.2.1	Sauberkeit Fahrzeuge.....	22
3.2.2.2	Sauberkeit Stationen.....	24
3.2.3	Beseitigung von Schäden an Fahrzeugen und Stationen	24
3.2.3.1	Beseitigung von Schäden an Fahrzeugen.....	24
3.2.3.2	Beseitigung von Schäden an Stationen.....	25
3.2.4	Personal.....	27
3.2.4.1	Personalpräsenz in den Zügen	27
	Messung.....	27
	Dokumentation	28
	Bewertung	28
3.2.4.2	Personalpräsenz an Stationen	28
3.2.4.3	Personalkompetenz	28
3.2.5	Information und Kundenbetreuung	29
3.2.5.1	Information vor der Reise	29
3.2.5.2	Information während der Reise	31
3.2.5.3	Beschwerdemanagement	32
3.3	Fahrgastrechte und Kundengarantie.....	32
4	Fahrzeuge und Werkstatt.....	34
4.1	Einzusetzende Fahrzeuge	34
4.1.1	Änderungen an den Fahrzeugen.....	34
4.1.2	Betrieb der Fahrzeuge durch das EVU.....	34
4.2	Werkstatt	34
5	Tarifgestaltung.....	36
5.1	Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif).....	36
5.1.1	Tarifanwendung	36
5.1.2	Einnahmenaufteilung	36
5.2	HVV-Tarif.....	37
5.2.1	Tarifanwendung	37
5.2.2	Einnahmenaufteilung	37
5.3	Tarife außerhalb SH-Tarif / HVV-Tarif.....	37
5.3.1	Bundesweite Tarife	37
5.3.1.1	Grundsortiment	37
5.3.1.2	Freifahrten	38
5.3.1.3	Sonderangebote	38
5.3.1.4	Einnahmenaufteilung	38
5.3.2	Europäisches Ausland	38
5.4	Verpflichtung zur Interessenwahrung.....	39
5.4.1	Grundsatz	39
5.4.2	Abstimmungsgebot	39
5.4.3	Weitergehende Abstimmung.....	40
5.5	Ausgleich für die Beförderung von Menschen mit Schwerbehinderung, sowie von Schülern und Auszubildenden.....	40

5.6	Umfang Vertrieb	40
5.6.1	Personenbediente stationäre Verkaufsstellen	40
5.6.1.1	Standorte	40
5.6.2	Automatengestützter Vertrieb in den Stationen und Vertrieb in den Fahrzeugen.....	42
5.6.3	Neue Vertriebswege	44
5.6.4	Vertriebsprovisionen	44
5.6.5	Sonstige Regelungen.....	44
6	Kommunikation	45
6.1	Fahrplanveröffentlichung und -daten	45
6.1.1	Gedruckte Fahrplanmedien.....	45
6.1.2	Fahrplandaten.....	45
6.1.3	Elektronische Auskunftssysteme.....	45
6.1.4	Echtzeitdaten	45
6.2	Werbung.....	46
6.2.1	Zuständigkeit und Corporate Design	46
6.2.2	Finanzierung	47
7	Abgeltung.....	48
7.1	Systematik.....	48
7.2	Erlöskalkulation	49
7.2.1	Erlössicherung zu Vertragsbeginn.....	49
7.2.2	Erlösrisiko	49
7.2.2.1	Nachfragerisiko	49
7.2.2.2	Erlösergiebigkeitsrisiko	50
7.2.2.3	Anpassung Nachfragekurve aufgrund veränderter Fernverkehrsangebote	50
7.3	Ausgleichsbetrag	51
7.3.1	Leistungsänderungen.....	51
7.3.2	Bonus/Malus Qualität	51
7.3.3	Abschlagszahlung.....	52
7.3.4	Jahresschlussrechnung	53
7.3.5	Umsatzsteuer.....	53
7.4	Fortschreibung von Kosten und Erlösen	53
7.4.1	Fortschreibung der Kosten	53
7.4.1.1	Jährliche Fortschreibung der Kosten.....	53
7.4.1.2	Besondere Kostenfortschreibung aufgrund von Produktivitätsänderungen oder Baumaßnahmen für die S21	54
7.4.2	Fortschreibung der Erlösergiebigkeiten.....	54
7.4.2.1	Rechnerische Fortschreibung der Erlösergiebigkeiten	54
7.4.2.2	Überprüfung der rechnerisch fortgeschriebenen Erlösergiebigkeiten ...	55
7.4.3	Anpassung der Nachfragemenge.....	55
7.5	Durchlaufende Infrastrukturkosten	56
7.5.1	Trassenpreise	56
7.5.2	Stationspreise	56
7.5.3	Verpflichtung zur Interessenswahrung	57
7.6	Preisprüfung	57

7.7	Unterstützung durch das Land.....	57
7.7.1	Marktmachtmissbrauch des Infrastrukturbetreibers und Vertriebsdienstleisters.....	57
7.7.2	Unvorhergesehene Umstände	58
7.8	Verhinderung einer Überkompensation	58
7.8.1	Vorliegen einer Überkompensation	58
7.8.2	Bericht zur Überkompensationskontrolle	59
7.8.3	Stellungnahme des EVU	59
7.8.4	Behandlung der Überkompensation	59
8	Dauer und Umfang der Zusammenarbeit.....	61
8.1	Laufzeit.....	61
8.1.1	Inkrafttreten.....	61
8.1.2	Dauer des Vertrages	61
8.1.3	Probetrieb	61
8.2	Vorzeitige Kündigung	61
8.2.1	Fristlose Kündigung aus wichtigem Grund	61
8.2.2	Kündigung mit Frist.....	62
8.3	Sicherung der Leistungserfüllung	63
8.3.1	Grundsätze	63
8.3.1.1	Risikosphären	63
8.3.1.2	Regress	63
8.3.2	Sicherung zu Vertragsbeginn	63
8.3.3	Nacherfüllung, Schlechterfüllung, Nichtleistung.....	64
8.3.4	Vertragsstrafen	64
8.3.5	Qualitätspflichten	64
8.3.6	Betriebsprogramm	64
8.3.7	Sonstige Informations-, Kooperations- und Mitwirkungspflichten.....	64
8.3.8	Leistungsberichte.....	65
8.3.9	Prüfungen in den Zügen.....	67
8.3.10	Sicherung zu Vertragsende.....	68
8.3.11	Sicherung während der Leistungserbringung	68
8.3.12	Sicherung der finanziellen Leistungsfähigkeit des EVU	68
8.3.13	Ersatzvornahme.....	68
8.4	Datenlieferung/-verwendung.....	69
8.4.1	Mitwirkung bei der Erhebung von Verkehrsnachfragedaten	69
8.4.1.1	Bereitstellung von Zähldaten.....	69
8.4.1.2	Fahrgastbefragung.....	69
8.4.1.3	Vertriebsdaten.....	70
8.4.2	Verwendung von Daten.....	70
8.4.3	Geheimnisschutz	70
8.5	Finanzielle Zusammenarbeit.....	71
8.5.1	Vertragliche Zahlungen	71
8.5.2	– entfällt –	71
8.6	Gremien der Zusammenarbeit	71
8.7	Sonstige Zusammenarbeit	71
8.7.1	Arbeitskreis Qualität.....	71
8.7.2	Fahrgastbeirat.....	71

8.7.3	Programm zur Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter Fahrgäste.....	72
8.7.4	Schlichtungsstelle	72
8.7.5	Streitschlichtung.....	72
9	Schlussbestimmungen	73
9.1	Gesellschaftsrechtliche Änderungen und Projektgesellschaft	73
9.2	Nachunternehmer.....	73
9.3	Tariftreue und Mindestlohn	74
9.4	Betriebsübergang	75
9.4.1	Betriebsübergang zur Betriebsaufnahme	75
9.4.2	Betriebsübergang mit Ablauf des Verkehrsvertrages	75
9.5	Gerichtsstand	76
9.6	Salvatorische Klausel	76

Anhänge

- Anhang 1 Bekanntmachung Betrauung AKN im EU-Amtsblatt
- Anhang 2 Beschreibung der Fahrzeuge
- Anhang 3a Qualitätsmanagementsystem (siehe CD)
- Anhang 3b Qualitätsbewertung Stationen (siehe CD)
- Anhang 3c Datenformate für die Lieferung von Qualitätsdaten (siehe CD)
- Anhang 3d Schema zur Kategorisierung von Beschwerden (siehe CD)
- Anhang 3e Checkliste Ersatzbeförderung (siehe CD)
- Anhang 3f Statusbericht (siehe CD)
- Anhang 4 Schleswig-Holstein-Tarif (siehe CD)
- Anhang 5 HVV-Tarif (siehe CD)
- Anhang 6 Kalkulation
- Anhang 7 Jahresschlussrechnung (siehe CD)
- Anhang 8a Nachfragedatengewinnung AFZS gemäß HVV (siehe CD)
- Anhang 8b Datenformate Nachfragedaten (siehe CD)
- Anhang 9 Informationen zur Infrastruktur (siehe CD)
- Anhang 10 Allgemeine Begriffsbestimmungen (siehe CD)
- Anhang 11 Betriebsprogramm inkl. Störfallkonzept
- Anhang 12 Design-manual (siehe CD)
- Anhang 13 Streckenkilometrierung (siehe CD)

Präambel

Dieser Verkehrsvertrag regelt die Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen im Netz Süd. Dazu gehören insbesondere die Leistungsverpflichtungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens sowie die Abgeltung, welche das Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Leistungserbringung erhält.

Die zuständigen Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs im Netz Süd sind das Land Schleswig-Holstein sowie die Freie und Hansestadt Hamburg. Aufgrund seines überwiegenden Anteils an der Verkehrsleistung übernimmt das Land Schleswig-Holstein die Federführung und vertritt die Freie und Hansestadt in diesem Verkehrsvertrag. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat das Recht, diesem Verkehrsvertrag beizutreten.

Als Eisenbahnverkehrsunternehmen wird die AKN Eisenbahn AG beauftragt, die sich im Eigentum des Landes Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg befindet. Die Gesellschafter der AKN Eisenbahn AG betreiben zurzeit die Umwandlung der Rechtsform der AKN Eisenbahn AG in eine GmbH. Durch den Rechtsformwechsel wird der Vertragsinhalt nicht berührt.

Das Netz Süd umfasst die Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs auf den Linien A1 (Neumünster – Kaltenkirchen – Hamburg-Eidelstedt) und A3 (Ulzburg-Süd – Elms-horn). Wenn zwischen Kaltenkirchen und Hamburg die S21 realisiert wird, hat das Land das Recht, die Leistungen der Linie A1 in diesem Abschnitt ganz oder teilweise abzube-stellen.

1 Rechtsgrundlagen und Definitionen

1.1 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke des Vertrages gelten die Begriffsbestimmungen gemäß **Anhang 10**.

1.2 Vertragsziele und Aufbau des Vertrages

Im Interesse der individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg sowie zur Sicherstellung einer auch unter sozialen, umweltpolitischen und landesplanerischen Kriterien ausreichenden Verkehrsbedienung soll durch die Betrauung des EVU mit der Erbringung von Verkehrsleistungen ein attraktiver Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gewährleistet werden. Folgende Ziele sollen erreicht werden:

- Sicherung der Mobilität der Verkehrsteilnehmer im Personenverkehr im bedienten Raum,
- Umwelt- und Klimaschutz durch Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf einen attraktiven SPNV,
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im bedienten Raum und seiner Verbindungen in die Nachbarräume,
- Erhöhung der Verkehrsnachfrage auf den von diesem Vertrag betroffenen Linien unter Berücksichtigung möglichst geringer Kosten für die Aufgabenträger.

Hierzu vereinbaren die Vertragsparteien folgenden Vertrag. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) übernimmt hierzu die Planung und Durchführung eines angemessenen Zugangebotes (Nr. 2) mit den in Nr. 3 beschriebenen Qualitätsanforderungen, unter Einsatz der in Nr. 4 beschriebenen Fahrzeuge unter Beachtung der Vorgaben für die Tarifgestaltung (Nr. 5) und Kommunikation (Nr. 6). Das Land Schleswig-Holstein gilt die Leistung nach Nr. 7 ab.

1.3 Rechtsgrundlagen

Der Vertrag basiert auf Art. 3 (1), Art. 4 und Art. 5 (2) VO (EG) Nr. 1370/2007 und § 15 (2) AEG.

1.4 Rechtsstellung der Aufgabenträger in Schleswig-Holstein und Hamburg

1.4.1 Zuständigkeit des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Das Land Schleswig-Holstein ist gemäß § 1 RegG und gemäß § 2 ÖPNVG Schleswig-Holstein Aufgabenträger und zuständige Behörde für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im SPNV im Land Schleswig-Holstein.

Vertragspartner und Auftraggeber ist das Land Schleswig-Holstein als Aufgabenträger im SPNV in Schleswig-Holstein, im folgenden „Land“ genannt, vertreten durch das zuständige Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MVATT).

1.4.2 Zuständigkeit für das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg

Für die definierten Verkehre ist die Freie und Hansestadt Hamburg für ihr Gebiet gemäß § 1 RegG Aufgabenträger. Zuständige Behörde für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im SPNV ist die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI). Hinsichtlich der Abwicklung dieses Vertrages wird die BWVI durch das Land Schleswig-Holstein (im Folgenden „das Land“) und in der Folge gemäß Ziffer **1.4.3** durch die Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) vertreten.

1.4.3 Stellung der NAH.SH GmbH

Die NAH.SH GmbH ist Vertreterin des Landes Schleswig-Holstein sowie der Freien und Hansestadt Hamburg in allen Fragen der Vertragsabwicklung. Die NAH.SH ist berechtigt, Aufträge, Weisungen, Entscheidungen und Zahlungen mit Wirkung für die Aufgabenträger zu erteilen sowie sonstige Rechtspositionen, die den Aufgabenträgern nach diesem Vertrag eingeräumt sind, wahrzunehmen. Willenserklärungen und Erfüllungen im Zusammenhang mit dem vorliegenden Vertrag sind ausschließlich gegenüber der NAH.SH zu leisten.

Hat das EVU Zweifel an der Vertretungsmacht oder Empfangsberechtigung der NAH.SH, hat es dies unverzüglich unter Angabe von Gründen dem zuständigen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein mitzuteilen. Das Land wird die Mitteilung binnen zehn Arbeitstagen bescheiden.

Der Widerruf der Vertretungsmacht oder der Empfangszuständigkeit der NAH.SH durch die Aufgabenträger ist nur durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Vertragspartner (EVU) möglich. Die NAH.SH erhält eine Abschrift der Widerrufserklärung.

1.5 Rechtsstellung des EVU

Das EVU ist Vertragspartner der Reisenden. Es verfügt über die entsprechenden Genehmigungen zur Durchführung von Schienenpersonenverkehr. Der Vertrag zieht keine Vermögensübernahme des EVU durch den Aufgabenträger nach sich.

Es besteht Exklusivität in Bezug auf vom Land bestellte Züge bis auf folgende Ausnahmen, bei denen das EVU mit durch das Land bestellten SPNV-Verkehren rechnen muss:

- Streckenabschnitt Neumünster – Neumünster Süd
- Streckenabschnitt Hamburg Eidelstedt – Hamburg Hbf.

Nr. **2.2.7** ist zu berücksichtigen. Das Land wird darüber hinaus keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen streckenparalleler Verkehrsmittel begründen. Eine Exklusivität gegenüber rein kommerziell erbrachten Verkehren kann nicht gewährt werden

1.6 Zuwendungen

Die Einbeziehung zukünftiger Zuwendungen in die Kalkulation erfolgt auf eigenes Risiko des EVU. Der Wegfall, die Rückforderung oder die Kürzung von Zuwendungen berühren diesen Vertrag nicht. Nr. **7.7.2** findet hier keine Anwendung.

Hiervon unberührt bleibt die Geltendmachung von Zuwendungen auf Anforderungen des Landes nach Nr. **5.5**.

1.7 Allgemeine Treuepflichten

Es gilt ein gegenseitiges Schädigungsverbot zwischen den Vertragspartnern. Die Vertragsparteien haben sich bei der Verfolgung ihrer Interessen so zu verhalten, wie dies in der vertraglichen Festlegung der Ziele und Risikosphären zum Ausdruck kommt. Die Vertragsparteien beachten, dass die Zusammenarbeit auf Dauer angelegt ist. Eine besondere Pflicht besteht seitens des EVU zur Wahrung der Interessen des Landes Schleswig-Holstein, soweit es über die allgemeine Risikoverteilung hinaus dem EVU Risiken abnimmt. Im Rahmen dieses Verkehrsvertrages fallen hierunter auch entsprechende Interessen der Freien und Hansestadt Hamburg. Hierbei wird auf Nr. **7.5.3** und Nr. **7.7.1** verwiesen.

1.8 Rechtsstand

Es gilt deutsches Recht. Verweisungen auf ein ausländisches Recht sind ausgeschlossen. Allgemeine Geschäftsbedingungen des EVU finden keine Anwendung.

1.9 Auslegungsregel

Das Vertragsverhältnis kommt mit Unterzeichnung des Vertrages zustande.

Für die Aufklärung von Widersprüchen innerhalb der für diesen Verkehrsvertrag wirksamen Dokumente gilt folgende Reihenfolge:

- Verkehrsvertrag
- Anhänge

2 Leistungsumfang

2.1 Fahrplanmäßiges Grundangebot

Das Land beauftragt das EVU mit der Erbringung von SPNV-Leistungen auf den Eisenbahnstrecken Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen – Neumünster und Elmshorn – Barmstedt – Ulzburg Süd sowie für die über Ulzburg Süd nördlich hinaus gehenden Fahrten der Linie A2 gemäß in **Anhang 11** dargestelltem Fahrplan/Betriebsprogramm.

Die Leistungen der Linie A2 zwischen Ulzburg-Süd und Norderstedt Mitte liegen im Verantwortungsbereich der Verkehrsgesellschaft Norderstedt mbH (VGN) und sind nicht Gegenstand dieser Betrauung. Eine spätere Aufnahme dieser Leistungen in den Verkehrsvertrag wird von den Vertragspartnern angestrebt.

Im Rahmen dieses Vertrages bestellt das Land ausschließlich Leistungen, die für Fahrgäste geöffnet und im Fahrplan veröffentlicht sind (Nutz-kilometer [Nutz-km]). Nutz-km sind die relevante Größe für das Zugangebot. Leerfahrten werden vom EVU nach eigenem Ermessen ohne gesonderte Abgeltung durchgeführt.

2.1.1 Fahrplankonzept und Betriebsprogramm

Das Fahrplankonzept orientiert sich am Integralen Taktfahrplan (ITF) und am LNVP 2013 bis 2017 des Landes. Das Betriebsprogramm mit Stand 2017 ist in **Anhang 11** wiedergegeben. Das Betriebsprogramm wird jeweils vom Land in Abstimmung mit dem EVU und dem EIU fortgeschrieben. Die grundsätzlichen Leitlinien für das Fahrplankonzept sind im Folgenden (Nr. **2.1.2** bis **2.1.8**) beschrieben.

Der in Nr. **7** dargestellte Ausgleichsbetrag erfolgt für ein definiertes Nutz-km-Volumen. Die Infrastrukturentgelte für Nutz-km (Trassenpreise- und Stationsgebühren) sind durchlaufende Posten (Nr. **7.5**).

2.1.2 Linien und Produktbildung

Die SPNV-Leistungen auf den Linien A1, A2 und A3 können vom Auftraggeber als Regionalbahn (RB) oder Regionalexpress (RE) bestellt werden. Änderungen der Produktbezeichnungen sind möglich. Zu Vertragsbeginn behalten die Linien ihre bisherigen Bezeichnungen bei.

2.1.3 Angebotsumfang und Vertaktung

Die Strecken werden mit allen im Fahrplanjahr 2017 angefahrenen Stationen und in dem Angebotsumfang gemäß **Anhang 11** bedient. Eine Übersicht gibt die folgende Tabelle.

Linie	Teilabschnitt	Takt	Anzahl Zugfahrten (Mo-Fr / Sa / So) ¹
A1	Kaltenkirchen – Neumünster Neumünster – Kaltenkirchen	grundsätzlich Stunden-Takt mit HVZ-Verstärker; aber So 40/80-Minuten-Takt und Randlagen z.T. ausgedünnt	44 / 35 / 29
A1 ²	Ulzburg Süd – Kaltenkirchen Kaltenkirchen – Ulzburg Süd	in HVZ 10-Minuten-Takt, sonst 20-Minuten-Takt bis auf So und z.T. Randlagen (40-Minuten-Takt)	141 / 106 / 60
A1	Quickborn – Ulzburg Süd Ulzburg Süd – Quickborn	grundsätzlich 20-Minuten-Takt; aber So 40-Minuten-Takt und Randlagen z.T. ausgedünnt	122 / 104 / 60
A1	Eidelstedt – Quickborn Quickborn – Eidelstedt	in HVZ 10-Minuten-Takt, sonst 20-Minuten-Takt bis auf So und z.T. Randlagen (40-Minuten-Takt)	139 / 104 / 60
A3	Ulzburg Süd - Barmstedt Barmstedt – Ulzburg Süd	Stunden-Takt (Sonntag 2-Stunden-Takt)	41 / 33 / 22
A3	Barmstedt – Elmshorn Elmshorn - Barmstedt	HVZ 20-Minuten-Takt, NVZ 30-Minuten-Takt, SVZ 60-Minuten-Takt	80 / 44 / 38

Mit Ausnahme der Linie A3 werden die angegebenen Stundenintervalle bzw. Takte in der Regel durch minutengenaue Vertaktung eingehalten. Ausnahmen sind möglich, insbesondere am Tagesrand. Abweichungen von der minutengenauen Vertaktung zur Gewährung von Anschlüssen können zwischen dem EVU und dem Aufgabenträger für jeden Jahresfahrplan abgestimmt werden.

2.1.4 Anschlussbildung und Systemverknüpfung

Durch Anschlussbildung wird Fahrgästen die Möglichkeit eröffnet, Fahrten mit einzelnen öffentlichen Verkehrsmitteln planbar und verlässlich zu einer Reisekette zu verknüpfen. Ein Anschluss wird für die vertragsgegenständlichen Leistungen angenommen, sofern die folgenden Voraussetzungen gegeben sind:

- Bei Anschlussverbindungen des EVU an andere Schnellbahnverkehre (U1, S3, S21, A2) liegt die Übergangszeit zwischen der Ankunft einer Fahrt und der Abfahrt der zugehörigen Anschlussfahrt an den nachfolgend aufgeführten Stationen systembedingt teilweise unter fünf Minuten:
 - Ulzburg Süd
 - Eidelstedt

¹ Details (z. B. Besonderheiten am Freitag auf Teilabschnitten) sind in **Anhang 11** dargestellt

² In diesem Teilabschnitt sind auch Fahrten enthalten, die von/ nach Norderstedt Mitte durchgebunden sind.

- Norderstedt Mitte

An diesen Stationen sind im 10-Minuten-Takt keine Wartezeiten und somit keine Anschlussicherungen vorgesehen. Die Wartezeiten des EVU sind in **Anhang 11** (Betriebsprogramm) dargestellt.

An den anderen Stationen liegt zwischen der Ankunft einer Fahrt und der Abfahrt einer anderen Fahrt eine Übergangszeit von mindestens fünf Minuten (ausgenommen sind Abfahrten von Fahrten, welche in entgegengesetzter Richtung zur vorangegangenen Fahrt verkehren und die gleichen Halte wie diese bedienen) und

- es handelt sich um eine Verknüpfung von Fahrten zwischen SPNV-Leistungen untereinander sowie zwischen SPNV- und SPFV-Leistungen.

Den Fahrplanvorgaben des Verkehrsvertrages liegt das Konzept des ITF zu Grunde, welches Fahrgästen leicht merkbare Anschlussverknüpfungen bietet. An den ITF-Knoten (Systemanschlüssen) ergeben sich aus der vorgenannten Anschlussdefinition zwei oder mehrere gleichzeitig zu bildende Anschlüsse. Zum Vertragsbeginn sind folgende ITF-Knoten (Systemanschlüsse) gebildet:

Knoten	zur Minute
Neumünster	30
Ulzburg Süd	10/30/50 (teilw. häufiger)

Das Land kann das ITF-System zeitlich um 30 Minuten verschieben. Hierzu sind ein Vorlauf von 18 Monaten und die Anhörung aller von dieser Änderung betroffenen EVU erforderlich.

Die nach den vorgenannten Regeln definierten Anschlüsse werden zwischen Land und EVU für jede Fahrplanperiode und zusammen mit den jeweiligen Mindestwartezeiten gemäß Nr. **3.2.1.3** abgestimmt und schriftlich festgehalten.

Das EVU beteiligt sich aktiv an der Entwicklung und Umsetzung der schleswig-holsteinweiten Echtzeitinformation und Anschlussicherung zwischen Bahn und Bus. Es identifiziert entsprechende Anschlussbeziehungen und schafft gemeinsam mit den beteiligten Verkehrsunternehmen sowie Aufgabenträgern die Voraussetzungen für eine funktionierende Anschlussicherung.

Die Übergangszeiten zwischen Bahn und Bus sind an allen Bahnhöfen mit den örtlichen Verkehrsunternehmen (ggf. unter Beteiligung des Landes und der regionalen Aufgabenträger) abzustimmen.

2.1.5 Fahrplanstabilität

Die eingesetzten Fahrzeuge sind in der Lage, das in **Anhang 11** wiedergegebene Betriebsprogramm mit hinreichender Fahrplanstabilität zu bewältigen.

2.1.5.1 Wendezeiten

Für Zugwendungen von Triebwagenleistungen sind mindestens 4 Minuten einzuplanen. Bei Wendezeiten kleiner 5 Minuten ist jedoch beim notwendigen Einsatz von Lint 54 ein zweiter Triebfahrzeugführer zur Einhaltung der Wendezeiten vorzusehen.

2.1.6 Mindestsitzplatzangebot

Das EVU ist verpflichtet, die Mindestkapazitäten gemäß Anhang 11 einzuhalten. Sofern aufgrund einmaliger Ereignisse oder dauerhaft zusätzliche Sitzplatzkapazitäten oder Sonderzüge erforderlich sind, liegt dies im Verantwortungsbereich des EVU. Eine zusätzliche Vergütung für weitere Sitzplatzkapazitäten durch das Land erfolgt nicht. Das EVU ist nur insofern für zusätzliche Sitzplatzkapazitäten verantwortlich, als dass die vorhandenen Fahrzeuge gemäß Nr. 4 dafür ausreichen.

Die Sitzplatzkapazitäten sind in Anhang 2 dargestellt.

2.1.7 Zusatzkontingente für Kapazitätssteigerungen

Entfällt

2.1.8 Fahrzeugreserven

Die Fahrzeugreserven des EVU beträgt einen Lint 54 und zwei VTA.

2.2 Fortschreibung der Leistung

2.2.1 Grundsatz

Die Fortschreibung des nach Nr. 2.1 definierten Ausgangsbetriebsprogramms erfolgt durch das Land auf Basis der vom EVU entwickelten Umsetzung und der vom EVU für diesen Vertrag vorgesehenen Fahrzeuge. Das EVU kann jederzeit eine Fortschreibung anregen.

2.2.2 Ausgangswert

Das Betriebsprogramm (Nr. 2.1) ist in **Anhang 11** festgelegt und umfasst ca. 2,3 Mio. Nutz-km (Kalkulationsbasis Normjahr und vertragsrelevante Strecken-km gemäß **Anhang 13**).

Die Nutz-km nach einzelnen Zugkonfigurationen ergeben sich aus Anhang 6, Blatt 0.

2.2.3 Umbestellungen von Fahrplanleistungen durch das Land

Umbestellungen sind Fahrplanänderungen ohne Veränderung der jährlichen Gesamtleistung (Nutz-km) gemäß **Anhang 11** und ohne Beschaffung neuer Fahrzeuge. Soweit sich durch Umbestellungen die Traktion für einzelne Fahrten ändert, wird nur dieser Aspekt als Mehr- bzw. Abbestellung gemäß Nr. 2.2.4 bzw. Nr. 2.2.5 und Nr. 7.3.1 abgerechnet. Umbestellungen (Verschiebung von Nutz-km ohne Änderung der Traktion) verändern nicht den Ausgleichsbetrag nach Nr. 7.3.1.

Umbestellungen von Fahrten und Traktionen erfolgen paarig. Ausgangs- und Zielort sind jeweils Kaltenkirchen bzw. soweit eine Abstellung der Fahrzeuge dort erfolgt auch in Neumünster Süd. Ausnahmen hiervon sind möglich, falls die Gegenleistung über die Schwächung oder Stärkung der Traktion einer bestehenden Fahrt erfolgen kann.

2.2.4 Mehrbestellungen von Fahrplanleistungen durch das Land

Das Land ist berechtigt, im Rahmen vorhandener oder vom EVU in zumutbarer Zeit zu beschaffender Ressourcen Mehrbestellungen vorzunehmen. Unter Beachtung der Fristen (Nr. 2.2.8) ist das Land berechtigt, das Betriebsprogramm zu erweitern, so dass zu dessen Erfüllung ein Leistungsvolumen von höchstens 120 % der im Betriebsprogramm (**Anhang 11**) zu Grunde gelegten Nutz-km erforderlich ist. Erfolgt eine Mehrbestellung durch das Land im Sinne des Satzes 2, wird der Ausgleichsbetrag entsprechend Nr. 7.3.1. angepasst. Für darüber hinausgehende Mehrbestellungen gilt § 2 Nr. 3 VOL/B.

Mehrbestellungen von Fahrten und Traktionen erfolgen paarig. Sie hat den Ausgangs- und Zielort Kaltenkirchen. Ausnahmen hiervon sind möglich, falls die Gegenleistung über die Schwächung oder Stärkung der Traktion einer bestehenden Fahrt erfolgen kann.

Ferner ist das Land berechtigt, im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten Sonderfahrten auch auf weiteren Strecken der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg zu bestellen.

2.2.5 Abbestellungen von Fahrplanleistungen durch das Land

Unter Beachtung der Fristen (Nr. 2.2.8) ist das Land berechtigt, den Leistungsumfang soweit zu reduzieren, dass noch mindestens 85 % der im Betriebsprogramm (**Anhang 11**) zu Grunde gelegten Nutz-km erbracht werden. Dabei darf die Veränderung von einem Jahr auf das nächste maximal 5 % betragen.

Für darüber hinausgehende Abbestellungen gilt § 2 Nr. 3 VOL/B.


Abbestellungen von Fahrten und Traktionen erfolgen paarig. Ausnahmen hiervon sind möglich, falls die Gegenleistung über Schwächung oder Stärkung der Traktion einer bestehenden Fahrt erfolgen kann.

Erfolgt im Rahmen dieses Verkehrsvertrages eine Abbestellung durch das Land, wird der Ausgleichsbetrag entsprechend Nr. 7.3.1 angepasst.

2.2.6 Bestellung mit Fahrzeugmehrbedarf

Erhöht sich der Fahrzeugbedarf durch Mehrbestellungen, so gilt für die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge §2 Nr. 3 VOL/B.

2.2.7 Mögliche Weiterentwicklung des Betriebsprogramms

Wenn zwischen Kaltenkirchen und Hamburg die S21 realisiert wird, hat das Land das Recht, die Leistungen der Linie A1 in diesem Abschnitt ganz oder teilweise abzubestellen und für die Verkehre zwischen Neumünster, Kaltenkirchen und Norderstedt Mitte ein grundlegend neues Betriebsprogramm zu bestellen. Die damit verbundenen Abbestellungen gelten außerhalb der oben genannten Abbestellkontingente. 

Mit der Neuorganisation einhergehend kann das Land in Abstimmung mit dem EVU auch die Linienbezeichnungen sowie die Regelungen zum Corporate Design weiterentwickeln.

2.2.8 Fristen

Es gelten folgende Fristen für Leistungsänderungen:

- a. Minder-/Mehrbestellungen mit Auswirkungen auf den Fahrzeugbedarf sind schnellstmöglich zu realisieren und einvernehmlich zwischen Land und EVU abzustimmen und vorzunehmen.
- b. Minder-/Mehrbestellungen mit Auswirkungen auf die Nutz-km-Leistung und/oder auf die Traktion bis jeweils zu 5 % der Nutz-km pro Jahr sind mit einer Vorlaufzeit von vier Monaten vorzunehmen. Dabei teilt das Land dem EVU die maximal zu bestellenden Trassen bereits mit einer Vorlaufzeit von zehn Monaten vor dem Inkrafttreten des Jahresfahrplans mit.
- c. Minder-/ Mehrbestellungen mit Auswirkungen auf die Nutz-km-Leistung und/oder auf die Traktion von jeweils 5 bis 10 % der Nutz-km pro Jahr sind mit einer Vorlaufzeit von 24 Monaten vorzunehmen. Dabei teilt das Land dem EVU die maximal zu bestellenden Trassen bereits mit einer Vorlaufzeit von zehn Monaten vor dem Inkrafttreten des Jahresfahrplans mit.
- d. Minder-/Mehrbestellungen zur Abdeckung eines kurzfristigen Bedarfs sind in Umfang von bis zu 5 % der wöchentlich zu erbringenden Nutz-km mit einer Frist von 14 Tagen und in Umfang von 30% der wöchentlich zu erbringenden Nutz-km mit einer Frist von drei Monaten möglich.
- e. Abbestellung von Leistungen aufgrund einer Verlängerung der S21 bis Kaltenkirchen (oder einem anderen Endpunkt auf der AKN-Linie A1 zwischen Hamburg-Eidelstedt und Kaltenkirchen) sind mit einem Vorlauf von mindestens 3 Jahren möglich.

2.2.9 Verfahren der Fahrplanaufstellung

a) Jahresfahrpläne

Dem Land werden zur Kenntnisnahme und Prüfung (Nr. **8.3.6**) auf Einhaltung der vertraglichen Pflichten (Nr. **2.1.1** bis **2.1.8**) folgende Unterlagen jährlich rechtzeitig vor Fahrplanwechsel vorab zur Verfügung gestellt (das Land kann diese Daten gemäß Nr. **8.4.2** verwenden):

- Fahrplangentwurf (Excel) Trassenanmeldung des zwischen AKN und Land abgestimmten Fahrplans
- Trassenangebot/Trassenablehnung durch das EIU, alle Vorgänge im Zusammenhang mit Trassenablehnungen (Einigungsverhandlung, behördliche/gerichtliche Verfahren)
- Fahrplantabellen (Format RailML und Excel), Bildfahrplan soweit nach Einführung RBL möglich (auch in elektronischer Form) sowie Umlaufpläne sowie Berechnung der Nutz-km nach Traktionen jeweils rechtzeitig vor Inkrafttreten des Jahresfahrplans; elektronische Fahrplandaten (Hafas-Rohdaten/Austauschformat) - erst möglich nach kompletter Einführung RBL:
einen Monat vor Inkrafttreten des Jahresfahrplans

b) Sonderverkehre

Entsprechend den Fristen nach Nr. **2.2.8 c)** kann das Land vom EVU die Durchführung von Sonderverkehren verlangen. Dies umfasst insbesondere die Verstärkung vorhande-

ner Fahrten mit vorhandenen Fahrzeugen, zusätzliche Fahrten und die Erweiterung fahrplanmäßiger Betriebszeiten.

c) Unterjährige Fahrplanänderungen

Unterjährige Fahrplanänderungen sind bis zu einer Ankündigungsfrist von zwei Wochen möglich, sofern der die Änderung veranlassende Umstand für das Land oder das EVU im Rahmen des üblichen Aufstellungsverfahrens für den Jahresfahrplan nicht bzw. nicht früher als eine Woche vor Ankündigung vorhersehbar war. Die Entwürfe werden dem Land frühzeitig zur Prüfung und Zustimmung auf Einhaltung der grundlegenden Vorgaben vorgelegt.

Darüber hinaus sind kurzfristige Fahrplanänderungen bis zu einer Frist von einem Tag möglich, wenn dies aufgrund unvorhergesehener Umstände seitens des Infrastrukturbetreibers oder durch in keiner Weise voraussehbare Nachfrageänderungen erforderlich ist. Zudem kann eine geplante Ersatzbeförderung (Nr. **3.2.1.5**) notwendig sein.

In jedem Fall werden die Pflichten bezüglich der Kundeninformation (Nr. **6.1**) eingehalten.

Fahrplanänderungen nach den Buchstaben b) und c) dokumentiert das EVU gegenüber dem Land kurzfristig mit Fahrplantabellen und einer Aufstellung der geänderten Leistung in Nutz-km.

d) Allgemeine gegenseitige Informationen

Das EVU und das Land informieren sich gegenseitig umfassend und zeitgerecht über die jeweils bekannten Planungen anderer Eisenbahnverkehre oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit diese nicht vertraulich sind. Gleiches gilt für Veränderungen und Planungen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur.

2.3 Infrastrukturabhängigkeit

Die Informationen zur Infrastruktur sind in Anhang 9 enthalten.

2.4 Mehrleistungen durch das EVU

Das EVU kann über das Angebot nach Nr. **2.1** hinaus aus eigenem unternehmerischem Interesse Mehrleistungen auf den vertraglichen Strecken erbringen. Hierzu wird keine Abgeltung gewährt.

Auf anderen Strecken in Schleswig-Holstein wird das EVU Schienenpersonenverkehrsleistungen nur erbringen, wenn das Land dem zustimmt.

2.5 Betriebsleitzentrale und Service

Zur Sicherung der Disposition des Verkehrs und der Maßnahmen bei Abweichungen wird eine Betriebsleitzentrale zu allen Zeiten, zu denen fahrplanmäßige Leistungen durch Züge des EVU erbracht werden, durch das EVU besetzt gehalten. In der Betriebsleitzentrale ist spätestens ab Fahrplanwechsel im Dezember 2018 ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) vorzuhalten, welches die Echtzeitdaten gemäß Nr. **6.1.4** u. a. für die Anschlusssicherung verwendet. Die Betriebsleitzentrale ist über Telefon, Fax und E-Mail jederzeit für das Land erreichbar. Sie hat jederzeit Zugriff zu den sich im Einsatz befindli-

chen TriebfahrzeugführerInnen. Die Betriebsleitzentrale hat ihren Sitz in Schleswig-Holstein oder Hamburg.

3 Qualität

Land und EVU wollen den Fahrgästen qualitativ hochwertige Produkte im SPNV anbieten. Dies wird gewährleistet durch die im Folgenden genannten Mindestanforderungen.³

3.1 Qualitätsmanagementsystem (QMS) und Qualitätsbewertung Stationen

Die Mehrzahl der im Folgenden definierten Qualitätskriterien wird durch externe Gutachter erfasst und bewertet. In den betreffenden Abschnitten zur Messung, Dokumentation und Bewertung dieser Kriterien wird auf folgende Systeme verwiesen:

a) Qualitätsmanagementsystem (QMS)

Zur Erfassung und Bewertung der Qualitätskriterien

- Ersatzbeförderung (Nr. **3.2.1.5**),
- Sauberkeit Fahrzeuge (Nr. **3.2.2.1**),
- Beseitigung von Schäden an Fahrzeugen (Nr. **3.2.3.1**),
- Personalpräsenz in den Zügen – Qualität der Aufgabenerfüllung (Nr. **3.2.4.1**),
- Personalkompetenz (Nr. **3.2.4.3**) und
- Information während der Reise (Nr. **3.2.5.2**)

kommt das Qualitätsmanagementsystem (QMS) gemäß **Anhang 3a** und Nr. **7.3.2** zur Anwendung.

Darüber hinaus werden im Rahmen des QMS die Angaben des EVU zu den Qualitätskriterien

- Mindestsitzplatzangebot über Ist-Zugbildung (Nr. **3.2.1.4**) und
- Personalpräsenz in den Zügen – Umfang (Nr. **3.2.4.1**)

überprüft.

Die Verfügbarkeit der Vertriebswege wird ebenfalls über das QMS erfasst und bewertet (Nr. **5.6.5**).

b) Qualitätsbewertung Stationen

Die Erfassung und Bewertung der Qualitätskriterien

- Sauberkeit Stationen (Nr. **3.2.2.2**) und
- Beseitigung von Schäden an Stationen (Nr. **3.2.3.2**)

erfolgt im Rahmen der Qualitätsbewertung Stationen gemäß **Anhang 3b** und Nr. **7.3.2**.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Qualitätsbewertung Stationen die Angaben des EVU zu den Qualitätskriterien

- Personalpräsenz an Stationen (Nr. **3.2.4.2**) und
- Information vor der Reise – Informationen in den Stationen (Aushänge) (Nr. **3.2.5.1**)

überprüft.

³ Im Verbundraum des HVV gelten ergänzende Qualitätsanforderungen. Hierfür maßgeblich ist die Ergänzung „Qualitätsstandards und –steuerung für den regionalen SPNV im Hamburger Verkehrsverbund“ des Kooperationsvertrages des HVV (siehe **Anhang 5**).

3.2 Qualitätskriterien

3.2.1 Angebotssicherheit

3.2.1.1 Zugausfall

Grundlage/Definition

Ein Zug gilt als ausgefallen, wenn er den vorgesehenen Laufweg ganz oder teilweise nicht bedient oder sich um mehr als 30 Minuten verspätet (Verspätungsausfall). Die ausgefallenen Nutz-km eines Verspätungsausfalls werden durch die Strecke zwischen dem jeweils vorangegangenen Messpunkt und dem Messpunkt bestimmt, an dem die betreffende Verspätung von mehr als 30 Minuten festgestellt wurde. Werden fahrplanmäßige Halte nicht bedient oder vorzeitig verlassen, gilt der Zug als zwischen dem vorherigen und dem nachfolgenden planmäßigen Halt als ausgefallen.

Ursachen für Zugausfälle werden nach dem folgenden Schema gruppiert:

- Ursachengruppe A: Zugausfälle aufgrund von Baumaßnahmen und aufgrund anderweitig eingeschränkter Infrastrukturverfügbarkeit (soweit nicht unter die Ursachen gemäß Nr. **8.3.1.1** fallend)
- Ursachengruppe B: Zugausfälle aufgrund von Ursachen gemäß Nr. **8.3.1.1**
- Ursachengruppe C: alle übrigen Zugausfälle

Bei Ausfall eines Zuges ist das EVU verpflichtet, eine Ersatzbeförderung gemäß Nr. **3.2.1.5** zu gewährleisten. Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn nach maximal 30 Minuten ein Zug mit gleicher Haltepolitik folgt und dieser die Kapazitätsanforderungen gemäß Nr. **3.2.1.5** erfüllt.

Messung

Das EVU stellt die Erfassung aller Zugausfälle über eigene Betriebssteuerungssysteme oder Aufzeichnungen des EIU sicher.

Dokumentation

Das EVU stellt dem Land die tages- und zugscharfen Daten wochenaktuell in dem in **Anhang 3c** dargestellten Datenformat zur Verfügung (Nr. **8.3.8**). Alle Ausfallmeldungen sind mit einer Ursachenkodierung zu versehen. Bei der Kodierung der Ausfallursachen wird mindestens eine Unterscheidung nach den Kategorien „EIU“, „Baumaßnahmen“, „Fahrzeuggesteller“ (vgl. auch Ursachengruppe A unter ‚Auswertung‘), „Ursachen gemäß Nr. 8.3.1.1“ (Ursachengruppe B) sowie „EVU Fahrzeuge“, „EVU sonstige Ursachen“ und „sonstige Ursachen“ (Ursachengruppe C) vorgenommen. Auf Wunsch erhält das Land die entsprechenden Daten tagesaktuell (Nr. **8.3.8**). Das EVU macht auf Wunsch tages- und zugscharfe Angaben zur Art und Weise der Ersatzbeförderung (z. B. Beschreibung der Busprodukte, Gesamtzahl der eingesetzten Busse, Zuordnung der Busfahrten zu den hierdurch ersetzten Zugfahrten) (Nr. **8.3.8**). Im kleinen und im großen Statusbericht (zur Definition vgl. Nr. **8.3.8**) erfolgt jeweils eine summarische Darstellung der Zugausfälle (Nr. **8.3.8**). Land und AKN stimmen sich regelmäßig – mindestens jedoch monatlich – über die Richtigkeit und Vollständigkeit der gelieferten Daten ab.

Treten unvorhergesehene Zugausfälle in erheblichem Umfang auf (z. B. bei Streckenspernung), meldet die AKN dem Land dies im Einzelfall spätestens am nächsten Werktag per E-Mail, Fax oder einem vergleichbaren schriftlichen Kommunikationsmittel (Nr. **8.3.8**).

Bewertung

Wird eine Ersatzbeförderung gemäß Nr. **3.2.1.5** durchgeführt und bietet das EVU zu diesem Zweck zusätzliche Fahrten mit Zügen oder Bussen an, so erfolgt keine Minderung der Abgeltung.

Ohne eine solche Ersatzbeförderung wird der Zugausfall als Nichtleistung gewertet (Nr. **8.3.3**). Für die betroffenen Nutz-km erfolgt eine Minderung in Höhe des durchschnittlichen Abgeltungsbetrages je Nutz-km gemäß **Anhang 6**, Blatt1, Position 8.

Bei Eintritt der nachfolgenden Fallkonstellationen gelten jeweils abweichende Bewertungsregeln:

- Kommt es innerhalb eines Monats zu Zugausfällen der Ursachengruppe C im Umfang größer 1 % der monatlichen Nutzkilometerleistung, so erfolgt bei Durchführung einer Ersatzbeförderung gemäß Nr. **3.2.1.5** für die 1 % der Nutzkilometerleistung überschreitenden, ausgefallenen Nutz-km eine Minderung in Höhe von 50 % des durchschnittlichen Abgeltungsbetrages je Nutz-km gemäß **Anhang 6**, Blatt 1, Position 8. Ohne eine solche Ersatzbeförderung erfolgt für die betroffenen Nutz-km eine Minderung in Höhe des durchschnittlichen Abgeltungsbetrages je Nutz-km und es wird zusätzlich eine Vertragsstrafe von 4 € je betroffenem Nutz-km verhängt.
- Kommt es innerhalb eines Jahres zu Zugausfällen im Umfang größer 1 % der jährlichen Nutzkilometerleistung, für die gemäß Abschnitt ‚Grundlage/Definition‘ keine Ersatzbeförderung sichergestellt zu werden braucht, so erfolgt für die 1 % der Nutzkilometerleistung überschreitenden, ausgefallenen Nutz-km eine Minderung in Höhe von lediglich 50 % des durchschnittlichen Abgeltungsbetrages je Nutz-km gemäß **Anhang 6**, Blatt 1, Position 8.

Im Verhältnis zum Infrastrukturbetreiber gilt Nr. **7.7.1**.

3.2.1.2 Pünktlichkeit

Grundlage/Definition

Die Mindestpünktlichkeit beträgt – unabhängig von der Frage der Risikosphären (Nr. **8.3.1.1**) – 95 % (vereinbarter Pünktlichkeitsgrad). Bei Ankunft an einer der Stationen gelten Züge als pünktlich, wenn die Ankunft des Zuges an der gewöhnlichen Halteposition um weniger als **sechs Minuten** gegenüber dem veröffentlichten Fahrplan verspätet erfolgt. Abweichungen von bis zu 5 Minuten, 59 Sekunden gelten somit als pünktlich. Bei Abfahrt an einer der Stationen gelten Züge als pünktlich, wenn die Abfahrt des Zuges an der gewöhnlichen Halteposition nicht vorzeitig erfolgt.

Messung

Das EVU stellt die automatisierte Messung der Pünktlichkeit aller Züge über eigene Betriebssteuerungssysteme oder manuelle Aufzeichnungen sicher. EVU und Land stimmen sich bezüglich der Herkunft der Pünktlichkeitsdaten bis zu Vertragsbeginn einvernehmlich ab.

Es sind alle Abfahrten und Ankünfte an folgenden Messstellen zu erfassen:

- Hamburg Hbf
- Hamburg-Eidelstedt
- Ulzburg Süd
- Kaltenkirchen
- Neumünster
- Barmstedt
- Elmshorn

Außerdem erfolgt eine Messung am jeweiligen fahrplanmäßigen Start- und Endpunkt der Züge, soweit dies durch die oben genannten Messstellen nicht gewährleistet ist.

Es ist für jede Messung ein minutengenauer Wert für die Abweichung vom Sollfahrplan vorzusehen, d. h. auch für Abweichungen von weniger als 6 Minuten, für minutengenau pünktliche sowie für verfrühte Abfahrten bzw. Ankünfte.

Dokumentation

Das EVU stellt dem Land die tages- und zugscharfen Daten dekadenweise in dem in **Anhang 3c** dargestellten Datenformat zur Verfügung (Nr. **8.3.8**). Verspätungen von sechs Minuten (6 Minuten, 0 Sekunden) oder mehr sind mit der in **Anhang 3c** definierten Ursachenkodierung zu versehen. Auf Wunsch erhält das Land die beschriebenen Daten tagesaktuell (Nr. **8.3.8**). Im kleinen und im großen Statusbericht erfolgt jeweils eine summarische Darstellung der Pünktlichkeit (Nr. **8.3.8**). Land und EVU stimmen sich regelmäßig – mindestens jedoch monatlich – über die Richtigkeit und Vollständigkeit der gelieferten Daten ab.

Störungen, die den zuverlässigen und pünktlichen Betriebsablauf erheblich beeinträchtigen (z. B. mit der Folge einer Tagespünktlichkeit von weniger als 80 %), meldet das EVU dem Land im Einzelfall spätestens am nächsten Werktag außer samstags per E-Mail, Fax oder einem vergleichbaren schriftlichen Kommunikationsmittel (Nr. **8.3.8**).

Bewertung

Zur Bewertung des Qualitätsstandards werden ausschließlich Pünktlichkeitswerte bei Ankunft herangezogen. Die Abrechnung erfolgt nach Ablauf jedes Kalenderjahres auf Basis von vier Quartalsdurchschnittswerten der erreichten Pünktlichkeit (tatsächlicher Pünktlichkeitsgrad, Pt). Der tatsächliche Pünktlichkeitsgrad entspricht dem prozentualen Anteil der pünktlichen Messungen an der Gesamtzahl der Messungen des betreffenden Quartals.

Weicht der tatsächliche Pünktlichkeitsgrad des Quartals um mehr als 0,5 Prozentpunkte (Toleranzfeld) von dem vereinbarten Pünktlichkeitsgrad (95 %) nach unten ab, reduziert sich die Abgeltung um den nach folgender Formel berechneten Malusbetrag M:⁴

$$M = (95 - Pt) \times (100 - Pt) \times \text{Nutz-km Angebotsumfang Quartal} \times 0,002 \text{ €}$$

⁴ Beispielhafte Berechnung eines Malusbetrages für ein Quartal:

M: Malusbetrag Pt: tatsächlicher Pünktlichkeitsgrad
 $M = (95 - Pt) \times (100 - Pt) \times \text{Nutz-km Angebotsumfang Quartal} \times 0,002 \text{ €}$
Annahme: Pt = 90,5 % bei 1.050.000 Nutz-km Angebotsumfang Quartal
 $M = (95 - 90,5) \times (100 - 90,5) \times 1.050.000 \times 0,002 \text{ €} = 89.775 \text{ €}$

Das Land behält sich bei Fehlen von Messdaten in erheblichem Umfange eine angemessene Minderung der Abgeltung vor. Bei Bezug der Daten über das EIU wird auf Nr. 7.7.1 verwiesen.

3.2.1.3 Anschlusssicherung

Grundlage/Definition

Die Sicherung von Anschlüssen und verlässlichen Reiseketten ist eine zentrale Aufgabe des EVU.

a) Anschlüsse

Das EVU sichert alle Anschlüsse, die aus den Vorgaben gemäß Nr. 2.1.4 abzuleiten sind. Sofern Anschlussbeziehungen mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln gegeben sind, gelten die Regeln unter b) entsprechend.

Übergänge auf den bzw. vom Fernbuslinienverkehr gelten nicht als Anschlüsse im Sinne des Verkehrsvertrages. Gleichwohl hat hier das EVU bei einer Ankunftsverspätung alles Erforderliche zur Information der Fahrgäste über deren Weiterreise zu unternehmen.

b) Anschlusssicherung

Anschlüsse von anderen Fahrten werden durch Abwarten unter Einhaltung der Mindestwartezeiten gemäß c) betrieblich sichergestellt. Sofern ein Anschluss nicht über die landesweite Echtzeitinformation und/oder fahrdiensttechnisch gesichert ist, wird über die Ankunft der Zubringerfahrt eine Ankunftsmeldung eingeholt.

Anschlüsse auf andere Fahrten werden durch pünktliche Ankunft am Umsteigepunkt gewährleistet. Im Falle von Verspätungen wird mittels Vormeldung an das EIU bzw. die betreffenden EVU oder Busunternehmen aktiv darauf hingewirkt, dass die vorgesehenen Anschlussfahrten erreicht werden können.

c) Mindestwartezeiten

Grundsätzlich warten Zugfahrten des EVU auf verspätete Zubringerzüge mindestens fünf Minuten. Hiervon darf nur in den folgend genannten Ausnahmen abgewichen werden:

Infrastrukturbedingt geringere Mindestwartezeiten: In Fällen, in denen das Anschlussabwarten von mindestens fünf Minuten den fahrplanmäßigen Betrieb auf einer Strecke nachhaltig stören würde, kann von der grundsätzlichen Mindestwartezeit abgewichen werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn auf eingleisigen Streckenabschnitten mit wenigen Begegnungsstellen Verspätungen auf Gegenzüge übertragen werden und über einen Zeitraum von mehreren Stunden nicht abgebaut werden können bzw. Anschlüsse verloren gehen.

- Längere Mindestwartezeiten: Soweit der fahrplanmäßige Betrieb auf einer Strecke auch mit längeren Mindestwartezeiten als fünf Minuten gewährleistet werden kann, ist die längstmögliche Mindestwartezeit ohne nachhaltige Beeinträchtigung des fahrplanmäßigen Betriebes zu wählen.
- Letzte Anschlüsse eines Betriebstages: Es gelten die Vorgaben zu den Wartezeiten in **Anhang 11**.

- Angesichtsregel: Zusätzlich gilt für alle Zugfahrten die sogenannte Angesichtsregel. Dies bedeutet, dass die Abfahrt im Einzelfall um bis zu drei Minuten über die festgelegte Mindestwartezeit hinaus verzögert werden soll, damit Übergangsreisende aus einem bahnsteiggleich einfahrenden verspäteten Zubringerzug übernommen werden können. Es soll nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen eine Abfahrt angesichts des einfahrenden Zuges am gleichen Bahnsteig vermieden werden.
- Verzicht auf Abwarten: Liegt eine der folgenden Voraussetzungen vor, kann auf das Abwarten eines verspäteten Zubringerzuges verzichtet werden:
 - aa) Die festgelegte Mindestwartezeit ist > fünf Minuten und das Begleitpersonal des verspäteten Zubringerzuges teilt der Betriebsleitzentrale (Nr. 2.5) explizit mit, dass keine Übergangsreisenden zu erwarten sind. Voraussetzung für eine solche Vor-meldung ist, dass das Begleitpersonal in allen Wagen bzw. Abteilen persönlich (nicht über Lautsprecherdurchsage) evtl. Umsteigewünsche der Fahrgäste erfragt hat und solche dann nicht vorliegen. Dabei ist darauf zu achten, dass auch unter-wegs zusteigende Fahrgäste erfasst werden.
 - bb) Das EVU stellt sicher, dass Fahrgäste mit Umsteigewunsch aus verspäteten Zu-bringerzügen nach maximal 15 Minuten mit Bus, Taxi oder einer anderen Zugfahrt ab dem Umsteigebahnhof an ihr Ziel weiterbefördert werden.

Die anzuwendenden Mindestwartezeiten gemäß **Anhang 11** werden zwischen Land und EVU einvernehmlich auf Basis der vorgenannten Regeln für jede Fahrplanperiode und die unter a) und Nr. 2.1.4 definierten Anschlüsse abgestimmt und schriftlich festgelegt. Das Land ist berechtigt, die festgelegten Mindestwartezeiten zu veröffentlichen bzw. vom EVU eine Kommunikation der Regeln zur Anschlusssicherung gegenüber den Fahrgästen zu fordern.

Messung/Dokumentation

Das Land prüft stichprobenhaft die Einhaltung der verkehrsvertraglichen Anforderungen zur Anschlusssicherung. Außerdem liegen dem Land zur Beurteilung des Qualitätskriteriums die Daten über die Inanspruchnahme der Kundengarantie (Nr. 3.3) vor.

Bewertung

Wird festgestellt, dass die geforderte Mindestwartezeit nicht eingehalten wurden, hat das EVU eine Vertragsstrafe in Höhe von 500 € je Fall (Zugfahrt) zu entrichten.

3.2.1.4 Mindestsitzplatzangebot

Grundlage/Definition

Zur Gewährleistung eines nachfragegerechten Sitzplatzangebotes sind die nach Nr. 2.1.6 vereinbarten Mindestkapazitäten einzuhalten.

Messung

Das EVU erfasst, sobald das RBL in Betrieb genommen worden ist, tages- und zugscharf die Ist-Zugbildung. Gemeldet werden lediglich die Änderungen; liegen keine Abweichungen zum Soll vor, erfolgt keine Meldung an die NAH.SH. Die Soll-Zugbildung berücksichtigt die nach Nr. 2.1.6 vereinbarten Mindestkapazitäten.

Daneben werden die Angaben des EVU zur Ist-Zugbildung im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) überprüft.

Dokumentation

Zum Fahrplanwechsel sowie bei unterjährigen Änderungen erhält das Land vom EVU die aktuellen Umlaufpläne (Nr. **2.2.9**) und die nach den Vorgaben in **Anhang 3c** zu erstellende Soll-Zugbildung. Die tages- und zugscharfen Daten zur Ist-Zugbildung werden dem Land dekadenweise in dem in **Anhang 3c** dargestellten Datenformat übermittelt. Auf Wunsch erhält das Land diese Daten auch tagesaktuell (Nr. **8.3.8**). Im kleinen und im großen Statusbericht erfolgt jeweils eine summarische Darstellung des Fahrzeugeinsatzes (Nr. **8.3.8**). Land und EVU stimmen sich regelmäßig – mindestens jedoch monatlich – über die Richtigkeit und Vollständigkeit der gelieferten Daten ab.

Zudem stehen die Ergebnisse zur Ist-Zugbildung im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) zur Verfügung.

Erhebliche Abweichungen vom beschriebenen Qualitätsstandard (z. B. absehbarer Einsatz von Einzel- statt Doppeltraktion bzw. abweichender Fahrzeuge über mehrere Tage in Folge) meldet das EVU dem Land im Einzelfall spätestens am nächsten Werktag per E-Mail, Fax oder einem vergleichbaren schriftlichen Kommunikationsmittel (Nr. **8.3.8**).

Bewertung

Das Fehlen von bestellten Zugeinheiten bzw. Sitzplatzkapazitäten wird als Teilnichtleistung nach Nr. **8.3.3** behandelt. In diesem Fall werden für die betroffenen Nutz-km 50% des durchschnittlichen Abgeltungsbetrags einbehalten.

Soweit in einem Kalendermonat bei mehr als 10 % der planmäßigen Nutz-km dieses Monats Zugeinheiten bzw. Sitzplatzkapazitäten fehlen, wird je 10 % überschreitenden Nutz-km mit fehlenden Zugeinheiten bzw. verminderter Sitzplatzkapazität zusätzlich eine Vertragsstrafe in Höhe von 8 € pro Nutz-km erhoben.

Die Angaben des EVU zur Ist-Zugbildung werden im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) überprüft.

3.2.1.5 Ersatzbeförderung

Grundlage/Definition

a) Gewährleistung der Reisekette

Ersatzbeförderung dient der Gewährleistung der Reisekette und hat möglichst schnell und komfortabel zu erfolgen. Möglichkeiten hierzu sind die Nutzung von

- anderen Zügen,
- Bussen (Schienenersatzverkehr) oder
- Taxen/Mietwagen (Schienenersatzverkehr).

Die Gewährleistung der Reisekette ist gegeben, wenn an allen Stationen sowohl für die planmäßige Abfahrtszeit als auch für die planmäßige Ankunftszeit und planmäßige Anschlüsse eine Verbindung zur Verfügung steht.

Im Rahmen der Ersatzbeförderung ist jede ausgefallene Zugfahrt durch mindestens eine Ersatzfahrt zu ersetzen. Dabei sind alle Halte der planmäßigen Zugfahrt zu bedienen. Es sind mehrere Busprodukte je ausgefallenem Zug anzubieten, wenn dadurch nachfolgende Anschlüsse ermöglicht werden können und eine unangemessene Verlängerung der Reisezeit für Durchgangsreisende verhindert werden kann.

Ein „schneller“ Bus verkehrt ohne Zwischenhalt zwischen der Anfangsstation und der Endstation der Ersatzbeförderung. Daneben wird ein „langsamer“ Bus eingesetzt, der an allen Bahnhöfen hält. Zur Gewährleistung der Reiseketten kann neben dem „schnellen“ Bus auch der Einsatz von zwei „langsamen“ Bussen erforderlich sein:

Ein „langsamer“ Bus befördert diejenigen Fahrgäste, deren Reise in dem von der Ersatzbeförderung betroffenen Streckenabschnitt beginnt. Dieser Bus fährt vor der regulären Abfahrtszeit an der Anfangsstation der Ersatzbeförderung ab, bedient alle von der Ersatzbeförderung betroffenen Stationen und erreicht die Endstation der Ersatzbeförderung rechtzeitig zum fahrplanmäßigen Abfahrtszeitpunkt des Anschlusszuges.

Ein zweiter „langsamer“ Bus befördert diejenigen Fahrgäste, deren Ziel in dem von der Ersatzbeförderung betroffenen Streckenabschnitt liegt. Dieser Bus übernimmt die entsprechenden Fahrgäste am Anfangsbahnhof der Ersatzbeförderung und bedient alle von der Ersatzbeförderung betroffenen Stationen.

b) Geplante Ersatzbeförderung

Die Ersatzbeförderung gilt als **geplant**

- bei Fahrplanänderungen (Nr. **2.2.9 c**) und ggf. **a**)) aufgrund von Bauarbeiten. Hierzu ist vorab die Zustimmung des Landes erforderlich. Das Land wird die Zustimmung erteilen, wenn dargelegt wird, dass der Infrastrukturbetreiber die Bauarbeiten/Instandhaltungsarbeiten unter Zumutbarkeitsgesichtspunkten nur unter Streckensperrung durchführen kann.
- wenn eine Reaktionszeit von 24 Stunden überschritten ist (maßgeblich ist der frühestmögliche Zeitpunkt einer Kenntnisnahme des Störfalles).

Für die **geplante** Ersatzbeförderung gelten folgende Anforderungen:

- Das Platzangebot ist entsprechend der zu erwartenden Nachfrage zu gestalten, die Gepäckmitnahme zu gewährleisten.
- Die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen (insb. Rollstuhlfahrer) ist sicherzustellen. Auf die für diese Fahrgäste besonders relevanten Merkmale der Ersatzbeförderung (z. B. Einsatz von Niederflerbussen, Taxibeförderung) ist konkret im Internet sowie auf Stationen und in Fahrzeugen hinzuweisen.
- Es sind saubere und schadensfreie Fahrzeuge einzusetzen, die von außen als Schienenersatzverkehr (inklusive Fahrtziel und -route) gekennzeichnet sind.

- Die entsprechenden Fahrplaninformationen sind frühzeitig vor und während des Zeitraums der Ersatzbeförderung in den Fahrzeugen und an den Stationen (Information durch Fahrgastbetreuer oder Durchsagen oder Aushänge oder Handzettel), über die lokale Tagespresse und das Internet zu kommunizieren. Für Internetanwendungen stellt das EVU entsprechend aufbereitete Daten zur Verfügung, damit Zugausfälle sowie Ersatzbeförderungen auch in der Verbindungssuche, insbesondere unter www.nah.sh, beauskunftet werden können.
- Lautsprecheransagen sind, soweit technisch möglich, an allen planmäßigen Stationen vor und während der planmäßigen Zeit des ausfallenden Zuges sowie vor und zur Zeit der Ersatzbeförderung durchzuführen.
- Der Einstiegsort für die Ersatzbeförderung ist ausgehend vom gewöhnlichen Abfahrtsort des ausfallenden Zuges auszuschildern.
- Während der Fahrt ist in den Ersatzfahrzeugen die Durchsage des nächsten Haltes zu gewährleisten.
- Soweit für einen reibungslosen Ablauf der Ersatzbeförderung erforderlich, ist vor Ort zusätzliches Personal zur Wegelenkung und Information der Fahrgäste einzusetzen.
- Im Vorfeld einer geplanten Ersatzbeförderung ist die Checkliste gemäß **Anhang 3e** auszufüllen und den darin vorgesehenen Empfängern zuzusenden.

c) Ungeplante Ersatzbeförderung

Die Ersatzbeförderung gilt innerhalb einer Reaktionszeit bis zur vollständigen Einrichtung der Ersatzbeförderung von 24 Stunden als **ungeplant**. Nach Überschreiten einer Reaktionszeit von 24 Stunden gilt die Ersatzbeförderung als geplant.

Für die **ungeplante** Ersatzbeförderung gelten folgende Anforderungen:

- Die ungeplante Ersatzbeförderung ist schnellstmöglich einzurichten. Innerhalb von 60 Minuten ab der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des ausfallenden Zuges muss die Ersatzbeförderung den Anforderungen des Verkehrsvertrags voll entsprechen.
- Das Platzangebot ist entsprechend der zu erwartenden Nachfrage zu gestalten, die Gepäckmitnahme zu gewährleisten. Fahrgäste, die Fahrräder mit sich führen, werden bei der Erreichung ihres geplanten Fahrtziels unterstützt.
- Die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ist sicherzustellen. Auf die für diese Fahrgäste besonders relevanten Merkmale der Ersatzbeförderung (z. B. Einsatz von Niederflurbussen, Taxibeförderung) ist frühestmöglich konkret im Internet sowie auf Stationen und in Fahrzeugen hinzuweisen.
- Es sind saubere und schadensfreie Fahrzeuge einzusetzen, die von außen als Schienenersatzverkehr (inklusive Fahrtziel und -route) gekennzeichnet sind.
- Für Internetanwendungen stellt das EVU nach Möglichkeit entsprechend aufbereitete Daten zur Verfügung, damit Zugausfälle sowie Ersatzbeförderungen auch in der Verbindungssuche, insbesondere unter www.nah.sh, beauskunftet werden können.

- Lautsprecheransagen sind, soweit technisch möglich, an allen planmäßigen Stationen vor und während der planmäßigen Zeit des ausfallenden Zuges sowie vor und zur Zeit der Ersatzbeförderung durchzuführen.
- Die Fahrgäste sind durch das Zugpersonal über die Ersatzbeförderung zu informieren.
- Soweit für einen reibungslosen Ablauf der Ersatzbeförderung erforderlich, ist vor Ort zusätzliches Personal zur Wegelenkung und Information der Fahrgäste einzusetzen.

d) Störfallkonzept

Das EVU ist verpflichtet, ein Störfallkonzept zu erstellen und dieses mit dem Land, mit den betroffenen EIU sowie mit anderen EVU abzustimmen, die auf denselben Streckenabschnitten Nahverkehrsleistungen im Auftrag des Landes erbringen. Das Störfallkonzept beschreibt für typische Störfallszenarien, welche Maßnahmen ergriffen werden und wie diese kommuniziert werden. Das Störfallkonzept ist regelmäßig zu aktualisieren.

Messung

Die Qualität der Ersatzbeförderung wird im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) überprüft.

Dokumentation

Die Aufzeichnungen des EVU sowie die Datenlieferungen erfolgen gemäß Nr. **3.2.1**.

Zur Beurteilung der Umsetzung geplanter Ersatzbeförderung liegt die vom EVU ausgefüllte Checkliste (**Anhang 3e**) dem Land vor. Die Checkliste ist im „Runden Tisch Mobilitätsbehinderter Fahrgäste“ (siehe Nr. **8.7.3**) erarbeitet worden und dient vorrangig der Gewährleistung barrierefreier Reiseketten.

Zudem stehen zur Qualität der Ersatzbeförderung die Ergebnisse der Qualitätserhebungen im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) zur Verfügung.

Bewertung

Die Bewertung der Qualität der Ersatzbeförderung erfolgt im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**).

3.2.2 Sauberkeit von Fahrzeugen und Stationen

3.2.2.1 Sauberkeit Fahrzeuge

Grundlage/Definition

a) Grundanforderungen

Die Bewertung der Sauberkeit unterliegt in starkem Maße den subjektiven Empfindungen der Fahrgäste und des Personals. Als Leitlinien sind folgende Grundanforderungen zu erfüllen:

- uneingeschränkte Nutzbarkeit (keine verschmutzungsbedingten Nutzungseinschränkungen),

- gepflegter verkehrswerbender Gesamteindruck,
- keine offensichtlichen und störenden Verschmutzungen.

b) Fahrzeuge, außen

- Karosserie: wettergemäß sauber, keine Graffiti, gepflegtes äußeres Erscheinungsbild,
- Scheiben: wettergemäß sauber, gleichmäßig durchsichtig,
- Einstiegsbereich: Türen, Trittstufen, Halte- bzw. Einstiegsgriffe frei von Verschmutzungen und Schmierstoffen.

c) Fahrzeuge, innen

- Fußböden, Seiten- und Stirnwände, Decken, Haltegriffe, Türen und Türgriffe: sauber, fleckenfrei, ohne klebrige Rückstände und Schmierereien,
- Sitze: trocken, sauber, fleckenfrei, ohne klebrige Rückstände und Schmierereien oder abfärbende Verunreinigungen,
- Scheiben: sauber, ohne klebrige Rückstände, gleichmäßig durchsichtig, ohne sichtbehindernde Beschädigungen,
- Toiletten (sofern vorhanden): hygienisch einwandfrei und benutzbar, Wasch- und Spülwasser, Papier und Seife, abschließbare Tür,
- Müllbehälter: nicht dauerhaft überfüllt, ohne übelriechende Rückstände und verschmierte Deckel.

d) Reinigung

Art und Häufigkeit der Reinigung sind so zu einzurichten, dass die Kunden die Fahrzeuge im beschriebenen sauberen Zustand vorfinden. Starke oder ekelerregende Verunreinigungen sind schnellstmöglich zu beseitigen.

Messung

Die Sauberkeit der Fahrzeuge wird im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) überprüft.

Dokumentation

Es stehen die Ergebnisse der Qualitätserhebungen im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) zur Verfügung.

Bewertung

Die Bewertung der Sauberkeit der Fahrzeuge erfolgt im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**).

3.2.2.2 Sauberkeit Stationen

Grundlagen/Definition

Das EVU gewährleistet Sauberkeitsstandards entsprechend der folgenden Einteilung:

A	Anlagen und Gegenstände mit unmittelbarem Kundenkontakt (z. B. Automatenfelder, Innenbereiche von Wartehallen, Sitze, WC-Anlagen, Handläufe) Wege und Bahnsteige	schmutzfrei (fleckfrei ohne klebrige Rückstände, abfärbende Verschmierungen oder Verunreinigungen) schnee- und eisfrei
B	ohne Kundenkontakt, jedoch im Blickfeld (z. B. Abfallbehälter, Bodenflächen, Hinweisschilder)	sichtbar schmutzfrei (frei von Flecken und sichtbaren Schmutzschleiern)
C	kundenferne Teile/Flächen (z. B. Decken, Leuchten, Grünanlagen)	frei von störender Verschmutzung (z. B. frei von großen Flecken und sichtbaren Schmutzschleiern bzw. Verschmutzungen, welche die Funktion beeinträchtigen; Grünanlagen frei von Müll)

Messung

Die Sauberkeit der Stationen wird gemäß **Anhang 3b** und Nr. **7.3.2** durch die Qualitätsbewertung Stationen überprüft. Es ist vorgesehen, gemeinsam mit dem Stationsbetreiber entsprechende Bausteine im Rahmen des QMS einzuführen, die diese Prüfung ersetzen können.

Dokumentation

Erhebliche Mängel bei der Sauberkeit der Stationen meldet das EVU dem EIU und dem Land binnen einer Woche per E-Mail, Fax oder einem vergleichbaren schriftlichen Kommunikationsmittel. Unzureichender Winterdienst ist auf demselben Wege unverzüglich zu melden (Nr. **8.3.8**). Außerdem stehen die Ergebnisse der Qualitätsbewertung Stationen (**Anhang 3b** und Nr. **7.3.2**) zur Verfügung.

Bewertung

Die Bewertung der Sauberkeit Stationen erfolgt im Rahmen der Qualitätsbewertung Stationen (**Anhang 3b** und Nr. **7.3.2**).

3.2.3 Beseitigung von Schäden an Fahrzeugen und Stationen

3.2.3.1 Beseitigung von Schäden an Fahrzeugen

Grundlage/Definition

Die zu gewährleistende Ausstattung der Fahrzeuge ist in **Anhang 2** definiert. Fehlende sowie funktionsuntüchtige Ausstattungselemente gelten als Schaden.

Die Beseitigung von Schäden bei Fahrzeugen erfolgt nach den Bestimmungen des technischen Regelwerks des EVU. Dabei gilt folgende Definition:

Sicherheitsrelevante Schäden	Alle Mängel und Schäden an Bauteilen des Sicherheitsbereiches. Dazu gehören insbesondere Laufwerk, Zug- und Stoßeinrichtungen, Bremse, tragende Konstruktion des Untergestells und des Aufbaus, Außentüren und Übergangseinrichtungen zwischen Fahrzeugteilen bzw. Wagen.
Stark komfortmindernde Schäden	Schäden/Mängel, die den Reisekomfort wesentlich beeinträchtigen und das Wohlbefinden des Reisenden nicht gewährleisten, z. B. <ul style="list-style-type: none">- defekte Toiletten (sofern vorhanden)- defekte Innen- und Außentüren sowie Trittstufen,- unbenutzbare Sitze,- defekte Beleuchtung,- defekte optische und akustische Informationseinrichtungen.
Kleinschäden (übrige Schäden/Mängel)	Solche Schäden/Mängel, die nicht unter die vorgenannten Kategorien fallen, z. B. <ul style="list-style-type: none">- defekte Kleiderhaken,- Polsterschäden < 5 cm²

Bei sicherheitsrelevanten Schäden wird das Fahrzeug sofort ausgesetzt und umgehend der Instandhaltung zugeführt. Stark komfortmindernde Schäden werden spätestens bis zum nächsten Betriebstag behoben, Kleinschäden im Rahmen der Möglichkeiten sofort vor Ort, spätestens aber zur nächsten planmäßigen Instandhaltung. Das EVU ist verpflichtet, seine Fahrzeuge frei von Beeinträchtigungen durch Graffiti einzusetzen. Im Rahmen der planmäßigen Instandhaltung wird Graffiti beseitigt, spätestens allerdings nach einer Woche.

Messungen

Die Schadensfreiheit der Fahrzeuge wird im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) überprüft.

Dokumentation

Es stehen die Ergebnisse der Qualitätserhebungen im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) zur Verfügung.

Bewertung

Die Bewertung der Schadensfreiheit der Fahrzeuge erfolgt im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**).

3.2.3.2 Beseitigung von Schäden an Stationen

Grundlage/Definition

Für die Beseitigung von Schäden an den Stationen gilt folgende Definition:

Sicherheitsrelevante Schäden	Werden durch die Regelwerke der EBO, des Infrastrukturbetreibers bzw. der Sicherheitsbehörde / Aufsichtsbehörde definiert
------------------------------	---

Stark komfortmindernde Schäden	Schäden/Mängel, die den Reisekomfort wesentlich beeinträchtigen und das Wohlbefinden des Reisenden nicht gewährleisten, z. B. <ul style="list-style-type: none">- unbenutzbare Sitze,- zerstörte Glasscheiben,- nicht regendichte Überdachungen,- großflächige Graffiti und Putzschäden (> 1 m²),- schwer lesbare Aushänge (Aushang und Vitrine),- defekte optische und akustische Informationseinrichtungen,- Pfützenbildung in stark genutzten Geh- und Aufenthaltsbereichen
Kleinschäden (übrige Schäden/Mängel)	Solche Schäden/Mängel, die nicht unter die vorgenannten Kategorien fallen, z. B. <ul style="list-style-type: none">- kleinflächige Graffiti und Putzschäden (< 1 m²),- abseitige Schäden an der Bahnsteigoberfläche < 1 m² (nicht in stark genutzten Geh- und Aufenthaltsbereichen)

Abweichungen von der in **Anhang 9** definierten Mindestausstattung gelten als Schaden.

Sicherheitsrelevante Schäden sind im Rahmen der Gefahrenabwehr durch das EVU sofort zu beseitigen. Stark komfortmindernde Schäden werden spätestens innerhalb von zwei Wochen beseitigt. Kleinschäden werden im Rahmen der Möglichkeiten sofort vor Ort behoben, spätestens aber vor Ablauf von sechs Monaten.

Messung

Die Schadensfreiheit der Stationen wird gemäß **Anhang 3b** und Nr. **7.3.2** durch die Qualitätsbewertung Stationen überprüft. Es ist vorgesehen, gemeinsam mit dem Stationsbetreiber entsprechende Bausteine im Rahmen des QMS einzuführen, die diese Prüfung ersetzen können.

Dokumentation

Erhebliche Mängel bei der Schadensfreiheit der Stationen meldet das EVU dem EIU und dem Land binnen einer Woche per E-Mail, Fax oder einem vergleichbaren schriftlichen Kommunikationsmittel. Sicherheitsrelevante Schäden sind auf demselben Wege unverzüglich zu melden (Nr. **8.3.8**). Außerdem stehen die Ergebnisse der Qualitätsbewertung Stationen (**Anhang 3b** und Nr. **7.3.2**) zur Verfügung.

Bewertung

Die Bewertung der Schadensfreiheit Stationen erfolgt im Rahmen der Qualitätsbewertung Stationen (**Anhang 3b** und Nr. **7.3.2**).

Gemäß Nr. **7.5.2** sind Stationsbenutzungsentgelte durchlaufend.

3.2.4 Personal

3.2.4.1 Personalpräsenz in den Zügen

Grundlage/Definition

Der Personaleinsatz liegt im Ermessen des EVU. Dabei sind jedoch die folgenden Vorgaben zum Einsatz von Fahrgastbetreuern zu erfüllen:

Als Fahrgastbetreuer gilt ein Mitarbeiter im Zug, der nicht gleichzeitig Aufgaben des Triebfahrzeugführers übernimmt.

- a) Es werden jährlich basierend auf der HVV-Vorgabe in Anhang 5 mindestens 6.900 Stunden an Kontrolldienst und 1.500 Stunden an Sicherheitsdienst in den Zügen der A1 und A3 geleistet.
- b) Bei nicht besetzten Fahrten ist die Ansprechbarkeit des Triebfahrzeugführers über Gegensprechanlagen zu gewährleisten und deutlich zu kommunizieren (nur in Fahrzeugen ab Baujahr 2015).

Die Erlössicherung liegt im Risiko des EVU.

Bei besonderen Ereignissen (Konzerte, Sportveranstaltungen, Demonstrationen etc.) erfolgt eine angemessene Verstärkung, ggf. wird besonderes Sicherheitspersonal eingesetzt. Ein zusätzlicher Ausgleichsbetrag des Landes wird hierfür nicht gewährt.

Der Fahrgastbetreuer hat mindestens folgende Aufgaben zu erfüllen:

- Fahrgastinformation,
- Tarifinformation und ggf. Vertrieb, soweit dieser nicht an den Stationen oder über Automaten im Zug erfolgt (nur Fahrgastbetreuer),
- Information über Fahrgastrechte und die Kundengarantie (nur Fahrgastbetreuer),
- Fahrscheinkontrolle (nur Fahrgastbetreuer),
- Anschlusssicherung,
- Störungs- und Notfallmanagement (Betreuung der Reisenden bei Störungen im Betriebsablauf, Leistung erster Hilfe sowie Anforderung von medizinischem Notfallpersonal, Deeskalation von personenbedingten Konfliktsituationen),
- Betreuung besonderer Fahrgastgruppen (mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, alleinreisende Kinder, große Reisendengruppen) (nur Fahrgastbetreuer),
- Sichtkontrolle Sauberkeit (Beseitigung von Müll und groben Verschmutzungen, vgl. Nr. 3.2.2.1) sowie
- Feststellung und Meldung von Schäden an die Werkstatt, vgl. Nr. 3.2.3.1.

Messung

Das EVU erfasst tagesscharf die Personalpräsenz in den Zügen. Die Angaben des EVU zur Personalpräsenz in den Zügen werden im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) überprüft.

Die Qualität der Aufgabenerfüllung durch die Fahrgastbetreuer bzw. Triebfahrzeugführer wird im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) überprüft.

Dokumentation

Das EVU nennt dem Land auf Wunsch tagesscharf die Personalpräsenz in den Zügen und übergibt entsprechende Schichtenpläne (Nr. **8.3.8**). Im kleinen und im großen Statusbericht erfolgt jeweils eine summarische Darstellung der Personalpräsenz (Nr. **8.3.8**). Zudem stehen die Ergebnisse zur Personalpräsenz in den Zügen im Rahmen des QMS (Anhang 3a und Nr. **7.3.2**) zur Verfügung.

Zur Qualität der Aufgabenerfüllung durch die Fahrgastbetreuer bzw. Triebfahrzeugführer stehen die Ergebnisse der Qualitätserhebungen im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) zur Verfügung.

Erhebliche Abweichungen vom beschriebenen Qualitätsstandard meldet das EVU dem Land im Einzelfall spätestens am nächsten Werktag per E-Mail, Fax oder einem vergleichbaren schriftlichen Kommunikationsmittel (Nr. **8.3.8**).

Bewertung

Die Angaben des EVU zur Personalpräsenz werden im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) überprüft. Das Land behält sich bei erheblichen Abweichungen vom beschriebenen Qualitätsstandard eine angemessene Minderung der Abgeltung vor.

Die Bewertung der Qualität der Aufgabenerfüllung durch die Fahrgastbetreuer bzw. Triebfahrzeugführer erfolgt im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**).

3.2.4.2 Personalpräsenz an Stationen

- entfällt -

3.2.4.3 Personalkompetenz

Grundlage/Definition

Das EVU wird nur Personal einsetzen, das durch entsprechende Ausbildung für die jeweilige Funktion qualifiziert ist.

Ferner setzt das EVU nur TriebfahrzeugführerInnen und Zugbegleitpersonal ein, das die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrscht.

Für die TriebfahrzeugführerInnen wird ein betriebliches Weiterbildungssystem eingerichtet, das den Mitarbeitern umfassende Kenntnisse in folgenden Themenbereichen vermittelt und laufend aktualisiert wird:

- Kundenorientierung,
- Vertrautheit im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Menschen (vgl. Nr. **8.7.3**),
- Konflikterkennung und -vermeidung bzw. -bewältigung,
- Sicherheit und Notfallmanagement,
- Strecken-, Orts- und Landeskenntnis,
- Grundkenntnis der Verkehrsangebote in Schleswig-Holstein und im Gebiet des HVV,
- Grundkenntnisse zu Tarif/Vertrieb (SH-Tarif, HVV-Tarif und sonstige angewandte Tarife),
- Grundkenntnis der Fahrgastrechte und der Kundengarantie,

- Erste-Hilfe-Kenntnisse.

Messung

Die Personalkompetenz wird im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) überprüft.

Dokumentation

Es stehen zur Personalkompetenz die Ergebnisse der Qualitätserhebungen im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) zur Verfügung.

Bewertung

Die Bewertung der Personalkompetenz erfolgt im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**).

3.2.5 Information und Kundenbetreuung

3.2.5.1 Information vor der Reise

Grundlage/Definition

- a) Fahrplanveröffentlichung

Fahrplanveröffentlichungen erfolgen gemäß Nr. **6.1**.

- b) Information an den Stationen

Folgende Mindestinformationen sind zu gewährleisten:

- Abfahrtsplan
- Im Falle von kurzfristigen Fahrplanänderungen sind spätestens nach 5 Werktagen und ab einer Dauer von 2 Wochen Gültigkeit die Fahrplanaushänge auszutauschen bzw. zu berichtigen.
- In allen anderen Fällen kann mit unmittelbar in der Nähe aller Fahrplanaushänge positionierten auffälligen Hinweiszetteln auf die Fahrplanänderungen hingewiesen werden,
- Optische und akustische Information über den Betriebsablauf, insbesondere über Verspätungen und Ersatzbeförderung, wenn an der Station die entsprechende technische Infrastruktur vorhanden ist (Nr. **3.2.1.5**),
- Informationen über im Falle einer Ersatzbeförderung zu nutzenden Haltestellen
- Information über SH-Tarif und zum HVV gemäß den jeweiligen Verträgen (**Anhang 4** und **5**),
- Information über Fahrgastrechte und die Kundengarantie.

- c) Telefonauskunft

Das EVU richtet eine kompetente Telefonauskunft ein, bei der während der Betriebszeiten für Fahrgäste Informationen über die Betriebslage erhältlich sind. Die Rufnummer wird im Bedienungsgebiet bekannt gemacht. Diese Telefonauskunft soll auch Auskünfte und Informationen über Fahrpläne, Preise und den Nahverkehr insgesamt geben können. Die Telefonauskunft dient außerdem dem Beschwerdemanagement (Nr. **3.2.5.3**). Das EVU darf sich zur Erfüllung der Aufgaben eines Dritten bedienen. In der Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr an Werktagen (Sa), an Samstagen bis 9.00 Uhr sowie ganztägig an Sonn- und

Feiertagen kann die Telefonauskunft auf die Zentrale Telefonauskunft der HVV GmbH umgeleitet werden. Entsprechend der Anzahl der Anrufe können die Zeiten in Abstimmung mit dem Land bei gleichen Stundenvolumen angepasst werden.

Das EVU weist in allen Veröffentlichungen und in allen Fahrzeugen auch auf den NAH.SH-Kundendialog (derzeit Tel.-Nr.:01805/710707) hin. Der NAH.SH-Kundendialog bietet Informationen über Fahrpläne, Preise und den Nahverkehr insgesamt, ist Beschwerdestelle und nimmt Anträge auf Entschädigung nach der Kundengarantie entgegen. Das EVU kann bei Kundenanfragen, die nicht die aktuelle Betriebslage betreffen, auf den NAH.SH-Kundendialog verweisen.

d) Internet

Das EVU hält eine aktuelle Internetpräsenz vor, die die erforderlichen Informationen bietet bzw. per Link auf die Homepage(s) von Dritten verweist. Die eigene Web-Adresse ist im Bedienungsgebiet bekannt gemacht. Im Online-Angebot werden mindestens die aktuellen Fahrpläne und Fahrplandaten, geltende Tarifinformationen und -bedingungen, Hinweise auf Bauarbeiten, Sonder- oder Ersatzfahrpläne und Kontaktmöglichkeiten zur Servicestelle des EVU veröffentlicht. Zudem wird mittels der bereitgestellten Maske auf das entsprechende Angebot auf der www.nah.sh - Seite verlinkt. Im Falle von kurzfristigen Fahrplanänderungen ist spätestens nach einem halben Werktag außer Samstag und ab einer Dauer von einem Tag Gültigkeit eine Information auf der Homepage zu veröffentlichen.

Das EVU weist auf seiner Internetpräsenz auf den NAH.SH-Kundendialog (derzeit Tel.-Nr.:01805/710707) hin. Der NAH.SH-Kundendialog bietet Informationen über Fahrpläne, Preise und den Nahverkehr insgesamt, ist Beschwerdestelle und nimmt Anträge auf Entschädigung nach der Kundengarantie entgegen. Das EVU kann bei Kundenanfragen, die nicht die aktuelle Betriebslage betreffen, auf den NAH.SH-Kundendialog verweisen.

Messung

Es erfolgt eine Überprüfung hinsichtlich der Information an den Stationen (Aushänge) durch die Qualitätsbewertung Stationen gemäß **Anhang 3b** und Nr. **7.3.2**. Es ist vorgesehen, ggf. gemeinsam mit dem Stationsbetreiber entsprechende Bausteine im Rahmen des QMS einzuführen, die diese Prüfung ersetzen können.

Dokumentation

Auf Wunsch werden dem Land die Dienstpläne über eigene Verkaufs- und Informationsstellen bzw. die Kooperationsverträge mit unternehmensfremden Verkaufs- und Informationsstellen zur Verfügung gestellt (Nr. **8.3.8**).

Zudem stehen die Ergebnisse der Qualitätsbewertung Stationen gemäß **Anhang 3b** und Nr. **7.3.2** zur Verfügung.

Erhebliche Abweichungen vom beschriebenen Qualitätsstandard meldet das EVU dem Land im Einzelfall spätestens am nächsten Werktag außer Samstag per E-Mail, Fax oder einem vergleichbaren schriftlichen Kommunikationsmittel (Nr. **8.3.8**).

Bewertung

Das Land behält sich bei erheblichen Abweichungen von der vereinbarten Qualität eine angemessene Minderung der Abgeltung vor.

3.2.5.2 Information während der Reise

Grundlage/Definition

In den Fahrzeugen werden folgende Informationen gewährleistet:

- a) Akustisch über Durchsagen:
 - Ankündigung des nächsten Halts in jedem Wagen sowie Angabe der Ausstiegsseite,
 - Ankündigung von fahrplanmäßigen und im Fall von Betriebsstörungen alternativen Anschlüssen nach Einführung RBL,
 - Mehrfache und rechtzeitige Ankündigung einer vorgesehenen Zugschwächung
 - zeitnahe Informationen über Grund, Ausmaß und Dauer von Betriebsstörungen sowie über eingerichtete Ersatzbeförderung (Nr. **3.2.1.5**).

- b) Optisch über elektronische Anzeigemedien :
 - Optische Anzeige des Fahrtzieles des jeweiligen Fahrzeuges bzw. der Zugeinheit, wobei die Anzeige für jeden Wagen außen und innen⁵ erfolgt,
 - Ankündigung des nächsten Halts in jedem Wagen sowie Angabe der Ausstiegsseite⁵,
 - Ankündigung von fahrplanmäßigen und im Fall von Betriebsstörungen alternativen Anschlüssen nach Einführung des RBL-Systems in den Fahrzeugen des Typs Lint,
 - mehrfache und rechtzeitige Ankündigung einer vorgesehenen Zugschwächung (bei Fahrzeugen des Typs Lint),
 - zeitnahe und zusammengefasste Informationen über Betriebsstörungen sowie über eingerichtete Ersatzbeförderung (Nr. **3.2.1.5**; nur für Lint 54, sobald das RBL in Betrieb genommen worden ist).

- c) Über Aushänge bzw. Auslage von Informationsmaterial:
 - Aushang eines Liniennetzplans Schienenverkehr Schleswig-Holstein/Hamburg sowie eines HVV-Liniennetzplans in jedem Eingangsbereich,
 - Hinweis auf Servicestellen und Servicrufnummern des EVU und den NAH.SH-Kundendialog, Tarifinformationen, Informationen zu Fahrgastrechten und zur Kundengarantie,
 - Auslage von Streckenfahrplänen einschl. wichtiger Anschlusslinien.

Über Notruf- und Informationssäulen an den Stationen werden während der Besetzungszeiten der Leitstelle des EVU folgende Informationen gewährleistet:

- Fahrplanauskünfte – auch bei Baustellen (SEV) und Betriebsstörungen
- Auskünfte zu Anschlüssen – sobald RBL eingeführt
- Tarifauskünfte
- Weitergabe Hilfesuche an Polizei, Rettungsleitstelle o.ä.

Darüber hinaus übernimmt das Personal des EIU AKN im Stellwerk Kaltenkirchen außerhalb der Besetzungszeiten der Leitstelle die Weitergabe der über Notrufsäulen an den Stationen eingehenden Hilfesuche an Polizei, Rettungsleitstelle o.ä.

Messung

Die Informationsmöglichkeiten in den Fahrzeugen werden im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) überprüft.

⁵ Optische Anzeige innen ist nur bei Fahrzeugen des Typs Lint 54 möglich

Dokumentation

Es stehen die Ergebnisse der Qualitätserhebungen im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**) zur Verfügung.

Bewertung

Die Bewertung der Informationsmöglichkeiten in den Fahrzeugen erfolgt im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **7.3.2**).

3.2.5.3 Beschwerdemanagement

Grundlage/Definition

Das EVU gewährleistet ein umfassendes Beschwerdemanagement für sein Bedienungsgebiet.

Das EVU ist über die o. g. Telefonauskunft (Nr. **3.2.5.1**), via Internet/E-Mail sowie schriftlich und persönlich zu erreichen.

Messung/Dokumentation

Das EVU informiert das Land im kleinen und im großen Statusbericht (Nr. **8.3.8**) zusammenfassend über die Zahl der eingegangenen Beschwerden und kategorisiert diese dabei nach dem in **Anhang 3d** dargestellten Schema. Ergänzend werden die Zahl der Erstattungsfälle aus den gesetzlichen Fahrgastrechten sowie die zugehörige Erstattungssumme aufgeführt.

Folgende Vorgänge werden unaufgefordert und in ausführlicher Form an das Land als Aufgabenträger weitergeleitet (Beschwerden und diesbezügliche Antworten des EVU):

- schwerwiegende Beschwerden und
- Vorgänge, welche die Zuständigkeit des Aufgabenträgers berühren.

Das Land erhält auf Wunsch Einsicht in alle Unterlagen des Beschwerdemanagements.

Bewertung

Das Land behält sich bei Nichtvorhalten o. g. Systeme der Informationsvermittlung und Beschwerdebearbeitung eine angemessene Minderung der Abgeltung vor.

3.3 Fahrgastrechte und Kundengarantie

Fahrgäste mit gültigem Beförderungsvertrag können sich dem EVU gegenüber auf gesetzliche Fahrgastrechte berufen. Das EVU kommuniziert die jeweils gültigen Bestimmungen zu Fahrgastrechten in geeigneter Form und wendet diese kundenfreundlich an. Die Berichterstattung zur Inanspruchnahme der Fahrgastrechte erfolgt gemäß Nr. **3.3**. Für die dem EVU durch die Gewährung der gesetzlichen Fahrgastrechte entstehenden Kosten findet kein gesonderter Ausgleich durch das Land statt.

Das EVU und das Land gewähren den Fahrgästen in Ergänzung zu den gesetzlichen Fahrgastrechten eine Kundengarantie, die eine Entschädigung bei verspäteter Ankunft am Zielort beinhaltet. Fahrgäste mit gültigen Fahrkarten des SH-Tarifs, die ihren Zielort

um 20 Minuten oder mehr verspätet erreichen, erhalten auf Antrag eine Entschädigung in Höhe von 50 % des Fahrkartenwertes.

Die NAH.SH nimmt die mit der Kundengarantie verbundenen Entschädigungsanträge entgegen, bearbeitet diese und begleicht berechnete Ansprüche der Antragsteller. Für eine Stichprobe von Entschädigungsanträgen gibt das EVU der NAH.SH auf Wunsch innerhalb von drei Werktagen Auskunft über die hierbei relevanten betrieblichen Sachverhalte (Zugausfälle, Verspätungen, Anschlussverluste). Das EVU kommuniziert die Kundengarantie in Abstimmung mit der NAH.SH auf den bedienten Stationen und in den Zügen.

Die Finanzierung der Kundengarantie erfolgt gemäß Nr. **6.2.2**. Bei Bedarf ist das Thema Kundengarantie Gesprächsthema im Arbeitskreis Qualität (Nr. **8.7.1**).

Der HVV bietet Fahrgästen mit gültigen HVV-Fahrkarten eine Kundengarantie an, die ebenfalls eine Entschädigung in Höhe von 50 % des Fahrkartenwertes bei einer Anspruchsschwelle von 20 Minuten Verspätung gewährt. Die dadurch anfallenden Kosten sind in den Kosten für Zentrale Verkehrsunternehmen-Aufgaben enthalten (**Anhang 5**).

4 Fahrzeuge und Werkstatt

4.1 Einzusetzende Fahrzeuge

Die AKN setzt für die Erbringung der Fahrplanleistung im Rahmen dieses Vertrages 14 Fahrzeuge des Typs Lint 54 und 14 des Typs VTA ein.

Die Fahrzeuge sind in **Anhang 2** beschrieben.

4.1.1 Änderungen an den Fahrzeugen



Das Land ist berechtigt, gegen Übernahme der Kosten beim EVU Ausstattungsänderungen an den Fahrzeugen (wie beispielsweise den Einbau von WC-Kabinen oder WLAN in den Lint 54) zu beauftragen. Bezüglich der Ausführungsfristen wird auf § 2 Nr. 3 VOL/B verwiesen.

4.1.2 Betrieb der Fahrzeuge durch das EVU

Der Fahrzeuginnenraum ist funktional gestaltet und erfüllt die Interessen verschiedener Nutzergruppen. Es werden nur Züge ohne Raucherbereiche angeboten.

Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen werden im Rahmen der jeweils geltenden Gesetze berücksichtigt. Die Zugänglichkeit zu den Fahrzeugen des Typs Lint 54 ist ohne Voranmeldung für Rollstuhlfahrer (Rollstuhl + Rollstuhlfahrer, insgesamt bis 350 kg) von Bahnsteigen mit 760 und 960 mm Höhe zu gewährleisten. Der Einsatz der Lint 54 ist im Fahrplan zu kennzeichnen. Kann aus betrieblichen Gründen der im Fahrplan vorgesehene behindertengerechte Fahrzeugtyp nicht eingesetzt werden, verweist das EVU auf den nächsten im Takt verkehrenden Lint 54 bzw. kümmert sich bei Bedarf um die Beförderung des betroffenen Reisenden.

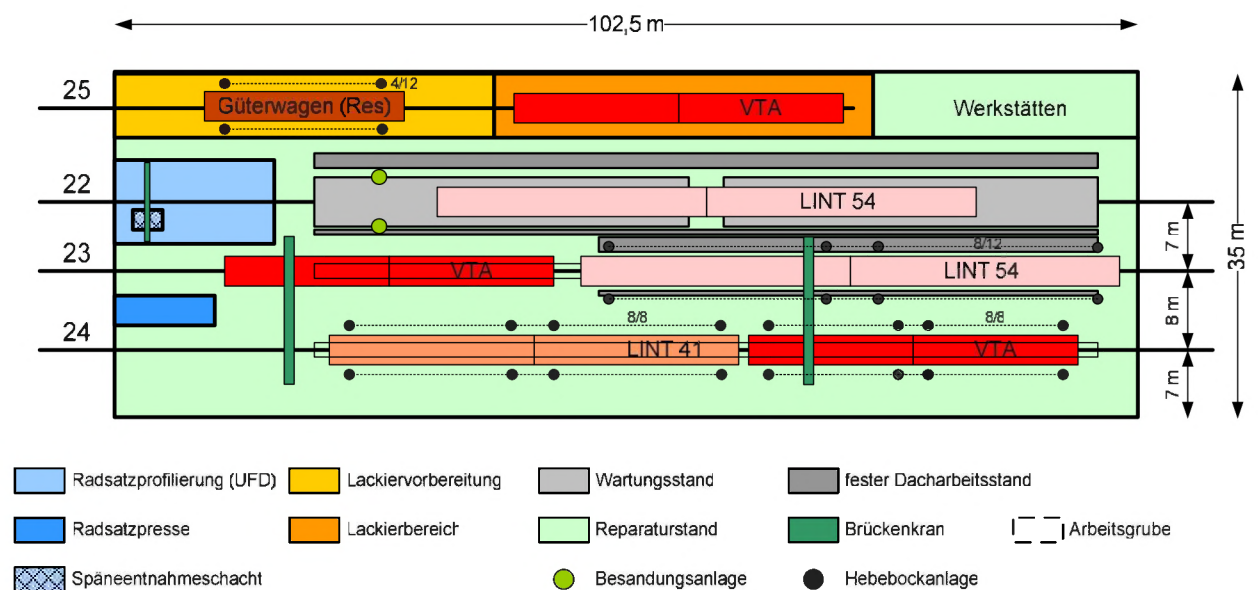
4.2 Werkstatt

Das EVU setzt die Werkstatt in Kaltenkirchen ein. Diese Werkstatt verfügt derzeit über folgende Ausstattungsmerkmale:

- 4 Gleise, die teilweise mit Grube bzw. Dacharbeitstand ausgerüstet sind
- Hebestände (u.a. zwei Stände 8 × 10 t, 8 × 16 t kombinierbar zu 12 × 16 t)
- Zwei Brückenkrane je 10 t Tragfähigkeit über zwei Gleise
- Lackierkabine für Einheiten bis 33 m Länge
- Waschhalle im Außenbereich für Stand- und Durchfahrwäsche
- Tankstelle (Druckbetankung) inkl. Besandungsanlage
- Hydraulische Radsatzpresse
- Unterflurdrehbank

- Geräte zur Ultraschalluntersuchung
- Geräte zur Messung von Radaufstandskräften einschließlich Messgleis
- Zertifizierter Schweißfachbetrieb nach DIN EN 15085-2 CL1
- Zertifizierter Klebfachbetrieb nach DIN 6701-2 Klasse A4
- Ausbildungswerkstatt
- Nutzlängen Werkstattgleise: 2 × 85 m, 1 × 75 m, 1 × 35 m
- Abtaukapazitäten stehen in der Werkstatt (75 m) und eingeschränkt in der Waschhalle (41 m) zur Verfügung

Das Grundprinzip der Werkstatt Kaltenkirchen ist folgender Zeichnung zu entnehmen:



Aufgrund der oben beschriebenen Ausstattung werden in der Werkstatt bei Bedarf auch Arbeiten für Dritte erledigt.

5 Tarifgestaltung

5.1 Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif)

5.1.1 Tarifierung

Das EVU verpflichtet sich zur Anwendung des SH-Tarifs inkl. dessen Anwendung im ein- und ausbrechenden Verkehr in den/aus dem HVV. Eine Beschreibung der im Jahr 2014 gültigen Vertragswerke enthält **Anhang 4**.

Zusätzlich hat das EVU folgende Grundsätze bei der Tarifgestaltung zu beachten:

- Alle Tarifentscheidungen erfolgen grundsätzlich im Sinne einer landesweit einheitlichen Tariflandschaft.
- Die Interessen von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger an der Gestaltung von Tarif und Vertrieb werden bei Entscheidungen angemessen berücksichtigt.
- Die Kommunikation von Tarifangeboten im SH-Tarif erfolgt nach den nah.sh-CD-Richtlinien.
- Für einen reibungslosen Einnahmenaufteilungsprozess werden verbindliche Fristen und Verfahren vereinbart.

Diese Grundsätze sind wesentliche Ziele der Verhandlungen zur Weiterentwicklung des Tarifierungs- und Kooperationsvertrages (TaKoV) ⁶.

Die Tarifstruktur des SH-Tarifs soll weiterentwickelt werden („SH-Tarif 2.0“).

Das EVU wird Mitglied in den Institutionen, die die Anwendung des SH-Tarifs regeln und Einnahmen aufteilen.

Die EVU, die den SH-Tarif anwenden, organisieren sich im Tarifausschuss SPNV (TA SPNV). Das EVU wird mit sofern nicht bereits realisiert, spätestens mit Inkrafttreten des Vertrages Mitglied im TA SPNV. Es erhält ab diesem Zeitpunkt Stimmrecht für alle Entscheidungen, die sich auf sein in Zukunft betriebenes SPNV-Netz auswirken. Alle ausschließlich Eisenbahnverkehrsunternehmen betreffenden Entscheidungen werden im TA SPNV diskutiert. Dabei wird eine einvernehmliche Lösung angestrebt.

5.1.2 Einnahmenaufteilung

Die Einnahmenaufteilung im SH-Tarif gewährleistet

- Sachgerechtigkeit
- Objektivität
- Transparenz
- Zeitnähe
- Fälschungssicherheit

⁶ Derzeit werden der Tarifierungs- und Kooperationsvertrag (TaKoV) sowie der Kooperationsvertrag der Verkehrsunternehmen überarbeitet. Die Grundsätze der Einnahmenaufteilung bleiben bestehen. Der neue „Kooperationsvertrag nah.sh“ löst den TaKoV ab, sobald die NSH und NAH.SH den Kooperationsvertrag unterschrieben haben.

- Berücksichtigung des Vertriebsaufwandes

Das Einnahmenaufteilungsverfahren wird durch die Verkehrsunternehmen unter Beteiligung der Aufgabenträger in Schleswig-Holstein durchgeführt und arbeitet weitgehend vertriebsdatengestützt mit automatischen Erfassungssystemen.

5.2 HVV-Tarif

5.2.1 Tarifier Anwendung

Das EVU verpflichtet sich zur Anwendung des HVV-Tarifs im Binnenverkehr des HVV-Verbundesraumes (Hamburg – Boostedt und Elmshorn – Barmstedt – Ulzburg Süd und ist Verbundverkehrsunternehmen im HVV.

Eine Beschreibung der in 2014 gültigen Regelungen zu Tarif und Einnahmenaufteilung enthält **Anhang 5**.

Die Vertragspartner verpflichten sich, bei ihren Mitwirkungsrechten ihre Interessen im Sinne einer wirtschaftlichen Leistungserbringung zu wahren. Das EVU wird Mitglied in entsprechenden Gremien des HVV, die die Anwendung des HVV-Tarifs regeln (vgl. **Anhang 5**) und wirkt dort mit. Kosten, die für Aufgaben zentraler Verkehrsunternehmen (ZVU) des HVV entstehen, sind für das EVU durchlaufend und werden durch das Land getragen. Daher ist das EVU verpflichtet, die Interessen des Landes zu wahren. Das Land erhält unaufgefordert alle Informationen und Unterlagen aus den HVV-Gremien. Auf Wunsch ist das Land berechtigt, dem EVU Weisungen für Abstimmungsverhalten in den entsprechenden HVV-Gremien zu erteilen oder das Stimmrecht des EVU in den entsprechenden Gremien zu übernehmen.

5.2.2 Einnahmenaufteilung

Die Beschreibung der Einnahmenaufteilung enthält **Anhang 5**. Die Festlegung der Einnahmenaufteilungssystematik erfolgt durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung der Aufgabenträger und das von der HVV GmbH festgelegte Einnahmenaufteilungsverfahren (EAV).

5.3 Tarife außerhalb SH-Tarif / HVV-Tarif

5.3.1 Bundesweite Tarife

5.3.1.1 Grundsoriment

Das EVU erkennt auf seinen Strecken den Tarif der Deutschen Bahn im Rahmen der Regelungen des TBNE (NE-Blätter 404 und 438) an. Das EVU verpflichtet sich zu einem Anschluss an ein nationales Tarifsysteem (durchgehende Tarife nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 AEG). Dieses System muss gewährleisten, dass von/zu jeder Station/jedem Tarifpunkt der dort vertretenen Bahnen ein Fahrschein zum Regel-, Kinder- und Gruppentarif mit 1. und 2. Klasse sowie eine Fahrradkarte erworben werden kann, die Tarifbestimmungen in angemessenem Umfang harmonisiert sind, die Erstattung nicht-oder teilbenutzter Fahrausweise bei jeder dort vertretenen Bahn möglich ist, eine Tarifkooperation geschlossen wird, die keine Aufschläge gegenüber dem Regeltarif des nationalen Tarifsystems vor-

sieht (Ausnahmen gemäß Nr. **5.3.1.3**) sowie Fahrgastrechte bei jeder der dort vertretenen Bahnen bzw. einer gemeinsamen Stelle dieser Bahnen geltend gemacht werden können. Tarifliche Aufschläge zu diesem Tarifsystem sind nicht zulässig.

Für die Anerkennung des ‚Schönes-Wochenende-Tickets‘, des ‚Schleswig-Holstein-Tickets‘ sowie des ‚Quer-durchs-Land-Tickets‘ gelten die Tarifbestimmungen des SH-Tarifs und des HVV-Tarifs im jeweiligen Geltungsbereich. Für Netzkarten gelten die Tarifbestimmungen des SH-Tarifs.

Das Schleswig-Holstein-Ticket der Deutschen Bahn AG soll in den SH-Tarif integriert werden. Eine Übersicht über den aktuellen Diskussionsstand enthält **Anhang 04**. Es gilt das Einstimmigkeitsprinzip gemäß Nr. **5.1.1**.

5.3.1.2 Freifahrten

Freifahrten für Mitarbeiter anderer EVU sind nicht vorgesehen. Das EVU hat aber dauerhaft mindestens jeweils vier Dienstfahrausweise zum Zwecke der Qualitätsprüfung und zu anderen dienstlichen Zwecken dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH bereitzustellen.

5.3.1.3 Sonderangebote

Sonderangebote anderer EVU im ein- und ausbrechenden Verkehr über die Grenzen von Hamburg/Schleswig-Holstein hinweg sind anzuerkennen, sofern deren räumlicher und zeitlicher Zuschnitt und eine etwaige Differenzierung nach Produkten eine Gültigkeit auf der vertraglichen Strecke nahe legt; existiert hierüber ein Dissens zwischen den Vertragsparteien, erfolgt eine Einigung auf Basis der Regelung zum Sachverhalt im TBNE oder einer entsprechenden Nachfolgeorganisation. Der Einnahmenanspruch muss leistungsgerecht entsprechend der Verkehrsanteile der beteiligten Bahnen erfolgen. Das EVU muss bundesweite Sonderangebote nur anerkennen, wenn diese eine Ergiebigkeit von mindestens 5 Ct/Pkm netto ergeben. Dieser Betrag wird entsprechend Nr. **7.4.2** nach Gattung "bundesweit" fortgeschrieben. Bei Verweigerung durch ein marktbeherrschendes EVU sind die Möglichkeiten, hiergegen zivil-, kartell- und verwaltungsgerichtlich vorzugehen, voll auszuschöpfen. Zudem gilt Nr. **7.7.2**.

5.3.1.4 Einnahmenaufteilung

Die Einnahmen aus dem bundesweiten Tarif sind leistungsorientiert entsprechend der erbrachten Leistungen (z. B. Pkm) aufzuteilen. Die Einnahmenaufteilung bei Kundenkarten erfolgt leistungsgerecht nach den Anteilen der erbrachten Pkm, auch unter Aufteilung des Grundbetrags. Für Vertriebsleistungen können angemessene Vertriebsprovisionen auf Gegenseitigkeit in Ansatz gebracht werden.

5.3.2 Europäisches Ausland

entfällt

5.4 Verpflichtung zur Interessenwahrung

5.4.1 Grundsatz

Im Bereich des HVV-Tarifs erhält das EVU durch das Land Mindestergiebigkeitsgarantien der Erlöse. Daher hat das EVU die Interessen des Landes an einem einerseits ergiebigen aber auch andererseits kundenfreundlichen HVV-Tarif zu wahren.

5.4.2 Abstimmungsgebot

a) Das EVU hat seine vertraglichen und gesetzlichen Rechte und Pflichten bei der Tarifbildung, Einnahmenaufteilung und Vertriebsgestaltung im Rahmen der Tarifgemeinschaften/Verbünde SH-Tarif, HVV-Tarif und bundesweitem Tarif wahrzunehmen.

Für den HVV-Tarif verhält sich das EVU so, als würde die Tarifergiebigkeit vollständig in seinem Risiko stehen. Es hat hierzu insbesondere rechtzeitig und umfassend entsprechende Anträge zu stellen, Berichte zu erstellen und sonstige Aufstellungen zu liefern. Das EVU hat alle Handlungen und Erklärungen bezüglich der Tarifbildung, Einnahmenaufteilung und Vertriebsgestaltung nur nach Zustimmung des Landes vorzunehmen. Dies umfasst auch die Pflicht, rechtzeitig alle notwendigen Informationen zu liefern, um entsprechende Weisungen einzuholen. Bei Bedarf sind alle Möglichkeiten der Geschäftsordnungen der Verbundgremien zu nutzen, um eine ggf. notwendige kurzfristige Weisung einzuholen. Verhandlungsunterlagen, Tischvorlagen, Protokolle von Gremien, die auf die vorgenannte Interessenwahrung des Landes von Einfluss sein können, sind vollständig und unverzüglich vorzulegen.

b) Der Abschluss und die Kündigung von die Einnahmenaufteilung regelnden Verträgen setzen die vorherige Zustimmung oder bei bereits vor Zuschlagserteilung abgeschlossenen Verträgen die nachträgliche Genehmigung des Landes voraus. Hinsichtlich des HVV-Tarifs hat das EVU dem Land aus diesem Grund die einschlägigen Vertragsangebote unmittelbar nach Kenntnis vorzulegen. Erfüllt das EVU die aus den beiden vorangegangenen Sätzen hervorgehenden Pflichten nicht, hat es dem Land den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

c) Das EVU hat die Pflicht, das Land über den Stand der Verhandlungen und hierbei auftretende Probleme laufend zu unterrichten. Darüber hinaus teilt das EVU dem Land auf Wunsch die jeweils aktuellen Kennwerte der für die Anwendung der jeweiligen Methode zur Einnahmenaufteilung bzw. Tarifanerkennung eventuell nötigen Parameter (z. B. Verkehrsleistungen, verkaufte Fahrausweise etc.) mit, so dass die jeweilige Aufteilung von ihm im Einzelnen nachzuvollziehen ist.

d) Das EVU beschafft sich die hierfür notwendigen Informationen ggf. bei der für die Einnahmenaufteilung zuständigen Stelle. Verweigert diese die Weitergabe der oben genannten Informationen, geht das EVU auf Aufforderung durch das Land hiergegen – ggf. auch gerichtlich – vor. Das EVU hat bei der Führung von Verfahren oder Prozessen Weisungen des Landes Folge zu leisten. Auf Verlangen überträgt das EVU dem Land bzw. der Nah.SH die Prozessführungsbefugnis in diesen Angelegenheiten. Die Verfahrenskosten (Gebühren, Auslagen, eigene Bevollmächtigte des EVU sowie ggf. Bevollmächtigte des Verfahrensgegners nach gesetzlichen Gebühren) teilen sich beide Vertragsparteien hälftig. Der vom EVU aufzubringende Betrag ist auf 50.000 € in einem Jahr und auf 200.000 € über die gesamte Vertragslaufzeit begrenzt.

e) Soweit dem Einnahmenanspruch der EVU Kosten für Verbund- bzw. Kooperationsregie, das Einnahmenaufteilungsverfahren der Verbände bzw. Kooperationen und Provisionen für Fremdvertrieb durch andere Verbund- oder Kooperationspartner gegenüberstehen, so sind diese in den Abrechnungen durch das EVU gesondert auszuweisen. Zum Beleg der bei ihm entstandenen Kosten leitet das EVU die Rechnungen der mit der Einnahmenaufteilung befassten Stellen an den örtlich zuständigen Aufgabenträger weiter. Das EVU verpflichtet sich, Grund und Höhe der ihm in Rechnung gestellten Kosten aus der Einnahmenaufteilung aufzuklären. Dies schließt die Aufklärung der Methodik zur Festlegung der Kosten und der einzelnen Kostenelemente ein. Verweigert die für die Einnahmenaufteilung zuständige Stelle die zuvor genannten Informationen, geht das EVU auf Aufforderung durch das Land hiergegen – ggf. auch gerichtlich – vor. Hierbei führt es Weisungen des Landes aus. Auf Verlangen überträgt das EVU dem Land oder der NAH.SH auch die Prozessführungsbefugnis in diesen Angelegenheiten. Die Verfahrenskosten (Gebühren, Auslagen, eigene Bevollmächtigte des EVU sowie ggf. Bevollmächtigte des Verfahrensgegners nach gesetzlichen Gebühren) teilen sich beide Vertragsparteien hälftig. Der vom EVU aufzubringende Betrag ist auf 50.000 € in einem Jahr und auf 200.000 € über die gesamte Vertragslaufzeit begrenzt.

5.4.3 Weitergehende Abstimmung

Sollte sich das unter Nr. **5.4.2** beschriebene Verfahren nicht bewähren, kann das Land mit einer Ankündigungsfrist von sechs Monaten verlangen, dass es das EVU in den entsprechenden Verbundgremien des HVV vertritt. Sollte dies nicht möglich sein, so hat das EVU seine Tarifbildungs- und -gestaltungsrecht für die im HVV-Verkehr tarifierten vertraglichen Verkehre an das Land abzutreten. In diesem Fall wahrt das Land die berechtigten Erwartungen des EVU an der Gestaltung der Tarife- und Einnahmenaufteilungen. Das Land verhält sich in diesem Fall so als würde es das vollständige Erlörisiko tragen (Bruttovertrag). Entstehen dem EVU durch dieses Vorgehen erwiesene Nachteile, so gleicht das Land diese aus.

5.5 Ausgleich für die Beförderung von Menschen mit Schwerbehinderung, sowie von Schülern und Auszubildenden

Auf Wunsch der Auftraggeber ist das EVU verpflichtet, Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Menschen mit Schwerbehinderung, sowie von Schülern und Auszubildenden bei den dafür zuständigen Stellen zu beantragen. Sollten die Zahlungen, die das EVU für diese Zwecke tatsächlich erhält, nicht den in **Anhang 6** (Kalkulation) dargestellten Beträgen entsprechen, so werden die in **Anhang 6** dargestellten Beträge durch die tatsächlich erhaltenen Beträge ersetzt und der Ausgleichsbetrag entsprechend angepasst.

5.6 Umfang Vertrieb

5.6.1 Personenbediente stationäre Verkaufsstellen

5.6.1.1 Standorte

Personenbediente Verkaufsstellen werden an nachfolgend aufgelisteten Stationen vorgehalten. Die Verkaufs- und Präsenzzeiten haben im Jahresdurchschnitt mindestens die in der untenstehenden Übersicht genannte Länge.

Station	Art	Lage	Stunden/ Woche	Wochentage
Kaltenkirchen	NAH.SH Kundenzentrum	Bahnhof	38,5 Std. / Woche	5 Tage (Mo-Fr)
Quickborn	NAH.SH Kundenzentrum	Bahnhof	39 Std. / Woche	5 Tage (Mo-Fr)
Bad Bramstedt	NAH.SH Shop	Zentrale Lage im Ort, ca. 1km vom Bf entfernt	49 Std. / Woche	6 Tage (Mo-Sa)
Henstedt-Ulzburg	NAH.SH Shop	Zentrale Lage im Ort, ca. 1km vom Bf entfernt	51 Std. / Woche	6 Tage (Mo-Sa)

5.6.1.2 Leistungsumfang NAH.SH Kundenzentrum

In den Kundenzentren soll den Fahrgästen ein umfassender Service rund um den öffentlichen Verkehr in Schleswig-Holstein und Hamburg geboten werden. Dazu gehören insbesondere folgende Leistungen:

- Online- und offline- Fahrplan- und Tarifauskunft zum gesamten Nahverkehr in Schleswig-Holstein und Hamburg
- Verkauf des gesamten Fahrkartensortiments des HVV sowie des SH-Tarifs inkl. Zeitkarten (im jeweiligen Gültigkeitsgebiet)
- Verkauf von Fahrkarten mindestens zu allen Zielen der Gebiete des SH-Tarifs, des HVV-Tarifs
- Stornierung, Umtausch und Umbuchung von Fahrkarten aller zu verkaufenden Tarife gemäß der geltenden Tarifbestimmungen
- Auskunft über Betriebsstörungen
- Annahme von Beschwerden
- Annahme von NAH.SH-Garantiefällen und Weitergabe an die NAH.SH in elektronischer Form
- Entgegennahme und Rückgabe von Fundsachen
- sofern vor Ort vorhanden und im Interesse der NAH.SH: Information und ggf. Buchung von weiteren Mobilitätsangeboten wie beispielsweise CarSharing- BikeSharing- oder Fahrradabstellanlagen, wenn dem EVU dadurch keine zusätzlichen Kosten entstehen.
- Auslage von Informationsmedien der NAH.SH
- Hilfe bei der Orientierung in der näheren Umgebung
- Annahme von Meldungen/Beschwerden zu infrastrukturellen Defekten an der Station
- Barrierefreier Zugang

- Kostenfreies WLAN (ggf. an der Station)
- Sitzgelegenheiten ohne Verzehrzwang.

Das EVU wird ermuntert, neben diesen Basisleistungen auch weitere, eigenwirtschaftliche Dienstleistungen zu erbringen wie bspw. Verkauf von Getränken und Snacks, Zeitschriften, Büchern, Post- oder Paketdienstleistungen, Zimmervermittlungen, Reisebüro-tätigkeiten oder Concierge-Diensten. Auch Kooperationen bspw. mit Tourismusinfor-mationen, Stadtbüchereien oder weiteren öffentlichen oder privaten Einrichtungen sind möglich und erwünscht. Grundsätzlich sind Kooperationen zulässig, sofern sie nicht dem Image des Nahverkehrs abträglich sind.

5.6.1.3 Leistungsumfang NAH.SH Shop

In den NAH.SH Shops sind mindestens folgende Leistungen anzubieten:

- Basisinformationen online und offline zu Fahrplan- und Tarif des gesamten Nahverkehrs in Schleswig-Holstein und Hamburg
- Verkauf von SH- und HVV-Tarif (im jeweiligen Gültigkeitsgebiet)
- Auslage von Informationsmedien der NAH.SH in geringem Umfang
- sofern vor Ort vorhanden: Schlüsselausgabe für weiteren Mobilitätsangebote oder Toiletten

Kooperationen sind möglich und erwünscht, sofern sie nicht dem Image des Nahverkehrs abträglich sind.

Für weitere Anliegen kann an NAH.SH-Kundendialog bzw. an die Kundenzentren ver-wiesen werden.

5.6.1.4 Sonstige Vorgaben

Die Kundenzentren werden außen und innen mit „Kundenzentrum HVV NAH.SH, betrie-ben durch AKN“ gekennzeichnet (jeweils mit Logos), wobei die genaue Bezeichnung und das Design noch mit der NAH.SH abzustimmen ist. Die NAH.SH Shops werden außen und innen mit dem NAH.SH-Logo sowie dem HVV-Logo gekennzeichnet.

Die zur Anwendung und Anerkennung geforderten Tarife gelten im Rahmen ihrer jeweils geltenden Bestimmungen. Darüber hinausgehende Servicezuschläge für einzelne oder alle Vertriebswege, die zur Erfüllung der vertraglichen Mindestanforderungen vorgehalten werden, sind nicht zulässig.

Das EVU weist im großen Statusbericht (Nr. **8.3.8**) nach, dass es die Mindestanforderun-gen zu personenbedienten stationären Verkaufsstellen erfüllt hat.

5.6.2 Automatengestützter Vertrieb in den Stationen und Vertrieb in den Fahrzeu-gen

Zusätzlich zum personenbedienten stationären Verkauf organisiert das EVU den Vertrieb über Automaten auf den Bahnsteigen und/oder in den Empfangsgebäuden und/ oder über Automaten bzw. Personal in den Zügen.

Werden Fahrkarten nicht im Zug verkauft, ist grundsätzlich ein Fahrkartenautomat je Bahnsteig vorzuhalten; Ausnahmen sind in Absprache mit der NAH.SH erlaubt. An folgenden Stationen sind mindestens jeweils 2 stationäre Fahrkartenautomaten je Richtung zu betreiben (jeweils einer je Bahnsteig bzw. Eingang). Diese Verpflichtung kann auch durch Fahrkartenautomaten anderer EVU erfüllt werden.

- Eidelstedt Zentrum
- Burgwedel
- Quickborn
- Henstedt-Ulzburg
- Kaltenkirchen

Die Fahrkartenautomaten sind soweit möglich und sinnvoll nach den Richtlinien der Verbände gestaltet. Bei Neubeschaffungen von Fahrkartenautomaten (neue Serie) sind die CD-Richtlinien (**Anhang 12**) einzuhalten. Fahrkarten werden mindestens zu allen Zielen der Gebiete des SH-Tarifs und HVV-Tarifs verkauft. Pauschalpreistickets der Deutschen Bahn AG werden über die Fahrkartenautomaten vertrieben. Auf Wunsch des Landes und gegen Kostenerstattung durch das Land vertreibt das EVU auch Fernverkehrsfahrkarten an den Automaten.

Es gelten die Beförderungsbedingungen der jeweiligen Verbände.

Haben die Fahrgäste keine Möglichkeit, Fahrkarten in den Zügen zu erwerben, so ist der Vertrieb derart zu organisieren, dass das Recht aus § 9 Abs. 2 EVO, an jeder Einstiegsstelle bis fünf Minuten vor Fahrtantritt Fahrausweise für jede Verbindung innerhalb des HVV- und des SH-Tarifgebietes erwerben zu können, gewährleistet ist. Sofern dem Fahrgast ein Fahrkartenkauf vor Antritt der Fahrt unplanmäßig nicht möglich ist, hat dieser sich unverzüglich beim Zustieg an den Zugbegleiter oder den Triebfahrzeugführer zu wenden. Wird der Fahrgast vom Zugbegleiter/Kontrollpersonal ohne Fahrkarte angetroffen und hat Ersterer sich nicht unmittelbar nach dem Zustieg beim Triebfahrzeugführer gemeldet, so gilt er als Fahrgast ohne gültigen Fahrausweis und zahlt ein erhöhtes Beförderungsentgelt. Das EVU ist gehalten, diese Regel fahrgastfreundlich und kulant umzusetzen. Generelle fahrgastfreundliche Lösungen (z.B. Vertrieb im Zug) sind zulässig und erwünscht.

Soweit an Stationen oder in Fahrzeugen Automaten eingesetzt werden, müssen diese mit ausreichendem Wechselgeldspeicher und Geldscheinannahme ausgestattet sein. Der bargeldlose Erwerb von Fahrscheinen mit Hilfe von EC-Karten ist vorzusehen. Zudem muss der Fahrkartenautomat über eine Schreib- und Leseinheit für kontaktlose Chipkarten gemäß ISO 14443 verfügen. Für Fahrkartenautomaten im Bereich des HVV gelten ergänzend hierzu die Regelungen aus **Anhang 05**.

Der Vertrieb von Fahrkarten des HVV-Tarifs erfolgt gemäß **Anhang 05**. Ein Verkauf von Fahrkarten des HVV ist in den Zügen nicht zulässig.

Bis auf Weiteres erfolgt der automatengestützte Vertrieb in den Stationen durch das AKN-Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Das Land kann verlangen, dass die AKN bei der Bundesnetzagentur die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen mit der Zielsetzung neu verhandelt, dass der Vertrieb vollständig durch das EVU erfolgt. Im Fall der Genehmigung durch die Bundesnetzagentur erhöhen sich die Kosten des EVU entsprechend der tatsächlichen Vertriebskosten des EIU. Im Gegenzug reduzieren sich die durchlaufenden Infrastrukturkosten entsprechend.

5.6.3 Neue Vertriebswege

Fahrkarten des SH-Tarifs ab Preisstufe 4 werden als Onlineticket über das Internet verkauft. Sofern das EVU einen eigenen Internetvertrieb anstrebt, sind die NSH-Vorgaben zum Onlineticket verbindlich anzuwenden (siehe Anlage 04).

Der Vertrieb des SH-Tarifs über das Smartphone („APP“) soll über einen zentralen Anbieter erfolgen. Sollte das EVU einen eigenen Vertrieb über das Smartphone anbieten, erfolgt dies nur nach Zustimmung des Landes und unter Berücksichtigung der Vorgaben durch die NSH.

Das EVU hat an der Konzeption und Umsetzung neuer Vertriebswege über Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) in einem angemessenen Umfang mitzuwirken, sofern das Land dies verlangt.

Das EVU ist verpflichtet, sich am e-Ticketing-Projekt des HVV „HVV-Card“ zu beteiligen.⁷ Kosten für die Einführung und Anwendung weiterer neuer Technologien, sowie deren Finanzierung werden einvernehmlich zwischen dem EVU und dem Land abgestimmt.

Zu weiteren neuen Vertriebswegen streben die Vertragsparteien einvernehmliche Lösungen an.

5.6.4 Vertriebsprovisionen

Gemäß TakoV ist die Zahlung von Provisionen möglich. Derzeit zahlen sich nur die EVU untereinander Provisionen. Die Höhe der Provisionen wird im TA SPNV festgelegt. Hierfür ist ein einstimmiger Beschluss erforderlich.

Die aktuell (2014) geltenden Provisionen sind in **Anhang 4** wiedergegeben. Das EVU setzt sich bei Verhandlungen zu Vertriebsprovisionen im Interesse des Landes dafür ein, dass die Provisionssätze zu niedrigen Kosten für das EVU führen. Bei Erhöhung der Vertriebsprovisionen muss das Land zustimmen.

Das Land stellt sicher, dass jedes vom Land mit SPNV-Leistungen beauftragte EVU seine stationären Automaten für den Vertrieb für Dritte zu angemessenen Konditionen öffnet. Umgekehrt hat auch das EVU dritten, vom Land beauftragten EVU die Mitnutzung zu seinen stationären Automaten zu angemessenen Bedingungen zu ermöglichen.

5.6.5 Sonstige Regelungen

Die Lieferung von Vertriebsdaten an das Land ist in Nr. **8.4.1.3** geregelt.

Die Verfügbarkeit der Vertriebswege wird im Rahmen des Qualitätsmanagementsystems (QMS) erfasst und bewertet (Nr. **3.1a**, **7.3.2** und **Anhang 3a**).

⁷ Für den HVV-Bereich ist die schrittweise Umsetzung des E-Ticketings beschlossen. Das E-Ticket wird somit Bestandteil des HVV-Tarifs der vom Unternehmen anwandt werden muss. Entsprechende Gremienbeschlüsse und Spezifikationen dazu sind in Anhang 05 beschrieben und sind zu berücksichtigen.

6 Kommunikation

6.1 Fahrplanveröffentlichung und -daten

6.1.1 Gedruckte Fahrplanmedien

Dem EVU obliegt die Pflicht zur Fahrplanveröffentlichung, d. h. der Aushang der Abfahrten, Ankünfte und wichtiger Anschlüsse inklusive der Linienbezeichnungen an jeder Zugangsstation (Nr. 3.2.5.1). Das EVU muss seine Fahrplantabellen in mindestens einem nationalen Kursbuch veröffentlichen, soweit ein solches Kursbuch von Dritten angeboten wird und eine hinreichende Verbreitung hat. Das EVU muss seine Fahrplantabellen in dem von der NAH.SH herausgegebenen Fahrplanbuch veröffentlichen. Zudem liefert es die entsprechenden Fahrplandaten.

Das EVU produziert Streckenfahrpläne, die auch wichtige SPNV-, U- und S-Bahn-Anschlusslinien enthalten. Das EVU kann diese Streckenfahrpläne auch gemeinsam mit anderen EVU produzieren, die in anderen Netzen verkehren.

6.1.2 Fahrplandaten

Die Fahrplandaten – auch für kurzfristige Fahrplanänderungen – werden in einem üblichen elektronischen Austauschformat für elektronische Fahrplanauskünfte des Landes Schleswig-Holstein bzw. für die elektronische Fahrplanauskunft eines Dritten im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Die Kosten für die Datenintegration und -pflege in dieser Fahrplanauskunft trägt das Verkehrsunternehmen. Das Verkehrsunternehmen gestattet dem Land die Verwendung dieser Fahrplandaten für Zwecke der Verkehrsplanung und Leistungsabrechnung und für Auskunftssysteme Dritter.

6.1.3 Elektronische Auskunftssysteme

In eigene Auskunftssysteme oder die beauftragter Dritter sind die Fahrplandaten anderer deutscher Eisenbahnen sowie des gesamten ÖPNV in Schleswig-Holstein aufzunehmen bzw. von eigenen Auskunftssystemen aus zugänglich zu machen, soweit diese der regelmäßigen Personenbeförderung dienen.

Eigene Auskunftssysteme müssen Auskünfte und Verbindungen auf Grundlage objektiver Kriterien (Schnelligkeit, Preisgünstigkeit etc.) unternehmensneutral ermitteln. Die Präferenzkriterien der Suche müssen für die Kunden anpassbar sein.

6.1.4 Echtzeitdaten

Das EVU erfasst nach der Einführung eines entsprechenden Systems (voraussichtlich bis Fahrplanwechsel im Dezember 2018) die Lage des Fahrzeugs über GPS und sendet die Positionsdaten an die Betriebsleitzentrale. Die Daten müssen derart erfasst und versandt werden, dass bei Lageänderung des Fahrzeugs alle 120 Sekunden eine aktualisierte Meldung erfolgt. Das EVU nimmt einen Abgleich der Positionsdaten mit dem Sollfahrplan vor und sendet die Abweichung vom Sollfahrplan mit einer Aktualität von 60 Sekunden und einem Prognosehorizont von zwei Stunden an die Datendrehscheibe des Landes Schleswig-Holstein.

Die Daten werden im VDV-Format, 454 bzw. 453 an die Datendrehscheibe geliefert. Die erforderlichen Dienste sind Auskunft (AUS/REF-AUS), Anschlusssicherung (ANS/REF-ANS) und Digitale Informationsanzeiger (DFI/REF-DFI). Die Daten enthalten neben aktuellen Verkehrsdaten auch die tagesaktuellen Sollfahrpläne (Referenzdatendienste REF). Das EVU wirkt darauf hin, dass diese Echtzeitdaten und darüber hinausgehende Informationen zu Störungen im Betriebsablauf im Fahrzeug, an Stationen, Haltestellen und in der Fahrplanauskunft vollständig und richtig angezeigt bzw. angesagt werden. Die Kosten für Erfassung und Abgleich trägt das EVU. Die Kosten für den Betrieb der Schnittstellen an der Datendrehscheibe trägt das EVU. Das Land sorgt für eine Weiterleitung der Daten an das Reisendeninformationssystem (RIS) der DB Mobility Logistics AG und weitere direkt angeschlossene Informationssysteme. Die Weiterleitung der Echtzeitdaten an den Stationsbetreiber liegt in der Verantwortung und erfolgt auf Kosten des EVU.

Das EVU verwendet die eigenen und die von der Datendrehscheibe bezogenen Echtzeitinformationen anderer Verkehrsunternehmen zur Sicherung von Anschlüssen. Die Echtzeit- und Anschlussinformationen stellt das EVU den Fahrgästen im Fahrzeug des Typs Lint 54 über installierte Monitore dar.

Das EVU strebt an, im Rahmen des RBL Störungsmeldungen einzupflegen und diese an die Fahrplanauskunft der DB Mobility Logistics AG zu senden. Zu diesen Meldungen gehören kurzfristige zugspezifische Meldungen, wie bspw. Ausfälle, Ersatzverkehr oder abweichende Zugbildung. Die Kosten für Einrichtung des Eingabesystems, Übermittlung und Schulung trägt das EVU. Auf Wunsch sendet das EVU Störungsmeldungen darüber hinaus auch an die Fahrplanauskunft des Landes Schleswig-Holstein.

Das EVU stellt weiterhin streckenspezifische Informationen dem Land Schleswig-Holstein zur Information von Reisenden zur Verfügung. Zu den streckenspezifischen Informationen gehören bspw. Bahnübergangsstörungen, witterungsbedingte Störungen oder Baumaßnahmen.

Sofern das Land Informationsdienste, wie Ticker, E-Mail- oder SMS-Push-Angebote einrichtet, liefert das EVU hierfür Informationen. Das Land kann die Echtzeitinformationen, Störungsmeldungen, streckenspezifische Informationen, sowie weitere Fahrgastinformationen über die o.g. genannten Angebote versenden und über weitere Verteilerschnittstellen Dritten zur Verfügung stellen.

6.2 Werbung

6.2.1 Zuständigkeit und Corporate Design

Das EVU ist für die Bewerbung des Angebotes zuständig, und stellt dem Land das Kommunikationskonzept und die geplanten Werbemaßnahmen vor. Die Planungen werden jährlich aktualisiert.

Das Land Schleswig-Holstein strebt eine einheitliche Gestaltung der Nahverkehrsfahrzeuge gemäß dem Corporate Design des Nahverkehrs an. Abweichend von den Bestimmungen zum Fahrzeugdesign gemäß Design-Manual (vgl. Anhang 12) gilt für das in diesem Vertrag geregelte Angebot Folgendes:

Das EVU verwendet bei allen Werbemaßnahmen und auf den Fahrzeugen das Logo „NAH.SH“ des schleswig-holsteinischen Nahverkehrs in gleicher Größe wie das Logo des HVV. Die Innen- und Außengestaltung neu zu beschaffender Schienenfahrzeuge (neue

Serie), die gemäß diesem Vertrag eingesetzt werden, orientiert sich grundsätzlich am jeweils gültigen Design-Manual des schleswig-holsteinischen Nahverkehrs.

Die konkrete Innen- und Außengestaltung neu zu beschaffender Fahrzeuge ist mit dem Land einvernehmlich abzustimmen.

Die Außengestaltung von Bussen im Ersatzverkehr erfolgt gemäß Design-Manual Punkt 07.4. Abweichend von Design-Manual Punkt 07.4 kann statt des NAH.SH-Logos auch das des HVVs verwendet werden.

Die Gestaltung der im Rahmen dieses Vertrages aufgestellten Fahrkartenautomaten orientiert sich bei einer Neubeschaffung (neue Serie) an den entsprechenden Vorgaben im Design-Manual (Vorzugsvariante). Die genaue Gestaltung ist unter Berücksichtigung der Vorgaben des HVV mit dem Land abzustimmen.

Das NAH.SH-Logo und eine dort hinterlegte Verlinkung zu www.nah.sh ist auf der Startseite des Internetauftritts des EVU abzubilden. Größe und Position werden zwischen den Vertragspartnern abgestimmt.

Innen- und Außenwerbung Dritter in und an den Fahrzeugen des Typs Lint 54 ist grundsätzlich nicht zulässig.

Das Land kann nach Abstimmung mit dem EVU in den Zügen im Rahmen der dafür vorgesehenen Kapazitäten Werbemittel des schleswig-holsteinischen Nahverkehrs auslegen, oder aushängen und durch eigenes oder beauftragtes Personal verteilen lassen. Linienetzpläne gemäß Nr. **3.2.5.2** gelten nicht als Werbemittel. Diese sind zusätzlich auszuhängen.

6.2.2 Finanzierung

Das EVU zahlt einen Beitrag für landesweite Kommunikationsmaßnahmen im Rahmen von „NAH.SH“ sowie für die Abwicklung der NAH.SH-Garantie (Nr. **3.3**).

Dieser Beitrag ist Teil des Abgeltungsbetrages und wird im Kalkulationsschema (Anhang 6), Blatt 1 unter der Position 413 ausgewiesen. Die Höhe dieses Beitrages entspricht 1,0 % der Summe aller übrigen Positionen des Abgeltungsbetrages. Der Beitrag wird vom Land einbehalten und in angemessenem Umfang auch für Kommunikationsmaßnahmen im in diesem Vertrag enthaltenen Streckennetz verwendet.

7 Abgeltung

7.1 Systematik

Der vom Land zu leistende Abgeltungsbetrag ergibt sich aus

- den im Kalkulationsschema (**Anhang 6**) ausgewiesenen und ggf. entsprechend Nr. **7.4.1** fortgeschriebenen Kosten,
- abzüglich der im Kalkulationsschema ausgewiesenen und gemäß Nr. **7.2.1** kalibrierten Erlöse, die nach Nr. **7.4.2** hinsichtlich der Erlösergiebigkeiten sowie nach Nr. **7.4.3** hinsichtlich der Nachfragemenge fortgeschrieben werden,
- ggf. ab- oder zuzüglich der sich aus der Erlösabschöpfung bzw. der Erlösgarantie (Nr. **7.2.2**, insbesondere Nr. **7.2.2.1 b**) bzw. **c**) ergebenden Beträge,
- ggf. ab- oder zuzüglich von Anpassungen der Kosten und Erlöse aufgrund von Leistungsänderungen gemäß Nr. **7.3.1**
- abzüglich ggf. erhaltener Ausgleichsleistungen (Nr. **5.5**) und
- sowie zuzüglich der durchlaufenden Infrastrukturkosten (Nr. **7.5**).

Der Ausgleichsbetrag enthält alle oben genannten Beträge außer den durchlaufenden Infrastrukturkosten.

Soweit in diesem Vertrag Erlöswerte genannt werden, sind diese immer als Netto-Beträge ohne Mehrwertsteuer und vor Abzug der Vertriebsprovision zu verstehen, es sei denn, es ist explizit anders geregelt.

Folgende der genannten Beträge können wie folgt dem Kalkulationsschema (**Anhang 6**), Blatt 1 unter den folgenden Positionen entnommen werden (jeweils Spalte ‚Summe/Produkt € pro Jahr‘):

- | | |
|-------------------------------------|--------------|
| ▪ Abgeltungsbetrag | Position 8 |
| ▪ Ausgleichsbetrag | Position 6 |
| ▪ Fortzuschreibende Kosten | Position 491 |
| ▪ nicht fortschreibbare Kosten | Position 492 |
| ▪ Erlöse | Position 59 |
| ▪ durchlaufende Infrastrukturkosten | Position 71 |

Der Abgeltungsbetrag ist Berechnungsgrundlage für Abzüge für Nacherfüllung (Nr. **8.3.3**) und Nichtleistung (Nr. **8.3.3**), für Minderungen, Bonus- und Malusbeträge sowie für Vertragsstrafen, es sei denn, es ist in diesem Vertrag ausdrücklich anders geregelt. Abzüge für Nacherfüllung und Nichtleistung, Minderungen, Malusbeträge und Vertragsstrafen werden vom Abgeltungsbetrag abgezogen, Bonusbeträge diesem zugerechnet.

Mit den in diesem Abschnitt (Nr. **7**) definierten Zahlungen sind alle Leistungen abgegolten, welche das EVU im Rahmen dieses Verkehrsvertrages zu erbringen hat, es sei denn, es ist in diesem Vertrag ausdrücklich anders geregelt.

7.2 Erlöskalkulation

7.2.1 Erlössicherung zu Vertragsbeginn

Für den Zeitraum vom 01.01. bis zum 31.12.2018 werden die angebotenen Erlöse kalibriert. Diese Kalibrierung erfolgt sowohl hinsichtlich der Menge (Pkm) als auch hinsichtlich der Ergiebigkeit (€ je Pkm), jeweils getrennt nach den Tarifen SH-Tarif, SH-Ticket, HVV-Tarif, bundesweit/international, ‚Schönes-Wochenende-Ticket‘/, ‚Quer-durchs-Land-Ticket‘ und Freifahrer (inkl. Schwerbehinderter Menschen). Die für das Kalenderjahr 2018 ermittelten Werte ersetzen die im Kalkulationsschema angegebenen vorläufigen Werte sowohl für die Menge (Pkm; je Tarif), als auch für die zu Grunde gelegten durchschnittlichen tarifspezifischen Erträge (Netto je Pkm).

Die Pkm-Werte ergeben sich zum einen aus den zu erhebenden Nachfragewerten nach Nr. **8.4.1.1**. Die Anteile der Tarifarten an den Gesamt-Pkm ergeben sich aus einer vom Land durchzuführenden repräsentativen Fahrgasterhebung nach Tarifen.⁸ Die Erlöse je Tarif ergeben sich aus den Einnahmenabrechnungen, ggf. unter Hinzuziehung von vorläufigen Einnahmenabrechnungen. Aus Erlösen je Tarif und in den Tarifen geleisteten Pkm werden die entsprechenden Durchschnittsergiebigkeiten je Tarif berechnet. Dabei werden Tarifanpassungen so berücksichtigt, dass die ermittelten Ergiebigkeiten repräsentativ für das gesamte Kalenderjahr 2018 sind.

Sofern im Kalenderjahr 2018 die Pünktlichkeit (vgl. Nr. **3.2.1.2**) im Jahresdurchschnitt < 85% ist und/oder die Summe der ausgefallenen Nutz-km (vgl. Nr. **3.2.1.1**) größer ist als 3 % der fahrplanmäßigen Nutz-km und/oder die Erhebungen im Rahmen des QMS ergeben, dass bei mehr als 1 % der Tests der Kauf einer Fahrkarte weder an den Stationen noch in den Zügen möglich ist (vgl. Nr. **5.6.5** und **Anhang 3a**), kann das Land die Erlöskalibrierung aussetzen und im folgenden Jahr durchführen, in dem die in diesem Absatz genannten Kriterien nicht (mehr) vorliegen. EVU und Land tragen die Kosten zusätzlich erforderlicher repräsentativer Fahrgasterhebungen jeweils hälftig, für das EVU aber maximal bis zum Höchstbetrag von 100.000 €.

Sofern die tatsächliche Erlöskalibrierung nach 2018 erfolgt, werden die Erlöse der vor der Erhebung liegenden Jahre anhand der Nachfragekurve gemäß **Anhang 6** (Blatt 2, jeweils Spalte ‚Entwicklung in % gegenüber 2018‘) rückgerechnet.

Für den Zeitraum von Vertragsbeginn bis 31.12.2017 werden die Werte des Jahres 2018 anteilig nach Tagen zu Grunde gelegt.

7.2.2 Erlösrisiko

7.2.2.1 Nachfragerisiko

a) Grundsätze

Das Risiko der Nachfrageentwicklung ist geteilt. Es liegt im Grundsatz vollständig beim EVU. Basis der Erlöskalkulation ist die in **Anhang 6** (Blatt 2 ‚Erlösentwicklung‘ jeweils Spalte ‚Entwicklung in % gegenüber 2018‘) dargestellte Nachfragekurve über die Gesamt-

⁸ Die Vertragsparteien gehen davon aus, dass keine Erhebung erforderlich ist und die Prozentwerte des Kalkulationsschemas verwendet werden können. Wenn das Land eine Erhebung wünscht, trägt es die Kosten.

laufzeit des Vertrages. Der Startpunkt der Nachfragekurve ergibt sich aus der Kalibrierung des Erlösgarantiewertes gemäß Nr. 7.2.1.

Für die Folgejahre wird eine Nachfrageentwicklung gemäß **Anhang 6** (Blatt 2 ‚Erlösentwicklung‘) angenommen.

Wird diese vorgegebene und dem Angebot zu Grunde gelegte Nachfragemenge im jeweiligen Kalenderjahr um mehr als 10 % über- oder unterschritten, so gelten folgende Regelungen:

b) Nachfragebezogene Erlösabschöpfung durch das Land

Übersteigt die gemäß Nr. 8.4.1.1 ermittelte Nachfragemenge (Pkm) im jeweiligen Kalenderjahr die vorgegebene und dem Vertrag zu Grunde gelegte Nachfragemenge (Pkm entsprechend Nr. 7.2.1 und Nachfragekurve nach Nr. 7.2.2.1 a)) um mehr als + 10 %, so wird das Land an denjenigen Erlösen zu 70 % beteiligt, die sich aus der über + 10 % liegenden Nachfragemenge (Pkm) multipliziert mit der durchschnittlichen Erlösergiebigkeit (€ je Pkm nach Nr. 7.2.1 und 7.4.2) ergeben.

c) Nachfragebezogene Erlösgarantie durch das Land

Unterschreitet die gemäß Nr. 8.4.1.1 ermittelte Nachfragemenge (Pkm) im jeweiligen Kalenderjahr die vorgegebene und dem Vertrag zu Grunde gelegte Nachfragemenge (Pkm entsprechend Nr. 7.2.1 und Nachfragekurve nach Nr. 7.2.2.1 a)) um mehr als - 10 %, so gleicht das Land diejenigen Mindererlöse zu 70 % aus, die sich aus der unter - 10 % liegenden Nachfragemenge (Pkm) multipliziert mit der durchschnittlichen Erlösergiebigkeit (€ je Pkm nach Nr. 7.2.1 und 7.4.2) ergeben.

7.2.2.2 Erlösergiebigkeitsrisiko

Weiterhin trägt das EVU die Chance bzw. das Risiko aus der Entwicklung der tatsächlichen Erlösergiebigkeit im Vergleich zu derjenigen Erlösergiebigkeit, welche durch Fortschreibung nach Nr. 7.4.2.1 rechnerisch ermittelt wird. Diese Chance bzw. dieses Risiko werden begrenzt durch die Überprüfungsmöglichkeit nach Nr. 7.4.2.2.

Stellt sich bei der Erlöskalibrierung gemäß Nr. 7.2.1 oder bei einer Überprüfung gemäß Nr. 7.4.2.2 heraus, dass der ermittelte Anteil der Schwarzfahrer 4 % übersteigt, so liegt der 4 % übersteigende Anteil der Schwarzfahrer im Risiko des EVU. Auf diesen Anteil der Schwarzfahrer wird die durchschnittliche Tarifergiebigkeit der übrigen Tarife angewandt. Die solchermaßen rechnerisch ermittelten Erlöse werden den tatsächlichen Erlösen zugeschlagen. Diese Regelung bezieht sich ausdrücklich nur auf den Anteil der Schwarzfahrer. Der Anteil der Freifahrer wird dabei nicht berücksichtigt.

7.2.2.3 Anpassung Nachfragekurve aufgrund veränderter Fernverkehrsangebote

entfällt

7.3 Ausgleichsbetrag

7.3.1 Leistungsänderungen

Für jedes Kalenderjahr werden die Nutz-km gemäß Fahrplan⁹ mit den Nutz-km gemäß Betriebsprogramm (**Anhang 11**) verglichen. Es gelten die Streckenentfernungen nach **Anhang 13**. Dabei werden Mehr- und Minderleistungen saldiert. Beträgt der Saldo 0 Nutz-km, so verändert sich der Ausgleichsbetrag nicht, es sei denn, für einzelne Fahrten verändert sich der Bedarf an Fahrzeugen (Traktionen) oder Personal (Zugbegleitquote).

Jährliche Schwankungen der Nutz-km aufgrund von Abweichungen der Verkehrstage zwischen Normjahr und Kalenderjahr werden über den durchschnittlichen Ausgleichsbetrag für Mehr-/Minderleistungen abgerechnet (**Anhang 6**, Blatt 1, Position 93). Dieser Wert wird auf Basis der durchschnittlichen Fahrzeugkonfiguration und der jeweiligen Kosten berechnet und beinhaltet somit auch die anteiligen Kosten für angehängte Fahrzeuge. Eine gesonderte Berücksichtigung der jährlichen Schwankung des Fahrzeugeinsatzes ist daher nicht vorgesehen. Die durchschnittliche Fahrzeugkonfiguration entspricht dem Anteil der Nutz-km der verschiedenen führenden Zugeinheiten an den gesamten Nutz-km zzgl. dem Anteil der Mehrfachtraktionen der verschiedenen angehängten Zugeinheiten an den gesamten Nutz-km (vgl. Berechnung in **Anhang 6**, Blatt 1, Position 93).

Wenn sich der durchschnittliche Fahrzeugeinsatz aufgrund einer Zu-, Ab- oder Umbestellung verändert, kann jede Vertragspartei die Anpassung des durchschnittlichen Ausgleichsbetrags für Mehr-/Minderleistungen verlangen.

Mehr-/Minderleistungen können aufgrund bestellter Mehrleistungen (Nr. **2.2.4**) bzw. Abbestellungen (Nr. **2.2.5**) entstehen. Sie werden vereinfachend über den durchschnittlichen Ausgleichsbetrag für Mehr-/Minderleistungen abgerechnet.

Die Kosten gelten jeweils ohne durchlaufende Infrastrukturkosten.

7.3.2 Bonus/Malus Qualität

a) Qualitätsmanagementsystem (QMS)

Die unter Nr. **3.1a**) genannten Qualitätskriterien sowie die Verfügbarkeit der Vertriebswege gemäß Nr. **5.6** werden im Rahmen des QMS durch Kundenbefragungen und unabhängige Qualitätsprüfer im Auftrag von EVU und Land nach dem in **Anhang 3a** beschriebenen Verfahren jährlich bewertet. Soweit dieses Verfahren eingehalten wird, unterwerfen sich die Vertragspartner dem Ergebnis dieser Qualitätserhebungen und Qualitätsbewertungen. Das Über- bzw. Unterschreiten der in **Anhang 3a** genannten Zielwerte und der zugehörigen Toleranzbereiche führt zu einem Bonus bzw. Malus für das EVU.

b) Qualitätsbewertung Stationen

Die unter Nr. **3.1b**) genannten Qualitätskriterien werden nach dem in **Anhang 3b** beschriebenen gesonderten Verfahren durch Qualitätstester jährlich bewertet. Soweit dieses Verfahren eingehalten wird, unterwerfen sich die Vertragspartner dem Ergebnis dieser

⁹ Durch Um-, Mehr- und Abbestellungen erforderliche Leerfahrten werden an dieser Stelle wie Nutz-km abgerechnet.

Qualitätserhebungen und -bewertungen. Das Unterschreiten der in **Anhang 3b** genannten Zielwerte führt zu einem Malus für das EVU.

Das Land wird mit dem Stationsbetreiber darüber verhandeln, gemeinsam Bausteine zur Qualitätsbewertung der Stationen im Rahmen des QMS einzuführen, welche die hier beschriebenen Prüfungen der Qualität an den Stationen ersetzen können.

c) Sonstige Qualitätsbewertungen

Alle übrigen Qualitätskriterien werden nach den unter Nr. 3.2 genannten Verfahren bewertet.

d) Maximaler Gesamtbonus/-malus Qualität

Ergibt sich aus dem Saldo der kalkulierten Boni und Mali für die Qualitätskriterien

- Pünktlichkeit (Nr. 3.2.1.2),
- Mindestsitzplatzangebot (Nr. 3.2.1.4),
- Ersatzbeförderung (Nr. 3.2.1.5),
- Sauberkeit Fahrzeuge (Nr. 3.2.2.1),
- Sauberkeit Stationen (Nr. 3.2.2.2),
- Beseitigung von Schäden an Fahrzeugen (Nr. 3.2.3.1),
- Beseitigung von Schäden an Stationen (Nr. 3.2.3.2)
- Personalkompetenz (Nr. 3.2.4.3),
- Information während der Reise (Nr. 3.2.5.2),
- Verfügbarkeit der Vertriebswege (Nr. 5.6.5)

sowie der möglichen Minderungen der Abgeltung für die Qualitätskriterien

- Pünktlichkeit/Fehlen von Messdaten (Nr. 3.2.1.2),
- Personalpräsenz in den Zügen (Nr. 3.2.4.1),
- Information vor der Reise (Nr. 3.2.5.1),
- Beschwerdemanagement (Nr. 3.2.5.3)

sowie der möglichen Vertragsstrafen für Zugausfälle (Nr. 3.2.1.1) und für die Qualitätskriterien Anschlussicherung (Nr. 3.2.1.3) und Mindestsitzplatzangebot (Nr. 3.2.1.4) ein Gesamtbonus, so ist dieser auf insgesamt 1 % der Abgeltung begrenzt. Ergibt sich aus dem Saldo der kalkulierten Boni und Mali sowie Minderungen der Abgeltung bzw. Vertragsstrafen dieser Qualitätskriterien ein Gesamtmalus, so ist dieser auf insgesamt 6 % der Abgeltung begrenzt. Die Abzüge für Nacherfüllung und Nichtleistung (Nr. 8.3.3) gelten zusätzlich.

7.3.3 Abschlagszahlung

Ein Abschlag erfolgt in Höhe von 100 % der für das laufende Jahr zu erwartenden Abgeltung. Hierbei werden die fortgeschriebenen Kosten des EVU, die durchlaufenden Infrastrukturkosten und die kalkulierten Erlöse berücksichtigt. In den Abschlägen können Nichtleistungen (Nr. 8.3.3) berücksichtigt werden. Dies gilt auch, wenn die ermittelten Werte zunächst strittig sind.

Die Wertstellung erfolgt in gleichen monatlichen Raten jeweils zum 1. des Monats.

Das Land ist zur Zurückbehaltung angemessener Teile oder des gesamten Abschlags berechtigt, soweit das EVU bei Zuarbeiten für die Abrechnung oder bei der Lieferung von Berichten und Nachweisen im Verzug ist.

Die monatlichen Abschlagsraten für die letzten drei Monate der Laufzeit des Verkehrsvertrages können vom Land als Sicherheit einbehalten werden.

7.3.4 Jahresschlussrechnung

Das EVU erstellt den Entwurf der Jahresschlussrechnung bis zum 31.05. des Folgejahres nach Vorlage der vollständigen Leistungsberichte (Nr. 8.3.8) und auf Basis von Anhang 7. Über-/Unterzahlungen für unstrittige Positionen der Jahresschlussrechnung werden auf Wunsch des EVU oder des Landes innerhalb von vier Monaten mit den Monatsraten verrechnet/ausgezahlt. Nach einvernehmlicher Abstimmung der gesamten Jahresschlussrechnung zwischen EVU und NAH.SH erfolgt die abschließende Verrechnung von Über-/Unterzahlungen. Eine Verzinsung hierfür erfolgt nicht.

7.3.5 Umsatzsteuer

Der Abgeltungsbetrag ist umsatzsteuerfrei. Soweit eine Umsatzsteuer erforderlich wird, wird diese vom Land (incl. Steuerzinsen) geschuldet.

7.4 Fortschreibung von Kosten und Erlösen

7.4.1 Fortschreibung der Kosten

7.4.1.1 Jährliche Fortschreibung der Kosten

Die fortschreibbaren Kosten (**Anhang 6**, Blatt 1, Pos. 491) werden anhand der ermittelten Kostenveränderungen zwischen dem Basisjahr 2016 und dem betreffenden Kalenderjahr neu festgesetzt (es gelten jeweils die durchschnittlichen Preisstände der relevanten Kalenderjahre).¹⁰

Grundlage der Ermittlung von Kostenveränderungen sind:

- zu 35 % Löhne, Index der tariflichen Monatsverdienste im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich für Deutschland im Wirtschaftszweig „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“ lfd. Index.-Nr. H49 (derzeitiges Basisjahr des Index: 2010)¹¹
- zu 15 % Energiekosten, Index "Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher"; lfd. Index.-Nr. 175 (derzeitiges Basisjahr des Index: 2010)¹²

¹⁰ Beispiel: Bei der Berechnung der im Jahr 2019 anzusetzenden Kosten werden die Kostenveränderungen im Vergleich zwischen dem Basisjahr 2016 und dem Jahr 2019 berücksichtigt.

¹¹ Statistisches Bundesamt, Fachserie 16, Reihe 4.3 „Verdienste und Arbeitskosten“

¹² Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 2 „Preise und Preisindizes für gewerbliche Produkte (Erzeugerpreise)“

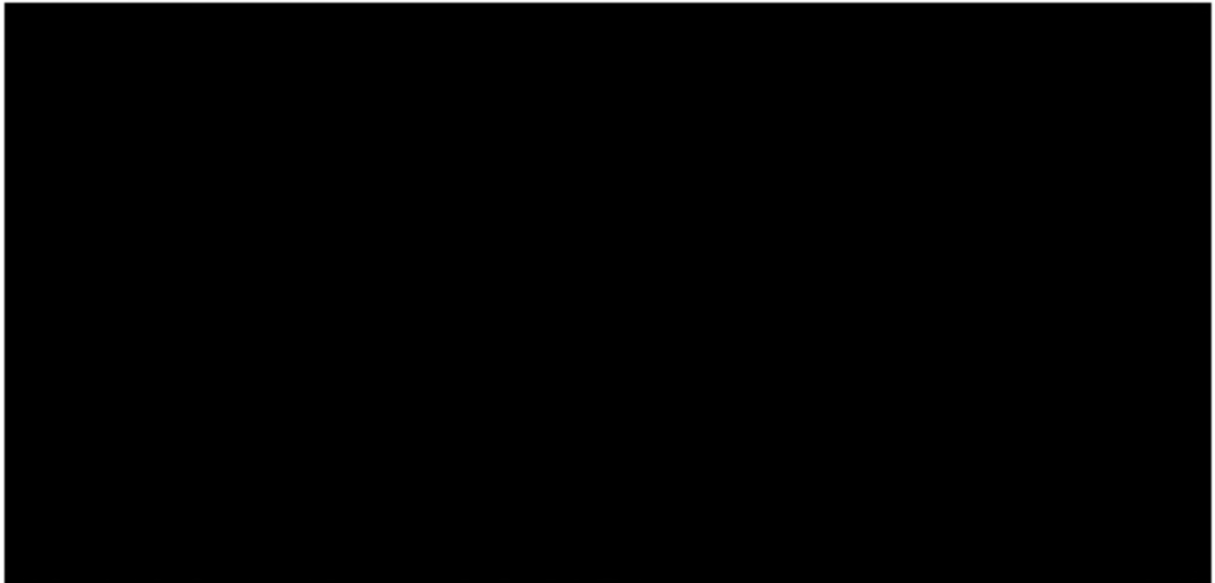
- zu 30 % Index der Erzeugnisse gewerblicher Produkte, lfd. Index-Nr. 1 (derzeitiges Basisjahr des Index: 2010)¹³
- 20% der Kosten werden nicht fortgeschrieben.

Die im Kalkulationsschema unter Position 427 ausgewiesenen Kosten für zentrale Verbundaufgaben im HVV sind durchlaufend und werden im Rahmen der Jahresschlussrechnung jährlich rückwirkend an die tatsächlichen Aufwendungen des EVU angepasst.

Die unter Nr. 3, 7.2.1, 7.5.3, 8.4.1.1, 8.5.1 und 8.7.4 genannten €-Werte (z.B. für Vertragsstrafen oder maximale Aufwendungen des EVU) werden ebenfalls mit den nach dem o. g. Verfahren ermittelten Prozentwerten angepasst.

Die Berechnung ist beispielhaft in **Anhang 7** Jahresschlussrechnung, Blatt 5 dargestellt.

7.4.1.2 Besondere Kostenfortschreibung aufgrund von Produktivitätsänderungen oder Baumaßnahmen für die S21



7.4.2 Fortschreibung der Erlösergiebigkeiten

7.4.2.1 Rechnerische Fortschreibung der Erlösergiebigkeiten

Die Erlösergiebigkeiten (**Anhang 6**) werden nach Feststellung der Erlöskalibrierung (Nr. 7.2.2) jährlich ab 1.1.2019 fortgeschrieben. Dabei werden jeweils 80 % der mitgeteilten Erhöhungsraten des Vorjahres berechnet. Hierbei gelten

- für den SH-Tarif und die Tarife „SH Ticket und /SWT/QDL“ die von der NSH im Tarif- und Verkehrsanzeiger mitgeteilte durchschnittliche Erhöhungsraten,
- sofern der Tarif „SH-Ticket“ in den SH-Tarif integriert wird, gilt folgendes Verfahren: Die Tarifierhöhungsraten werden auf Basis der nach Einnahmenaufteilung sich ergebenden Durchschnittssätze je Pkm ermittelt. Hierbei werden die sich ergebenden Er-

¹³ Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 2 „Preise und Preisindizes für gewerbliche Produkte (Erzeugerpreise)“

giebigkeiten des SH-Tickets im letzten Jahr seines Bestehens mit den Ergiebigkeiten des ersten Jahres des Nachfolgetickets im SH-Tarif verglichen und der Veränderungssatz unverändert übernommen. Das EVU ist verpflichtet die Abrechnungsdaten und alle zur Prüfung notwendigen Unterlagen unverzüglich dem Land vorzulegen, spätestens bis zum 30.9. des Folgejahrs. Liegt zu diesem Zeitpunkt noch keine Abrechnung vor, so ist umfassend über Abschläge und Abrechnungsstand zu informieren. Das Land ist berechtigt in diesem Fall eine vorläufige Festlegung der Veränderungsrate zu treffen.

- für den HVV-Tarif die von der HVV GmbH im Tarif- und Verkehrsanzeiger mitgeteilte durchschnittliche Erhöhungsrate
- für den bundesweiten/internationalen Tarif die Preisentwicklung im Bereich „Verkehrsdienstleistungen“¹⁴.

Soweit die jeweiligen Tarifierhöhungen sich nicht am Jahreswechsel orientieren, wird auf Basis der mitgeteilten Erhöhungsraten und der jeweiligen Erhöhungszeitpunkte ein jährlicher Durchschnittswert gebildet.

7.4.2.2 Überprüfung der rechnerisch fortgeschriebenen Erlösergiebigkeiten

Haben das Land oder das EVU Grund zur Annahme, dass der Durchschnitt der tatsächlichen Erlösergiebigkeit um mehr als 10 % vom Durchschnitt derjenigen durchschnittlichen Erlösergiebigkeit abweicht, welche gemäß dem unter Nr. 7.4.2.1 beschriebenen Verfahren rechnerisch ermittelt wird, so kann das Land oder das EVU eine erneute Kalibrierung der Tarifergiebigkeiten nach dem in Nr. 7.2.1 beschriebenen Verfahren verlangen. Die Nachfragemenge wird in diesem Fall nicht kalibriert. Dies gilt auch für den Fall der Umsetzung von Fahrplanoptionen gemäß Nr. 2.2.7. EVU und Land tragen die Kosten einer entsprechenden repräsentativen Fahrgasterhebung jeweils hälftig. Das EVU hat vor einer solchen Kalibrierung den Nachweis über die Tarifabrechnung inkl. Einnahmenaufteilung von mindestens 80 % des Gesamtumsatzes und aussagekräftige Nachfragezahlen (Pkm nach Tarifen) zu liefern. Anderenfalls kann das Land ein Kalibrierungsverlangen des EVU ablehnen. Die Kalibrierung wirkt ab dem Jahr, in dem sie durchgeführt wird und ersetzt in diesem Jahr denjenigen Wert, der zuvor dem in Nr. 7.4.2.1 beschriebenen Verfahren ermittelt wurde.

Analog zu Nr. 7.4.2.1 werden auch bei dieser Kalibrierung nur 80% der ermittelten durchschnittlichen Erhöhungsraten je Kalenderjahr berücksichtigt. Bezugsgrößen sind die Erlösergiebigkeiten der zuvor durchgeführten Kalibrierung (gemäß Nr. 7.2.1 oder dieser Nr. 7.4.2.2) und die Erlösergiebigkeiten der erneut durchgeführten Kalibrierung.

7.4.3 Anpassung der Nachfragemenge

Die auf Basis der Kalibrierung gemäß Nr. 7.2.1 ermittelte und gemäß **Anhang 6**, Blatt 2 fortgeschriebene Nachfragemenge kann auf Wunsch des EVU oder des Landes angepasst werden bei:

- a) Veränderung des fahrplanmäßigen Angebots in Nutz-km von mehr als 5 % von einem zum nächsten Fahrplanjahr bzw. seit der letzten Anwendung dieser Nummer,

¹⁴ Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 7 „Verkehrsdienstleistungen, COICOP-VPI-Nr. 73 (Verbraucherpreise)“

- b) Nichtdurchführbarkeit des planmäßigen Zugverkehrs aufgrund von Baumaßnahmen im Umfang von mehr als 5 % der Fahrten in einem Jahr,
- c) Umsetzung von Fahrplanoptionen gemäß Nr. **2.2.7**,
- d) Nichteinhaltung der gewährten Exklusivität nach Nr. **1.5**,

Die Nachfrageveränderungen werden in einem Vorher-/Nachher-Vergleich überprüft. Hierzu wird die Nachfrage der betroffenen Verkehrsleistungen¹⁵ ein Jahr vor Inkrafttreten der Änderung und im ersten vollen Betriebsjahr der Umsetzung der Änderung verglichen.

Die Nachfrage wird für fahrplanmäßige Zugfahrten gemäß Nr. **8.4.1.1** erhoben; für Ersatzbeförderungen im Falle von geplanten Zugausfällen (vgl. b) erfolgen Nachfrageerhebungen eines neutralen Gutachters, der von EVU und Land gemeinsam beauftragt und jeweils hälftig finanziert wird.

Der festgestellte Nachfrageeffekt (Saldo der zwei Vergleichsjahre) führt zur entsprechenden Anpassung der zwischen EVU und Land zu berücksichtigenden Erlöse aller Folgejahre. Tritt der Nachfrageeffekt nur für einen begrenzten Zeitraum auf (z. B. baubedingte Ausfälle) so wird die Erlösveränderung nur für diesen Zeitraum berücksichtigt. Danach gilt wieder diejenige Nachfrage, welche vor der zeitweiligen Nachfrageveränderung gegolten hat.

7.5 Durchlaufende Infrastrukturkosten

7.5.1 Trassenpreise

Trassenpreise für das vom Land genehmigte und mit Zügen durchgeführte Fahrplanangebot, d. h. Nutz-km (Nr. **2.1.1**), sind durchlaufende Kosten.

Ansprüche des EVU auf Minderung der Trassenpreise wegen Schlechtleistungen des EIU (insbesondere die Entgeltminderung der DB Netz AG) braucht das EVU nicht an das Land weiterzureichen. Das Land zahlt die Trassenpreise in voller Höhe an das EVU, so dass die Kosteneinsparung aufgrund der Minderung der Trassenpreise beim EVU verbleibt.

Soweit zwischen EIU und EVU Anreizsysteme vereinbart werden, die zu Bonus-und/oder Maluszahlungen führen können, so sind diese Beträge ebenfalls nicht durchlaufend und sind Chance bzw. Risiko für das EVU.

7.5.2 Stationspreise

Stationspreise für das vom Land genehmigte und mit Zügen durchgeführte Fahrplanangebot, d. h. Nutz-km (Nr. **2.1.1**), sind durchlaufende Kosten.

¹⁵ Die betroffenen Verkehrsleistungen sind bei einer zusätzlichen/wegfallenden Fahrt der vorhergehende Zug, der nachfolgende Zug, sowie die hinzukommende/wegfallende Fahrt. Bei Ausfällen sind dies die ausfallenden Fahrten sowie die erste und letzte Fahrt vor bzw. nach dem Ausfall sowie ggf. erfolgende Fahrten der Ersatzbeförderung. Bei zusätzlich/wegfallenden Halten, sind dies die Nachfrage des Haltes, sowie des Haltes davor und danach. Die Anzahl der Ein-/Aussteiger werden mit der durchschnittlichen Reiseweite der Linie (Division der nach Nr. **8.4.1.1** zu liefernden Pkm je Linie durch die Summe der Einsteiger je Linie) multipliziert. Es wird jeweils der gesamte Laufweg einer Zugfahrt betrachtet.

Ansprüche des EVU auf Minderung der Stationspreise reduzieren die durchlaufenden Kosten. Soweit zwischen EIU und EVU Anreizsysteme vereinbart werden, die zu Bonus- und/oder Maluszahlungen führen können, so sind diese Beträge nicht durchlaufend und sind Chance bzw. Risiko für das EVU.

7.5.3 Verpflichtung zur Interessenswahrung

Wegen des weitgehend durchlaufenden Charakters trägt bei den Infrastrukturpreisen das EVU nur ein geringes Risiko. Gleichwohl hat es den Bezug so vorzunehmen, als würde dies sein eigenes Risiko betreffen und muss gegen Schlechtleistung vorgehen. Mengen- und Bindungsvorteile sind zu nutzen.

Die Kosten für die Infrastrukturnutzung sind dem Land mittels Kopien der von den EIU gestellten Rechnungen/Leistungsnachweisen nachzuweisen. Dabei stellt das EVU sicher, dass es von den EIU Rechnungen/Nachweise erhält, die sich nur auf die in diesem Vertrag geregelten Leistungen beziehen (z. B. durch eine gesonderte Kundennummer für diesen Verkehrsvertrag). Werden keine Rechnungskopien vorgelegt, ist das Land berechtigt, diejenigen Kosten, die sich aus den einschlägigen Preissystemen der EIU ergeben, nur zu 50 % zu erstatten. Die übrigen Kosten liegen in diesem Fall im Risiko des EVU.

Gegen marktmachtmissbräuchliche oder sonst unzulässige Preise und Konditionen (z. B. Verweigerung einer Qualitätsgarantie) ist mit allen rechtlich zulässigen Mitteln vorzugehen, z. B. durch Einschaltung der Regulierungs-, Kartell- und/oder Eisenbahnaufsichtsbehörden und/oder der Gerichte. Eine Prozessstandschaft ist dem Land bzw. der NAH.SH zu ermöglichen. Die Verfahrenskosten (Gebühren, Auslagen, eigene Bevollmächtigte des EVU sowie ggf. Bevollmächtigte des Verfahrensgegners nach gesetzlichen Gebühren) teilen sich beide Vertragsparteien hälftig. Der vom EVU aufzubringende Betrag ist auf 50.000 € in einem Jahr und auf 200.000 € über die gesamte Vertragslaufzeit begrenzt. Bei vertragswidrigem Verhalten des EVU ist das Land berechtigt, bezogen auf das jeweilige Los eine Vertragsstrafe (vgl. Nr. **8.3.4**) in Höhe von bis zu 50.000 € für jedes Jahr zu verlangen, in dem sich das EVU vertragswidrig verhält. Weitergehende Ansprüche auf Schadensersatz bleiben unberührt.

7.6 Preisprüfung

Das EVU ist der Preisprüfung nach VO (PR) 30/53 unterworfen. Dies gilt, soweit der Leistungspreis oder ein Teil hiervon in Form von wesentlichen Vorprodukten nicht in einem funktionierenden Markt bezogen wird. Die Sicherung des Preisprüfungsrechts gilt gegenüber Lieferanten/Leistungserbringern von Vorprodukten (z. B. Trassenbenutzung).

7.7 Unterstützung durch das Land

7.7.1 Marktmachtmissbrauch des Infrastrukturbetreibers und Vertriebsdienstleisters

Ein Ausgleich für finanzielle Nachteile des EVU durch das Land für marktmachtmissbräuchliches Verhalten des Infrastrukturbetreibers (z. B. Haftungsausschluss, Diskriminierungen) oder des Vertriebsdienstleisters (z.B. unbillige Vertriebskoppelungen) wird in folgenden Fällen nach dem dargestellten Verfahren gewährt:

- Nachweis ausreichender Wehr gegenüber Diskriminierungen durch das EVU,
- Ausschöpfen aller Verhandlungsmittel durch das EVU,

- Ausschöpfen der eisenbahnrechtlichen Aufsichtsmittel einschließlich Regulierungsaufsicht),
- Ausschöpfen zivil-, kartell- und verwaltungsrechtlicher Klagemöglichkeiten,
- Plausibilitätsprüfung durch einen vom Land beauftragten und bezahlten Sachverständigen,
- bei Dissens Anrufen der Schlichtungsstelle (Nr. 8.7.4).

Eine Prozessstandschaft ist dem Land bzw. der NAH.SH für Klagen gegen das EIU (DB Konzern) zu ermöglichen, sofern dies nach der jeweiligen Prozessordnung möglich ist. Ist eine Prozessstandschaft nicht möglich, ist das EVU verpflichtet, die Prozessführung mit dem Land abzustimmen. Daneben ist das EVU verpflichtet soweit möglich eigene Ansprüche dem Land bzw. der NAH.SH zum Zwecke der Prozessführung abzutreten.

7.7.2 Unvorhergesehene Umstände

Ändern sich Randbedingungen der Leistungserstellung, wie z. B. demografische Daten, volkswirtschaftliche Lage, konkurrierende Angebote des MIV, konkurrierende Angebote im Schienenverkehr und ÖSPV, Vertriebsbedingungen, Einnahmenaufteilung derart, dass wesentliche Kalkulationsgrundlagen des EVU berührt werden, der Vertrag keiner der beiden Seiten das Änderungsrisiko zuweist und dem EVU das Festhalten an den vertraglichen Regelungen unter objektiven Gesichtspunkten nicht mehr zugemutet werden kann, so kann das EVU eine außerordentliche Anpassung des Ausgleichsbetrages beantragen.

In diesem Falle gilt folgendes Verfahren:

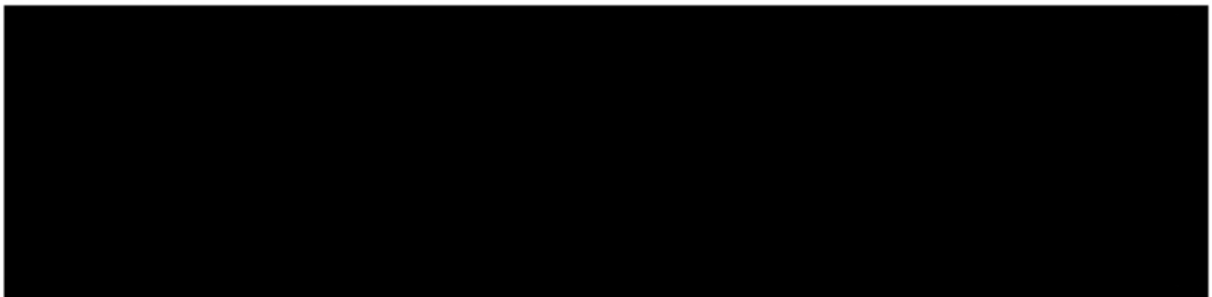
- Das EVU hat dem Land rechtzeitig in schriftlicher Form Mitteilung zu machen.
- Das EVU legt dem Land eine transparente Kalkulation vor.
- Ein vom Land beauftragter und bezahlter Sachverständiger prüft die Kalkulation auf Plausibilität.
- Bei Dissens kann einer der Vertragspartner die Schlichtungsstelle anrufen (Nr. 8.7.4).

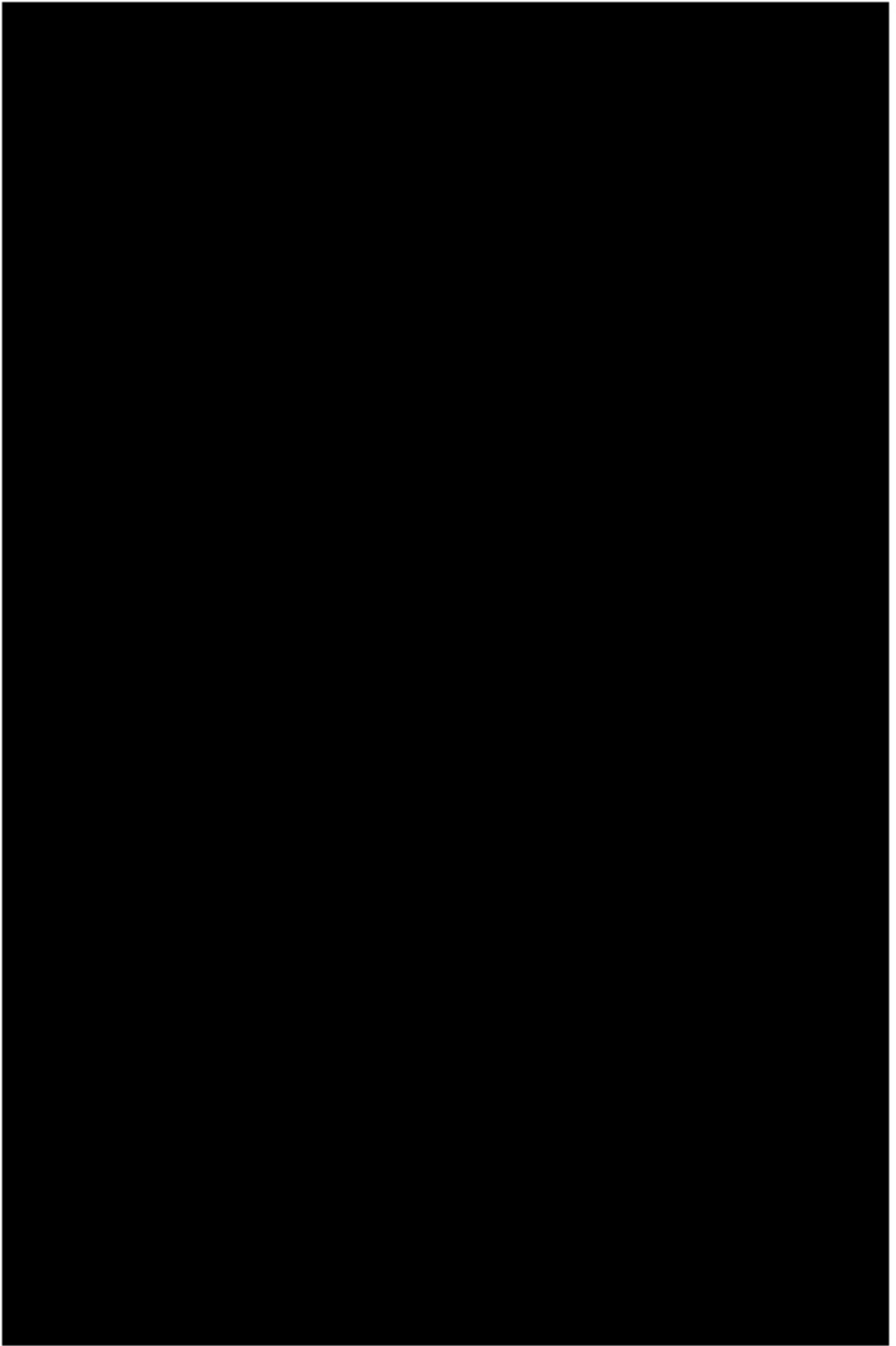
Das EVU ist für Art und Umfang der Auswirkungen beweispflichtig. Die Anpassung des Ausgleichsbetrages erfolgt frühestens im folgenden Jahr nach Vorlage der Beweise.

7.8 Verhinderung einer Überkompensation

Der nach Nr. 7 zu zahlende Abgeltungsbetrag darf entsprechend Art. 4 Abs. (1) VO (EG) Nr. 1370/2007 i. V. m. den Regeln unter Ziffer 2 bis 7 des Anhanges VO (EG) 1370/2007 nicht zu einer Überkompensation führen. Tritt eine Überkompensation ein, ist diese von dem EVU nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Vertrages zurückzuzahlen.

7.8.1 Vorliegen einer Überkompensation







8 Dauer und Umfang der Zusammenarbeit

8.1 Laufzeit

8.1.1 Inkrafttreten

Dieser Vertrag tritt zum 01.01.2018 in Kraft.

8.1.2 Dauer des Vertrages

Dieser Vertrag gilt für eine Laufzeit von 10 Jahren bis zu Beginn des Jahresfahrplans 2028, d. h. Mitte Dezember 2027.

Er verlängert sich danach automatisch um jeweils 12 Monate (längstens 15 Jahre Gesamtlaufzeit), wenn er nicht ordentlich mit einer Frist von 36 Monaten zu einem Jahresfahrplan gekündigt wird. Bei einer Kündigung durch das EVU ist dieses bereit, auf Wunsch des Landes für längstens 24 Monate den Vertrag zu unveränderten Konditionen fortzusetzen. Für diesen Verlängerungszeitraum findet der Mindestleistungsumfang gemäß Nr. 2.2.5 keine Anwendung.

Unabhängig von den Abbestellquoten in Nr. 2.2.5 kann das Land in den sechs Monaten vor Ablauf des Vertrages eine Übergangsphase anordnen, in welcher der Betrieb umlaufweise auf das EVU übergeht, welches nach Vertragsende den Betrieb übernimmt (Folge-EVU). Die entsprechende Änderung des Ausgleichsbetrages richtet sich im Übrigen nach Nr. 7.3.1. Dies bedeutet, dass das EVU weiterhin sämtliche im Netz generierte Erlöse erhält und diese die gemäß Nr. 7.3.1 verringerten Kosten reduzieren. Das EVU bleibt weiterhin für sämtliche weitere Vertragspflichten verantwortlich.

Eine Änderung der Linienführung (z.B. Verlängerung der S21 bis Kaltenkirchen) führt nicht zu einer Beendigung des Vertragsverhältnisses, sondern lediglich zu einer Anpassung der vertraglichen Regelungen gemäß Nr. 2.2.7 und 7.4.1.2.

8.1.3 Probetrieb

entfällt

8.2 Vorzeitige Kündigung

8.2.1 Fristlose Kündigung aus wichtigem Grund

Eine fristlose Kündigung aus wichtigem Grund kommt insbesondere in Betracht, sofern einer der nachfolgenden Fälle vorliegt und dem kündigenden Teil unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses bis zur vereinbarten Beendigung oder bis zum nächstmöglichen Kündigungstermin unzumutbar ist.

Das Land hat in den nachfolgenden Fällen das Recht zur fristlosen Kündigung:

- Stellung eines zulässigen Insolvenzantrages über das Vermögen des EVU. Davon ist auszugehen, wenn der Antrag nicht innerhalb von drei Wochen nach Antragstellung

zurückgenommen oder durch das Insolvenzgericht abgelehnt wird, sofern die Ablehnung nicht mangels ausreichender Masse erfolgt,

- vollziehbarer, rechtskräftiger Entzug der Zulassung des EVU nach AEG, im Falle der Anordnung eines Sofortvollzugs durch eine Behörde nach Ablauf von zwei Wochen, es sei denn, der Sofortvollzug wurde wieder aufgehoben,
- die Sicherheiten nach Nr. **8.3.11** werden trotz schriftlicher Mahnung nicht gestellt,
- vom EVU zu vertretende Zugausfälle (Nichtleistungen) mit mehr als 5 % innerhalb sechs Monaten oder 20 % innerhalb von drei Monaten,
- das Betriebsprogramm entspricht in mindestens zwei Jahresfahrplanperioden nicht den in Nr. **2.1** vorgegebenen Anforderungen und das Land weist aufgrund richtiger und vollständiger Informationen das EVU auf diesen Mangel hin,
- die vollständige oder weitgehende Einstellung der nach diesem Vertrag zu erbringenden Eisenbahnverkehrsleistungen durch das EVU, sofern das EVU nicht nach schriftlicher Aufforderung durch das Land die Verkehrsleistungen unverzüglich wieder vollständig erbringt. Die vollständige oder weitgehende Einstellung der Verkehrsleistung ist anzunehmen, wenn das EVU mindestens 50% der Verkehrsleistungen nach diesem Vertrag zwei Tage in Folge nicht erbringt. Dies gilt nicht, falls das EVU die Einstellung des Verkehrs nicht selbst zu vertreten hat,
- Fortschaffen oder Unbrauchbarmachen eines Teils der zur Vertragserfüllung notwendigen Fahrzeugflotte, ohne dass gleichzeitig angemessener Ersatz geleistet wird,
- Verletzung der allgemeinen Treuepflichten im Sinne von Nr. **1.7** des Vertrages durch das EVU.
- Nichtstellung der nach Nr. **8.3.12** erforderlichen Sicherheiten in angemessener Frist.

Das EVU hat in den nachfolgenden Fällen das Recht zur fristlosen Kündigung:

- Zahlungsrückstand des Landes von 25 % des jährlichen Ausgleichsbetrages (ohne evtl. Ansprüche gemäß **Anhang 13**) nach mindestens zweimaliger Mahnung mit einer Frist von jeweils 14 Tagen
- Verletzung der allgemeinen Treuepflichten im Sinne von Nr. **1.7** des Verkehrsvertrages durch das Land

Das Recht zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund gemäß § 314 BGB bleibt hiervon unberührt.

8.2.2 Kündigung mit Frist

Es besteht zudem seitens des Landes ein außerordentliches Kündigungsrecht mit 24 Monaten Frist zum Jahresfahrplanwechsel bei schweren Verstößen des EVU gegen diesen Vertrag, sofern die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses bis zur vereinbarten Beendigung für das Land unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen unzumutbar ist. Als schwerer Verstoß des EVU gegen diesen Vertrag gelten vom EVU zu vertretende Handlungen bzw. Unterlassungen, die beispielsweise die unten genannten Folgen haben können:

- das Unterschreiten der Zielwerte für Pünktlichkeit und/oder Sitzplatzangebot, jeweils mehr als 25 Prozentpunkte über einen Zeitraum von mehr als drei Monaten oder um jeweils 20 Prozentpunkte über einen Zeitraum von zwölf Monaten (siehe Nr. 7.3.2, 3.2.1.2 und 3.2.1.4),
- das Erreichen oder Überschreiten der Malus-Kappungsgrenze bei mindestens 15 der in Anhang 3a definierten Teilkriterien in zwei aufeinanderfolgenden Jahresabrechnungen des QMS (siehe Nr. 3.1a) und 7.3.2 und Anhang 3a),

- wenn die Fahrgastzahlen gegenüber dem Ausgangswert (Anhang 8) um mehr als 10 % nach Pkm pro Jahresfahrplan über mindestens zwei Jahresfahrplanperioden zurückgehen und dies nicht auf äußere Umstände wie z. B. konkurrierende SPFV-Angebote oder konkurrierende Verkehrsinfrastruktur zurückzuführen ist,
- wenn die vertragliche Leistung insgesamt oder in wesentlichen Teilen nicht mehr objektiv möglich ist oder
- wenn die Erfüllung der vertraglichen Pflichten durch das EVU akut gefährdet ist.

8.3 Sicherung der Leistungserfüllung

8.3.1 Grundsätze

8.3.1.1 Risikosphären

Das Risiko der Erfüllung der vertraglichen Leistungen liegt vollständig beim EVU, soweit hier nicht anderes geregelt ist. Das EVU ist verpflichtet, gegen diese Risiken angemessene Vorsorge zu leisten.

Für nachstehende Risiken haftet das EVU dem Land für Nacherfüllung, weitergehende Ansprüche des Landes werden ausgeschlossen:

- Unfälle aufgrund unbefugter Eingriffe in den Bahnverkehr, soweit diese nicht mit gebotener Sorgfalt vorhersehbar und vermeidbar waren,
- Personenunfälle, die trotz Aufbringen der erforderlichen Sorgfalt nicht vermeidbar sind,
- Naturkatastrophen,
- allgemeiner Streik/Aussperrung (nicht EVU-intern),
- Attentate, Terrorakte und Sabotageakte,
- Polizeieinsatz (Sperrung von Strecken/Stationen aus behördlichen Gründen, z. B. Bombendrohungen, Demonstranten im Gleis),
- Notarzt am/im Zug.

Die Abgeltung für Nichtleistung, Schlechtleistung und Nacherfüllung in Fällen, die sich aus den hier genannten Gründen ergeben, verändert sich gemäß Nr. 3 und 7.3.2. Hinsichtlich Zugausfällen und Ersatzbeförderung wird insbesondere auf Nr. 3.2.1 verwiesen.

8.3.1.2 Regress

Das EVU ist verpflichtet, Regress gegen Infrastrukturbetreiber (DB-Konzern) für unzureichende Leistung (Sperrung, Verlangsamung, falsches Trassenmanagement) zu nehmen.

8.3.2 Sicherung zu Vertragsbeginn

entfällt

8.3.3 Nacherfüllung, Schlechterfüllung, Nichtleistung

Die Nacherfüllung ist die verspätete Erfüllung der Leistung, die im Rahmen dieses Vertrages noch als ordnungsgemäße Erfüllung zugestanden ist (z. B. Ersatzbeförderung – Nr. 3.2.1.5; Änderung der Abgeltung gemäß Nr. 3.2.1.1).

Die Schlechterfüllung einer Leistung ist die nicht unerhebliche Abweichung von den vertraglichen Vorgaben ohne Rücksicht auf Verschulden.

Die Nichtleistung verkürzt den Abgeltungsbetrag anteilig nach dem Verhältnis der betroffenen Nutz-km zu den Nutz-km des Betriebsprogramms des jeweils gültigen Fahrplans – unabhängig von der tatsächlich einzusetzenden Traktion. Fälle der Nichtleistung sind (jeweils ohne Rücksicht auf Verschulden):

- Zugausfälle bei unzureichender Ersatzbeförderung (Nr. 3.2.1.1 und Nr. 3.2.1.5)
- Zugausfälle der Ursachengruppe C gemäß Nr. 3.2.1.1 im Umfang größer 1 % der monatlichen Nutzkilometerleistung bei Ersatzbeförderung gemäß Nr. 3.2.1.5
- Als Teilnichtleistung: Fehlende Zugeinheiten bzw. Fahrzeugkapazitäten (Nr. 2.1.6 und Nr. 3.2.1.4).
- Als Teilnichtleistung: Einsatz von Fahrzeugen, die nicht den vertraglichen Vorgaben (vgl. Nr. 4) entsprechen

Fahrplanprogramme ohne Genehmigung gelten nur als Nichtleistung, wenn die Berechtigung des Landes, die Genehmigung nicht zu erteilen, auf Sachverhalte zurückzuführen ist, die im Verschulden des EVU liegen (Nr. 8.3.6).

8.3.4 Vertragsstrafen

Weist der Vertragsteil, dem die Pflichtverletzung zur Last gelegt wird, fehlendes Verschulden unter Beachtung der Risikosphären (Nr. **8.3.1.1**) nach, so entfällt die Vertragsstrafe.

Im Vertrag als Minderung oder Malus bezeichnete Beträge gelten nicht als Vertragsstrafen.

8.3.5 Qualitätspflichten

Minderungen und Vertragsstrafen für das Verfehlen von Qualitätszielen sind in Nr. **3**, Nr. **7.3.2** und in den **Anhängen 3a** und **3b** festgelegt.

8.3.6 Betriebsprogramm

Das fahrplanmäßige Betriebsprogramm bedarf der Genehmigung durch das Land (Nr. 2.2.9.). Eine Genehmigung bedeutet die Erfüllung der unter Nr. **2.1.2** bis **2.1.8** genannten Kriterien. Wird die Genehmigung berechtigterweise nicht erteilt, kann das Land die erbrachten Leistungen als Nichtleistungen werten und von der Gewährung eines Abgeltungsbetrags absehen (Nr. **8.3.3**).

8.3.7 Sonstige Informations-, Kooperations- und Mitwirkungspflichten

Im Fall von vereinbarten Unterlagen (z. B. gemäß Nr. **8.3.8**), die vom EVU schuldhaft nicht vollständig oder fristgerecht geliefert werden, hat das Land das Recht, sich die Un-

terlagen anderweitig zu beschaffen und die Kosten dem EVU in Rechnung zu stellen und mit der Abgeltung nach Nr. 7 aufzurechnen.

Das EVU haftet dem Land für Schäden, die es ihm in Verletzung der vertraglichen Pflichten schuldhaft zugefügt hat. Das EVU hat dem Land alle Nachteile, Schäden, Kosten und Aufwendungen zu ersetzen, die sich in dessen Vermögen (Vermehrung von Verbindlichkeiten und Reduktion von Rechten) niederschlagen. Insbesondere haftet das EVU für

- die Kosten, die das Land einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen wegen einer vom EVU verschuldeten Handlung/Unterlassung zu zahlen hat,
- die dem Land und/oder der LVS entstehenden Kosten eines neuen Vergabeverfahrens, wenn das EVU die vorzeitige Auflösung dieser Vereinbarung zu vertreten hat und
- unnötige Zahlungen wegen einer vom EVU verschuldeten Handlung/Unterlassung an Eisenbahninfrastrukturunternehmen (insbesondere Infrastrukturbenutzungsentgelt), welche zu leisten sind, ohne dass die Gegenleistungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen wegen einer vom EVU verschuldeten Handlung/Unterlassung ausgenutzt werden können.

8.3.8 Leistungsberichte

Das Land erhält Leistungsberichte des EVU in unterschiedlicher Form und zeitlicher Folge. Dies sind:

- ein kleiner Statusbericht je Quartal bis zum Ende des Folgemonats, jeweils beginnend mit einer Darstellung der wichtigsten Ereignisse in Textform (Management Summary) und im Aufbau gemäß **Anhang 3f**,
- jährlich ein zusammenfassender großer Statusbericht bis zum Ablauf des ersten Quartals des Folgejahres, beginnend mit einer Darstellung der wichtigsten Ereignisse in Textform (Management Summary) und im Aufbau gemäß **Anhang 3f**,
- dekadenweise aktuelle Daten,
- zusätzliche Datenlieferungen auf Wunsch des Landes, soweit ohne größeren Kosten- und Zeitaufwand realisierbar,
- kurzfristige Mitteilungen über Störungsfälle,
- Fahrplandaten, Informationen zu Bauabläufen und geplanter Ersatzbeförderung sowie Nachfragedaten

Die Inhalte der verschiedenen Leistungsberichte sind in der folgenden Tabelle wiedergegeben:

Berichtsart	Kriterium	Format
Kleiner Statusbericht	Summarische Darstellung der Zugausfälle (Nr. 3.2.1.1)	gemäß Anhang 3f
	Summarische Darstellung der Pünktlichkeit (Nr. 3.2.1.2)	gemäß Anhang 3f
	Summarische Darstellung des Fahrzeugeinsatzes (Nr. 3.2.1.4)	gemäß Anhang 3f
	Summarische Darstellung der Personalpräsenz in den Zügen (Nr. 3.2.4.1)	gemäß Anhang 3f

Berichtsart	Kriterium	Format
	Auswertung des Beschwerdemanagements und der Inanspruchnahme der gesetzlichen Fahrgastrechte (Nr. 3.2.5.3)	gemäß Anhänge 3d und 3f
Großer Statusbericht	<p>Wie kleiner Statusbericht, sowie zusätzlich: Nachweis der Personalpräsenz an Stationen (Nr. 3.2.4.2) Übersicht der sicherheitsrelevanten Aspekte wie Tötlichkeiten, Übergriffe, Anzeigen, Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft etc.</p> <p>Nachweis, dass Mindestanforderungen zu personenbedienten stationären Verkaufsstellen erfüllt worden sind (Nr. 5.6.1) Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit (Nr. 8.3.12) Erklärung, dass der vergabespezifische Mindestlohn gezahlt wird und dass auch Nachunternehmer dazu verpflichtet werden (Nr. 9.3; §§ 4, 9 Tariftreuegesetz)</p>	<p>Entsprechende Unterlagen Zusammenfassende Aufstellung</p> <p>Entsprechende Unterlagen</p> <p>Entsprechende Unterlagen Eigenerklärung</p>
dekadenweise Daten	Zugausfälle (zugscharfe Daten) (Nr. 3.2.1.1) Pünktlichkeit (zugscharfe Daten) (Nr. 3.2.1.2)	gemäß Anhang 3c gemäß Anhang 3c
Zusätzliche Datenlieferungen auf Wunsch des Landes	<p>Zugausfälle (zugscharfe Daten) tagesaktuell (Nr. 3.2.1.1)</p> <p>Art und Weise der durchgeführten Ersatzbeförderung (zugscharfe Daten) bei Baumaßnahmen (Nr. 3.2.1.5)</p> <p>Pünktlichkeit (zugscharfe Daten) tagesaktuell (Nr. 3.2.1.2)</p> <p>Ist-Zugbildung (zugscharfe Daten) tagesaktuell (Nr. 3.2.1.4) sofern ohne größeren Kosten- und Zeitaufwand realisierbar,</p> <p>Personalpräsenz in den Zügen tagesaktuell sofern verfügbar (Nr. 3.2.4.1)</p> <p>Dienstpläne über eigene Verkaufs- und Informationsstellen bzw. die Kooperationsverträge mit unternehmensfremden Verkaufs- und Informationsstellen (Nr. 3.2.5.1)</p> <p>Nachweis der einsetzbaren Fahrzeuge</p> <p>Vorlage von Verträgen mit Busunternehmen für Ersatzbeförderungsleistungen</p>	<p>gemäß Anhang 3c</p> <p>Aufschreibungen</p> <p>gemäß Anhang 3c</p> <p>gemäß Anhang 3c</p> <p>Datenbank; Schichtenpläne</p> <p>Entsprechende Unterlagen</p> <p>Aufschreibungen</p> <p>Entsprechende Unterlagen</p>
Kurzfristige Mitteilungen über Störungsfälle (ggf. zusammengefasst)	<p>Erhebliche Anzahl von Zugausfällen (Nr. 3.2.1.1)</p> <p>Störungen mit erheblicher Beeinträchtigung des pünktlichen Betriebsablaufes (Nr. 3.2.1.2)</p>	<p>E-Mail.</p> <p>E-Mail</p>

Berichtsart	Kriterium	Format
	Erhebliche Mängel bei der Sauberkeit der Stationen (Nr. 3.2.2.2)	E-Mail
	Unzureichender Winterdienst an Stationen (Nr. 3.2.2.2)	E-Mail
	Erhebliche Mängel bei der Schadensfreiheit der Stationen (Nr. 3.2.3.2)	E-Mail
	Sicherheitsrelevante Schäden an Stationen (Nr. 3.2.3.2)	E-Mail
	Erhebliche Abweichungen vom vereinbarten Qualitätsstandard Personalpräsenz in den Zügen (Nr. 3.2.4.1)	E-Mail
	Erhebliche Abweichungen vom vereinbarten Qualitätsstandard Information vor der Reise (Nr. 3.2.5.1)	E-Mail
	Schwerwiegende Beschwerden und Vorgänge, die die Zuständigkeit des Aufgabenträgers betreffen (Nr. 3.2.5.3)	E-Mail
Lieferung von Fahrplandaten und Informationen zu geplanter Ersatzbeförderung	Jahresfahrplan Aufstellung der Abweichungen von den Leistungsvorgaben bei kurzfristigen Fahrplanänderungen gemäß Nr. 2.2.9 c) und Übermittlung der Checkliste gemäß Nr. 3.2.1.5 (erst nach Einführung RBL)	siehe Nr. 2.2.9
Übermittlung der Umlauf- und Zugbildungspläne	Aktuelle Umlauf- und Zugbildungspläne zum Fahrplanwechsel und bei unterjährigen Änderungen (Nr. 3.2.1.4)	Umlaufpläne in mit dem Land abgestimmter Darstellung; Zugbildungspläne gemäß Anhang 3c
Lieferung von Nachfragedaten	Ergebnisse der automatischen Fahrgasterhebung (Nr. 8.4.1.1)	gemäß Anhang 8c
Jahresabschlüsse	Jahresabschlüsse des EVU incl. Prüfungsbericht (Nr. 8.3.12).	

Ist das Format „Datenbank“ oder „gemäß **Anhang 3c**“ vorgeschrieben, so erfolgt die Lieferung von Dateien per CD-ROM, oder eMail in einem Format eines weit verbreiteten Datenbankprogramms (z. B. MS Access oder MS Excel) mit gleich bleibenden Feldern und Feldformaten. Datenbankstruktur, Felder und Feldformate sind mit dem Land abzustimmen.

Das Land hat das Recht, die gemäß Nr. **3** vom EVU gelieferten bzw. durch Gutachter ermittelten Daten gemäß Nr. **8.4.2** zu verwenden.

8.3.9 Prüfungen in den Zügen

Es ist ein Zugangsrecht zu allen fahrplanmäßigen Zugleistungen für das Land, für die NAH.SH-Mitarbeiter und für die von der NAH.SH beauftragten Personen zu gewährleisten. Dies gilt gleichermaßen zu Wendezeiten der Züge und zu den Zeiten des Auf-/Abrüstens von Fahrzeugen. Das EVU stellt hierzu eine ausreichende Anzahl von Prüfausweisen aus.

Land und NAH.SH sind berechtigt, in den Zügen Fahrgastzahlen zu erheben und die Reisenden zu befragen.

8.3.10 Sicherung zu Vertragsende

Soweit es im Einflussbereich des EVU liegt, stellt dieses vor Vertragsende in Abstimmung mit dem Land rechtzeitig sicher, dass die Vertragsstrecke unmittelbar nach Vertragsablauf von dem für den nachfolgenden Verkehrsvertrag durch das Land beauftragte EVU sicher befahren werden kann, um eine nahtlose Bedienung der Strecke zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere den eventuellen Abzug eigener Fahrzeuge von den Strecken und Abstellanlagen.

8.3.11 Sicherung während der Leistungserbringung

Für den Fall des vom EVU zu vertretenden vorzeitigen Ausscheidens des EVU aus diesem Verkehrsvertrag ist der lückenlose Weiterbetrieb der durch den Verkehrsvertrag definierten Verkehrsleistungen zu gewährleisten. Hierzu erbringt das EVU Sicherheiten. Sicherungsinstrumente sind:

Sicherung der finanziellen Leistungsfähigkeit des EVU gemäß Nr. 8.3.12 und

Einbehalt von Abschlagszahlungen zum Vertragsende ggf. gemäß Nr. 7.3.3.

8.3.12 Sicherung der finanziellen Leistungsfähigkeit des EVU

Das EVU übermittelt dem Land unverzüglich nach dessen Feststellung und ungeachtet etwaiger Verpflichtungen zur Publizität den Jahresabschluss (inklusive Bestätigungsvermerk). Das EVU hat zur Beurteilung deren Leistungsfähigkeit alle sachdienlichen Auskünfte zu erteilen.

8.3.13 Ersatzvornahme

Erbringt das EVU die nach diesem Vertrag geschuldeten Leistungen nicht oder nicht vertragsgemäß, ist das Land nach erfolglosem Ablauf einer von ihm zur Nacherfüllung bestimmten angemessenen Frist ungeachtet der nach Nr. 1.5 gewährten Exklusivität berechtigt, ein anderes EVU mit der Durchführung der vom EVU geschuldeten, aber nicht erbrachten Leistungen zu beauftragen. Eine Fristsetzung ist entbehrlich, wenn das EVU die Leistung ernsthaft und endgültig verweigert oder besondere Umstände vorliegen, die unter Abwägung der beiderseitigen Interessen das Land zur Kündigung des Vertrages nach Nr. 8.2.1 oder 8.2.2 berechtigen. Die damit verbundene Abbestellung von Leistungen beim EVU erfolgt unabhängig und ggf. zusätzlich zu den in Nr. 2.2.5 definierten Obergrenzen für Abbestellungen. Der Ausgleichsbetrag wird entsprechend Nr. 7.3.1 angepasst.

Das EVU ist in diesem Fall dem Land zum Ersatz des durch vertragswidrige Nichtdurchführung der Umbestellung entstehenden Schadens, mindestens in Höhe der entstehenden Mehrkosten, verpflichtet.

Soweit absehbar ist, dass während mindestens einer Kalenderwoche mehr als 2 % der planmäßigen Leistung ausfallen, weil für diesen Vertrag kalkulierte Fahrzeuge nicht verfügbar sind, so hat das Land das Recht, im Rahmen der Ersatzvornahme z.B. zusätzliche

Fahrzeuge anzumieten, die Einsatzbereitschaft von Bus, Taxi / Mietwagen zu sichern oder Werkstattkapazitäten zu reservieren und dem EVU zur Nutzung vorzugeben.

Das EVU ist in diesem Fall dem Land zum Ersatz des entstehenden Schadens, mindestens in Höhe der entstehenden Mehrkosten, verpflichtet, es sei denn, die Umstände sind vom Fahrzeugbereitsteller zu vertreten. In diesem Zusammenhang kann das Land auch Vorsorgekosten zur Schadensminimierung anteilig geltend machen. Soweit das EVU bestreitet, dass Zugausfälle im o. g. Umfang absehbar waren oder sind, hat es entsprechende Beweise vorzulegen.

8.4 Datenlieferung/-verwendung

8.4.1 Mitwirkung bei der Erhebung von Verkehrsnachfragedaten

Die Kenntnis von Menge und Struktur der Verkehrsnachfrage und der Erträge ist für die laufende Verbesserung und Planung des Verkehrsangebotes von wesentlicher Bedeutung für das Land Schleswig-Holstein. Darüber hinaus sind die Fahrgastzahlen Grundlage der HVV-Einnahmenaufteilung sowie als Hinweis auf Überbesetzungen relevant (Nr. **2.1.6**). Auch dienen sie zur Feststellung von Änderungen aufgrund der Wahrnehmung von Zubestellungen (Nr. **2.2.4**).

Das EVU wird daher verpflichtet, bei der Beschaffung und Bereitstellung von Verkehrsnachfrage- und -ergiebigkeitsdaten mitzuwirken. Es dürfen seitens des EVU keine Einwände für die Weiterverwendung der Daten (insbesondere für alle internen sowie Vergabezwecke) bestehen. Für alle unter Nr. **8.4** genannten Daten kann der Aufgabenträger bei Bedarf Einsicht in die Rohdaten nehmen.

Die Lieferung der Daten erfolgt in einem geeigneten Datenbankformat im Rahmen des Leistungsberichts gemäß Nr. **8.3.8**. Die den HVV betreffenden Daten werden als csv-Dateien nach vorgegebener Schnittstelle (vgl. **Anhang 5**) bereitgestellt.

8.4.1.1 Bereitstellung von Zähldaten

Das Verkehrsunternehmen ermittelt regelmäßig unverzerrte Schätzwerte für die Besetzung der Züge und stellt diese dem Land innerhalb von zwei Monaten nach Ende des jeweiligen Erhebungszeitraumes kostenfrei zur Verfügung. Zur Messung der Fahrgastzahlen sind automatische Fahrgastzählgeräte einzusetzen.

Die Zertifizierung und Abnahme der Zählgeräte erfolgt nach den im Rahmen des Einnahmenaufteilungsvertrages des HVV (vgl. **Anhang 8b**) festgeschriebenen Spezifikationen und Vorgaben.,

8.4.1.2 Fahrgastbefragung

Das Land ist berechtigt, in Abstimmung mit dem EVU Fahrgastbefragungen durchzuführen. Das EVU ist berechtigt, zusätzliche Fragen zu formulieren, sofern das Erhebungsdesign hierdurch nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird. Die Mehraufwendungen sind vom EVU zu tragen. Das EVU ist nicht berechtigt, Einschränkungen bezüglich Umfang und Ausgestaltung der Interviews geltend zu machen. Es ist der NAH.SH insbesondere gestattet, Informationen über die Fahrscheinnutzung zu erheben. Die Ergebnisse der Fahr-

gastbefragungen, die das EVU und EIU AKN unmittelbar betreffen, werden dem EVU zur Verfügung gestellt.

Das Erhebungs- und Kontrollpersonal erhält Freifahrtberechtigungen. Zur Koordination der Erhebungen von EVU und Land sind die Erhebungstermine mindestens sechs Wochen im Voraus bekannt zu geben.

8.4.1.3 Vertriebsdaten

Die nachfolgend genannten Daten stellt das EVU der NAH.SH bei Bedarf im Rahmen der technischen Möglichkeiten zur Verfügung. Das EVU stellt dem Land die Nachfrage, bezogen auf alle Streckenabschnitte zwischen zwei Stationen, die Ein- und Aussteigerzahlen aller Stationen sowie die Beförderungsfälle nach Relationen auf Basis der Vertriebsdaten, jeweils differenziert nach drei Wochentagstypen (Mo-Fr, Sa, So) und den unter Nr. 8.4.1.1 aufgeführten Zeiträumen zur Verfügung. Zudem erhält das Land vom EVU die Erlöse nach Einnahmenaufteilung und die Pkm bzw. die Tarifergiebigkeit differenziert nach Relation, Vertriebskanal und Fahrkartenart sowohl für den SH-Tarif als auch für HVV-Tarif und sonstige Tarife. Das EVU stellt dem Land alle Vertriebsdaten sowie sich daraus ergebende Auswertungen zur Verfügung, die es von der Abrechnungsstelle des SH-Tarifs, des HVV-Tarifs und des bundesweiten Tarifs erhält. Auf Nachfrage erhält das Land soweit möglich auch Informationen zu uhrzeitspezifischen Verkaufszahlen differenziert nach einzelnen Automaten und personenbedienten Verkaufsstellen.

Das Land darf die Daten zu Zwecken gemäß Nr. 8.4.2. verwenden.

8.4.2 Verwendung von Daten

Das Land verwendet die vom EVU aufgrund dieses Verkehrsvertrages gelieferten und/oder selbst erhobene Daten insbesondere für:

- Planung und Optimierung von Verkehrsnetzen und Angeboten,
- Kalkulation und Prognose des öffentlichen Finanzbedarfs,
- Veröffentlichungen (insbesondere Darlegung der erreichten Qualität und der Erfüllung der vertraglichen Vorgaben),
- Vorbereitung und Durchführung eines Folgevergabeverfahrens,
- Erstellung und Fortschreibung von Datenbanken,
- Durchführung der Einnahmenaufteilung im HVV.

Das Land ist berechtigt, die Daten an die Freie und Hansestadt Hamburg weiterzuleiten, sofern die FHH sich nachweislich dazu verpflichtet, keine schützenswerten Geschäftsgeheimnisse zu veröffentlichen.

8.4.3 Geheimnisschutz

Soweit im Vertrag nichts anderes geregelt ist, beachten die Vertragspartner die Geschäftsgeheimnisse des anderen Vertragsteils und verwenden Informationen und Daten nur im Rahmen des vertraglichen Zwecks. Dies gilt auch bei Einschaltung von Dritten im Auftrag eines Vertragspartners oder der Freien und Hansestadt Hamburg.

Der Geheimnisschutz wirkt zwei Jahre über die Beendigung des Vertrages fort.

Die Auftraggeber haben das Recht, diesen Verkehrsvertrag unter Einhaltung der Wahrung schützenswerter Geschäftsgeheimnisse zu veröffentlichen.

8.5 Finanzielle Zusammenarbeit

8.5.1 Vertragliche Zahlungen

Das EVU leistet unterschiedliche vertragliche Zahlungen. Dies sind:

Zahlung	Vertragsstelle	Umfang pro Kalenderjahr
Beitrag externe Gutachterkosten (QMS, Qualitätsbewertung Stationen, Überprüfung der Vorhaltung von Ersatzbussen)	Anhänge 3a und 3b, Nr. 3.2.1.5	max. 0,01 € je Nutz-km
Beitrag Imagekampagne und Kundengarantie	Nr. 6.2.2	1,0 % der Abgeltung

8.5.2 – entfällt –

8.6 Gremien der Zusammenarbeit

Es wird ein ständiger Arbeitskreis der Vertragspartner geschaffen. Die NAH.SH ist Geschäftsführerin dieses Arbeitskreises. Sie kann zu bestimmten Themen weitere Personen hinzuziehen.

8.7 Sonstige Zusammenarbeit

8.7.1 Arbeitskreis Qualität

Auf Wunsch des Landes nimmt das EVU an den Sitzungen des Arbeitskreises Qualität teil, der zwischen mehreren EVU und dem Land eingerichtet wurde.

8.7.2 Fahrgastbeirat

Der landesweite, unternehmensunabhängige Fahrgastbeirat setzt sich aus Mitgliedern gesellschaftlicher Gruppen/Verbände und aus Fahrgästen (Laien) zusammen. Der Fahrgastbeirat begleitet Planung und Betrieb des SPNV aus Sicht der Fahrgäste und entwickelt eigene Vorschläge hierzu.

Der Fahrgastbeirat kann eine eigenständige Öffentlichkeitsarbeit betreiben, die auch die Leistungen und das Verhalten einzelner EVU thematisiert. Dies beinhaltet ggf. auch die Veröffentlichung von Daten über Pünktlichkeit, Anschlussverluste, Zugausfälle, unzureichende Zugbildung und Fahrgastbeschwerden.

Darüber hinaus kann das Land Regelungen treffen, die dem Fahrgastbeirat folgende Rechte gewähren

- ein umfassendes Informationsrecht,
- Vertretungsrecht für einzelne Fahrgäste in Streitfällen mit dem EVU.

Das EVU ist verpflichtet, auf Wunsch des Fahrgastbeirates bis zu viermal jährlich Auskunft über die Betriebsabwicklung, Wünsche und Beschwerden von Fahrgästen des Verkehrs des EVU zu geben. Das EVU entsendet einen Vertreter in die Sitzungen des Fahrgastbeirates, wenn der Fahrgastbeirat das EVU dazu einlädt.

8.7.3 Programm zur Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter Fahrgäste

Gemäß § 2 Abs. 3 Sätze 2-4 EBO ist das EVU verpflichtet, Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für die Nutzung zu erreichen. Dieses Programm berücksichtigt die Belange aller mobilitätsbehinderten Fahrgäste sowie die speziellen Rahmenbedingungen im Netz Süd. Es muss daher mindestens einen besonderen Teil zu Netz Süd enthalten oder speziell hierfür aufgestellt sein. Neben den gesetzlichen Beteiligungsrechten sind auch das Land und der Fahrgastbeirat an der Aufstellung zu beteiligen. Das Programm muss im ersten Betriebsjahr vorgelegt werden. Das Programm ist alle zwei Jahre zu aktualisieren.

Das EVU arbeitet aktiv mit den anerkannten Behindertenverbänden in Schleswig-Holstein zusammen. Das EVU ist bereit, in Kooperation mit den anerkannten Behindertenverbänden die Servicemitarbeiter regelmäßig alle zwei Jahre im Umgang mit mobilitätsbehinderten Fahrgästen zu schulen (vgl. Nr. 3.2.1.5).

Die NAH.SH koordiniert ein Gremium zur Beteiligung mobilitätsbehinderter Fahrgäste (derzeit „Runder Tisch Mobilitätsbehinderte Fahrgäste“). Das EVU ist verpflichtet, aktiv an maximal vier Sitzungen dieses Gremiums pro Jahr mitzuarbeiten.

8.7.4 Schlichtungsstelle

Die Schlichtungsstelle wird einvernehmlich besetzt und setzt sich zusammen aus

- zwei Vertreter EVU
- zwei Vertreter Land/NAH.SH

und einer/m neutrale(n), von diesen gemeinsam zu benennende(n) Vorsitzende(n). Die Schlichtungsstelle ist vom EVU oder Land spätestens zwei Monate nach dem Eintreten des Streitfalls einzuberufen. Die Schlichtungsstelle tagt auf Anforderung der Anrufungsberechtigten und entscheidet innerhalb von vier Wochen. Die Schlichtungsstelle entscheidet mit einfacher Mehrheit. Die Schlichtungsstelle gibt sich eine Verfahrensordnung. In Ermangelung erfolgt die Schlichtung nach der Schlichtungsordnung des Deutschen Instituts für Schiedsgerichtsbarkeit e.V. in der bei Einleitung des Verfahrens gültigen Fassung.

Geschäftsstelle der Schlichtungsstelle ist die NAH.SH Verhandlungsort ist Kiel.

Die Schlichtung schließt bei Streitwerten bis 100.000 € den ordentlichen Rechtsweg aus.

8.7.5 Streitschlichtung

Vor Erhebung einer gerichtlichen Klage aus diesem Vertrag oder wegen dieses Vertrages verpflichten sich die Vertragspartner, die Schlichtungsstelle anzurufen. Die Anrufung der Schlichtungsstelle hemmt die Verjährung. Die Vertragsparteien verzichten insoweit auf die Einrede der Verjährung in einer gerichtlichen Auseinandersetzung.

9 Schlussbestimmungen

9.1 Gesellschaftsrechtliche Änderungen und Projektgesellschaft

Das EVU informiert das Land über alle gesellschaftsrechtlichen Änderungen, die Auswirkungen auf den Vertrag haben. Dies sind insbesondere Verkauf, Wechsel der Gesellschafter oder von Aktionären mit einem Anteil über 10 %, Verschmelzung, Eingliederung, Aufspaltung und Abschluss von Unternehmensverträgen.

Das EVU ist berechtigt, den Vertrag mit allen Rechten und Pflichten nach Zustimmung des Landes auf eine Projektgesellschaft zu übertragen. Das EVU hält an der Projektgesellschaft mindestens 75 % der Anteile. Das Land wird die Zustimmung erteilen, wenn sichergestellt ist, dass die Projektgesellschaft die vergleichbare Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Fachkunde aufweist wie das ursprünglich anbietende EVU und die Sicherungsmasse für Ansprüche des Landes nicht verkürzt wird.

9.2 Nachunternehmer

Zur Erbringung der gesamten oder wesentlichen Teile der Eisenbahnverkehrsdienstleistungen (Lokführergestellung, Einsatzplanung, Betriebsleitzentrale) dürfen unbeschadet Nr. 4.1 keine Nachunternehmer eingesetzt werden. Zugelassen ist der kurzfristige Einsatz von Nachunternehmern zur Überbrückung unvorhergesehener Personalengpässe. Dies gilt grundsätzlich auch für die Übertragung von entsprechenden Leistungen auf verbundene Unternehmen/Konzerngesellschaften. Das Land kann hiervon Ausnahmen gestatten, wenn das EVU einen dringenden Grund darlegt und ausreichende Qualifikation des Nachunternehmens nachweist. Die vertraglichen Verpflichtungen des EVU bleiben auch bei Einsatz von Nachunternehmern unberührt.

Werden Nachunternehmen mit Kundenkontakt eingesetzt, so gelten die Bestimmungen nach Nr. 3.2.4 auch für diese. Das EVU erstellt die Berichte und Nachweise unter Einschluss dieser Nachunternehmen. Der Einsatz von Nachunternehmern mit Kundenkontakt ist – sofern dies nicht bereits im Angebot angegeben war – mit einer Frist von drei Monaten unter Nachweis geeigneter Unterlagen zu Art und Umfang der Personalqualifikation dem Land anzuzeigen.

Der sonstige Einsatz von Nachunternehmen ist gegenüber dem Land anzeigepflichtig, sofern die Leistungsanteile des Nachunternehmens mehr als 2 % bzw. die Summe aller Nachunternehmen 10 % des Auftragswerts ausmachen.

Der Nachunternehmer ist grundsätzlich nach wettbewerblichen Gesichtspunkten auszuwählen. Kleine und mittlere Unternehmen sind bei der Einholung von Angeboten für Unteraufträge regelmäßig und angemessen zu beteiligen. Dem Nachunternehmer dürfen grundsätzlich keine ungünstigeren Bedingungen – insbesondere hinsichtlich der Zahlungsweise – gewährt werden, als in diesem Vertrag vereinbart worden. Eine Ausnahme gilt nur, soweit das Verkehrsunternehmen Unteraufträge in Bereichen vergibt, die das Arbeitnehmerentsendegesetz vom 26. Februar 1996 (BGBl. I S. 227), neu gefasst am 20. April 2009 (BGBl. I S. 799), zuletzt geändert am 25. November 2012 (BGBl. II S. 1381, 1382), in der jeweils geltenden Fassung erfasst, und die vertragliche Leistungen des Verkehrsunternehmens auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg betreffen. In diesem Fall verpflichtet sich das Verkehrsunternehmen, nur an solche Auftragnehmer Aufträge zu vergeben, die sich bei der Angebotsabgabe schriftlich verpflichten, ihren Ar-

beitnehmerinnen und Arbeitnehmern bei der Ausführung dieser Leistungen ein Entgelt zu zahlen, das in Höhe und Modalitäten mindestens den Vorgaben desjenigen Tarifvertrags entspricht, an den das Unternehmen aufgrund des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes gebunden ist. Nr. 9.3 gilt entsprechend für andere gesetzliche Bestimmungen über Mindestentgelte.

9.3 Tariftreue und Mindestlohn

Das EVU ist verpflichtet, sowohl die Vorgaben des Tariftreue- und Vergabegesetzes Schleswig-Holstein (TTG) als auch des Hamburgischen Mindestlohngesetzes einzuhalten.

Das EVU hat sich dazu verpflichtet, dies auch von seinen Nachunternehmern zu verlangen. Falls das EVU Nachunternehmer einsetzt, hat es mit Angebotsabgabe von diesen jeweils Eigenerklärungen vorgelegt, dass sie diese Verpflichtung einhalten. Dem Land ist alle drei Jahre eine Erklärung der Nachunternehmer vorzulegen, dass die Bedingungen weiterhin eingehalten werden.

Das Land ist berechtigt, Kontrollen durchzuführen, um die Einhaltung der dem EVU sowie den Nachunternehmern und den Verleihern von Arbeitskräften auf Grund des TTG auferlegten Verpflichtungen zu überprüfen (§ 11 TTG). Er darf sich zu diesem Zweck die Entgeltabrechnungen, die Betriebspläne, die Unterlagen über die Abführung von Steuern, Abgaben und Beiträgen, sowie die zwischen EVU und Nachunternehmer abgeschlossenen Verträge vorlegen lassen, diese prüfen und hierzu Auskünfte verlangen.

Das EVU hat für sich und seine Nachunternehmer vollständige, aktuelle und prüffähige Unterlagen für die Überprüfung auf Einhaltung der Verpflichtungserklärungen zu § 4 und § 9 TTG einschließlich der sorgfältigen Auswahl der Nachunternehmer und Verleiher von Arbeitskräften durch das Innenministerium als zuständige Behörde (§ 15 [4] TTG) bereit zu halten und diese dem Innenministerium auf Verlangen unverzüglich zur Überprüfung vorzulegen. Dies kann auch eine Prüfung vor Ort beinhalten.

Bleibt kein vernünftiger Zweifel an dem Vorliegen eines Verstoßes, stellt das Innenministerium einen grob fahrlässigen oder vorsätzlichen Verstoß fest und meldet dies dem Vergabe- und Korruptionsregister zum Schutz des fairen Wettbewerbs. Das Land wird daraufhin bei einem einmaligen Verstoß eine Vertragsstrafe in Höhe von 1%, bei mehrfachen Verstößen eine Vertragsstrafe in Höhe von 2% des gesamten Ausgleichsbetrags (Summe über die gesamte Vertragslaufzeit) einzufordern und die Kündigung des Vertrages prüfen.

Die schuldhafte Nichterfüllung der Verpflichtungen aus der Verpflichtungserklärung nach § 4 TTG durch das EVU, seinen Nachunternehmern und Verleihern von Arbeitskräften sowie schuldhafte Verstöße gegen die Verpflichtungen des EVU aus § 9 (1) TTG (Abgabe der Verpflichtungserklärung nach § 4 TTG durch Nachunternehmer und Verleiher von Arbeitskräften) berechtigt das Land zur fristlosen Kündigung des Verkehrsvertrages.

Bei nachweislichem Verstoß gegen die Verpflichtungen aus der Verpflichtungserklärung nach § 4 TTG schließt das Land das EVU wegen mangelnder Eignung für die Dauer von bis zu drei Jahren von der Teilnahme am Wettbewerb aus (Auftragssperre). Das Land teilt die verhängte Auftragssperre dem Vergabe- und Korruptionsregister mit (§ 13 [1] TTG).

9.4 Betriebsübergang

9.4.1 Betriebsübergang zur Betriebsaufnahme

entfällt

9.4.2 Betriebsübergang mit Ablauf des Verkehrsvertrages

Das Land ordnet die Rechtsfolgen eines Betriebsübergangs gemäß § 613a BGB zum Ende dieses Verkehrsvertrages an (§ 5 TTG, § 131 Abs. 3 GWB in Verbindung mit Art. 4 Abs. 5 VO [EG] Nr. 1370/2007).

Der Folgebetreiber hat denjenigen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die bei dem EVU beschäftigt sind, ein Angebot auf Übernahme der Arbeitsverhältnisse zu machen. Das EVU muss sein Personal vor dem Betriebsübergang über den Zeitpunkt, den Grund und die Folgen des Betriebsübergangs schriftlich informieren. Die Arbeitnehmer können nach Erhalt dieser Mitteilung innerhalb eines Monats in Schriftform widersprechen. Bei Widerspruch besteht das Arbeitsverhältnis mit dem EVU weiter. In diesem Fall ist eine betriebsbedingte Kündigung möglich, da der Arbeitsplatz durch den Betriebsübergang wegfällt.

Der Folgebetreiber tritt in alle Rechte und Pflichten aus dem alten Arbeitsverhältnis ein. Dazu gehören Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen und Arbeitsverträge. Etwaige Abmahnungen, Entgeltansprüche, Zusagen für Lohnerhöhungen und die Dauer der Betriebszugehörigkeit bleiben bestehen.

Das EVU ist verpflichtet, nach Aufforderung durch das Land alle erforderlichen Angaben dazu zu machen, dass es eine missbräuchliche Anpassung tarifvertraglicher Regelungen zu Lasten des Folgebetreibers zwischen der Veröffentlichung der Auftragsbekanntmachung und der Übernahme des Betriebs ausgeschlossen hat (§ 131 Abs. 3 S. 3 und 4 GWB).

Die Vertragsparteien streben an, die Werkstatt der AKN in Kaltenkirchen auch nach dem Ende der Vertragslaufzeit für die Instandhaltung der auf dem Netz Süd eingesetzten Dieselfahrzeuge zu verwenden.

Die AKN ist verpflichtet, die Nutzung der Werkstatt möglichen zukünftigen Verkehrsunternehmen zu angemessenen Konditionen anzubieten. Zu diesem Zweck beauftragen das Land und die AKN gemeinsam einen unabhängigen Gutachter, der die tatsächlichen Kosten ermittelt. Die AKN ist verpflichtet, im Rahmen etwaiger Vergabeverfahren allen Bietern diese Konditionen diskriminierungsfrei anzubieten.

Das Land ist verpflichtet, auch im Anschluss an diesen Vertrag die Fahrzeuge, die auf dem Netz Süd eingesetzt werden, in der Werkstatt in Kaltenkirchen instand halten zu lassen, sofern die Werkstatt weiterhin im mittelbaren Eigentum der Länder bzw. des Landes Schleswig-Holstein liegt. Dabei kann das Land Unternehmen, die Eigentümer der Werkstatt sind oder mit diesen eigentumsrechtlich verbunden sind, vom Wettbewerb um die Verkehrsleistungen ausschließen. Diese Ausschlussklausel gilt nicht, wenn die Werkstatt auf eine unabhängige Gesellschaft im Eigentum des Landes übertragen wird oder wenn die AKN auf die Verpflichtung des Landes verzichtet, auch im Anschluss an diesen Vertrag Dieselfahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien, die auf dem AKN-Netz eingesetzt werden, in der Werkstatt in Kaltenkirchen instand halten zu lassen.

Das EVU wird dem Land rechtzeitig vor Beginn des Folgeverfahrens Netz Süd alle für eine kalkulatorische Einschätzung der Folgen des Betriebsübergangs benötigten Informationen zu den betreffenden Arbeitsverhältnissen (des Betriebs- und eventuell Werkstatt-personals) übermitteln. Das EVU informiert das Land regelmäßig - und nach Bezuschlagung den Folgebetreiber - über Änderungen an diesen Informationen. Das EVU haftet gegenüber dem Land für die Richtigkeit und Vollständigkeit der von ihm zur Verfügung gestellten Informationen. Das Land wird sich verpflichten die Informationen nur für die Zwecke des Vergabeverfahrens zu nutzen und mit Ausnahme der am Vergabeverfahren teilnehmenden EVU nicht an Dritte weiterzugeben. Das Land wird gewährleisten, dass im Fall der Weitergabe der Informationen an die am Vergabeverfahren teilnehmenden EVU diese ebenfalls zu einem vertraulichen Umgang mit den Informationen verpflichtet werden.

9.5 Gerichtsstand

Gerichtsstand ist Kiel.

9.6 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für einen der Vertragspartner unzumutbar wird, werden die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke richtet sich der Vertrag nach den gesetzlichen Vorschriften oder es ist, falls diese keine angemessene Regelung bereitstellen, eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

Für das Land Schleswig-Holstein

Für das EVU

.....

.....

**Nachtrag zum
Verkehrsvertrag
zur Regelung der Anwendung des Deutschlandtickets**

zwischen der

**Freien und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende**
(nachfolgend „Hamburg“ oder „Aufgabenträger“ genannt)

und der

AKN Eisenbahn GmbH

- nachfolgend „EVU“ genannt -

wird folgende Vereinbarung zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr getroffen.

Präambel

Die Verkehrsleistung der Linien des oben genannten Verkehrsvertrags vom 01.01.2018 wird auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 erbracht. Das Land Schleswig-Holstein ist der federführende Aufgabenträger für den o.g. Verkehrsvertrag. Da sich das Land Schleswig-Holstein dazu entschieden hat, für die Anwendung des Deutschlandtickets und den Ausgleich der finanziellen Nachteile eine allgemeine Vorschrift zu erlassen, die ihre Wirkung nur auf das Land Schleswig-Holstein entfalten kann, ist für das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg eine gesonderte Regelung zu vereinbaren.

Die Vertragspartner sehen das bundesweite Deutschlandticket als große Chance für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr an und unterstützen die Einführung nach besten Kräften. Das EVU trägt das Erlös- und Absatzrisiko. Es können negative Effekte entstehen, weil Fahrgelderlöse möglicherweise sinken. Zudem entsteht durch das Deutschlandticket zusätzlicher Vertriebsaufwand. Das EVU ist darauf angewiesen, dass nach Maßgabe der jeweiligen Landesrichtlinie und nach diesem Nachtrag durch den Aufgabenträger ein Ausgleich erfolgt.

Maßgeblich für das Land Hamburg ist die Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 in der Freien und Hansestadt Hamburg (Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2023), nachfolgend „Richtlinie Hamburg“ genannt.

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Anwendung bzw. Klarstellung zur Anwendung des Deutschlandtickets ab dem 01.05.2023 im Netz Süd) und die hierfür zu gewährende Ausgleichsleistung durch die Aufgabenträger.
- (2) Der Umfang und die Qualität der bislang vertraglich vereinbarten Verkehre wird durch diesen Nachtrag nicht verändert.
- (3) Durch diesen Nachtrag werden zudem die sonstigen vertraglichen Regelungen nicht geändert.
- (4) Die Vereinbarung gilt im Gebiet des Aufgabenträgers Hamburg.

§ 2 Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtickets

- (1) Das EVU hat in dem ihr möglichen, erforderlichen und zumutbaren Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken.
- (2) Das EVU ist dazu verpflichtet, das Deutschlandticket anzuwenden und anzuerkennen. Über diesen Nachtrag wird das EVU darüber hinaus verpflichtet, seine Beteiligungsrechte nach dem hvv-Kooperationsvertrag im Rahmen etwaiger Abstimmungen so auszuüben, dass das hvv-Ticket im Deutschlandtarif mindestens bis zum 31.12.2023 weiter gilt. Darüber hinaus wird das EVU verpflichtet, auch Deutschlandtickets, die von anderen Verbänden aufgelegt werden, z. B. dem DTV, anzuerkennen.
- (3) Die Pflicht nach Abs. 1 und Abs. 2 beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den geltenden Tarifbedingungen.

- (4) Das EVU ist verpflichtet, die Ticketkontrollinfrastruktur, für die nach Ziffer 5.4.4 der Richtlinie Hamburg ein Ausgleich gezahlt wird, drei Jahre im ÖPNV in Deutschland einzusetzen.

Im Hinblick auf die Standards zur bundesweiten Kontrollierbarkeit des Deutschlandtickets sind die Vorgaben der bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets einzuhalten (für die aktuellen Regelungen zur Kontrollierbarkeit des Deutschlandtickets siehe Internetauftritt des Koordinierungsrates: <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat>).

Darüber hinaus wirkt das EVU an allen Schritten mit, die notwendig sind, um Beschlüsse des Koordinierungsrates umzusetzen, insbesondere dadurch, die benötigten Informationen bereitzustellen oder Dritten zu gestatten diese bereit zu stellen (abrufbar unter: <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat>).

§ 3 Anpassung der Ausgleichsleistungen

- (1) Zum Ausgleich der deutschlandticketbedingten Mindereinnahmen und des Mehraufwands zahlt Hamburg zusätzlich zu der im Ausgangsvertrag festgelegten Vergütung einen Ausgleich.
- (2) Die Ausgleichsleistung errechnet sich nach den Regelungen der Nummern 5.4.1 bis 5.4.8 der Richtlinie Hamburg.
- (3) Das EVU verpflichtet sich, Hamburg
- a) alle für die Abrechnung bzw. Schätzung der Mindereinnahmen zwischen dem AT und der Bewilligungsstelle notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Nachweis der Zuschreibungen der Verbundorganisation bzw. einnahmearaufteilenden Stelle aus der Einnahmearaufteilung, Verkaufsdaten), soweit diese bereits vorliegen, und
 - b) alle für den Nachweis der Schäden notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Nachweis der Zuschreibungen der Verbundorganisation bzw. einnahmearaufteilenden Stelle aus der Einnahmearaufteilung, Verkaufsdaten, Testate, sonstige Nachweise) vollständig und fristgerecht für die Schlussrechnung des AT mit der Bewilligungsstelle, sowie
 - c) alle sonstigen Unterlagen und Informationen, welche der AT zur Erfüllung seiner Verpflichtungen nach Ziffer 6 der Richtlinie Hamburg zum Deutschlandticket 2023 benötigt, zukommen zu lassen. Es ermächtigt insbesondere die Verbundorganisation(en) bzw. einnahmearaufteilende(n) Stelle(n) unwiderruflich, dem AT unmittelbar die notwendigen Daten für die Antragstellung und Abrechnung mit der Bewilligungsstelle zur Verfügung zu stellen.
- (4) Die Vertragspartner gehen davon aus, dass die nach diesem Nachtrag zu leistende Ausgleichszahlung als nicht steuerbarer Zuschuss behandelt werden darf. Sollte dennoch Umsatzsteuer erhoben werden, findet die Umsatzsteuerklausel im Verkehrsvertrag Anwendung.
- (5) Das EVU ist verpflichtet, für die Jahre 2019 und 2023 richtige und vollständige Angaben für die Ermittlung des Ausgleichsbetrages gegenüber Hamburg zu machen. Die Vertragspartner werden diesen Nachtrag auf der vorgenannten Datenbasis umsetzen.
- (6) Die Regelungen des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 werden beachtet.

Eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ist bei der Gewährung und Abrechnung der Ausgleichszahlungen auszuschließen.

Die Ausgleichsleistung darf den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen sind zu beurteilen anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung (Mit-Fall) mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre (Ohne-Fall).

Gemäß Ziffer 6.1 der Landesrichtlinie Deutschlandticket 2023 berechnet sich der finanzielle Nettoeffekt im vorliegenden Fall aus der Summe der Auswirkungen der Erfüllung der Verpflichtung des EVU zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandtickettarifs aus diesem Nachtrag auf die Einnahmen des EVU sowie auf seine Kosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom EVU bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden oder soweit das EVU aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets Kosten erspart.

Die Berechnung des Mit-Falls hat durch Berücksichtigung der Ausgleichsleistungen nach diesem Nachtrag, der Ist-Einnahmen gemäß Nummer 5.4.1.2 sowie Nummern 5.4.2, 5.4.3, 5.4.5 der Richtlinie Hamburg zum Deutschlandticket 2023 und unter Berücksichtigung des nach Nummer 5.4.4 höchstens ansetzbaren Mehraufwands sowie unter Ansatz der Einsparungen gemäß Nummer 5.4.6 Richtlinie Hamburg zum Deutschlandticket 2023 zu erfolgen. Die Berechnung des Ohne-Falls richtet sich nach der auf den Einnahmen 2019 basierenden Prognose der Einnahme- und Kostensituation, die bei Nichteinführung des Deutschlandtickets bestanden hätte, gemäß Nummern 5.4.1.1 und 5.4.4 der Richtlinie Hamburg zum Deutschlandticket 2023. Sonstige Kosten des EVU sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

Sollte aufgrund einer bestandskräftigen Entscheidung der EU-Kommission oder eines Gerichts eine weitergehende Überkompensationskontrolle erforderlich werden, ist diese gemäß Nummer 6.1 der Richtlinie Hamburg zum Deutschlandticket 2023 auf das Mindestmaß des nach der Verordnung (EG) 1370/2007 Erforderlichen zu beschränken. Die Vertragspartner werden dann vertrauensvoll eine Lösung entwickeln, der sich an Anlage 4 des Entwurfs der VDV zu einer Allgemeinen Vorschrift für das Deutschlandticket vom 31.03.2023 (abrufbar unter <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>) orientiert.

- (7) Das EVU ist verpflichtet, erhaltene Zahlungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, unverzüglich nach Aufforderung durch Hamburg zurückzuzahlen. Die zurückgeforderten Beträge sind vom Zeitpunkt des Erhalts bis zum Zeitpunkt der Rückerstattung mit einem Prozentpunkt über dem jeweiligen Basiszinssatz zu verzinsen.

§ 4 Vertragslaufzeit/Kündigung

- (1) Diese Nachtragsvereinbarung gilt rückwirkend ab dem 01.05.2023 und endet zum 31.12.2023. Die Vertragspartner werden sich zeitnah nach Abschluss der Ergänzungsvereinbarung für 2023 auf eine Ergänzungsvereinbarung für 2024 verständigen.
- (2) Die Vertragslaufzeiten und Kündigungsregelungen des Ausgangsvertrages bleiben hiervon unberührt. Dieser Nachtrag wird automatisch gegenstandslos, sofern der Ausgangsvertrag endet.

§ 5 Schlussbestimmungen

- (1) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Nachtrag bedürfen der Schriftform in Form einer von den Parteien unterzeichneten privatschriftlichen Änderungsurkunde, soweit nicht Beurkundung erforderlich ist. Mündliche Abreden haben keine Gültigkeit. Auch der Verzicht auf die Schriftform bedarf der in Satz 1 genannten Form.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen des Nachtrags unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für eine der Parteien insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen der Zusammenarbeitsvereinbarung nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Parteien angestrebten Zweck am nächsten kommt.
- (3) Das Hamburgische Transparenzgesetz (HmbTG) sieht eine Informationspflicht (Auskunfts- und Veröffentlichungspflicht) bei Subventionsvergaben vor. Für Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse gelten beschränkte Informationspflichten. Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse sind alle auf ein Unternehmen bezogenen Tatsachen, Umstände und Vorgänge, die nicht offenkundig, sondern nur einem begrenzten Personenkreis zugänglich sind und an deren Nichtverbreitung das Unternehmen ein berechtigtes Interesse hat. Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse im Sinne des HmbTG sind daher gemäß § 7 Abs. 3 HmbTG vom Auftragnehmer zu kennzeichnen und getrennt vorzulegen.
- (4) Die Parteien gehen davon aus, dass es sich bei dieser Vereinbarung nicht um eine wesentliche Änderung des Verkehrsvertrags i.S.v. § 132 GWB handelt. Insoweit handelt es sich allerdings um juristische Wertungsfragen, bei denen sich nicht mit letzter Sicherheit ausschließen lässt, dass andere Rechtsanwender diese abweichend beantworten. Für den Fall, dass diese Vereinbarung ganz oder teilweise von Dritten doch als wesentliche Auftragsänderung gewertet werden sollte, die nach § 132 GWB ein neues Vergabeverfahren erfordert hätte, vereinbaren die Parteien Folgendes:
 - a. Ein etwaiges Kündigungsrecht des öffentlichen Auftrags nach § 133 Abs. 1 Nr.1 GWB bezieht sich ausschließlich auf diese Vereinbarung.
 - b. Unabhängig von lit. a) wird der AT von einem etwaigen Kündigungsrecht nach § 133 Abs. 1 Nr. 1 GWB im Hinblick auf diese Vereinbarung nicht Gebrauch machen, es sei denn, er wird bestands- oder rechtskräftig durch eine Behörde oder ein Gerichtsurteil dazu verpflichtet oder er weist nach, dass er sonst rechtlich zur Kündigung verpflichtet ist.
- (5) Es gilt das deutsche materielle Recht. Verweisungen auf ausländisches Recht sind ausgeschlossen.

Hamburg, den

.....
Für die Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Kaltenkirchen, den

.....
Für die AKN Eisenbahn GmbH

**Nachtrag zum
Verkehrsvertrag
zur Regelung der Anwendung des Deutschlandtickets im Jahr 2024**

zwischen der

**Freien und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende**
(nachfolgend „Hamburg“, „Aufgabenträger“ oder „AT“ genannt)

und der

AKN Eisenbahn GmbH

- nachfolgend „EVU“ genannt -

wird folgende Vereinbarung zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr getroffen.

Präambel

Die Verkehrsleistung der Linien des oben genannten Verkehrsvertrags vom 01.01.2018 wird auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 erbracht. Das Land Schleswig-Holstein ist der federführende Aufgabenträger für den o.g. Verkehrsvertrag. Da sich das Land Schleswig-Holstein dazu entschieden hat, für die Anwendung des Deutschlandtickets und den Ausgleich der finanziellen Nachteile eine allgemeine Vorschrift zu erlassen, die ihre Wirkung nur auf das Land Schleswig-Holstein entfalten kann, ist für das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg eine gesonderte Regelung zu vereinbaren.

Die Vertragspartner sehen das bundesweite Deutschlandticket als große Chance für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr an und unterstützen die Einführung nach besten Kräften. Das EVU trägt das Erlös- und Absatzrisiko. Es können negative Effekte entstehen, weil Fahrgelderlöse möglicherweise sinken. Zudem entsteht durch das Deutschlandticket zusätzlicher Vertriebsaufwand. Das EVU ist darauf angewiesen, dass nach Maßgabe der jeweiligen Landesrichtlinie und nach diesem Nachtrag durch den Aufgabenträger ein Ausgleich erfolgt.

Maßgeblich für das Land Hamburg ist die Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in der Freien und Hansestadt Hamburg (Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2024), nachfolgend „Richtlinie Hamburg“ genannt.

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Anwendung bzw. Klarstellung zur Anwendung des Deutschlandtickets im Jahr 2024 im Netz Süd und die hierfür zu gewährende Ausgleichsleistung durch die Aufgabenträger.
- (2) Der Umfang und die Qualität der bislang vertraglich vereinbarten Verkehre wird durch diesen Nachtrag nicht verändert.
- (3) Durch diesen Nachtrag werden zudem die sonstigen vertraglichen Regelungen nicht geändert.
- (4) Die Vereinbarung gilt im Gebiet des Aufgabenträgers Hamburg.

§ 2 Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtickets

- (1) Das EVU hat in dem ihr möglichen, erforderlichen und zumutbaren Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken.
- (2) Das EVU ist dazu verpflichtet, das Deutschlandticket anzuwenden und anzuerkennen. Über diesen Nachtrag wird das EVU darüber hinaus verpflichtet, seine Beteiligungsrechte nach dem hvv-Kooperationsvertrag im Rahmen etwaiger Abstimmungen so auszuüben, dass das hvv-Ticket im Deutschlandtarif mindestens bis zum 31.12.2024 weiter gilt. Darüber hinaus wird das EVU verpflichtet, auch Deutschlandtickets, die von anderen Verbänden aufgelegt werden, z. B. dem DTV, anzuerkennen.
- (3) Die Pflicht nach Abs. 1 und Abs. 2 beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den geltenden Tarifbedingungen.

(4)

Im Hinblick auf die Standards zur bundesweiten Kontrollierbarkeit des Deutschlandtickets sind die Vorgaben der bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets einzuhalten (für die aktuellen Regelungen zur Kontrollierbarkeit des Deutschlandtickets siehe Internetauftritt des Koordinierungsrates: <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat>).

Darüber hinaus wirkt das EVU an allen Schritten mit, die notwendig sind, um Beschlüsse des Koordinierungsrates umzusetzen, insbesondere dadurch, die benötigten Informationen bereitzustellen oder Dritten zu gestatten diese bereit zu stellen (abrufbar unter: <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat>).

§ 3 Anpassung der Ausgleichsleistungen

- (1) Zum Ausgleich der deutschlandticketbedingten Mindereinnahmen und des Mehraufwands zahlt Hamburg zusätzlich zu der im Ausgangsvertrag festgelegten Vergütung einen Ausgleich.
- (2) Die Ausgleichsleistung errechnet sich nach den Regelungen der Nummern 5.4.1 bis 5.4.6 der Richtlinie Hamburg.
- (3) Das EVU verpflichtet sich, Hamburg
 - a) alle für die Abrechnung bzw. Schätzung der Mindereinnahmen zwischen dem AT und der Bewilligungsstelle notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Nachweis der Zuscheidungen der Verbundorganisation bzw. einnahmeaufteilenden Stelle aus der Einnahmeaufteilung, Verkaufsdaten), soweit diese bereits vorliegen, und
 - b) alle für den Nachweis der Schäden notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Nachweis der Zuscheidungen der Verbundorganisation bzw. einnahmeaufteilenden Stelle aus der Einnahmeaufteilung, Verkaufsdaten, Testate, sonstige Nachweise) vollständig und fristgerecht für die Schlussrechnung des AT mit der Bewilligungsstelle, sowie
 - c) alle sonstigen Unterlagen und Informationen, welche der AT zur Erfüllung seiner Verpflichtungen nach Ziffer 6 der Richtlinie Hamburg zum Deutschlandticket 2024 benötigt, zukommen zu lassen. Es ermächtigt insbesondere die Verbundorganisation(en) bzw. einnahmeaufteilende(n) Stelle(n) unwiderruflich, dem AT unmittelbar die notwendigen Daten für die Antragstellung und Abrechnung mit der Bewilligungsstelle zur Verfügung zu stellen.
- (4) Die Vertragspartner gehen davon aus, dass die nach diesem Nachtrag zu leistende Ausgleichszahlung als nicht steuerbarer Zuschuss behandelt werden darf. Sollte dennoch Umsatzsteuer erhoben werden, findet die Umsatzsteuerklausel im Verkehrsvertrag Anwendung.
- (5) Das EVU ist verpflichtet, für die Jahre 2019 und 2024 richtige und vollständige Angaben für die Ermittlung des Ausgleichsbetrages gegenüber Hamburg zu machen. Die Vertragspartner werden diesen Nachtrag auf der vorgenannten Datenbasis umsetzen.
- (6) Die Regelungen des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 werden beachtet.

Eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ist bei der Gewährung und Abrechnung der Ausgleichszahlungen auszuschließen.

Die Ausgleichsleistung darf den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen sind zu beurteilen anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung (Mit-Fall) mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre (Ohne-Fall).

Gemäß Ziffer 6.1 der Landesrichtlinie Deutschlandticket 2024 berechnet sich der finanzielle Nettoeffekt im vorliegenden Fall aus der Summe der Auswirkungen der Erfüllung der Verpflichtung des EVU zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandtickettarifs aus diesem Nachtrag auf die Einnahmen des EVU sowie auf seine Kosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom EVU bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden oder soweit das EVU aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets Kosten erspart.

Die Berechnung des Mit-Falls und des Ohne-Falls richtet sich ausschließlich nach den Bestimmungen der Richtlinien.

Sollte aufgrund einer bestandskräftigen Entscheidung der EU-Kommission oder eines Gerichts eine weitergehende Überkompensationskontrolle erforderlich werden, ist diese gemäß Nummer 6.1 der Richtlinie Hamburg zum Deutschlandticket 2023 auf das Mindestmaß des nach der Verordnung (EG) 1370/2007 Erforderlichen zu beschränken. Die Vertragspartner werden dann vertrauensvoll eine Lösung entwickeln, der sich an Anlage 4 des Entwurfs der VDV zu einer Allgemeinen Vorschrift für das Deutschlandticket vom 31.03.2023 (abrufbar unter <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>) orientiert.

- (7) Vorauszahlungen sind gemäß der Bestimmungen nach Nummer 7.4 der Landesrichtlinie auf Antrag des EVU möglich.
- (8) Das EVU ist verpflichtet, erhaltene Zahlungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, unverzüglich nach Aufforderung durch Hamburg zurückzuzahlen. Die zurückgeforderten Beträge sind vom Zeitpunkt des Erhalts bis zum Zeitpunkt der Rückerstattung mit einem Prozentpunkt über dem jeweiligen Basiszinssatz zu verzinsen.

§ 4 Vertragslaufzeit/Kündigung

- (1) Diese Nachtragsvereinbarung gilt rückwirkend ab dem 01.01.2024 und endet zum 31.12.2024. Die Vertragspartner werden sich zeitnah nach Abschluss der Ergänzungsvereinbarung für 2024 auf eine Ergänzungsvereinbarung für 2025 verständigen.
- (2) Die Vertragslaufzeiten und Kündigungsregelungen des Ausgangsvertrages bleiben hiervon unberührt. Dieser Nachtrag wird automatisch gegenstandslos, sofern der Ausgangsvertrag endet.

§ 5 Schlussbestimmungen

- (1) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Nachtrag bedürfen der Schriftform in Form einer von den Parteien unterzeichneten privatschriftlichen Änderungsurkunde, soweit nicht Beurkundung erforderlich ist. Mündliche Abreden haben keine Gültigkeit. Auch der Verzicht auf die Schriftform bedarf der in Satz 1 genannten Form.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen des Nachtrags unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für eine der Parteien insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen der Zusammenarbeitsvereinbarung nicht berührt. Das

Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Parteien angestrebten Zweck am nächsten kommt.

- (3) Das Hamburgische Transparenzgesetz (HmbTG) sieht eine Informationspflicht (Auskunfts- und Veröffentlichungspflicht) bei Subventionsvergaben vor. Für Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse gelten beschränkte Informationspflichten. Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse sind alle auf ein Unternehmen bezogenen Tatsachen, Umstände und Vorgänge, die nicht offenkundig, sondern nur einem begrenzten Personenkreis zugänglich sind und an deren Nichtverbreitung das Unternehmen ein berechtigtes Interesse hat. Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse im Sinne des HmbTG sind daher gemäß § 7 Abs. 3 HmbTG vom Auftragnehmer zu kennzeichnen und getrennt vorzulegen.
- (4) Die Parteien gehen davon aus, dass es sich bei dieser Vereinbarung nicht um eine wesentliche Änderung des Verkehrsvertrags i.S.v. § 132 GWB handelt. Insoweit handelt es sich allerdings um juristische Wertungsfragen, bei denen sich nicht mit letzter Sicherheit ausschließen lässt, dass andere Rechtsanwender diese abweichend beantworten. Für den Fall, dass diese Vereinbarung ganz oder teilweise von Dritten doch als wesentliche Auftragsänderung gewertet werden sollte, die nach § 132 GWB ein neues Vergabeverfahren erfordert hätte, vereinbaren die Parteien Folgendes:
- a. Ein etwaiges Kündigungsrecht des öffentlichen Auftrags nach § 133 Abs. 1 Nr.1 GWB bezieht sich ausschließlich auf diese Vereinbarung.
 - b. Unabhängig von lit. a) wird der AT von einem etwaigen Kündigungsrecht nach § 133 Abs. 1 Nr. 1 GWB im Hinblick auf diese Vereinbarung nicht Gebrauch machen, es sei denn, er wird bestands- oder rechtskräftig durch eine Behörde oder ein Gerichtsurteil dazu verpflichtet oder er weist nach, dass er sonst rechtlich zur Kündigung verpflichtet ist.
- (5) Es gilt das deutsche materielle Recht. Verweisungen auf ausländisches Recht sind ausgeschlossen.

Hamburg, den

.....
Für die Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Kaltenkirchen, den

.....
Für die AKN Eisenbahn GmbH

**Nachtrag zum
Verkehrsvertrag
zur Regelung der Anwendung des Deutschlandtickets im Jahr 2025**

zwischen der

**Freien und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende**
(nachfolgend „Hamburg“, „Aufgabenträger“ oder „AT“ genannt)

und der

AKN Eisenbahn GmbH

- nachfolgend „EVU“ genannt -

wird folgende Vereinbarung zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr getroffen.

Präambel

Die Verkehrsleistung der Linien des oben genannten Verkehrsvertrags vom 01.01.2018 wird auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 erbracht. Das Land Schleswig-Holstein ist der federführende Aufgabenträger für den o.g. Verkehrsvertrag. Da sich das Land Schleswig-Holstein dazu entschieden hat, für die Anwendung des Deutschlandtickets und den Ausgleich der finanziellen Nachteile eine allgemeine Vorschrift zu erlassen, die ihre Wirkung nur auf das Land Schleswig-Holstein entfalten kann, ist für das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg eine gesonderte Regelung zu vereinbaren.

Die Vertragspartner sehen das bundesweite Deutschlandticket als große Chance für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr an und unterstützen die Einführung nach besten Kräften. Das EVU trägt das Erlös- und Absatzrisiko. Es können negative Effekte entstehen, weil Fahrgelderlöse möglicherweise sinken. Zudem entsteht durch das Deutschlandticket zusätzlicher Vertriebsaufwand. Das EVU ist darauf angewiesen, dass nach Maßgabe der jeweiligen Landesrichtlinie und nach diesem Nachtrag durch den Aufgabenträger ein Ausgleich erfolgt.

Maßgeblich für das Land Hamburg ist die Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 in der Freien und Hansestadt Hamburg (Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025), nachfolgend „Richtlinie Hamburg“ genannt.

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Anwendung bzw. Klarstellung zur Anwendung des Deutschlandtickets im Jahr 2025 im Netz Süd und die hierfür zu gewährende Ausgleichsleistung durch die Aufgabenträger.
- (2) Der Umfang und die Qualität der bislang vertraglich vereinbarten Verkehre wird durch diesen Nachtrag nicht verändert.
- (3) Durch diesen Nachtrag werden zudem die sonstigen vertraglichen Regelungen nicht geändert.
- (4) Die Vereinbarung gilt im Gebiet des Aufgabenträgers Hamburg.

§ 2 Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtickets

- (1) Das EVU hat in dem ihm möglichen, erforderlichen und zumutbaren Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken.
- (2) Das EVU ist dazu verpflichtet, das Deutschlandticket anzuwenden und anzuerkennen. Über diesen Nachtrag wird das EVU darüber hinaus verpflichtet, seine Beteiligungsrechte nach dem hvv-Kooperationsvertrag im Rahmen etwaiger Abstimmungen so auszuüben, dass das hvv-Ticket im Deutschlandtarif mindestens bis zum 31.12.2025 weiter gilt. Darüber hinaus wird das EVU verpflichtet, auch Deutschlandtickets, die von anderen Verbänden aufgelegt werden, z. B. dem DTV, anzuerkennen.
- (3) Die Pflicht nach Abs. 1 und Abs. 2 beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den geltenden Tarifbedingungen.

- (4) Im Hinblick auf die Standards zur bundesweiten Kontrollierbarkeit des Deutschlandtickets sind die Vorgaben der bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets einzuhalten (für die aktuellen Regelungen zur Kontrollierbarkeit des Deutschlandtickets siehe Internetauftritt des Koordinierungsrates: <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat>).

Darüber hinaus wirkt das EVU an allen Schritten mit, die notwendig sind, um Beschlüsse des Koordinierungsrates umzusetzen, insbesondere dadurch, die benötigten Informationen bereitzustellen oder Dritten zu gestatten diese bereit zu stellen (abrufbar unter: <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat>).

§ 3 Anpassung der Ausgleichsleistungen

- (1) Zum Ausgleich der deutschlandticketbedingten Mindereinnahmen und des Mehraufwands zahlt Hamburg zusätzlich zu der im Ausgangsvertrag festgelegten Vergütung einen Ausgleich.
- (2) Die Ausgleichsleistung errechnet sich nach den Regelungen der Nummern 5.4.1 bis 5.4.6 der Richtlinie Hamburg.
- (3) Das EVU verpflichtet sich, Hamburg
- a) alle für die Abrechnung bzw. Schätzung der Mindereinnahmen zwischen dem AT und der Bewilligungsstelle notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Nachweis der Zuschreibungen der Verbundorganisation bzw. einnahmeaufteilenden Stelle aus der Einnahmeaufteilung, Verkaufsdaten), soweit diese bereits vorliegen, und
 - b) alle für den Nachweis der Schäden notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Nachweis der Zuschreibungen der Verbundorganisation bzw. einnahmeaufteilenden Stelle aus der Einnahmeaufteilung, Verkaufsdaten, Testate, sonstige Nachweise) vollständig und fristgerecht für die Schlussrechnung des AT mit der Bewilligungsstelle, sowie
 - c) alle sonstigen Unterlagen und Informationen, welche der AT zur Erfüllung seiner Verpflichtungen nach Ziffer 6 der Richtlinie Hamburg zum Deutschlandticket 2025 benötigt, zukommen zu lassen. Es ermächtigt insbesondere die Verbundorganisation(en) bzw. einnahmeaufteilende(n) Stelle(n) unwiderruflich, dem AT unmittelbar die notwendigen Daten für die Antragstellung und Abrechnung mit der Bewilligungsstelle zur Verfügung zu stellen.
- (4) Die Vertragspartner gehen davon aus, dass die nach diesem Nachtrag zu leistende Ausgleichszahlung als nicht steuerbarer Zuschuss behandelt werden darf. Sollte dennoch Umsatzsteuer erhoben werden, findet die Umsatzsteuerklausel im Verkehrsvertrag mit der Maßgabe, dass das Land Hamburg gemeint ist, Anwendung.
- (5) Das EVU ist verpflichtet, für die Jahre 2019 und 2025 richtige und vollständige Angaben für die Ermittlung des Ausgleichsbetrages gegenüber Hamburg zu machen. Die Vertragspartner werden diesen Nachtrag auf der vorgenannten Datenbasis umsetzen.
- (6) Die Regelungen des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 werden beachtet.

Eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ist bei der Gewährung und Abrechnung der Ausgleichszahlungen auszuschließen.

Die Ausgleichsleistung darf den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen sind zu beurteilen anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung (Mit-Fall) mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre (Ohne-Fall).

Gemäß Ziffer 6.1 der Landesrichtlinie Deutschlandticket 2025 berechnet sich der finanzielle Nettoeffekt im vorliegenden Fall aus der Summe der Auswirkungen der Erfüllung der Verpflichtung des EVU zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandtickettarifs aus diesem Nachtrag auf die Einnahmen des EVU sowie auf seine Kosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom EVU bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden oder soweit das EVU aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets Kosten erspart.

Die Berechnung des Mit-Falls und des Ohne-Falls richtet sich ausschließlich nach den Bestimmungen der Richtlinien.

Sollte aufgrund einer bestandskräftigen Entscheidung der EU-Kommission oder eines Gerichts eine weitergehende Überkompensationskontrolle erforderlich werden, ist diese gemäß Nummer 6.1 der Richtlinie Hamburg zum Deutschlandticket 2025 auf das Mindestmaß des nach der Verordnung (EG) 1370/2007 Erforderlichen zu beschränken. Die Vertragspartner werden dann vertrauensvoll eine Lösung entwickeln, der sich an Anlage 4 des Entwurfs der VDV zu einer Allgemeinen Vorschrift für das Deutschlandticket vom 31.03.2023 (abrufbar unter <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>) orientiert.

- (7) Vorauszahlungen sind gemäß der Bestimmungen nach Nummer 7.4 der Landesrichtlinie auf Antrag des EVU möglich.
- (8) Das EVU ist verpflichtet, erhaltene Zahlungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, unverzüglich nach Aufforderung durch Hamburg zurückzuzahlen. Die zurückgeforderten Beträge sind vom Zeitpunkt des Erhalts bis zum Zeitpunkt der Rückerstattung mit einem Prozentpunkt über dem jeweiligen Basiszinssatz zu verzinsen.

§ 4 Vertragslaufzeit/Kündigung

- (1) Diese Nachtragsvereinbarung gilt rückwirkend ab dem 01.01.2025 und endet zum 31.12.2025. Die Vertragspartner werden sich zeitnah nach Abschluss der Ergänzungsvereinbarung für 2025 auf eine Ergänzungsvereinbarung für 2026 verständigen.
- (2) Die Vertragslaufzeiten und Kündigungsregelungen des Ausgangsvertrages bleiben hiervon unberührt. Dieser Nachtrag wird automatisch gegenstandslos, sofern der Ausgangsvertrag endet.

§ 5 Schlussbestimmungen

- (1) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Nachtrag bedürfen mindestens der Schriftform in Form einer einheitlichen von den Parteien unterzeichneten privatschriftlichen Änderungsurkunde, soweit nicht Beurkundung erforderlich ist. Mündliche Abreden haben keine Gültigkeit. Auch der Verzicht auf die Schriftform bedarf der in Satz 1 genannten Form.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen des Nachtrags unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung dieses Nachtrags für eine der Parteien insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Nachtrags nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren

Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Parteien angestrebten Zweck am nächsten kommt.

- (3) Das Hamburgische Transparenzgesetz (HmbTG) sieht eine Informationspflicht (Auskunfts- und Veröffentlichungspflicht) bei Subventionsvergaben vor. Für Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse gelten beschränkte Informationspflichten. Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse sind alle auf ein Unternehmen bezogenen Tatsachen, Umstände und Vorgänge, die nicht offenkundig, sondern nur einem begrenzten Personenkreis zugänglich sind und an deren Nichtverbreitung das Unternehmen ein berechtigtes Interesse hat. Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse im Sinne des HmbTG sind daher gemäß § 7 Abs. 3 HmbTG vom Auftragnehmer zu kennzeichnen und getrennt vorzulegen.
- (4) Die Parteien gehen davon aus, dass es sich bei dieser Vereinbarung nicht um eine wesentliche Änderung des Verkehrsvertrags i.S.v. § 132 GWB handelt. Insoweit handelt es sich allerdings um juristische Wertungsfragen, bei denen sich nicht mit letzter Sicherheit ausschließen lässt, dass andere Rechtsanwender diese abweichend beantworten. Für den Fall, dass diese Vereinbarung ganz oder teilweise von Dritten doch als wesentliche Auftragsänderung gewertet werden sollte, die nach § 132 GWB ein neues Vergabeverfahren erfordert hätte, vereinbaren die Parteien Folgendes:
- a. Ein etwaiges Kündigungsrecht des öffentlichen Auftrags nach § 133 Abs. 1 Nr.1 GWB bezieht sich ausschließlich auf diese Vereinbarung.
 - b. Unabhängig von lit. a) wird der AT von einem etwaigen Kündigungsrecht nach § 133 Abs. 1 Nr. 1 GWB im Hinblick auf diese Vereinbarung nicht Gebrauch machen, es sei denn, er wird bestands- oder rechtskräftig durch eine Behörde oder ein Gerichtsurteil dazu verpflichtet oder er weist nach, dass er sonst rechtlich zur Kündigung verpflichtet ist.
- (5) Es gilt das deutsche materielle Recht. Verweisungen auf ausländisches Recht sind ausgeschlossen.

Hamburg, den

.....
Für die Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Kaltenkirchen, den

.....
Für die AKN Eisenbahn GmbH

**Nachtrag zum
Verkehrsvertrag
zur Regelung der Anwendung des Deutschlandtickets im Jahr 2026**

zwischen der

**Freien und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende**
(nachfolgend „Hamburg“, „Aufgabenträger“ oder „AT“ genannt)

und der

AKN Eisenbahn GmbH

- nachfolgend „EVU“ genannt -

wird folgende Vereinbarung zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr getroffen.

Präambel

Die Verkehrsleistung der Linien des oben genannten Verkehrsvertrags vom 01.01.2018 wird auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 erbracht. Das Land Schleswig-Holstein ist der federführende Aufgabenträger für den o.g. Verkehrsvertrag. Da sich das Land Schleswig-Holstein dazu entschieden hat, für die Anwendung des Deutschlandtickets und den Ausgleich der finanziellen Nachteile eine allgemeine Vorschrift zu erlassen, die ihre Wirkung nur auf das Land Schleswig-Holstein entfalten kann, ist für das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg eine gesonderte Regelung zu vereinbaren.

Die Vertragspartner sehen das bundesweite Deutschlandticket als große Chance für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr an und unterstützen die Einführung nach besten Kräften. Das EVU trägt das Erlös- und Absatzrisiko. Es können negative Effekte entstehen, weil Fahrgelderlöse möglicherweise sinken. Zudem entsteht durch das Deutschlandticket zusätzlicher Vertriebsaufwand. Das EVU ist darauf angewiesen, dass nach Maßgabe der jeweiligen Landesrichtlinie und nach diesem Nachtrag durch den Aufgabenträger ein Ausgleich erfolgt.

Maßgeblich für das Land Hamburg ist die Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 in der Freien und Hansestadt Hamburg (Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2026), nachfolgend „Richtlinie Hamburg“ genannt.

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung

- (1) Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Anwendung bzw. Klarstellung zur Anwendung des Deutschlandtickets im Jahr 2026 im Netz Süd und die hierfür zu gewährende Ausgleichsleistung durch die Aufgabenträger.
- (2) Der Umfang und die Qualität der bislang vertraglich vereinbarten Verkehre wird durch diesen Nachtrag nicht verändert.
- (3) Durch diesen Nachtrag werden zudem die sonstigen vertraglichen Regelungen nicht geändert.
- (4) Die Vereinbarung gilt im Gebiet des Aufgabenträgers Hamburg.

§ 2 Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtickets

- (1) Das EVU hat in dem ihm möglichen, erforderlichen und zumutbaren Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken.
- (2) Das EVU ist dazu verpflichtet, das Deutschlandticket anzuwenden und anzuerkennen. Über diesen Nachtrag wird das EVU darüber hinaus verpflichtet, seine Beteiligungsrechte nach dem hvv-Kooperationsvertrag im Rahmen etwaiger Abstimmungen so auszuüben, dass das hvv-Ticket im Deutschlandtarif mindestens bis zum 31.12.2026 weiter gilt. Darüber hinaus wird das EVU verpflichtet, auch Deutschlandtickets, die von anderen Verbänden aufgelegt werden, z. B. dem DTV, anzuerkennen.
- (3) Die Pflicht nach Abs. 1 und Abs. 2 beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den geltenden Tarifbedingungen.

[gestrichen]

§ 3 Anpassung der Ausgleichsleistungen

- (1) Zum pauschalen Ausgleich der deutschlandticketbedingten Mindereinnahmen für die unter dem Verkehrsvertrag in Hamburg erbrachten Verkehrsleistungen und des Mehraufwands zahlt Hamburg zusätzlich zu der im Ausgangsvertrag festgelegten Vergütung einen Ausgleich.
- (2) Die pauschale Ausgleichsleistung errechnet sich nach den Regelungen der Ziffer 5.4 somit den Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 der Richtlinie Hamburg.
- (3) Das EVU verpflichtet sich, Hamburg
 - a) alle für die Abrechnung bzw. Schätzung der Mindereinnahmen zwischen dem AT und der Bewilligungsstelle notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Nachweis der Zuschreibungen der Verbundorganisation bzw. einnahmearaufteilenden Stelle aus der Einnahmearaufteilung, Verkaufsdaten), soweit diese bereits vorliegen, grundsätzlich bis spätestens 30. September 2026 und
 - b) alle für den Nachweis der Schäden notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Nachweis der Zuschreibungen der Verbundorganisation bzw. einnahmearaufteilenden Stelle aus der Einnahmearaufteilung, Verkaufsdaten, Testate, sonstige Nachweise) vollständig und fristgerecht, bis zum 31. März 2028 für die Schlussrechnung des AT mit der Bewilligungsstelle, sowie
 - c) alle sonstigen Unterlagen und Informationen, welche der AT zur Erfüllung seiner Verpflichtungen nach Ziffer 6 der Richtlinie Hamburg zum Deutschlandticket 2026 benötigt, zukommen zu lassen. Es ermächtigt insbesondere die Verbundorganisation(en) bzw. einnahmearaufteilende(n) Stelle(n) unwiderruflich, dem AT unmittelbar die notwendigen Daten für die Antragstellung und Abrechnung mit der Bewilligungsstelle zur Verfügung zu stellen.
- (4) Die Vertragspartner gehen davon aus, dass die nach diesem Nachtrag zu leistende Ausgleichszahlung als nicht steuerbarer Zuschuss behandelt werden darf. Sollte dennoch Umsatzsteuer erhoben werden, findet die Umsatzsteuerklausel im Verkehrsvertrag mit der Maßgabe, dass das Land Hamburg gemeint ist, Anwendung.
- (5) Das EVU ist verpflichtet, für das Jahr 2025 richtige und vollständige Angaben für die Ermittlung des Ausgleichsbetrages gegenüber Hamburg zu machen. Die Vertragspartner werden diesen Nachtrag auf der vorgenannten Datenbasis umsetzen.
- (6) Die Regelungen des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 werden beachtet.
- (7) Eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ist bei der Gewährung und Abrechnung der Ausgleichszahlungen auszuschließen.
- (8) Vorauszahlungen sind gemäß der Bestimmungen nach Nummer 7.4 der Landesrichtlinie auf Antrag des EVU möglich.
- (9) Das EVU ist verpflichtet, erhaltene Zahlungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, unverzüglich nach Aufforderung durch Hamburg zurückzuzahlen. Gemäß Ziffer 6.5 sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden.

§ 4 Vertragslaufzeit/Kündigung

- (1) Diese Nachtragsvereinbarung gilt rückwirkend ab dem 01.01.2026 und endet zum 31.12.2026. Die Verlängerungsoption ist im Einvernehmen zwischen den Vertragspartnern schriftlich zu vereinbaren.
- (2) Die Vertragslaufzeiten und Kündigungsregelungen des Ausgangsvertrages bleiben hiervon unberührt. Dieser Nachtrag wird automatisch gegenstandslos, sofern der Ausgangsvertrag endet.

§ 5 Schlussbestimmungen

- (1) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Nachtrag bedürfen mindestens der Schriftform in Form einer einheitlichen von den Parteien unterzeichneten privatschriftlichen Änderungsurkunde, soweit nicht Beurkundung erforderlich ist. Mündliche Abreden haben keine Gültigkeit. Auch der Verzicht auf die Schriftform bedarf der in Satz 1 genannten Form.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen des Nachtrags unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung dieses Nachtrags für eine der Parteien insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Nachtrags nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Parteien angestrebten Zweck am nächsten kommt.
- (3) Das Hamburgische Transparenzgesetz (HmbTG) sieht eine Informationspflicht (Auskunfts- und Veröffentlichungspflicht) bei Subventionsvergaben vor. Für Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse gelten beschränkte Informationspflichten. Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse sind alle auf ein Unternehmen bezogenen Tatsachen, Umstände und Vorgänge, die nicht offenkundig, sondern nur einem begrenzten Personenkreis zugänglich sind und an deren Nichtverbreitung das Unternehmen ein berechtigtes Interesse hat. Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse im Sinne des HmbTG sind daher gemäß § 7 Abs. 3 HmbTG vom Auftragnehmer zu kennzeichnen und getrennt vorzulegen.
- (4) Die Parteien gehen davon aus, dass es sich bei dieser Vereinbarung nicht um eine wesentliche Änderung des Verkehrsvertrags i.S.v. § 132 GWB handelt. Insoweit handelt es sich allerdings um juristische Wertungsfragen, bei denen sich nicht mit letzter Sicherheit ausschließen lässt, dass andere Rechtsanwender diese abweichend beantworten. Für den Fall, dass diese Vereinbarung ganz oder teilweise von Dritten doch als wesentliche Auftragsänderung gewertet werden sollte, die nach § 132 GWB ein neues Vergabeverfahren erfordert hätte, vereinbaren die Parteien Folgendes:
 - a. Ein etwaiges Kündigungsrecht des öffentlichen Auftrags nach § 133 Abs. 1 Nr. 1 GWB bezieht sich ausschließlich auf diese Vereinbarung.
 - b. Unabhängig von lit. a) wird der AT von einem etwaigen Kündigungsrecht nach § 133 Abs. 1 Nr. 1 GWB im Hinblick auf diese Vereinbarung nicht Gebrauch machen, es sei denn, er wird bestands- oder rechtskräftig durch eine Behörde oder ein Gerichtsurteil dazu verpflichtet oder er weist nach, dass er sonst rechtlich zur Kündigung verpflichtet ist.

(4) Es gilt das deutsche materielle Recht. Verweisungen auf ausländisches Recht sind ausgeschlossen.

Hamburg, den

.....
Für die Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Kaltenkirchen, den

.....
Für die AKN Eisenbahn GmbH