

Anlage A.0

Verkehrsvertrag

Inhalt:

- Verkehrsvertrag (47 Seiten)
-

Verkehrsvertrag

zwischen

der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH,
(nachfolgend „LNVG“ genannt)

und der

Freien und Hansestadt Hamburg
(nachfolgend „Hamburg“ genannt)

nachfolgend insgesamt „Auftraggeber“ genannt

und

der [...]

(nachstehend „EVU“ oder „Auftragnehmer“ genannt)

über

die Erbringung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
im Teilnetz

Unterelbe 2018+

**aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes
auf dem Gebiet der Auftraggeber**

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Inhaltsverzeichnis

Verkehrsvertrag	1
Präambel	3
§ 1 Grundlagen	3
§ 2 Vertragsgegenstand	6
§ 3 Art und Umfang der Betriebsleistungen	7
§ 4 Qualität	9
§ 5 Procedere zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes	9
§ 6 Ermittlung des Zuschusses	10
§ 7 Festlegung der Kosten zur Ermittlung des Zuschusses	10
§ 8 Festlegung der Einnahmen zur Ermittlung des Zuschusses	15
§ 8a Festlegung der Nicht-Verbund-Einnahmen	20
§ 8b Festlegung der Verbund-Einnahmen	21
§ 9 Minderung des Zuschusses in Folge von Leistungsstörungen	22
§ 10 Vertrieb, Aufwands- und Vertriebspauschale	24
§ 11 Zahlungsmodalitäten	24
§ 12 Tarif	28
§ 13 Fahrgastinformation, Fahrgastrechte	30
§ 14 Marketing	30
§ 15 Zusammenarbeit	31
§ 15a Abschluss von Verträgen mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen	34
§ 16 Vertragsstrafen/Schadensersatz	37
§ 16a Sicherheitsleistung	40
§ 17 Versicherungen	42
§ 18 Laufzeit des Vertrages	42
§ 19 Kündigung	42
§ 20 Revisionsklausel	44
§ 21 Nebenabreden und Änderungen	45
§ 22 Schiedsverfahren	46
§ 23 Schlussbestimmungen	46

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Präambel

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und die Freie und Hansestadt Hamburg als zuständige Aufgabenträger haben Leistungen der Personenbeförderung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Netz „Unterelbe 2018+“ in einem europaweiten Vergabeverfahren ausgeschrieben. Diese Linie überschreitet die Grenzen der jeweiligen Aufgabenträger, deshalb ist zwischen LNVG und Hamburg eine Verwaltungsvereinbarung mit Regelungen über die gemeinsame Zusammenarbeit geschlossen worden. Für die Regelungen des Verkehrsvertrages zur Durchführung der o. g. Verkehre sind LNVG und Hamburg Vertragspartner des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU). Das EVU hat im Rahmen dieses Vergabeverfahrens den Zuschlag erhalten. Dieser Verkehrsvertrag nebst Anlagen und allen in Bezug genommenen Dokumenten und Vorschriften regelt im Einzelnen die Leistungsverpflichtungen des EVU und die gegenseitigen vertraglichen Beziehungen der Vertragsparteien. Das EVU verpflichtet sich gegenüber den Auftraggebern, bestimmte, in diesem Vertrag beschriebene Leistungen in einer bestimmten im Vertrag beschriebenen Qualität zu erbringen. Die Auftraggeber verpflichten sich im Gegenzug zur Zahlung eines Zuschusses, dessen Höhe sich ebenfalls nach den Regelungen dieses Vertrages bestimmt.

§ 1 Grundlagen

- (1) Vertragsbestandteil sind – bei Widersprüchen in dieser Reihenfolge:
1. die Regelungen dieses Vertrages nebst seiner Anlagen A.1 bis A.14 (inkl. deren Anhängen), wobei Vertragstext und Anlagen zum Vertrag gleichrangig sind, in der bei Angebotsabgabe jeweils gültigen Fassung;
 2. die Informationsschreiben der Vergabestelle an die Bewerber (bei Widersprüchen gehen die späteren Schreiben vor);
 3. die Leistungsbeschreibung in der bei Angebotsabgabe gültigen Fassung;
 4. das Angebot des EVU inkl. der abgegebenen Erklärungen gem. Anlage B;
 5. die Regelungen der Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen (VOL/B).
- (2) Das EVU hat bei der Erbringung der Leistungen gemäß diesem Vertrag sämtliche für diese Tätigkeit geltenden Rechtsvorschriften (Gesetze, Verordnungen, sonstige Rechtsvorschriften, wie technische Spezifikationen und Regeln) in der jeweils geltenden Fassung sowie sämtliche (auch zukünftige) für das EVU verbindlichen Verwaltungsakte, welche Aufgaben, Pflichten und Verantwortlichkeiten des EVU nach diesem Vertrag betreffen, uneingeschränkt einzuhalten. Das EVU ist Träger der sich hieraus ergebenden Rechte und Pflichten. Die Einhaltung aller o.g. Rechtsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung und der Verwaltungsakte schuldet das EVU auch vertraglich den Auftraggebern. Die finanziellen Folgen sich ändernder technischer Spezifikationen und Regeln für die Fahrzeugbereitstellung tragen im Innenverhältnis zum EVU die Auftraggeber. Das EVU ist alleiniger Vertragspartner der Fahrgäste.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

-
- (3) Soweit in diesem Vertrag oder in etwaigen ergänzenden Vereinbarungen Bezug genommen wird auf den vorliegenden Vertrag, umfasst diese Bezugnahme jeweils auch die Vertragsbestandteile (s. § 1 Abs. 1).
 - (4) Zur Erbringung der ihm nach diesem Vertrag obliegenden SPNV-Betriebsleistungen darf das EVU Dritte (Nachunternehmer) einsetzen, soweit dies in dem Angebot des EVU vorgesehen ist. Das Verkehrsunternehmen muss jedoch gemäß Art. 4 Abs. 7 der VO (EG) Nr. 1370/2007 einen bedeutenden Teil der Leistungen selbst erbringen.
 - (5) Das EVU ist verantwortlicher Vertragspartner gegenüber den Auftraggebern auch für die durch Nachunternehmer durchgeführten Leistungsteile. Für Verschulden seiner Nachunternehmer haftet das EVU wie für eigenes Verschulden.
 - (6) Das EVU ist nach Genehmigung der Auftraggeber befugt, seine sämtlichen Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag auf eine Projektgesellschaft zu übertragen. Die Übertragung der Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag zu sonst unveränderten Konditionen auf die Projektgesellschaft ist bei den Auftraggebern mindestens sechs Monate im Voraus zu beantragen. Der Antrag muss die Angabe der Gesellschafter der Projektgesellschaft enthalten. Die nach Teil I, Kapitel 10 vom Bieter vorzulegenden Nachweise und Erklärungen sind dem Antrag für die Projektgesellschaft ebenfalls beizufügen. Entsprechendes gilt bei einem Wechsel der Gesellschafter der Projektgesellschaft während der Vertragslaufzeit. Die Genehmigung wird erteilt, wenn die Eignung der Projektgesellschaft für die Übernahme der hiesigen Verkehrsleistungen nach den Vorgaben des Teils I, Kapitel 10 festgestellt werden kann und dabei die finanzielle Leistungsfähigkeit der Projektgesellschaft mindestens das Niveau des ursprünglichen Auftragnehmers erreicht.
 - (7) Die nachträgliche Einschaltung oder Änderung des Einsatzes von Nachunternehmern im Kernbereich „Fahrbetriebsleistungen“ (Durchführung der fahrplanmäßigen Betriebsleistungen, Einsatz von Zugbegleitpersonal und Fahrausweisprüfungen) bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung der Auftraggeber. Gleiches gilt für die nachträgliche Einschaltung oder Änderung des Einsatzes von Nachunternehmern in den Bereichen Vertragsabrechnung, Einnahmeaufteilung und Begleitung von Verkehrserhebungen. Das EVU hat in diesen Fällen den Auftraggebern vor der Auftragserteilung an den Nachunternehmer die Fachkunde, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Nachunternehmers für die von diesem zu übernehmende Leistung nachzuweisen. Die Zustimmung der Auftraggeber zur nachträglichen Einschaltung oder zur Änderung des Einsatzes von Nachunternehmern im Kernbereich „Fahrbetriebsleistungen“ darf nur wegen mangelnder Fachkunde, Zuverlässigkeit oder Leistungsfähigkeit des Nachunternehmers oder wegen Nichterfüllung der Nachweispflichten oder wegen der Eigenerbringungsquote gemäß Art. 4 Abs. 7 der VO (EG) Nr. 1370/2007 (vgl. Abs. 4) versagt werden.
 - (8) Die Auftraggeber bestimmen die LNVG zum federführenden Ansprechpartner für den Verkehrsvertrag. Die LNVG bearbeitet in dieser Eigenschaft insbesondere die Vertragsumsetzung und -abrechnung, soweit im Verkehrsvertrag nichts anderes geregelt ist. Insoweit handelt die LNVG als Vertreter des weiteren Auftraggebers. Handlungen des federführenden Auftraggebers wirken auch für und gegen den weiteren Auftraggeber. Die LNVG ist vom weiteren Auftraggeber zur Entgegennahme von Willenserklärungen bevollmächtigt worden. §15 Abs. 8 bleibt unberührt.

SPNV-Dienstleistungen Untereibe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

-
- (9) Ein Nachunternehmer ist grundsätzlich nach wettbewerblichen Gesichtspunkten auszuwählen. Kleine und mittlere Unternehmen sind bei der Einholung von Angeboten für Unteraufträge bevorzugt zu beteiligen, soweit dies mit der vertragsgemäßen Ausführung des Auftrags vereinbar ist. Dem Nachunternehmer dürfen grundsätzlich keine ungünstigeren Bedingungen – insbesondere hinsichtlich der Zahlungsweise – gewährt werden, als in diesem Vertrag vereinbart sind. Der Nachunternehmer ist davon in Kenntnis zu setzen, dass es sich um einen öffentlichen Auftrag handelt. Die Allgemeinen Vertragsbedingungen der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen, Teil B (VOL/B) sind zum Vertragsbestandteil zu machen.
- (10) Das EVU ist verpflichtet, sowohl die Vorgaben des Niedersächsischen Gesetzes zur Sicherung von Tariftreue und Wettbewerb bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (Nds. Tariftreue- und Vergabegesetz) vom 31. Oktober 2013 (NTVergG) als auch des Hamburgischen Vergabegesetzes vom 2. Februar 2006 (HmbVerG) nach Maßgabe der von ihm abgegebenen Erklärungen nach Anlage B.2.1a und B.2.1b einzuhalten.
- (11) Soweit auf dem Gebiet des Landes Niedersachsen Nachunternehmen bei der Auftragserfüllung eingesetzt werden, verpflichtet sich das EVU gegenüber der LNVG, den eingesetzten Nachunternehmen die Erklärung nach Anlage B.2.1b abzuverlangen und diese dem öffentlichen Auftraggeber vorzulegen. Vergibt das EVU einen Auftrag an ein Nachunternehmen, hat es vertraglich sicherzustellen, dass das Nachunternehmen die ihm nach Satz 1 aufzuerlegenden Verpflichtungen übernimmt und die Verpflichtungen, auf die sich die in Satz 1 genannten Erklärungen und Nachweise beziehen, einhält.
- (12) Die LNVG ist gemäß § 14 Niedersächsisches Tariftreue- und Vergabegesetz (NTVergG) gehalten, Kontrollen durchzuführen, um zu überprüfen, ob das EVU und die evtl. Nachunternehmen die von ihnen im Hinblick auf das NTVergG übernommenen vergaberechtlichen Verpflichtungen einhalten. Das EVU und die evtl. Nachunternehmen sind verpflichtet, der LNVG die Einhaltung der Verpflichtungen nach Satz 1 auf deren Verlangen jederzeit nachzuweisen. Die LNVG darf Einsicht in Unterlagen, insbesondere in Lohn- und Meldeunterlagen, Bücher und andere Geschäftsunterlagen und Aufzeichnungen, nehmen, aus denen Umfang, Art, Dauer und tatsächliche Entlohnung der Beschäftigten hervorgehen oder abgeleitet werden, um die Einhaltung der vergaberechtlichen Verpflichtungen nach Satz 1 zu überprüfen, die sich auf die Beschäftigten beziehen. Liegen der LNVG Anhaltspunkte dafür vor, dass die sich aus den Erklärungen nach Anlage B.2.1b ergebenden Verpflichtungen nicht eingehalten werden, so ist sie zur Durchführung von Kontrollen verpflichtet.
- (13) Soweit auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg Nachunternehmen bei der Auftragserfüllung eingesetzt werden, verpflichtet sich das EVU gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg, den eingesetzten Nachunternehmen die Erklärung nach Anlage B.2.1a abzuverlangen und die Beachtung der sich aus dieser Erklärung folgenden Pflichten durch den Nachunternehmer zu kontrollieren. Soweit das Verkehrsunternehmen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg 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 11. August 2014 (BGBl. I S. 1348, 1356), in der jeweils geltenden Fassung erfasst, verpflichtet sich das EVU gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg, nur an solche Auftragnehmer Aufträge zu vergeben, die sich bei der An-

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

gebotsabgabe schriftlich verpflichten, ihren Arbeitnehmerinnen 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.

- (14) Nach § 10 Abs. 1 HmbVerG ist die Freie und Hansestadt Hamburg berechtigt, Kontrollen durchzuführen, um die Einhaltung der Pflichten aus der Erklärung nach Anlage B.2.1a zu überprüfen. Hierzu darf sie Einblick in die Entgeltabrechnungen des EVU und der Nachunternehmer sowie die Unterlagen über die Abführung von Steuern und Beiträgen nach § 7 Abs. 1 HmbVerG sowie in die zwischen EVU und Nachunternehmer geschlossenen Werkverträge nehmen.
- (15) Das EVU und seine Nachunternehmer haben vollständige und prüffähige Unterlagen für Kontrollen nach Absatz 12 und Absatz 14 bereitzuhalten und diese auf Verlangen der LNVG oder der Freien und Hansestadt Hamburg zur Prüfung vorzulegen. Das EVU und seine Nachunternehmer haben ihre Beschäftigten auf die Möglichkeit solcher Kontrollen hinzuweisen.

§ 2 Vertragsgegenstand

- (1) Das EVU ist verpflichtet, ab Beginn des Fahrplanjahres 2019 (vgl. § 18 Abs. 1) im Teilnetz „Unterelbe 2018+“, bestehend aus der Linie
- RE 5 Hamburg Hbf – Cuxhaven,
- Leistungen der Personenbeförderung im SPNV nach Maßgabe dieses Vertrages zu erbringen. Art, Umfang, Qualitätsmerkmale und Finanzierung des bereitzustellenden Verkehrsangebotes ergeben sich aus diesem Vertrag einschließlich seiner Bestandteile (vgl. § 1 Abs. 1). Die Leistungsverpflichtung des EVU umfasst neben der Durchführung der Betriebsleistungen verschiedene Nebenleistungen, die zum Teil bereits vor dem genannten Termin zu erbringen und in diesem Vertrag ebenfalls im Einzelnen bestimmt sind.
- (2) Das EVU hat die fristgerechte Aufnahme des Fahrgastbetriebes (Betriebsaufnahme) zu gewährleisten. Es legt den Auftraggebern innerhalb der ersten zwei Monate nach Zuschlagserteilung ein Betriebsaufnahmekonzept mit Zeitplan vor, auf das es sich verbindlich festlegt. Das Betriebsaufnahmekonzept beschreibt Maßnahmen-schritte und Meilensteine u.a. für die Bereiche Personalakquisition und -schulung, Flächenakquisition, Wartung, Reinigung und Instandhaltung der Fahrzeuge, Fahrzeugabstellung, Tarifaufstellungen und/oder -kooperationen, Vertrieb und Marketing vom Zeitpunkt seiner Aufstellung bis zur Betriebsaufnahme. Es muss im Einzelnen nachvollziehbar und hinsichtlich Abläufen und Fristen objektiv geeignet sein, die Betriebsaufnahme zu gewährleisten. In der Anlage A.11 sind diejenigen Punkte aufgeführt, zu denen die Auftraggeber mindestens Aussagen erwarten. Zu den dort genannten Meilensteinen bis zur Betriebsaufnahme ist die vorgesehene Zeitplanung anzugeben. Meilensteine und Zeitplanung sind zu erläutern. Das EVU hat den Auftraggebern die fristgerechte Umsetzung des Betriebsaufnahmekonzeptes während der Ausführungsfrist monatlich, jeweils zum Monatsende bzw. ersatzweise bis zu einem anderen einvernehmlich vereinbarten Termin, nachzuweisen.
- (3) Das EVU ist verpflichtet, beginnend mit dem Kalenderjahr 2019 jährlich mindestens eine(n) Auszubildende(n) neu einzustellen und unter Einsatz für die vertragsgegen-

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

ständlichen Leistungen auszubilden, und den/die Auszubildende(n) nach der Ausbildung zur Sicherung der Qualität der vom EVU geschuldeten Leistungen – soweit entsprechender Bedarf besteht und der/die Auszubildende aus Sicht des Auftragnehmers geeignet erscheint – einen Arbeitsplatz zur Durchführung der vertragsgegenständlichen Leistungen anzubieten. Über diese Anforderung hinaus unter Einhaltung der eben genannten Voraussetzungen und zu dem eben genannten Zweck ausgebildete Auszubildende können auf die Folgejahre angerechnet werden. Umschüler zählen nicht als Auszubildende. Zum Vertragsende sind die Ausbildungsplätze bis zu dem Zeitpunkt des Ausbildungsbeginns bereitzustellen, zu dem erwartet werden darf, dass die Ausbildung nach regelmäßigem Verlauf des Vertrages planvoll beim EVU beendet werden kann.

§ 3 Art und Umfang der Betriebsleistungen

- (1) Art und Umfang der vom EVU zu erbringenden Betriebsleistungen (sowie der dafür erforderlichen ergänzenden Leerzugleistungen) ergeben sich aus den Vergabeunterlagen und dem Angebot des EVU. Der zu erbringende Umfang der Betriebsleistungen (Nutzfahrt-km) sowie die Zugbildung sind in Anlage A.2 zusammenfassend dargestellt. Die Betriebsleistungen sind an allen Tagen, die unter die für die betreffende Fahrt angegebene und in Anhang 1 der Anlage A.2 dargestellte Verkehrs-tagsdefinition (Spalte 2 der Tabelle) fallen, zu erbringen.
- (2) Die Auftraggeber sind während der Laufzeit dieses Vertrages berechtigt, zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit den hiesigen Betriebsleistungen Änderungen der vom EVU zu erbringenden Leistungen zu verlangen. Beauftragt werden können auch zusätzliche Leistungen, insbesondere eine Erhöhung der geschuldeten Fahrplankilometer und der auf den einzelnen fahrplanmäßigen Fahrten zu erbringenden Kapazität. Zusätzliche Fahrplankilometer und Erhöhungen der Sitzplatzkapazitäten können auf den von den vertragsgegenständlichen Betriebsleistungen bedienten Linien bestellt werden. Für die Abstimmung und Durchführung der Änderungen gilt der in § 5 Abs. 1 in Verbindung mit dem Planungskalender gemäß Anlage A.4 geregelte Verfahrensablauf. Die Änderungen bedürfen keiner Zustimmung des EVU, soweit nicht nachfolgend ausdrücklich etwas Abweichendes geregelt ist. Anlage A.2 ist im Anschluss an das Planungsprocedere für das jeweilige Fahrplanjahr durch die Auftragnehmer zu aktualisieren:
 - a) Ausweitungen ohne Fahrzeugmehrbedarf

Ausweitungen des Umfanges der Betriebsleistungen gemäß Abs. 1 auf der in § 2 Abs. 1 genannten Linie können uneingeschränkt verlangt werden, soweit diese mit den von den Auftraggebern für die hiesigen Betriebsleistungen bereitgestellten Fahrzeugen erbracht werden können. Die Vorlaufzeit zwischen dem Änderungsverlangen und der Durchführung der Änderung beträgt mindestens zehn Monate vor dem nächsten Fahrplanwechsel. Die Anpassung des Zuschusses ist abschließend in § 7 Abs. 2 geregelt.
 - b) Ausweitungen mit Fahrzeugmehrbedarf

Ausweitungen des Umfanges der Betriebsleistungen gemäß Abs. 1 auf der in § 2 Abs. 1 genannten Linie, die zu einem Fahrzeugmehrbedarf führen, können ebenfalls unter Einhaltung der Mindestfrist nach lit. a) verlangt werden, sofern

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

die Auftraggeber die benötigten Fahrzeuge zum Umsetzungszeitpunkt und zu den gleichen Bedingungen wie die auf der Grundlage des Mietvertrags (Anlage D.0) beigestellten Fahrzeuge dem EVU zur Nutzung überlassen. Die Anpassung des Zuschusses ist abschließend in § 7 Abs. 2 geregelt.

c) Verminderungen des Umfanges der Betriebsleistungen

Verminderungen des Umfanges der Betriebsleistungen gemäß Abs. 1 können mit einer Vorlaufzeit von mindestens zehn Monaten vor dem nächsten Fahrplanwechsel verlangt werden. Der Umfang der Verminderung der Betriebsleistungen darf in jedem Fahrplanjahr 10 % des dem Angebot des EVU zugrunde liegenden Angebotsumfanges für das erste volle Fahrplanjahr (2019) gemäß Anlage A.2 (in Zug-km) nicht überschreiten. Hiervon unberührt sind die Abbestellmöglichkeiten nach § 20 Abs. 1 und Abs. 4 dieses Vertrages. Die Anpassung des Zuschusses ist abschließend in § 7 Abs. 2 und in § 8 Abs. 9 geregelt.

d) Ausweitungen bzw. nachfolgende Verminderungen der Leerzugleistungen

Ausweitungen und/oder Verminderungen des Umfanges der aus Umlaufgründen zwingend notwendigen Leerfahrten können in dem Umfang verlangt werden, wie er sich aus Änderungen der bestellten Betriebsleistungen gemäß Abs. 1 ergibt. Die Anpassung des Zuschusses ist in § 7 Abs. 2 geregelt.

e) Umbestellungen

Die Auftraggeber sind berechtigt, Betriebsleistungen unter Einhaltung der Vorgaben des § 5 umzubestellen. Um eine Umbestellung handelt es sich bei einer zeitlichen und/oder räumlichen Veränderung der Betriebsleistungen auf der vertragsgegenständlichen Linie, die insgesamt nicht zu einer Veränderung des Zugkilometerumfangs führt. Die Vorlaufzeit beträgt mindestens zehn Monate. Eine Anpassung des Zuschusses findet nicht statt. Entsteht durch die Umbestellungen ein Fahrzeugmehrbedarf, sind die Auftraggeber nur dann zur Umbestellung berechtigt, wenn die Auftraggeber die benötigten Fahrzeuge zum Umsetzungszeitpunkt und zu den gleichen Bedingungen wie die auf der Grundlage des Mietvertrages beigestellten Fahrzeuge überlassen. Die vorgenannten Regelungen gelten sinngemäß auch für die Umbestellung von aus Umlaufgründen zwingend notwendige Leerfahrten.

f) Kapazitätsänderungen

Für Änderungen der Fahrzeug-km gelten § 3 Abs. 2 lit. a) bis e) entsprechend.

g) Zusatzverkehre

Die Auftraggeber können während der Vertragslaufzeit die Erbringung von Zusatzverkehren als spezifische Form der Ausweitung gemäß lit. a) und/oder f) bestellen. Zusatzverkehre sind alle nachträglich von den Auftraggebern befristet bestellten Mehrverkehre (Zug-km) bzw. befristet bestellten Erhöhungen der Sitzplatzkapazitäten innerhalb einer Fahrplanperiode. Das EVU ist vorbehaltlich einer einschlägigen Bestellung der Auftraggeber verpflichtet, pro Jahr Zusatzverkehre in Höhe von maximal 0,5 Prozent der für das jeweilige Fahrplanjahr vereinbarten Zugkilometer (Soll-Leistungsangebot gemäß der jeweils aktuellen Anlage A.2) zu erbringen. Es gelten die Bestimmungen des lit. a), soweit nachfolgend nicht etwas Anderes geregelt ist.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Die in lit. a) bis c) genannte Mindestfrist gilt nicht. Zusatzverkehre müssen aber unter Einhaltung einer für die Vorbereitung der Betriebsleistungen objektiv ausreichenden Frist bestellt werden. Ist das EVU der Auffassung, dass die Frist nicht ausreicht, hat es dies den Auftraggebern mit konkreter Begründung unverzüglich nach Eingang der Bestellung mitzuteilen. Die Anpassung des Zuschusses ist in § 7 Abs. 2 geregelt, Infrastrukturnutzungsentgelte für zusätzlich zwingend erforderliche Leerfahrten werden gegen Nachweis erstattet.

- (3) Nicht von den Auftraggebern bestellte Betriebsleistungen zwischen den in § 2 Abs. 1 und Anlage A.2 genannten Stationen darf das EVU nur mit schriftlicher Zustimmung der Auftraggeber erbringen.
- (4) Die Verpflichtung des EVU zur Erbringung der vereinbarten Betriebsleistungen schließt die ggf. erforderliche Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs bzw. Busnotverkehrs nach Maßgabe der Regelungen der Vergabeunterlagen und des Angebotes des EVU ein.

§ 4

Qualität

- (1) Das EVU erbringt sein Verkehrsangebot für die Fahrgäste unter Einschluss des Ersatzverkehrs gemäß den in Anlage A.3 aufgeführten Qualitätsstandards sowie gemäß seinem Angebot. Die Auftraggeber können Änderungen dieser Qualitätsstandards sowie sämtlicher sonstiger vom EVU geschuldeten Leistungen verlangen. Zulässig ist des Weiteren eine Erhöhung des vom EVU geschuldeten Einsatzes von Zugbegleit- oder von Sicherheitspersonal und die Beauftragung des EVU mit zusätzlichen Marketingmaßnahmen für die vertragsgegenständlichen Leistungen. Geschieht dies, ist der Zuschuss nach den veränderten Kosten des EVU im Sinne des § 2 Nr. 3 VOL/B anzupassen. Auf § 7 Abs. 3 wird verwiesen.
- (2) Die Auftraggeber sind berechtigt, die vertragsgemäße Ausführung der vom EVU geschuldeten Leistungen in den im Fahrgastbetrieb befindlichen Zügen sowie in den Werkstätten und Abstellflächen für Züge der hiesigen Betriebsleistungen zu kontrollieren bzw. Stichproben zur Qualitätskontrolle vorzunehmen. Das EVU gewährt den Auftraggebern auf Verlangen Einblick in alle den Vertragsgegenstand betreffenden betrieblichen Unterlagen und Daten, soweit dies für die Qualitätskontrolle der Auftraggeber erforderlich ist und erteilt die hierfür erforderlichen Auskünfte. Es gilt § 4 Nr. 2 VOL/B.
- (3) Das EVU muss Berichtspflichten gemäß Anlage A.3 erfüllen; bei bestimmten Vorkommen besteht eine unverzügliche Meldepflicht nach Nr. 2.3 lit. a) der Anlage A.3.

§ 5

Procedere zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes

- (1) Für die Bestellung des Verkehrsangebotes gilt der als Anlage A.4 beigefügte Planungskalender, der das hierfür geltende Verfahren und die einzuhaltenden Fristen regelt. Er gilt bereits im Hinblick auf das erste Fahrplanjahr, allerdings mit der Maßgabe, dass die Fristen für die einzelnen Verfahrensschritte vom EVU nur insoweit

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

einzuhalten sind, als dies für das EVU mit Blick auf den Zeitpunkt des Abschlusses dieses Vertrages möglich und zumutbar ist. Das EVU nimmt an dem Planungsverfahren gemäß Anlage A.4 für vertraglich zu erbringende Leistungen ab Zuschlagserteilung teil.

- (2) Die Vertragsparteien werden sich während des Fahrplanjahres über fahrplantechnische Änderungswünsche laufend unterrichten und diese begründen; die Umsetzung entsprechender Wünsche des EVU bedarf der schriftlichen Zustimmung der Auftraggeber.
- (3) Die Auftraggeber informieren das EVU unverzüglich nach gesicherter Kenntnis über Änderungen des übrigen SPNV-Verkehrsangebotes im Vertragsgebiet (siehe § 2 Abs. 1), die Auswirkungen auf die Leistung und die Kosten und Einnahmen des EVU haben können.

§ 6**Ermittlung des Zuschusses**

- (1) Das EVU erhält ab dem Zeitpunkt, ab dem es die Betriebsleistungen erbringt (nachfolgend „Betriebsaufnahme“) für alle Leistungen nach diesem Vertrag kalenderjährlich eine Gesamtzahlung (Zuschuss). Diese wird nach Maßgabe des hiesigen Vertrages berechnet.
- (2) Der Abrechnungsmodus ist für die wesentlichen Bestandteile der Abrechnung in dem in Anlage A.7 beigefügten Abrechnungsschema und in § 11 verbindlich vorgegeben. Die Zahlungsmodalitäten ergeben sich ebenfalls aus § 11.
- (3) Eine gesamtschuldnerische Haftung der Auftraggeber (§ 421 BGB) wird durch diesen Vertrag nicht begründet. Die Auftraggeber haften stattdessen dem EVU als Teilschuldner gemäß ihrem Anteil an den bestellten Zugkilometern.

§ 7**Festlegung der Kosten zur Ermittlung des Zuschusses**

- (1) Zur Ermittlung des Zuschusses nach § 6 wird im ersten Schritt die im Angebot in Anlage A.5, ausgewiesene Position „F – Zugförderkosten ~~ohne Fahrzeugmiete im Urleistungsbild~~“ herangezogen.

Die im abzurechnenden Jahr tatsächlich angefallenen Infrastrukturnutzungsentgelte (Trassen- und Stationsentgelte) für nach diesem Vertrag geschuldete fahrplanmäßige Zugleistungen werden dem EVU von den Auftraggebern gemäß Anlage A.7 Anhang 2 erstattet, wenn und soweit das EVU seine Verpflichtungen aus § 15a Abs. 6 Satz 1 erfüllt. Infrastrukturnutzungsentgelte für Leerzugleistungen sowie Infrastrukturnutzungsentgelte für die Inanspruchnahme von Serviceeinrichtungen (außer Personenbahnhöfe) werden hingegen nicht zusätzlich erstattet. Infrastrukturnutzungsentgelte für zusätzliche Leerzugleistungen, die aufgrund von Änderungen des bestellten Betriebsprogramms im Vergleich zum Ur-Leistungsbild (vgl. hierzu Anlage A.5 Anhang 1, Ziffer 16) erforderlich werden, werden abweichend vom vorigen Satz zusätzlich erstattet. Der Mietzins für die Nutzung der Fahrzeuge wird dem EVU ebenfalls erstattet.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

- (2) Bei Änderungen der Betriebsleistungen (einschl. ggf. aus Umlaufgründen zwingend notwendiger Leerfahrten) gemäß § 3 Abs. 2, § 20 Abs. 1 und/oder Abs. 4 verringern oder erhöhen sich sodann die in Abs. 1 beschriebenen **Zugförderkosten aus Position F**; für die Anpassung wird der vom EVU angebotene Kostensatz pro Zug-km gemäß der Anlage A.5 und dort dem Blatt „Leistungsveränderungen“ (Blatt 3) zugrunde gelegt, soweit die dort und in Anhang 1 zur Anlage A.5 genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Andernfalls gilt § 2 Nr. 3 VOL/B. Die Modalitäten der Anpassung sind in Anlage A.5 und dem zugehörigen Anhang 1 geregelt.

Die Zug-km werden für die Ermittlung der Betriebsleistungen (Nutz-km) und der Leerfahrten stets nach der im Stammdatenblatt der Anlage A.2 enthaltenen Kilometrierung berechnet. Die Zug-km pro Kalenderjahr und damit auch evtl. Änderungen der Betriebsleistungen errechnen sich auf Grundlage der Anzahl der Verkehrstage im Normjahr (vgl. Anlage A.2, Anhang 1).

- (2a) Soweit in diesem Vertrag einschließlich seiner Anlagen und etwaigen Nachträgen von „Zugförderkosten“ die Rede ist, sind damit die Kosten gemeint, die sich für das betreffende Jahr ergeben aus:

- der in Anlage A.5 ausgewiesenen Position „F – Zugförderkosten **ohne Fahrzeugmiete im Urleistungsbild**“,
- zzgl./abzgl. der in Abs. 2 beschriebenen Kostenveränderungen,
- zzgl./abzgl. der in Abs. 4 lit. c) beschriebenen Anpassung der Kosten.

Damit bleiben bei der Ermittlung der Zugförderkosten unberücksichtigt:

- Erstattungen der Infrastrukturnutzungsentgelte und der Fahrzeugmiete,
- Zuschussminderungen gemäß § 9,
- Aufwands- und Vertriebspauschalen gemäß § 10,
- Das Marketingbudget gemäß § 14 Abs. 2,
- Vertragsstrafen gemäß § 16, **und**
- Kostenerstattungen gemäß § 2 Nr. 3 VOL/B inkl. der Kostentragung für die ZVU-Aufgaben im HVV gemäß Teil II, Ziffer 2.2 lit. a) **und**
- **Kostenerstattungen gemäß Teil II, Ziffer 2.2 lit. b) für den Betrieb der NITAG.**

Als „durchschnittliche Zugförderkosten“ werden dementsprechend die Zugförderkosten des betreffenden Jahres, geteilt durch die Soll-Zug-km (ohne Leer-Zug-km) des betreffenden Jahres, bezeichnet.

- (3) Soll eine Anpassung des Zuschusses nach den veränderten Kosten des EVU im Sinne des § 2 Nr. 3 VOL/B erfolgen, hat das EVU seine Kosten und deren Veränderung im Vergleich zur vorher zu erbringenden Betriebsleistung gegenüber den Auftraggebern im Einzelnen darzulegen. Beruft es sich auf Kostenerhöhungen, ist das EVU hierfür beweispflichtig. Das EVU ist des Weiteren zur weitestgehenden Minderung seiner Aufwendungen verpflichtet. Es muss sich bei der Anpassung des Zuschusses dasjenige anrechnen lassen, was es unter Verstoß gegen diese Minderungspflicht nicht erspart oder durch eine anderweitige Verwendung seiner Betriebsmittel oder seines Personals erwirbt oder böswillig zu erwerben unterlässt. Im Falle einer Veränderung des Umfangs der vertragsgegenständlichen Leistungen

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

fließen die sich dadurch verändernden Kosten des EVU in die Ermittlung der Kosten bei der Berechnung des Zuschusses ein. Muss das EVU zur Umsetzung der Leistungsveränderung Güter beschaffen, sind dem EVU die hieraus entstehenden Kosten unabhängig vom Zeitpunkt der Bestellung bis zu dem Zeitpunkt vollständig über anteilige Zahlungen pro Jahr zu ersetzen, zu dem die Güter nicht mehr zur Erfüllung von Leistungspflichten aus diesem Vertrag benötigt werden. Die Auftraggeber können auch einen kürzeren Zeitraum vorsehen. Die Auftraggeber können die Angaben des EVU durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer oder eine andere unabhängige und fachkundige Person (Sachverständiger) überprüfen lassen. Sofern der Sachverständige nicht binnen eines Monats nach dem Zugang des Wunsches der Auftraggeber nach Überprüfung der Angaben des EVU einvernehmlich benannt wird, hat der Präsident des Oberlandesgerichts Celle einen geeigneten Sachverständigen auf Antrag eines Vertragspartners zu bestimmen. Der Sachverständige entscheidet verbindlich und abschließend über die Anpassung des Zuschusses und über die Kosten seiner Tätigkeit. Er ist verpflichtet, die Vertragspartner vor Bekanntgabe seiner endgültigen Entscheidung zu dieser anzuhören. § 319 BGB bleibt unberührt. Bei der Kostenentscheidung sind die Kosten des Sachverständigen im Zweifel zwischen den Vertragspartnern zu teilen. Unter Berücksichtigung des Umstandes, inwieweit er zu von den ursprünglichen Vorstellungen eines jeden Vertragspartners abweichenden Vorschlägen gekommen ist, kann er auch eine höhere prozentuale Kostentragung durch die Auftraggeber festsetzen. Ungeachtet dessen ist eine durch die Auftraggeber gewünschte Maßnahme nach deren schriftlicher Anweisung unverzüglich durch das EVU zu realisieren.

(4) Eine Anpassung der in Abs. 1 und 2 beschriebenen Kosten findet gemäß den Regelungen in lit. a) bis c) statt, sofern die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen:

- a) Ändern sich die vom EVU für die fahrplanmäßigen Betriebsleistungen zu entrichtenden Trassen- und/oder Stationsentgelte während der Vertragslaufzeit, sind die Kosten entsprechend der Änderung anzupassen (vgl. Abs. 1).
- b) Ändert sich der nach Maßgabe des Mietvertrages zu zahlende Mietzins für die Nutzungsüberlassung der Fahrzeuge, sind sowohl die Kosten als auch die monatlichen Abschlagszahlungen auf den jährlichen Zuschuss zeitgleich entsprechend der Änderung des Mietzinses anzupassen (vgl. Abs. 1). Ändert sich nach Maßgabe des Mietvertrages der Zahlungszeitpunkt, zu dem der vorgenannte Mietzins zu zahlen ist, werden die monatlichen Abschlagszahlungen auf den jährlichen Zuschuss so angepasst, dass sich die Liquiditätssituation des EVU im Vergleich zu den ursprünglichen jeweiligen Zahlungsterminen nicht verschlechtert.
- c) Für die Jahre ab 2018 („Jahr 20xx“) werden die Zugförderkosten gemäß Abs. 2a (~~„restliche Kosten“~~) unter den im Folgenden beschriebenen Voraussetzungen sowie nach den folgenden Modalitäten angepasst. Zur Berechnung der Kostenanpassung werden die ~~Zugförderkosten~~ ~~restlichen Kosten~~ nach folgender Formel fortgeschrieben:

$$\text{restliche Kosten Zugförderkosten}_{\text{Jahr 20xx}} = \text{restliche Kosten Zugförderkosten}$$

$$\text{Angebot (Anlage A.5, Preisstand Jahr 2014)} \times (0,031 + 0,367 \times \text{Index 1} + 0,475 \times \text{Index 2} + 0,127 \times \text{Index 3})$$

mit

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

- Index 1 = Verhältnis des für das Jahr der Leistungserbringung (d. h. 20xx) festgestellten Indexes der tariflichen Stundenverdienste im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich (Deutschland) „H 49.3 Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr“ des Statistischen Bundesamtes (vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 16, Reihe 4.3, Index der tariflichen Stundenverdienste ohne Sonderzahlungen, 1.1 Deutschland, Genesis-Code WZ08-493) zur Höhe dieses Indexes im Jahr 2014 (110,1 mit Basis 2010 = 100).
- Index 2 = Verhältnis der für das Jahr der Leistungserbringung (d. h. 20xx) festgestellten Preisindexe lfd. Nr. 175 des Statistischen Bundesamtes für Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher (vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 2, Preise und Preisindizes für gewerbliche Produkte) zur Höhe dieses Indexes im Jahr 2014 (109,3 mit Basis 2010 = 100).
- Index 3 = Verhältnis des für das Jahr der Leistungserbringung (d. h. 20xx) festgestellten Preisindexe lfd. Nr. 27 des Statistischen Bundesamtes für Erzeugnisse des verarbeitenden Gewerbes ohne Mineralölerzeugnisse (vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 2, Preise und Preisindizes für gewerbliche Produkte) zur Höhe dieses Indexes im Jahr 2014 (104,9 mit Basis 2010 = 100).

Werden die soeben genannten Indizes mehrmals im Jahr veröffentlicht und erfolgt keine amtliche Feststellung eines Jahreswertes, sind der o. g. Berechnung die Durchschnittswerte des jeweiligen Indexes für dieses Jahr zugrunde zu legen.

Wird ein Index durch den jeweiligen Herausgeber auf ein späteres Basisjahr umbasiert, wird die Umbasierung für die Zwecke dieses Verkehrsvertrags ebenfalls vorgenommen, auch wenn der Index vom Herausgeber noch parallel mit dem alten Basisjahr fortgeführt werden sollte. Auf der Kostenseite abgeschlossene Abrechnungen werden nicht mehr verändert.

Läuft ein Index aus, so wird ab dem Zeitpunkt des Auslaufens der vom Herausgeber empfohlene Nachfolgeindex verwendet. Wird während der Vertragslaufzeit vom Statistischen Bundesamt ein neuer Index eingeführt, der die Kostenentwicklung beim EVU besser widerspiegelt als der bislang geltende Index, ist der neue Index so bald wie möglich für die Berechnung der Kostenanpassung maßgeblich. Auf der Kostenseite abgeschlossene Abrechnungen werden nicht mehr verändert.

Anpassungen des Warenkorbes eines Indexes durch den Herausgeber führen nicht zu einem Anspruch auf Vertragsanpassung.

Für die Kostenbestandteile

- Basisangebot gemäß Anlage A.2,
- Leistungsveränderungen (vgl. Anlage A.5, Blatt 3 „Leistungsveränderungen“, sowie Anlage A.5, Anhang 1, Ziffer 4)

werden separat für jeden Kostenbestandteil die ~~restlichen Kosten~~ **Zugförderkosten**_{Jahr20xx} nach o. a. Formel berechnet. Danach werden die Kosten der o. a. Kostenbestandteile aufaddiert.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Von den nach den soeben genannten Vorgaben zu errechnenden Veränderungen der Kosten werden lediglich 99 % zur Berechnung des Zuschussbedarfs berücksichtigt („Selbstbeteiligungsklausel“).

Die Anpassung ~~kann~~ wird des Weiteren erst durchgeführt ~~verlangt werden~~, wenn sich die ~~Zugförderkosten Summe der „restlichen Kosten“ (s. o.) für das Jahr 20xx~~ hierdurch um mehr als $\pm 1,0$ % im Verhältnis zu den Zugförderkosten der sich nach den Abs. 1 bis 3 für diese Kostenbestandteile ergebenden Summe (anteilig in den Jahren 2018 und im letzten Vertragsjahr, vgl. § 18 Abs. 2) ~~für den Preisstand Jahr 2014~~ (anteilig in den Jahren 2018 und im letzten Vertragsjahr, vgl. § 18 Abs. 2) verändern würde („Bagatellklausel“). Nach Überschreitung dieses Mindestbetrages kommt die volle in der vorgenannten Selbstbeteiligungsklausel genannte Änderung zur Auswirkung. Vier diesbezügliche Berechnungsbeispiele sind in Anlage A.7 Anhang 1 dargestellt.

~~Bei der Prüfung, ob die in der Bagatellklausel beschriebene Voraussetzung gegeben ist, werden zur Bildung der Summe der nicht in lit. a) und b) angesprochenen Kostenbestandteile (für die Preisstände Jahr 2014 und Jahr 20xx) in einem ersten Schritt~~

- ~~• die „restlichen Kosten“ gemäß Anlage A.5 zur Erbringung des Angebotes gemäß ursprünglicher Anlage A.2 (d.h. jeweils Position "F – Zugförderkosten ohne Fahrzeugmiete" in €/Jahr; vgl. Anlage A.5 Blätter 1-2) für die Preisstände Jahr 2014 und Jahr 20xx ermittelt und~~
- ~~• die Kosten für Leistungsveränderungen (in €/Zug-km; vgl. Anlage A.5 Blatt 3) jeweils mit den Preisständen Jahr 2014 und Jahr 20xx mit den Leistungsveränderungen im Jahr 20xx (in Zug-km pro Jahr; vgl. Anlage A.5 Blatt 4, Spalte 5) multipliziert.~~

~~In einem zweiten Schritt werden die in den beiden o.g. Titeln beschriebenen Kostenbestandteile addiert (jeweils zwei Zahlenwerte für jeden Preisstand). Dadurch ergibt sich die Summe der „restlichen Kosten“ für den Preisstand Jahr 2014 und den Preisstand Jahr 20xx. Diese beiden Summen werden dann miteinander verglichen. Ist der Unterschied größer als 1,0 % der Summe für 2014, kommt die volle in der vorgenannten Selbstbeteiligungsklausel genannte Änderung zur Auswirkung.~~

Sollte der in der Bagatellklausel genannte Mindestbetrag in der Zukunft wieder unterschritten werden, gilt der sich nach den Abs. 1 bis 3 für diese Kostenbestandteile ergebende Betrag.

Die Kostenanpassung erfolgt rückwirkend zum 01. Januar des Jahres der Leistungserbringung (d. h. 20xx). Eine weitergehende rückwirkende Anpassung ist ausgeschlossen. ~~Ansprüche der Vertragspartner aus der Anpassung der Kosten nach diesem Unterabsatz werden im Rahmen der Endabrechnung des jeweiligen Jahres nach § 11 Abs. 4 berücksichtigt.~~

Hinweis: Die Kosten für das Unternehmensmarketing (vgl. § 14 Abs. 2) gehören nicht zu den Zugförderkosten /restlichen Kosten (vgl. Abs. 2a) und werden gemäß § 14 Abs. 2 gesondert fortgeschrieben.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

- (5) Zur Berechnung des Zuschussbedarfs für den Zeitraum von der Betriebsaufnahme im Jahre 2018 (voraussichtlich 09.12.2018) bis zum 31.12.2018 werden die nach den voran stehenden Regelungen ermittelten Kosten – mit Ausnahme der folgenden, nach ihrem tatsächlichen Anfall im jeweiligen Jahr zu erstattenden, Kosten (erstattungsfähige Infrastrukturnutzungsentgelte und Mietzins für die Nutzung der Fahrzeuge, vgl. Abs. 1 Unterabsatz 3 und Teil III, Anlage A.7, Anhang 2 sowie die ZVU-Kosten des HVV gemäß Teil II, Kap. 2.2a) und die NITAG-Kosten gemäß Teil II, Kap. 2.2b)) – jahresanteilig (je nach Anzahl der nach diesem Vertrag zu leistenden Verkehrstage voraussichtlich 23/365, siehe § 18 Abs. 1) berechnet. Entsprechend jahresanteilig werden die Kosten im letzten Kalenderjahr, in dem das EVU Leistungen erbringt, berechnet.
- (6) Für die Einführungskampagne und für das Marketing an den Tagen der Betriebsaufnahme (vgl. Teil II, Kapitel 7) zahlen die Auftraggeber zum 15.09.2018 gegen geeigneten Nachweis (z. B. Angebote oder Aufträge) einen zuvor einvernehmlich zwischen Auftraggebern und EVU abgestimmten Betrag aus, der nicht mit dem Zuschuss verrechnet wird. Seitens der Auftraggeber steht hierfür ein Budget von mindestens 100.000 € zur Verfügung.

§ 8

Festlegung der Einnahmen zur Ermittlung des Zuschusses

- (1) Zur Ermittlung des Zuschusses (vgl. § 6) werden in jedem Kalenderjahr ab 2019
 1. die gemäß Abs. 7 berechnete Ausgangseinnahme,
 2. der nach Maßgabe des Abs. 8 ermittelte Anteil der Auftraggeber an den Mehr- oder Mindereinnahmen,
 3. die in den Absatz 3 beschriebenen Einnahmen und
 4. alle Einnahmen aus Verkauf im Zug, soweit dieser gegen die Vorgaben in Anlage A.9, Ziffer 8 verstößt und die Auftraggeber wegen dieses Verstoßes eine zweimalige schriftliche Abmahnung ausgesprochen haben,
 von den nach § 7 festgestellten Kosten abgezogen. Dabei werden alle Einnahmen netto in Ansatz gebracht.
 Die Vorgehensweise beim Abzug der Einnahmen von den Kosten ist auch aus Anlage A.7 ersichtlich. Eine Übersicht über die Einnahmen enthält Anlage A.6.
- (2) In diesem Vertrag werden für die Berechnung des Zuschusses ausschließlich die nachfolgenden Tarife inkl. etwaiger Übergangstarife (vgl. hierzu § 12) als „Verbundtarife“ bezeichnet:
 - Niedersachsentarif,
 - Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif),
 - HVV-Tarif.

Die Einnahmen aus diesen Tarifen und etwaigen Nachfolgetarifen werden für die Berechnung des Zuschusses nach Maßgabe von § 8b als „Verbund-Einnahmen“ bezeichnet.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Alle übrigen Tarife werden für die Berechnung des Zuschusses als „Nicht-Verbund-Tarife“ bezeichnet, zugehörige Einnahmen nach Maßgabe von § 8a entsprechend als „Nicht-Verbund-Einnahmen“. Dies gilt nicht für das geplante EVU-übergreifende, landesweite Semesterticket **sowie dessen Vorläufer (vgl. § 12 Abs. 3 letzter Satz)**. Die hieraus resultierenden Einnahmen werden nicht den „Nicht-Verbund-Einnahmen“ gemäß § 8a hinzugerechnet, vgl. Abs. 4.

- (3) Ansprüche des EVU gemäß § 6a AEG bzw. etwaigen landes- oder bundesrechtlichen Nachfolgeregelungen gegen das Land Niedersachsen oder gegen Hamburg aus der Erbringung der nach diesem Vertrag geschuldeten Verkehrsleistungen sind durch Zahlung des Zuschusses nach § 6 abgegolten. Das EVU hat entsprechende Anträge zu unterlassen. Werden entsprechende Ausgleichsleistungen - soweit zulässig - dennoch in Anspruch genommen, sind diese mit dem Zuschuss der Auftraggeber zu verrechnen.

Erhält das EVU aus der Erbringung der nach diesem Vertrag geschuldeten Verkehrsleistungen dennoch Ausgleichsleistungen nach dem vorstehenden Unterabsatz, so hat es den Auftraggebern dies mitzuteilen; diese Einnahmen werden im jeweiligen Kalenderjahr des Erhalts in voller Höhe vom Zuschuss der Auftraggeber abgezogen. Erhält das EVU nach Abrechnung des letzten vertragsgegenständlichen Kalenderjahres gesetzliche Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit den vertragsgegenständlichen Leistungen, ist das EVU den Auftraggebern gegenüber in entsprechender Höhe zur Erstattung verpflichtet.

Ansprüche des EVU nach § 151 SGB IX bzw. und/oder § 145 Abs. 3 SGB IX bzw. etwaigen landes- oder bundesrechtlichen Nachfolgeregelungen gegen den Bund, gegen das Land Niedersachsen oder gegen Hamburg aus der Erbringung der nach diesem Vertrag geschuldeten Verkehrsleistungen sind durch Zahlung des Zuschusses nicht abgegolten. Das EVU hat zumindest im ersten Betriebsjahr (2019) entsprechende Anträge zu stellen. Versäumt das EVU die frist- und formgerechte Antragstellung oder entscheidet es sich ab dem zweiten Betriebsjahr bewusst gegen die Antragstellung, muss es sich die entfallenen Zahlungen in dem Maße Zuschussmindernd anrechnen lassen, in dem sich der Zuschuss verringert hätte, wenn der Antrag form- und fristgerecht gestellt worden wäre, es sei denn, es weist nach, dass es das Versäumnis nicht zu vertreten hat. Erhält das EVU nach Abrechnung des letzten vertragsgegenständlichen Kalenderjahres die vorgenannten gesetzlichen Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit den vertragsgegenständlichen Leistungen, ist das EVU den Auftraggebern gegenüber in gleicher Höhe zur Erstattung verpflichtet. Gleiches gilt, soweit die entsprechenden Zahlungen mangels form- oder fristgerechten Antrages ausbleiben, es sei denn, das EVU weist nach, dass es das Versäumnis nicht zu vertreten hat.

- (4) Sonstige Einnahmen von Dritten für die Beförderungsleistungen bzw. für die Einräumung von Tarifvergünstigungen für das jeweilige Kalenderjahr werden bei der Bestimmung der Ausgangseinnahme (vgl. Abs. 8) und der Mehr- / Mindereinnahmen (vgl. Abs. 9) berücksichtigt (vgl. Anlage A.6, Ziffer 2).

Einnahmen aus Erhöhten Beförderungsentgelten (EBE) in allen Tarifen werden nicht einnahmeerhöhend berücksichtigt, sondern verbleiben **mit nachfolgender Einschränkung** beim EVU, sofern nicht anderslautende Regelungen in Verkehrsverbünden entgegenstehen (vgl. Anlage A.6, Ziffer 3): **Je EBE verbleibt maximal der gesetzliche Mindestbetrag (derzeit 60 €) beim EVU, evtl. darüber hinausgehen-**

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

de Beträge werden bei der Bestimmung der Ausgangseinnahme (vgl. Abs. 8) und der Mehr- / Mindereinnahmen (vgl. Abs. 9) berücksichtigt (vgl. [Anlage A.6, Ziffer 2](#)). Das EVU hat außerdem jährlich darzulegen:

- Anzahl und Gesamtwert der EBE nach Ausstellung ohne Berücksichtigung von Korrekturen / Einsprüchen,
- Anzahl und Gesamtwert der EBE nach Ausstellung nach Berücksichtigung von Korrekturen / Einsprüchen und
- Anzahl und Gesamtwert der EBE, die tatsächlich bezahlt wurden.

Einnahmen aus dem geplanten EVU-übergreifenden, landesweiten Semesterticket sowie dessen Vorläufern (vgl. [§ 12 Abs. 3 letzter Satz](#)) werden bei der Bestimmung der Ausgangseinnahme (vgl. Abs. 8) und der Mehr- / Mindereinnahmen (vgl. Abs. 9) nicht berücksichtigt. Diese Einnahmen stehen vollständig den Auftraggebern zu (vgl. [Anlage A.6, Ziffer 6](#)).

- (5) Erhält das EVU für die Erfüllung der vertraglichen Leistungspflichten oder für die Anschaffung oder Errichtung hierfür eingesetzter Betriebsmittel zusätzlich zum Zuschuss nach diesem Vertrag Zuwendungen von den Auftraggebern, dem Land Niedersachsen oder einem Dritten, ist es verpflichtet, sich daraus ergebende Kapitalkostenersparnisse, Rationalisierungsvorteile, Einnahmesteigerungen oder sonstige Vorteile offen zu legen und bei der Berechnung des Zuschussbedarfs nach § 6 im Jahr / in den Jahren der hieraus folgenden Auswirkungen zuschussmindernd anrechnen zu lassen (vgl. [Anlage A.6, Ziffer 5](#)). Die Anrechnung erfolgt auch, wenn und soweit diese Zuwendungen nur deshalb ausbleiben, weil es das EVU versäumt hat, diese frist- und formgerecht zu beantragen, es sei denn das EVU weist nach, dass es das Versäumnis nicht zu vertreten hat.
- (6) Zur Berechnung der von den Kosten nach § 7 abzuziehenden Einnahmen für den Zeitraum von der Betriebsaufnahme im Jahre 2018 (vgl. 09.12.2018) bis zum 31.12.2018 werden die nach Maßgabe dieses Vertrages für das Jahr 2018 festgestellten Einnahmen jahresanteilig (je nach Anzahl der nach diesem Vertrag zu leistenden Verkehrstage, vgl. 23/365, siehe § 18 Abs. 1) berücksichtigt. Entsprechend jahresanteilig werden die Einnahmen im letzten Kalenderjahr, in dem das EVU Leistungen erbringt, berechnet (Beispiel: Bei Vertragsende im Dezember 2027 würden für das Jahr 2027 die von den Kosten nach § 7 abzuziehenden Einnahmen mit $3xx/365$ der festgestellten Einnahmen des Jahres 2027 angesetzt); [diese jahresanteilige Berechnung gilt auch für die Berechnung der Ausgangseinnahme im letzten Kalenderjahr, in dem das EVU Leistungen erbringt \(vgl. Abs. 7\)](#).
- (7) Die Ausgangseinnahme setzt sich in jedem Kalenderjahr zusammen aus:
- den für das Vorjahr zugewiesenen Verbund-Einnahmen (vgl. § 8b),
 - der Nicht-Verbund-Einnahme (vgl. § 8a) des Vorjahres und
 - den sonstigen Einnahmen gemäß Absatz 4 Unterabsatz 1 des Vorjahres.

Abweichend davon gelten ausschließlich folgende Ausnahmen:

- a) Liegt die Summe aus Verbund- und Nicht-Verbund-Einnahmen dieses Netzes im ersten Betriebsjahr (2019) unter der entsprechenden Summe des Jahres 2018, wird für die Abrechnung des Jahres 2020 sowie für den Fall, dass einer der in lit. b) – d) genannten Tatbestände im Jahr 2021 eintritt, für die Abrech-

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

nung des Jahres 2021 die vorgenannte Summe des Jahres 2018 anstelle der des Jahres 2019 als Ausgangseinnahme verwendet.

- b) Streik des Personals des EVU: Wurde das EVU ab 2020 auf den vertragsgegenständlichen Linien im Vorjahr an mehr als 12 Kalendertagen (einschl. anteiliger Tage) bestreikt, sind die Auftraggeber berechtigt, im Abrechnungsjahr statt dessen auf die Einnahmen des Vorvorjahres abzustellen.
 - c) Großveranstaltungen: Fand ab 2020 im Vorjahr in mindestens einem am Teilnetz gelegenen Ort an mindestens 9 aufeinanderfolgenden Tagen eine Großveranstaltung statt, zu der vom Veranstalter insgesamt mindestens 1 Mio. Gäste angegeben wurden, ist das EVU auf Antrag berechtigt, im Abrechnungsjahr statt dessen auf die Einnahmen des Vorvorjahres abstellen zu lassen.
 - d) Im Fall des Zusammentreffens der lit. b) und c) wird auf die Einnahmen des Vorvorjahres abgestellt, sobald einer der Vertragspartner dies verlangt.
- (8) Die Mehr- oder Mindereinnahmen berechnen sich als Differenz aus der Ausgangseinnahme (vgl. Abs. 7) und der Summe aus
- den für das Abrechnungsjahr zugewiesenen Verbund-Einnahmen (vgl. § 8b),
 - der Nicht-Verbund-Einnahme (vgl. § 8a) des Abrechnungsjahres und
 - den sonstigen Einnahmen gemäß Absatz 4 Unterabsatz 1 des Abrechnungsjahres.

Diese Mehr- oder Mindereinnahmen verbleiben zu 40 % bei den Auftraggebern und zu 60 % beim EVU. Abweichend gelten ausschließlich folgende Ausnahmen:

- a) Im ersten Betriebsjahr (2019) und im letzten Betriebsjahr (voraussichtlich 2027) gehen eventuelle Mindereinnahmen zu 100 % zu Lasten des EVU, sofern nicht einer der Fälle in lit. b) – e) zutrifft. Im letzten Betriebsjahr verbleiben eventuelle Mehreinnahmen zu 80 % beim EVU und zu 20 % bei den Auftraggebern. **2018 verbleiben Mehr- oder Mindereinnahmen zu 100 % bei den Auftraggebern.**
- b) Deutliche Verminderungen des Umfangs der Betriebsleistungen: Wird die von den Auftraggebern bestellte Betriebsleistung, gemessen in Zug-km, im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 3 % vermindert, gehen im Abrechnungsjahr eventuelle Mindereinnahmen vollständig zu Lasten der Auftraggeber.
- c) Externe Einflüsse: Fallen im Abrechnungsjahr mehr als 0,75 % der bestellten Betriebsleistung, gemessen in Zug-km, aus den nachfolgend genannten Ursachen aus, gehen im Abrechnungsjahr eventuelle Mindereinnahmen vollständig zu Lasten der Auftraggeber; dies gilt auch für Betriebsleistungen, die als Ersatzverkehr gemäß Anlage A.3, Abschnitt 3.5 bestellt wurden bzw. für die gemäß Anlage A.3, Kap. 3.5 kein Ersatzverkehr einzurichten war. Dies gilt ausschließlich für Fälle, die unmittelbar auf folgende Ursachen zurückzuführen sind: Baumaßnahmen, Unwetter, Erdbeben, Überschwemmungen, Bombenentschärfungen, Geiselnahmen, Krieg, Unruhen, Terrorismus, Sabotage, Streiks bei EIU und/oder ABC-Unfälle. Im Folgejahr dürfen die Auftraggeber die zusätzlich getragenen Mindereinnahmen zunächst mit eventuellen Mehreinnahmen verrechnen, bevor die o. g. Aufteilung der Mehreinnahmen auf Auftraggeber und Auftragnehmer zum Tragen kommt.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

- d) Umfänglicher bestellter Parallelverkehr: Wird von den Auftraggebern auf dem Streckenabschnitt Neugraben – Cuxhaven zusätzlicher paralleler SPNV in erheblichem Umfang bestellt, kann das EVU verlangen, dass ihm daraus resultierende Verluste bei Mehr- oder Mindereinnahmen ersetzt werden. Wird über die Höhe dieser Verluste kein Einvernehmen erzielt, kann das EVU die Erstellung eines entsprechenden Gutachtens verlangen; die Kosten des Gutachtens sind je hälftig zu tragen. Bei der Bestimmung der Höhe dieser Verluste sind ggf. Effekte aus den Regelungen in lit. a) und b) anzurechnen. „Zusätzlicher paralleler SPNV in erheblichem Umfang“ im Sinne dieses Vertrages liegt nur vor, wenn und soweit die Auftraggeber
- auf dem betreffenden Streckenabschnitt Neugraben – Stade parallele Verkehre bestellt haben, deren Umfang (gemessen in Zkm) über dem des Jahres 2014 liegt (rund 795.000 Zug-km p.a. auf dem Abschnitt Landesgrenze – Stade) und wenn das Verhältnis der Betriebsleistungen dieses Vertrages zu parallel bestellten Betriebsleistungen, jeweils gemessen in Zug-km, schlechter als 1 : 2,2 geworden ist¹,
 - auf dem Streckenabschnitt Stade – Cuxhaven parallele Verkehre bestellt haben, deren Umfang 5 % der Betriebsleistung des RE 5, bezogen auf diesen Streckenabschnitt und gemessen in Zkm, übersteigt.
- e) Soweit Abs. 7 lit. b) oder d) angewendet wird, verbleiben im betreffenden Jahr Mehr- oder Mindereinnahmen zu 70 % bei den Auftraggebern und zu 30 % beim EVU.
- f) Im Fall des Zusammentreffens der in lit. b) – d) geregelten Fälle gilt:
- Treffen lit. b) und lit. c) zusammen, entfällt die Berechtigung der Auftraggeber, im Folgejahr zusätzlich getragene Mindereinnahmen mit eventuellen Mehreinnahmen zu verrechnen.
 - Die Regelung in lit. d) ist in jedem Fall separat anzuwenden.
- (9) Die Auftraggeber haften gegenüber dem EVU für Verluste in Bezug auf die Einnahmen, wenn und soweit es zu Nicht- oder Schlechtleistungen des EVU kommt, die auf Mängeln der nach dem Fahrzeug-Mietvertrag **(Anlage D.00) inkl. Anlagen** beigestellten Fahrzeuge oder der beigestellten Instandhaltungsleistungen beruhen, für die die Auftraggeber nach den Vorgaben des § 4 Nr. 3 VOL/B die Haftung übernehmen. Die Höhe der Verluste in Bezug auf die Einnahmen sowie das Vorliegen der vorstehend genannten Voraussetzungen sind vom EVU nachzuweisen.
- (10) Die Auftraggeber haften gegenüber dem EVU nachrangig im Verhältnis zum Vertriebsverpflichteten für den pauschalierten Schadensersatz gemäß Vertriebsvertrag (Anlage A.9 Anhang 1), § 5 Absatz 3, wenn und soweit beide nachfolgenden Bedingungen zutreffen:
- Das EVU ist Vertriebsempfänger gemäß Anlage A.9, Ziffer 2 und
 - Der Vertriebsverpflichtete ist zahlungsunfähig im Sinne von § 17 Abs. 2 Insolvenzordnung.

¹ Hinweis: 2015 und 2019 wird das Verhältnis nach derzeitigem unverbindlichem Planungsstand 1 : 2,078 betragen.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Die Pflicht zum pauschalierten Schadensersatz nach den dortigen Regelungen verringert sich, soweit die Auftraggeber nachweisen, dass dem Vertriebsempfänger kein Schaden entstanden oder der entstandene Schaden geringer ist als der pauschalierte Betrag.

§ 8a**Festlegung der Nicht-Verbund-Einnahmen**

- (1) Die Auftraggeber führen vor der Betriebsaufnahme im Jahr 2018 eine Fahrgasterhebung unter Einhaltung der Vorgaben der Anlage A.8 zur Feststellung der Nicht-Verbund-Einnahmen durch.
- (2) Die nach der Fahrgasterhebung gemäß Abs. 1 dem EVU zustehenden Nicht-Verbund-Einnahmen sind durch das EVU beim Abschluss sämtlicher Einnahmeverteilungsverträge sowie in den diesbezüglichen Verhandlungen und bei der Anwendung der Einnahmeverteilungsverträge vorläufig (siehe Abs. 5) geltend zu machen.
- (3) Die Auftraggeber führen im Jahr 2019 eine mit dem EVU abgestimmte Fahrgasterhebung unter Einhaltung der Vorgaben der Anlage A.8 durch. Die Ergebnisse der Fahrgasterhebung sind sodann zur Festlegung der Nicht-Verbund-Einnahmen rückwirkend ab Betriebsaufnahme im Rahmen der Verhandlungen zur Einnahmeverteilung geltend zu machen. Die Regelungen des Abs. 4 gelten entsprechend.
- (4) Sollte eine Differenz zwischen den gemäß Abs. 1 benannten, vom EVU geltend zu machenden Einnahmen und den in Verhandlungen über die Einnahmeverteilung gemäß Abs. 2 dem EVU angebotenen Einnahmen entstehen, so können die Auftraggeber verlangen, dass das EVU die ihm zu Gebote stehenden Rechtsmittel ausschöpft, um eine den Angaben gemäß Abs. 1 entsprechende Aufteilung durchzusetzen. Gleiches gilt für den Fall, dass die dem EVU angebotenen Einnahmeverteilungsverträge aus Sicht der Auftraggeber keine an der tatsächlichen Nachfrage und den hieraus resultierenden tatsächlichen Einnahmen im jeweiligen Jahr orientierte Einnahmeverteilung nach den Ergebnissen von unter Einhaltung der Vorgaben nach Anlage A.8 durchgeführten Fahrgasterhebungen (im Folgenden „leistungsgerechte Einnahmeverteilung“ bzw. „leistungsgerechte Zuweisung“) zulassen. In diesem Fall können die Auftraggeber außerdem verlangen, dass das EVU die ihm zu Gebote stehenden Rechtsmittel ausschöpft, um eine aufgrund der Feststellungen gemäß Abs. 3 angemessene Aufteilung durchzusetzen. Die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung erforderlichen Kosten sind in diesen Fällen von den Auftraggebern zu zahlen. Die Vorgehensweise bei der Rechtsverfolgung hat im Einvernehmen mit den Auftraggebern zu erfolgen; auf Verlangen sind den Auftraggebern Prozessstandschaften zu gewähren. Für den Fall, dass das EVU für die von ihm erbrachten vertragsgegenständlichen Leistungen bereits vor Inkrafttreten dieses Vertrages Vereinbarungen über die Aufteilung von Nicht-Verbund-Einnahmen geschlossen hat, hat es diese nach Abschluss des hiesigen Vertrages unter Einhaltung der für das EVU geltenden vertraglichen Regelungen zu kündigen und über die Aufteilung der auf den vertragsgegenständlichen Leistungen erzielten Nicht-Verbund-Einnahmen neue Vereinbarungen abzuschließen. Sollte eine Kündigung aus Sicht des EVU bis zur Betriebsaufnahme der von ihm geschuldeten Betriebs-

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

leistungen rechtlich nicht zulässig sein, sind die Auftraggeber hiervon unverzüglich nach Abschluss dieses Vertrages unter Beifügung der vertraglichen Regelungen zu unterrichten. Die Auftraggeber entscheiden in diesem Fall über die Vornahme der Kündigung durch das EVU und erstatten dem EVU die aus einer Kündigung ggf. resultierenden zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung erforderlichen Kosten.

Alle Vertragsabschlüsse bzw. Änderungen von Verträgen über die Aufteilung der auf den vertragsgegenständlichen Leistungen erzielten Nicht-Verbund-Einnahmen unterliegen einem vorherigen schriftlichen Zustimmungserfordernis durch die Auftraggeber. Diese wird erteilt, wenn die Festlegung der Einnahmeanteile eine leistungsgerechte Zuweisung der Nicht-Verbund-Einnahmen auf die Verkehrsleistungen zur Folge hat. Verstöße gegen diese Regelungen verpflichten das EVU zum Schadensersatz.

Für den Fall, dass das EVU für Teile der Einnahmen keine Einnahmearaufteilungsverträge abschließen muss, hat es ersatzweise eine Selbstverpflichtungserklärung gegenüber den Auftraggebern abzugeben, welche den gleichen inhaltlichen und formellen Anforderungen unterworfen ist wie die ersetzten Einnahmearaufteilungsverträge bzw. -vertragsänderungen.

- (5) Ab 2020 ergeben sich die Nicht-Verbund-Einnahmen aus der Anwendung der in Abs. 4 bezeichneten (und somit dem Zustimmungsvorbehalt der Auftraggeber unterliegenden) Verträgen über die Aufteilung der auf den vertragsgegenständlichen Leistungen erzielten Nicht-Verbund-Einnahmen unter Berücksichtigung der gemäß Abs. 2-4 festgelegten Nicht-Verbund-Einnahmen für das Jahr 2019 sowie, soweit in den vorgenannten Verträgen festgelegt, der Ergebnisse der Verkehrserhebungen gemäß Anlage A.8.
- (6) Die zur Zuschussermittlung nach § 6 erforderlichen weiteren Berechnungen einschließlich der Zuschcheidung der Mehr- bzw. Mindereinnahmen auf die Vertragspartner sind in § 8 Abs. 7 und 8 dargestellt. Auf § 11 Abs. 2 wird verwiesen.

§ 8b**Festlegung der Verbund-Einnahmen**

- (1) Als Verbund-Einnahmen gelten gesamthaft die für das EVU und das Teilnetz in den Einnahmearaufteilungsverfahren für das betreffende Jahr zugewiesenen Einnahmearsprüche (Umsatz des EVU plus/minus Zahlungen aufgrund des Einnahmearaufteilungsverfahrens) des jeweils hierfür zuständigen Verkehrsverbunds. Die Verbundtarife sind in § 8 Abs. 2 definiert.
- (2) Die zur Zuschussermittlung nach § 6 erforderlichen weiteren Berechnungen einschließlich der Zuschcheidung der Mehr- bzw. Mindereinnahmen auf die Vertragspartner sind in § 8 Abs. 7 und 8 dargestellt. Auf § 11 Abs. 2 wird verwiesen.
- (3) Die Festlegung der Einnahmearaufteilungssystematik im HVV erfolgt durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung der Aufgabenträger (ÖRV, Anlage 1 zum Kooperationsvertrag) und einen Vertrag über den Ablauf der Einnahmearzuschcheidung zwischen Verkehrsunternehmen und HVV GmbH (EAV, Anlage 3 zum Kooperationsvertrag).

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Als Einnahmen aus dem HVV-Übergangstarif Cuxhaven gelten die kassentechnischen Einnahmen aus diesem Tarif, vermindert um die an den HVV-Einnahmenpool abgeführten Beträge. Für die Ausgleichszahlungen des Landkreises wird auf § 8 Abs. 4 verwiesen.

- (4) Als Einnahme aus dem Niedersachsentarif gilt die für das jeweilige Jahr von der NITAG vorgenommene Zuschreibung für das Teilnetz aus dem Einnahmeaufteilungsverfahren.
- (5) Als Einnahme aus dem SH-Tarif gilt die vom HVV für das jeweilige Jahr vorgenommene Zuschreibung des SH-Tarif-Fahrgeldanteils. Das EVU hat darauf hinzuwirken, dass diese vom HVV gesondert ausgewiesen wird.

§ 9

Minderung des Zuschusses in Folge von Leistungsstörungen

- (1) Entsprechen die erbrachten Leistungen nicht dem vereinbarten Umfang (§ 3 Abs. 1 i.V.m. der aktualisierten Anlage A.2) oder der vereinbarten Qualität (§ 4 i. V. m. Anlage A.3) bzw. dem vereinbarten Vertriebsumfang oder der vereinbarten Vertriebsqualität (§ 10 i. V. m. Anlage A.9), sind die Auftraggeber nach Maßgabe der folgenden Absätze zur Minderung des Zuschusses gemäß § 6 berechtigt. Gleiches gilt für die sonstigen nach diesem Vertrag geschuldeten Leistungen des EVU.
- (2) Ausgefallene fahrplanmäßige Zugleistungen (zur Definition des Zugausfalls vgl. Anlage A.3, Abschnitt 3.2) werden nicht vergütet. Für jeden ausgefallenen fahrplanmäßigen Zugkilometer wird der Zuschuss um die sich nach den Regelungen dieses Vertrages ergebenden spezifischen Kosten, bestehend aus den durchschnittlichen Zugförderkosten gemäß § 7 Abs. 2a des jeweiligen Kalenderjahres und den auf dem betreffenden Linienabschnitt anfallenden Infrastrukturnutzungsentgelten, reduziert.

Die Zuschusskürzung gemäß Unterabsatz 1 erfolgt nicht, wenn das EVU ordnungsgemäßen Ersatzverkehr (Busnotverkehr und Schienenersatzverkehr **mit Bussen**) durchführt. Die näheren Einzelheiten sind in Anlage A.3, Abschnitt 3.5 beschrieben.

Abweichend von Unterabsatz 1 umfasst die Zuschusskürzung nur die durchschnittlichen Zugförderkosten gemäß § 7 Abs. 2a des jeweiligen Kalenderjahres multipliziert mit der Anzahl der ausgefallenen Zugkm, sofern

- die Qualifizierung als Zugausfall darauf beruht, dass die Zugleistungen zwar erbracht werden, der Zug aber mehr als 59 Minuten Verspätung hat oder
- die Qualifizierung als Zugausfall darauf beruht, dass ein planmäßiger Halt nicht bedient wird oder
- gemäß Anlage A.3, Kap. 3.5 kein Ersatzverkehr einzurichten war **bzw. ein Ersatzverkehr mit anderen Schienenverkehrssystemen durchzuführen war.**

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

- (3) Bei Unterschreitung der zwischen den Auftraggebern und dem EVU vertraglich vereinbarten Qualitätsstandards wird für die dort genannten Qualitätskriterien anhand des in der Anlage A.3 festgelegten Bewertungssystems der Zuschuss gemindert.

Bei Unterschreitung der zwischen den Auftraggebern und dem EVU vertraglich vereinbarten Vertriebsqualität wird für die dort genannten Qualitätskriterien anhand des in der Anlage A.9 festgelegten Bewertungssystems der Zuschuss gemindert.

Ist ein Vertragspartner des EVU dafür verantwortlich, dass vereinbarte Qualitätskriterien nicht erfüllt werden, wird dennoch von der Minderungsregelung Gebrauch gemacht. Das EVU ist darauf verwiesen, seinerseits diesen Vertragspartner in Regress zu nehmen.

Sind die Folgen von Unterschreitungen der geschuldeten Qualität nicht in Anlage A.3 geregelt, bemisst sich die Minderung des Zuschusses nach § 638 Abs. 3 BGB. Gleiches gilt, sofern Unterschreitungen der geschuldeten Vertriebsqualität nicht in Anlage A.9 geregelt sind.

- (4) Eine Minderung des Zuschusses erfolgt abweichend zu den Regelungen in Abs. 1-3 nur in dem Umfang, in dem das EVU Aufwendungen erspart, soweit die Nicht- oder Schlechtleistungen auf Mängeln der beigestellten Fahrzeuge oder deren verspäteter Übergabe beruhen und das EVU diese Mängel gemäß den Anforderungen aus Anlage A.03, Kapitel 2.3 lit. c) im Statusbericht dargestellt hat. Die eingesparten Aufwendungen im Fall der Nichtleistung werden pauschal mit 50 % des Preises für Minderleistungen (vgl. Anlage A.5, Anhang 1, Blatt 3, „-N“) angesetzt, es sei denn, das EVU weist nach, dass es Aufwendungen lediglich in einem geringeren Umfang eingespart hat. Im Fall von Schlechtleistungen wird unterstellt, dass keine Aufwendungen erspart wurden. Eine Minderung des Zuschusses erfolgt ebenfalls nur in dem in Satz 1 genannten Umfang, wenn das EVU im Einzelfall nachweist, dass die nicht vertragskonforme Erbringung der Betriebsleistungen auf der gemäß § 30 Abs. 10 und 11 des Fahrzeug-Mietvertrages (Anlage D.00) vorgesehenen Bereitstellung einzelner Fahrzeuge für Schulungs- und Ausbildungszwecke für einen Nachmieter beruht. § 7 Abs. 3 gilt entsprechend. Eine Minderung des Zuschusses für Nicht- oder Schlechtleistungen des EVU nach den Regelungen in Abs. 1-3 erfolgt dagegen, wenn und soweit diese Leistungsstörungen auf Umständen beruhen, für die das EVU nach den Vorgaben des Fahrzeug-Mietvertrages (Anlage D.00) die Haftung übernimmt.
- (5) Eine Minderung des Zuschusses nach den Regelungen in Abs. 1-3 erfolgt außerdem abweichend zu den Regelungen in Abs. 1-3 nur in dem Umfang, in dem das EVU Aufwendungen erspart, soweit die Nicht- oder Schlechtleistungen auf Mängeln der nach dem Fahrzeug-Mietvertrag (Anlage D.00) beigestellten Instandhaltungsleistungen beruhen. Die eingesparten Aufwendungen im Fall der Nichtleistung werden pauschal mit 50 % des Preises für Minderleistungen (vgl. Anlage A.5, Anhang 1, Blatt 3, „-N“) angesetzt, es sei denn, das EVU weist nach, dass es Aufwendungen lediglich in einem geringeren Umfang eingespart hat. Im Fall von Schlechtleistungen wird unterstellt, dass keine Aufwendungen erspart wurden.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

§ 10**Vertrieb, Aufwands- und Vertriebspauschale**

- (1) Das EVU vertreibt Fahrausweise mindestens in dem in Teil II, Kapitel 8 und Anlage A.9 beschriebenen Umfang und ggf. darüber hinaus nach den Aussagen seines Angebotes. Spätestens sechs Monate vor Betriebsaufnahme legt das EVU den Auftraggebern standortbezogene Vertriebslösungen im Detail vor. Abweichungen von der Art und dem Umfang der geschuldeten Vertriebsleistungen sind nur nach rechtzeitiger Information und Zustimmung der Auftraggeber möglich.
- (2) Vergütungen für die Erbringung von Vertriebsleistungen (im Folgenden: Vertriebsprovisionen), die an Dritte gezahlt werden, verringern den für die Abrechnung des vertraglichen Zuschusses zu ermittelnden Einnahmenanspruch des EVU nicht. Soweit die Zuschüsse aus den in den § 8 Abs. 3 genannten Tarifen einen Abzug von Vertriebsprovisionen vom Einnahmeanspruch des EVU vorsehen, sind die vom Einnahmeanspruch des EVU abgezogenen Vertriebsprovisionen daher bei der Zuschussermittlung den betreffenden Einnahmen hinzuzurechnen. Gleiches gilt umgekehrt für erhaltene Vertriebsprovisionen, sie dürfen daher bei der Zuschussermittlung von den betreffenden Einnahmen abgezogen werden.
- (3) Der nach den vorstehenden Regelungen berechnete Zuschuss erhöht sich um eine dem EVU jährlich zu gewährende Netto-Vertriebspauschale in Höhe von 7,50 % der Brutto-Einnahmenansprüche des EVU für die vertragsgegenständlichen Leistungen aus allen Einnahmen des EVU, die in Anlage A.6 in den Ziffern 1 und 2 bis 3 mit Ausnahme der Ziffern 1.2 sowie 2.4 und 2.5 bezeichnet sind.

Der nach den vorstehenden Regelungen berechnete Zuschuss erhöht sich ferner um eine dem EVU jährlich zu gewährende Netto-Aufwandspauschale in Höhe von 2 % auf die o. g. Berechnungsbasis der Vertriebspauschale. Damit sind alle variablen Aufwendungen des EVU, die mit der Höhe der Fahrgastnachfrage verbunden sind (z. B. Energie, Reinigung, Instandhaltung, Fahrgastrechte, Gesellschafteranteile usw.), abgegolten.

- (4) Vereinbarungen des EVU, in denen Vertriebsprovisionen (s. hierzu Abs. 2) vereinbart werden, sind auf Verlangen den Auftraggebern zur Verfügung zu stellen, soweit es sich nicht um Verträge handelt, die vor Bekanntmachung der vorliegenden Ausschreibung abgeschlossen wurden und in denen zwischen den Vertragsparteien die Vertraulichkeit der Vertriebsvereinbarung vereinbart wurde. Auf Verlangen sind den Auftraggebern auch Entwurfsstände solcher Vereinbarungen zu übermitteln, diese sind von den Auftraggebern vertraulich zu behandeln.
- (5) Das EVU teilt den Auftraggebern alle für die Ermittlung der vorgenannten Pauschalen erforderlichen Informationen und Daten im Rahmen der Endabrechnung nach § 11 Abs. 3 mit.

§ 11**Zahlungsmodalitäten**

- (1) Auf den jährlichen Zuschuss leisten die Auftraggeber jeweils spätestens zum 18. eines Monats eine Abschlagszahlung. Für die Abschlagszahlungen gilt § 6 Abs. 3 sinngemäß. Die Höhe der ersten Abschlagszahlung für einen vollen Monat wird

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

durch die Auftraggeber in Abstimmung mit dem EVU in folgenden Schritten ermittelt:

1. im Angebot ausgewiesene Position „F – Zugförderkosten ~~ohne Fahrzeugmiete~~ gemäß § 7 Abs. 2a des Verkehrsvertrags - im Urleistungsbild“,
2. Kosten bzw. Kostenminderungen aufgrund von Änderungen der Betriebsleistungen und/oder Leerfahrten gemäß § 7 Abs. 2, bzgl. der Leistungsveränderungen werden dabei ggf. vorläufige Werte verwendet,
3. Anpassung der Kostenbestandteile unter 1. und 2. nach den Regelungen des § 7 Abs. 4 lit. c); dabei werden, soweit die Eingangsdaten für die Ermittlung der Indices noch nicht veröffentlicht wurden, die ggf. veröffentlichten unterjährigen Angaben oder, soweit auch diese noch nicht veröffentlicht wurden, die betreffenden Angaben des Vorjahres verwendet,
4. Zuzüglich jährlicher Mietzins für die Nutzung der Fahrzeuge gemäß Fahrzeug-Mietvertrag (Anlage D.00),
5. Zuzüglich vom EVU ex-ante für das Fahrplanjahr prognostizierte und in geeigneter Form belegte Infrastrukturnutzungsentgelte gemäß § 7 Abs. 1 Unterabsatz 2 („Soll-Prognose“, in Abgrenzung zu ex-post zu erstellenden, monatsbezogenen „Ist-Prognose“ gemäß Abs. 4a), dabei ist zu unterstellen, dass 100 % der beauftragten Leistungen planmäßig erbracht werden,
6. abzgl. der zu erwartenden Einnahmen unter Berücksichtigung der Regelungen in § 8,
7. zzgl. der Vertriebs- und Aufwandspauschalen gemäß § 10 auf die zu erwartenden Einnahmen (s. o.),
8. zzgl. des Marketingbudgets gemäß § 14 Abs. 2 und
9. zzgl. der ZVU-Kosten des HVV gemäß Teil II Ziffer 2.2
10. Das Ergebnis wird durch 12 geteilt.

Alle weiteren Abschlagzahlungen werden unter Beachtung des Abs. 2 aus dieser Abschlagszahlung abgeleitet, ebenso die Abschlagszahlungen für den ersten und letzten Betriebsmonat (unter Beachtung von § 7 Abs. 5 und § 8 Abs. 6).

- (2) Ist für eine der Vertragsparteien erkennbar, dass die gemäß Abs. 1 ermittelten Abschlagszahlungen auf Grund von Änderungen der Einnahmen nach den §§ 8 bis 8b zu hoch oder zu niedrig (jeweils bezogen auf die voraussichtliche Höhe des Zuschusses des laufenden Jahres) sein werden, ist diese Vertragspartei verpflichtet, dies der jeweils anderen Vertragspartei unverzüglich anzuzeigen und als Auftraggeber eine angemessene unterjährige Anpassung der Abschlagszahlungen umzusetzen bzw. als EVU an der Umsetzung mitzuwirken.

Verstößt eine Vertragspartei gegen die vorgenannte Anzeigepflichtung oder verzögert sie schuldhaft die Umsetzung, und wird sie dadurch begünstigt, hat sie auf die Differenz zwischen dem aktuellen Abschlagszahlungsbetrag und dem Betrag, der bei ordnungsgemäßer Anpassung der Abschlagszahlung entstanden wäre, Zinsen zu zahlen. Der Zinssatz hierfür liegt 5 Prozentpunkte über dem Basiszinssatz gemäß § 247 BGB.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Ist während des laufenden Jahres erkennbar, dass die gemäß Abs. 1 ermittelten Abschlagszahlungen auf Grund von Änderungen der Positionen 2 bis 5 des Abs. 1 zu hoch oder zu niedrig (jeweils bezogen auf die voraussichtliche Höhe des Zuschusses des laufenden Jahres) sein werden, sind die Abschlagszahlungen ebenfalls unterjährig anzupassen. Die sich aus § 9 eventuell ergebenden Abzüge vom Zuschuss infolge von Zugausfällen werden jeweils nach dem Ende eines Quartals erfasst und können im Anschluss von den Auftraggebern bei der bzw. – soweit darüber hinaus erforderlich – den nächsten Abschlagszahlungen vermindern berücksichtigt werden.

Anpassungen der Abschlagszahlungen werden jedoch nicht durchgeführt und Zinsen werden nicht fällig, wenn die Summe aller angemessenen Anpassungen der monatlichen Abschlagszahlung eine Änderung um weniger als 4 % bewirkt hätte.

- (3) Das EVU hat – unter Beachtung des § 8 Abs. 7 – für jedes Kalenderjahr seine tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen und die ihm zugewiesenen Einnahmeansprüche für die von ihm nach diesem Vertrag erbrachten Leistungen linienscharf zusammenzustellen und den Auftraggebern unverzüglich nach Ermittlung in nachvollziehbarer Weise, u. a. durch Vorlage der einschlägigen Abrechnungen der die Einnahmeaufteilung vornehmenden Stellen, offen zu legen.

Auf Anforderung stellt das EVU einmal im Quartal den aktuellen Stand (Höhe der Einnahmen, Stand der Einnahmeaufteilungsverhandlungen, Veränderungen in den Verbundtarifen) schriftlich gegenüber den Auftraggebern dar.

- (4) Das EVU wird den Auftraggebern möglichst umgehend nach dem Ende eines Kalenderjahres, spätestens jedoch bis zum 30. April eines jeden Folgejahres eine prüffähige Endabrechnung, die alle für die Ermittlung des Zuschussbedarfs erforderlichen Daten beinhaltet, vorlegen. Sollten Daten nachweisbar noch nicht vorliegen, erfolgt bis zu dem genannten Zeitpunkt eine vorläufige Abrechnung. Das EVU wirkt im Anschluss auf den unverzüglichen Erhalt der fehlenden Daten hin und erstellt die prüffähige Endabrechnung unverzüglich nach Vorliegen der erforderlichen Daten. Den einschlägigen Schriftverkehr stellt das EVU den Auftraggebern unverzüglich nach Absendung bzw. Erhalt zur Verfügung. Für die Umsetzung der Abrechnung werden dem EVU spätestens bis zur Abstimmung der ersten Abschlagszahlungen Musterdateien (nachfolgend als „Abrechnungsschemata“ bezeichnet) im MS-Office-Format übergeben, diese sind verbindlich anzuwenden.

Die LNVG wird die Abrechnung(en) prüfen und ggf. dem anderen Auftraggeber zur Gegenprüfung übersenden. Die LNVG nimmt im Namen aller Auftraggeber innerhalb von sechs Monaten nach Eingang der Abrechnung(en) zu dieser/diesen Stellung. Ist eine vorläufige Abrechnung oder eine Endabrechnung nach dem Ergebnis dieser Prüfung zu korrigieren, erstellt das EVU eine neue Rechnung. Bei Streitigkeiten zwischen den Vertragspartnern gilt § 22.

Die für die Ermittlung des Zuschusses gemachten Angaben lässt das EVU von einem Wirtschaftsprüfer testieren, insbesondere die Höhe der Einnahmen. Die Kosten hierfür trägt das EVU. Die Auftraggeber sind berechtigt, auf die Testierung einzelner Positionen zu verzichten und stattdessen geeignete Belege anzufordern. Die Auftraggeber sind außerdem berechtigt, die Angaben des EVU durch einen von ihnen beauftragten Wirtschaftsprüfer überprüfen zu lassen. Dieser hat das Recht, in alle abrechnungsrelevanten Unterlagen des EVU – ggf. in den Räumlichkeiten des

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

EVU – Einsicht zu nehmen. Die für eine solche Beauftragung eines Wirtschaftsprüfers entstehenden Kosten tragen die Auftraggeber.

Die Höhe der vom EVU für die fahrplanmäßigen Betriebsleistungen zu entrichtenden Trassen- und Stationsentgelte muss nicht testiert werden, diese werden monatlich trilateral zwischen EVU, EIU und Auftraggebern abgestimmt.

Absatz 2 Unterabsatz 2 wird für die vorstehenden Regelungen **bzgl. der Abrechnung der Einnahmen** sinngemäß angewendet, wenn das EVU die Endabrechnung, ggf. nach Korrektur, schuldhaft nicht fristgerecht fertig stellt oder die Auftraggeber die Prüfung der Endabrechnung schuldhaft nicht fristgerecht vornehmen und der Vertragspartner, der die Verzögerung zu vertreten hat, hierdurch um mehr als 5 % des endgültigen Zuschussbedarfs des betreffenden Jahres begünstigt wird.

Ergibt die zwischen den Vertragspartnern abgestimmte Endabrechnung eines Kalenderjahres einen anderen Zuschussbetrag, als er für das betreffende Kalenderjahr in Form von Abschlagszahlungen tatsächlich an das EVU ausgezahlt worden ist, erfolgt der Ausgleich durch Verrechnung mit der nächsten Abschlagszahlung bzw. – soweit diese nicht ausreicht – mit den folgenden Abschlagszahlungen unverzüglich nach Vorliegen der abgestimmten Endabrechnung. Für den Fall, dass einzelne Posten der Endabrechnung zwischen den Vertragspartnern streitig sind, werden etwa unstreitig bestehende Zahlungspflichten der Vertragspartner ebenfalls auf diese Weise ausgeglichen. Die vorangegangenen Sätze gelten auch für die vorläufige Abrechnung.

Für das letzte Kalenderjahr der Vertragslaufzeit zu viel oder zu wenig gezahlte Abschlagszahlungen werden spätestens drei Monate nach Vorliegen der endgültigen Endabrechnung ausgeglichen. Ergibt sich aus einer etwaigen vorläufigen Abrechnung ein Zahlbetrag, ist dieser unverzüglich nach Vorliegen der vorläufigen Abrechnung von dem zur Zahlung verpflichteten Vertragspartner auszugleichen.

- (4a) Zur Prüfung der Abrechnung des Teils der Infrastrukturnutzungsentgelte, der gemäß § 7 i. V. m. Anlage A.7 Anhang 2 von den Auftraggebern erstattet wird, erstellt das EVU monatlich bis zum 10. des Folgemonats eine prüffähige Aufstellung („Ist-Prognose“) der von den EIU voraussichtlich für den Abrechnungsmonat in Rechnung zu stellenden erstattungsfähigen Beträge. Nach Rechnungsstellung durch das EIU prüft das EVU die Rechnung und veranlasst ggf. Korrekturen. Die – ggf. korrigierte – Rechnung („Ist-real“) übersendet das EVU danach unter Hinweis auf die nicht erstattungsfähigen Beträge unverzüglich an die Auftraggeber, ggf. ergänzt um Hinweise zu noch bestehenden Abweichungen zur betreffenden „Ist-Prognose“-Aufstellung.
- (5) „Prüffähig“ im Sinne der Absätze 4 und 4a ist eine Abrechnung bzw. Aufstellung, die den in Abs. 4 beschriebenen Abrechnungsschemata entspricht. Falls es für den betreffenden Sachverhalt kein Abrechnungsschema gibt, muss eine „prüffähige“ Abrechnung bzw. Aufstellung mindestens die folgenden Kriterien erfüllen:
- Alle Positionen und Rechenwege sind so klar bezeichnet, dass die Abrechnung bzw. Aufstellung ohne weitere Erläuterung von einer sachverständigen Person nachvollzogen werden kann.
 - Ggf. geforderte Belege sind beigelegt.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

- Beträge, die miteinander verrechnet werden, werden einzeln dargestellt und nicht saldiert.
- Positionen, die regelmäßig Bestandteil der betreffenden Aufstellung bzw. Abrechnung sind, sind stets aufzuführen und somit, falls zutreffend, bei Werten und Beträgen mit Null auszufüllen.
- Beträge, die sich aus der Multiplikation von Leistungseinheiten und Verrechnungssätzen ergeben, werden dementsprechend hergeleitet.
- Kosten und Einnahmen werden sachgerecht nach Segmenten, z. B. Tarifgruppen, Linien, Kostenarten usw. untergliedert. Dabei sind die Gliederungen der Anlagen A.6 und A.7 zu beachten.
- Bereits erfolgte Zahlungsströme, z. B. Abschlagszahlungen, werden nach Ermittlung des Gesamtbetrages ebenfalls aufgeführt und anschließend verrechnet.

§ 12

Tarif

- (1) Für die vertragsgegenständlichen Verkehre wendet das EVU die folgenden Tarife mit den dort geltenden derzeitigen und zukünftigen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen an:

- HVV-Tarif ~~einschl. der HVV-Übergangstarife und~~ einschl. der im HVV-Tarif festgelegten Anerkennung des SH-Tarifs,
- [HVV-Übergangstarif Cuxhaven](#),
- Niedersachsentarif.

Darüber hinaus soll das EVU die Preise und Beförderungsbedingungen der DB AG (BB DB²) im Rahmen einer Tarifgemeinschaft anwenden. Sollte die hierfür erforderliche Einigung mit der DB AG nicht herbeigeführt werden können oder sollten die Bedingungen der DB AG für das EVU nicht zumutbar sein, bleibt es bei der Verpflichtung des EVU nach den Regelungen des § 12 AEG.

[Für den HVV-Übergangstarif Cuxhaven ist der im Teil IV beigefügte Vertrag vom 9.1.2008 ohne grundlegende inhaltliche Veränderungen fortzuführen³.](#)

- (2) Die Zustimmung der Auftraggeber ist einzuholen, bevor das EVU bei der zuständigen Tarifgenehmigungsbehörde Anträge auf Tarifänderungen und -einführungen stellt, sofern die Tarife auf die vertragsgegenständlichen Leistungen Anwendung finden oder nach ihrer Einführung finden sollen. Gleiches gilt sinngemäß, wenn Tarifänderungen und -einführungen (inkl. z. B. Semesterticket) nur anzeigepflichtig oder weder genehmigungs- noch anzeigepflichtig sind. [Mit der Zustimmung der Auftraggeber ist im Fall von Semestertickets zugleich festzulegen, ob diese vom Geltungsbereich des geplanten EVU-übergreifenden sog. „landesweiten Semestertickets“ erfasst werden.](#) Die vorstehend genannte Zustimmung der Auftraggeber ist bei Tarifänderungen und -einführungen innerhalb der BB DB nur einzuholen, wenn

² Die BB DB umfassen die hier die „Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG“ und die „Besonderen Beförderungsbedingungen für Aktionsangebote der DB Regio AG.“

³ [Für im Übergangstarifvertrag enthaltene einmalige Positionen wie in § 5 gehen die Vertragspartner davon aus, dass diese ersatzlos entfallen.](#)

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Versuchs- und/oder Sonderangebote betroffen sind, die der Definition in § 2 Abs. 4 Satz 1 und 2 der Muster-Kooperationsverträge "Tarif" des TBNE unterfallen. Zu Tarifänderungen des Niedersachsentarifs ist innerhalb dieses Vertrages keine Zustimmung der Auftraggeber erforderlich. Abweichend vom vorigen Satz darf das EVU jedoch Tarifgestaltungsrechte, die ihm im Niedersachsentarif exklusiv zustehen und die die Linie(n) dieses Verkehrsvertrags betreffen, nach dem Termin der Angebotsabgabe für den Folgeverkehrsvertrag nur im Einvernehmen mit den Auftraggebern ausüben, außer wenn es den Zuschlag für den Folgeverkehrsvertrag rechtskräftig erhalten hat.

- (3) Sollte(n) im Zuständigkeitsbereich der Auftraggeber während der Laufzeit dieses Vertrages ein oder mehrere neue Gemeinschafts- oder Übergangstarife eingeführt werden, hat das EVU diese(n) auf Verlangen der Auftraggeber uneingeschränkt anzuwenden, sofern ihm daraus unmittelbar resultierende vertriebliche Mehraufwendungen, z. B. für das Einpflegen des Tarifs im Vertriebssystem, sowie ggf. negative Effekte in Bezug auf den Anteil des EVU an den Mehreinnahmen gemäß § 8 Abs. 8 gegen Nachweis erstattet werden; diesbezügliche Erstattungen von Dritten sind dabei vollständig zu berücksichtigen. Geht die Initiative zur Tarifeinführung /-erweiterung von Dritten aus, so ist das EVU verpflichtet, die vorgenannten Mehraufwendungen bzw. Einnahmeverluste bei dem oder den Dritten geltend zu machen; Satz 1 und Absatz 2 bleiben davon unberührt.

§ 7 Abs. 3 findet sinngemäß Anwendung.

Sollte in Niedersachsen und ggf. angrenzenden Regionen das EVU-übergreifende sog. „landesweite Semesterticket“ eingeführt werden, ist das EVU verpflichtet, dieses auf Verlangen der Auftraggeber uneingeschränkt anzuwenden, sofern ihm daraus unmittelbar resultierende vertriebliche Mehraufwendungen gegen Nachweis erstattet werden; diesbezügliche Erstattungen von Dritten sind dabei vollständig zu berücksichtigen. In diesem Fall hat es außerdem ggf. existierende EVU-spezifische Semestertickets, die vom Geltungsbereich des EVU-übergreifenden sog. „landesweiten Semestertickets“ erfasst werden, zu dessen Einführungszeitpunkt dauerhaft zu beenden.

- (4) Das EVU verpflichtet sich zu kooperativem Verhalten im tariflichen Bereich gegenüber anderen Verkehrsunternehmen. Kommt das EVU unstreitig bestehenden Zahlungsverpflichtungen gegenüber anderen Verkehrsunternehmen aus bestehenden Vertriebs- und Tarifkooperationsverträgen nicht nach, sind die Auftraggeber berechtigt, den Zuschuss an das EVU um die unstreitig festgestellte Summe zu verringern. Hierfür können die Auftraggeber einen Zahlungseinbehalt bei der monatlichen Abschlagszahlung gemäß § 11 Abs. 1 in der entsprechenden Höhe vornehmen. Die Auftraggeber sind dann verpflichtet, diesen Betrag umgehend an das betreffende Verkehrsunternehmen auszuzahlen und dies dem EVU nachzuweisen.
- (5) Regelungen für Freifahrtberechtigte bedürfen der Zustimmung der Auftraggeber. Die Zustimmung kann an Vorgaben, z. B. zu bei der Ermittlung des Zuschusses gemäß § 8 anzusetzenden Einnahmen, geknüpft sein.

Die Auftraggeber werden folgenden Freifahrtregelungen zustimmen:

- a) Freifahrten, die gesetzlich oder über die Tarifbestimmungen geregelt sind,
- b) Freifahrten für aktive Mitarbeiter des EVU, sofern bei der Festlegung der Einnahmen zur Ermittlung des Zuschusses gemäß § 8 für die im Rahmen

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

von Verkehrserhebungen festgestellten Pkm aus dienstlichen Fahrten aktiver Mitarbeiter des EVU ein Erlös in Höhe von 5 Cent/Pkm (netto; Preisstand 2017) in Ansatz gebracht wird. Der Centsatz/Pkm wird beginnend mit dem Jahr 2017 in Ansatz gebracht und erhöht sich alle 2 Jahre um 0,25 Cent/Pkm (netto). (2019 = 5,25 Cent; 2021 = 5,50 Cent; 2023 = 5,75 Cent; usw.).

- (6) Zwischen Vertragsabschluss und Betriebsaufnahme informiert sich das EVU mindestens einmal pro Quartal über die Weiterentwicklung der vorgenannten Tarife und berücksichtigt diese Informationen im Rahmen der Betriebsaufnahme.

§ 13 Fahrgastinformation, Fahrgastrechte

- (1) Anforderungen an die Fahrgastinformation enthält die Anlage A.3.

Kann das EVU diese Verpflichtungen nicht erfüllen, da das Infrastrukturunternehmen die Umsetzung oder ein notwendiges Einverständnis verweigert und eine anderweitige Umsetzung nicht möglich ist, ist das EVU nach Aufforderung durch die Auftraggeber verpflichtet, gegen die Weigerung des Infrastrukturunternehmens sowohl außergerichtlich als auch gerichtlich vorzugehen. Im Falle gerichtlicher Auseinandersetzungen nach Aufforderung des örtlich zuständigen Auftraggebers übernimmt dieser die anfallenden Verfahrens- und Prozesskosten. Auf Verlangen ist den Auftraggebern alternativ eine Prozessstandschaft zu erteilen. Ist es auch nach Ausschöpfen des Rechtswegs nicht möglich, die oben genannte Verpflichtung zu erfüllen oder verzichten die Auftraggeber auf das Ausschöpfen des Rechtswegs, wird das EVU von seiner Vertragspflicht nach diesem Unterabsatz frei.

- (2) Das EVU hat für die elektronischen Fahrplanauskünfte, die Zugzielanzeigen (an Stationen und Zügen) und in den Fahrplanpublikationen ausschließlich die vorgegebenen Linienbezeichnungen (vgl. Anlage A.3 Kap. 3.8 und Anlage A.3 Anhang 5) zu verwenden. Die Auftraggeber haben mit der DB AG eine Vereinbarung zur unentgeltlichen Markennutzung abgeschlossen. Die Auftraggeber werden diese Rechte an das EVU unentgeltlich unterlizenzieren.
- (3) Im HVV ist eine Kundengarantie eingeführt. Nähere Ausführungen hierzu enthält Anlage A.3 in Kap. 5.
- (4) Das EVU arbeitet bei der Fahrgastinformation kooperativ mit den Auftraggebern, den Verbänden in seinem Bedienungsgebiet und den dort tätigen Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern zusammen.
- (5) Das EVU übernimmt die Kommunikation mit (potentiellen) Kunden in eigener Verantwortung. Es gibt insbesondere eigene Fahrplanpublikationen heraus.

§ 14

Marketing

- (1) Das vom EVU abgegebene und mit den Auftraggebern abgestimmte Konzept für sein Unternehmensmarketing gemäß Anlage A.12 ist verbindlich vereinbart.
- (2) Rechtzeitig, jedoch spätestens bis zum 31. Oktober jeden Jahres, wird das EVU die Maßnahmen für das kommende Jahr mit Terminierung und Budgetierung von Ein-

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

zelmaßnahmen mit den Auftraggebern abstimmen. ~~Im Jahr der Betriebsaufnahme- Für die Einführungskampagne und für das Marketing an den Tagen der Betriebsaufnahme~~ gelten die Regelungen der Anlage A.12 i. V. m. § 7 Abs. 6. Das EVU hat die Verwendung des ~~von ihm angebotenen und mit 1,8 % p. a. fortzuschreibenden~~ Marketingbudgets im Rahmen der jährlichen Endabrechnung nachzuweisen, ebenso die Verwendung des Marketingbudgets für die Einführungskampagne und für die Tage der Betriebsaufnahme (vgl. § 7 Abs. 6 sowie Teil II, Kapitel 7). Für das Jahr 2018 und das letzte Kalenderjahr, in dem das EVU Leistungen erbringt, errechnet sich das vom EVU geschuldete Marketingbudget entsprechend § 7 Abs. 5. Nicht ausgeschöpfte Mittel werden ins Folgejahr (sofern zutreffend) übertragen, sofern und soweit die Auftraggeber nicht eine Rückzahlung der nicht ausgeschöpften Mittel verlangen. ~~Ab 2015 wird das Marketingbudget jährlich um 1,8 % fortgeschrieben.~~

§ 15

Zusammenarbeit

- (1) Für alle wirtschaftlichen, rechtlichen und angebotsplanerischen Belange aus diesem Vertrag vereinbaren die Vertragsparteien eine enge vertrauensvolle Zusammenarbeit. Sie erstreckt sich auch auf die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und auf sonstige Veröffentlichungen.
- (2) Die gemäß Anlage A.8 erlangten Daten und Ergebnisse aus Verkehrserhebungen sowie solche, die von nicht vom EVU diesbezüglich beauftragten Dritten erlangt wurden, sind den Auftraggebern vom EVU unverzüglich nach Erhalt bzw. innerhalb der in Anlage A.8 genannten Frist kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Dies umfasst Rohdaten und aggregierte Daten bzw. Auswertungen in dem Umfang und der Güte, wie sie dem EVU zur Verfügung stehen. Die Daten sind, sofern in elektronischer Form vorhanden, im in der Anlage A.8 vorgegebenen Format zu liefern. Ist kein Format vorgegeben, sind die Daten im csv-Format zu liefern, andere Datenformate sind bei Zustimmung der Auftraggeber möglich. Erforderliche Kodierlisten sind mitzuliefern.
- (3) Plant das EVU zusätzlich zu den in Anlage A.8 beschriebenen Erhebungen weitere Befragungen auf den vertragsgegenständlichen Linien, sind diese zur Sicherstellung der Akzeptanz bei den Fahrgästen (betrifft insbesondere die Antwortbereitschaft) nur nach Zustimmung durch die Auftraggeber zulässig, sofern sie weniger als 30 Tage vor Beginn oder während des Zeitraumes von Erhebungen gemäß Anlage A.8 stattfinden sollen.

Sollten die Auftraggeber eigene Erhebungen über den in Anlage A.8 definierten Umfang für erforderlich halten, so sind diese jederzeit durch das EVU zu gestatten. Plant das EVU weniger als 30 Tage vor Beginn der Erhebung oder während des Erhebungszeitraumes für seine eigenen Zwecke Erhebungen, so sind die beiden Erhebungen einvernehmlich zeitlich zu koordinieren.

- (4) Die Auftraggeber erhalten für die vertragsgegenständlichen Linien zwei Freifahrtkarten je Auftraggeber ohne zeitliche Einschränkung. Diese sind ausschließlich für allgemeine Dienstfahrten der Mitarbeiter der Auftraggeber sowie für Fahrten, die der Kontrolle der Einhaltung der Qualitätsstandards dienen (durch Mitarbeiter der Auftraggeber oder von ihnen beauftragte Dritte) zu verwenden.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Darüber hinaus hat das EVU Mitarbeitern der Auftraggeber oder Dritten, die mit Verkehrserhebungen im Rahmen der Anlage A.8 oder mit der Überprüfung von Qualitätskriterien gemäß Anlage A.3 befasst sind, die kostenlose Beförderung zu diesem Zweck auf den von den Auftraggebern bestellten Zugfahrten zu gewähren.

- (5) Alle vorgenannten Daten und Unterlagen sind den Auftraggebern auf Wunsch auch in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.
- (6) Die Einnahmenaufteilungsverträge, die Vereinbarungen zum Tarif und zum Vertrieb sowie nach § 1 Abs. 7 dieses Vertrages haben den Grundsätzen des lautereren Wettbewerbs und der Nichtdiskriminierung zu entsprechen. Alle beteiligten Parteien können einen oder mehrere Auftraggeber im Zusammenhang mit den vorstehenden Regelungen zur Schlichtung anrufen und ihnen zu diesem Zweck ein diesen Grundsätzen entsprechendes Vertragsangebot vorlegen. Die Auftraggeber werden auf Basis der vorgelegten Vertragsangebote vermitteln. Kommt keine Einigung zustande, verpflichtet sich das EVU, auf Verlangen der Auftraggeber gegen aus deren Sicht vorliegende Rechtsverstöße durch Dritte rechtlich vorzugehen. Die Kosten für die zweckentsprechende Rechtsverfolgung tragen in diesem Fall die Auftraggeber. Das EVU hat bei der Führung von Verfahren oder Prozessen Weisungen der Auftraggeber Folge zu leisten. Alternativ ist den Auftraggebern auf deren Verlangen Prozessstandschaft einzuräumen.
- (7) Die Auftraggeber sind berechtigt, alle im Rahmen dieses Vertrages vorliegenden Daten
 - a) zur Qualität und zum Umfang der vertragsgegenständlichen Leistungen einschl. den Ergebnissen des Kundenmonitorings und etwaigen Zugausfällen
 - b) zur Fahrgastnachfrage, benutzten Fahrausweisen und
 - c) zur Höhe und Struktur des Zuschussbedarfes und der Einnahmen

kostenlos für ihre Arbeit als Auftraggeber einschl. tariflicher Angelegenheiten und Fragen der Erlösaufteilung zu nutzen und bzgl. der Positionen a) und b) nach außen zu kommunizieren. Gleiches gilt bei der / den Folgevergabe(n) der vertragsgegenständlichen Leistungen, bei der/denen auch Daten aus Position c) offengelegt werden dürfen. Die Auftraggeber sind ferner berechtigt, die in Position c) genannten Daten für ihre Arbeit als Auftraggeber einschl. tariflicher Angelegenheiten und Fragen der Erlösaufteilung an von ihnen beauftragte Dritte weiterzugeben, wobei die Auftraggeber die Vertraulichkeit über entsprechende vertragliche Regelungen sicherstellen.

Die Auftraggeber sind weiterhin berechtigt, die in den Positionen a) bis c) benannten Daten zu veröffentlichen, soweit sie dazu durch Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und ggf. weitere Gesetze verpflichtet sind. Sind Art und Umfang der zu veröffentlichenden Daten nicht detailliert im Gesetz beschrieben, informieren die Auftraggeber das EVU spätestens 4 Wochen vor Veröffentlichung über den beabsichtigten Veröffentlichungstext.

Die Regelungen des gesamten Absatzes gelten auch nach Beendigung des Vertrages.

- (8) Sofern im Rahmen dieses Vertrages Zustimmungsregelungen zu Tarifen und deren Einnahmenaufteilungsverfahren festgelegt sind, benennen die Auftraggeber nach Abschluss des Vertrages dauerhaft je Tarif einen diesbezüglich bevollmächtigten

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Auftraggeber. Der bevollmächtigte Auftraggeber kann durch gemeinsame Erklärung der Auftraggeber geändert werden. Bei Einführung eines neuen Tarifes benennen die Auftraggeber ebenfalls einen bevollmächtigten Auftraggeber.

- (9) Für den Fall, dass die Auftraggeber bei der Vergabe der vertragsgegenständlichen Leistungen für den Zeitraum im Anschluss an das Auslaufen des hiesigen Vertrages (Vergabe des Folgevertrages) das nachfolgende EVU in den Vergabeunterlagen nach Art. 4 Abs. 5 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 verpflichten wollen oder sich aus der erneuten Beistellung der in Anlage D.00 aufgeführten Fahrzeuge ein Betriebs(teil-)übergang im Sinne des § 613a BGB ergibt, ist das EVU verpflichtet, den Auftraggebern bis spätestens acht Wochen nach Aufforderung durch die Auftraggeber die Anzahl der im vertragsgegenständlichen Teillos tätigen Angestellten und ihr Tätigkeitsgebiet zu benennen, anonymisierte Angaben über deren Alter, Familienstand und Tarif-Eingruppierung zu machen sowie die zugehörigen Tarifverträge bzw. Betriebsvereinbarungen inkl. aller Nebenbestimmungen in der jeweils aktuellen Fassung sowie alle ansonsten für die Kalkulation etwaiger Belastungen eines neuen EVU aus der Verpflichtung nach Art. 4 Abs. 5 VO 1370/2007 oder einem sich aus der erneuten Beistellung der in Anlage D.00 aufgeführten Fahrzeuge ergebenden Betriebs(teil-)übergangs im Sinne des § 613a BGB nach Einschätzung der Auftraggeber notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen, damit die Auftraggeber diese Angaben in die Vergabeunterlagen des Folgevergabeverfahrens aufnehmen können. Das EVU ist des Weiteren verpflichtet, im Falle eines Betreiberwechsels und eines damit ggf. einhergehenden Betriebs(teil-)übergangs im Sinne des § 613a BGB die betroffenen Mitarbeiter unverzüglich nach wirksamen Zuschlag auf das andere Unternehmen gemäß § 613a Abs. 5 BGB über den ggf. stattfindenden Betriebs(teil-)übergang in Kenntnis zu setzen und etwaige Widersprüche nach § 613a Abs. 5 BGB unverzüglich an den zukünftigen Auftragnehmer weiterzuleiten. Soweit der künftige Auftragnehmer („Folgebetreiber“) als neuer Schuldner in bestehende Versorgungszusagen (einschließlich der von den Arbeitnehmern beim EVU bis zum Zeitpunkt des Betriebs(teil-)übergangs erdienten Versorgungsanwartschaften) eintritt, ist das EVU verpflichtet, den Wert der von seinen Arbeitnehmern bis zum Zeitpunkt des Betriebs(teil-)übergangs erworbenen Versorgungsanwartschaft (Übertragungswert) auf den Folgebetreiber zu übertragen. Gleiches gilt für etwaige Guthaben aus Stundenkonten aus Altersteilzeitregelungen oder Arbeitszeitkonten (Überstunden). Bei den vorstehenden Regelungen handelt es sich um eine Bestimmung zugunsten des Folgebetreibers i.S.v. § 328 Abs. 1 BGB; der Folgebetreiber erwirbt unmittelbar das Recht, die Leistung vom EVU zu fordern.
- (10) Die Auftraggeber sind zur unbeschränkten nicht kommerziellen Nutzung der Soll- und Ist-Fahrplandaten der vertragsgegenständlichen Verkehre gemäß Anlage A.3, Kapitel 3.8 berechtigt. Eine über den Zuschuss nach § 6 Abs. 1 hinausgehende Vergütung schulden die Aufgabenträger hierfür nicht. Das EVU gewährleistet, dass die Fahrplandaten rechtzeitig gemäß Anlage A.4 für die Planungssysteme der Aufgabenträger in geeigneter Form gemäß den Vorgaben der Anlage A.3 zur Verfügung stehen.
- (11) Das EVU arbeitet kooperativ mit der Niedersachsentarif GmbH (NITAG), mit der HVV GmbH sowie der Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) zusammen.
- (12) Sollte das EVU eine Tarifkooperation mit der DB AG eingehen und/oder im TBNE bzw. einer Nachfolgeorganisation Mitglied sein, hat es sämtliche offiziellen Nach-

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

richten, die es in dieser Eigenschaft erhält, den Auftraggebern zur Verfügung zu stellen.

- (13) Das EVU stimmt zu, dass die NITAG alle Informationen, die dem EVU bzgl. dieses Netzes zugänglich sind oder zugänglich gemacht werden, auch direkt dem NITAG-Gesellschafter LNVG freigegeben bzw. zugänglich gemacht werden. Dies betrifft auch Informationen, die in § 13 der Anlage 5 zum Niedersachsentarif-Gründungsvertrag nicht bereits explizit aufgeführt sind.

Das EVU übermittelt zudem auf Anforderung alle Unterlagen / Informationen / Nachrichten, die es vom HVV erhält (auch in Arbeitskreisen) und die dieses Netz betreffen, an die Auftraggeber bzw. erteilt dem HVV eine entsprechende Freigabe, diese zu übermitteln.

Auf Absatz 7 wird verwiesen.

- (14) In der Kommunikation mit den Auftraggebern verwendet das EVU die Netzbezeichnung „Unterelbe 2018+“ und in Abrechnungen zusätzlich die von der LNVG vorgegebene Vertragsnummer.
- (15) Der Verkehrsvertrag unterliegt dem Hamburgischen Transparenzgesetz (HmbTG) und kann nach Maßgabe der Vorschriften im Informationsregister veröffentlicht werden. Zudem kann er Gegenstand von Auskunftsanträgen nach dem HmbTG sein.

§ 15a**Abschluss von Verträgen mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen**

- (1) Die Verhandlungen über die Nutzung der Infrastruktur, die Sicherung der Qualität der Infrastruktur sowie die Infrastrukturnutzungsentgelte führt das EVU solange eigenverantwortlich, wie die Auftraggeber nicht von ihrem Recht nach Abs. 5 Gebrauch machen. Gleiches gilt mit Blick auf den Abschluss der notwendigen Infrastrukturnutzungsverträge.
- (2) Das EVU hat in seinen Verträgen über die Benutzung der Infrastruktur eine Qualität der Infrastruktur sicherzustellen, die eine vertragsgemäße Durchführung der vertragsgegenständlichen Leistungen gewährleistet. Dabei sind insbesondere Vereinbarungen über die Vorhaltung ausreichender Kapazitäten, die Entwicklung der nutzbaren Geschwindigkeiten sowie den Erhalt von Rückfallebenen für absehbare Betriebsunregelmäßigkeiten zur Sicherung der Stabilität des Betriebsprogramms zu treffen. Des Weiteren sind die Verträge über die Benutzung der Infrastruktur mit jährlicher Kündigungsmöglichkeit auszugestalten. Verweigert das Infrastrukturunternehmen den Abschluss eines so ausgestalteten Vertrages, sind die Auftraggeber unverzüglich zu informieren, damit diese bei den Verhandlungen ggf. unterstützend tätig werden können. Außerdem ist das EVU in diesem Fall verpflichtet, auf Verlangen der Auftraggeber gegen eine solche Weigerung des Infrastrukturunternehmens außergerichtlich und gerichtlich vorzugehen. Die letzten drei Sätze des Abs. 6 gelten entsprechend. Fordern die Auftraggeber das EVU nicht zu einem entsprechenden Vorgehen auf oder lässt sich die vertraglich geschuldete Ausgestaltung der Verträge über die Benutzung der Infrastruktur nicht durchsetzen, wird das EVU von der in Rede stehenden vertraglichen Verpflichtung frei.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

- (3) Der Abschluss und die inhaltliche Ausgestaltung von Verträgen des EVU über die Nutzung der Infrastruktur bedürfen während der gesamten Laufzeit dieses Vertrages der vorherigen Zustimmung der Auftraggeber. Gleiches gilt für Veränderungen der Infrastruktur, soweit das EVU hierfür nach seinem Rechtsverhältnis zum Infrastrukturunternehmen vorab seine Zustimmung erklären muss. Das EVU hat den Auftraggebern aus diesem Grund die von den Infrastrukturunternehmen angebotenen Verträge – soweit möglich – mindestens vier Wochen vor dem beabsichtigten Abschluss, ansonsten unverzüglich nach Zugang beim EVU, vorzulegen. Ein Änderungsverlangen der Infrastrukturunternehmen an mit dem EVU geschlossenen Verträgen ist den Auftraggebern unverzüglich nach Zugang beim EVU vorzulegen. Erfüllt das EVU die aus den beiden vorangegangenen Sätzen hervorgehenden Pflichten nicht oder nicht rechtzeitig, gilt die Zustimmung der Auftraggeber als verweigert. Die Erstattung von höheren Infrastrukturbenutzungsentgelten wegen Veränderungen der Infrastrukturnutzungsverträge ist dann ausgeschlossen. Daneben reduziert sich das von den Auftraggebern zu erstattende Infrastrukturbenutzungsentgelt auf den Betrag, der bei vertragskonformen Verhalten des EVU zu zahlen gewesen wäre.

Erfüllt das EVU die aus den Sätzen 3 und 4 des vorangegangenen Unterabsatzes folgenden Pflichten, werden die Auftraggeber ihre Zustimmung nur aus wichtigem Grund verweigern und ggf. infolge einer Zustimmungsverweigerung entstehende negative wirtschaftliche Auswirkungen für das EVU (z. B. Mehrkosten, Mindereinnahmen durch Zugausfälle abzüglich der eingesparten Kosten) dem EVU ausgleichen. § 7 Abs. 3 gilt entsprechend.

- (4) Das EVU beteiligt die Auftraggeber an Trassenkonfliktgesprächen zwischen EVU und Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Sollte eine Teilnahme der Auftraggeber an den Gesprächen mangels Zustimmung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens nicht möglich sein, berichtet das EVU den Auftraggebern über die geführten Gespräche und legt diesen die Protokolle derselben vor. Das EVU trifft Entscheidungen in den Trassenkonfliktgesprächen nur nach Maßgabe der Auftraggeber. Für den Fall, dass das EVU diesbezügliche Vorgaben der Auftraggeber missachtet, sind die Auftraggeber berechtigt, nachträglich Ab- oder Umbestellungen, die im Zusammenhang mit dem entsprechenden Trassenkonflikt stehen, vorzunehmen. In diesem Fall kommen die Fristen und Quoten des § 3 Abs. 2 lit. a), c) und d) nicht zur Anwendung. Schadensersatzansprüche der Auftraggeber bleiben unberührt.

Ist die Anwendung des Höchstpreisverfahrens nach § 9 Abs. 6 EIBV vorgesehen, sind die Auftraggeber unverzüglich nach Eingang der Aufforderung des Betreibers der Schienenwege zum Angebot eines Entgeltes hierüber zu informieren; die Abgabe eines Angebotes ist erst nach Zustimmung der Auftraggeber vorzunehmen. Für den Fall, dass das EVU diesbezügliche Vorgaben der Auftraggeber missachtet, sind die Auftraggeber berechtigt, nachträglich Ab- oder Umbestellungen, die im Zusammenhang mit dem entsprechenden Trassenkonflikt stehen, vorzunehmen. In diesem Fall kommen die Fristen und Quoten des § 3 Abs. 2 lit. a), c) und d) nicht zur Anwendung. Schadensersatzansprüche der Auftraggeber bleiben unberührt.

- (5) Die Auftraggeber behalten sich das ausschließliche Recht zur Beantragung des Zugangs zur Infrastruktur, zur Verhandlungsführung und zum Abschluss von Nutzungsverträgen mit den Infrastrukturunternehmen sowie zur Beantragung der Überprüfung von Entscheidungen der Infrastrukturunternehmen durch die zuständigen Behörden vor. Die Verträge des EVU über die Benutzung der Infrastruktur sind

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

nach entsprechender Aufforderung durch die Auftraggeber zu kündigen, wenn die Auftraggeber gleichzeitig erklären, im Anschluss Vertragspartner der Infrastrukturunternehmen werden zu wollen. Soweit die Auftraggeber ihr Recht zur Verhandlungsführung und zum Abschluss von Nutzungsverträgen wahrnehmen, übernehmen sie gegenüber dem EVU die Gewährleistung für die für die vertragsgegenständlichen Leistungen notwendigen Vorleistungen der Infrastrukturunternehmen. Gleiches gilt bei Wahrnehmung der sonstigen Rechte nach Satz 1, wenn und soweit das EVU darlegen und beweisen kann, dass durch das Vorgehen der Auftraggeber die eigenen Leistungen gegenüber den Auftraggebern erschwert werden.

Die Auftraggeber behalten sich darüber hinaus vor, die zur Durchführung der geschuldeten Betriebsleistungen notwendigen Zugtrassen durch einen Rahmenvertrag gem. § 14a AEG i. V. m. § 13 EIBV unter Berücksichtigung der notwendigen Bandbreite zu sichern. Zu diesem Zweck schließen die Auftraggeber ggf. einen Mustervertrag nach Ziffer 4.4.1. der Schienennetz-Benutzungsbedingungen 2014 der DB Netz AG (SNB 2014) bzw. etwaigen Nachfolgeregelungen. Die Auftraggeber übertragen im Falle des Abschlusses eines Rahmenvertrages das Recht zur Anmeldung von Zugtrassen zum Jahresnetzfahrplan auf das EVU und stellen gegenüber der DB Netz AG klar, dass das für die Betriebsleistungen vorgesehene EVU die für eine Inanspruchnahme der Zugtrassen erforderlichen Vereinbarungen nach § 14 Abs. 6 AEG abschließt. Die Anmeldung von Zugtrassen zum Jahresnetzfahrplan bleibt daher Aufgabe des EVU, wenn und soweit die Auftraggeber nicht von ihrem Recht nach Satz 1 dieses Absatzes Gebrauch machen. Der mögliche Abschluss eines Rahmenvertrages durch die Auftraggeber entbindet das EVU nicht von der Verpflichtung zum Abschluss eines Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrages (Grundsatz-INV) gem. Ziffer 2.2.1. der SNB 2014 der DB Netz AG bzw. etwaiger Nachfolgeregelungen.

- (6) Das EVU muss gegenüber den Auftraggebern auf deren Verlangen hin nachweisen, dass es bestimmte in den von ihm abgeschlossenen Verträgen über die Inanspruchnahme der für die vertragsgegenständlichen Leistungen notwendigen Infrastruktur enthaltene Möglichkeiten genutzt hat, um die Infrastruktur auf die günstigste Art und Weise zu nutzen, oder dass deren Nutzung nicht möglich war. Ist dies nicht geschehen, schulden die Auftraggeber nur die Infrastrukturbenutzungsentgelte, die angefallen wären, wenn das EVU seinen Pflichten aus dem vorherigen Satz nachgekommen wäre. Unabhängig davon geht das EVU auf Aufforderung der Auftraggeber außergerichtlich und gerichtlich gegen die Infrastrukturunternehmen vor, wenn die Auftraggeber der Auffassung sind, dass die Infrastrukturbenutzungsentgelte unangemessen oder missbräuchlich ausgestaltet sind. Soweit das EVU der Aufforderung der Auftraggeber nachkommt, übernehmen diese die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendigen Kosten. Das EVU hat bei der Führung von Verfahren oder Prozessen Weisungen der Auftraggeber Folge zu leisten. Alternativ ist den Auftraggebern auf deren Verlangen Prozessstandschaft einzuräumen.
- (7) Sämtliche Änderungen des Infrastrukturzustandes und der Infrastrukturbenutzungsbedingungen (auch Preisänderungen) sind den Auftraggebern unverzüglich mitzuteilen. Gleiches gilt, wenn das EVU Kenntnis von offenkundigen Mängeln der Infrastruktur erhält, etwa von Langsamfahrstellen oder fehlender Stationsausstattung. In diesem Fall hat sich das EVU im Einvernehmen mit den Auftraggebern beim Infrastrukturunternehmen für eine Beseitigung des Mangels einzusetzen. Die

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Regelungen der letzten vier Sätze des Abs. 6 gelten bei aus Sicht der Auftraggeber unangemessenen oder missbräuchlichen Benutzungsbedingungen oder unbilligen Behinderungen durch das Infrastrukturunternehmen sowie im Falle einer aus Sicht der Auftraggeber unzureichenden Beseitigung von Mängeln an der Infrastruktur entsprechend.

§ 16**Vertragsstrafen/Schadensersatz**

- (1) Hält das EVU seine in Anlage A.13, Tabelle 1, genannten Vorlage-, Abstimmungs-, Berichts- und Meldepflichten nicht ein und hat es dies zu vertreten, was widerleglich vermutet wird, sind die Auftraggeber berechtigt, die in Anlage A.13, Tabelle 1, genannten Vertragsstrafen zu erheben. Unvollständige bzw. fehlerhafte Lieferungen führen nicht zur Einhaltung der vorgenannten Pflichten.

Erfüllt das EVU seine in § 4 Abs. 2 geregelten Pflichten nicht, sind die Auftraggeber berechtigt, eine Vertragsstrafe von bis zu 20.000,- Euro je Einzelfall in Ansatz zu bringen.

Schließt das EVU Verträge zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für die vertragsgegenständlichen Leistungen ohne vorherige Zustimmung der Auftraggeber ab, sind die Auftraggeber berechtigt, eine Vertragsstrafe von bis zu 50.000,- Euro je Einzelfall zu erheben.

Erfüllt das EVU seine Pflicht zur Lieferung von Soll-Daten gemäß Anlage A.3, Kap. 3.8, nicht oder nicht rechtzeitig, sind die Auftraggeber berechtigt, eine Vertragsstrafe in Höhe von bis zu 1.000 € je vollendeter Woche der Verspätung zu erheben. Erfüllt das EVU seine Pflicht zur Lieferung von Echtzeitdaten gemäß Anlage A.3, Kap. 3.8, nicht oder nur unvollständig, sind die Auftraggeber ferner berechtigt, eine Vertragsstrafe in Höhe von bis zu 1.000 € je vollendetem Tag, an dem dies geschieht, zu erheben. In den letzten 24 Monaten des Vertrages (unter Berücksichtigung eventueller Vertragsverlängerungen gemäß § 18 Abs. 2 und 3) werden die in diesem Unterabsatz genannten Vertragsstrafen der Höhe nach verdoppelt.

Erfüllt das EVU seine Pflicht zur Lieferung von Fahrplandaten gemäß Anlage A.4 nach schriftlicher Aufforderung nicht innerhalb einer Frist von zwei Wochen, sind die Auftraggeber berechtigt, eine Vertragsstrafe in Höhe von bis zu 10.000 € je Einzelfall zu erheben.

Besetzt das EVU nicht wie in Anlage A.12 gefordert mindestens 0,5 dauerhafte Personalstellen für das Marketing der Leistungen dieses Teilnetzes, sind die Auftraggeber berechtigt, eine Vertragsstrafe in Höhe von bis zu 3.000 € je vollständigen Kalendermonat zu erheben, in dem diese Vertragspflicht nicht erfüllt wird. Im Falle einer teilweisen Besetzung der vorgenannten Personalstellen verringert sich die maximale Höhe dieser Vertragsstrafe proportional.

Die Höhe der Vertragsstrafen nach diesem Absatz wird von den Auftraggebern jeweils nach billigem Ermessen und unter Berücksichtigung der Schwere des Verstoßes gegen die jeweiligen Vertragspflichten des EVU festgesetzt.

- (2) Bedient vom EVU vertraglich geschuldeter Busnotverkehr (BNV) oder Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen nicht alle Haltestellen des ausgefallenen Zuglaufes,

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

so wird eine Vertragsstrafe erhoben. Gleiches gilt, wenn die Kapazitäten der eingesetzten Fahrzeuge nicht dem jeweiligen Fahrgastaufkommen unter Einschluss des Platzbedarfs für die Beförderung von Gepäck entsprechen oder der aufgestellte Fahrplan für den SEV nicht eingehalten oder der SEV unpünktlich durchgeführt wird. Diese Vertragsstrafe beträgt maximal 50 % der durchschnittlichen Zugförderkosten gemäß § 7 Abs. 2a des jeweiligen Kalenderjahres für die ersetzte Leistung. Die Höhe der Vertragsstrafe wird von den Auftraggebern je nach dem Grad der Abweichung von den vertraglichen Anforderungen nach billigem Ermessen festgesetzt.

Erfüllt das EVU die in Kap.3.6 der Anlage A.3 vorgegebenen Mindestintervalle an die Fahrzeuginnenreinigung ~~im Jahresdurchschnitt~~ nicht, ~~weil geforderte Reinigungen in erheblichem Umfang nicht angesetzt werden~~, sind die Auftraggeber berechtigt, eine Vertragsstrafe in Höhe von bis zu 10.000 € je Jahr zu erheben ~~und sind zudem zur Ersatzvornahme auf Kosten des EVU berechtigt~~.

Richtet das EVU nach den Anforderungen von Kapitel 3.8 der Anlage A.3 keine Kundenhotline, und/oder kein Informationsmanagement ein, sind die Auftraggeber berechtigt, eine Vertragsstrafe in Höhe von jeweils bis zu 5.000 € je angefangenen Monat und je fehlender Einrichtung zu erheben. Werden unter C.6) und G) aufgeführte Mindestanforderungen nicht eingehalten, sind die Auftraggeber berechtigt, eine Vertragsstrafe in Höhe von 1.000 € je Einzelfall zu erheben. Gleiches gilt, wenn keine Internetseite und keine der geforderten Printmedien veröffentlicht werden. Werden über einen Zeitraum von mehr als 14 Tagen keine Echtzeitdaten über die System-Schnittstellen geliefert, wird bis zur Wiederaufnahme einer regelmäßigen Datenlieferung je weiteren Tag ohne Datenlieferung eine Vertragsstrafe in Höhe von 1.000 €/Tag fällig.

Werden mehr als 5% der Kundeneingaben pro Jahr nicht innerhalb ~~von 14 Tagen~~ ~~der in Anlage A.3, Kap. 5 genannten Fristen~~ beantwortet, wird eine Vertragsstrafe in Höhe von bis zu 10.000 € erhoben. Erhöht sich dieser Wert auf über 20 %, kann eine Vertragsstrafe in Höhe von bis zu 30.000 € erhoben werden.

Fallen in einem Jahr mehr als 0,1 % der Zugleistungen, bezogen auf die Zug-km, wegen des Fehlens oder der Nichteinsetzbarkeit eines Triebfahrzeugführers aus, wird zusätzlich zum Abzug nach § 9 Abs. 2 eine Vertragsstrafe in Höhe von 5 € je ausgefallenem Zug-km, der 0,1 % der Zug-km dieses Jahres überschreitet, erhoben. In den letzten 24 Monaten des Vertrages (unter Berücksichtigung eventueller Vertragsverlängerungen gemäß § 18 Abs. 2 und 3) beträgt die Vertragsstrafe davon abweichend 7 € je ausgefallenem Zug-km, der 0,1 % der Zug-km dieses Zeitraums überschreitet.

Werden die Anforderungen an den Fahrzeugzustand (Sauberkeit und Funktion) gemäß Anlage A.3, Kap. 3.6, und/oder die Vorgaben zum Zugbegleit- und Sicherheitspersonal gemäß Anlage A.3, Kap. 3.7, in den letzten 24 Monaten des Vertrages (unter Berücksichtigung eventueller Vertragsverlängerungen gemäß § 18 Abs. 2 und 3) nicht eingehalten, so wird in diesem Zeitraum zusätzlich zu den dort genannten Minderungen des Zuschusses eine Vertragsstrafe erhoben. Die Höhe der Vertragsstrafe entspricht der Höhe der entsprechenden Minderungen des Zuschusses.

~~Entsprechen die Dienstpläne für das Zugbegleitpersonal nicht den in Anlage A.3, Kap. 3.7 unter lit. b) genannten Anforderungen, sind die Auftraggeber berechtigt,~~

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

~~eine Vertragsstrafe in Höhe von jeweils bis zu 10.000 € je hiervon betroffenem Kalendermonat zu erheben.~~

- (3) Nimmt das EVU den Betrieb zum vereinbarten Beginn (siehe § 18 Abs. 1) nicht auf, so haben die Auftraggeber Anspruch auf die Zahlung einer Vertragsstrafe. Diese beträgt für jede vollendete Woche 0,5 % des Betrages, der sich aus den angebotenen Kosten (einschließlich Infrastrukturnutzungsentgelten) gemäß Anlage A.5 Pos. K für eine Woche ergibt. Bei nicht vollständiger Aufnahme des Betriebs verringert sich die nach den obigen Kriterien anfallende Vertragsstrafe auf den Wert, der sich aus dem Verhältnis der erbrachten zu den nicht erbrachten Betriebsleistungen ergibt.
- (4) Macht das EVU bei der Erfüllung der in Anlage A.13, Tabelle 2, genannten Pflichten eine unwahre Angabe, so sind die Auftraggeber berechtigt, eine Vertragsstrafe von bis zu 10.000,- €, mindestens jedoch von 500 € je Fall, zu erheben. Die konkrete Höhe wird von den Auftraggebern nach billigem Ermessen festgelegt.
- (5) Erfüllt das EVU seine in § 2 Abs. 2 geregelten Pflichten zur Vorlage eines Betriebsaufnahmekonzeptes innerhalb des dort vorgegebenen Zeitraums nicht oder nicht vollständig oder legt es kein nachvollziehbares und objektiv geeignetes Betriebsaufnahmekonzept vor, sind die Auftraggeber berechtigt, nach billigem Ermessen eine Vertragsstrafe in Höhe von bis zu 500,- € pro vollendetem Tag der Verspätung zu erheben. Gleiches gilt, wenn die Umsetzung des Betriebsaufnahmekonzeptes nicht fristgemäß erfolgt oder das EVU seiner Nachweispflicht zu dessen Umsetzung nicht nachkommt.
- (6) Verletzt das EVU seine Pflichten aus der Erklärung nach Anlage B.2.1.a oder seine Pflichten aus § 1 Abs. 10, 13 und 15, so hat die Freie und Hansestadt Hamburg für jeden schuldhaften Verstoß gegen diese Pflichten Anspruch auf die Zahlung einer weiteren Vertragsstrafe. Gleiches gilt für den Fall, dass ein von dem EVU eingesetzter Nachunternehmer oder ein von diesem eingesetzter Nachunternehmer gegen die soeben genannten Verpflichtungen verstößt. Die Vertragsstrafe nach diesem Absatz beträgt für jeden schuldhaften Verstoß 1 % des anteilig auf die Freie und Hansestadt Hamburg entfallenden Auftragswerts für die vertragsgegenständlichen Betriebsleistungen des EVU, bei mehreren Verstößen zusammen bis zu 5 % dieses Betrages.
- (7) Verletzt das EVU seine Pflichten aus den Erklärungen nach Anlage B.2.1.b oder seine Pflichten aus § 1 Abs. 10, 11 und 15, so hat die LNVG Anspruch auf Zahlung einer weiteren Vertragsstrafe. Gleiches gilt für den Fall, dass der Verstoß durch ein Nachunternehmen oder einen Verleiher von Arbeitskräften begangen wird und das EVU den Verstoß kannte oder kennen musste. Die Vertragsstrafe nach diesem Absatz beträgt für jeden schuldhaften Verstoß 1 % des anteilig auf die LNVG entfallenden Auftragswerts für die vertragsgegenständlichen Betriebsleistungen des EVU; bei mehreren Verstößen über die Vertragslaufzeit bis zu 10 % dieses Betrages. Ist die verwirkte Vertragsstrafe unverhältnismäßig hoch, so kann sie von der LNVG auf Antrag des EVU auf einen angemessenen Betrag herabgesetzt werden.
- (8) Die Vertragsstrafen nach diesem Vertrag werden nur verwirkt, wenn das EVU den Vertragsverstoß zu vertreten hat, was widerleglich vermutet wird.

Das EVU hat die Nichtaufnahme des Betriebs gemäß Abs. 3 insbesondere dann nicht zu vertreten, wenn

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

- dem EVU die erforderlichen Fahrzeuge nicht rechtzeitig zur Verfügung gestellt wurden oder
- ein Fall höherer Gewalt im Sinne des § 1 Abs. 2 Haftpflichtgesetz vorliegt.

Die Beweispflicht hierfür liegt beim EVU.

Vertragsstrafen nach diesem Vertrag werden nicht verwirkt, wenn der jeweilige Vertragsverstoß auf Mängeln an den beigestellten Fahrzeugen beruht, für die die Auftraggeber nach den Vorgaben des § 4 Nr. 3 VOL/B die Haftung übernehmen.

- (9) Die jährliche Höhe der in diesem Vertrag genannten Vertragsstrafen ist auf insgesamt 5 % der im betreffenden Jahr geltenden Zugförderkosten gemäß § 7 Abs. 2a begrenzt. Ist eine Vertragsstrafe unverhältnismäßig hoch, hat das EVU die Möglichkeit zur Beantragung einer Herabsetzung der Strafe entsprechend § 343 BGB. Sollten sich die Vertragspartner nicht auf eine Herabsetzung einigen, gilt für das Verfahren § 22. Die vorstehenden Vertragsstrafen werden zusätzlich zu einer etwaigen Zuschusskürzung gemäß § 9 erhoben. Schadensersatzansprüche der Auftraggeber gegen das EVU sowie weitere Rechte der Auftraggeber bleiben unberührt. Die gezahlten Vertragsstrafen sind jedoch auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen, soweit Interessenidentität besteht; als Schadensersatzanspruch gelten auch etwaige Ansprüche auf Verzugszinsen.
- (10) Kommt das EVU mit der Aufnahme des Betriebs (teilweise) in Verzug, so hat es den Auftraggebern den durch die verspätete Betriebsaufnahme entstehenden Schaden, insbesondere eventuelle Mehrkosten für die Durchführung der Leistungen durch ein anderes Verkehrsunternehmen sowie nach einer außerordentlichen Kündigung dieses Vertrages eventuell notwendige Kosten für die erneute Durchführung eines Vergabeverfahrens, zu ersetzen. Die Auftraggeber sind unter den in Satz 1 genannten Voraussetzungen außerdem berechtigt, ein anderes Unternehmen mit den vertragsgegenständlichen Leistungen zu beauftragen, bis das EVU sie erbringt. Das Recht der Auftraggeber zur außerordentlichen Kündigung nach § 19 dieses Vertrages bleibt hiervon unberührt. Das EVU hat keine Ansprüche gegen die Auftraggeber, soweit die Betriebsleistungen durch ein anderes Verkehrsunternehmen erbracht werden. Die vorstehenden Regelungen gelten entsprechend, wenn das EVU die vertragsgegenständlichen Leistungen während der Vertragslaufzeit ganz oder teilweise einstellt.

Die in diesem Absatz genannten Verpflichtungen des EVU und Rechte der Auftraggeber bestehen nicht, wenn das EVU mit der Aufnahme des Betriebs deswegen (teilweise) in Verzug kommt, weil die beigestellten Fahrzeuge über solche Mängel verfügen, die der Betriebsaufnahme entgegenstehen und für die die Auftraggeber nach den Vorgaben des § 4 Nr. 3 VOL/B die Haftung übernehmen.

§ 16a**Sicherheitsleistung**

- (1) Zur Absicherung von Schadensersatzansprüchen der Auftraggeber gegen das EVU wegen Nichterfüllung oder nicht gehöriger Erfüllung seiner Leistungspflichten, insbesondere zur Deckung etwaiger Mehrkosten bei der Beauftragung eines anderen EVU, und zur Absicherung etwaiger Überzahlungen aus den von den Auftragge-

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

bern geleisteten Abschlagszahlungen erbringt das EVU hinreichende Sicherheiten. Dabei hat das EVU die Wahl zwischen der Hinterlegung von 3,5 Mio. € oder dem Stellen einer Bürgschaft über diese Summe. Für beide Sicherungsmittel gilt § 18 VOL/B.

- (2) Machen die Auftraggeber während der Laufzeit Ansprüche aus oder in Zusammenhang mit dem hiesigen Vertrag gegen das EVU geltend und legen sie dem Sicherheitsleistenden die Kopie eines Schriftsatzes zur Erhebung einer Klage oder die Kopie eines Antrags auf Zustellung eines Mahnbescheids vor, verlängert sich die Laufzeit der Sicherheitsleistung in Höhe des Betrags, der als Streitwert geltend gemacht wird, zzgl. Zinsen und Kosten bis zum Ablauf von drei Monaten nach dem rechtskräftigen Abschluss des gerichtlichen Verfahrens. Gleiches gilt, wenn die Auftraggeber den Sicherheitsleistenden ohne Vorklage in Anspruch nehmen und hierüber ein gerichtliches Verfahren angestrengt wird. Wenn die klagenden Auftraggeber ihre Klage ganz oder teilweise zurücknehmen, endet die Verlängerung der Laufzeit der Sicherheitsleistung in Höhe des Betrages, auf den sich die Rücknahme bezieht.
- (3) Die Konzernbürgschaft wird – die Tauglichkeit des Konzernbürgen vorausgesetzt – zugelassen. Das Long Term Rating des Bürgschaftsgebers darf während der gesamten Vertragslaufzeit mindestens eine der folgenden Stufen nicht unterschreiten:
 - BBB von Standard and Poor's Corporation,
 - Baa2 von Moody's Investors Service,
 - BBB+ von Fitch Ratings.

Wenn das EVU die Sicherheitsleistung nicht rechtzeitig erbringt oder das Rating des Bürgschaftsgebers die vorgegebene Bewertung unterschreitet, sind die Auftraggeber berechtigt, eine ersatzweise beizubringende Sicherheitsleistung anzufordern oder, wenn diese nicht innerhalb der gesetzten angemessenen Frist beigebracht wird, die monatlichen Abschlagszahlungen einzubehalten und entsprechend § 18 Nr. 5 VOL/B zu hinterlegen, bis der aktuelle Sicherungsbetrag erreicht ist oder die ersatzweise beizubringende Sicherheitsleistung gestellt und anstelle der bislang gestellten Sicherheitsleistung von den Auftraggebern als Sicherheitsleistung verwendet werden kann. Gleiches gilt für den Fall, dass sich die Bürgschaft eines Bürgen als unwirksam oder nichtig herausstellt, die Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen eines Bürgen gemäß den Vorschriften der Insolvenzordnung beantragt wird oder ein Bürge auf Wunsch des EVU aus seiner Bürgschaftsverpflichtung entlassen werden soll.

- (4) Das EVU teilt den Auftraggebern alle 12 Monate beginnend vom Ausstellungsdatum der Bürgschaft das aktuelle Rating des Bürgschaftsgebers mit. Überprüfungen und mögliche Verschlechterungen des Ratings des Bürgschaftsgebers werden den Auftraggebern vom EVU unverzüglich angezeigt. Das EVU ist des Weiteren verpflichtet, den Auftraggebern die Beantragung der Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über das Vermögen eines Bürgschaftsgebers unverzüglich mitzuteilen. Die LNVG ist berechtigt, die sich aus diesem Vertrag ergebenden Ansprüche der Auftraggeber auf Rückerstattung von Abschlagszahlungen oder Schadensersatz in eigenem Namen geltend zu machen und einzuziehen.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

§ 17**Versicherungen**

Das EVU hat sich mindestens nach den gesetzlichen Vorgaben zu versichern und einen entsprechenden Versicherungsschutz für die Laufzeit des Vertrages aufrechtzuerhalten. Die Auftraggeber können jederzeit den Nachweis verlangen, dass die Versicherungen bestehen. Die Auszahlung von Abschlagszahlungen kann von der Vorlage der Nachweise abhängig gemacht werden.

§ 18**Laufzeit des Vertrages**

- (1) Der Vertrag tritt mit Zuschlagserteilung in Kraft. Die Betriebsleistungen sind ab Beginn des internationalen Fahrplanjahres 2019, voraussichtlich ab dem 09. Dezember 2018, zu erbringen.
- (2) Die Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen endet mit dem international vereinbarten Fahrplanwechsel neun Jahre nach dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme, voraussichtlich am 11. Dezember 2027. Findet der international vereinbarte Fahrplanwechsel im Jahr des Ablaufs der Leistungszeit nicht mehr im Dezember statt, so verlängert sich der Vertrag bis zum international vereinbarten Fahrplanwechsel nach diesem Zeitpunkt oder ersatzweise bis zu einem anderen aus Sicht der Auftraggeber geeigneten Zeitpunkt, maximal jedoch um 7 Monate.
- (3) Die Auftraggeber haben das Recht, die Vertragslaufzeit und die Leistungszeit gemäß Abs. 1 und 2 einseitig durch schriftliche Erklärung um bis zu weitere 12 Monate zu verlängern (Verlängerungsoption). Diese Verlängerungsoption ist bis spätestens 31.12.2025 in Schriftform auszuüben. Die Verlängerung kann einen Zeitraum von einzelnen Monaten erfassen, um den Vertrag z. B. zum sog. „kleinen“ Fahrplanwechsel im Juni zu beenden.

§ 19**Kündigung**

- (1) Der Vertrag kann von beiden Teilen nur aus wichtigem Grund gekündigt werden. Ein wichtiger Grund liegt vor, wenn dem kündigenden Teil unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses bis zur vereinbarten Beendigung nicht zugemutet werden kann. Ein wichtiger Grund ist insbesondere dann gegeben, wenn die Vermögensverhältnisse einer Partei sich wesentlich verschlechtern oder eine wesentliche Verschlechterung einzutreten droht, so dass eine Erfüllung der ihr aus dem Verkehrsvertrag obliegenden Pflichten unmittelbar und nicht nur im unerheblichen Umfang gefährdet erscheint. Dabei werden auch wesentliche Änderungen der gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse, soweit diese – insbesondere bei Änderungen des haftenden Kapitals sowie bei Abschluss oder Änderung von Gesellschafts-, Gewinnabführungs-, und Beherrschungsverträgen – zu einer Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage führen, berücksichtigt. Ein wichtiger Grund liegt auch vor, wenn der Mietvertrag über die Fahrzeuge vorzeitig endet.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Eine Kündigung erfolgt mit sofortiger Wirkung, sofern der Kündigende keinen abweichenden Beendigungstermin vorgibt.

- (2) Ein wichtiger Grund für die Auftraggeber ist ferner insbesondere gegeben, wenn
- a) das EVU die nach seinem Betriebsaufnahmekonzept gemäß Anlage A.11 für die Aufnahme des Betriebes notwendigen Maßnahmen und Vorarbeiten trotz schriftlicher Nachfristsetzung von einem Monat nicht ordnungsgemäß durchgeführt hat und deshalb der Termin für die Betriebsaufnahme nicht mehr eingehalten werden kann und das EVU dies zu vertreten hat;
 - b) das EVU den Termin für die Betriebsaufnahme nicht einhält und das EVU dies zu vertreten hat;
 - c) das EVU die Genehmigung nach § 6 AEG während der Vertragslaufzeit bestands- oder rechtskräftig verliert oder ein während der Vertragslaufzeit erfolgter Widerruf der Genehmigung nach § 6 AEG für sofort vollziehbar erklärt wird und das EVU entweder nicht unverzüglich Widerspruch oder Anfechtungsklage gegen den Widerruf erhebt und die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung beantragt oder das Gericht der Hauptsache die aufschiebende Wirkung letztinstanzlich nicht wiederherstellt;
 - d) das EVU dauerhaft oder wiederholt trotz mindestens zweimaliger Abmahnung desselben Vertragsverstoßes schuldhaft gegen vertragliche Verpflichtungen verstößt, soweit es sich mit Blick auf die Zumutbarkeit der Vertragsfortsetzung nicht um unwesentliche Verpflichtungen handelt;
 - e) das EVU oder seine Nachunternehmer eine seiner Pflichten aus der Erklärung nach Anlage B.2.1.a schuldhaft nicht erfüllt oder schuldhaft gegen eine seiner Pflichten aus § 1 Abs. 10, 13 und 15 verstößt (nur Teilkündigung der durch die Freie und Hansestadt Hamburg bestellten Leistungen);
 - f) das EVU oder seine Nachunternehmer eine sich aus den Erklärungen nach Anlage B.2.1.b ergebende Verpflichtung oder eine seiner Pflichten aus § 1 Abs. 10, 11 und 15 schuldhaft und nicht nur unerheblich nicht erfüllt (nur Teilkündigung der durch die LNVG bestellten Leistungen);
 - g) sich das EVU in Bezug auf die Vergabe an einer unzulässigen Wettbewerbsbeschränkung im Sinne des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen beteiligt hat.
- (3) Ein wichtiger Grund für das EVU ist insbesondere gegeben, wenn einer der Auftraggeber nacheinander Abschlüsse trotz zweimaliger schriftlicher Mahnung gegenüber allen Auftraggebern und Setzen einer Nachfrist von jeweils einem Monat nicht leistet, ohne dass insoweit ein Zurückbehaltungsrecht besteht. Ein wichtiger Grund für das EVU ist außerdem gegeben, wenn einer der Auftraggeber dauerhaft oder wiederholt trotz mindestens zweimaliger Abmahnung schuldhaft gegen sonstige vertragliche Verpflichtungen verstößt, soweit es sich mit Blick auf die Zumutbarkeit der Vertragsfortsetzung nicht um unwesentliche Verpflichtungen handelt.
- (4) Der Gekündigte ist dem Kündigenden zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der diesem aus einer rechtmäßigen Kündigung entsteht.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

§ 20

Revisionsklausel

- (1) Sofern auf mindestens einen der Auftraggeber mindestens eine der folgenden Bedingungen zutrifft, sind die Auftraggeber berechtigt, SPNV-Angebote im nachfolgend geregelten Umfang abzubestellen oder die Zugbegleitquote zu verringern:
- Dem Auftraggeber werden während der Laufzeit des Vertrages in einem Jahr weniger Finanzmittel zur Finanzierung von SPNV-Leistungen zugewiesen, als dies unter einer Fortschreibung mit 1,8 % der im Jahr 2016 erhaltenen Finanzmittel zur Finanzierung von SPNV-Leistungen eingetreten wäre. Als Finanzmittel zur Finanzierung von SPNV-Leistungen gelten:
 - a. Zuweisungen nach § 7 Abs. 1 und Abs. 5 NNVG,
 - b. Zuweisungen nach § 5 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
 - Für die Auftraggeber werden von Dritten bindende Vorgaben an die Ausgestaltung der SPNV-Angebote gemacht, die eine Fortführung der Angebote in der bisherigen Form und/oder dem bisherigen Umfang unmöglich oder unzumutbar machen oder dazu führen, dass sich hierdurch die Zugförderkosten gemäß § 7 Abs. 2a um mehr als 10 % erhöhen würden. Die genannten 10 % beziehen sich auf einen Vergleich der Zugförderkosten mit und ohne die bindenden Vorgaben Dritter bei ansonsten gleichen Bedingungen. Bzgl. der Unzumutbarkeit sind insbesondere technische und verkehrliche Aspekte zu beachten.
 - Während der Laufzeit erfolgt eine Erhöhung der Summe der gemäß Anlage A.7 Anhang 2 erstattungsfähigen Infrastrukturnutzungsentgelte, die um mehr als [1 je Jahr plus 2] Prozentpunkte über der allgemeinen Preisentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland (gemessen an der Entwicklung des Verbraucherindex für Deutschland, Gesamtindex, Fachserie 16, Reihe 7) liegt. Basisjahr für alle diesbezüglichen Berechnungen ist 2015.

Das Recht zur Abbestellung kann wie folgt ausgeübt werden:

- Die Abbestellung kann mit Wirkung für das Kalenderjahr des Ereignisses, welches zur Abbestellung berechtigt, oder in den Folgejahren erfolgen.
- Die Begrenzung der Abbestellmöglichkeiten nach § 3 Abs. 2 lit. c) Satz 2 und die dort genannten Fristen zur Abbestellung gelten nicht. Das Recht zur Abbestellung ist stattdessen im Umfang in dem Maße begrenzt, wie die Abbestellung notwendig ist, um die weiterhin zu erbringenden Leistungen mit der geringeren Mittelzuweisung zu finanzieren bzw. die aus den soeben genannten Sachverhalten resultierenden Kostenerhöhungen auszugleichen bzw. die bindenden Vorgaben Dritter zu erfüllen. Das Recht zu weiteren Abbestellungen nach § 3 Abs. 2 lit. c) bleibt hiervon unberührt. Die Fristen für die Abbestellungen ergeben sich aus den nachfolgenden Absätzen.

Die Anpassung des Zuschusses ist in § 7 Abs. 2 geregelt. Bei einer Reduzierung der Zugbegleitquote verringert sich der Zuschuss nach § 2 Nr. 3 VOL/B.

- (2) Entscheiden sich die Auftraggeber zu einer Abbestellung nach Abs. 1, teilen sie dem EVU diesen Wunsch, die Höhe der einzusparenden Finanzmittel und gleichzeitig ihre Vorstellungen über die herauszulösenden Linien oder Fahrlagen mit. Die Vertragsparteien streben an, sich binnen acht Wochen nach dieser Mitteilung über die herauszulösenden Linien oder Fahrlagen zu einigen. Hierfür erarbeitet das EVU

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

innerhalb von drei Wochen nach Zugang der Mitteilung gemäß Satz 1 einen Vorschlag, der dem von den Auftraggebern bestimmten Kürzungsbetrag entspricht, und leitet diesen den Auftraggebern zur Stellungnahme zu. Akzeptieren die Auftraggeber die Vorschläge des EVU nicht, sind sie berechtigt, dem EVU innerhalb von weiteren drei Wochen einen eigenen Vorschlag vorzulegen. Das EVU berechnet auf Verlangen der Auftraggeber im Anschluss innerhalb von zwei Wochen die Höhe des Kürzungsbetrages bei Umsetzung des Vorschlages der Auftraggeber über die herauszulösenden Linien oder Fahrlagen und übermittelt die Berechnung den Auftraggebern.

- (3) Sofern in acht Wochen nach der Mitteilung der Auftraggeber nach Abs. 2 Einvernehmen über die herauszulösenden Linien oder Fahrlagen sowie den sich daraus ergebenden Kürzungsbetrag hergestellt wird, wird das EVU die SPNV-Angebote unverzüglich, spätestens aber vier Wochen nach der Einigung, einstellen, sofern nichts anderes vereinbart wird. Ist eine einvernehmliche Lösung innerhalb von acht Wochen nicht zustande gekommen, hat das EVU die SPNV-Angebote nach gesonderter Aufforderung und nach den diesbezüglichen Vorgaben der Auftraggeber innerhalb der im vorherigen Satz dargestellten Frist einzustellen. Eine Reduzierung des Zuschusses erfolgt erst ab dem Zeitpunkt, zu dem nach den Bestimmungen dieses Absatzes die Einstellung der betreffenden SPNV-Angebote zu erfolgen hat. Die Abschlagszahlungen an das EVU werden entsprechend verringert.
- (4) Auf den Zuschuss für die durch die Auftraggeber bestellten Leistungen fällt auf Grundlage des Beschlusses der Finanzministerkonferenz vom 23.06.1994 und der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17.11.1995 keine Umsatzsteuer an. Die Auftraggeber gehen davon aus, dass diese Beschlüsse Bestand haben und die in diesem Vertrag geregelten Zuschusszahlungen nicht der Umsatzsteuerpflicht unterliegen. Dies ist eine wesentliche Grundlage dieses Vertrages nach § 313 Abs. 1 BGB. Sollte für Leistungen nach diesem Vertrag Umsatzsteuer geschuldet werden, wird diese vom EVU nach dem jeweils geltenden Steuersatz zusätzlich in Rechnung gestellt und von den Auftraggebern erstattet. Dies geschieht auch rückwirkend, soweit die Umsatzsteuerpflicht mit Rückwirkung festgestellt wird. Erstattet werden auch etwaige Säumniszinsen und -zuschläge, sofern diese nicht vom EVU zu vertreten sind. Bei Feststellung der Umsatzsteuerpflicht haben die Auftraggeber ein Recht zur Abbestellung. Die Begrenzung der Abbestellmöglichkeiten nach § 3 Abs. 2 lit. c) Satz 2 und die dort geregelte Frist zur Abbestellung gelten nicht. Das Recht zur Abbestellung ist stattdessen im Umfang in dem Maße begrenzt, wie die Abbestellung notwendig ist, um die aus der Feststellung der Umsatzsteuerpflicht resultierenden Kostenerhöhungen auszugleichen. Das Recht zu Abbestellungen nach § 3 Abs. 2 lit. c) bleibt hiervon unberührt. Die heraus zu lösenden Leistungen werden nach dem in § 20 Abs. 2 und Abs. 3 beschriebenen Verfahren ermittelt. Die Anpassung des Zuschusses ist in § 7 Abs. 2 geregelt.

§ 21**Nebenabreden und Änderungen**

Nebenabreden und Änderungen des Vertrages bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für die Änderung des Schriftformerfordernisses selbst.

§ 22

Schiedsverfahren

Bei Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien aus diesem Verkehrsvertrag, auch über die Rechtswirksamkeit des Vertrages, etwaiger Nachträge oder einzelner seiner Bestimmungen, entscheidet ein Schiedsgericht. Die Einzelheiten über die Zusammensetzung des Schiedsgerichts und das Verfahren werden in einem besonderen Schiedsvertrag (Anlage A.14) geregelt.

§ 23

Schlussbestimmungen

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für eine Vertragspartei insgesamt unzumutbar wird, werden die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages in ihrer Wirksamkeit dadurch nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke ergeben sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragsparteien angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.
- (2) Das EVU teilt den Auftraggebern alle wesentlichen Änderungen seiner gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse mit, soweit diese auf die Vertragsdurchführung Auswirkungen haben können. Dies gilt insbesondere für Änderungen des haftenden Kapitals, sowie den Abschluss oder die Änderung von Gewinnabführungs-, Beherrschungs- und Konzerneingliederungsverträgen. Die Vertragspartner haben sicherzustellen, dass für die Erfüllung aller vertraglichen Pflichten auch die jeweiligen Rechts- bzw. Besitznachfolger uneingeschränkt nach diesem Vertrag haften.
- (3) Das EVU ist der Preisprüfung nach VO PR 30/53 in der jeweils geltenden Fassung unterworfen. Das EVU ist verpflichtet, das Recht zur Preisprüfung bei allen Verträgen über wesentliche Vorleistungen zu sichern. Zur Erfüllung dieser Vertragspflicht reicht es aus, dass das EVU dem entsprechenden Unternehmen, insbesondere dem EIU, vor oder bei dem Abschluss des Vertrages über die betreffenden Vorleistungen schriftlich anzeigt, dass die Aufgabenträger die Anwendung der VO PR 30/53 in der jeweils geltenden Fassung auf solche Verträge verlangen. Für Ansprüche aus der Preisprüfung gelten nur die gesetzlichen Verjährungsfristen.

Jeder Auftraggeber kann seine Rechte nach VO PR 30/53 selbständig geltend machen. Das EVU ist verpflichtet, die im Ergebnis der Preisprüfung festgelegten Preise auch gegenüber allen übrigen Auftraggebern dieses Vertrages anzuwenden, letztere sind ebenfalls zur Anwendung dieser Preise verpflichtet.

- (4) Jede Vertragspartei erhält ein Exemplar dieses Vertrages.
- (5) Soweit die ordentlichen Gerichte trotz der vorstehenden Bestimmung des § 22 zuständig bleiben, ist Gerichtsstand Hannover.
- (6) Es gilt deutsches Recht. Verweisungen auf ausländisches Recht sind ausgeschlossen.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.0: Verkehrsvertrag

Anlagen:

Anlage A.1	Zusammengefasste Ergebnisse etwaiger Aufklärungsgespräche
Anlage A.2	Umfang Betriebsleistungen
Anlage A.3	Qualitätsstandards Verkehrsangebot
Anlage A.4	Planungskalender in der SPNV-Angebotsplanung
Anlage A.5	Kalkulationsschema (Kosten)
Anlage A.6	Einnahmen
Anlage A.7	Abrechnungsschema
Anlage A.8	Verkehrserhebungen
Anlage A.9	Anforderungen an den Vertrieb
Anlage A.10	- bleibt frei -
Anlage A.11	Betriebsaufnahmekonzept
Anlage A.12	Konzept für das Unternehmensmarketing
Anlage A.13	Vertragsstrafen
Anlage A.14	Schiedsvertrag

Hannover, den

Hamburg, den.....

.....
Für die Landesnahverkehrsgesellschaft Nie-
dersachsen mbH (LNVG)

.....
Für die Freie und Hansestadt Hamburg

.....
(in Druckbuchstaben)

.....
(in Druckbuchstaben)

....., den

.....
Für [EVU / Auftragnehmer]

.....
(in Druckbuchstaben)

Vertriebsvertrag

zwischen

EVU (...)

nachfolgend „Vertriebsverpflichteter“ genannt

und

EVU (...)

(nachstehend „Vertriebsempfänger“ genannt)

über

Vertriebsleistungen
auf den Linien

• ...

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9 Anhang 1: Vertriebsvertrag

Inhaltsverzeichnis

Vertriebsvertrag	0
Präambel	2
§ 1 Vertragsgrundlagen	2
§ 2 Vertriebsleistung	2
§ 3 Vergütung	3
§ 4 Laufzeit und Kündigung	3
§ 5 Informations- und Mängelansprüche	3
§ 6 Abrechnung und Zahlung	4
§ 7 Weitergabe von Vertriebsdaten	5
§ 8 Schlussbestimmungen	6

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+Teil III, Anlage A.9 Anhang 1: Vertriebsvertrag

Präambel

Der Vertriebsverpflichtete erbringt Verkehrsleistungen im SPNV für die Aufgabenträger ... im Netz Der Vertriebsempfänger erbringt Verkehrsleistungen im SPNV für die Aufgabenträger ... im Netz Beide Vertragsparteien sind nach den jeweiligen Verkehrsverträgen gegenüber den jeweiligen Aufgabenträgern zu Vertriebsleistungen, die auch Dritten gegenüber zu erbringen sind (Vertriebsverpflichteter), bzw. zur Inanspruchnahme von Vertriebsleistungen eines Dritten (Vertriebsempfänger) verpflichtet. Der Vertriebsverpflichtete erbringt auf der Grundlage dieses Vertriebsvertrages gegenüber dem Vertriebsempfänger Vertriebsleistungen an Stationen.

§ 1**Vertragsgrundlagen**

Vertragsbestandteil sind – bei Widersprüchen in dieser Reihenfolge –

1. die Auszüge aus dem Verkehrsvertrag (einschl. der Anlage Vertrieb) zwischen Vertriebsverpflichtetem und dessen Auftraggebern zum geschuldeten Vertrieb an Stationen (Anlage 1, wird bei Vertragsschluss erstellt),
2. die Regelungen dieses Vertriebsvertrages und
3. die Regelungen der Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen (VOL/B).

§ 2**Vertriebsleistung**

- (1) Der Vertriebsverpflichtete erbringt im Auftrag der Aufgabenträger bestimmte Vertriebsleistungen für den Vertriebsempfänger. Art und Umfang der Vertriebsleistungen bestimmen sich nach der Verpflichtung des Vertriebsverpflichteten aus seinem Verkehrsvertrag mit den Aufgabenträgern. Die Leistungen des Vertriebsverpflichteten sind jedoch beschränkt auf den personenbedienten Vertrieb bzw. den Vertrieb mit Fahrausweisautomaten (FAA) an Stationen nach Maßgabe der Anlage 1.
- (2) Der Vertriebsempfänger darf in den Stationen und im Umkreis von 500 m um den Mittelpunkt des Bahnsteigs mit der niedrigsten Ordnungsnummer der jeweiligen Station keine Fahrscheine vertreiben. Ausnahme: Der gewählte Standort liegt näher an einer Station, für die der Vertriebsempfänger selbst Vertriebsverpflichteter ist. Ausgenommen davon ist ebenfalls der Vertrieb im Zug (vgl. Anlage A.9 des Verkehrsvertrags, Ziffer 8).
- (3) Der Vertriebsverpflichtete darf die Vertriebsleistungen selbst oder durch Unterauftragnehmer erbringen.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+Teil III, Anlage A.9 Anhang 1: Vertriebsvertrag

§ 3**Vergütung**

- (1) Für die Vertriebsleistung nach § 2 erhält der Vertriebsverpflichtete vom Vertriebsempfänger 7,5 % der Brutto-Einnahmen zzgl. Umsatzsteuer.
- (2) Abweichend von Abs. 1 erhält der Vertriebsverpflichtete für Umsätze des Landestarifs Niedersachsen die im zugehörigen Gesellschaftsvertrag (§ 9) bzw. im Assoziierungsvertrag sowie in der Anlage 4 des Gründungsvertrags festgelegte Verkaufsprovision nach den dort festgelegten Regelungen.
- (3) Berechnungsbasis für die o. g. Vergütungen ist:
 - a. Im Landestarif Niedersachsen werden dem Vertriebsverpflichteten stationsbezogen alle Umsätze dieses Tarifs zugeordnet und damit bei der Berechnung der „Delta-Provision“ im Landestarif Niedersachsen zu seinen Gunsten berücksichtigt.
 - b. - entfällt -
 - c. Für die übrigen Tarife werden die Umsätze jeweils nach den Vorgaben der Anlage 2 prozentual aufgeteilt.

§ 4**Laufzeit und Kündigung**

- (1) Die Leistungspflicht beginnt, sobald der Vertriebsverpflichtete und der Vertriebsempfänger nach ihren jeweiligen Verträgen zur Verkehrsleistung verpflichtet sind. Sie endet, sobald nicht mehr beide Vertragsparteien nach ihren jeweiligen Verkehrsverträgen zur Verkehrsleistung verpflichtet sind, also auch bei der vorzeitigen Beendigung eines Verkehrsvertrags oder beider Verkehrsverträge.
- (2) Der Vertriebsvertrag ist auf eine bestimmte Laufzeit geschlossen. Eine ordentliche Kündigung ist während dieser Laufzeit nicht möglich. Für die Kündigung aus wichtigem Grund, insbesondere bei erheblichen Schlechtleistungen des Vertriebsverpflichteten, gilt § 314 BGB.

§ 5**Informations- und Mängelansprüche**

- (1) Der Vertriebsverpflichtete schuldet dem Vertriebsempfänger eine mangelfreie Leistung nach Maßgabe der Anlage 1.
- (2) Die Statusmeldungen des zentralen Überwachungs- und Steuerungssystems für FAA sind für alle Störungen und in Echtzeit dem Vertriebsempfänger bereitzustellen. Der Vertriebsverpflichtete hat den Vertriebsempfänger über alle weiteren Vertriebsmängel und -störungen, die länger als eine Stunde dauern, sowie über ggf. eingerichteten ersatzweisen Verkauf durch Servicepersonal unverzüglich, spätestens jedoch am nächsten Werktag zu informieren.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9 Anhang 1: Vertriebsvertrag

- (3) Der Ausfall von Vertriebseinrichtungen führt für den Vertriebsempfänger zu Minder-
einnahmen, die nach seinem Vertrag mit den Aufgabenträgern für ihn in der Regel
wirtschaftliche Nachteile zur Folge haben. Zum Ausgleich dafür schuldet der Ver-
triebsverpflichtete dem Vertriebsempfänger einen pauschalierten Schadensersatz:
- a) Für jeden vollen Kalendertag, an dem eine personenbediente Verkaufsstelle
entgegen der Verpflichtung aus Anlage 1 nicht geöffnet ist, erhält der Ver-
triebsempfänger vom Vertriebsverpflichteten eine durchschnittliche Tagesein-
nahme dieser Verkaufsstelle, multipliziert mit seinem Anteil an den Einnah-
men gemäß Anlage 2.
 - b) Wenn an der betreffenden Station **alle** FAA außer Betrieb sind: Ab dem **ers-
ten vollen** Kalendertag, an dem ein FAA entgegen der Verpflichtung aus An-
lage 1 nicht funktionsfähig ist, erhält der Vertriebsempfänger vom Vertriebs-
verpflichteten für jeden vollen Kalendertag des Ausfalls eine **volle** durch-
schnittliche Tageseinnahme dieses FAA, multipliziert mit seinem Anteil an den
Einnahmen gemäß Anlage 2.
 - c) Wenn an der betreffenden Station **mindestens 49 %**, aber nicht alle der FAA
außer Betrieb sind: Ab dem **zweiten vollen** Kalendertag, an dem ein FAA
entgegen der Verpflichtung aus Anlage 1 nicht funktionsfähig ist, erhält der
Vertriebsempfänger vom Vertriebsverpflichteten für jeden vollen Kalendertag
des Ausfalls eine **halbe** durchschnittliche Tageseinnahme dieses FAA, multi-
pliziert mit seinem Anteil an den Einnahmen gemäß Anlage 2.
 - d) Wenn an der betreffenden Station **mindestens 24 %**, aber maximal 49 % der
FAA außer Betrieb sind: Ab dem **zweiten vollen** Kalendertag, an dem ein
FAA entgegen der Verpflichtung aus Anlage 1 nicht funktionsfähig ist, erhält
der Vertriebsempfänger vom Vertriebsverpflichteten für jeden vollen Kalender-
tag des Ausfalls **25 %** der durchschnittlichen Tageseinnahme dieses FAA,
multipliziert mit seinem Anteil an den Einnahmen gemäß Anlage 2.

Maßgebend sind jeweils die Verkaufsdaten des letzten Kalenderjahres. Sofern da-
zu keine Daten vorliegen, sind die Daten aus den tatsächlich vorhandenen Daten
herzuleiten. Die Pflicht zum pauschalierten Schadensersatz nach lit. a) bis d) ver-
ringert sich, soweit der Vertriebsverpflichtete nachweist, dass dem Vertriebsemp-
fänger kein Schaden entstanden oder der entstandene Schaden geringer ist als der
pauschalierte Betrag.

Auf den pauschalierten Schadensersatz wird keine Vergütung nach § 3 gezahlt.

§ 6

Abrechnung und Zahlung

- (1) Der Vertriebsverpflichtete rechnet die Vertriebsleistungen gegenüber dem Ver-
triebsempfänger monatlich ab. Dabei legt er detaillierte Nachweise vor, aus denen
für jede Station die Anzahl der verkauften Fahrausweise und die Umsätze für Ver-
kehrsleistungen des Vertriebsempfängers, differenziert nach Fahrausweisarten, er-
sichtlich ist. Mindestens ist dabei nach den Fahrausweisarten
- relationsgebundene Einzelfahrausweise

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+**Teil III, Anlage A.9 Anhang 1: Vertriebsvertrag**

- Pauschalpreistickets
- Zeitkarten für Jedermann,
- ermäßigte Zeitkarten,
- Gruppenkarten,
- Sonstige,

getrennt nach Tarifen, zu differenzieren.

Auf Verlangen des Vertriebsempfängers gewährt der Vertriebsverpflichtete innerhalb von einer Woche nach dem Monatsende Einsicht in die zugrunde liegenden Abrechnungsunterlagen.

- (2) Der Vertriebsverpflichtete zahlt die (kassentechnischen) Einnahmen des Monats für Verkehrsleistungen des Vertriebsempfängers unter Abzug der Vergütung nach § 3 Abs. 1 an den Vertriebsempfänger aus. Der Anteil an den (kassentechnischen) Einnahmen des Monats für Verkehrsleistungen des hiesigen Vertriebsempfängers berechnet sich dabei nach den Bestimmungen des § 3 Abs. 3 lit. a-c. Der Zahlungseingang erfolgt dabei jeweils spätestens vierzehn Tage nach dem Monatsende. Auf § 7 Abs. 2 wird verwiesen.

§ 7

Weitergabe von Vertriebsdaten

- (1) Der Vertriebsempfänger stimmt einer Weitergabe der Vertriebsdaten an die Aufgabenträger des von ihm geschlossenen Verkehrsvertrages sowie des Verkehrsvertrages des Vertriebsverpflichteten zu. Der Vertriebsempfänger stimmt außerdem einer Weitergabe der Vertriebsdaten an die Abrechnungsstellen der jeweils anzuwendenden Tarife in dem Umfang, wie dies in den für die betreffenden Tarife geltenden Verträgen festgelegt ist, zu. Der Vertriebsverpflichtete darf die Vertriebsdaten darüber hinaus nicht an Dritte weitergeben. Der Vertriebsverpflichtete meldet die erzielten Einnahmen ordnungsgemäß an die zuständige Stelle und hält bei der Weitergabe nach Satz 1 die geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen ein und bemüht sich dazu, soweit erforderlich, um das Einverständnis der betreffenden Personen. Sofern er dennoch gegen datenschutzrechtliche Bestimmungen verstößt, stellt er den Vertriebsempfänger von allen etwaigen Ansprüchen Betroffener frei.
- (2) Zur Umsetzung der Vorgaben zur Vergütung (§ 3), der Abrechnung und Zahlung (§ 6) und der Übermittlung der Vertriebsdaten können die Vertragspartner gesonderte bzw. ergänzende Vereinbarungen treffen, um den Besonderheiten der Regelwerke der jeweiligen Tarife z. B. zur Einnahmemeldung, zu Einnahmearteilung, zu Provisionsregelungen etc. gerecht werden zu können. Diese Vereinbarungen müssen folgenden Randbedingungen genügen:
- a) Die Meldung der Einnahmen muss datentechnisch durchführbar sein.
 - b) Die Art und Weise der Meldung der Einnahmen darf die endgültige Aufteilung der Einnahmen aus diesem Tarif durch die Abrechnungsstelle nur so beeinflus-

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+**Teil III, Anlage A.9 Anhang 1: Vertriebsvertrag**

sen (sofern ein solcher Einfluss besteht), dass § 6 Abs. 2 Satz 2 nicht verletzt wird.

- c) Den Vertriebsempfängern steht bzgl. des Liquiditätseffekts genau der durch § 3 Abs. 3 lit. a-c festgelegte Anteil der Einnahmen zu. Soweit erforderlich, kann die Zahlung diesbezüglich als Abschlag gestaltet werden. Rundungen auf ganze Tickets mit späterer Spitzabrechnung sind erforderlichenfalls zulässig.
- d) Provisionen / Direktanteile o. ä. aus dem Verkauf der Tarife müssen so fließen, dass alle Vertragspartner im Saldo genau die Provisionen / Direktanteile o. ä. erhalten, wie wenn sie den durch § 3 Abs. 3 lit. a-c festgelegten Anteil der Einnahmen als kassentechnische Erlöse erzielt hätten. Der „Anteil an den Einnahmen“ bezieht sich erforderlichenfalls auf alle Tarifgruppen einzeln (z. B. bei unterschiedlich hohen Provisionen / Direktanteilen).
- e) Lösungen durch interne Verrechnung zwischen den Vertragspartnern (z. B. Vertriebsverpflichteter bekommt zunächst alle Provisionen und verteilt diese anteilig auf die Vertriebsempfänger weiter) sind zulässig.
- f) Die (anteilige) Einnahmemeldung darf auch durch die Vertriebsempfänger erfolgen, sofern die vorgenannten Bedingungen dadurch nicht verletzt werden, insbesondere wenn dies zur Umsetzung der vorgenannten Bedingungen erforderlich ist.

§ 8

Schlussbestimmungen

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für eine Vertragspartei insgesamt unzumutbar wird, werden die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages in ihrer Wirksamkeit dadurch nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke ergeben sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragsparteien angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.
- (2) Nebenabreden bestehen nicht. Änderungen des Vertrages bedürfen der Schriftform und der Zustimmung der betroffenen Aufgabenträger. Dieses Schriftformerfordernis kann seinerseits nur schriftlich geändert oder aufgehoben werden. Das Zustimmungserfordernis kann nur schriftlich durch die betroffenen Aufgabenträger aufgehoben werden.
- (3) Jede Vertragspartei erhält ein Exemplar dieses Vertrages nebst Anlagen.
- (4) Gerichtsstand ist Hannover.

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1:** **Auszüge aus dem Verkehrsvertrag zwischen Vertriebsempfänger und dessen Aufgabenträgern zum geschuldeten Vertrieb an Stationen**
- Anlage 2:** **Aufteilung der Umsätze für die Berechnung der Vergütung nach § 3 und die Berechnung des pauschalierten Schadensersatzes nach § 5 Abs. 3**

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9 Anhang 2: SPNV-Teilnetze und deren Linien

Name des SPNV-Teilnetzes, ggf. Kurzbezeichnung	Linien
Weser-Elbe-Netz	• Buxtehude – Bremervörde – Bremerhaven • Bremerhaven – Cuxhaven
S-Bahn Hamburg	u. a. • S3 Pinneberg – Hamburg Hbf – Hamburg-Harburg – Buxtehude – Stade
Hanse-Netz	• Bremen – Hamburg (Express-Linie) • Bremen – Hamburg (Regional-Linie) • Uelzen – Hamburg (Express-Linie) • Lüneburg – Hamburg (Regional-Linie)

Alle Angaben dienen ausschließlich der Information, welche Linien welchen SPNV-Teilnetzen in der Tabelle 1 der Anlage A.9 zugeordnet sind. Die Auftraggeber können jederzeit und ohne dass eine Informationspflicht ausgelöst würde, Änderungen der Zuordnung oder der Benennung vornehmen. Dies betrifft auch Änderungen der Linienführung, soweit die betreffende Station durch die Linie weiter bedient wird.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9 Anhang 3: unverbindliche Formulierungsempfehlung für ein Konzept zum Umgang mit Fahrgästen bei Störungen der FAA

Ziel dieses Konzeptes

Ziele dieses Konzeptes ist, die Einnahmen für das Netz ... zu sichern. Randbedingung ist dabei jedoch, dass zahlungswillige Fahrgäste bei Störungen der FAA und/oder Entwerter nicht als Schwarzfahrer behandelt werden dürfen.

Online-Anbindung

Die FAA und Entwerter werden mindestens im vertraglich vorgegebenen Umfang online an ein zentrales Überwachungs- und Steuerungssystem angebunden. In diesem Umfang ist dann sichergestellt, dass die jeweiligen Zustände der FAA und Entwerter direkt gemeldet werden und eine optimale Betreuung der FAA und Entwerter gewährleistet ist.

Informationen über gestörte FAA und/oder Entwerter werden über dieses System unmittelbar an das Zugbegleitpersonal weitergegeben. Im Fall einer Störung ist auf diese Weise gewährleistet, dass ein zahlungsbereiter Kunde, der im Zug ohne gültigen Fahrtausweis angetroffen wird, nicht als Schwarzfahrer behandelt wird. Das Zugbegleitpersonal hat mit diesem System im Regelfall bereits im Vorfeld die Informationen, die ein Fahrgast evtl. als Entschuldigung für eine nicht vorhandene gültige Fahrkarte anbringen würde.

Parallel zu den Zugbegleitern wird zeitgleich Wartungspersonal informiert, so dass die uneingeschränkte Verfügbarkeit der Vertriebsinfrastruktur schnellstens wiederhergestellt wird.

Für FAA und Entwerter, die nicht an ein zentrales Überwachungs- und Steuerungssystem angeschlossen sind, werden bekannte Störungen ebenfalls in der Leitstelle des EVU erfasst und den Zugbegleitpersonalen auf geeignete Art und Weise übermittelt.

Notverkauf

Bei defekten FAA sind die Servicemitarbeiter in der Lage, mit ihren mobilen Terminals einen Notverkauf für Fahrkarten zu ermöglichen.

Einnahmesicherung

Die laufende, kundenorientierte Ticketprüfung und die Bearbeitung der Prüfungsbeanstandungen sind unverzichtbare Vertriebsinstrumente zur Sicherung der Einnahmen. Ziel ist es, durch effektive Ticketprüfungen und eine effiziente Bearbeitung der Prüfungsbeanstandungen die Zahlungsmoral der Fahrgäste zu erhalten bzw. zu erhöhen und die Fahrgeldausfälle durch Fahrgeldhinterziehung zu reduzieren.

Die Prüfung der Tickets erfolgt als kundenorientierte Kontrollmaßnahme durch das Zugbegleitpersonal. Das bedeutet, dass nur in wirklich berechtigten Fällen das erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) tatsächlich vom Kunden eingefordert wird. Der Fahrgast wird kein EBE zahlen müssen, wenn er sich aus Gründen, die außerhalb seiner Verantwortung liegen, kein Ticket beschaffen oder entwerter konnte. Die einschlägigen gesetzlichen Regelungen werden in ihrer jeweils gültigen Fassung berücksichtigt.

Im Falle einer vom Fahrgast gemeldeten Störung, werden die Zugbegleiter in dem Fall, dass diese Störung über das zentrale Überwachungs- und Steuerungssystem nicht verifiziert werden kann, eine Aufforderung über ein Erhöhtes Beförderungsentgelt ausstellen und, sofern zahlungsmitteltechnisch möglich, bereits den Fahrpreis für die reguläre Fahrt kassieren. Die Aufforderung wird einen für den Fahrgast erkennbaren Vermerk enthal-

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9 Anhang 3: unverbindliche Formulierungsempfehlung für ein Konzept zum Umgang mit Fahrgästen bei Störungen der FAA

ten, dass eine FAA- bzw. Entwerterstörung als Grund angegeben wurde und dieser Hinweis geprüft wird.

Bei der Prüfung, ob eine Störung vorlag, werden neben der Prüfung des Online-Status ggf. auch Prüfungen vor Ort vorgenommen, damit auch Störungen erfasst werden, die das zentrale Überwachungs- und Steuerungssystem nicht erfassen kann.

Sollte der FAA bzw. Entwerter tatsächlich defekt gewesen sein, hat sich der Vorgang für den Kunden mit Zahlung des Fahrpreises erledigt. Sollte keine Störung ermittelbar sein, wird der Fahrgast schriftlich zur Zahlung des noch offenstehenden Betrages aufgefordert.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

Vorbemerkungen

Die Aufgabenträger in Niedersachsen, Hamburg und Bremen werden künftig jede Vertriebseinrichtung (personen- bzw. fernbediente Vertriebsstelle, Fahrausweisautomaten, Entwerter) genau einem SPNV-Teilnetz zuordnen, wobei es stationsbezogen möglich ist, dass die Vertriebseinrichtungen mehreren Netzen zugeordnet sind. Das in diesem Teilnetz verkehrende EVU hat dann auf Basis vorgegebener Verträge über genau jene Vertriebseinrichtungen auch den Vertrieb für alle anderen dort verkehrenden SPNV-Unternehmen zu erbringen (nachfolgend als **„Vertrieb A“** bezeichnet). Gleichzeitig wird die Verlässlichkeit von Standorten des personenbedienten Vertriebs durch die verpflichtende Umsetzung von Rückfallkonzepten gestärkt. Grundlage des Vertriebs A ist neben den Regelungen dieser Anlage der Vertriebsvertrag (s. Anhang 1).

Für einen Übergangszeitraum ist es für einzelne Stationen dennoch erforderlich, weiterhin auf die konventionelle Organisation des Vertriebs (nachfolgend als **„Vertrieb B“** bezeichnet) zurückzugreifen. In diesem Fall beziehen sich nachfolgend die zeitlichen Angaben „bis Ende ...“ auf den Termin des internationalen Fahrplanwechsels im Dezember des betreffenden Jahres. Dementsprechend beziehen sich zeitliche Angaben „ab ...“ auf den Beginn des entsprechenden internationalen Fahrplanjahres, das bereits im Dezember des vorigen Kalenderjahres beginnt.

Stationsbezogen sind alle Vertriebseinrichtungen immer dem Vertrieb B zugeordnet, sofern sie nicht in Tabelle 1 (s. Kap. 2) dem Vertrieb A zugeordnet sind.

1) Vertrieb A und B: Rahmenbedingungen

Die vom EVU zu bedienenden Linien liegen im Verkehrsgebiet der Verkehrsverbünde bzw. Tarifgemeinschaften

- Hamburger Verkehrsverbund,
- Niedersachsentarif und
- Schleswig-Holstein-Tarif (nur für ein- und ausbrechende Fahrten in den / aus dem „Großbereich Hamburg“ (Ringe AB) des HVV aus / nach Schleswig-Holstein).
- An der Station Cuxhaven ist zudem im Vertrieb A der VBN-Übergangstarif Landkreis Cuxhaven (in Richtung Bremerhaven) zu vertreiben.

Vertriebsbestimmungen des HVV, des SH-Tarifs und des VBN (soweit zutreffend) sowie des Niedersachsentarifs sind vom Vertriebsverpflichteten (Vertrieb A) bzw. vom EVU (Vertrieb B) einzuhalten.

Der Vertrieb über Automaten im Zug ist nicht zulässig. Der personenbediente Vertrieb im Zug ist ausschließlich in den in Kap. 9 definierten Ausnahmefällen gefordert und zulässig.

Die Summe der jährlichen Minderungen des Zuschussbedarfs nach den Regelungen dieser Anlage ist auf insgesamt 2 % der Zugförderkosten gemäß Anlage A.0, § 7 Abs.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

2a, des jeweiligen Jahres begrenzt. Gemäß § 276 Abs. 3 BGB gilt jedoch die Begrenzung bei Vorsatz des EVU nicht.

Die in Anlage A.9 Anhang 1 (Vertriebsvertrag), § 3 Abs. 2 bezeichnete Vertriebsprovision im Niedersachsentarif ist als Deltaprovision ausgestaltet und wurde in der betreffenden Anlage zum Gründungsvertrag für den standortabhängigen Vertrieb mit einem Provisionssatz von 8,5 % festgelegt.

2) Vertrieb A: Grundsätze, Zuordnung der Stationen zu SPNV-Teilnetzen

Sind Stationen bzgl. des Vertriebs in der nachfolgenden Tabelle 1 ganz oder anteilig dem Teilnetz „Unterelbe 2018+“ zugeordnet, so ist das EVU für die Station bzw. die betreffenden Vertriebseinrichtungen **„Vertriebsverpflichteter“** (vgl. hierzu den Vertriebsvertrag) und muss

- die in dieser Anlage für die betreffende Station geforderten Vertriebsleistungen erbringen UND
- den EVU, die ggf. unter „weitere SPNV-Teilnetze“ aufgeführt sind, den Abschluss des Vertriebsvertrags (s. Anhang 1) einschl. Anlagen für die betreffenden Vertriebseinrichtungen anbieten. Die EVU der betreffenden weiteren Teilnetze werden in ihren Verkehrsverträgen durch die jeweiligen Auftraggeber verpflichtet, den Vertriebsvertrag wie angeboten anzunehmen und nur unter den im Vertriebsvertrag beschriebenen Umständen zu kündigen.

Wird der Vertriebsvertrag wirksam gekündigt, reduziert sich der an das EVU zu zahlende Zuschuss nach § 2 Nr. 3 VOL/B. Auf § 7 Abs. 3 des Verkehrsvertrages wird verwiesen.

Sind Stationen bzgl. des Vertriebs in der nachfolgenden Tabelle 1 ganz oder anteilig unter „weitere SPNV-Teilnetze“ aufgeführt, so ist das EVU für die betreffenden Vertriebseinrichtungen **„Vertriebsempfänger“** und muss den vom EVU des zugeordneten SPNV-Teilnetzes (Vertriebsverpflichteten) angebotenen Vertriebsvertrag (s. Anhang 1) einschl. Anlagen wie angeboten annehmen. Es darf diesen Vertriebsvertrag nur unter den dort beschriebenen Umständen kündigen. Es darf zudem an dieser Station keine weiteren Vertriebsleistungen beauftragen oder selbst erbringen, es sei denn, diese sind im Vertriebsvertrag gestattet oder in anderen SPNV-Verkehrsverträgen des EVU gefordert. Auf § 8 Absatz 10 42 des Verkehrsvertrags wird verwiesen. Das EVU als Vertriebsempfänger ist verpflichtet, der LNVG die bei Anwendung der verkehrsüblichen Sorgfalt erkennbaren Mängel der Vertriebsleistungen des Vertriebsverpflichteten unverzüglich mitzuteilen. Unterlässt das EVU dies, übernimmt es selbst die Haftung für die Qualität der Vertriebsleistungen.

Die Auftraggeber verpflichten sich, im Verkehrsvertrag mit dem jeweiligen Vertriebsverpflichteten bzgl. der hier betroffenen Vertriebseinrichtungen genau die Anforderungen aufzunehmen, die in dieser Anlage angegeben sind.

Wird der Vertriebsvertrag wirksam gekündigt, schuldet das EVU als Vertriebsempfänger den Auftraggebern die Leistungen, die hier dem Vertriebsverpflichteten zugeordnet sind, ausgenommen jene Verpflichtungen und Rechte, die der betreffende Vertriebsverpflichtete gegenüber den EVU der „weiteren SPNV-Teilnetze“ hat. Die aus der Übernahme der dem Vertriebsverpflichteten zugeordneten Vertriebsleistungen

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

resultierenden Kosten werden dem EVU in diesem Fall nach § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. Auf § 7 Abs. 3 des Verkehrsvertrages wird verwiesen.

Tabelle 1: Stationen des Vertriebs A

Station	Zugeordnetes SPNV-Teilnetz	Weitere SPNV-Teilnetze
	EVU wird Vertriebsverpflichteter	EVU wird/werden Vertriebsempfänger
Hamburg Hbf*	Hanse-Netz, (S-Bahn Hamburg)	Unterelbe 2018+
Hamburg-Harburg*	Hanse-Netz, (S-Bahn Hamburg)	Unterelbe 2018+
Buxtehude	S-Bahn Hamburg	• Unterelbe 2018+ • Weser-Elbe-Netz (ab 2022)
Horneburg	S-Bahn Hamburg	Unterelbe 2018+
Stade	S-Bahn Hamburg	Unterelbe 2018+
Hammah (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	Unterelbe 2018+	
Himmelpforten (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	Unterelbe 2018+	
Hechthausen (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	Unterelbe 2018+	
Hemmoor (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	Unterelbe 2018+	
Wingst (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	Unterelbe 2018+	
Cadenberge (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	Unterelbe 2018+	
Otterndorf (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	Unterelbe 2018+	
Cuxhaven (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	Unterelbe 2018+	Weser-Elbe-Netz (ab 2022)

* In Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg sind am Vertrieb A nur die Teilnetze „Unterelbe 2018+“ und „Hanse-Netz“ beteiligt. Für die übrigen SPNV-Netze (S-Bahn Hamburg, Netze nach Schleswig-Holstein) bestehen davon unabhängig weitere Vertriebsrechte und -pflichten.

3) Vertrieb A und B: Allgemeine Anforderungen an den Vertrieb

Die Gestaltung und Organisation des Fahrscheinvertriebs liegt in der Zuständigkeit und Verantwortung des Vertriebsverpflichteten (Vertrieb A) bzw. des EVUs (Vertrieb B). Er/es kann die Vertriebsleistungen selbst erbringen, einen/mehrere Dritte(n) als

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

Vertriebsdienstleister beauftragen oder eine Kombination aus beiden vorstehenden Möglichkeiten wählen.

An jeder in Kap. 5 benannten Station muss der Vertriebsverpflichtete (Vertrieb A) bzw. das EVU (Vertrieb B) einen Verkauf über Automaten und, soweit gefordert, zusätzlich die Entwertung der Fahrausweise gewährleisten. An ausgewählten Stationen ist außerdem ein personenbedienter Vertrieb in der geforderten Form zu gewährleisten (vgl. Kap. 6). Weitere Vertriebspflichten sind in den Kap. 7 ff. geregelt.

Die Tarifdaten sind aus den Datenbanken der jeweils betroffenen Verbünde, Tarifgemeinschaften oder Verkehrsunternehmen z. B. über eine zu schaffende Importschnittstelle zu übernehmen. Den Aufwand für die Entwicklung der Schnittstelle(n) und für die regelmäßige Übernahme der Daten trägt der Vertriebsverpflichtete (Vertrieb A) bzw. das EVU (Vertrieb B).

Falls sich während der Laufzeit die Notwendigkeit zur Programmierung weiterer Tarife in die FAA ergibt, liegt dies ebenfalls in der Verantwortung des Vertriebsverpflichteten (Vertrieb A) bzw. des EVU (Vertrieb B). Die aus der Programmierung notwendiger weiterer Tarife in die FAA und in die Systeme für den personenbedienten Vertrieb resultierenden Kosten werden dem Vertriebsverpflichteten bzw. dem EVU nach § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet, Tarifänderungen sind von dieser Regelung jedoch nicht umfasst. Auf § 7 Abs. 3 des Verkehrsvertrages wird verwiesen. Gleichmaßen werden auch die Kosten für die Programmierung notwendiger weiterer Tarife in weitere Vertriebssysteme, z. B. Abo- oder Onlinevertrieb, nach § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet, sofern die Auftraggeber den Vertrieb dieses Tarifs über den betreffenden Vertriebskanal ausdrücklich fordern.

4) Vertrieb A und B: Mindestanforderungen Sortiment und Ziele

An den Stationen ist der Vertrieb von Tarifen, wie aus folgender Tabelle 2 ersichtlich, zu gewährleisten:

Tabelle 2: Zu vertreibende Tarife je Gebiet

Gebiet / Verbundgesellschaft	zuständige(r) Auftraggeber	Tarife
Gesamtes Bedienungsgebiet	LNVG, Hamburg	- Tarif nach BBDB oder diesen ersetzender Tarif gemäß Verkehrsvertrag § 12 Abs. 1 Unterabsatz 2 (nur Nahverkehr) - Gemeinschafts- oder Landestarif gemäß Verkehrsvertrag § 12 Abs. 3 2 (nicht jedoch SH-Tarif), einschl. Niedersachsentarif: Zu allen Zielen des Tarifs
HVV-Gebiet einschl. sowie HVV- Übergangstarifgebiet im Landkreis Cuxhaven	LNVG, Hamburg	Zusätzlich: - HVV-Tarif zu allen Zielen im HVV (einschl. Übergangstarif) - HVV-Übergangstarif im LK Cuxhaven zu allen Zielen im HVV (einschl. und im HVV-Übergangstarif Cuxhaven)

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

		Bei Vorliegen der u. g. Voraussetzungen: SH-Tarif
Cuxhaven / VBN (nur Vertrieb A)	LNVG	Zusätzlich: VBN-Übergangstarif zu allen Zielen im VBN

Über jeden Vertriebsweg sind die Fahrausweisarten anzubieten, deren Vertrieb über den jeweiligen Vertriebsweg im betreffenden Tarif vorgesehen ist. Gibt es im betreffenden Tarif keine Festlegungen, gilt ersatzweise die entsprechende Regelung des Niedersachsentarifs, deren aktueller Stand in Anlage 4 des Gründungsvertrages der NITAG (s. Anlage IV, 4 Vertriebsregeln) enthalten ist. Mehrfahrten- und Tageskarten sowie Zuschläge sind dabei wie Einzelfahrausweise zu behandeln. Für den Fall, dass die entsprechende Regelung des Niedersachsentarifs ersatzweise gilt und gegenüber dem aktuellen Stand geändert wird, übernehmen die Auftraggeber ggf. resultierende Mehrkosten gegen Nachweis. Es gelten die Vorgaben der Anlage A.0, § 7 Abs. 3.

Die Fahrscheine der unter „Gesamtes Bedienungsgebiet“ genannten Tarife sind zu allen bundesweiten Zielen (sofern im betreffenden Tarif zutreffend) anzubieten. Für den Tarif nach BBDB oder den diesen ersetzenden Tarif gemäß Verkehrsvertrag § 12 Abs. 1 Unterabsatz 2 ist jedoch eine Zahl von 100.000 Relationen ausreichend. Sofern nicht alle Relationen angeboten werden, ist ein Antrittsfahrschein anzubieten.

An den Stationen, an denen der SH-Tarif gilt, („SH-plus-HVV“ im „Großbereich Hamburg“ des HVV (Ringe AB)), ist zusätzlich der SH-Tarif anzubieten, falls das EVU an der Vertriebsprovisionsregelung innerhalb des SH-Tarifs beteiligt ist oder eine ersatzweise Vergütung für den Vertrieb erhält. Andernfalls ist der Vertrieb des SH-Tarifs nicht verpflichtend vorgegeben.

Erfüllt das EVU seine Pflicht zur Umsetzung der Vertriebsbestimmungen der in Ziffer 1) genannten Verkehrsverbünde bzw. Tarifgemeinschaften und/oder der vorstehend aufgeführten „Mindestanforderungen Sortiment und Ziele“ nicht oder nur unvollständig, sind die Auftraggeber berechtigt, den Zuschuss je nach Umfang der betreffenden Vertragsnichterfüllung um bis zu 240 € je angefangenem Tag und Vertriebseinrichtung, an der dies geschieht, zu mindern.

5) Vertrieb A und B: Fahrausweisautomaten (nachfolgend: FAA) und Entwerter¹

Sowohl Vertriebsverpflichteten wie Vertriebsempfänger (Vertrieb A) bzw. das EVU (Vertrieb B) betreffen folgende Regelungen:

1. Im Fall einer FAA- oder Entwerterstörung darf ein zahlungsbereiter Kunde, der im Zug ohne bzw. mit nicht entwertetem Fahrausweis angetroffen wird, nicht als Schwarzfahrer behandelt werden. Dabei dürfen dem Kunden keine unzumutbaren Bedingungen auferlegt werden. Als unzumutbar gilt hier auch, einem zahlungsbereiten Kunden lediglich die Zahlung zu einem späteren Zeitpunkt („auf Rechnung“) anzubieten. Das EVU hat zu diesem Zweck spätestens bis zur Vorlage

¹ Im Teilnetz „Unterelbe 2018+“ werden keine Entwerter benötigt. Aus Konsistenzgründen zu Vertragsunterlagen anderer Teilnetze (s. Vertriebsvertrag) sind jedoch im Text an den betreffenden Stellen auch Entwerter erwähnt.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

des regulären Vertriebskonzepts (s. Anlage A.0, § 10 Abs. 1) ein Konzept zum Umgang mit Kunden ohne oder mit nicht entwertetem Fahrausweis zu erarbeiten und den Auftraggebern zur Zustimmung vorzulegen. Die Auftraggeber werden ihre Zustimmung nicht verweigern, wenn das Konzept vollständig die vorgenannten Bestimmungen erfüllt. Eine unverbindliche Formulierungsempfehlung der Auftraggeber ist als Anhang 3 beigelegt.

- Die Auftraggeber sind im monatlichen Statusbericht (s. Anlage A.3 Anhang 2) über defekte FAA und Entwerter sowie ggf. Ersatzmaßnahmen zu informieren. Vertriebsverpflichtete trifft diese Pflicht auch gegenüber ihren Vertriebsempfängern (vgl. § 5 Abs. 2 Vertriebsvertrag).

Den Vertriebsverpflichteten (Vertrieb A) bzw. das EVU (Vertrieb B) betreffen außerdem folgende Regelungen:

- An den in den Tabellen 3 und 4 genannten Stationen muss mindestens die dort genannte Anzahl an FAA und Entwertern an den ggf. vorgegebenen Standorten installiert sein. Für Tabelle 4 gilt diese Vorgabe nur insoweit, wie der Auftragnehmer in Tabelle 1 zum Vertriebsverpflichteten bestimmt wird. Andernfalls bezieht sich die Angabe in Tabelle 4 auf die Zahl an FAA bzw. Entwertern, die die Auftraggeber bei dem anderen Vertriebsverpflichteten vertraglich fordern werden; diese Angaben sind zur besseren Unterscheidung kursiv gesetzt und grau hinterlegt.

Tabelle 3: FAA und Entwerter im Vertrieb B

Auftrag- geber	Station	Anzahl FAA	Standort(e)
LNVG	Hammah (bis Ende 2019)	2	1 je Bahnsteig
	Himmelpforten (bis Ende 2019)	2	1 je Bahnsteig
	Hechthausen (bis Ende 2019)	1	Zuwegung Hausbahnsteig
	Hemmoor (bis Ende 2019)	2	1 je Bahnsteig
	Wingst (bis Ende 2019)	2	1 am Zugang zu Bahnsteig 1; 1 auf Bahnsteig 2 neben Wetterschutzhäuschen
	Cadenberge (bis Ende 2019)	2	1 je Bahnsteig
	Otterndorf (bis Ende 2019)	2	1 je Bahnsteig
	Cuxhaven (bis Ende 2019)	2	Auf dem Kopfbahnsteig

Tabelle 4: FAA und Entwerter im Vertrieb A

Auftrag- geber	Station	Anzahl FAA	Standort(e)
Hamburg	<i>Hamburg Hbf</i>	<i>3*</i>	<i>Keine Vorgabe*</i>

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

	<i>Hamburg-Harburg</i>	<i>2*</i>	<i>Keine Vorgabe*</i>
LNVG	<i>Buxtehude</i>	<i>4</i>	<i>Keine Vorgabe</i>
	<i>Hornburg</i>	<i>2</i>	<i>Keine Vorgabe</i>
	<i>Stade</i>	<i>4</i>	<i>Keine Vorgabe</i>
	Hammah (ab 2020)	2	1 je Bahnsteig
	Himmelpforten (ab 2020)	2	1 je Bahnsteig
	Hechthausen (ab 2020)	1	Zuwegung Hausbahnsteig
	Hemmoor (ab 2020)	2	1 je Bahnsteig
	Wingst (ab 2020)	2	1 je Bahnsteig
	Cadenberge (ab 2020)	2	1 je Bahnsteig
	Otterndorf (ab 2020)	2	1 je Bahnsteig
	Cuxhaven (ab 2020)	2; ab 2022: 3	auf dem Kopfbahnsteig

* An den Stationen Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg sind die 3 bzw. 2 FAA gleichzeitig eine Maximalvorgabe in der Hinsicht, dass der Vertriebsvertrag auf die betreffende Zahl FAA beschränkt ist. Betreibt oder beauftragt der Vertriebsverpflichtete dort mehr FAA, kann das EVU verlangen, dass die ihm anteilig zugeordneten FAA diejenigen sind, die am ehesten einen räumlichen Bezug zu den Abfahrtsbahnsteigen des RE 5 haben.

Für die Standorte gilt ergänzend:

Für Aufstellung, Pflege und Wartung der FAA und Entwerfer sowie Bestückung und Leerung der FAA ist der Vertriebsverpflichtete (Vertrieb A) bzw. das EVU (Vertrieb B) verantwortlich. Die Standorte der FAA müssen ganzjährig blendfrei und sollen wettergeschützt sein.

Sofern an einer Station Standort(e) vorgegeben sind und sich diese Vorgabe auf einen Standort bezieht, an dem bereits heute ein oder mehrere Automaten stehen, gilt:

I. Werden die derzeit betriebenen FAA zur Erfüllung der hiesigen Vertriebspflichten genutzt, sind sie an den genannten Standorten vorzuhalten. In diesem Fall gilt die o. g. Anforderung „Die Standorte der FAA müssen ganzjährig blendfrei und sollen wettergeschützt sein“ nur nachrangig.

II. Werden die derzeit betriebenen FAA zur Erfüllung der hiesigen Vertriebspflichten nicht genutzt und

a) wird ein derzeit betriebener FAA an diesen Standorten abgebaut, muss einer der anzubietenden FAA vorrangig an diesem Standort aufgestellt werden;

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

- b) bleiben die derzeit betriebenen FAA an ihren Standorten erhalten, sollen die FAA des Vertriebsverpflichteten bzw. EVU in einer Entfernung bis maximal 10 Meter von diesen Standorten aufgestellt werden;
- c) ist dem Vertriebsverpflichteten bzw. EVU die Einhaltung der Anforderungen aus lit. a) nicht möglich oder entscheidet er / es sich gegen die Empfehlung laut lit. b), sind die vertraglich geschuldeten FAA vorrangig an den für die hiesigen Verkehre genutzten Bahnsteigen oder an den Zugängen zu diesen vorzuhalten und erst nachrangig an anderen Orten innerhalb der Station aufzustellen.
- III. Auf die Pflicht zur Konkretisierung des Standortes der FAA nach § 10 43-Abs. 1 Satz 2 des Verkehrsvertrages und auf die Pflicht zur Einholung der Zustimmung der Auftraggeber für Änderungen des Standortes nach § 10 43 Abs. 1 Satz 3 des Verkehrsvertrages wird verwiesen.
- IV. Sind Veränderungen des Standortes eines vorgehaltenen FAA auf Grund von Vorgaben des Eigentümers der Station erforderlich, bezieht sich die Pflicht zur Einholung der Zustimmung der Auftraggeber auf den neuen Standort des FAA.

Die FAA müssen ferner folgende Anforderungen erfüllen:

- 4. Sie müssen über eine Touchscreen-Oberfläche oder eine gleichwertige technische Weiterentwicklung verfügen und insoweit eine flexible Anpassung und Erweiterung des Vertriebssortiments ermöglichen.
- 5. Nur Vertrieb A: Neben dem Vertrieb von Fahrausweisen müssen sie kostenlose Informationen zu Fahrkarten und Fahrplänen bieten.
- 6. Nur Vertrieb A: Sie müssen mit Funktionen zur Ausgabe und zum Laden von elektronischen Tickets erweitert werden können.
- 7. An allen Stationen muss ein Hinweis auf die nächstgelegene personenbediente Vertriebsstelle mit deren aktuellen Öffnungszeiten an allen FAA vorhanden sein. An den FAA muss außerdem ein Hinweis angebracht sein, welche Tarife dort erhältlich sind.
- 8. Eine Telefonnummer zur Meldung von Störungen (kostenlos oder zum Ortstarif) ist deutlich sichtbar am Automaten anzubringen.
- 9. Die Bezahlung muss mit Banknoten bis einschl. 50 €-Scheine (Vertrieb A: bis einschl. 100 €-Scheine), Münzen (alle Sorten von 5 Ct bis 2 €) und bargeldlos erfolgen können. Bargeldlose Bezahlung umfasst die uneingeschränkte Nutzung von ec-Karten und gängigen Kreditkarten. Erfolgt eine Zahlung mit Bargeld, kann die Annahme auf eine angemessene Stückelung in Abhängigkeit von dem zu entrichtenden Fahrpreis begrenzt werden. Die Zahlung mit Kreditkarten darf auf Fälle, in denen ein angemessener Mindestbetrag überschritten wird, beschränkt werden; die Verwendung eines Verfahrens zur Zahlungslegitimation (z. B. PIN-Abfrage) ist zulässig.
- 10. Nur Vertrieb A: Die Rückgabe von Banknoten als Wechselgeld (sog. „Banknotenrecycler“) muss mindestens für 5-€- und 10-€-Scheine möglich sein, die vorgenannte Begrenzung der Annahme von Bargeld muss diese Wechselgeldmöglichkeit berücksichtigen. Von dieser Vorgabe ausgenommen sind

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

nur FAA, deren Nachrüstung technisch nicht möglich ist UND die am 31.03.2015 bereits am betreffenden Standort aufgestellt waren UND die zum jeweiligen Zeitpunkt nicht älter als 8 Jahre sind.

11. Nur Vertrieb A: Die FAA müssen permanent an ein zentrales Überwachungs- und Steuerungssystem angeschlossen sein, damit a) Störungen sofort erfasst werden können und ihre Behebung eingeleitet werden kann sowie b) bei zahlungsbereiten Fahrgäste, die im Zug ohne Fahrausweis angetroffen werden und dies mit defekten FAA begründen, die Angabe sofort überprüft werden kann.
12. Nur Vertrieb A: Bei Annahme von Banknoten ist die Wechselkasse so zu bemessen, dass bei jedem Bezahlvorgang mindestens zwei Banknoten angenommen und bei Abbruch des Bezahlvorgangs auch wieder ausgegeben werden können.

Vertragspflichten bei Störungen, Bewertung:

13. Defekte FAA und Entwerter sind unverzüglich zu reparieren. Nicht aufgestellte FAA werden bzgl. der Vertragsfolgen wie defekte FAA behandelt.
14. Werden defekte, vom EVU vorzuhaltende FAA nicht innerhalb von 48 Stunden repariert, wird der Zuschuss um 240,- Euro pro angefangene 24 Stunden (nach Ablauf der vorgenannten 48 Stunden) und FAA gemindert. Sind nur folgende Komponenten defekt, verringert sich die o. a. Minderung auf 60,- Euro pro angefangene 24 Stunden und FAA:
 - Banknotenrückgabe,
 - zentrales Überwachungs- und Steuerungssystem.

Alle übrigen (Teil-)Defekte führen zu einer Bewertung des FAA als „defekt.“ Die Frist von 48 Stunden kann sich nach den Regelungen in Ziffer 16 und 17 verlängern. Sind beide Regelungen anwendbar, gilt nur die jeweils höhere Verlängerung der Frist.

Ein ersatzweiser Fahrscheinverkauf durch Servicepersonal wie oben beschrieben (einschl. Abstimmung mit den Auftraggebern) ist auf freiwilliger Basis ebenfalls möglich und führt zum Entfall der betreffenden Zuschussminderung.

15. Wird eine Störung an einem FAA nicht innerhalb von 48 Stunden behoben und besteht an dieser Station keine weitere Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs, ist der Vertriebsverpflichtete (Vertrieb A) bzw. das EVU (Vertrieb B) ab 48 Stunden nach Auftreten der Störung für die Dauer des Ausfalls des FAA zum ersatzweisen Fahrscheinverkauf von täglich mindestens 6 Stunden durch Servicepersonal an der betreffenden Station und zur umgehenden Information gegenüber der Öffentlichkeit verpflichtet. Zu den konkreten täglichen Verkaufszeiten vereinbaren sich Auftraggeber und Vertriebsverpflichteter / EVU gesondert. Wird der ersatzweise Fahrscheinverkauf durch Servicepersonal wie gefordert eingerichtet, entfallen die in den 14 und 15 genannten Zuschussminderungen.

Erfolgt der ersatzweise geschuldete Einsatz von Servicepersonal zum Verkauf von Fahrausweisen nicht im geschuldeten Umfang, wird der Zuschuss um weitere maximal 150,- Euro pro vollendeter Stunde, in der ein geforderter bzw. vereinbarter Einsatz von Servicepersonal nicht erfolgt, gemindert.

16. Die in Ziffer 14 genannte Frist von 48 Stunden verlängert sich auf 21 Tage, wenn die folgenden drei Bedingungen vollständig zutreffen:

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

- 16.1. Der FAA wurde durch Einwirkung Dritter zerstört.
 - 16.2. Durch diese Einwirkung Dritter wurde auch die mechanische und/oder elektrische Infrastruktur, auf der der FAA aufgestellt und angeschlossen ist („Sockel“), soweit zerstört, dass ein neuer FAA nicht ohne Weiteres aufgestellt und angeschlossen werden kann, weil für die Wiedererrichtung des Sockels die Beauftragung von Fachunternehmen rechtlich erforderlich ist.
 - 16.3. Entsprechende Nachweise wurden vom EVU auf Anforderung der Auftraggeber vorgelegt.
17. Die in Ziffer 14 genannte Frist verlängert sich ferner nach den folgenden Regelungen:
- Nur FAA, die durch Einwirkung Dritter soweit zerstört wurden, dass die Reparaturkosten den Neubeschaffungswert übersteigen würden, werden nachfolgend als „abgängig“ bezeichnet. Im Zweifelsfall liegt die Nachweispflicht hierfür beim Vertriebsverpflichteten (Vertrieb A) bzw. bei EVU (Vertrieb B).
 - Für die gemäß Tabelle 3 bzw. 4 vorzuhaltenden FAA wird fiktiv unterstellt, dass eine aufstell- und betriebsbereite Reserve von 1 FAA vorhanden ist. Abgängige FAA werden aus dieser Reserve ersetzt.
 - Ferner wird fiktiv unterstellt, dass abgängige FAA sofort nachbestellt werden und nach genau 14 Kalenderwochen geliefert werden, so dass sie die Reserve wieder ergänzen.
 - Soweit und solange die vorstehend beschriebene fiktive Reserve unter 0 FAA fällt, verlängert sich die Frist bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die fiktive Reserve wieder rechnerisch mindestens 0 FAA beträgt.
18. Nur Vertrieb A: Im Vertriebsvertrag sind weitere Regelungen bzgl. eines pauschalierten Schadensersatzes gegenüber den Vertriebsempfängern enthalten.

6) Personenbediente Vertriebsstellen

Als personenbediente Vertriebsstellen im Sinne des Kap. 6 gelten nur Räumlichkeiten (mit den nachfolgenden Eigenschaften), in denen der Beratungs- und Verkaufsvorgang vollständig durch Personal in dieser Vertriebsstelle erfolgt. Zur Abgrenzung vgl. auch Kap. 7.

Sowohl Vertriebsverpflichtete wie Vertriebsempfänger (Vertrieb A) bzw. das EVU (Vertrieb B) betrifft folgende Regelung:

1. Die Auftraggeber sind im monatlichen Statusbericht über Abweichungen von den Vorgaben zum personenbedienten Vertrieb, insbesondere über abweichende Öffnungszeiten, sowie über den ersatzweisen Fahrscheinverkauf durch Servicepersonal zu informieren.

Den Vertriebsverpflichteten (Vertrieb A) bzw. das EVU (Vertrieb B) betreffen folgende Regelungen:

2. Die Vorhaltung personenbedienter Vertriebsstellen in den in Tabelle 5 und 6 genannten Stationen bzw. – nach Zustimmung des zuständigen Auftraggebers, die

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

auch die Lage der Vertriebsstellen betrifft, – in deren unmittelbarer Umgebung ist zu gewährleisten. Für Tabelle 6 gilt diese Vorgabe nur insoweit, wie der Auftragnehmer in Tabelle 1 zum Vertriebsverpflichteten bestimmt wird. Andernfalls bezieht sich die Angabe in Tabelle 6 auf die personenbediente Vertriebsstelle, die die Auftraggeber bei dem anderen Vertriebsverpflichteten vertraglich fordern werden; diese Angaben sind zur besseren Unterscheidung kursiv gesetzt und grau hinterlegt.

3. Die o. g. Zustimmung wird durch den jeweiligen Auftraggeber erteilt, wenn die Einrichtung bzw. der Betrieb der Vertriebsstelle innerhalb eines Bahnhofs nicht oder nur zu unzumutbaren Bedingungen möglich ist. Die Nachweispflicht hierfür liegt beim Vertriebsverpflichteten / EVU.
4. Die genannten Mindestöffnungszeiten sind einzuhalten.

Tabelle 5: Personenbediente Vertriebsstellen im Vertrieb B

Station	Mindestöffnungszeiten pro Woche (Anzahl Stunden)	Öffnungszeiten Wochentage
Himmelpforten	35	Montag bis Freitag
Hemmoor ¹⁾	35	Montag bis Freitag
Cuxhaven	50	Montag bis Freitag und mindestens Samstag oder Sonntag

¹⁾ S. a. die in Ziffer 7 aufgeführte Alternative.

Tabelle 6: Personenbediente Vertriebsstellen (pbedV) im Vertrieb A

Station	Mindestöffnungszeiten pro Woche (Anzahl Stunden)	Öffnungszeiten Wochentage
<i>Hamburg Hbf</i>	<i>90</i>	<i>täglich</i>
<i>Buxtehude</i>	<i>50</i>	<i>Montag bis Freitag und mindestens Samstag oder Sonntag</i>
<i>Stade</i>	<i>50</i>	<i>Montag bis Freitag und mindestens Samstag oder Sonntag</i>
Himmelpforten	35	Montag bis Freitag
Hemmoor ¹⁾	35	Montag bis Freitag
Cuxhaven	50	Montag bis Freitag und mindestens Samstag oder Sonntag

¹⁾ S. a. die in Kap. 7 aufgeführte Alternative.

²⁾ S. Tabelle 5.

5. Auf Kundennachfrage müssen in der personenbedienten Verkaufsstelle Fahrplan- und Tarifinformationen für die SPNV-Teilnetze, die die Station bedienen, kostenlos erteilt werden.
6. Die Bezahlung muss bar und bargeldlos erfolgen können, letzteres umfasst die uneingeschränkte Nutzung von **Geldkarten**, ec-Karten und gängigen Kreditkarten.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

7. Preisaufschläge im personenbedienten Vertrieb für Fahrausweise, die im Teilnetz „Unterelbe 2018+“ gültig sind, sind nicht zulässig. Der Begriff „Preisaufschläge“ umfasst jeden Preisunterschied zwischen personenbedientem Vertrieb und anderen Vertriebswegen, der nicht bereits durch eine tarifliche Preisspreizung festgelegt ist.
8. Es ist sicherzustellen, dass das Personal der personenbedienten Vertriebsstellen für die dort zu erbringenden Leistungen geschult und mit den erforderlichen Unterlagen ausgestattet ist.
9. Sofern in den Tarifbestimmungen / Beförderungsbedingungen des jeweiligen Tarifs nicht ausdrücklich anders geregelt, sind Aboanträge entgegen zu nehmen und ggf. an die jeweiligen Vertriebsdienstleister weiterzuleiten; gleiches gilt für Änderungen und Kündigungen von Abo-Anträgen.
10. Ggf. in den Tarifen vorgesehene Kundenkarten sind auf Verlangen des Kunden auszustellen.
11. Werden die vom Vertriebsverpflichteten (Vertrieb A) bzw. EVU (Vertrieb B) geschuldeten Öffnungszeiten der personenbedienten Vertriebsstellen trotz des im Fall des Vertriebs A umzusetzenden Rückfallkonzepts (s. u.) aus einem Grund, den der Vertriebsverpflichtete / das EVU nicht vorhersehen konnte, nicht eingehalten, ist er / es verpflichtet, innerhalb von 7 Kalendertagen an den betroffenen Bahnhöfen und Haltepunkten einen ersatzweisen Verkauf von Fahrausweisen durch Servicepersonal sicherzustellen. Bei Vorhersehbarkeit des Ereignisses tritt die o. g. Verpflichtung zum ersatzweisen Verkauf von Fahrausweisen durch Servicepersonal stets unverzüglich mit Einschränkung der geschuldeten Öffnungszeiten ein.
12. Der ersatzweise Verkauf von Fahrausweisen durch Servicepersonal muss aufrecht erhalten werden, bis die geschuldeten Öffnungszeiten in der Vertriebsstelle (wieder) eingehalten werden. Den Umfang der Ersatzleistung pro Wochentag sowie die konkreten Zeiten, in denen der ersatzweise Verkauf stattfindet, vereinbaren Auftraggeber und Vertriebsverpflichteter / EVU sowie ggf. Vertriebsempfänger gesondert. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, sind die bislang geschuldeten Öffnungszeiten sicherzustellen.

13. Bewertung:

Erfüllt der Vertriebsverpflichtete (Vertrieb A) bzw. das EVU (Vertrieb B) seine vereinbarten Vertragspflichten nach diesem Abschnitt nicht, wird der Zuschuss wie folgt gemindert:

- Ist eine personenbediente Vertriebsstelle weniger Wochenstunden als vereinbart geöffnet, wird der Zuschuss je fehlende Stunde um 300 €, multipliziert mit der o. g. wöchentlichen Mindestöffnungszeit und geteilt durch 100 Stunden, gemindert.
- Ist eine personenbediente Vertriebsstelle an einem vereinbarten Tag gar nicht geöffnet, wird der Zuschuss je fehlenden Tag zusätzlich um 1.000 €, multipliziert mit der o. g. wöchentlichen Mindestöffnungszeit und geteilt durch 100 Stunden, gemindert.
- Ist stattdessen ein ersatzweiser Verkauf von Fahrausweisen durch Servicepersonal eingerichtet, verringern sich diese Zuschussminderungen auf 25 % der vorgenannten Werte.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

Beispiel: Die Verkaufsstelle in Cuxhaven sei in einer Kalenderwoche nur 47 Wochenstunden und dabei am Wochenende gar nicht geöffnet. Der Zuschuss wird für diese Kalenderwoche um $(50h - 47h) \times 300 \text{ €/h} \times 50 \text{ h [Mindestöffnungszeit]} / 100 \text{ h} = 450 \text{ €}$ und zusätzlich um $1.000 \text{ €/h} \times 50 \text{ h} / 100 \text{ h} = 500 \text{ €}$ für den vollständig fehlenden Tag am Wochenende, insgesamt also um 950 € gemindert.

Den Vertriebsverpflichteten (Vertrieb A) betreffen außerdem folgende Regelungen:

14. Zur Sicherung möglichst niedriger Ausfallzeiten im personenbedienten Verkauf hat der Vertriebsverpflichtete ein geeignetes Rückfallkonzept, z. B. mit „Springerpersonalen“, spätestens bis zur Vorlage des regulären Vertriebskonzepts (s. Anlage A.0, § 10 Abs. 1) zu erarbeiten, einvernehmlich mit den Auftraggebern abzustimmen und umzusetzen. Der Vertrieb muss dabei in der personenbedienten Vertriebsstelle oder bei Unmöglichkeit der Einhaltung dieser Vorgabe in unmittelbarer Nähe der Vertriebsstelle stattfinden. Die Auftraggeber werden ihre Zustimmung nicht verweigern, wenn das Konzept zur Erfüllung der vorgenannten Bedingungen objektiv geeignet ist. Hält der Vertriebsverpflichtete trotz Umsetzung des Rückfallkonzeptes mehr als 1 % der geschuldeten Öffnungszeitenkontingente, gemessen über ein Quartal, nicht ein, so muss er sein Konzept ab dem übernächsten Quartal anpassen mit dem Ziel, mehr als 99 % der geschuldeten Öffnungszeitenkontingente einzuhalten.

15. *Hinweis: Folgende Vorgabe ist ab Aufnahme in den Vertrieb A für den jeweiligen Vertriebsverpflichteten an der Station Hamburg Hbf vorgesehen bzw. vereinbart: Die Wartezeit von 90 % der Kunden darf in einem Monat jeweils nicht größer als 10 Minuten sein. Der Vertriebsverpflichtete hat dies durch geeignete Maßnahmen, z. B. durch ein Wartemarkensystem, nachzuweisen. An den genannten Stationen ist außerdem mindestens je ein Verkaufsplatz exklusiv für Nahverkehrskunden auszuweisen und während der gesamten Öffnungszeit mit Personal zu besetzen.*

16. Bewertung:

Erfüllt der Vertriebsverpflichtete (Vertrieb A) seine vereinbarten Vertragspflichten nicht, wird der Zuschuss wie folgt gemindert:

- Setzt der Vertriebsverpflichtete das Rückfallkonzept nicht wie vereinbart um und hat er dies zu vertreten, was widerleglich vermutet wird, werden für den betreffenden Zeitraum die Zuschussminderungen aufgrund von Leistungsmängeln im personenbedienten Vertrieb verdoppelt. Auf § 16 Abs. 8 und 9 des Verkehrsvertrages wird verwiesen.

7) Fernbediente Vertriebsstellen

Als fernbediente Vertriebsstellen im Sinne des Kap. 7 gelten nur Räumlichkeiten (mit den nachfolgenden Eigenschaften), in denen – mit Ausnahme des Zahlungsvorgangs – der Beratungs- und Verkaufsvorgang vollständig durch Personal, das sich jedoch nicht vor Ort befindet, erfolgt. Zur Abgrenzung vgl. auch Kap. 6.

Fernbediente Vertriebsstellen in

- Hemmoor

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

lassen die in Kap. 6 beschriebene vertragliche Pflicht, eine personenbediente Vertriebsstelle am jeweiligen Ort vorzuhalten, ruhen, sofern die folgenden Anforderungen erfüllt werden:

1. Es gelten sinngemäß die Regelungen der Ziffern 1-3, 5-8, 11-14 und 16 des Kap. 6.
2. In den Tarifen ggf. vorgesehene Kundenkarten sind auf Verlangen des Kunden auszustellen und kostenlos zuzusenden.
3. Die fernbedienten Vertriebsstellen werden von einer Zentrale aus bedient, die während mindestens 65 Stunden/Woche zu gewöhnlichen Geschäftszeiten von allen fernbedienten Vertriebsstellen aus erreichbar ist. Die kürzeste zulässige ununterbrochene Erreichbarkeit der Zentrale beträgt vier Stunden, mindestens ein solches Zeitfenster muss samstags oder sonntags liegen. Außerhalb der Öffnungszeiten dürfen die fernbedienten Vertriebsstellen verschlossen werden.
4. Die Personalausstattung muss so bemessen sein, dass 85 % der Kunden nach Anforderung eines Gesprächs nicht länger als 2 Minuten warten müssen. Unmittelbar nach Anforderung eines Gesprächs durch den Fahrgast ist dieser über die voraussichtliche Wartezeit bzw. die Größe der Warteschlange visuell und/oder akustisch zu informieren. Auch dabei sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu beachten.
5. Während der kompletten Öffnungsdauer hat stets mindestens ein Mitarbeiter zur Verfügung zu stehen, der über gute Kenntnisse der englischen Sprache verfügt. Weitere Fremdsprachenkenntnisse sind erwünscht.
6. Das zu vertreibende Tarifsortiment entspricht jenem der personenbedienten Verkaufsstellen mit Ausnahme von Abo-Produkten. Eine Beratung zu Abo-Produkten ist vorzusehen.
7. Die Räumlichkeiten sind bzgl. des Lärmpegels für ein Verkaufsgespräch geeignet und ermöglichen dabei eine angemessene Diskretion. Soweit mit den gesetzlichen Anforderungen der Barrierefreiheit (Einhaltung des Wendekreises für Rollstuhlfahrer, Mindestdurchmesser 1,5 m) vereinbar, sollen Sitzgelegenheiten oder Stehhilfen angeboten werden.
8. Die Fußböden werden mindestens 2x wöchentlich gereinigt, bei Bedarf (z. B. Schneematsch, grobe Verunreinigungen) mindestens täglich. Graffiti etc. werden unverzüglich entfernt.
9. Dem Kunden stehen zwei Farbmonitore mit jeweils mindestens 15 Zoll Bildschirmdiagonale zur Verfügung: Er kann gleichzeitig den Kundenberater sowie dessen Handlungen in der Verkaufssoftware betrachten.
10. Die Online-Anbindung muss dauerhaft eine störungs- und ruckelfreie Videoübertragung mindestens im HD-Standard „HD720“ (1280x720p, 50 Hz, 34,6 Mpx/s) ermöglichen. Die Lautstärke muss vom Kunden regelbar sein, ein Reset zu Beginn des Kundengesprächs ist zulässig.

8) Elektronischer Vertrieb im HVV

Der Auftragnehmer unterstützt die Einführung des E-Ticketings im HVV (siehe Teil IV) derart, dass die Anforderungen an die notwendige Hard- und Software abgedeckt werden. Dies beinhaltet insbesondere eine Leseinheit für kontaktlose Chipkarten gemäß ISO 14443 pro Fahrkartenautomat sowie die Software-Komponenten für das

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

Lesen und Beschreiben von Chipkarten auf Basis der Multiberechtigung nach dem aktuellen Standard der VDV-Kernapplikation (Version 1.109) und zur Kommunikation mit der regionalen Vermittlungsstelle (HVV-ESB). Einzelheiten sind dem Lastenheft „Mobile und stationäre Fahrausweisautomaten Version 1.109“ mit den zugehörigen Anlagen zu entnehmen (siehe Teil IV). Im Übrigen sind die Anforderungen aus dem HVV-Vertriebskonzept (siehe Teil IV) zu beachten.

Sofern Kontrollpersonal eingesetzt wird, sind HVV-Chipkarten (HVV-Cards) auch elektronisch zu prüfen. Die diesbezüglichen Anforderungen sind im Lastenheft „Kontrollgeräte, Version 1.109“ mit den zugehörigen Anlagen enthalten.

Bezüglich des personalbedienten Vertriebes gelten hinsichtlich des eTicketing die Anforderungen aus dem Lastenheft „Kundenvertragspartner (KVP) – Terminal Servicestellen 1.109“ nebst Anlagen.

Kosten, die durch über die o. g. Anforderungen hinaus gehende Anforderungen, z. B. durch Umstellung auf eine höheren VDV-KA-Version, entstehen, werden dem EVU gemäß § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. Auf § 7 Abs. 3 des Verkehrsvertrags wird verwiesen.

9) Vertrieb A und B: Personenbedienter Vertrieb im Zug

Der personenbediente Vertrieb im Zug ist nur in folgenden Ausnahmefällen gefordert und zulässig:

- Im Fall einer Automaten- oder Entwerterstörung, soweit das in Kap. 5 vom EVU geforderte Konzept in diesem Fall einen Ersatz durch personenbedienten Vertrieb im Zug vorsieht. Hinweis: Im HVV ist der Notvertrieb im Zug derzeit nicht vorgesehen.
- Der Fahrgast legt einen Antrittsfahrschein vor
- Übergang in die 1. Klasse vor Betreten der 1. Klasse
- Umwegkarte
- Schwerbehinderte ohne Begleitperson mit „BL“ im Ausweis
- Sparpreis-Zugbindung nicht eingehalten
- Vorliegen eines Härtefalls

10) Vertrieb A und B: Online-Vertrieb

Der Online-Vertrieb des Niedersachsentarifs wird durch einen wettbewerblich ermittelten zentralen Dienstleister, zurzeit die ticex GmbH, erbracht. Das EVU hat sich aufgrund der Anwendung des Niedersachsentarifs an dessen Finanzierung zu beteiligen. Die Vergütung dieses Dienstleisters wird gemäß den von den Gesellschaftern beschlossenen Regularien nach Einnahmeanteilen auf die Gesellschafter umgelegt.

Darüber hinaus ist EVUs mit Bestandsverkehrsverträgen der Online-Vertrieb des Niedersachsentarifs für die Laufzeit der betreffenden Verkehrsverträge gestattet. Sie erhalten dafür eine Deltaprovision gemäß den von den Gesellschaftern beschlossenen

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9: Vertrieb

Regularien, diese wurde in der betreffenden Anlage zum Gründungsvertrag mit einem Provisionssatz von 3,0 % festgelegt. Der hiesige Verkehrsvertrag begründet kein eigenständiges Recht zum Online-Vertrieb des Niedersachsentarifs.

Soweit und solange das EVU keinen eigenen Online-Vertrieb anbietet, hat das EVU auf seiner Internetseite an geeigneter Stelle einen gut erkennbaren Link zur Internetseite des zentralen Online-Dienstleisters einzurichten. Die Stelle ist dann „geeignet“, wenn der Link dort platziert ist, wo ein uninformatierter Nutzer der Internetseite solche Informationen berechtigterweise erwarten würde. Die Stelle und die Gestaltung des Links sind mit den Auftraggebern abzustimmen.

Auch für weitere Tarife ist der Online-Vertrieb gewünscht, die Auftraggeber machen jedoch diesbezüglich keine näheren Vorgaben und übernehmen zusätzlich zu den im Kalkulationsschema ausgewiesenen Beträgen insoweit keine Kosten.

Der Online-Vertrieb des HVV-Tarif richtet sich nach den Regelungen des HVV.

11) Vertrieb A und B: Abo-Vertrieb

Der Abo-Vertrieb des Niedersachsentarifs wird durch einen wettbewerblich ermittelten zentralen Dienstleister, zurzeit die Transdev Service GmbH, erbracht. Das EVU hat sich aufgrund der Anwendung des Niedersachsentarifs an dessen Finanzierung zu beteiligen. Die Vergütung dieses Dienstleisters wird gemäß den von den Gesellschaftern beschlossenen Regularien nach Einnahmeanteilen auf die Gesellschafter umgelegt.

Darüber hinaus ist EVUs mit Bestandsverkehrsverträgen der Abo-Vertrieb des Niedersachsentarifs für die Laufzeit der betreffenden Verkehrsverträge in bestimmten Umfang (nur Abos, die zumindest teilweise auf den Linien des betreffenden Verkehrsvertrages liegen) gestattet. Sie erhalten dafür eine Deltaprovision gemäß den von den Gesellschaftern beschlossenen Regularien, diese wurde in der betreffenden Anlage zum Gründungsvertrag mit einem Provisionssatz von 3,0 % festgelegt. Der hiesige Verkehrsvertrag begründet kein eigenständiges Recht zum Abo-Vertrieb des Niedersachsentarifs.

Das EVU hat auf seiner Internetseite an geeigneter Stelle einen gut erkennbaren Link zur Internetseite des zentralen Abo-Dienstleisters einzurichten. Die Stelle ist dann „geeignet“, wenn der Link dort platziert ist, wo ein uninformatierter Nutzer der Internetseite solche Informationen berechtigterweise erwarten würde. Die Stelle und die Gestaltung des Links sind mit den Auftraggebern abzustimmen.

Der Abo-Vertrieb des HVV-Tarifs richtet sich nach den Regelungen des HVV. [Der Abo-Vertrieb des HVV-Übergangstarifs Cuxhaven ist vom EVU durchzuführen.](#)

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz Unterelebe 2018+
Teil III, Anlage A.11: Betriebsaufnahmekonzept

	von (KW/Jahr)	bis (KW/Jahr)
Unternehmensgründung		
Eintrag Handelsregister		
Betrieb und Fahrplan		
Fahrplanabstimmung mit Besteller		
Fahrplantrassenanmeldung		
Vertragliche Regelungen mit DB Netz		
Vertragliche Regelungen mit DB Station&Service		
Erarbeitung endgültiges Betriebskonzept (Umläufe, Dienste)		
Aufbau Informationsmanagement		
Aufbau Störungs- und Qualitätsmanagement		
Abstellanlagen, Fahrzeugreinigung, Energieversorgung		
Information zu Abstellung der Fahrzeuge und Vorkehrungen gegen Vandalismus (s. Teil II, Kap. 5.2)		
Klärung und Beauftragung Fahrzeugreinigung		
Vertragliche Regelungen mit Energieversorger		
Werkstatt und Instandhaltung		
Information zu Werkstatt und Werkstattausrüstung		
Vorlage Instandhaltungskonzept		
Vorlage Personal- und Schulungskonzept (s. Teil II, Kap. 5.2)		
Marketing/Kommunikation		
Vorlage Marketingkonzept (s. Teil II, Kap. 7)		
Start der Zusammenarbeit mit Bestellern und Verbänden		
Kontakt zu regionalen Partnern		
Vorbereitung Marketing "Betriebsaufnahme"		
Vor-Ort-Aktivitäten zur Betriebsaufnahme		
Konzeption und Verteilung von Informationsmaterialien		
Beginn Hotline		
Vertrieb/Tarif		
Tarifaufstellungen und/oder -kooperationen		
Vertragsverhandlungen Vertrieb mit DB und Verbänden		
Ausdifferenzierung Vertriebskonzept		
Vertragsabschlüsse mit Vertriebspartnern		
Beginn Vertrieb		
Personal		
Örtliche Betriebsleitung (Einstellung)		
Betrieblicher Bereich (Einstellung + Ausbildung)		
Triebfahrzeugführer (Einstellung + Ausbildung)		
Servicemitarbeiter (Einstellung + Ausbildung)		
Verwaltung (Einstellung)		
Vertrieb/Marketing (Einstellung)		
Betriebsaufnahme		50/2018

Anmerkungen:

- Liste kann bei Bedarf noch weiter differenziert werden.
- Meilensteine sind näher zu erläutern

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz –Untereibe 2018+ Teil III, Anlage A.12: Konzept für das Unternehmensmarketing

Bis zum 31. März 2018 legt das mit dem Zuschlag versehene Verkehrsunternehmen ein umfassendes und verbindliches Marketingkonzept vor, das die Vorgaben der Leistungsbeschreibung, Punkt 7 berücksichtigt, und stimmt dieses mit den Auftraggebern ab. Die nachstehend erbetenen Erläuterungen können auf einem separaten Blatt vorgenommen werden. Das EVU hat mindestens 0,5 dauerhafte Personalstellen für das Marketing der Verkehrsleistungen ausschließlich dieses Teilnetzes vorzusehen. Das EVU benennt die Personale (einschließlich Vertretungen), die für das Marketing der Verkehrsleistungen dieses Teilnetzes eingesetzt werden sollen, namentlich bis zum 10.06.2018. Das EVU stimmt die Umsetzung des Konzeptes für das Unternehmensmarketing, d. h. die Einzelmaßnahmen und deren Budgetierung sowie den Terminplan, mit den Auftraggebern im Detail ab und zwar • für die „Einführungskampagne“ und den „Tag der Betriebsaufnahme“ mindestens 6 Monate vor der Betriebsaufnahme im Dezember 2018 und • für den laufenden Betrieb des ersten Betriebsjahres mindestens 3 Monate vor der Betriebsaufnahme. Für die Folgejahre gilt § 14 Abs. 2 des Verkehrsvertrages.	<table> <tr> <th data-bbox="869 1404 1165 2087"> Personal Wie planen Sie den Personaleinsatz für den Bereich Marketing? (u. a. Personalbedarf, Einstellungszeitpunkt, Qualifikation) </th><th data-bbox="869 163 1165 1404"> Erläuterung: </th></tr> </table>	Personal Wie planen Sie den Personaleinsatz für den Bereich Marketing? (u. a. Personalbedarf, Einstellungszeitpunkt, Qualifikation)	Erläuterung:
Personal Wie planen Sie den Personaleinsatz für den Bereich Marketing? (u. a. Personalbedarf, Einstellungszeitpunkt, Qualifikation)	Erläuterung:		

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz –Untereibe 2018+

Teil III, Anlage A.12: Konzept für das Unternehmensmarketing

Zusammenarbeit mit Werbeagenturen Werden Sie mit Werbeagenturen zusammenarbeiten?	☐ Ja, wir werden mit einer/mehreren Werbeagentur/en zusammenarbeiten. ☐ Nein, weil _____.
---	--

Kategorien/Unterkategorien	Einführungskampagne	Tag der Betriebsaufnahme	Laufender Betrieb
Ziele			
Ziele/Zielgruppen/Botschaften			
PR-/Pressearbeit			
Multiplikatorenarbeit/Imagebildung			
Pressearbeit			
Internetauftritt			
Fahrgastinformation			
Kundenzeitschrift			
Fahrplanpublikationen			
Informationen in Infotritinen an Bahnhöfen (in Abstimmung mit DB Station & Service AG)			
Informationsmaterial im Zug			
Werbung			
Werbekonzept			
Anzeigen/Plakate			

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz –Unternelbe 2018+
Teil III, Anlage A.12: Konzept für das Unternehmensmarketing

Werbeartikel mit konkretem Bezug zum Teilnetz			
Veranstaltungen für Meinungsbildner/Multiplikatoren für die Öffentlichkeit			

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.13: Vertragsstrafen

Tabelle 1: Vertragsstrafen zu Vorlage-, Abstimmungs-, Berichts- und Meldepflichten nach § 16 Abs. 1 Unterabsatz 1 VV

Fundstelle	Kurzbeschreibung der Vertragspflicht(en)	Vertragsstrafe bei Nichterfüllung / Verspätung
§ 4 Abs. 3 (i. V. m. Anlage A.3, Kap. 2.3, lit. b))	Fristgerechte, vollständige und fehlerfreie Lieferung der Betriebslageberichte	Bis zu 500 € je vollendetem Tag
§ 4 Abs. 3 (i. V. m. Anlage A.3, Kap. 2.3, lit. c))	Fristgerechte sowie vollständige und fehlerfreie Lieferung der Statusberichte	Bis zu 500 € je vollendetem Tag
§ 4 Abs. 3 (i. V. m. Anlage A.3, Kap. 2.3 lit.a))	Unverzögliche Meldepflicht bei bestimmten Vorkommnissen	Bis zu 1.000 € je Einzelfall
Anlage A.4	Fristgerechte Lieferung von Fahrplandaten gemäß Anlage A.2 nach den Vorgaben des Planungskalenders (Anlage A.4)	Bis zu 10.000 € je Einzelfall
§ 8a Abs. 4 Satz 5	Herstellung des Einvernehmens mit den Auftraggebern bei der Vorgehensweise bei der Rechtsverfolgung vor der jeweiligen Vorgehensweise	Bis zu 10.000 € je Einzelfall
§ 8a Abs. 4 Satz 9	Herstellen des Einvernehmens mit den Auftraggebern vor Abschluss und Änderung von Einnahmeaufteilungsverträgen	Bis zu 10.000 € je Einzelfall
§ 11 Abs. 4	Vorlage einer vollständigen und prüffähigen Endabrechnung bzw. einer vorläufigen Abrechnung (soweit zulässig) bis zum 30.04. des Folgejahres	Bis zu 1.500 € pro vollendetem Tag
§ 11 Abs. 4a	Vorlage einer prüffähigen Aufstellung („Ist-Prognose“) der Infrastrukturnutzungsentgelte bis zum 10. des Folgemonats	Bis zu 500 € pro vollendetem Tag
§ 12 Abs. 1	Unterbliebene Einholung der Zustimmung der Auftraggeber vor Tarifänderungen und -einführungen	Bis zu 10.000 € je Einzelfall
§ 14 Abs. 2	Abstimmung der Marketingmaßnahmen mit Terminierung und Budgetierung von Einzelmaßnahmen bis zum 31.10. des Vorjahres	Bis zu 800 € pro vollendetem Tag
§ 15 Abs. 2	Lieferung von Daten und Ergebnissen nach den vertraglichen Vorgaben	Bis zu 10.000 € je vollständigen Monat
§ 15a Abs. 4	Information und Beteiligung der Auftraggeber bei Trassenkonflikten; Information und Beteiligung der Auftraggeber bei der Durchführung des Höchstpreisverfahrens	Bis zu 10.000 € je Einzelfall. Die weiteren in § 15a Abs. 4 genannten Rechte bleiben unberührt.
Teil II, 7	Vorlage eines Marketingkonzepts bis	Bis zu 2.000 € je angefangener

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.13: Vertragsstrafen

	zum 31.03.2018	Woche
--	----------------	-------

Tabelle 2: Berichts- und Meldepflichten nach § 16 Abs. 4 Unterabsatz 1 VV

Fundstelle	Kurzbeschreibung der Vertragspflicht(en)
§ 8a Abs. 4 Satz 5	Information der Auftraggeber über die Vorgehensweise bei der Rechtsverfolgung vor der jeweiligen Vorgehensweise
§ 15 Abs. 2	Lieferung von Daten und Ergebnissen aus Verkehrserhebungen nach den vertraglichen Vorgaben
§ 15a Abs. 4	Information der Auftraggeber bei Trassenkonflikten; Information der Auftraggeber bei der Durchführung des Höchstpreisverfahrens
Anlage A.3, Kap. 2.3, Abschnitt 3	Soweit nach den Vorgaben von Anlage A.3, Kapitel 3 mit Abzügen vom Zuschuss wegen Nicht- oder Schlechtleistungen oder mit einer Vertragsstrafe nach § 16 bewehrt: Angaben im Statusbericht zu Verspätungen, Zugausfällen, Ersatzverkehr, Zugbildung, Einsatz von Zugbegleitpersonal, Fahrzeugzustand
Anlage A.9, Kapitel 5	Information im monatlichen Statusbericht über defekte FAA und Entwerter bzw. Ersatzmaßnahmen
Anlage A.9, Kapitel 6	Information im monatlichen Statusbericht über Abweichungen von den Vorgaben zum personenbedienten Verkauf bzw. Ersatzmaßnahmen

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.14: Schiedsvertrag

Schiedsvertrag

zum Verkehrsvertrag

zwischen

der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH,

der Freien und Hansestadt Hamburg

und

der [...] EVU

Zu dem heute abgeschlossenen Verkehrsvertrag vereinbaren die Beteiligten den folgenden Schiedsvertrag:

§ 1 Zuständigkeit des Schiedsgerichtes

Sämtliche Streitigkeiten aus dem Verkehrsvertrag zwischen den Vertragsbeteiligten werden durch ein Schiedsgericht entschieden. Dies gilt auch für Streitigkeiten über etwaige Nachträge zum Vertrag.

Die Anrufung des Schiedsgerichts ist erst zulässig, wenn mindestens ein Gespräch auf (ggf. regionaler) Geschäftsführungsebene stattgefunden und nicht zum Erfolg geführt hat, auf dessen Tagesordnung der für die Entscheidung durch ein Schiedsgericht vorgesehene Streitpunkt vorgesehen war. Die Partner sind verpflichtet, an einem solchen Gespräch auf Verlangen binnen vier Wochen teilzunehmen.

§ 2 Zusammensetzung und Anrufung des Schiedsgerichtes

1. Das Schiedsgericht besteht aus drei Schiedsrichtern, nämlich zwei beisitzenden Schiedsrichtern und einem Obmann als Vorsitzendem.
2. Jede Partei ernennt einen beisitzenden Schiedsrichter. Die beiden ernannten Schiedsrichter bestellen einen Obmann, der die Befähigung zum Richteramt haben muss. Wenn die Schiedsbeklagte innerhalb von 30 Tagen nach Aufforderung durch die Schiedsklägerin keinen beisitzenden Schiedsrichter ernannt hat oder die beisitzenden Schiedsrichter sich nicht innerhalb von 30 Tagen auf einen Vorsitzenden einigen, so wird der beisitzende Schiedsrichter bzw. der Vorsitzende von dem Präsidenten/der Präsidentin des OLG Celle nach freiem Ermessen bestimmt.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.14: Schiedsvertrag

§ 3 Verfahren

1. Das Schiedsgericht entscheidet nach dem geltenden materiellen Recht. Es bestimmt das Verfahren nach pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung der §§ 1025 ff. Zivilprozessordnung (ZPO).
2. Der Schiedsspruch ergeht auf Grund mündlicher Verhandlung, sofern die Parteien auf die mündliche Anhörung nicht schriftlich verzichten.
3. Das Schiedsgericht entscheidet auch über die Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens.

§ 4 Ordentliches Gericht

Soweit die Mitwirkung eines ordentlichen Gerichts erforderlich ist, ist der Gerichtsstand Hannover. Falls der Schiedsspruch vom ordentlichen Gericht aufgehoben werden sollte, ist die Schiedsgerichtsvereinbarung nicht verbraucht. Die Parteien haben in diesem Fall vielmehr erneut nach den vorstehenden Regelungen ein Schiedsgericht einzuberufen. Schiedsrichter, die an dem früheren Verfahren mitgewirkt haben, sind von der Mitwirkung im neuen Verfahren ausgeschlossen.

Hannover, den

Hamburg, den

.....
Für die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

.....
Für die Freie und Hansestadt Hamburg

.....
(in Druckbuchstaben)

.....
(in Druckbuchstaben)

....., den

.....
Für [EVU / Auftragnehmer]

.....
(in Druckbuchstaben)

Stammdaten

Teilnetz:

Unterreihe 2018+

EVU:

unbekannt

Gültig von:

10.12.2018

Gültig bis:

11.12.2027

Gültigkeitszeitraum		Linie		Produkt		Stationen		km		Verkehrsstage		Feiertage		Fahrzeugtyp		Zuspeisung							
J	ID	Beginn	Ende	ID	Express	Strecke	ID	Beginn	Ende	Gültigkeitszeitraum	ID	Anzahl	W(Fr-Sa)	Fr(S)	Sa(S)	S	Bezeichnung	Datum	Fahrzeugtyp	ID	Art	relevant	Wappensatz
						KBS 121	ACV	0,000	14,100	0,000 J	304	200	62	62	0	61	1. Vorkursstag		DB8b		6		
						KBS 121	AOP	24,130	0,000 J	W	304	200	62	62	0	0	2. Vorkursstag						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						
						KBS 121	AWG	29,830	29,830 J	W	82	0	0	0	0	0	0. Neulahr						

Endgültiger Netzfahrlanentwurf

	A	B	C	D	S	T	U	V	W	X	Y	Z	AA	AC
1	KBS 121													
2	Strecke:													
3	EVU:													
4	Gültig von:													
5	Gültig bis:													
6														
7	Gültigkeitszeitraum													
8	lfd. Nummer				J	J	J	J	J	J	J	J	J	J
9	Linie				RE 5	RE 5	RE 5	RE 5	RE 5	RE 5	RE 5	RE 5	RE 5	RE 5
10	Produkt				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	Zugnummer				83494	83486	83488	83490	83492	83494	83496	83498	83500	83502
12	Fahrzeugtyp				DoSto	DoSto	DoSto	DoSto	DoSto	DoSto	DoSto	DoSto	DoSto	DoSto
13	von				ACV	ACV	ACV	ACV	ACV	ACV	ACV	ACV	ACV	ACV
14	nach				AH	AH	AH	AH	AH	AH	AH	AH	AH	AH
15	Verkeirstage				TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL	TGL
16	Zugbildung				W(F+S)	W(F+S)	W(F+S)	W(F+S)	W(F+S)	W(F+S)	W(F+S)	W(F+S)	W(F+S)	W(F+S)
17					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
18					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
19					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
20					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
21					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
22					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
23					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
24					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
25					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
26					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
27					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
28					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
29					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
30					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
31	ACV				15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:38	
32	AOE				15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	22:49	
33	AOF				15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	22:50	
34	ACD				15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30	22:59	
35	ACD				15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30	22:59	
36	AWG				15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34	23:02	
37	AWG				15:34	16:34	17:34	18:34	19:34	20:34	21:34	22:34	23:02	
38	ACV				15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41	23:10	
39	AHEM				15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41	23:10	
40	AHEM				15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:46	23:15	
41	AHEM				15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46	21:46	22:46	23:15	
42	AHEM				15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51	23:21	
43	AHEM				15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51	23:21	
44	AHEM				15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55	22:55	23:26	
45	AHEM				15:56	16:56	17:56	18:56	19:56	20:56	21:56	22:56	23:26	
46	AST				16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:02	23:32	
47	AST				16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:03		
48	AABG													
49	AABG													
50	ADR													
51	ADR													
52	AHO				16:12	17:12	18:12	19:12	20:12	21:12	22:12	23:12		
53	AHO				16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13	23:13		
54	ANL													
55	ANL													
56	ABX				16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20	22:20	23:20		
57	ABX				16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	23:21		
58	ANWF													
59	ANWF													
60	AFIB													
61	AFIB													
62	ANR													
63	ANR													
64	AHAR				16:36	17:36	18:36	19:36	20:36	21:36	22:36	23:36		
65	AHAR				16:43	17:43	18:43	19:43	20:43	21:43	22:43	23:43		
66	AH				16:59	17:55	19:00	19:56	20:57	21:57	22:57	23:54		
67					nach									
68														
69	Anzahl Regelverkehrsstage				365	365	365	365	365	365	365	104	261	
70	Anzahl Ausschlussstage				0	0	0	0	0	0	0	0	0	
71	Anzahl Sonderstage				0	0	0	0	0	0	0	0	0	
72	Anzahl Summe Verkehrsstage				365	365	365	365	365	365	365	104	261	
73	Anzahl davon W(F+S)				200	200	200	200	200	200	200	0	200	
74	Anzahl F(S)				52	52	52	52	52	52	52	52	0	
75	Anzahl S				52	52	52	52	52	52	52	52	0	
76	Anzahl S				61	61	61	61	61	61	61	61	0	
77	Anzahl S				115.640	115.640	115.640	115.640	115.640	115.640	115.640	115.640	61.830	
78	Anzahl S				42.208.600	42.208.600	42.208.600	42.208.600	42.208.600	42.208.600	42.208.600	12.028.560	16.137.630	
79	Anzahl S				211.043.000	211.043.000	211.043.000	211.043.000	211.043.000	211.043.000	211.043.000	60.132.800	80.688.150	
80	Anzahl S				211.043.000	211.043.000	211.043.000	211.043.000	211.043.000	211.043.000	211.043.000	60.132.800	80.688.150	
81	Anzahl S				90.230	90.230	90.230	90.230	90.230	90.230	90.230	90.230	61.830	
82	Anzahl S				32.933.950	32.933.950	32.933.950	32.933.950	32.933.950	32.933.950	32.933.950	9.363.920	16.137.630	
83	Anzahl S				164.669.750	164.669.750	164.669.750	164.669.750	164.669.750	164.669.750	164.669.750	46.919.600	80.688.150	
84	Anzahl S				25.410	25.410	25.410	25.410	25.410	25.410	25.410	25.410	0.000	
85	Anzahl S				9.274.650	9.274.650	9.274.650	9.274.650	9.274.650	9.274.650	9.274.650	2.642.640	0.000	
86	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.200	0.000	
87	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.200	0.000	
88	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.200	0.000	
89	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.200	0.000	
90	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.200	0.000	
91	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.200	0.000	
92	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.200	0.000	
93	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.200	0.000	
94	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.200	0.000	
95	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.200	0.000	
96	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.200	0.000	
97	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.200	0.000	
98	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.200	0.000	
99	Anzahl S				46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	46.373.250	13.213.20		

Fahrplan 2012
Endgültiger Netzfahrplanentwurf

	A	B	C	D
7			Gültigkeitszeitraum	
8			lfd. Nummer	
9			Linie	
10			Produkt	
11			Zugnummer	
12			Fahrzeugtyp	
13			von	
14			nach	
15			Verkehrstage	
26			Zugbildung	
27				W(F+Sa)
28				Fr(S)
29				Sa(S)
30				S
31	AH	Hamburg Hbf		von
32	AHAR	Hamburg-Harburg		ab
33	AHAR	Hamburg-Harburg		an
34	ANR	Hamburg-Neugraben		ab
35	ANR	Hamburg-Neugraben		an
36	AFIB	Hamburg-Fischbek		ab
37	AFIB	Hamburg-Fischbek		an
38	ANWF	Neu Wulmsdorf		ab
39	ANWF	Neu Wulmsdorf		an
40	ABX	Buxtehude		ab
41	ABX	Buxtehude		an
42	ANL	Neukloster (Kr Stade)		ab
43	ANL	Neukloster (Kr Stade)		an
44	AHOG	Hornburg		ab
45	AHOG	Hornburg		an
46	ADR	Dollern		ab
47	ADR	Dollern		an
48	AABG	Agathenburg		ab
49	AABG	Agathenburg		an
50	AST	Stade		ab
51	AST	Stade		an
52	AHAM	Hammah		ab
53	AHAM	Hammah		an
54	AHPF	Himmelpforten		ab
55	AHPF	Himmelpforten		an
56	AHEN	Hechthausen		ab
57	AHEN	Hechthausen		an
58	AHEM	Hemmoor		ab
59	AHEM	Hemmoor		an
60	AWG	Wingst		ab
61	AWG	Wingst		an
62	ACD	Cadenberge		ab
63	ACD	Cadenberge		an
64	AOF	Otterndorf		ab
65	AOF	Otterndorf		an
66	ACV	Cuxhaven		ab
67	ACV	Cuxhaven		nach

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz RE5 Cuxhaven - Hamburg

Teil III, Anlage A.3, Anhang 1

Prüfprotokoll Sauberkeit der Fahrzeuge					
Prüfer:		Datum:		Ort:	
VT:		Zug-Nr.:		Linie:	
Art:					
	Element	Erfüllt (100%)	Mangelhaft erfüllt (70%)	Nicht erfüllt (0%)	Gewich- tung
Sauberkeit					
Außen	Karosserie	x			6,0%
	Scheiben	x			5,0%
	Einstiegstüren		x		4,0%
	Graffiti	x			1,0%
Innen	Boden		x		7,0%
	Sitze	x			23,5%
	Abfallbehälter	x			5,0%
	Einstiegstüren	x			8,0%
	Scheiben		x		8,0%
	Seitenwände		x		7,0%
	Stirnwände	x			4,0%
	Durchgangstüren		x		2,0%
	Decke	x			3,5%
WC	Toilettenbereich		x		5,5%
	Toilette		x		9,0%
Ausstattung / Funktion					
	WC-Papier	x			1,0%
	Handseife			x	0,5%
Sauberkeitsniveau des Fahrzeugs					86,75%

Legende

	Eingabefeld (Pro Zeile sind keine Mehrfachnennungen möglich)
	Sperrfeld (In diesem Feld sind keine Eintragungen vorgesehen)

Sauberkeit (allgemein)	Die Definition der Ausprägungsklassen wird vor Betriebsaufnahme zwischen den Vertragsparteien einvernehmlich festgelegt.
Sauberkeit (nur Graffiti)	Ein graffiti freies Fahrzeug wird mit "Erfüllt" bewertet. Ein von Graffiti betroffenes Fahrzeug wird mit "Nicht erfüllt" bewertet.
Einstiegstüren (Funktion)	Die einwandfreie Funktion aller Türen wird als "Erfüllt" bewertet. Eine oder mehrere gesperrte Türen werden als "Mangelhaft erfüllt" bewertet.
WC-Papier (Ausstattung)	Das Vorhandensein von WC-Papier wird als "Erfüllt" bewertet. Das Fehlen von WC-Papier wird als "Nicht erfüllt" bewertet.
Handseife (Ausstattung)	Das Vorhandensein von Handseife und die einwandfreie Funktion des Seifenspenders wird als "Erfüllt" bewertet. Das Fehlen von Handseife oder ein Defekt des Seifenspenders wird als "Nicht erfüllt" bewertet.

Monatliche Zusammenfassung für den Statusbericht und Erstellung der Jahresdatei

Außen										Innen					WC										
Nr.	Prüfer	Datum	Ort	V1	Zug-Nr.	Linie	Art	Karosserie	Scheiben	Einstiegs-türen	Graffiti	Boden	Stütze	Abfall-behalter	Einstiegs-türen	Scheiben	Seiten-wände	Stirn-wände	Durchgangs-türen	Decke	Toiletten-Berlin	Toilette	WC-Papier	Handsaife	
1	P	01.07.13	ACV	23	83460	RE 5	L	100%	100%	100%	100%	70%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	0%	100%	100%	
2	P	02.07.13	AWG	30	83461	RE 5	Z	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
3	O	03.07.13	AHPF	11	83462	RE 5	Z	100%	100%	70%	70%	70%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
4	P	04.07.13	AST	12	83463	RE 5	Z	70%	70%	70%	70%	70%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	70%	70%	100%	100%	100%	
5	P	05.07.13	AH	37	83464	RE 5	Z	70%	70%	70%	70%	70%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	70%	70%	100%	100%	100%	
6	P	06.07.13	AH	19	83465	RE 5	L	70%	70%	70%	70%	70%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	70%	70%	100%	100%	100%	
7	O	07.07.13	AOF	36	83466	RE 5	Z	70%	70%	70%	100%	70%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
8	O	08.07.13	ABX	14	83468	RE 5	L	70%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
9	P	09.07.13	AH	29	83474	RE 5	L	70%	70%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
10	P	10.07.13	AHEN	31	83502	RE 5	Z	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
11	P	11.07.13	ACV	17	83504	RE 5	L	100%	100%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
12	P	12.07.13	AWG	27	83507	RE 5	Z	70%	70%	70%	70%	70%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	
13	O	13.07.13	AOF	18	83460	RE 5	Z	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	0%	100%	100%	
14	P	14.07.13	AHEN	29	83461	RE 5	L	100%	70%	70%	70%	70%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	70%	70%	70%	100%	100%	100%	
15	P	15.07.13	ACV	15	83462	RE 5	L	70%	70%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
16	O	16.07.13	AH	19	83463	RE 5	L	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
17	P	17.07.13	AWG	25	83464	RE 5	Z	70%	70%	70%	70%	70%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	
18	P	18.07.13	ABX	16	83465	RE 5	L	70%	70%	70%	70%	70%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	
19	P	19.07.13	ACV	35	83466	RE 5	L	70%	70%	70%	70%	70%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
20	P	20.07.13	AHPF	11	83468	RE 5	Z	70%	70%	70%	70%	70%	100%	100%	70%	100%	100%	100%	100%	70%	70%	100%	100%	100%	
Tatsächlich erreichter Wert								82,00%	80,50%	85,00%	81,50%	80,50%	88,00%	88,00%	85,00%	85,00%	85,00%	91,00%	97,00%	88,00%	92,50%	68,50%	90,00%	95,00%	
Faktor für die Gewichtung								6,0%	5,0%	5,0%	1,0%	7,0%	23,5%	5,0%	5,0%	5,0%	8,0%	7,0%	4,0%	2,0%	3,5%	5,5%	9,0%	1,0%	0,5%

Zielwert Sauberkeit	85,00%
Erreichte Sauberkeitsquote	85,35%
Positivste Abweichung	0,00%
Anzahl Nutzfahrten	325
Anzahl Messungen	20
Prozentualer Anteil	6,15%
Anzahl Leistungskontrollen	8
Anzahl Zustandskontrollen	12
Prozentualer Anteil Leistungskontrollen (ca. 1/3)	40%
Prozentualer Anteil Zustandskontrollen (ca. 2/3)	60%
Anzahl Kontrollen durch Qualitätsprüfer	5
Anzahl Kontrollen durch Zugpersonal	15
Prozentualer Anteil Qualitätsprüfer	25%
Prozentualer Anteil Zugpersonal	75%

Legende:

	Eingabe erforderlich
	Pönalrelevante Abweichung (in der Jahresdatei)

Zielwert Sauberkeit	85,00%
Erreichte Sauberkeitsquote	85,35%
Pönlrelevante Abweichung	0,00%

Anzahl Nutzfahrten	325
Anzahl Messungen	20
Prozentualer Anteil	6,15%

Anzahl Leistungskontrollen	8
Anzahl Zustandskontrollen	12
Prozentualer Anteil Leistungskontrollen (ca. 1/3)	40%

Anzahl Kontrollen durch Qualitätsprüfer	5
Anzahl Kontrollen durch Zugpersonal	15
Prozentualer Anteil Qualitätsprüfer	25%
Prozentualer Anteil Zugpersonal	75%

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.3, Anhang 2: Anforderungen an das Berichtswesen

Betriebslagebericht

Vorbemerkung

Zur Meldung der täglichen Abweichungen bei den Qualitätsstandards

- Pünktlichkeit
- Zugausfall
- Zugbildung
- Busnot-/Schienenersatzverkehr

sowie zu deren Dokumentation (außer Pünktlichkeit) im Rahmen der Statusberichte werden dem Auftragnehmer Datenformate (s. u.) vorgegeben. Damit wird die problemlose Verarbeitung der Daten mit den bei den Auftraggebern vorhandenen Datenbanksystemen sichergestellt.

Aufbauend auf diesen Datenformaten wird dem Auftragnehmer eine Musterdatei auf Basis MS Excel zur Verfügung gestellt (**Anhang 6**). Diese enthält die Tabellenblätter

- Verspätungen,
- Zugausfälle+SEV,
- Zugbildung.

In den Kopfzeilen der Tabellen sind Kommentare mit Hinweisen zum Ausfüllen der Spalten hinterlegt. Für jedes Ereignis ist ein separater Datensatz (neue Zeile) anzulegen. Die Namen der Tabellenblätter sind nicht zu ändern. Eine andere Zeilen- und Spaltenformatierung ist nicht möglich, da die Daten in eine Datenbank automatisiert eingelesen werden.

Lieferung

a) Täglicher Betriebslagebericht gemäß Anlage A.3, Kapitel 2.3 lit. b):

Für jeden Monat wird eine neue Datei angelegt. Die Monatsdatei ist wie folgt zu benennen: JJJJ_MM Betriebslagebericht EVU Verkehrsvertrag (Beispiel: „2013_01 Betriebslagebericht NWB Weser-Ems“). Die Datei wird täglich fortgeschrieben, so dass monatlich nur eine Datei zu archivieren ist. Die Tabellenblätter "Verspätungen", "Zugausfälle", "Zugbildung" sind täglich fortlaufend auszufüllen und spätestens nach 3 Arbeitstagen per Email an die folgenden Adressen der Auftraggeber zu senden:

betriebsberichte@LNVG.de,

betriebsberichte@hvv.de

Wenn keine Ereignisse aufgetreten sind, brauchen keine Eintragungen vorgenommen werden. Ein Versand an die Auftraggeber ist dennoch aus Nachweisgründen notwendig.

b) Monatlicher Betriebslagebericht im Statusbericht gemäß Anlage A.3, Kapitel 2.3 lit. c):

Mit der Lieferung des Statusberichts ist eine Datei mit den Werten des entsprechenden Monats zu übermitteln. Die Daten sind vorab vom EVU zu prüfen und bilden die Basis für die Abrechnung von Zugausfällen sowie von Abzügen wegen Verspätungen oder abweichender Zugbildung. Die Monatsdatei für den Statusbericht ist wie folgt zu benennen: JJJJ_MM Statusbericht EVU Verkehrsvertrag (Beispiel: „2012_01 Statusbericht NWB-Weser-Ems“).

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.3, Anhang 2: Anforderungen an das Berichtswesen

Datenformat Verspätungen

Für jeden Zug, der an einer vertraglich vereinbarten Messstelle eine Verspätung (Ankunft oder Abfahrt) von drei Minuten oder mehr aufweist, ist ein Datensatz zu liefern.

Im Folgenden werden die zeilenweise darzustellenden Datensätze beschrieben:

Spalte	Feld	Gültigkeitsregel	Beispiel	Anmerkungen
1	Datum	Datum im Gültigkeitszeitraum	04.01.2012	1.
2	Zugnr.	Ganzzahl	83994	2.
3	Linie	ID (Text) aus Strecke	123	3.
4	Messstelle	ID (Text) aus Stationen	ABLZ	4.
5	an	Ganzzahl	5	5.
6	ab	Ganzzahl	9	5.
7	Ursache	ID (Ganzzahl) aus Ursache	102	6.
8	Bemerkung	Text	xxx	7.

1. Anmerkungen:

1. **Datum** ist das Datum des planmäßigen Betriebstages. Eingetragen wird das Datum, an dem der Zug die Messstelle **laut Fahrplan** passiert.
2. **Zugnummer** entspricht der offiziell in den Fahrplanmedien veröffentlichten Zugnummer.
3. **Linie** repräsentiert den Bezug zur Infrastruktur und zu den Entfernungstabellen. Sie leitet sich in der Regel aus der KBS-Nummer ab.
4. Die **Messstellen** sind im Verkehrsvertrag definiert.
5. **An** und **Ab** entspricht den Abweichungen vom Sollfahrplan (planmäßige Ankunft bzw. Abfahrt) in Minuten.
6. Mit **Ursache** wird der Grund der Verspätung auf Basis einer Codierungsliste benannt. Dieses Feld ist für jeden Datensatz auszufüllen.
7. In **Bemerkung** müssen bei Verspätungen größer gleich fünf Minuten **immer** die Gründe bzw. der Ereignisort der Verspätung (z. B. "BÜ-Störung in XXX") näher ausgeführt werden.

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.3, Anhang 2: Anforderungen an das Berichtswesen

Datenformat Zugausfälle+SEV

Für jede ausgefallene Fahrt ist ein Ausfall-Datensatz zu liefern.

Im Folgenden werden die zeilenweise darzustellenden Datensätze beschrieben:

Spalte	Feld	Gültigkeitsregel	Beispiel	Anmerkungen
1	Datum	Datum im Gültigkeitszeitraum	04.01.2012	1.
2	Zugnr.	Ganzzahl	83994	2.
3	Linie	ID (Text) aus Linie	116	3.
4	Strecke	ID (Text) aus Strecke	123	3.
5	Ausfall von	ID (Text) aus Stationen	ABLZ	4.
6	Ausfall bis	ID (Text) aus Stationen	HSO	4.
8	Ursache	ID (Ganzzahl) aus Ursache	102	5.
9	Ausfallart	ID (Ganzzahl) aus Ausfallart	0	6.
10	SEV	ID (Ganzzahl) aus SEV	1	7.
11	SEV von	ID (Text) aus Stationen	ABLZ	8.
12	SEV bis	ID (Text) aus Stationen	HSO	8.
14	Bemerkung	(Text)	Xxx	9.

2. Anmerkungen:

1. **Datum** ist das Datum des fahrplanmäßigen Betriebstages. Eingetragen wird das Datum, an dem der Zug den **Start-Bahnhof des Ausfalls laut Fahrplan** passiert.
2. **Zugnr.** entspricht der offiziell in den Fahrplanmedien veröffentlichten Zugnummer.
3. **Linie/Strecke** repräsentiert den Bezug zur Infrastruktur und zu den Entfernungstabellen. Sie leitet sich in der Regel aus der KBS-Nummer ab.
4. Die ausgefallene Fahrt, der ausgefallene Fahrtabschnitt oder der Haltausfall wird durch die Angabe des ausgefallenen Abschnitts (**Ausfall von**, **Ausfall bis**) definiert. Beim Ausfall einer Zugfahrt auf mehreren Teilabschnitten ist für jeden ausgefallenen Abschnitt ein neuer Datensatz anzulegen.
5. Mit **Ursache** wird der Grund des Zugausfalls auf Basis einer Codierungsliste benannt.
6. In **Ausfallart** wird dokumentiert, ob es sich bei dem Zugausfall um einen geplanten oder ungeplanten (operativen) Zugausfall handelt.
7. Der Code für die Art der Ersatzmaßnahme wird in **SEV** eingetragen.
8. Erbrachter SEV wird durch die Angabe des Abschnitts mit SEV (**SEV von**, **SEV bis**) definiert.
9. In **Bemerkung** müssen die Gründe des Zugausfalls (z. B. "Stellwerkstörung in XXX") näher ausgeführt werden.

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.3, Anhang 2: Anforderungen an das Berichtswesen

Datenformat Zugbildung

Für jede Zugfahrt, deren Behängung von der vertraglich vereinbarten Behängung abweicht, ist mindestens ein Datensatz zu liefern.

Im Folgenden werden die zeilenweise darzustellenden Datensätze beschrieben:

Spalte	Feld	Gültigkeitsregel	Beispiel	Anmerkungen
1	Datum	Datum im Gültigkeitszeitraum	04.01.2012	1.
2	Zugnr.	Ganzzahl	83994	2.
3	Linie	ID (Text) aus Linie	116	3.
4	Strecke	ID (Text) aus Strecke	123	3.
5	Diff. Von	ID (Text) aus Stationen	ABLZ	4.
6	Diff. bis	ID (Text) aus Stationen	HSO	4.
7	Fzgtyp.	ID (Text) aus Fzgtyp.	LINT 41	5.
8	SOLL	ID (Text) aus Stationen	1	6.
9	IST	ID (Text) aus Stationen	3	7.
12	Ursache	ID (Ganzzahl) aus Ursache	59	8.
13	Bemerkung	(Text)	Xxx	9.

Anmerkungen:

1. **Datum** ist in der Regel das Datum des planmäßigen Betriebstags.
2. **Zugnr.** entspricht der offiziell in den Fahrplanmedien veröffentlichten Zugnummer.
3. **Linie/Strecke** repräsentiert den Bezug zur Infrastruktur und zu den Entfernungstabellen. Sie leitet sich in der Regel aus der KBS-Nummer ab.
4. Der von der veränderten Zugbildung betroffene Fahrtabschnitt wird durch die Angabe des Abschnitts (**Diff. von, Diff. bis**) definiert. Bei veränderter Zugbildung auf mehreren Teilabschnitten ist für jeden Abschnitt ein neuer Datensatz anzulegen.
5. Bei **Fzgtyp.** wird die eingesetzte Fahrzeugart ausgewählt. Die möglichen Fahrzeugarten entsprechend des Verkehrsvertrages sind im Tabellenblatt Stammdaten hinterlegt.
6. In **SOLL** wird die planmäßige Konfiguration gemäß Anlage 2 VV definiert. Abhängig vom Verkehrsvertrag sind hier die Anzahl der vertraglich vorgesehenen Fahrzeuge, Wagen oder Sitzplätze einzutragen.
7. In **IST** wird die tatsächliche Konfiguration definiert. Abhängig vom Verkehrsvertrag sind hier die Anzahl der tatsächlich eingesetzten Fahrzeuge, Wagen oder vorhandenen Sitzplätze einzutragen.
8. Mit **Ursache** wird der Grund der abweichenden Zugbildung auf Basis einer Codierungsliste benannt.
9. In **Bemerkung** müssen die Gründe der abweichenden Zugbildung (z. B. "Kupplungsproblem wegen Frost") näher ausgeführt werden.

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.3, Anhang 2: Anforderungen an das Berichtswesen

Schlüsselnummern für Ursache

Kategorie	Schlüssel	Beschreibung
Betriebsplanung/Betriebsführung	10	Fahrplanerstellung (Vertrieb)
	12	Fehldisposition
	13	Vorbereitung (Betrieb)
	14	Anfangsverspätung bei Zügen des Netzes
	18	Betriebliches Personal Netz
	19	Sonstiges Betrieb Netz
Infrastruktur Technik	20	Oberleitungsanlagen
	21	Telekommunikationsanlagen
	22	Bauwerke
	23	Fahrbahn
	24	Bahnübergangssicherungsanlagen
	25	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik
	27	Netzfahrzeuge
	28	Technisches Personal Netz
	29	Sonstiges Technik Netz
Bauliche Gründe	30	Mängellangsamfahrstelle
	31	Bauarbeiten
	32	Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten
Andere Infrastruktur	40	Nächster EIU
	46	Anlagen DB Energie
	47	Anlagen S&S
	48	Personal S&S und DB Energie
	49	Sonstiges DB S&S und DB Energie
Verkehrliche Durchführung	50	Haltezeitüberschreitung
	51	Antrag EVU
	54	Verkehrliche Zugvorbereitung
	550	Fehlender Triebfahrzeugführer
	560	Streik EVU
	57	Keine Meldung durch EVU
	58	Verkehrliches Personal EVU
	59	Sonstige verkehrliche Gründe EVU
Fahrzeuge	60	Umlaufeinsatzplanung
	61	Zugbildung durch EVU
	62	Reisezugwagen (auch verschlossener Reisezugwagen)
	64	Fahrzeuge (auch verschlossenes Fahrzeug)

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz Unterelbe 2018+
Teil III, Anlage A.3, Anhang 2: Anforderungen an das Berichtswesen

	641	Störungen Fahrzeuge gem. Anlage A.0, § 9 Abs. 4
	642	Sonstige Störungen Fahrzeuge
	68	Technisches Personal EVU
	69	Sonstiges Fahrzeuge EVU
EVU auf Nachbarnetz	70	Nächstes EVU
	71	Vorheriges EVU
Externe Einflüsse	80	Externe Einflüsse nächstes EIU
	810	Streik Dritte
	82	Witterung
	83	Schmierfilm
	84	Behörden
	85	Fremdeinwirkung (z. B. Suizid, Personen im Gleis, BÜ-Unfall)
Sekundäre Ursachen	90	Gefährliche Ereignisse
	91	Zugfolge (betroffener Zug war Plan)
	92	Zugfolge (betroffener Zug war verspätet)
	93	Wende
	94	Anschluss
	95	Flügeln
Höhere Gewalt	999	z. B. außergewöhnliche Naturkatastrophen (Unwetter, Erdbeben, Überschwemmungen), Geiselnahmen, Krieg, Unruhe, Bürgerkrieg, Terrorismus, Sabotage
Verkehrsvertrag	1000	Mehrfachtraktionskontingent

Bei Anwendung der Schlüsselnummer 641 (Störungen Fahrzeuge gem. Anlage A.0, § 9 Abs. 4) sind folgende Informationen in das Feld Bemerkung einzutragen:

- Datum + Uhrzeit der Störung
- Fahrzeugnummer des gestörten Fahrzeugs (z. B. bei Türstörungen die genaue Fahrzeugnummer des betroffenen Fahrzeugs)
- Betroffenes Bauteil und möglichst Schadensbild
- **Datensatznummer der Fehlermeldung aus dem Instandhaltungsplanungssystem**

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.3, Anhang 2: Anforderungen an das Berichtswesen

Aufbau Statusbericht

Pünktlichkeit [vgl. Abschnitt 3.1]

- Verspätungen nach Abweichungsklassen an den definierten Messstellen

Zugausfall [vgl. Abschnitt 3.2]

- Monatliche Darstellung der ausgefallenen Betriebsleistungen nach Aufgabenträgern mit Zugkilometern

Busnot-/ Schienenersatzverkehr [vgl. Abschnitt 3.5]

- Monatliche Darstellung der ersetzten Betriebsleistungen getrennt nach Aufgabenträgern mit Zugkilometern

Zugbildung und Sitzplatzkapazität [vgl. Abschnitt 3.3]

- Monatliche Darstellung von Mehr- und Minderleistungen durch veränderte Zugbildung mit Zug- bzw. Wagenkilometerangabe

Fahrscheinkontrolle [vgl. Abschnitt 3.4]

- Meldung besonderer Vorkommnisse

Fahrzeugzustand [vgl. Abschnitt 3.6]

- Anforderungen an Sauberkeit und Funktion/Schadensfreiheit erfüllt bzw. Abweichungen
- Dokumentation der durchgeführten Außenreinigungen für jedes Fahrzeug und Darstellung der Abweichungen für jedes Fahrzeug unter Angabe der Fahrzeugnummer und Angabe der Gesamtzahl der nicht durchgeführten vertraglich geschuldeten Reinigungen
- Zusammenfassung der Prüfprotokolle (Auswertung)

Zugbegleitpersonal [vgl. Abschnitt 3.7]

- Einsatz von Zugbegleitpersonal und Darstellung der Abweichungen (siehe Tabelle Kap. 3.7 der Anlage A.3),
- besondere Vorkommnisse (z. B. Zugverweise)
- Ggf. Einsatz von vertraglich geschuldetem zusätzlichem Sicherheitspersonal (Personalkilometer und Einsatzorte)

Fahrgastinformation [vgl. Abschnitt 3.8]

- besondere Vorkommnisse

Kundendialog [vgl. Abschnitt 5]

- Anzahl der Eingaben (Gesamt) + Aufschlüsselung nach Eingangsart (Telefon, Email, usw.)
- Auswertungen nach Themengruppen und Auffälligkeiten/Besonderheiten
- Anzahl Kundeneingaben mit Bearbeitungsdauer größer 14 Tage, Angabe durchschnittliche Bearbeitungsdauer
- Anzahl der Anträge und Höhe der Erstattungsbeiträge aus Fahrgastrechten

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz Unterelbe 2018+Teil III, Anlage A.3, Anhang 2: Anforderungen an das Berichtswesen

Vertrieb [vgl. Anlage A.9]

- Defekte Fahrausweisautomaten und/oder Entwerter (Standort, Datum und Dauer der Störung, Grund der Störung und ggf. Anmerkungen)
- Abweichungen von den Vorgaben zum personenbedienten Verkauf (Station, Datum und Dauer der Abweichung, Grund der Abweichung und ggf. Anmerkungen)
- Ersatzweiser Verkauf durch Servicepersonal gemäß Anlage A.9, Kap. 3 (Standort, Datum und Dauer des ersatzweisen Verkaufs, Information der Öffentlichkeit, ggf. Anmerkungen)
- Ersatzweiser Verkauf durch Servicepersonal gemäß Anlage A.9, Kap. 4 (Standort, Datum und Dauer des ersatzweisen Verkaufs, ggf. Anmerkungen)
- Jeweils einschl. der Störungen an Stationen, an denen das EVU Vertriebsempfänger ist (im Vertrieb A)
- Sonstiges

Sonstiges

- Bericht über die Tätigkeiten des Informationsmanagements

SPNV-Dienstleistungen Teilnetz Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.3, Anhang 3: Berechnungsschema Pünktlichkeitsbewertung

Berechnungsschema Pünktlichkeitsbewertung

Soll Zkm pro Jahr	1.590.000,00			
spez. Eingangsbetrag pro Zkm	2,00 €			
Eingangsbetrag [A]	3.180.000,00 €			
Abweichungsklasse	Gewichtungs- faktor [B]	Zielwert [C]	Ist-Wert [D]	Malus [E]
über 3 bis zu 5 Min.	0,25	9,00%	15,00%	47.700,00 €
über 5 bis zu 15 Min.	0,50	4,00%	10,00%	95.400,00 €
über 15 bis zu 59 Min.	1,00	1,00%	5,00%	127.200,00 €
Summe				270.300,00 €

Gesamtmalus [G] **270.300,00 €**

	Eingabe durch LNVG
	Malus relevanter Wert

Ein durch Besserleistung erzielter Bonus innerhalb einzelner Klassen (negativer Wert) wird mit dem Malus [E] anderer Klassen verrechnet. Ein Gesamtbonus wirkt sich nicht zuschusserhöhend aus, so dass der Gesamtmalus [G] in diesem Fall auf Null gesetzt wird.

Gesamt

	Jan 11	Feb 11	Mrz 11	Apr 11	Mai 11	Jun 11	Jul 11	Aug 11	Sep 11	Okt 11	Nov 11	Dez 11	2011
0 Min.	69,2%	72,3%	72,0%	78,8%	74,9%	76,7%	79,4%	75,2%	77,2%	66,6%	56,8%	73,0%	72,7%
von 1 bis zu 3 Min.	20,4%	19,3%	22,6%	16,5%	19,8%	17,6%	15,6%	19,5%	18,4%	24,2%	24,6%	20,4%	19,9%
über 3 bis zu 5 Min.	4,0%	3,3%	3,0%	2,7%	2,6%	2,7%	2,0%	2,8%	2,1%	3,8%	8,0%	2,8%	3,3%
über 5 bis zu 15 Min.	4,9%	3,9%	1,9%	1,7%	2,2%	2,6%	2,3%	2,2%	1,8%	4,0%	9,6%	3,3%	3,4%
über 15 bis zu 59 Min.	1,5%	1,1%	0,5%	0,4%	0,5%	0,4%	0,7%	0,4%	0,4%	1,5%	1,1%	0,6%	0,8%

	Jan 12	Feb 12	Mrz 12	Apr 12	Mai 12	Jun 12	Jul 12	Aug 12	Sep 12	Okt 12	Nov 12	Dez 12	2012
0 Min.	80,6%	72,0%	78,2%	77,9%	78,3%	76,3%	63,7%	52,1%	60,0%	51,5%	57,5%	74,3%	68,5%
von 1 bis zu 3 Min.	14,9%	20,9%	17,3%	16,6%	16,8%	16,9%	21,6%	22,4%	22,0%	21,2%	25,9%	18,6%	19,6%
über 3 bis zu 5 Min.	1,9%	3,3%	2,5%	2,4%	2,0%	2,9%	4,6%	6,2%	5,7%	6,9%	6,8%	2,6%	4,0%
über 5 bis zu 15 Min.	2,1%	3,2%	1,7%	2,4%	2,5%	2,7%	7,9%	14,1%	8,8%	14,6%	8,8%	3,1%	6,0%
über 15 bis zu 59 Min.	0,5%	0,5%	0,3%	0,7%	0,5%	1,2%	2,2%	5,2%	3,5%	5,8%	1,0%	1,3%	1,9%

	Jan 13	Feb 13	Mrz 13	Apr 13	Mai 13	Jun 13	Jul 13	Aug 13	Sep 13	Okt 13	Nov 13	Dez 13	2013
0 Min.	80,4%	79,3%	76,4%	74,6%	77,3%	77,8%	78,7%	74,5%	57,9%	55,1%	54,4%	60,6%	70,6%
von 1 bis zu 3 Min.	15,5%	16,5%	16,5%	17,6%	17,9%	14,1%	14,6%	18,7%	25,3%	26,3%	28,7%	25,1%	19,7%
über 3 bis zu 5 Min.	1,8%	2,2%	3,1%	2,4%	2,3%	2,3%	2,6%	2,7%	6,6%	6,9%	7,3%	5,9%	3,8%
über 5 bis zu 15 Min.	1,8%	1,4%	3,1%	4,6%	2,2%	3,9%	3,1%	3,2%	9,0%	9,0%	7,9%	6,4%	4,6%
über 15 bis zu 59 Min.	0,5%	0,6%	0,9%	0,8%	0,3%	1,9%	0,9%	0,9%	1,3%	2,7%	1,7%	2,0%	1,2%

	Jan 14	Feb 14	Mrz 14	Apr 14	Mai 14	Jun 14	Jul 14	Aug 14	Sep 14	Okt 14	Nov 14	Dez 14	2014
0 Min.	71,6%	73,8%	72,2%	75,4%	71,3%	70,3%	71,1%	72,9%	58,6%	51,6%	43,6%	67,4%	66,6%
von 1 bis zu 3 Min.	21,0%	19,0%	20,0%	17,9%	19,5%	20,8%	20,4%	20,8%	24,6%	26,8%	24,4%	21,2%	21,4%
über 3 bis zu 5 Min.	3,6%	3,0%	3,3%	2,8%	3,7%	3,8%	3,2%	3,5%	5,6%	8,2%	10,0%	4,0%	4,6%
über 5 bis zu 15 Min.	3,2%	3,2%	3,5%	3,1%	4,3%	4,0%	4,4%	2,5%	8,8%	10,8%	16,3%	5,4%	5,8%
über 15 bis zu 59 Min.	0,7%	1,0%	1,0%	0,9%	1,3%	1,1%	0,9%	0,3%	2,3%	2,5%	5,7%	1,9%	1,6%

	Jan 15	Feb 15	Mrz 15	Apr 15	Mai 15	Jun 15	Jul 15	Aug 15	Sep 15	Okt 15	Nov 15	Dez 15	2015
0 Min.	71,7%	72,9%	71,9%	63,8%	62,7%	68,4%	61,8%	66,7%	56,1%	55,9%	44,0%	65,8%	63,5%
von 1 bis zu 3 Min.	20,3%	19,1%	19,6%	23,9%	23,2%	22,1%	24,7%	24,0%	27,1%	27,8%	28,8%	25,5%	23,8%
über 3 bis zu 5 Min.	3,4%	2,8%	3,1%	4,5%	4,7%	4,2%	5,5%	3,7%	6,5%	6,3%	8,6%	4,1%	4,8%
über 5 bis zu 15 Min.	3,2%	3,6%	3,8%	6,0%	7,7%	4,2%	6,3%	4,7%	8,2%	9,0%	13,6%	3,9%	6,2%
über 15 bis zu 59 Min.	1,3%	1,7%	1,6%	1,8%	1,6%	1,1%	1,7%	0,8%	2,1%	1,0%	5,1%	0,7%	1,7%

Cuxhaven

	Jan 11	Feb 11	Mrz 11	Apr 11	Mai 11	Jun 11	Jul 11	Aug 11	Sep 11	Okt 11	Nov 11	Dez 11	2011
0 Min.	88,5%	90,7%	95,5%	97,3%	94,8%	94,4%	94,5%	93,6%	95,1%	91,6%	83,9%	92,4%	92,7%
von 1 bis zu 3 Min.	5,7%	4,4%	2,2%	1,2%	3,3%	2,6%	2,4%	4,4%	2,5%	4,0%	8,8%	4,5%	3,8%
über 3 bis zu 5 Min.	1,5%	1,4%	1,0%	0,6%	0,6%	1,3%	0,7%	0,6%	0,8%	1,5%	1,9%	1,2%	1,1%
über 5 bis zu 15 Min.	3,1%	2,6%	0,8%	0,6%	0,8%	1,4%	1,8%	1,1%	1,0%	1,7%	4,7%	1,6%	1,8%
über 15 bis zu 59 Min.	1,2%	0,9%	0,6%	0,3%	0,5%	0,4%	0,7%	0,4%	0,5%	1,3%	0,8%	0,4%	0,7%

	Jan 12	Feb 12	Mrz 12	Apr 12	Mai 12	Jun 12	Jul 12	Aug 12	Sep 12	Okt 12	Nov 12	Dez 12	2012
0 Min.	95,6%	93,7%	96,7%	95,7%	95,2%	93,6%	84,5%	76,1%	75,2%	69,7%	79,6%	90,6%	87,2%
von 1 bis zu 3 Min.	2,0%	3,3%	1,9%	1,7%	2,4%	2,5%	4,0%	7,7%	6,8%	7,6%	10,7%	4,2%	4,6%
über 3 bis zu 5 Min.	0,7%	1,1%	0,4%	0,9%	0,5%	0,9%	1,9%	3,2%	3,6%	5,2%	3,9%	1,4%	2,0%
über 5 bis zu 15 Min.	1,2%	1,7%	0,8%	1,4%	1,5%	1,8%	7,5%	9,6%	8,6%	10,4%	4,5%	2,5%	4,3%
über 15 bis zu 59 Min.	0,4%	0,2%	0,2%	0,3%	0,5%	1,1%	2,2%	3,4%	5,7%	7,0%	1,3%	1,2%	2,0%

	Jan 13	Feb 13	Mrz 13	Apr 13	Mai 13	Jun 13	Jul 13	Aug 13	Sep 13	Okt 13	Nov 13	Dez 13	2013
0 Min.	96,0%	96,9%	93,9%	92,3%	95,1%	91,0%	94,0%	93,4%	87,6%	81,6%	80,3%	85,5%	90,6%
von 1 bis zu 3 Min.	1,9%	1,1%	2,1%	3,2%	2,7%	3,3%	2,3%	3,2%	4,7%	6,2%	8,3%	5,8%	3,7%
über 3 bis zu 5 Min.	0,4%	0,6%	0,9%	1,3%	0,9%	1,4%	0,9%	0,9%	2,6%	3,3%	3,5%	2,2%	1,6%
über 5 bis zu 15 Min.	1,3%	0,6%	2,6%	2,3%	1,0%	2,8%	1,8%	1,8%	4,4%	5,4%	5,7%	4,4%	2,8%
über 15 bis zu 59 Min.	0,3%	0,9%	0,5%	0,9%	0,4%	1,5%	1,0%	0,8%	0,7%	3,4%	2,1%	2,1%	1,2%

	Jan 14	Feb 14	Mrz 14	Apr 14	Mai 14	Jun 14	Jul 14	Aug 14	Sep 14	Okt 14	Nov 14	Dez 14	2014
0 Min.	94,3%	93,2%	92,3%	93,7%	91,9%	92,2%	91,7%	94,8%	80,5%	73,8%	64,0%	86,5%	87,4%
von 1 bis zu 3 Min.	2,3%	2,9%	3,9%	2,8%	2,8%	3,0%	3,7%	2,9%	6,3%	11,4%	11,9%	5,9%	5,0%
über 3 bis zu 5 Min.	1,2%	1,1%	1,1%	0,9%	0,9%	1,0%	1,3%	0,7%	4,3%	4,6%	6,2%	1,9%	2,1%
über 5 bis zu 15 Min.	1,7%	2,0%	1,8%	1,7%	3,6%	3,2%	2,7%	1,6%	6,5%	7,8%	11,7%	3,8%	4,0%
über 15 bis zu 59 Min.	0,4%	0,9%	0,9%	1,0%	0,7%	0,7%	0,6%	0,1%	2,4%	2,4%	6,2%	1,8%	1,5%

	Jan 15	Feb 15	Mrz 15	Apr 15	Mai 15	Jun 15	Jul 15	Aug 15	Sep 15	Okt 15	Nov 15	Dez 15	2015
0 Min.	90,6%	91,3%	91,3%	87,1%	88,3%	81,8%	82,5%	87,7%	80,7%	73,8%	61,0%	87,7%	83,7%
von 1 bis zu 3 Min.	4,0%	2,8%	3,2%	5,3%	4,9%	8,0%	6,9%	5,6%	7,7%	11,8%	13,6%	6,4%	6,7%
über 3 bis zu 5 Min.	1,5%	1,7%	1,5%	2,0%	1,6%	2,3%	2,6%	1,8%	2,5%	5,0%	6,4%	2,3%	2,6%
über 5 bis zu 15 Min.	2,6%	2,6%	2,4%	3,6%	4,4%	5,3%	6,4%	3,8%	6,9%	7,9%	12,9%	2,9%	5,1%
über 15 bis zu 59 Min.	1,3%	1,6%	1,6%	2,1%	0,8%	2,7%	1,5%	1,1%	2,2%	1,5%	6,2%	0,7%	1,9%

Stade

	Jan 11	Feb 11	Mrz 11	Apr 11	Mai 11	Jun 11	Jul 11	Aug 11	Sep 11	Okt 11	Nov 11	Dez 11	2011
0 Min.	72,4%	68,2%	72,4%	77,7%	65,1%	74,0%	80,5%	76,1%	78,7%	62,6%	41,3%	65,6%	69,6%
von 1 bis zu 3 Min.	18,0%	23,0%	23,1%	17,5%	27,6%	19,6%	15,0%	18,7%	17,0%	25,9%	28,2%	25,3%	21,6%
über 3 bis zu 5 Min.	2,6%	3,8%	2,2%	2,5%	3,8%	2,8%	1,6%	2,4%	1,7%	5,0%	13,9%	3,9%	3,9%
über 5 bis zu 15 Min.	5,2%	3,7%	1,8%	1,9%	2,9%	3,1%	2,3%	2,4%	2,1%	4,5%	15,5%	4,5%	4,1%
über 15 bis zu 59 Min.	1,8%	1,3%	0,5%	0,4%	0,6%	0,5%	0,7%	0,4%	0,4%	2,0%	1,2%	0,7%	0,9%

	Jan 12	Feb 12	Mrz 12	Apr 12	Mai 12	Jun 12	Jul 12	Aug 12	Sep 12	Okt 12	Nov 12	Dez 12	2012
0 Min.	80,6%	73,7%	80,3%	81,9%	80,0%	76,5%	57,1%	37,0%	57,6%	41,5%	45,8%	67,4%	65,0%
von 1 bis zu 3 Min.	14,2%	19,7%	15,5%	13,5%	15,5%	17,5%	26,9%	31,9%	23,2%	24,7%	30,4%	23,7%	21,4%
über 3 bis zu 5 Min.	2,0%	2,9%	2,2%	1,4%	1,5%	2,4%	5,6%	8,1%	6,8%	9,0%	10,3%	3,5%	4,6%
über 5 bis zu 15 Min.	2,6%	3,3%	1,7%	2,5%	2,5%	2,5%	8,4%	15,8%	9,1%	18,6%	12,4%	3,5%	6,9%
über 15 bis zu 59 Min.	0,5%	0,4%	0,4%	0,7%	0,5%	1,1%	1,9%	7,2%	3,3%	6,3%	1,1%	1,9%	2,1%

	Jan 13	Feb 13	Mrz 13	Apr 13	Mai 13	Jun 13	Jul 13	Aug 13	Sep 13	Okt 13	Nov 13	Dez 13	2013
0 Min.	78,8%	74,0%	76,1%	75,5%	76,0%	75,7%	80,1%	75,5%	57,7%	46,3%	43,1%	54,9%	67,8%
von 1 bis zu 3 Min.	16,6%	20,8%	16,4%	16,5%	18,5%	15,2%	12,3%	17,2%	25,9%	31,2%	36,0%	29,4%	21,4%
über 3 bis zu 5 Min.	1,7%	2,9%	3,0%	2,1%	2,4%	2,2%	2,6%	2,5%	4,8%	8,5%	9,7%	6,1%	4,0%
über 5 bis zu 15 Min.	2,4%	1,8%	3,4%	5,0%	2,7%	4,7%	3,8%	3,8%	10,3%	11,0%	9,6%	7,2%	5,5%
über 15 bis zu 59 Min.	0,6%	0,5%	1,1%	1,0%	0,4%	2,2%	1,2%	1,0%	1,3%	3,0%	1,6%	2,3%	1,4%

	Jan 14	Feb 14	Mrz 14	Apr 14	Mai 14	Jun 14	Jul 14	Aug 14	Sep 14	Okt 14	Nov 14	Dez 14	2014
0 Min.	72,9%	74,6%	72,7%	76,0%	72,0%	72,0%	71,6%	70,3%	50,7%	42,0%	33,6%	62,7%	64,3%
von 1 bis zu 3 Min.	19,2%	17,4%	18,4%	17,3%	19,1%	20,7%	19,0%	22,6%	30,2%	31,3%	27,9%	23,1%	22,2%
über 3 bis zu 5 Min.	3,3%	3,2%	3,6%	2,2%	3,5%	2,4%	3,0%	3,6%	6,0%	10,4%	13,6%	4,9%	5,0%
über 5 bis zu 15 Min.	3,7%	3,5%	4,0%	3,6%	4,1%	3,9%	5,4%	3,3%	10,3%	13,5%	18,6%	6,9%	6,7%
über 15 bis zu 59 Min.	0,9%	1,3%	1,2%	0,9%	1,3%	1,1%	1,0%	0,2%	2,9%	2,7%	6,2%	2,4%	1,8%

	Jan 15	Feb 15	Mrz 15	Apr 15	Mai 15	Jun 15	Jul 15	Aug 15	Sep 15	Okt 15	Nov 15	Dez 15	2015
0 Min.	74,8%	74,8%	78,0%	59,9%	56,6%	73,8%	69,5%	71,5%	57,7%	51,8%	38,5%	66,7%	64,5%
von 1 bis zu 3 Min.	17,0%	16,8%	13,6%	25,5%	26,9%	17,3%	18,7%	19,9%	26,4%	29,6%	31,2%	24,5%	22,3%
über 3 bis zu 5 Min.	2,7%	2,2%	2,2%	4,9%	6,0%	4,0%	4,0%	2,5%	5,9%	7,0%	10,0%	3,8%	4,6%
über 5 bis zu 15 Min.	4,0%	4,3%	4,3%	8,0%	8,5%	4,2%	5,4%	5,1%	7,5%	10,5%	15,0%	4,0%	6,7%
über 15 bis zu 59 Min.	1,5%	2,0%	1,9%	1,7%	2,0%	0,8%	2,3%	1,0%	2,5%	1,2%	5,3%	1,0%	1,9%

Hamburg-Harburg

	Jan 11	Feb 11	Mrz 11	Apr 11	Mai 11	Jun 11	Jul 11	Aug 11	Sep 11	Okt 11	Nov 11	Dez 11	2011
0 Min.	55,4%	66,1%	58,7%	69,8%	73,7%	69,6%	69,7%	64,1%	65,6%	57,6%	57,5%	69,9%	64,8%
von 1 bis zu 3 Min.	30,9%	24,0%	33,3%	23,7%	21,1%	24,0%	23,8%	28,5%	28,9%	32,9%	29,6%	24,2%	27,1%
über 3 bis zu 5 Min.	6,8%	3,8%	5,0%	3,9%	2,6%	3,2%	3,2%	4,4%	3,2%	3,8%	5,4%	2,5%	4,0%
über 5 bis zu 15 Min.	5,6%	5,0%	2,6%	2,1%	2,4%	2,8%	2,6%	2,6%	1,8%	4,7%	6,3%	2,9%	3,4%
über 15 bis zu 59 Min.	1,3%	1,1%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,8%	0,4%	0,4%	1,1%	1,1%	0,6%	0,7%

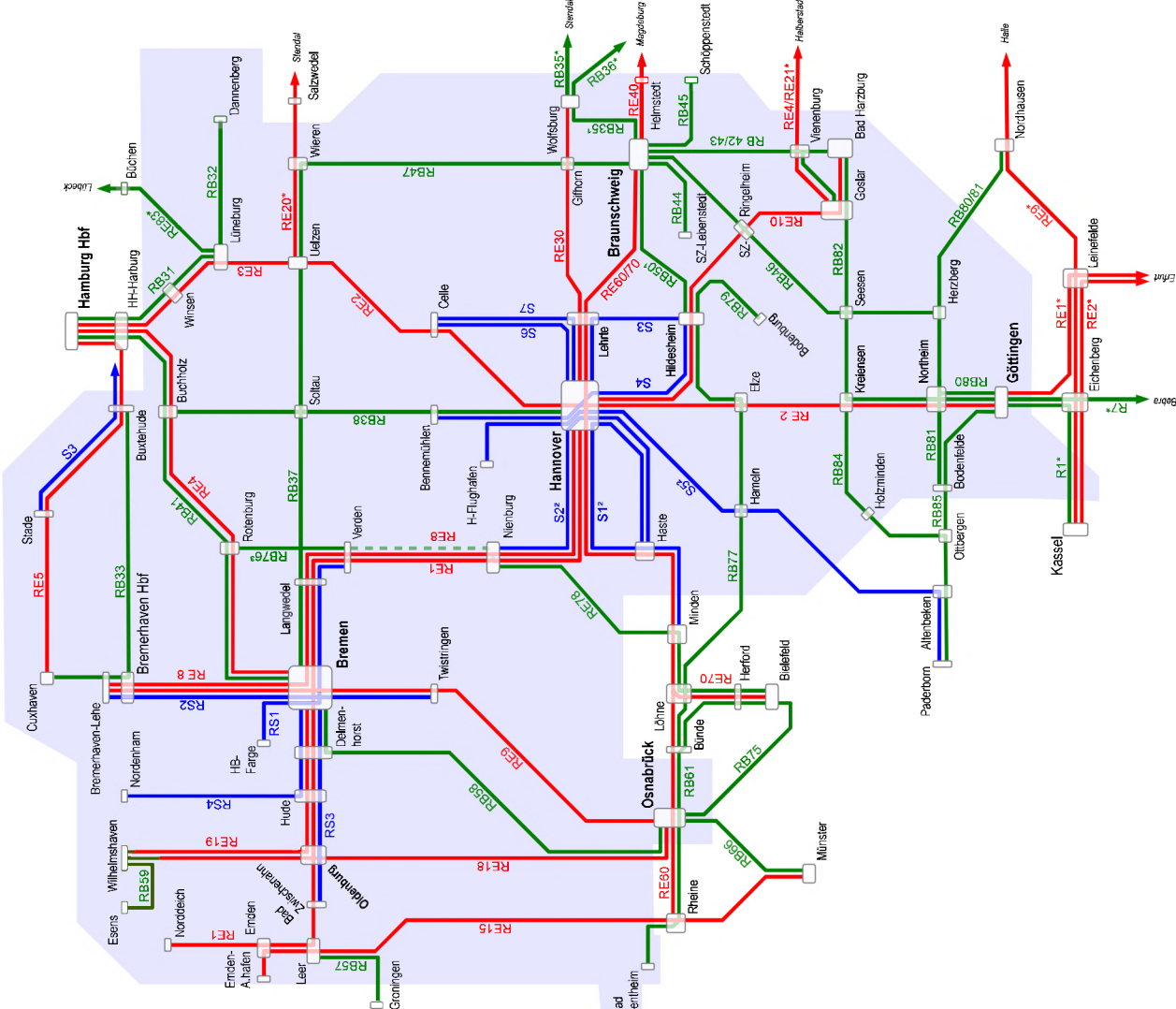
	Jan 12	Feb 12	Mrz 12	Apr 12	Mai 12	Jun 12	Jul 12	Aug 12	Sep 12	Okt 12	Nov 12	Dez 12	2012
0 Min.	72,3%	58,2%	66,9%	64,2%	67,1%	66,6%	59,0%	53,1%	54,4%	52,6%	57,0%	73,3%	62,1%
von 1 bis zu 3 Min.	22,7%	32,1%	26,9%	27,9%	26,0%	24,2%	26,0%	21,4%	28,9%	24,6%	29,6%	20,4%	25,9%
über 3 bis zu 5 Min.	2,3%	4,9%	3,8%	4,2%	3,5%	4,5%	5,0%	6,1%	5,7%	5,6%	5,0%	2,4%	4,4%
über 5 bis zu 15 Min.	2,2%	4,1%	2,1%	2,9%	2,9%	3,3%	7,5%	15,1%	8,6%	12,6%	7,6%	3,1%	6,0%
über 15 bis zu 59 Min.	0,6%	0,7%	0,3%	0,9%	0,4%	1,3%	2,5%	4,3%	2,4%	4,6%	0,8%	0,8%	1,6%

	Jan 13	Feb 13	Mrz 13	Apr 13	Mai 13	Jun 13	Jul 13	Aug 13	Sep 13	Okt 13	Nov 13	Dez 13	2013
0 Min.	73,7%	75,6%	67,6%	64,2%	69,1%	72,7%	68,4%	63,5%	42,6%	49,2%	51,1%	53,1%	62,6%
von 1 bis zu 3 Min.	21,7%	20,1%	24,2%	26,5%	25,2%	18,8%	24,3%	28,4%	35,4%	32,5%	33,2%	30,9%	26,8%
über 3 bis zu 5 Min.	2,7%	2,3%	4,4%	3,4%	2,9%	3,0%	3,5%	4,0%	10,4%	7,3%	6,9%	7,5%	4,9%
über 5 bis zu 15 Min.	1,4%	1,5%	3,0%	5,4%	2,5%	3,7%	3,2%	3,3%	10,1%	9,1%	7,3%	6,8%	4,8%
über 15 bis zu 59 Min.	0,5%	0,5%	0,8%	0,6%	0,3%	1,8%	0,7%	0,7%	1,5%	1,9%	1,6%	1,6%	1,0%

	Jan 14	Feb 14	Mrz 14	Apr 14	Mai 14	Jun 14	Jul 14	Aug 14	Sep 14	Okt 14	Nov 14	Dez 14	2014
0 Min.	58,6%	63,3%	61,0%	64,8%	59,6%	57,2%	59,4%	63,8%	54,7%	49,4%	41,9%	60,6%	57,9%
von 1 bis zu 3 Min.	32,3%	28,6%	30,2%	26,7%	28,7%	30,3%	30,8%	28,4%	29,0%	30,6%	27,8%	27,9%	29,3%
über 3 bis zu 5 Min.	5,1%	3,8%	4,1%	4,4%	5,3%	6,6%	4,5%	5,0%	6,0%	8,0%	8,8%	4,5%	5,5%
über 5 bis zu 15 Min.	3,3%	3,5%	3,8%	3,4%	4,8%	4,6%	4,4%	2,3%	8,5%	9,7%	16,5%	5,2%	5,8%
über 15 bis zu 59 Min.	0,6%	0,8%	0,9%	0,8%	1,6%	1,2%	0,9%	0,5%	1,8%	2,4%	5,0%	1,8%	1,5%

	Jan 15	Feb 15	Mrz 15	Apr 15	Mai 15	Jun 15	Jul 15	Aug 15	Sep 15	Okt 15	Nov 15	Dez 15	2015
0 Min.	59,1%	61,2%	55,4%	56,3%	57,4%	56,4%	46,6%	54,0%	44,9%	53,0%	42,4%	55,1%	53,5%
von 1 bis zu 3 Min.	31,8%	30,1%	34,3%	31,1%	27,6%	33,5%	37,2%	35,2%	35,4%	32,5%	32,8%	34,9%	33,1%
über 3 bis zu 5 Min.	5,1%	4,0%	4,9%	5,5%	4,9%	5,4%	8,0%	5,6%	8,6%	6,2%	8,0%	5,2%	5,9%
über 5 bis zu 15 Min.	2,9%	3,3%	4,0%	5,5%	8,4%	3,9%	7,1%	4,7%	9,5%	7,8%	12,3%	4,4%	6,1%
über 15 bis zu 59 Min.	1,1%	1,4%	1,4%	1,6%	1,7%	0,8%	1,1%	0,5%	1,6%	0,5%	4,4%	0,4%	1,4%

Linienbezeichnungen ab Dezember 2014			
NDS-HB-HH	Linienverlauf	EUV	andere BL
RE1	Norddeich – Oldenburg – Bremen – Hannover	DB	
RE1	Göttingen – Leinefelde – Erfurt – Jena – Gera – Zwickau/Glauchau	DB	RE1 (TH)
RE2	Uelzen – Hannover – Göttingen	ME	
RE2	Kassel – Hann. Münden – Leinefelde – Erfurt	DB	RE2 (TH)
RE3	Hamburg – Lüneburg – Uelzen	ME	
RE4	Hamburg – Bremen	ME	
RE4	Goslar – Halberstadt – Halle	DB	RE4 (ST)
RE5	Cuxhaven – Stade – Hamburg	ME	
RE6	Wolfsburg – Magdeburg (NASA-Planung ab 12/2015)	DB	RE6 (ST)
RE8	Bremerhaven – Bremen – Osnabrück	DB	
RE9	Bremerhaven – Bremen – Osnabrück	DB	
RE9	Kassel – Hann. Münden – Leinefelde – Halle	DB	RE9 (TH)
RE10	Hannover – Hildesheim – Bad Harzburg	ERX	
RE15	(Enden Außenhafen –) Emden – Rheine – Münster	DB	RE15 (NRW)
RE18	Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück	NWB	
RE19	Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen	NWB	
RE20	Uelzen – Salzweide – Stendal – Magdeburg – Halle	DB	RE20 (ST)
RE21	Goslar – Halberstadt – Halle	HEX	RE21/HEX21 (ST)
RE30	Hannover – Wolfsburg	DB	
RE40	Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg	DB	RE40 (ST)
RE50	Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim (ENNO, ab Ende 2015)	DB	
RE60	Rheine – Osnabrück – Minden – Hannover – Braunschweig	offen	RE60 (NRW)
RE70	Bielefeld – Minden – Hannover – Braunschweig	DB	RE70 (NRW)
S3	Stade – Hamburg – Pinneberg	S HH	S3 (HH)
RS1	Bremen-Farge – Bremen – Verden	NWB	RS1 (HB)
RS2	Bremerhaven-Lehe – Bremen – Twistringen	NWB	RS2 (HB)
RS3	Bad Zwischenahn – Oldenburg – Delmenhorst – Bremen	NWB	RS3 (HB)
RS4	Nordenham – Hude – Delmenhorst – Bremen	NWB	RS4 (HB)
S1	Minden – Wunstorf – Hannover – Haste	DB	
S2	Nienburg – Wunstorf – Hannover – Haste	DB	
S3	Hannover – Lehrte – Burgdorf – Celle	DB	
S4	Bennemühlen – Hannover – Sarstedt – Hildesheim	DB	
S5	Hannover-Flughafen – Hannover – Hameln (– Paderborn)	DB	S5 (NRW)
S6	Hannover – Burgdorf – Celle	DB	
S7	Hannover – Lehrte – Burgdorf – Celle	DB	
S8	Hannover-Flughafen – Hannover – Hannover-Messe/Laatzten	DB	
S21	Hannover – Weetzen – Barsinghausen (Expresslinie)	DB	
S51	Seelze – Hannover – Hameln (Expresslinie)	DB	
RB31	Hamburg – Lüneburg	ME	
RB32	Lüneburg – Dannenberg	ERX	
RB33	Cuxhaven – Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude	EVb	
RB35	Wolfsburg – Oebisfelde – Stendal	DB	RB35 (ST)
RB35	Braunschweig – Wolfsburg (bis Ende 2015, dann RE50)	DB	RB35 (ST)
RB36	Wolfsburg – Oebisfelde – Magdeburg	DB	RB36 (ST)
RB37	Bremen – Soltau – Uelzen	ERX	
RB38	Buchholz – Soltau – Hannover	ERX	
RB41	Hamburg – Buchholz – Rotenburg – Bremen	ME	
RB42	Braunschweig – Vienenburg – Bad Harzburg	ERX	
RB43	Braunschweig – Vienenburg – Goslar	ERX	
RB44	Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt	DB	
RB45	Braunschweig – Schöppenstedt	DB	
RB46	Braunschweig – Seesen – Herzberg	ERX	
RB47	Uelzen – Gifhorn – Braunschweig	ERX	
RB50	Braunschweig – Hildesheim (bis Ende 2015, dann RE50)	DB	
RB57	Leer – Nieuweschans – Groningen	ARR	
RB58	Bremen – Delmenhorst – Osnabrück	NWB	
RB59	Esens – Wilhelmshaven	NWB	
RB61	Bad Bentheim – Osnabrück – Bielefeld	WFB	RB61 (NRW)
RB66	Osnabrück – Münster	WFB	RB66 (NRW)
RB75	Osnabrück – Dissen/Bad Rotherfelde – Bielefeld	NWB	RB75 (NRW)
RB76	Rotenburg – Verden (– Nienburg – Minden (Sa+So))	DB	RB76 (NRW)
RB77	Bünde – Löhne – Hameln – Hildesheim	NWB	RB77 (NRW)
RE78	Nienburg – Minden – Bielefeld (Mo-Fr)	DB	RE78 (NRW)
RB79	Hildesheim – Bodenburg	NWB	
RB80	Göttingen – Northeim – Herzberg – Nordhausen	DB	RB80 (TH)
RB81	Bodenfelde – Northeim – Herzberg – Nordhausen	DB	
RB82	Bad Harzburg – Krelensen – Göttingen	DB	
RE83	Lübeck – Büchen – Lüneburg	DB	RE83 (SH)
RB84	Paderborn – Otterbergen – Holzminden – Krelensen	NWB	RB84 (NRW)
RB85	Otterbergen – Bodenfelde – Göttingen	NWB	RB85 (NRW)
R1	Göttingen – Eichenberg – Hann. Münden – Kassel	CAN	R1 (HE)
R7	Göttingen – Eichenberg – Verden – Fulda	CAN	R7 (HE)



Linienplan 2015

Niedersachsen/Bremen

Express-Linien

MetropoL-Linie

Regional-Linie

Stand: 07. Februar 2014

© LNVG

Bemerkungen:

- * Produktbezeichnung und Liniennummer von Linien, die überwiegend in benachbarten Ländern verkehren, können vom allgemeinen Schema abweichen.
- ¹ ab 12/2015: RE50 Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim
- ² Nicht dargestellt sind die Express-S-Bahn-Linien (HVZ-Verstärker)
 - S21: Hannover Hbf – Barsinghausen
 - S51: Seelze – Hannover Hbf – Hameln
- ³ Die Linie RB76 Rotenburg – Verden verkehrt am Wochenende weiter bis Minden.

Verspätungen

Teilnetz:	Cuxhaven-Hamburg
EVU:	EVU

Gültig von:	01.01.2016
Gültig bis:	31.01.2016

Datum	Zug-Nr.	Linie	Messstelle	an	ab	Ursache	Bemerkungen
-------	---------	-------	------------	----	----	---------	-------------

[illegible]

Zugbildung

Teilnetz:	Cuxhaven-Hamburg
EVU:	EVU

Gültig von: _____
Gültig bis: _____

	01.01.2016	31.01.2016
Aktiva		
- langfristige Vermögensgegenstände		
- kurzfristige Vermögensgegenstände		
Pflichtkapital		
- Eigenkapital		
- Fremdkapital		
Passiva		
- langfristige Verbindlichkeiten		
- kurzfristige Verbindlichkeiten		
Gewinnrücklagen		
- Gewinnrücklagen		
- Verlustrücklagen		
- sonstige Rücklagen		
Verbindlichkeiten		
- langfristige Verbindlichkeiten		
- kurzfristige Verbindlichkeiten		
Bilanzsumme		

[illegible]

Inhaltsverzeichnis

1	Grundsätze der Qualitätsbewertung	1
2	Qualitätsmanagement	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Kundenmonitoring	3
2.3	Meldungen an die Auftraggeber	5
3	Qualitätsstandards	7
3.1	Pünktlichkeit.....	7
3.2	Zugausfall	11
3.3	Zugbildung.....	12
3.4	Fahrscheinkontrollen	13
3.5	Busnot-/Schienenersatzverkehr	14
3.6	Fahrzeugzustand (Sauberkeit und Funktion).....	17
3.7	Zugbegleit- und Sicherheitspersonal	20
3.8	Fahrgastinformation	24
4	Berücksichtigung der Belange hör- und sehgeschädigter sowie mobilitätseingeschränkter Personen	31
5	Verpflichtung gegenüber den Reisenden und Kundendialog.....	32
Anhang 1:	Beispiel für Prüfprotokoll ‚Sauberkeit der Fahrzeuge‘ und monatliche Zusammenfassung für den Statusbericht und Erstellung der Jahresdatei	
Anhang 2:	Anforderungen an das Berichtswesen	
Anhang 3:	Berechnungsschema Pünktlichkeitsbewertung	
Anhang 4::	Ist-Pünktlichkeitsverteilung seit 2008	
Anhang 5:	Linienbezeichnungen	
Anhang 6:	Meldungen zur Betriebslage (Beispiel)	
Anhang 7:	Vitrinenkonzept	

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

1 Grundsätze der Qualitätsbewertung

Diese Anlage stellt Anforderungen an einzelne Qualitäten der SPNV-Leistungen auf. Die in dieser Anlage definierten Qualitätsstandards stellen ein Qualitätsniveau dar, dessen Unterschreitung zu einer Kürzung der Zuschusszahlung an den Auftragnehmer führt. Die Zuschussminderung aufgrund von Qualitätsmängeln wird nach den in dieser Anlage beschriebenen Verfahren zur Messung und Bewertung der einzelnen Standards ermittelt (vgl. Abschnitt 3).

Messung und Bewertung der Qualitätsstandards erfolgen auf zwei Arten: Zum einen wird die Erreichung der Standards auf der Basis von **betrieblichen Kennzahlen** überprüft. Diese bieten aber nur eine interne Qualitätssicht. Daher werden sie zusätzlich durch Erkenntnisse aus Kundenbefragungen (dem sogenannten Kundenmonitor) ergänzt. Dem Kundenmonitor [vgl. Abschnitt 2.2] wird von den Auftraggebern wesentliche Bedeutung bei der kundenorientierten Anpassung der Qualitätsstandards und der Einleitung qualitätsfördernder Maßnahmen beigemessen.

Minderungsbeträge berechnen sich, sofern nicht anders angegeben, auf Basis der Zugförderkosten gemäß Anlage A.0, § 7 Abs. 2a, des jeweiligen Kalenderjahres..

Abweichungen der gemessenen Qualität vom vereinbarten Qualitätsniveau führen zu Zuschussminderungen nach den in dieser Anlage beschriebenen Maßgaben:

Qualitätsstandard	Minderung des Zuschussbedarfs		
	im ersten Betriebsjahr	ab dem zweiten Betriebsjahr	
	... betrieblicher Kennzahlen	... betrieblicher Kennzahlen	... Kundenmonitor
Messungen auf Basis ...			
Pünktlichkeit [vgl. Abschnitt 3.1]	x	x	-
Zugausfall [vgl. Abschnitt 3.2]	x	x	-
Zugbildung [vgl. Abschnitt 3.3]	x	x	-
Fahrscheinkontrolle [vgl. Abschnitt 3.4]	-	-	-
Busnot-/Schienenersatzverkehr [vgl. Abschnitt 3.5]	x	x	-
Fahrzeugzustand [vgl. Abschnitt 3.6]	x	x	X (bzgl. qualitativer Erfüllung)
Zugbegleitpersonal [vgl. Abschnitt 3.7]	x (bzgl. quantitativer Erfüllung)	x (bzgl. quantitativer Erfüllung)	
Fahrgastinformation [vgl. Abschnitt 3.8]	-	-	

Die jährliche Summe der Minderungen des Zuschussbedarfs nach den Ziffern 3.1, 3.5, 3.6, 3.7 und 3.8 ist auf insgesamt 10 % der Zugförderkosten gemäß Anlage A.0, § 7 Abs. 2a, des jeweiligen Kalenderjahres begrenzt. Gemäß § 276 Abs. 3 BGB gilt jedoch die Begrenzung bei Vorsatz des Auftragnehmers nicht.

Die Auftraggeber sind grundsätzlich berechtigt, Stichproben zur Überprüfung der erbrachten Qualität durchzuführen oder durchführen zu lassen.

2 Qualitätsmanagement

2.1 Allgemeines

Der Auftragnehmer hat sein Leistungsangebot stets konstant auf einem möglichst hohen Kundenzufriedenheitsniveau zu erbringen. Dazu wird er regelmäßige Kundenzufriedenheitsanalysen (Kundenmonitoring gemäß den Vorgaben in Kapitel 2.2) durchführen lassen.

Der Auftragnehmer hat die Aufgabe, die mit den Auftraggebern vereinbarte Qualität der Dienstleistung „Fahrgastbeförderung“ im Sinne der Fahrgäste zu realisieren, zu sichern und nach Möglichkeit weiter auszubauen. Dadurch soll den Kunden ein attraktiver SPNV geboten werden, der Zufriedenheit schafft und so die Nachfrage weiter steigert.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist ein strikt kundenorientiertes Vorgehen erforderlich. Für alle wichtigen Merkmale der angebotenen Dienstleistung müssen Qualitätsziele entwickelt, vereinbart und betrieblich umgesetzt werden, die den Erwartungen der Fahrgäste entsprechen.

Dazu erfasst das Qualitätsmanagement des Auftragnehmers alle betrieblichen Bereiche, die Einfluss auf die Qualität der Dienstleistung haben und richtet deren Aktivitäten auf die Ziele aus. Dies geschieht in enger Abstimmung mit den Auftraggebern und in regelmäßigem Dialog mit den Fahrgästen. Es begleitet die betrieblichen Abläufe durch regelmäßige Kontrolle und Steuerung:

- › Überwachen und Dokumentieren der realisierten Qualität und der Einhaltung der vereinbarten Standards.
- › Veranlassen von notwendigen Veränderungen in qualitätsrelevanten Prozessen.
- › Ermitteln von Kundenanforderungen und Kundenzufriedenheit.
- › Erstellen von monatlichen Statusberichten für die Auftraggeber.
- › Weiterentwickeln des Qualitätsmanagementsystems in Abstimmung mit den Auftraggebern.

Darüber hinaus sollte der Auftragnehmer die Empfehlungen der DIN/EN 13816:2002 „Öffentlicher Personenverkehr – Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität“ für sein internes Qualitätsmanagement zur Erbringung der vereinbarten Dienstleistung nutzen.

2.2 Kundenmonitoring

Grundlage

Auftraggeber und Auftragnehmer entwickeln einvernehmlich bis zur Betriebsaufnahme nach den folgenden Vorgaben ein Kundenmonitoring zur Messung und Bewertung der folgenden Qualitätsstandards [vgl. Abschnitt 1 der Anlage A.3]:

- › Sauberkeit der Fahrzeuge (innen und außen) [vgl. Abschnitt 3.6 der Anlage A.3],
- › Schadensfreiheit der Fahrzeuge (z. B. Vandalismusschäden) [vgl. Abschnitt 3.6 der Anlage A.3],
- › Sicherheitsempfinden im Zug (z. B. Schutz vor Belästigungen) [vgl. Abschnitt 3.7 der Anlage A.3],
- › Service / Personal [vgl. Abschnitt 3.7 der Anlage A.3] und
- › Fahrgastinformation [vgl. Abschnitt 3.8 der Anlage A.3].

Darüber hinaus müssen auch Qualitätsstandards an den Verkehrsstationen erfasst werden. Diese Ergebnisse müssen separat dargestellt werden und dienen nur zur Information für Auftragnehmer und Auftraggeber. In die Bewertung gehen nur solche Aspekte der Kundenzufriedenheit ein, auf die der Auftragnehmer einen direkten Einfluss hat. Die Messung der Kundenzufriedenheit wird unter Beachtung der folgenden Grundsätze vorgenommen:

- › Die Kunden werden sowohl zu ihrer Einschätzung der Wichtigkeit (affektive Komponente der Kundenzufriedenheit) als auch zu ihrem Urteil der wahrgenommenen Qualität (kognitive Komponente der Kundenzufriedenheit) der o. a. Qualitätsstandards befragt.
- › Die Gewichtung der o. a. Qualitätsstandards als Basis der Berechnung eines globalen Zufriedenheitswertes (GZW) wird entsprechend der von den Kunden geäußerten Einschätzung der Wichtigkeit der einzelnen Merkmale festgelegt. Zusätzlich werden die Kunden nachrichtlich um ein Gesamturteil über die von ihnen wahrgenommene Qualität gebeten.
- › Die wahrgenommene Qualität wird von den Kunden auf einer Fünferskala (1: sehr zufrieden, 2: eher zufrieden, 3: teils/teils, 4: eher unzufrieden 5: sehr unzufrieden) bewertet.
- › Die Bewertung der wahrgenommenen Einzel-Qualitäten durch die Befragten wird unter Berücksichtigung der Gewichtung der Einzel-Qualitäten zu einem GZW zusammengefasst. Dieser ist maßgeblich für die Berechnung einer möglichen Minderung des Zuschusses.
- › Nach Abschluss der vorbereitenden Arbeiten (z. B. Fragebogenentwicklung und Testbefragung, siehe unten) finden die Befragungen jährlich in jeweils zwei Teilbefragungen/Erhebungsphasen (Frühling und Herbst) statt. In jeder Teilbefragung/Erhebungsphase ist jeweils die Hälfte des erforderlichen Gesamtstichprobenumfangs (siehe unten) zugrunde zu legen. Beide Teilbefragungen gehen bei der Berechnung des GZW gleichermaßen ein.
- › Der Fragebogen wird von den Auftraggebern unter Beteiligung des Auftragnehmers und des zu beauftragenden Dritten (siehe unten) einvernehmlich entwickelt.

Durchführung

Für die oben benannten Qualitätsstandards wird zweimal im Jahr (Frühling und Herbst) ein Kundenzufriedenheitswert ermittelt. Dies geschieht durch das Kundenmonitoring, das wie im Folgenden erläutert durchgeführt wird.

Die Durchführung des Kundenmonitorings und der Testbefragung erfolgt durch einen unabhängigen Dritten (dessen Beauftragung durch den Auftragnehmer erfolgt einvernehmlich mit den Auftraggebern). Dieser ist nach jeder Erhebung dem Auftragnehmer und den Auftraggebern berichtspflichtig.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

Für das Kundenmonitoring gilt:

- › Sämtliche Kosten trägt der Auftragnehmer.
- › Stichprobengröße und -struktur aller Befragungen sind mit den Auftraggebern einvernehmlich abzustimmen. Statistische Kennwerte für die zu erhebenden Zufriedenheitsmittelwerte: Signifikanzniveau 95 %, Konfidenzintervalle kleiner 0,06.
- › Bei einer angenommenen Standardabweichung von 0,8 (Erfahrungswert für Zufriedenheitsmessungen auf Fünferskalen) ergibt sich eine erforderliche Gesamtstichprobengröße rund 1.000.
- › Neben den Jahreszeiten (Frühling und Herbst) sind im Stichprobenplan in jedem Fall unterschiedliche Wochentage und Tageszeiten zu berücksichtigen.
- › Es wird eine Testbefragung zur Eichung des Verfahrens durchgeführt.
- › Nach der Testbefragung und ggf. vorzunehmenden Korrekturen am Befragungsdesign werden im Jahr 2019 die ersten zwei Teilbefragungen durchgeführt. Der in diesen 2 Teilbefragungen ermittelte GZW wird als Zielwert für die weiteren Betriebsjahre herangezogen.

Minderungsberechnung über Kundenmonitoring

Die Minderungsberechnung wird folgendermaßen durchgeführt:

- › Wird der für die o.a. Qualitätsstandards ermittelte Zielwert in einem Kalenderjahr verfehlt, wird der Zuschuss für dieses Kalenderjahr wie nachfolgend beschrieben vermindert, jedoch beschränkt auf maximal 1 % der Zugförderkosten gemäß Anlage A.0, § 7 Abs. 2a, des jeweiligen Kalenderjahres. Das bedeutet, dass der maximale Abzug vom Zuschuss bei einer Verfehlung des Zielwerts um 2,0 erreicht ist, sich also eine Verfehlung des Zielwerts um mehr als 2,0 nicht weiter zuschussmindernd auswirkt.

- › Berechnung des jährlichen Minderungsbetrags:

- Für jede Verfehlung des Zielwerts um 0,1 werden 0,05 % der Zugförderkosten (s. o.) als Minderung einbehalten. Ist der tatsächlich ermittelte GZW schlechter als der Zielwert, errechnet sich der Minderungsbetrag somit folgendermaßen:

$$\frac{(\text{tatsächlicher GZW} - \text{Zielwert GZW})}{0,1} \times 0,05 \% \text{ Zugförderkosten}$$

- Beispielrechnung
Annahme: tatsächlicher GZW beträgt 2,5 und Zielwert GZW beträgt 1,5

$$\frac{(2,5 - 1,5)}{0,1} \times 0,05 \% \text{ Zugförderkosten} = 0,5 \% \text{ Zugförderkosten}$$

- › Sollte der Zufriedenheitswert einer Einzel-Qualität über einem Wert von 3,5 liegen, hat der Auftragnehmer unverzüglich einen Maßnahmenkatalog zur Verbesserung dieser Einzel-Qualität zu entwickeln und nach Abstimmung mit den Auftraggebern zeitnah umzusetzen.

Die Minderungsregelung über das Kundenmonitoring gilt ab dem zweiten vollständigen Betriebsjahr (2020).

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

2.3 Meldungen an die Auftraggeber

Abweichungen von den vertraglich vereinbarten Leistungen (Umfang und Qualitätsstandards) müssen den Auftraggebern nach Maßgabe der folgenden Regelungen gemeldet werden. Um diesen Zielen gerecht zu werden, gibt es die folgenden vier Kommunikationsformen zwischen dem Auftragnehmer und den Auftraggebern:

a) Vorabinformationen über Veränderungen des vertraglich vereinbarten SPNV-Angebots

Der Auftragnehmer informiert die Auftraggeber über fahrplanwirksame Veränderungen der vertraglich vereinbarten Leistungen

- bei planbaren Veränderungen sobald die Planungen notwendig werden bzw. dem Auftragnehmer bekannt werden,
- bei nicht planbaren Veränderungen (Unfällen oder Betriebsunterbrechungen auf Streckenabschnitten mit einer voraussichtlichen Dauer von mehr als zwei Stunden) unverzüglich nach bekannt werden der Veränderungen

durch Angabe der Veränderungen (Datum, Zugnummer, Laufweg, Änderung, Ursache) sowie der geplanten Ersatzmaßnahmen unverzüglich nach Kenntniserlangung. Die Auftraggeber erhalten die Informationen per E-Mail.

b) Betriebslagebericht

Der Auftragnehmer informiert die Auftraggeber über Veränderungen der vertraglich vereinbarten Leistungen in standardisierter Form durch Übermittlung eines täglichen Betriebslageberichts. Der Bericht wird spätestens nach 3 Arbeitstagen per E-Mail übermittelt. Weitere Angaben enthält **Anhang 2**.

Hamburg beabsichtigt, künftig zur Vorhaltung und Analyse von Qualitätsdaten das Datenbanksystem eines Drittanbieters einzusetzen. Um sicherzustellen, dass die vom EVU zu liefernden Qualitätsdaten zu Zugausfällen, zu Pünktlichkeit und zur Ist-Zugbildung sicher und problemlos verarbeitet werden können, hat der Auftragnehmer diese Daten ab dem Zeitpunkt der Einführung des Datenbanksystems in Hamburg in einem mit diesem System kompatiblen Format bereitzustellen. Die hierfür entstehenden Kosten werden dem Auftragnehmer gegen Nachweis gemäß § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. Auf § 7 Abs. 3 des Verkehrsvertrages (Anlage A.0) wird verwiesen.

c) Statusbericht

Der Auftragnehmer legt den Auftraggebern darüber hinaus monatlich einen Statusbericht als EDV-Datei mit den in den Kapiteln zu den einzelnen Qualitätsstandards der hiesigen Anlage unter ‚Dokumentation‘ festgelegten Angaben vor. Der Bericht wird in standardisierter Form (vgl. **Anhang 2**) spätestens 30 Tage nach Monatsende per E-Mail übermittelt.

Der Auftragnehmer dokumentiert außerdem im Statusbericht Anzahl und Inhalt der im Zusammenhang mit der Kundenbetreuung (u. a. Beschwerdemanagement) entstandenen Kundenkontakte. Hierzu sind den Auftraggebern nach gemeinsam definierten Auswertungskriterien monatlich die absoluten Zahlen der eingegangenen Beschwerden kategorisiert nach Schwerpunkten und Auffälligkeiten in aufbereiteter Form (z. B. in Form einer Tabelle) zur Verfügung zu stellen. Außerdem ist über die Tätigkeiten des Informationsmanagements zu berichten.

d) Statusgespräch

Weiterhin ist der Auftragnehmer verpflichtet, an regelmäßigen Statusgesprächen (3- bis 4-mal pro Jahr) mit den Auftraggebern teilzunehmen. Im Rahmen dieser Gespräche soll ein Informationsaustausch zu der aktuellen Betriebslage des Auftragnehmers der erbrachten Qualität, dem Fahrzeugeinsatz, Besonderheiten im Fahrplan sowie zu weiteren wichtigen Themen stattfinden. Im Vorfeld eines jeden Gesprächs, zu dem jeweils die Auftraggeber einladen, werden die Tagesordnungspunkte zwischen Auftraggebern und Auftragnehmer abgestimmt.

Bewertung

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

Erfüllt der Auftragnehmer die zuvor beschriebenen Anforderungen nicht, wird nach den Maßgaben von § 16 Abs. 1 des Verkehrsvertrages i. V. m. Anlage A.13 eine Vertragsstrafe erhoben.

3 Qualitätsstandards

3.1 Pünktlichkeit

Anforderungsprofil

Grundsätzlich gilt ein Verkehrsmittel als pünktlich, wenn es die im Fahrplan veröffentlichte Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit einhält. Darüber hinaus gelten auch Züge als pünktlich, die bis zu 3 Minuten (180 Sekunden ab Minute .00 Sekunden) verspätet sind.

Die Erfüllung der fahrplanmäßigen Pünktlichkeit darf dabei für den Kunden nicht zu einer Verschlechterung der sonstigen Qualitätsmerkmale des Leistungsangebotes (z. B. Anschlüsse) führen.

Verspätungen werden in den Abweichungsklassen von 0 bis zu 3 Minuten, von über 3 bis zu 5 Minuten, von über 5 bis zu 15 Minuten und von über 15 bis zu 59 Minuten erfasst. Züge mit einer Verspätung von mehr als 59 Minuten gelten als ausgefallen.

Um die erzielte Pünktlichkeit bewerten zu können, wird für jede Abweichungsklasse ein maximal zulässiger Anteil verspäteter Züge (Zielwert) vereinbart, der vom Auftragnehmer einzuhalten ist. Die zulässigen Abweichungen beinhalten pauschal bereits alle Ursachen der Unpünktlichkeit des Auftragnehmers. Dies schließt Einzelereignisse wie z. B. Verspätungen aufgrund von Baustellen, Streik des eigenen Personals und Anschlusssicherung explizit mit ein. Verspätungen aufgrund von höherer Gewalt im Sinne des § 1 Abs. 2 HaftpflG und wegen etwaiger Streiks Dritter (siehe hierzu die im Anhang 2 unter Schlüsselnummern 810 und 999 für Ursache von Verspätungen definierten Fälle) gehen in die Berechnung der Ist-Pünktlichkeitsverteilung nicht mit ein. Sie sind aber in den definierten Abweichungsklassen zu erfassen und zu dokumentieren. Werden die vorgegebenen Zielwerte verfehlt, werden Abzüge vom Zuschuss nach dem im Folgenden erläuterten Verfahren vorgenommen.

Auf § 9 Abs. 4 und 5 des Verkehrsvertrages (Anlage A.0) wird verwiesen.

Messung

Zur Messung der Pünktlichkeit der Züge wird das Delta zwischen den planmäßigen und den tatsächlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten aller Züge (ausgenommen Leerfahrten) an jeder der folgenden Messstellen durch den Auftragnehmer (RBL) oder in dessen Auftrag (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) erfasst.

lfd. Nr.	Messstelle
1	Hamburg-Harburg
2	Stade
3	Cuxhaven

Die Anzahl und Lage der Messstellen kann im Laufe der Vertragslaufzeit einvernehmlich angepasst werden.

Dokumentation

Der Auftragnehmer hat im täglichen Betriebslagebericht alle Verspätungen über 3 Minuten an den o. g. Messstellen in der in Anhang 2 dargestellten Form zu dokumentieren.

Bei Verspätungen über 5 Minuten können die Auftraggeber im Einzelfall eine Analyse der Verspätung vom Auftragnehmer anfordern. Diese Verspätungen müssen dann im Rahmen einer separaten Auswertung mit Angabe von Datum, Zugnummer, Verspätungsursache und einer möglichst genauen Beschreibung des Ortes, an dem die Verspätung aufgetreten ist, aufgeführt werden.

Im monatlichen Statusbericht sind vom Auftragnehmer auf Basis der Daten der Messstellen die ausgewerteten Ergebnisse für alle Messstellen und Abweichungsklassen wie nachfolgend beschrieben darzu-

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

stellen. Die Daten werden im Statusbericht und als EDV-Dateien (Standardformate nach Absprache mit den Auftraggebern) zur Verfügung gestellt.

Jeder Messwert eines Zuges (Delta zwischen tatsächlicher und planmäßiger Ankunfts- und Abfahrtszeit) wird einer Abweichungsklasse an der jeweiligen Messstelle zugeordnet. Die Klasse 0 bis zu 3 Minuten muss dabei auch alle pünktlichen Züge enthalten. Die Anzahl der Abweichungen von den Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind separat für jede Messstelle und Abweichungsklasse darzustellen. Die Summe der Werte aller Messstellen für die Abweichungen von den Ankunfts- und Abfahrtszeiten ergibt den Monatswert für die jeweilige Abweichungsklasse.

Beispielhafte Darstellung der Ist-Pünktlichkeitsverteilung im monatlichen Statusbericht:

Abweichungsklassen	Messstelle 1		Messstelle k		Summe Messstellen (1 bis k)	
	an	ab	an	ab	absolut	relativ
von 0 bis zu 3 Minuten	573	563	1.030	1.052	3.218	96,26%
über 3 bis zu 5 Minuten	3	2	32	28	65	1,94%
über 5 bis zu 15 Minuten	14	1	14	17	46	1,38%
über 15 bis zu 59 Minuten	3	1	6	4	14	0,42%
Anzahl der Züge	593	567	1.082	1.101	3.343	100,00%

Ausgefallene Züge werden nicht berücksichtigt und fließen damit nicht in die Bewertung ein.

Für die Ermittlung der Ist-Pünktlichkeitsverteilung des Jahres wird die Summe aus den in den monatlichen Statusberichten enthaltenen absoluten Zugzahlen für die einzelnen Abweichungsklassen gebildet. Aus den absoluten Jahreswerten werden die relativen Werte für die Abweichungsklassen berechnet. Diese Prozentwerte stellen die Ist-Pünktlichkeitsverteilung für das Jahr dar und werden bei der Bewertung mit den Zielwerten verglichen. Da in der Abweichungsklasse 0 bis zu 3 Minuten auch die pünktlichen Werte erfasst sind, handelt sich hierbei um einen kumulierten Wert.

Beispielhafte Ermittlung der Ist-Pünktlichkeitsverteilung für ein Jahr:

Abweichungsklassen	Monatssummen Ist-Pünktlichkeit				Jahressumme	
	Jan	Feb	...	Dez	absolut	relativ[D.n]
von 0 bis zu 3 Minuten	3.218	2.994	...	2.538	8.750	95,44%
über 3 bis zu 5 Minuten	65	60		20	145	1,58%
über 5 bis zu 15 Minuten	46	53		40	139	1,52%
über 15 bis zu 59 Minuten	14	20		100	134	1,46%
Anzahl der Züge	3.343	3.127	...	2.698	9.168	100,00%

n = Anzahl der Abweichungsklassen

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

Bewertung

Zur Ermittlung des Malus bei Verspätungen werden 2 Euro pro Zugkm bezogen auf das Soll-Angebot der im jeweiligen Jahr vertraglich zu erbringenden Leistungen zugrunde gelegt. Zur Vereinfachung werden die Zugkm des Fahrplanjahres für das Kalenderjahr übernommen. Der Eingangsbetrag [A] für die Malus-Berechnung errechnet sich somit wie folgt:

$$\text{Eingangsbetrag [A]} = \text{Soll-Zugkm/Jahr} * 2 \text{ Euro/Zugkm}$$

Die geforderten Zielwerte [C] werden von den Auftraggebern vorgegeben. Dabei wird für jede Abweichungsklasse ein Zielwert (in Prozent) vorgegeben, der nicht überschritten werden darf. Für die Abweichungsklasse 0 bis zu 3 Minuten (Zielwert 86%), in der auch die pünktlichen Züge erfasst werden, wird kein Malus erhoben.

Ziel-Pünktlichkeitsverteilung:

Abweichungsklassen	Zielwert [C.n]
über 3 bis zu 5 Minuten	9,00%
über 5 bis zu 15 Minuten	4,00%
über 15 bis zu 59 Minuten	1,00%

Zur Information ist im Anhang 4 die Ist-Pünktlichkeitsverteilung der derzeit definierten Messstellen ab 2011 dargestellt.

Abweichungen des Ist-Wertes vom Zielwert in höheren Klassen, also bei größeren Verspätungen, werden wesentlich stärker als in niedrigeren Klassen geahndet. Dies geschieht mittels einer unterschiedlich starken Gewichtung [B] der einzelnen Abweichungsklassen. Für die einzelnen Klassen gilt:

Abweichungsklasse	Gewichtungsfaktor [B.n]
über 3 bis zu 5 Minuten	0,25
über 5 bis zu bis zu 15 Minuten	0,50
über 15 bis zu bis zu 59 Minuten	1,00

Abweichungen der Ist-Werte gegenüber den geforderten Zielwerten werden folgendermaßen bewertet und ggf. mit einem Malus belegt:

Für Verfehlungen der Zielwerte in den Abweichungsklassen von über 3 bis zu 5 Minuten, von über 5 bis zu 15 Minuten und von über 15 bis zu 59 Minuten wird je Klasse ein Einzelmalus [E.n] ermittelt. Dieser errechnet sich aus der Differenz der Ist- [D.n] zu den Ziel-Werten [C.n] multipliziert mit dem Eingangsbetrag [A] und dem klassenspezifischen Gewichtungsfaktor [B.n]. Der Gesamtmalus [G] für die Verfehlungen bei Verspätungen wird aus der Summe der Einzelmalusse berechnet:

$$\text{Gesamtmalus [G]} = \sum_{i=1}^n [\text{E.n}] = [\text{A}] * [\text{B.n}] * ([\text{D.n}] - [\text{C.n}])$$

(mit n = Anzahl der Abweichungsklassen)

Ein durch Besserleistung erzielter Bonus innerhalb einzelner Klassen (negativer Wert) wird mit dem Malus anderer Klassen verrechnet. Ein Gesamtbonus wirkt sich nicht zuschusserhöhend aus und wird auf Null gesetzt.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+
Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

Das Berechnungsschema ist in Anhang 3 (Berechnungsschema Pünktlichkeitsbewertung) dargestellt.

Beispiel 1: Zielpünktlichkeit deutlich verfehlt

Soll Zkm pro Jahr	1.600.000,00			
spez. Eingangsbetrag pro Zkm	2,00 €			
Eingangsbetrag [A]	3.200.000,00 €			
Abweichungsklasse	Gewichtungsfaktor [B]	Zielwert [C]	Ist-Wert [D]	Malus [E]
über 3 bis zu 5 Min.	0,25	9,00%	15,00%	48.000,00 €
über 5 bis zu 15 Min.	0,50	4,00%	10,00%	96.000,00 €
über 15 bis zu 59 Min.	1,00	1,00%	5,00%	128.000,00 €
	Summe			272.000,00 €

Gesamtmalus [G]= 272.000,00 €

Beispiel 2: Zielpünktlichkeit knapp verfehlt

Soll Zkm pro Jahr	1.600.000,00			
spez. Eingangsbetrag pro Zkm	2,00 €			
Eingangsbetrag [A]	3.200.000,00 €			
Abweichungsklasse	Gewichtungsfaktor [B]	Zielwert [C]	Ist-Wert [D]	Malus [E]
über 3 bis zu 5 Min.	0,25	9,00%	9,50%	4.000,00 €
über 5 bis zu 15 Min.	0,50	4,00%	3,50%	-8.000,00 €
über 15 bis zu 59 Min.	1,00	1,00%	2,00%	32.000,00 €
	Summe			28.000,00 €

Gesamtmalus [G]= 28.000,00 €

Die Summe der jährlichen Minderungen des Zuschussbedarfs ist für die in Kapitel 1 (Grundsätze der Qualitätsbewertung).genannten Ziffern auf insgesamt 10% der Zugförderkosten gemäß Anlage A.0, § 7 Abs. 2a, des jeweiligen Kalenderjahres begrenzt.

3.2 Zugausfall

Definition

Der vereinbarte Leistungsumfang ist in Anlage A.2 geregelt. Eine dort aufgeführte Zugfahrt (**vgl. Hinweise in Anhang 1 zur Anlage A.2**) gilt unabhängig von der Ursache als (teilweise) ausgefallen, wenn sie auf dem Gesamt- oder einem Teilstreckenverlauf (gerechnet ab letztem planmäßigem Halt)

- › nicht verkehrt
- › mehr als 59 Minuten Verspätung hat oder
- › ein planmäßiger Halt nicht bedient wird. In diesem Fall gilt der Zug zwischen vorherigem und nachfolgendem planmäßigem Halt als ausgefallen.

Werden zu früh abfahrende Züge festgestellt, so gelten diese bis zum darauf folgenden planmäßigen Halt (mit pünktlicher oder verspäteter Abfahrt) ebenfalls als ausgefallen.

Messung

- › Aufzeichnungen des Auftragnehmers.
- › Stichprobenkontrollen durch die Auftraggeber.

Dokumentation

Der Auftragnehmer hat im täglichen Betriebslagebericht Zugausfälle in der in Anhang 2 dargestellten Form zu melden.

Weiterhin hat der Auftragnehmer den Auftraggebern im monatlichen Statusbericht sämtliche Zugausfälle (also sowohl geplante als auch ungeplante) zusammenfassend in standardisierter Form (vgl. Anhang 2) differenziert nach Aufgabenträgern zu dokumentieren. Die in den Statusberichten aufgelisteten Zugausfälle werden quartalsweise mit den Daten der Auftraggeber abgeglichen, abgestimmt und für die Abrechnung herangezogen. Die gemeldeten Zugausfälle müssen für die Auftraggeber nachvollziehbar sein (z.B. Paarigkeit). Können die Auftraggeber die Dokumentation nicht nachvollziehen, ist der Auftragnehmer dazu verpflichtet dies rückwirkend zu erläutern.

Bewertung

Der vollständige oder teilweise Ausfall eines Zuges wird als Nichtleistung bewertet und führt gemäß den Bestimmungen des Verkehrsvertrags zu einer Reduzierung des Zuschusses.

3.3 Zugbildung

Definition

Die vereinbarte Zugbildung (Kapazität) ist in Anlage A.2 geregelt. Die Zugbildung ist grundsätzlich nach dieser Anlage (**vgl. Hinweise im Anhang 1 zur Anlage A.2**) zu erbringen.

Bei Unterschreitung des o. g. Leistungsumfanges wird der Zuschuss gemindert. Auf § 9 Abs. 4 und 5 des Verkehrsvertrages (Anlage A.0) wird verwiesen. Nicht erbrachte Kapazitäten einzelner Zugfahrten können nicht durch unabgestimmte Mehrkapazitäten an anderer Stelle ausgeglichen werden. Wird der o. g. Leistungsumfang ohne Zustimmung der Auftraggeber (**vgl. Hinweise zur Anlage A.2**) überschritten, erfolgt keine gesonderte Vergütung.

Messung

- › Aufzeichnungen des Auftragnehmers.
- › Stichprobenkontrollen durch die Auftraggeber.

Dokumentation

Der Auftragnehmer hat im täglichen Betriebslagebericht Abweichungen von der in Anlage A.2 vereinbarten Zugbildung und von den zu erbringenden Wagenkilometern in der in Anhang 2 dargestellten Form zu dokumentieren.

Weiterhin hat der Auftragnehmer den Auftraggebern im monatlichen Statusbericht sämtliche Abweichungen von der Soll-Zugbildung in standardisierter Form (vgl. Anhang 2) zu dokumentieren. Die in den Statusberichten aufgelisteten Abweichungen von der planmäßigen Zugbildung werden quartalsweise mit den Daten der Auftraggeber abgeglichen, abgestimmt und für die Abrechnung herangezogen. Die vom Soll abweichenden Zugbildungen müssen für die Auftraggeber nachvollziehbar sein (z.B. Paarigkeit). Können die Auftraggeber die Dokumentation nicht nachvollziehen, ist der Auftragnehmer dazu verpflichtet dies rückwirkend zu erläutern.

Bewertung

Der jährliche Minderungsbetrag bei Unterschreitung der in der Anlage A.2 definierten Wagenkilometer je Zug errechnet sich aus dem Verhältnis von nicht erbrachten Wagenkilometern pro Jahr ($\text{Wagenkm}_{\text{Minderung}}$) zum Umfang Wagenkilometer pro Jahr gem. Anlage A.2 ($\text{Wagenkm}_{\text{Soll}}$) multipliziert mit den Zugförderkosten gemäß Anlage A.0, § 7 Abs. 2a, des jeweiligen Kalenderjahres:

$$\text{Malus } M = (\text{Wagenkm}_{\text{Minderung}}) \cdot / \cdot (\text{Wagenkm}_{\text{Soll}}) \cdot \times \text{Zugförderkosten}$$

$$\text{Malus } M = (\text{Wagenkm}_{\text{Minderung}}) : (\text{Wagenkm}_{\text{Soll}}) \cdot \times \text{Zugförderkosten}$$

Dabei fließen die wegen Zugausfällen nicht erbrachten Wagenkilometer nicht in die Berechnung einer evtl. Unterschreitung der Leistungsqualität des Auftragnehmers ein.

3.4 Fahrscheinkontrollen

Fahrscheinkontrollen zur Fahrgeldsicherung sind **mindestens** mit einem Prüfgrad durchzuführen, der der vereinbarten Zugbegleitquote (s. Kap. 3.7) entspricht. Die Fahrscheinkontrolle kann durch das Zugbegleitpersonal durchgeführt werden.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

3.5 Busnot-/Schienenersatzverkehr

Anforderungsprofile

Im Falle von Zugausfällen und Haltausfällen ist der Auftragnehmer verpflichtet, die ausgefallene Verkehrsleistung durch die im Folgenden beschriebenen Ersatzleistungen zu ersetzen. Dabei sind die folgenden Mindestanforderungen zu erfüllen:

Busnotverkehr (BNV)

Busnotverkehr wird dann eingerichtet, wenn wegen nicht vorhersehbarer Zugausfälle ein vorübergehender Busverkehr notwendig wird. Er soll sich an dem ursprünglichen Fahrplan orientieren und muss alle Haltestellen des ausgefallenen Zuglaufes bedienen.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, spätestens eine Stunde nach Beginn der Betriebsstörung Busnotverkehr einzurichten, falls der Zugverkehr nicht innerhalb dieser Zeitspanne wieder aufgenommen wird.

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass alle Fahrgäste (inkl. Gepäck), auch mobilitätseingeschränkte Personen, des ausgefallenen Zuglaufes auf dem vom Zugausfall betroffenen Streckenabschnitt befördert werden.

Wenn und soweit andere Schienenverkehrssysteme genutzt werden können, ist unter den sogleich beschriebenen Voraussetzungen die Durchführung von BNV mit Bussen auf dem genannten Abschnitt nicht erforderlich.

36 Stunden nach Eintreten des Notfalls oder der Betriebsstörung gilt der Busnotverkehr als vorhersehbar und damit als Schienenersatzverkehr (SEV), dessen Anforderungen nachfolgend geregelt sind.

Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen

Schienenersatzverkehr wird aufgrund eines vorhersehbaren Umstandes, der die Durchführung von Schienenverkehr unmöglich macht und vorhersehbare Zugausfälle zur Folge hat, planmäßig eingerichtet. Er

- › muss sich an dem ursprünglichen Fahrplan orientieren und
- › muss alle Haltestellen des ausgefallenen Zuglaufes bedienen und darf nur diese bedienen.

In begründeten Einzelfällen kann nach Zustimmung der Auftraggeber davon abgewichen werden.

Der Auftragnehmer stellt sicher, dass alle Fahrgäste (inkl. Gepäck), auch mobilitätseingeschränkte Personen, des ausgefallenen Zuglaufes auf dem vom Zugausfall betroffenen Streckenabschnitt befördert werden.

Für den Fall, dass der Ticketerwerb nicht über die vorhandene Vertriebsinfrastruktur in zumutbarer Weise (nächster Fahrscheinautomat liegt mehr als 200 Meter von der eingerichteten SEV-Haltestelle entfernt) erfolgen kann, ist der Fahrscheinverkauf über geschultes Personal an den Haltestellen oder in den Bussen sicher zu stellen.

Folgende weitere Anforderungen werden an den SEV gestellt:

Stationen und Haltestellen

- › Es sind feste Haltestellen für den SEV in größtmöglicher Nähe zu einem möglichst barrierefreien Bahnsteigzugang der Bahnstationen mit deutlichem Hinweis auf ihre Lage einzurichten. Diese Anforderung gilt auch dann als erfüllt, wenn vorhandene Haltestellenmasten als SEV-Abfahrtsposition gekennzeichnet werden. Zusätzlich ist an den Haltestellen für den SEV der Standort des nächstgelegenen Fahrscheinautomaten zu nennen. Im Falle eines Fahrscheinverkaufs an den Haltestellen oder in den Fahrzeugen des SEV ist auch dieses vorab an die Kunden zu kommunizieren.
- › Die Fahrgäste sind durch Aushänge in auffälliger Farbe an allen Informationsschaltern, Fahrplanauskünften und -aushängen spätestens eine Woche vor Beginn des SEV (bei kürzeren Planungsvorläufen unverzüglich nach Kenntnis des Auftragnehmers von der Notwendigkeit des SEV bzw. nach Qualifikation als SEV) entlang des gesamten Zuglaufes von der Durchführung des SEV zu unterrichten, soweit der Infrastrukturbetreiber dies ermöglicht.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

- › Der Auftragnehmer hat den Infrastrukturbetreiber über den SEV zu informieren und ihn dazu aufzufordern, sein an der jeweils betroffenen Station eingesetztes Servicepersonal entsprechend einzuweisen.
- › Der Auftragnehmer stellt sicher, dass die Fahrgäste durch Lautsprecherdurchsagen (soweit örtlich möglich) über Abfahrtszeit und -ort des SEV informiert werden, soweit der Infrastrukturbetreiber dies ermöglicht.

Fahrzeuge

- › Der Auftragnehmer gewährleistet, dass von außen sichtbare Informationen über den SEV (u. a. Fahrtziel) am Fahrzeug angebracht sind.
- › Saubere Fahrzeuge müssen zur Verfügung gestellt werden.
- › In allen Fahrzeugen muss Rauchverbot bestehen.
- › Die Kapazitäten müssen dem aktuellen Bedarf (inkl. Gepäck) entsprechen.

Die DB Station & Service AG verwendet bundesweit einheitlich ein SEV-Logo, das auch vom Auftragnehmer zu verwenden ist. Der Auftragnehmer gewährleistet, dass an allen Haltestellen und Bussen des SEV das Logo gut sichtbar angebracht wird und auf allen Fahrplänen und sonstigen Publikationen zum SEV verwendet wird. Das Logo wird durch die Auftraggeber in elektronischer Form zur Verfügung gestellt. Die Freigabe zur Verwendung des Logos wurde von DB Station & Service AG erteilt.

Die Genehmigungspflicht für Schienenersatzverkehr ist geregelt in § 2 Abs. 5 PBefG. Allgemein richtet sich die Ausrüstung und Beschaffenheit der Fahrzeuge nach der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Personenverkehr (BOKraft) in der jeweils gültigen Fassung.

Wenn und soweit andere Schienenverkehrssysteme genutzt werden können, ist unter den sogleich beschriebenen Voraussetzungen die Durchführung von SEV mit Bussen auf dem genannten Abschnitt nicht erforderlich. Im Einzelfall können die Vertragspartner etwas anders vereinbaren. Etwaige aus einer solchen Vereinbarung folgende zusätzliche Kosten des SEV übernehmen in diesem Fall die Auftraggeber.

Not- und Ersatzverkehr mit anderen Schienenverkehrssystemen

Not- und Ersatzverkehr mit anderen Schienenverkehrssystemen ist durchzuführen, wenn ein Ersatzzug den Zielbahnhof unter Einhaltung der im Folgenden benannten Anforderungen schneller erreicht als ein Ersatzbus. Anderenfalls ist der Ersatzverkehr mit Bussen durchzuführen.

Bei der Durchführung von Ersatzverkehr mit anderen Schienenverkehrssystemen sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

- › Der Ersatzzug hält an allen planmäßigen Halten des ausgefallenen Zuges. Bei Ausfall eines Haltes oder mehrerer Halte gilt Abschnitt 3.2 sinngemäß.
- › Die für die hier ausgeschriebene Verkehrsleistung gültigen Fahrausweise gelten im Ersatzzug uneingeschränkt und ohne Aufpreis / Zuschläge.
- › Die Kapazitäten (inkl. Gepäck) müssen auch hier dem aktuellen Bedarf entsprechen.

Messung

- › Aufzeichnungen des Auftragnehmers.
- › Stichprobenkontrollen durch die Auftraggeber.

Dokumentation

Die Auftraggeber sind über sämtliche Ersatzmaßnahmen umfassend zu informieren (**vgl. Abschnitt 2.3**).

Der Auftragnehmer hat im täglichen Betriebslagebericht Schienenersatz- und Busnotverkehre in der in Anhang 2 dargestellten Form zu dokumentieren (**vgl. Abschnitt 2.3**).

Weiterhin hat der Auftragnehmer den Auftraggebern regelmäßig im monatlichen Statusbericht sämtliche Leistungen im Schienenersatz- und Busnotverkehr in standardisierter Form (vgl. Anhang 2) zu melden.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

Bewertung

Bei Durchführung eines vertragsgemäßen Ersatzverkehrs (Busnotverkehr und Schienenersatzverkehr) erfolgt trotz Ausfall von fahrplanmäßigen Zugleistungen kein Abzug vom Zuschuss, vgl. § 9 Abs. 2, zweiter Unterabsatz des Verkehrsvertrages. Ausnahme: Ersatzverkehre werden durch andere Schienenverkehrssysteme erbracht, welche regulär verkehren und nicht gesondert eingesetzt werden (z. B. Parallelverkehre von S-Bahnen, Regional- oder Fernverkehr).

Verkehrt ein Zug nicht und wird kein Ersatzverkehr durch Busse oder andere Schienenverkehrssysteme erbracht, obwohl dieser geschuldet ist, werden sowohl die Zugförderkosten als auch die Infrastrukturbenutzungsentgelte für die ausgefallenen Leistungen nicht erstattet (vgl. Anlage A.7 Anhang 2, lit. m).

Erfüllt vertraglich geschuldeter Schienenersatzverkehr (SEV) bestimmte, in diesem Kapitel beschriebene Anforderungen nicht, wird eine Vertragsstrafe erhoben. Näheres regelt § 16 Abs. 2 des Verkehrsvertrages.

Erfüllt vertraglich geschuldeter SEV mit Bussen oder anderen Schienenverkehrssystemen sonstige in diesem Kapitel beschriebene Anforderungen nicht, verringert sich der an den Auftragnehmer zu zahlende Zuschuss nach § 638 Abs. 3 BGB.

3.6 Fahrzeugzustand (Sauberkeit und Funktion)

Anforderungsprofile

Sauberkeit

Die Bewertung der Sauberkeit unterliegt in starkem Maße der subjektiven Empfindung des Benutzers. Ziel ist es deshalb, ein von der Allgemeinheit anerkanntes und zufrieden stellendes Niveau der Sauberkeit zu realisieren. Die Fahrzeuge sind bedarfsorientiert zu reinigen, um die Anforderungen an das innere und äußere Erscheinungsbild zu erfüllen. Dabei sind folgende Mindestanforderungen zu erfüllen:

Anforderungen an das innere Erscheinungsbild

Die eingesetzten Wagen müssen innen sauber sein. Hierzu gilt es im Rahmen einer täglichen Reinigung ein angemessenes Sauberkeitsniveau im laufenden Betrieb sicherzustellen. Im Folgenden werden Mindestanforderungen an die zuvor genannten Reinigungsstufen definiert:

- › Fußböden: Im Rahmen der täglichen Reinigung ist sicherzustellen, dass diese sauber, fleckenfrei, ohne klebrige Rückstände und Schmierereien sind. Ein Kehren der Fußböden in der Tagesreinigung kann das geforderte Sauberkeitsniveau nicht sicherstellen. Die Reinigung der Fußböden muss **täglich** feucht erfolgen.
- › Seiten- und Stirnwände, Decken, Haltegriffe, Gepäckablage, Türen und Türgriffe: Im Rahmen der täglichen Reinigung ist sicherzustellen, dass diese sauber, fleckenfrei, ohne klebende Rückstände und Schmierereien sind. Bedarfsorientiert sind Gepäckablagen und Türen feucht zu reinigen.
- › Sitze/Klappsitze: Im Rahmen der täglichen Reinigung ist sicherzustellen, dass diese trocken, sauber, fleckenfrei, ohne klebende Rückstände und Schmierereien oder abfärbende Verunreinigungen sind.
- › Scheiben: Im Rahmen der täglichen Reinigung ist sicherzustellen, dass diese sauber, ohne klebende/fettige Rückstände, ohne sichtbehindernde Verunreinigungen oder gefährdende Beschädigungen sind. Die gesamten Glasflächen sind darüber hinaus mindestens **wöchentlich** einer feuchten Reinigung zu unterziehen, welche einen streifenfreien Zustand sicherstellt.
- › Toiletten: Im Rahmen der täglichen Reinigung ist sicherzustellen, dass diese hygienisch einwandfrei und benutzbar sind, ein streifenfreier Spiegel, Papier und Seife vorhanden sind. Zur Verbesserung des Raumklimas können Duftstoffe eingesetzt werden.
- › Müllbehälter: Im Rahmen der täglichen Reinigung ist sicherzustellen, dass diese nicht überfüllt, ohne übel riechende Rückstände und verschmierte Deckel sind. Grobmüll ist außerdem spätestens bei jeder Fahrtpause (Wende- oder Aufenthaltszeit) zu entfernen. Die Müllbehälter sind mit Müllbeuteln auszustatten.
- › Führerstand: Im Rahmen der täglichen Reinigung ist sicherzustellen, dass dieser sauber, fleckenfrei, ohne klebrige Rückstände und Schmierereien ist. Hierbei sind insbesondere alle Bereiche einzubeziehen, mit denen der Triebfahrzeugführer in Berührung kommt (Bedienelemente, Führersitz, Fensterbretter usw.). Die Führerstands Fenster sind bedarfsorientiert, aber mindestens **wöchentlich**, einer feuchten Reinigung zu unterziehen, welche verschmutzungsbedingte Sichteinschränkungen ausschließt.

Anforderungen an das äußere Erscheinungsbild

Die Fahrzeuge müssen außen sauber sein. Hierzu ist bei Temperaturen über 5°C für alle im Betrieb eingesetzten Fahrzeuge bedarfsorientiert, aber **spätestens 14 Tage** nach der vorherigen Außenreinigung eine Außenreinigung durchzuführen. Sollte die vorstehend beschriebene Außenreinigung wegen zu niedriger Temperaturen nicht möglich sein, sind ersatzweise im gleichen Intervall die Türen, deren Taster sowie die Taster der Rampenanforderung manuell so zu reinigen, dass insoweit die unten aufgeführten Anforderungen erfüllt werden. Sollte sich das Fahrzeug zum Ende des vorgenannten Intervalls in der Werkstatt befinden, muss die Reinigung erst bei Verlassen der Werkstatt durchgeführt werden. Dies gilt auch für Reservefahrzeuge bzw. Fahrzeuge, die länger als 14 Kalendertage abgestellt sind. Desweiteren soll der Auftragnehmer die Fahrzeuge frei von Beeinträchtigungen durch Graffiti einsetzen. Graffiti müssen unverzüglich beseitigt werden.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

Im Rahmen der Außenreinigung sind die folgenden Anforderungen zu erfüllen:

- › Seitenwände, Kopfbereiche: Frei von groben Verschmutzungen, Anhaftungen und Schmierereien bzw. Graffiti. Altersentsprechende Abnutzungen und Gebrauchsspuren stellen keine Reinigungsmängel dar. In Bezug auf die Kopfbereiche sind insbesondere Insektenanhaftungen zu entfernen. Zusätzlich ist sicherzustellen, dass Signalleuchten und Makrofone frei von Schmutz-, Eis- und Flugschneeablagerungen sind.
- › Türen, Fenster: Frei von groben Verschmutzungen, Anhaftungen und Schmierereien bzw. Graffiti. Hierbei ist insbesondere ein sauberer Zustand aller Teile sicherzustellen, mit denen der Fahrgast in Berührung kommt (Taster, Handgriffe, Haltestangen usw.). In den Türbereichen sind überschüssige Rückstände von Schmierstoffen unbedingt zu vermeiden. Bei den Fenstern muss ein Zustand ohne verschmutzungsbedingte Sichteinschränkungen gewährleistet sein (dies schließt auch Schlieren durch Waschmittelrückstände mit ein).

Neben den vorstehend aufgeführten Anforderungen an das äußere Erscheinungsbild sind auch die folgenden Reinigungsanforderungen zu erfüllen:

- › Dächer: Frei von Anhaftungen und groben Verschmutzungen,
- › Fahrzeugunterseite, Drehgestelle, Einfüllöffnungen für Betriebsstoffe: Frei von Anhaftungen und Verschmutzungen, insbesondere Bremsstaub, Betriebsstoffreste, Fäkalien, Fett- und Schmierstoffreste sowie Schmutzablagerungen. Flugschneeablagerungen dürfen die sichere Funktion aller technischen Einrichtungen nicht behindern.

Funktion/Schadensfreiheit (Maßnahmen bei Schäden)

Der Auftragnehmer wird die Fahrzeuge/die Wagen in uneingeschränkter Funktionalität (schadensfrei) einsetzen. Teile der Innenausstattung, die aufgrund von Unfällen, Vandalismus oder Fehlbedienung nicht mehr uneingeschränkt funktionieren oder ansonsten nicht mehr dem verkehrsvertraglich geschuldeten Zustand entsprechen, sind durch den Auftragnehmer in den vertraglich geschuldeten Zustand zu versetzen.

Beim Auftreten von Schäden aufgrund der vorstehend genannten Ursachen werden vom Auftragnehmer unterschiedliche Maßnahmen gefordert, die je nach Ausmaß des Schadens variieren. Näheres regelt § 25 des Fahrzeugmietvertrages (Anlage D.0).

Messung

Die Sauberkeit der Fahrzeuge/Wagen wird durch geschulte Qualitätsprüfer und das Zugpersonal des Auftragnehmers erhoben. Über den Monat verteilt sind mindestens 5 % der Nutzfahrten (vgl. Anl. A.2) zu erfassen. Diese Stichprobe soll sich zu ca. 1/3 auf Leistungskontrollen (L) im Anschluss an die Fahrzeug-/Wagenreinigung und zu ca. 2/3 auf Zustandskontrollen (Z) während des Betriebstages verteilen.

Im Rahmen einer Sauberkeitsmessung wird der gesamte Zugverband der jeweiligen Nutzfahrt erfasst. Die einzelnen Bereiche des Zugverbandes (z. B. Fußboden, Sitze, Toilette) werden getrennt voneinander bewertet (s. Anhang 1). Beim WC wird auch die Ausstattung mit WC-Papier und Handseife bewertet. Die Definition der Ausprägungsklassen wird einvernehmlich festgelegt. Die Einzelbewertungen werden unter Beachtung einer an den Fahrgastinteressen orientierten Gewichtung zu einer Gesamtnote zusammengefasst (s. Anhang 1). Die Sauberkeitsmessungen können in einem Umfang von bis zu 50 % der Stichprobe auch durch geschulte Qualitätsprüfer der Auftraggeber durchgeführt werden. Die Kosten hierfür tragen die Auftraggeber. Die Ergebnisse dieser Messungen werden gleichberechtigt mit den Ergebnissen der vom Auftragnehmer bzw. in dessen Auftrag durchgeführten Messungen zusammengeführt.

Zusätzlich wird in dem vom Auftragnehmer durchzuführenden Kundenmonitor die Erfüllung dieses Qualitätsstandards (Sauberkeit und Funktion/Schadensfreiheit) abgefragt und bewertet [vgl. Abschnitt 2.2].

Dokumentation

Die Ergebnisse der Qualitätsprüfungen werden in Prüfprotokollen festgehalten (s. Anhang 1) und im Rahmen des monatlichen Statusberichts den Auftraggeber übermittelt. Die Auftraggeber behalten sich vor, stichprobenartig Einsicht in die angefertigten Prüfprotokolle zu nehmen. Der Auftragnehmer ist dazu

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

verpflichtet diese nach Aufforderung zur Verfügung zu stellen. Weiter behalten die Auftraggeber sich vor, die Qualitätsprüfung im Zug zu begleiten. Hierzu sind den Auftraggebern nach Aufforderung die geplanten Einsatzzeiten der Qualitätskontrollen zur Verfügung zu stellen.

Der Auftragnehmer teilt den Auftraggebern im monatlichen Statusbericht mit, ob die Anforderungen an Sauberkeit und Funktion/Schadensfreiheit erfüllt worden sind oder welche Abweichungen vorlagen. Dies soll in Form einer Auflistung der Einzelnachweise getrennt nach allen Kriterien erfolgen (s. Anhang 1). Für die Prüfprotokolle und die monatliche Zusammenfassung in den Statusberichten sind die Vorlagen im Anhang 1 zu verwenden.

Im monatlichen Statusbericht sind für jedes Fahrzeug die durchgeführten Außenreinigungen mit Angabe des Datums zu dokumentieren und ggf. die Abweichungen von den Anforderungen darzustellen. Auf Anforderung sind den Auftraggebern die Nachweise zur Einhaltung der Mindestanforderungen an die Innenreinigung vorzulegen.

Bewertung

Für die Zuschussminderung bei Abweichungen vom geforderten Sauberkeitsniveau der Fahrzeuge/Wagen werden 1,0 Euro pro Zugkm bezogen auf das Soll-Angebot der im jeweiligen Jahr vertraglich zu erbringenden Leistungen zugrunde gelegt. Zur Vereinfachung werden die Zugkm des Fahrplanjahres für das Kalenderjahr übernommen. Der Eingangsbetrag für die Malus-Berechnung errechnet sich somit wie folgt:

$$\text{Eingangsbetrag} = \text{Soll-Zugkm/Jahr} * 1,0 \text{ Euro/Zugkm}$$

Im ersten Betriebsjahr werden keine Zuschussminderungen bei Abweichungen vom geforderten Sauberkeitsniveau vorgenommen.

Als Zielwert wird ein Sauberkeitsniveau von 85 % im Jahresmittel vereinbart. Der Jahresmittelwert ergibt sich, indem am Jahresende alle Einzelnachweise der monatlichen Auflistungen in eine Gesamttabelle für das entsprechende Jahr überführt und ausgewertet werden. Bei Unterschreiten des vorgegebenen Sauberkeitsniveaus wird die Abweichung vom Zielwert errechnet. Das Produkt aus der Differenz des vorgegebenen vom erreichten Sauberkeitsniveau und des Eingangsbetrages ergibt den vorzunehmenden Abzugsbetrag.

Beispielrechnung:

- *Eingangsdaten:*
Soll-Zugkm pro Jahr: 1,6 Mio
Erreicht wurde ein Sauberkeitsniveau von 83,5 % im Jahresmittel
Das vorgegebene Sauberkeitsniveau beträgt 85 % im Jahresmittel
- *Berechnung:*
*Eingangsbetrag = 1,6 Mio. Zugkm * 1,0 €/Zugkm = 1,6 Mio. €:*
Differenz des vorgegebenen vom erreichten Sauberkeitsniveau = $(85\% - 83,5\%) = 1,5\% = 0,015$
Abzugsbetrag = $1,6 \text{ Mio. €} * 0,015 = 24.000 \text{ €}$
Der Zuschuss wird aufgrund des nicht erreichten Zielwertes beim Sauberkeitsniveau um einen Betrag in Höhe von 24.000 € reduziert.

Erfüllt der Auftragnehmer die zuvor beschriebenen Anforderungen an die Außenreinigungsintervalle nicht, wird der Zuschuss für jede nicht durchgeführte vertraglich geschuldete Außenreinigung um 250,- € gemindert.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

3.7 Zugbegleit- und Sicherheitspersonal

Anforderungsprofile

Auf der RE-Linie (RE 5) sind alle Züge auf ihrem gesamten fahrplanmäßigen Laufweg mit mindestens einem Zugbegleitpersonal (100 %) zu begleiten.

Der Einsatz von mehr als einem Zugbegleiter pro Fahrt wird auf die Erfüllung der Zugbegleitquote nicht angerechnet.

Die Begleitung der Züge soll sich über den gesamten Zuglauf ohne erkennbaren Schwerpunkt auf den gesamten Zugverband verteilen.

Das Zugbegleitpersonal hat mindestens folgende Aufgaben:

1. im ganzen Zug Präsenz und Ansprechbarkeit für Fahrgäste vermitteln, u. a. durch
 - Heraustreten bei Halten
 - Servicegänge
 - durchgehende Präsenz und Ansprechbarkeit während der Fahrt
2. Prüfung der Fahrausweise zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen, u. a. durch
 - konsequente Kontrolle aller Fahrgäste (Einnahmesicherung)
 - vollständige Kenntnis und konsequente Umsetzung aller geltenden Tarife einschl. Fahrpreisnacherhebung
 - sichere und klare Kommunikation der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen
 - Bei Schienenersatz-/Busnotverkehr [vgl. Abschnitt 3.5] kontrolliert der Busfahrer die Fahrscheine.
3. Information der Fahrgäste über Fahrplan, Anschlüsse und Tarife, u. a. durch
 - sichere Kenntnisse der Verkehrsgeographie (z. B. Laufwege, Knotenpunkte, Verbundgrenzen, Gültigkeitsräume)
 - umfassende, zeitnahe und situationsgerechte Nutzung der Informationstechnik (Zugzielanzeigen, Lautsprecher etc.) und Überprüfung der korrekten Funktion, auch und gerade bei Fahrplanabweichungen
 - Mitwirkung an Marketingmaßnahmen im Zug
 - vorausschauendes Handeln
4. Anschlusssicherung, u. a. durch
 - Ermittlung des Bedarfs, Kontakt zu Transportleitung, Rückmeldung an Reisende einschl. Zwischeninformationen bei Bedarf
 - aktive Beschaffung von Informationen im Störfall
5. Unaufgefordert Service anbieten, z. B.
 - Unterstützung beim Ein- und Ausstieg und Betreuung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste sowie allein reisender Kinder
 - Fahrgäste, die erkennbar (z. B. anhand des Fahrscheins) umsteigen wollen, über Anschlüsse informieren
 - Sicherstellung einer angenehmen Atmosphäre im Fahrgastraum (z. B. Betätigung von Klimaanlage, Beleuchtung)
 - Kenntnis und Nutzung der Serviceleistungen des eigenen sowie fremder EVU und EIU (z. B. Einstiegshilfen, Gepäckträgerservice, Taxirufe etc.)
 - Kundenwünsche richtig interpretieren

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

6. Bei Konflikten deeskalierend eingreifen, u. a. durch
 - vorurteilsfreie und respektvolle Behandlung aller Kunden
 - ggf. Ausübung des Hausrechts
 - Notruf
 - ggf. Erste Hilfe
7. Aufrechterhaltung der Ordnung im Zug, u. a. durch
 - Schutz der Reisenden sowie ihres Eigentums (Deeskalation von personenbedingten Konfliktsituationen)
 - Achten auf mögliche Gefahrenquellen
 - Erkennen und Weitermeldung von Problemen außerhalb des eigenen Tätigkeitsbereichs (defekte Bahnsteigbeleuchtungen, beschädigte sonstige Einrichtungen am Bahnsteig, veraltete Aushänge, fehlende Aushänge bei Baumaßnahmen etc.)
8. Notfallmanagement (Betreuung der Reisenden bei Störungen im Betriebsablauf, Leistung erster Hilfe sowie Anforderung von medizinischem Notfallpersonal), u. a.
 - Kenntnis und Einhaltung der vorgegebenen Meldewege bei Notfällen und Störungen
 - Kenntnis und Anwendung der geltenden Regelwerke zur Gefahren- und Unfallverhütung
9. Grobreinigung der Fahrzeuge bei starken Verunreinigungen
 - Einschl. Kontrolle des WCs und ggf. Auffüllung von Verbrauchsgütern.

Ggf. eingesetztes Sicherheitspersonal hat mindestens folgende Aufgaben:

- › Aufrechterhaltung der Ordnung im Zug und Schutz der Reisenden sowie ihres Eigentums (Deeskalation von personenbedingten Konfliktsituationen),
- › Betreuung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste, allein reisender Kinder,
- › Notfallmanagement (Betreuung der Reisenden bei Störungen im Betriebsablauf, Leistung erster Hilfe sowie Anforderung von medizinischem Notfallpersonal).

Die materielle Ausstattung des Personals muss sicherstellen, dass die betrieblichen und die Fahrgastbetreuungsaufgaben in vollem Umfang jederzeit gewährleistet werden können. Bestandteile der notwendigen Ausstattung des Zugbegleitpersonals sind:

- › Unternehmenskleidung mit Namensschild/ Dienstaussweis,
- › Mobiltelefon/ Funkgerät,
- › Unterlagen zur Fahrgastinformation (Tarif- und Fahrplaninformation),
- › Mobile Verkaufs- und Prüfgeräte (gemäß VDV-KA):
 - › Zur Prüfung von Online-Tickets (ausgedruckt) und von elektronischen Tickets
 - › Zum Verkauf des Fahrscheinsortiments im Falle von FAA-Störungen gemäß Anlage A.09, Ziffer 8.

Der Auftragnehmer hat dafür zu sorgen, dass das eingesetzte Personal

1. der deutschen Sprache in Wort und Schrift mächtig ist,

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

2. fachlich qualifiziert ist (Kenntnis aller relevanten Vorschriften für das Verkehrsunternehmen, Zugbegleitpersonal: Kenntnis der geltenden Tarifvorschriften und der Anschlusssituationen von und zu den Zügen der vertragsgegenständlichen Leistungen und für die eingesetzten Fahrzeugtypen geschult),
3. stets hilfsbereit ist sowie besonnen und kundenorientiert handelt (zu Details vgl. Aufgaben des Personals),
4. fortlaufend geschult wird
 - im Konfliktmanagement
 - bei der Hilfestellung für mobilitätseingeschränkte Personen
 - im Umgang mit den Prüf- und Verkaufsgeräten
 - im Umgang mit der kundenbezogenen Fahrzeugtechnik (Klimaanlage, Zugzielanzeige, Lautsprecher u. ä.)
 - über die relevanten Qualitätskriterien der Auftraggeber
 - in der Kenntnis der Mittel einer verbalen und nonverbalen Kommunikation (z. B. deutliche Aussprache, Höflichkeit, Blickkontakt, aktives Zuhören usw.)
 - in der Zusammenarbeit mit anderen EVU / EIU
5. ein gepflegtes äußeres Erscheinungsbild aufweist (u. a. Unternehmenskleidung, Körperhygiene).

Messung

- › Aufzeichnungen und Dienstpläne des Auftragnehmers.
- › Die Erfüllung dieses Qualitätsstandards wird in dem vom Auftragnehmer durchzuführenden Kundenmonitor abgefragt [vgl. Abschnitt 2.2].
- › Stichprobenkontrollen durch die Auftraggeber.

Dokumentation

- › Die Nachweispflicht für den Einsatz von Zugbegleitpersonal liegt beim Auftragnehmer. Dieser weist im Statusbericht die Einhaltung der Zugbegleitquote und die Durchführung von Fahrscheinkontrollen nach, indem er die Summe der monatlich zu begleitenden Zugkilometer (Soll-Zkm abzüglich Zugausfälle), der tatsächlich begleiteten Zugkilometer, deren Differenz sowie die Zugbegleitquote angibt. Die Auftraggeber behalten sich vor, Einsicht in die Dienstpläne (auch vorab) und in die Dokumentation der Dienste der Zugbegleitpersonale zu nehmen. Der Auftragnehmer ist verpflichtet diese jederzeit nach Aufforderung zur Verfügung zu stellen.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

Beispielhafte Darstellung der Zugbegleitquote im Statusbericht und Berechnung der Jahreswerte:

	Jan	Feb		Dez	Jahr
[A] Soll-Zkm	100.000	98.000	...	99.000	297.000
[B] Zugausfälle	5.000	3.760		12.000	20.760
[C] Ist-Zkm	95.000	94.240		87.000	276.240
[D] Geforderte Begleitquote	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %
[E] Zu begleitende Zkm	95.000	94.240		87.000	276.240
[F] Begleitete Zkm	90.000	94.240		85.000	269.240
[G] Differenz	-5.000	0		-2.000	-7.000
[H] Erbrachte Begleitquote	94,74 %	100,00 %		97,70 %	97,47 %

$$[A] - [B] = [C]$$

$$[C] * [D] = [E]$$

$$[F] - [E] = [G]$$

$$[F] / [C] = [H]$$

Die Jahreswerte errechnen sich als Summen der Zugkm-Werte der einzelnen Monate.

- Im monatlichen Statusbericht wird über besondere Vorkommnisse (u. a. Zugverweise, Handlungen gegen Reisende und Mitarbeiter) und den Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal (Einsatzstunden und -orte) berichtet.
- Hinsichtlich der Mitarbeiterqualifikation hat der Auftragnehmer den Auftraggebern nach Aufforderung schriftlich nachzuweisen, dass es die Einhaltung der Anforderungen gewährleistet hat (allgemeiner Nachweis über Schulungs- und Weiterbildungsprogramme).

Bewertung

Die qualitative Erfüllung des gesamten Qualitätsstandards wird durch ein Kundenmonitoring gemessen und bewertet [vgl. Abschnitt 2.2].

Quantitative Abweichungen von den o. g. Anforderungen an die vertraglich vereinbarte Zugbegleitquote je Jahr sowie einer evtl. angebotenen Begleitung durch Sicherheitspersonal führen zu einer Minderung des Zuschusses, wobei sich der Minderungsbetrag wie folgt berechnet:

Die Differenz aus zu begleitenden und tatsächlich begleiteten Zugkilometern wird mit einem Malus von 0,70 € je Zugkm belegt.

Rechenbeispiel für die Unterschreitung der geforderten Zugbegleitquote im ersten Betriebsjahr:

$$\text{Malus} = - [G_{\text{Jahr}}] * 0,70 \text{ €}$$

$$\text{Malus} = 7.000 * 0,70 \text{ €}$$

$$\text{Malus} = 4.900,00 \text{ €}$$

3.8 Fahrgastinformation

Anforderungsprofil

A) Generelles

Fahrgäste sind vor, während und nach der Reise umfassend mit Informationen für Fahrten im Regel- sowie im Störfall und im Falle von Ersatzverkehren zu versorgen. Dies geschieht über die sog. „Fahrgastinformation“, die ein wichtiges Element der Kommunikation und eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz des Verkehrsangebotes ist.

Innerhalb der Verkehrsverbünde bzw. Tarifgemeinschaften ist ein einheitliches Erscheinungsbild wichtig. Der Auftragnehmer setzt sich aus diesem Grunde mit allen beteiligten Verkehrsträgern und den jeweiligen Auftraggebern ins Benehmen, damit einheitliche Gestaltungsrichtlinien für die Fahrgastinformation eingehalten werden. Darüber hinaus verwendet der Auftragnehmer die von den Aufgabenträgern in Niedersachsen und Hamburg landesweit vorgegebenen Linienbezeichnungen (= Produktbezeichnungen + Liniennummern (s. Anhang 5), „Linienbezeichnungen in Niedersachsen“) durchgängig für alle Inhalte und in allen Medien der Fahrgastinformation (vgl. Abschnitt C) und wirkt darauf hin, dass seine Dienstleister diese Bezeichnungen ebenfalls verwenden.

Es sind vorrangig die vorhandenen Medien der Tarifgemeinschaften und Verkehrsverbünde zu verwenden.

Die Elemente der Fahrgastinformation müssen für alle Fahrgäste und potentiellen Kunden verständlich, vollständig, schnell zugänglich und aktuell sein.

Auch Personen mit eingeschränkter Wahrnehmungsmöglichkeit oder Mobilität ist der Zugang zur Fahrgastinformation in visueller wie in akustischer Form zu ermöglichen. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) ist dabei zu berücksichtigen.

Fahrplandaten sollen ausschließlich zum Zwecke der Reisendeninformation und Anschlusssicherung verwendet werden. Das gilt auch für die Soll-Fahrplandaten von Schienenersatzverkehren. Eine kommerzielle Nutzung der Soll- und Ist-Daten ist nicht vorgesehen.

Über Fahrplan- bzw. Tarifänderungen und betriebliche Besonderheiten (z. B. Zusatzverkehre, Baustellen, geplante Schienenersatzverkehre) ist die örtliche Presse durch den Auftragnehmer in Absprache mit den Auftraggebern rechtzeitig (mindestens eine Woche vor Inkrafttreten bzw. unverzüglich, soweit dieser Vorlauf nicht eingehalten werden kann) zu informieren. Die Pflicht zur rechtzeitigen vorherigen Information der Auftraggeber gilt auch vor Presseveröffentlichungen des Auftragnehmers, die seine Verkehrsleistungen betreffen. Die Auftraggeber haben das Recht, vom Auftragnehmer konkrete Änderungen von Presseinformationen zu fordern, die dieser im Anschluss umsetzen muss.

B) Inhalt der Fahrgastinformation (Überblick)

- › Tarifinformationen und Beförderungsbedingungen
- › Allgemeine Fahrplaninformationen (Soll- und Echtzeit-Fahrplandaten)
- › Linienbezeichnungen und Netz
- › Allgemeine Informationen zum Unternehmen, zu den Verbünden und Tarifgemeinschaften
- › Hinweise zu Verspätungen, Zugaussfällen und Zugbildung
- › Störungsinformationen
- › Anschlussinformationen, -sicherung
- › Hinweise zu barrierefreien Angeboten (Stationen, Fahrzeuge)
- › Kontakt über Hotline sowie weitere Informationen wie z.B. Internet

Nähere Angaben zum Inhalt der Fahrgastinformation ergeben sich aus den folgenden Ausführungen.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

C) Medien der Fahrgastinformation (Überblick)

- › Printmedien
- › Auskunftssysteme
- › Internetpräsenz
- › Statische und dynamische Fahrgastinformation an und in den Fahrzeugen (visuell und akustisch)
- › Statische und dynamische Fahrgastinformation an den Stationen (visuell und akustisch)
- › Telefonische Kundenhotline

Nähere Angaben zu den für die Fahrgastinformation zu benutzenden Medien und den diesbezüglichen Pflichten des Auftragnehmers finden sich nachstehend.

C.1) Printmedien

Der Auftragnehmer wirkt darauf hin, dass die Informationen über sein Verkehrsangebot in den jeweiligen Printmedien in den Verkehrsverbünden bzw. Tarifgemeinschaften korrekt und vollständig abgebildet werden. Hierbei handelt es sich u.a. um die Darstellung in Fahrplanbüchern und Aushangfahrplänen, Liniennetzplänen, Umgebungs- und Haltestellenübersichtsplänen sowie in speziellen Broschüren (z.B. für Mobilitätseingeschränkte). Außerhalb von Verkehrsverbünden trägt der Auftragnehmer selber die Verantwortung für die Erstellung der genannten Medien. In Fahrplanbüchern und auf Netzplänen sind Hinweise auf weitere SPNV-Anschlussstrecken, die nicht vom Auftragnehmer bedient werden, darzustellen/anzugeben (mindestens unter Angabe der jeweiligen Linienbezeichnungen und Ziel). Sie müssen außerdem die in der Leistungsbeschreibung (Kap. 4.4) aufgeführten Anschluss- und Verknüpfungspunkte des SPNV und übrigen ÖPNV darstellen.

Fahrpläne sind in ausreichenden Mengen zur Verfügung zu stellen. Layout und Inhalte sind mit den Auftraggebern abzustimmen.

Bei zeitlich begrenzten Angebotsänderungen sind vom Auftragnehmer geeignete Print-Medien zur Kundeninformation bereitzustellen.

C.2) Auskunftssysteme

Gegenüber dem Auftraggeber LNVG sind die folgenden Anforderungen zu erfüllen:

Der Auftragnehmer gewährleistet, dass seine Soll-Fahrplandaten dem Auftraggeber zur Weitergabe an die Connect-Fahrplanauskunft für Niedersachsen/Bremen und an die „Durchgängige Elektronische Fahrplaninformation“ DELFI kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

Der Auftragnehmer liefert dazu seine Daten direkt an die Connect Fahrplanauskunft GmbH (connect).

Als technisches Format für die Übertragung der Soll-Daten ist das Format DINO „DIVA Infopool Nord“ festgelegt. Gleichwertige Formate sind zulässig. Für alternative Formate gleichen Umfangs ist die Connect Fahrplanauskunft GmbH (connect) Ansprechpartner. Die Auftraggeber bitten, ggf. benötigte Informationen zur Datenübertragung direkt bei connect zu erfragen:

Connect Fahrplanauskunft GmbH
Hildesheimer Straße 25
30169 Hannover
www.connect-info.net

Der Auftragnehmer erklärt sich bereit, dass die Daten zur nicht kommerziellen Nutzung in Fahrgastinformationssystemen und im Rahmen der Anschlusssicherung an Dritte weitergegeben werden dürfen. Das gilt auch für die Soll-Fahrplandaten von Schienenersatzverkehren.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

Sowohl im Regel- als auch im Störfall sind neben numerischen Daten (Ankunfts- und Abfahrtsdaten) auch begleitende Informationen für den Fahrgast erforderlich (z.B. Störfallbeschreibung, Verspätungsbegründung, verhaltens- und orientierungsrelevante Anweisungen, Anschlusshinweise, Gleisänderungen).

Hierzu muss vom Auftragnehmer das Informationssystem „ICS“ der Elektronischen Fahrplanauskunft der Region Hannover bzw. mögliche Nachfolgesysteme oder Erweiterungen eingesetzt werden. Dieses System verteilt diese Meldungen über Connect und DELFI an angeschlossene Auskunftssysteme. Die Eingaben erfolgen dezentral beim Auftragnehmer über einen geschützten Internetzugang oder alternativ über Schnittstellen aus dem auftragnehmereigenen System heraus. Textmeldungen müssen vom Auftragnehmer inhaltlich korrekt übergeben werden, da sie nicht verändert werden. Genauere Informationen hierzu sind vom Auftragnehmer bei connect (Adresse s.o.) einzuholen.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, für die im Bereich des HVV erbrachten Verkehrsleistungen alle Soll-Fahrplandaten an die HVV GmbH und ein zentrales Verkehrsunternehmen im HVV (ZVU) zu liefern (vgl. auch § 4 und Anlage 4 des HVV-Kooperationsvertrages).

Die Lieferung von Echtzeitdaten regelt Punkt D.

C.3) Internetpräsenz

Der Auftragnehmer hat einen Internetauftritt in deutscher und englischer Sprache anzubieten. Im Rahmen des Internetauftrittes des Auftragnehmers ist deutlich auf das Leistungsangebot auf den vertragsgegenständlichen Linien (inkl. Liniennetzplan mit SPNV-Anschlussstrecken) hinzuweisen. Fahrplan- und Tarifinformationen sind in den Internetauftritt zu integrieren. Über aktuelle Entwicklungen (z.B. Fahrplanveränderungen, Baustellen) ist über den Internetauftritt unverzüglich nach Kenntnis zu informieren. Darüber hinaus sind ein Kontaktformular sowie Informationen zum Kundenservice bereitzustellen.

Eine elektronische Fahrplanauskunft inklusive einer Echtzeitauskunft muss im Internetauftritt enthalten sein. Dies ist auch über eine Kooperation mit vorhandenen Systemen möglich. SPNV-Leistungen, die ganz oder teilweise parallel zu den vertragsgegenständlichen Leistungen verkehren, sind in dieser Fahrplanauskunft ebenfalls darzustellen.

Ein Downloadbereich unter anderem für Fahrplan- und Tarifinformationen muss ebenfalls vorhanden sein. Eine Verlinkung zum Internetauftritt der Auftraggeber und der jeweiligen Tarif- bzw. Verkehrsgemeinschaften ist herzustellen.

Darüber hinaus hat der Auftragnehmer aktuelle Informationen (insbesondere in Störungsfällen) in digital-basierten Kommunikationskanälen („Social Media“) bereitzustellen. Hierzu ist eine stetige Pflege, Betreuung und Anpassung dieser Medien erforderlich.

C.4) Fahrgastinformation in und an den Fahrzeugen

Während des gesamten Fahrtverlaufs sind außen am Fahrzeug (Front und Seiten) mindestens die Linienbezeichnung und das Fahrtziel anzuzeigen, ggf. können an den Seiten Via-Halte angezeigt werden.

Die Fahrgäste müssen in jedem Wagen durch visuelle und akustische Einrichtungen der Fahrgastinformation regelmäßig und aktuell über Linienbezeichnung, Fahrtziel sowie rechtzeitig (i.d.R. zwei Minuten) vor Zughalten über den Namen der nächsten Haltestelle, Umsteigebeziehungen und Ausstiegsseite informiert werden.

Bei Stillstand des Zuges auf der Strecke sind die Fahrgäste im Störfall umgehend im Fahrzeug zu informieren. Des Weiteren müssen regelmäßig weitere Informationen über Ursache, Dauer und eventuelle Fahrtalternativen erfolgen. Soweit erforderlich und technisch möglich, sind diese Informationen auch per Direktruf von der Betriebsleitzentrale des EVU aus in das Fahrzeug zu erteilen.

Die Fahrzeuge sind mit aktuellen Informationsmaterialien (Faltfahrpläne, Tarifinformation etc.) zu bestücken. Ein Liniennetzplan mit Darstellung sämtlicher Umsteigepunkte und angrenzender SPNV-Linien (auch solcher, die nicht vom Auftragnehmer bedient werden) inklusive Linienbezeichnung und Ziel ist gut

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

sichtbar anzubringen. Die Auftraggeber behalten sich vor, einen aufgabenträgerweit einheitlichen Liniennetzplan vorzugeben. Damit ein geordnetes und qualitativ hochwertiges Erscheinungsbild des Fahrgastinnenraums erhalten bleibt, müssen die Informationsmedien in passenden Plakathaltern bzw. für Broschüren in Prospekthaltern vorgehalten werden. Eine Befestigung der Informationsmedien an beliebigen Stellen des Fahrgastraums mittels Klebeband ist zu vermeiden.

Zu jedem Fahrplanwechsel bzw. jeder Tarifänderung sind die aktuellen Fahrplan- und Tarifinformationen zu kommunizieren.

Detaillierte Informationen zu der Ausstattung der Fahrzeuge hinsichtlich der Fahrgastinformation finden sich im Fahrzeug-Mietvertrag (Anlage D.00).

C.5) Fahrgastinformation an Stationen

Sofern die technischen Voraussetzungen bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegeben sind, stellt der Auftragnehmer in Kooperation mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sicher, dass für alle von ihm durchgeführten Fahrten an allen Stationen visuelle und akustische Fahrgastinformationen über Ankünfte und Abfahrten sowie Verspätungen oder Zugausfälle gegeben werden. Bei Störungen müssen regelmäßig weitere Informationen über Ursache, Dauer und eventuelle Fahrtalternativen erteilt werden. Die Umsetzung hat – soweit nicht bereits zu Beginn der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen möglich – sukzessiv nach Vorliegen der technischen Voraussetzungen zu erfolgen.

Der Auftragnehmer arbeitet bei der Fahrgastinformation kooperativ mit den Auftraggebern, dem jeweiligen Verkehrsverbund bzw. Tarifgemeinschaften und den in den Verbünden bzw. Tarifgemeinschaften tätigen Verkehrsunternehmen zusammen und nutzt ggf. deren Auskunftssysteme für Fahrgastinformationen an Stationen.

Die zwischen den Aufgabenträgern und DB Station & Service vereinbarten Vitrinenkonzpte (vgl. Anhang 7) sind zu beachten. Der dort vorgesehene Platz für eine „Streckennetzkarte EVU“ ist zukünftig ggf. für einen allgemeinen Aufgabenträger-Netzplan abzutreten. An den Stationen sind die Fahrgäste in Kooperation mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und im Rahmen des Möglichen rechtzeitig über die Fahrzeuglängen und die Stellung von Fahrradwagen im Zug zu informieren.

Sämtliche Aushänge in Vitrinen sind stets aktuell und in einem gut lesbaren Zustand zu halten.

C.6) Einrichtung einer Kundenhotline

Der Auftragnehmer richtet eine Kundenhotline ein und hat hierbei sicherzustellen, dass diese während der gesamten Betriebszeit besetzt und zu erreichen ist. Darüber hinaus muss der Auftragnehmer gewährleisten, dass jeweils ab einer halben Stunde vor und bis nach Ende der Betriebszeit die Kundenhotline durchgehend besetzt und erreichbar ist. Die Kundenhotline darf für den Kunden keine über 9 ct./min. bzw. 20 ct./Anruf (aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunk ggf. abweichend) hinausgehenden Kosten verursachen. Kooperationen mit bestehenden Hotlines sind zugelassen. Die Telefonnummer, Erreichbarkeitszeiten und Kosten der Kundenhotline sind an deutlich hervorgehobener Stelle im Internet und in den unter C.1) genannten Printmedien zu veröffentlichen.

Der Auftragnehmer gewährleistet, dass die Mitarbeiter der Kundenhotline umfassend in allen Belangen der Fahrplan- und Tarifinformation sowie zur Entgegennahme von Beschwerden und sonstigen Kundenbelangen, wie z. B. Fahrzeugausstattungen oder Bahnsteighöhen umfassend geschult sind.

D) Echtzeitdaten

Der Auftragnehmer muss, sobald die Fahrzeuge technisch dafür ertüchtigt worden sind, eine Einrichtung zur permanenten Positionserfassung der Züge per GPS oder gleichwertig aufbauen und mit den damit erzeugten Daten einen Soll-Ist-Abgleich des Fahrplans mit Hilfe eines RBL durchführen.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

Die so ermittelten Echtzeitdaten (vgl. VDV-Mitteilung 7022, Kapitel 2.1.1) werden vom Auftragnehmer den Auftraggebern, den Verkehrsverbünden und den in den Verbünden tätigen Verkehrsunternehmen bzw. von den vorgenannten Organisationen diesbezüglich beauftragten Dritten zur Verfügung gestellt, sofern diese die Echtzeitdaten anfordern.

„Zur Verfügung stellen“ bedeutet, dass die Daten für die Weiterleitung per Datenleitung oder Internet verfügbar sind. Diesbezüglich entstehende Kosten sind in das Angebot einzupreisen.

Hierzu gehört

- › die Übertragung der Echtzeitdaten an die unter Punkt C.4 und C.5 angeführten Systeme z.B. zur Versorgung der dynamischen Fahrgastinformation an Stationen oder zur Anschlusssicherung. Diese Übertragung hat gemäß der standardisierten VDV-Schnittstelle 453 (in der zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe aktuellen Version) zu erfolgen.
- › die Übertragung der Echtzeitdaten an Fahrplanauskunftssysteme nach der standardisierten VDV-Schnittstelle 454 (in der zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe aktuellen Version) zur Ermöglichung einer Echtzeit-basierten Fahrplanauskunft.

Die o.g. Daten sind außerdem an die zentrale Datendrehscheibe bei der VBN GmbH zu liefern. Ggf. benötigte Informationen und Kosten sind bei der VBN GmbH zu erfragen:

Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)
Willy-Brandt-Platz 7
28215 Bremen
www.vbn.de

Der Auftragnehmer übernimmt dabei den auf seiner Seite anfallenden Aufwand für die Abstimmung mit den erforderlichen Partnern sowie den Aufwand für seine Hard- und Software.

Sollte im Verkehrsgebiet der Auftraggeber ein Reisendeninformations- und Anschlusssicherungssystem zwischen zwei oder mehreren Verkehrsunternehmen ohne Beteiligung des Auftragnehmers aufgebaut werden, sind die Auftraggeber berechtigt, die Soll- und Ist-Fahrplandaten des Auftragnehmers für den Betrieb des Reisendeninformations- und Anschlusssicherungssystems den daran beteiligten Verkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen.

E) Anschlusssicherung/-information

Für die Sicherung von Anschlüssen nimmt der Auftragnehmer direkten Kontakt zu allen zu- und abbringenden SPNV- und übrigen ÖPNV-Verkehrsunternehmen auf und stimmt mit ihnen gemeinsam mit den Auftraggebern die Bedingungen für eine unternehmensübergreifende Anschlusssicherung ab.

Die Aufgabenträger in Niedersachsen planen, die zentrale Datendrehscheibe (ZDD) der VBN GmbH für die Dienste AUS, DFI und ANS nach den standardisierten VDV-Schnittstellen 453/454 zu nutzen. Durch die dort vorhandenen Echtzeitdaten gibt es bereits eine von mehreren Verkehrsunternehmen gemeinsam genutzte Datenbasis. Über angeschlossene rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL) der Verkehrsunternehmen, die grundsätzlich über Module zur Anschlusssicherung verfügen sollten, ist somit die Voraussetzung für eine unternehmensübergreifende Anschlusssicherung geschaffen.

Der Auftragnehmer muss eine Datenschnittstelle zwischen seinem RBL und der oben genannten ZDD einrichten. Diese soll zu einer systematischen unternehmensübergreifenden automatischen Anschlusssicherung verwendet werden.

Der Auftragnehmer muss zudem in der Lage sein, die in der ZDD vorhandenen Echtzeitinformationen über Anschlussverkehre elektronisch zu verarbeiten und sie akustisch und / oder visuell an die Fahrgäste weiter zu geben.

F) Datenbereitstellung

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

Der Auftragnehmer muss Daten für Fahrgastinformation und Anschlusssicherung rechtzeitig, elektronisch und unentgeltlich über die genannten Formate und Schnittstellen VDV 453/454 an die unter den Punkten C.1) bis C.5) und D) genannten Systeme liefern.

Der Auftragnehmer muss

- › Soll-Daten zur Produktion von Printmedien spätestens 14 Wochen vor Fahrplanwechsel,
- › mittelfristig planbare Fahrplanänderungen (z.B. Baustellen, Veranstaltungen) und die Informationen darüber spätestens 14 Tage vor ihrer Gültigkeit,
- › Störfallinformationen unmittelbar nach Bekanntwerden beim Auftragnehmer,
- › Echtzeitdaten unmittelbar,

zur Verfügung stellen.

G) Informationsmanagement

Über die automatisch erzeugten Echtzeitdaten hinaus hat der Auftragnehmer sicherzustellen, dass ergänzende Fahrgastinformationen (insbesondere im Störfall) Fahrgästen, weiteren Verkehrsunternehmen und -Verbünden sowie DB Station & Service über die unter C) genannten Medien zugänglich gemacht werden. Darüber hinaus sind bei größeren Ereignissen mit Auswirkungen auf den Fahrbetrieb, wie z.B. bei Streckensperrung durch Unfall, extreme Witterung, polizeiliche Maßnahmen etc. sowie bei Personalknappheit oder bei umfangreichen Fahrzeugausfällen auch Radiosender und ggf. die Presse zu informieren. Zur Koordinierung dieser Informationen hat der Auftragnehmer in hierfür ausreichendem Maße Personal einzusetzen (Informationsmanagement).

Dieses Informationsmanagement muss Zugang zu allen betriebsrelevanten Daten haben und sich ständig und unverzüglich aktiv über dispositive Maßnahmen informieren. Dem Personal des Informationsmanagement dürfen aber keine betrieblichen Aufgaben übertragen werden. Es muss dafür sorgen, dass die gegebenen Informationen gleichlautend und konsistent sind. Bei Störungen muss über Ursache, vrs! Dauer, mögliche Fahrtalternativen und die Beendigung der Störung informiert werden. Dies muss sowohl während der allgemeinen Betriebszeiten als auch bedarfsweise bei größeren Ereignissen (s.o.) darüber hinaus geschehen. Die Qualität des Informationsmanagement ist fortlaufend zu überprüfen. Im monatlichen Statusbericht sind die wesentlichen Tätigkeiten zu dokumentieren.

Für das Informationsmanagement hat der Bieter ein kundenorientiertes Konzept zu erstellen und spätestens sechs Monate vor Betriebsaufnahme den Auftraggebern vorzulegen.

Messung

- › Der Auftragnehmer überprüft durch regelmäßige Beobachtungen, inwieweit die Anforderungen an das Merkmal Fahrgastinformation erfüllt werden.
- › Die Erfüllung dieses Qualitätsstandards wird in dem vom Auftragnehmer durchzuführenden Kundenmonitor abgefragt [vgl. Abschnitt 2.2].
- › Stichprobenkontrollen durch die Aufgabenträger.
- › Die Aufgabenträger können von den o.g. technischen Dienstleistern (Connect und VBN) Informationen einholen, ob die geforderten System-Schnittstellen eingerichtet und wie definiert genutzt werden.

Dokumentation

Der Auftragnehmer hat den Aufgabenträgern je Fahrplanperiode schriftlich zu versichern, dass er die Einhaltung der Anforderungen gewährleistet hat.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

Bewertung

Die Erfüllung dieses Qualitätsstandards wird durch Kundenmonitoring gemessen und bewertet [vgl. Abschnitt 2.2]. Die mangelhafte Erfüllung dieses Standards ist ab dem Jahr 2020 Malus relevant.

Erfüllt der Auftragnehmer verschiedene der zuvor beschriebenen Anforderungen nicht, sind die Auftraggeber zur Erhebung einer Vertragsstrafe berechtigt. Näheres regelt § 16 Abs. 2 des Verkehrsvertrages.

4 Berücksichtigung der Belange hör- und sehgeschädigter sowie mobilitätseingeschränkter Personen

Der Auftragnehmer beteiligt sich an der Aufstellung von Zielvereinbarungen mit den anerkannten Behindertenvertretern des Bundes oder der Länder zur Erreichung einer möglichst weitgehenden Barrierefreiheit.

Der Auftragnehmer wird bereits im Vorfeld der Betriebsaufnahme Planungen und Vorhaben mit den Behindertenvertretern abstimmen. Die Behindertenbeauftragten der Länder Hamburg und Niedersachsen sind in die Abstimmungen einzubeziehen.

5 Verpflichtung gegenüber den Reisenden und Kundendialog

- (1) Der Auftragnehmer ist Vertragspartner der Reisenden.
- (2) Der Auftragnehmer erkennt einen Anspruch der Reisenden auf richtige und vollständige Information, die Ausweisung der im Einzelfall günstigsten Verbindung und Fahrkarte sowie die Sicherstellung der Weiterbeförderung bei Leistungsstörungen an.
- (3) Der Auftragnehmer verpflichtet sich, auf Anfragen und Beschwerden von Reisenden wie sogleich beschrieben zu reagieren. Der Beschwerdeführer will, dass sein Anliegen ernst genommen und zügig bearbeitet wird. Um dies zu gewährleisten, muss der Auftragnehmer die folgenden Anforderungen und Qualitätsstandards einhalten:
 - Jedes Kundenanliegen (Beschwerde, Kritik oder Anregung) wird erfasst, analysiert, bearbeitet und innerhalb von höchstens 14 Tagen nach Eingang beim Auftragnehmer beantwortet.
 - Wenn absehbar ist, dass das Kundenanliegen nicht innerhalb der ersten 3 Tage beantwortet werden kann, wird ein Eingangsbescheid an den Kunden geschickt, der ihm bestätigt, dass seine Mitteilung angekommen ist. Gleichzeitig wird ihm mitgeteilt, mit welcher Bearbeitungsdauer (höchstens 14 Tage) er zu rechnen hat.
 - Kann das Anliegen [ausnahmsweise wegen ausstehender Informationen des Fahrgastes oder von Dritten](#) nicht innerhalb der ersten 14 Tage beantwortet werden, wird ein Zwischenbescheid an den Kunden geschickt, der über die Korrektur des Termins [und die Gründe der Verzögerung](#) informiert. In diesem Zwischenbescheid ist der Zeitbedarf zu definieren, der noch benötigt wird, um das Anliegen abschließend zu beantworten.
 - Die Kundenanliegen werden ehrlich und offen beantwortet. Im Zweifel wird kundenfreundlich entschieden.
 - Die gewonnenen Daten werden regelmäßig ausgewertet und dienen als Grundlage für die Meldungen an die Auftraggeber nach Anlage A.3, Abschnitt 2.3.

Fahrgastrechte im HVV:

Im Januar 2011 wurde im HVV die HVV-Garantie eingeführt. Darunter ist zu verstehen, dass den Fahrgästen ab einer bestimmten Verspätung ein Erstattungsanspruch zugestanden wird:

Bei einer Verspätung von mehr als 20 Minuten bei der Ankunft am Fahrtziel hat der Kunde einen Anspruch auf eine Entschädigung in Höhe von 50 Prozent des jeweiligen Fahrpreises. (Stand Juni 2015). Bei Zeitkartenkunden gilt der anteilige Preis der Fahrt. Die HVV-Garantie ist Bestandteil des HVV-Marketingkonzeptes. Der finanzielle Aufwand (Auszahlungsbeträge an Fahrgäste, Softwareinvestitionen beim HVV etc.) wird dementsprechend über den Marketingetat abgewickelt (siehe ZVU-Regelungen). Der Auftragnehmer beteiligt sich im Rahmen des HVV-Marketingkonzeptes an diesem Projekt.

Der Fahrgast hat seinen Erstattungsanspruch über eine internetbasierte Beschwerde-Datenbank (BMI) beim HVV oder telefonisch über eine separate Telefonnummer anzumelden. Der Auftragnehmer erhält einen Online-Zugang für das BMI. Über das BMI bekommen die Verkehrsunternehmen vom HVV täglich eine Information, sofern die betreffenden Anträge von Fahrgästen vorliegen. Diese Anträge können vom Verkehrsunternehmen innerhalb von drei Tagen in begründeten Fällen abgelehnt werden. Erfolgt dies nicht, erhält der Fahrgast automatisch einen Buchungsbeleg. Der Entschädigungsbetrag wird an den HVV-Servicestellen ausgezahlt.

Es ist davon auszugehen, dass durch die Kundengarantie die Inanspruchnahme der gesetzlichen Fahrgastrechte durch Verbundfahrgäste weitgehend reduziert wird.

Dokumentation

Der Auftragnehmer berichtet im monatlichen Statusbericht über die Anzahl der Kundeneingaben insgesamt und aufgeschlüsselt nach Themengruppen und Eingangsart (Telefon, E-Mail etc.). Anzugeben ist die Anzahl der Kundeneingaben, die nicht innerhalb von 14 Tagen beantwortet wurden, [die dafür maß-](#)

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III: Anlage A.3: Qualitätsstandards

geblichen Gründe und die durchschnittliche Bearbeitungsdauer aller Eingaben. Darüber hinaus sind die Anzahl der Anträge und die Höhe der Erstattungskosten aus den Fahrgastrechten anzugeben.

Bewertung

Erfüllt der Auftragnehmer einzelne der zuvor beschriebenen Anforderungen nicht, wird eine Vertragsstrafe nach Maßgabe von § 16 Abs. 2 des Verkehrsvertrages erhoben.

SPNV-Dienstleistungen Untereibe 2018+

Teil III, Anlage A.4: Planungskalender in der SPNV-Angebotsplanung

Planungsschritt	Akteur	Aug. n-1	Sept. n-1	Oktober n-1	Nov. n-1	Dez. n-1	Jan. n	Feb. n	März n	Apr. n	Mai n	Juni n	Juli n	Aug. n	Sept. n	Oktober n	Nov. n	Dez. n
1a Positionierung konzeptionelle Fahrplänenplanung Information über konzeptionelle Änderungen an EVU	AT																	
1b Positionierung zu nicht konzeptionellen Fahrplanänderungen (Einzellagen) Information an EVU	AT																	
2 Regionale Planungsgespräche gemeinsam mit regionalen Planungspartnern	AT EVU																	
3 Erstellung Fahrplanentwurf*)	EVU																	
4 Prüfung Fahrplanentwurf und falls erforderlich Änderungsauftrag an EVU	AT																	
5 Anmeldung zum Netzfahrplan*)	EVU																	
6 Erstellung vorläufiger Netzfahrplanentwurf (VNP) *) durch EIU																		
7 Stellungnahme zum VNP und Positionierung AT	EVU AT																	
8 Erstellung endgültiger Netzfahrplanentwurf (ENP) durch EIU																		
9 Abgabe ENP (Trassenangebot*) durch EIU																		
10 Trassenannahme (Vertragsabschluss) und Positionierung AT	EVU AT																	
11 Abschluss Fahrplanbearbeitung (Bearbeitung Änderungsbestellungen) durch EIU																		
12 Vorlage Soll-Leistungsangebot*) (vgl. Anlage 2 des Verkehrsvertrages)																		
13 Fahrplanwechsel (2. Samstag im Dezember 24:00 Uhr)	EVU																	

Im Rahmen der mit *) gekennzeichneten Planungsschritte sind vom EVU Fahrplandaten an die Auftraggeber zu übermitteln. Diese Daten werden von den Auftraggebern verwendet, um das Leistungsangebot qualifiziert beurteilen und beim EVU bestellen zu können. Die Lieferung der Fahrplandaten muss vollständig sein und **bis zu den in rot dargestellten Fristen** in elektronischer Form erfolgen.

Die konkreten tagesscharfen Termine/Zeiträume der Planungsschritte 5 bis 10 sind Bestandteil der vom EIU veröffentlichten Planungsparameter für den jeweiligen Jahresfahrplan und können aus diesem Grund variieren. **Dies gilt auch für die aus den Planungsparametern abgeleiteten und in rot dargestellten Fristen für die Lieferung der Fahrplandaten.**

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.5, Anhang 1

Grundsätzliche Hinweise und Regelungen

- (1) Das Kalkulationsschema (Anlage A.5) ist in den Blättern 1-3 vollständig auszufüllen; Auslassungen sind nicht zulässig. Soweit in einer Spalte keine Werte kalkuliert werden, ist in dieser Spalte die Ziffer „0“ einzutragen. Aufbau und Inhalt der Kalkulation müssen eine Plausibilitätskontrolle ermöglichen. Wenn im Kalkulationsschema oder in diesem Anhang Verweise wie z.B. "Anlage A.2" oder "A.2" verwendet werden, so bezeichnet dies jeweils Anlagen zu den Vertragsunterlagen zur Ausschreibung von SPNV-Dienstleistungen im Teilnetz „Unterelbe 2018+“.
- (2) Für die in die Felder „Sonstige ...“ (1.3, 3.3.3, 3.4.3, 3.6.3, 3.7.3, 3.8.3, 3.9.6, 3,10, 4.3.3, 4.6, 5.5, 6.11 und 6.12) eingetragenen Beträge ist an separater Stelle im Angebot auszuführen, für welche Kosten oder Erträge die Beträge vorgesehen sind. Falls in einem oder mehreren der o.a. Felder "Sonstige ..." Beträge eingetragen werden, die den Saldo mehrerer Kosten- oder Ertragspositionen darstellen, sind an separater Stelle im Angebot für jedes hiervon betroffene Feld der Betrag jeder einzelnen Kosten- oder Ertragsposition anzugeben. Kosten und Erträge für Leistungsbestandteile, denen spezielle Kalkulationspositionen zugeordnet worden sind, dürfen unter den o.a. Feldern nicht abgebildet werden.

Eventuelle Zuschläge für kalkulatorischen Gewinn sind

- anteilig **und**
- **in angemessener Relation zur Bedeutung und zum jeweiligen Risikopotential**

den einzelnen Positionen zuzuordnen. Deshalb dürfen bei den reinen "Durchlaufpositionen" (Trassenentgelte für Nutz-km, Stationsentgelte, Fahrzeugmiete) Zuschläge für kalkulatorischen Gewinn nicht angesetzt werden. Boni und Mali in Entgeltsystemen der EIU werden gesondert kalkuliert (vgl. Pos. 2.1.5 und 2.2.4 sowie A.7 Anhang 2 lit. k und l).

Die Auftraggeber weisen zur Information der Bewerber darauf hin, dass nach dem Beschluss des Bundesgerichtshofs vom 18.05.2004 (AZ. X ZB 7/04) Angebote, bei denen der Bieter die von ihm tatsächlich für einzelne Leistungspositionen geforderten Preise im Wege von "Mischkalkulationen" auf verschiedene Preise anderer Leistungspositionen umgelegt hat, grundsätzlich von der Wertung auszuschließen sind.

- (3) Die Kosten sind für ein Normjahr (Betriebskonzept ab Ende 2018) mit **Preisstand des Jahres 2014** auszuweisen. Abweichend zu der vorigen Vorgabe sind die **Trassen- und Stationsnutzungsentgelte für Nutz-km** mit dem **Preisstand 2016** auszuweisen. Die Ermittlung der für das Jahr 2018 und das letzte Restjahr zu Grunde zu legenden Kosten richtet sich nach § 7 Abs. 5 des Verkehrsvertrags. Die Kosten setzen sich – ausgenommen reine "Durchlaufposten" (Trassenentgelte für Nutz-km, Stationsentgelte, Fahrzeugmiete) – ausschließlich aus den Selbstkosten mit o. g. Preisstand und etwaigen Zuschlägen für kalkulatorischen Gewinn zusammen.

Als Selbstkosten werden dabei diejenigen Kosten definiert, die aus den für die Erbringung der geschuldeten Leistungen verbrauchten Gütern und den in Anspruch genommenen Diensten resultieren. Die Selbstkosten beinhalten vom Bieter kalkulierte Zuschläge für Risiken wie z.B. Arbeitsausfall infolge Krankheit (Lohnkosten) oder Schäden durch Vandalismus oder Maschinenbruch.

Von den o. g. Selbstkosten sind die etwaigen Beträge (Kosten oder Erträge) abzugrenzen, die sich aufgrund der im Verkehrsvertrag vorgesehenen Fortschreibung der Kosten (vgl. A.0 § 7 Abs. 4 lit. c)) ergeben. Siehe hierzu die Erläuterungen zu Pos. 6.10.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.5, Anhang 1

Der Bieter muss die aus der Erbringung der vertraglich geschuldeten Leistungen resultierenden Kosten vollständig im Angebot angeben. Der Bieter kann von ihm erwartete Erträge teilweise oder vollständig in seine Kalkulation kostenreduzierend einbeziehen. Setzt er sie nicht vollständig an, resultiert hieraus ein kalkulatorisches "Gewinn- oder Sicherheitspolster" außerhalb des Verkehrsvertrages, was zulässig ist. Bezieht der Bieter von ihm erwartete Erträge im hohen Maße oder vollständig kostenreduzierend in seine Kalkulation ein, muss ihm bewusst sein, dass die Auskömmlichkeit seiner Kalkulation gefährdet ist, falls die Erträge niedriger ausfallen, als von ihm erwartet.

- (4) Die Kosten für das Basisangebot sind in €/Normjahr auszuweisen (Blätter 1-2), Bruchteile in vollen Cent. Die Kosten für die Leistungsveränderungen (Blatt 3) sind in €/Zug-km anzugeben! Bei Angabe der Kosten in €/Zug-km (Blatt 3) bzw. in € je Leistungseinheit (Blätter 1-2, vorletzte Spalte) sind 4 Nachkommastellen zu verwenden und auszuweisen. Von Bietern auf Blatt 3 mit mehr Nachkommastellen angegebene Beträge werden für die Angebotswertung und die Vertragsdurchführung auf 4 Nachkommastellen kaufmännisch gerundet.

Es gelten im Übrigen folgende Definitionen:

Nutz-km (Abkürzung für Nutz-Kilometer) eine Zugfahrt über einen Kilometer Distanz, für den Fahrgast zugänglich. Soweit in den Vergabeunterlagen nicht ausdrücklich eine andere Definition vorgenommen wird, ist der Begriff deckungsgleich mit Zug-Kilometer (Zug-km). Im Übrigen ist für „Nutz-km“ auch die Schreibweise „Nutzkm“ zulässig und für „Zug-km“ auch „Zugkm“ oder „Zkm“ verwendbar.

Leer-km eine Zugfahrt über einen Kilometer Distanz, für den Fahrgast nicht zugänglich.

- (5) Die Kosten sind netto, ohne Mehrwertsteuer auszuweisen. Soweit in den Vertragsunterlagen einzelne Vorgaben für bestimmte Kalkulationsbestandteile erfolgen (z. B. Vorgabe von vom Verkehrsunternehmen mindestens zur Verfügung zu stellenden Budgets), verstehen sich diese Vorgaben ebenfalls ohne Mehrwertsteuer.
- (6) Im Fall von Rechenfehlern bei einzelnen Positionen des Kalkulationsschemas (d.h. innerhalb einer Zeile) sind auf den Blättern 1-2 die Werte der Spalte „Kosten pro Normjahr“ maßgeblich, auf Blatt 3 entsprechend die Werte der Spalte "Summe". Sind Rechenfehler bei der Bildung der Zwischensummen (Blätter 1-2, Positionen 1 bis 6) oder der Gesamtsumme der „Kosten pro Normjahr“ (vgl. Positionen K und F) festzustellen, ist die Addition der Einzelpositionen maßgeblich.
- (7) Die – auf Basis des Preisstandes 2016 in das Kalkulationsschema einzutragenden – Kosten für Trassenentgelte für Nutz-km sowie für Stationsentgelte (Positionen 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1, und 2.2.2) werden gemäß Anlage A.0 § 7 Abs. 4 lit. a) nach ihrem tatsächlichen Anfall im jeweiligen Jahr erstattet. Zur Fortschreibung der Trassenentgelte für Leerfahrten und für die Nutzung eigener und fremder Abstellanlagen (Positionen 2.1.4, 2.3, 2.4) sowie der kalkulierten Boni und Mali in Entgeltsystemen der EIU (Positionen 2.1.5 und 2.2.4) wird hingegen die Regelung in Anlage A.0 § 7 Abs. 4 lit. c) angewandt.
- (8) – bleibt frei –
- (9) Kosten, die über die Vertragslaufzeit nicht gleichmäßig anfallen (z. B. Verkehrserhebungen) sind unter Berücksichtigung des zeitlichen Anfalls annuitätisch auf die Vertragslaufzeit umzulegen.
- (10) Auf Basis der Mengenkompone nte sowie des Preises pro Leistungseinheit sind die Kosten pro Normjahr für das Basisangebot gemäß Anlage A.2 (Betriebskonzept ab Ende 2018) an-

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.5, Anhang 1

zugeben. Die vorgegebene Dimension der Leistungseinheit ist bindend. Bei den Entgelten für Trassen- oder Stationsnutzung (Positionen 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1 und 2.2.2) sind die Preise pro Leistungseinheit Durchschnittspreise und folglich durch Rückrechnung (Kosten pro Normjahr ÷ Menge pro Normjahr) vom Bieter zu ermitteln.

(11) Die vorgegebenen Dimensionen in der Spalte Leistungseinheit (Blätter 1-2) basieren auf folgenden Definitionen:

- Dienstplanstunde Die Zeiteinheit [Stunde], auf welcher der Dienstplan basiert. Die Summe der Dienstplanstunden ergibt die Dienstplanmasse.
- Produktivstunde Die (Arbeits-)zeiteinheit [Stunde], die ausschließlich der Erbringung der Leistungseinheit dient.
- Vollzeitpersonal für eine bestimmte (Arbeits-)Leistung vorgesehenes Arbeitsstundenvolumen/Jahr, umgerechnet auf die produktive Arbeitszeit von Vollzeitpersonalen mit branchenüblicher Jahresarbeitszeit.

Erläuterungen zu Leistungsinhalten der kalkulatorischen Einzelpositionen

zu 1.1 Kosten für Fahrpersonal (Triebfahrzeugführer) für Nutz- und Leerfahrten gemäß Anlage A.2 inkl. entsprechender Personalreserven entsprechend des Dienstplans. Im Angebot ist anzugeben, wenn vom Fahrpersonal auch Leistungen im Zusammenhang mit

- dem Rangieren oder Bereitstellen von Fahrzeugen,
- der Befüllung von Betriebs(hilfs)stoffen oder
- der Entsorgung und Reinigung

erbracht werden.

Werden Leerfahrten im größeren Umfang vom Werkstattpersonal durchgeführt, können diese Kosten je nach Anlass unter Punkt 3.3.1, 3.4.1 und/oder 3.6.1 ausgewiesen werden. An separater Stelle im Angebot wäre dann auf diesen Sachverhalt hinzuweisen.

zu 1.2 Ausschließlich Energiekosten auf Basis der Liter Diesel bzw. im Fall der Position 1.2.3 der kWh.

- Energiekosten im Zusammenhang mit der Bewegung im Fahrplanbetrieb (Nutz-km) sind in Zeile 1.2.1 auszuweisen.
- In Position 1.2.2 und 1.2.3 sind die Energiekosten für Vorheizung und Vorkühlung, die Bereitstellung am Gleis sowie die Nachtabstellung darzustellen. In Position 1.2.2 bzw. 1.2.3 sind außerdem die Energiekosten von Fahrzeugen im Zusammenhang mit Werkstattaufenthalten auszuweisen, sofern diese nicht von den übrigen fahrzeugbezogenen Energiekosten abgrenzbar sind. Ansonsten sind diese in Position 3.3.2, 3.4.2 bzw. 3.6.2 anzugeben, da sie eher mit der Instandhaltung zusammenhängen.
- Energiekosten für Leer-km sind in Zeile 1.2.34 auszuweisen.

zu 1.3 Zum Beispiel: Fahrschule, Weiterbildung, Sachmittel für den Fahrdienst (Kleidung, Mobiltelefone etc.), SIM-Karten, Versorgung mit Betriebshilfsstoffen (z. B. Öle, Sand, Wasser).

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.5, Anhang 1

- zu 2.1 Trassenentgelte: Kosten für Trassenentgelte für Nutz-km (2.1.1, und 2.1.2), für Leer-km (2.1.4) und Saldo der Boni und Mali aus infrastrukturbezogenen Anreizsystemen (2.1.5.)
- zu 2.2 Stationsentgelte: Kosten für Stationsentgelte für Nutz-km (2.2.1, und 2.2.2) und Saldo der Boni und Mali aus infrastrukturbezogenen Anreizsystemen (2.2.4).
- zu 3.1 Mietzins für die Fahrzeuge. Vgl. Fahrzeugmietvertrag Anlage D.0. Zur Fortschreibung beachte Anlage A.0, § 7 Abs. 4 lit. b).
- zu 3.2 Versicherungen für Schienenfahrzeuge (u. a. Haftpflicht und Kasko für Betrieb und Fahrzeuge).
- zu 3.3 Innen- und Außenreinigung. Hierzu gehört ferner die Ver- und Entsorgung der WC-Anlagen, die Überprüfung der Frischwassertanks (vgl. Anlage D.0 § 21 Ziffer 3) u. ä.
- zu 3.4 Vom EVU gemäß Anlage D.06 geschuldete Leistungen.
- zu 3.5 Die Leistungen der präventiven und korrektiven Instandhaltung werden dem EVU – mit Ausnahme der korrektiven Instandhaltung infolge von Unfällen, Vandalismus und Fehlbedienung (siehe insoweit Position 3.6) – beigestellt. Die Abgrenzung des Leistungsumfangs ergibt sich aus dem Fahrzeugmietvertrag und seinen Anlagen.
- zu 3.6 Kosten für korrektive Instandhaltung infolge von Unfällen, Vandalismus und Fehlbedienung
- zu 3.7 Kosten für den Betrieb der Subsysteme der Fahrzeuge (vgl. Anlage D.0, § 22), die Kommunikation mit der ECM (vgl. Anlage D.0, § 10 ff.), die Arbeit in der C-Gruppe usw.
- zu 3.8 Kosten der Bewachung der Fahrzeuge (vgl. Anlage D.0, § 21 Ziffer 5).
- zu 3.10 Kosten, soweit nicht in den Positionen 3.1 bis 3.9 enthalten
- zu 4.4 Personal für Personalwesen, Buchhaltung, Materialwirtschaft u. Geschäftsführung etc..
- zu 4.5 Kosten für Geschäftsabschluss, Geschäftsausstattung, Mieten, Versicherungen etc.
- zu 5 Die Kosten für Kommunikation und Marketing (vor allem Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation mit den Kunden) sind in den Positionen 5.1 und 5.2 auszuweisen. Die Kosten für das Unternehmensmarketing im engeren Sinne (siehe Leistungsbeschreibung Kapitel 7) sind hingegen im Kalkulationsschema **NICHT mit dem vorgegebenen Betrag von 100.000 € abzubilden** (in Position 5.3 **bleibt frei**); Kosten für eigenes Personal können vom EVU nicht zu Lasten dieses Marketingbudgets in Abzug gebracht werden.

Vertriebskosten sind in den Positionen 5.1; 5.2; 5.3 und 5.5 **nicht** abzubilden. In der Position 5.4 sind Vertriebskosten nur dann abzubilden, wenn der Bieter in seiner Kalkulation zu dem Ergebnis kommt, dass die in § 10 Verkehrsvertrag genannten Positionen im Saldo nicht ausreichen, um etwaige Vertriebskosten auszugleichen. Als Folge hiervon erhöhen sich die Kosten (Positionen F und K) seines Angebotes. Kommt der Bieter in seiner Kalkulation zu dem Ergebnis, dass die Höhe der in § 10 Verkehrsvertrag genannten Positionen im Saldo mehr als ausreichend ist, **und** will er den aus der Vertriebspauschale resultierenden Gesamtbetrag teilweise oder vollständig in seiner Kalkulation kostenreduzierend abbilden, so muss er dies in Position 5.4 tun. In diesem Fall ergibt sich aus den kalkulierten Vertriebskosten und der kostenreduzierend in Ansatz gebrachten in § 10 Verkehrsvertrag genannten Positionen im Saldo ein Betrag mit negativem Vorzeichen, und somit senken sich die Kosten (Positionen F und K) seines Angebotes.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.5, Anhang 1

-
- zu 6.1 Qualitätsmanagement: eigene Personal- und Sachkosten zur Betreuung des Qualitätsmanagements, Kosten externer Dienstleister im Zusammenhang mit dem Qualitätsmanagement, sonstige Kosten des Qualitätsmanagements (z. B. besondere Kosten für Gewährleistung der Pünktlichkeit oder Begrenzung der Ausfallzeit im Störfall).
 - zu 6.2 Kosten für die vom Auftragnehmer durchzuführenden Erhebungen und Fahrgastzählungen, insbesondere auch mittels automatischer Fahrgastzählsysteme (siehe auch Anlage A.8: Organisation, Durchführung, Auswertung etc.) sowie für das Kundenmonitoring (vgl. Anlage A.3, Kap. 2.2).
 - zu 6.3 Kosten etwaiger unternehmensinterner Umlagen (auch Konzernumlagen genannt), d.h. Zahlungsströme von Niederlassungen und Töchtern an die Zentrale/den Mutterkonzern. Wenn in dieser Position Kosten ausgewiesen werden, ist an separater Stelle im Angebot zu erläutern, welche Leistungen der Unternehmenszentrale diesen Zahlungen gegenüberstehen. Darüber hinaus kann auf freiwilliger Basis erläutert werden, nach welchen Prämissen sich die Höhe der unternehmensinternen Umlage bemisst.
 - zu 6.4 Kosten der Einrichtung von Busnotverkehr oder Schienenersatzverkehr im Störfall (vgl. einschlägige Regelungen in der Leistungsbeschreibung, im Verkehrsvertrag und in der Anlage A.3).
 - zu 6.5 Abzüge vom Zuschuss wegen etwaiger Qualitätsmängel, z.B. in Form von Rückstellungen für z. B. Einnahmeausfälle infolge Kürzung des Zuschussbedarfs durch die Auftraggeber aufgrund Unterschreitung verkehrsvertraglich definierter Qualitätsstandards.
 - zu 6.6 Kosten aufgrund Zuschusskürzung wegen etwaiger Zugausfälle: Vgl. A.0, § 9 Abs. 2.
 - zu 6.7 Kosten oder Erträge aus der Abrechnung für das Restjahr 2018 und das letzte Vertragsjahr resultierend (vgl. A.0, § 7 Abs. 5): Betrag, der aus einer möglichen Differenz zwischen den Kosten für das Restjahr 2018 bzw. dem letzten Verkehrsvertragsjahr gemäß den Regelungen des Verkehrsvertrages § 7 Abs. 5 und den Kosten gemäß eigener Kalkulation resultieren könnte. Wenn der Bieter zu dem Ergebnis kommt, dass die Kosten gemäß Regelungen des Verkehrsvertrages niedriger sind als die Kosten gemäß eigener Kalkulation, kann er den Differenzbetrag (annuitätisch auf die Vertragslaufzeit umgelegt) in dieser Position abbilden. Als Folge hiervon erhöhen sich die Kosten (Positionen F und K) seines Angebotes.

Kommt der Bieter in seiner Kalkulation zu dem Ergebnis, dass die Kosten gemäß den Regelungen des Verkehrsvertrages § 7 Abs. 5 höher sind als die Kosten seiner eigenen Kalkulation für diesen Zeitraum kann er einen Betrag mit negativem Vorzeichen einsetzen (annuitätisch auf die Vertragslaufzeit umgelegt). In diesem Fall senken sich die Kosten (Positionen F und K) seines Angebotes.
 - zu 6.8 Kosten oder Erträge aus Anreizmodell (vgl. Teil II, Ziff. 2.1 Abs. 1; konkretisiert durch die nach Maßgabe des § 8 Abs. 8 des Verkehrsvertrages ermittelten Mehreinnahmen). Der Betrag ist – soweit hier Erträge kalkuliert werden – mit negativem Vorzeichen als Annuität auszuweisen.
 - zu 6.9 Erträge aufgrund der Erhebung von EBE: Etwaige Erträge, die aus der Erhebung erhöhter Beförderungsentgelte (EBE) resultieren (vgl. A.0, § 8 Abs. 4). Der Betrag ist mit negativem Vorzeichen als Annuität auszuweisen.
 - zu 6.10 Kosten aufgrund "unzureichender" Preisfortschreibung oder Erträge aus "überkompensierter" Kostenentwicklung:

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.5, Anhang 1

Falls ein Bieter in seiner Kalkulation zu dem Ergebnis kommt, dass die im Verkehrsvertrag vorgesehene Fortschreibung der Kosten (vgl. A.0, § 7 Abs. 4 lit. c) die von ihm erwartete Entwicklung seiner Kosten unvollständig ausgleicht, so muss er den hieraus resultierenden Gesamtbetrag als Annuität in dieser Position 6.10 ausweisen und an separater Stelle im Angebot mit dem Begriff "Unterkompensation Preisfortschreibung" erläutern. Als Folge hiervon erhöhen sich die Kosten (Positionen F und K) seines Angebotes.

Kommt ein Bieter in seiner Kalkulation hingegen zu dem Ergebnis, dass die o.a. Fortschreibung der Kosten die von ihm erwartete Entwicklung seiner Kosten überkompensiert, **und** will er den hieraus resultierenden Gesamtbetrag teilweise oder vollständig in seiner Kalkulation kostenreduzierend abbilden, so muss er den entsprechenden Betrag mit negativem Vorzeichen als Annuität dieser Pos. 6.10 "Sonstige" ausweisen und an separater Stelle im Angebot mit dem Begriff "Überkompensation Preisfortschreibung" erläutern. Aufgrund des Minuszeichens führt dies zur Reduzierung der Kosten (Positionen F und K) des Angebotes.

- zu 6.11 Sonstige ggf. gegenzurechnende Erträge. Ihre Berücksichtigung in der Kalkulation in dieser Position (mit negativem Vorzeichen versehen) führt zur Reduzierung der Kosten (Positionen F und K) des Angebotes. Die Bestimmungen in Ziffer 2 (s. o.) sind zu beachten.
- zu 6.12 Sonstige, nicht in den Positionen 1.1 bis 6.11 abgebildete Kosten. Ihre Berücksichtigung in der Kalkulation in dieser Position führt zur Erhöhung der Kosten (Positionen F und K) des Angebotes. Die Bestimmungen in Ziffer 2 (s. o.) sind zu beachten.

Kosten für Änderungen der Betriebsleistungen

- (12) In der Anlage A.5, Blatt 3 "Leistungsveränderungen" sind die Kosten für folgende Positionen vollständig auszuweisen (jeweils exklusive Infrastrukturnutzungsentgelte, vgl. Ziffer 7):
 - Mehrleistungen für Nutz-km [Zug-km],
 - Minderleistungen für Nutz-km [Zug-km],
 - Mehrleistungen für Leer-km, die gegenüber dem Ur-Leistungsbild durch Handlungen der Auftraggeber zwingend erforderlich werden [Zug-km],
- (13) Die genauen Kosten von Änderungen der Betriebsleistungen werden auf Basis des Vergleichs der Zug-km gemäß Anlage A.2 (Betriebskonzept ab Ende 2018, hier die Version zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung ("Ur-Leistungsbild")) und den im Jahr, dessen Kosten abzurechnen sind, tatsächlich erbrachten Zug-km je Zugkonfiguration berechnet. Hierzu dient die Anlage A.5, Blatt 4 (Abrechnungsparameter).
- (14) Die ausgewiesenen Beträge gelten für Mehrleistungen und Minderleistungen, die jeweils von den Auftraggebern veranlasst werden, wobei
 - Mehrleistungen [Zug-km] diejenigen Leistungen sind, die über die in Anlage A.2 des Verkehrsvertrages definierte Leistungsmenge (Zug-km des Ur-Leistungsbildes) eines Normjahres hinausgehen,
 - Minderleistungen [Zug-km] diejenigen Leistungen sind, mit denen die in Anlage A.2 des Verkehrsvertrages definierte Leistungsmenge (Zug-km des Ur-Leistungsbildes) eines Normjahres unterschritten wird, und

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.5, Anhang 1

- Mehrleistungen [Leer-km] diejenigen Leistungen sind, die über die in Anlage A.2 des Verkehrsvertrages definierte Leistungsmenge (Leer-km des Ur-Leistungsbildes) eines Normjahres hinausgehen.

Die ausgewiesenen Beträge gelten unter Beachtung der Bestimmungen von § 3 Abs. 2 des Verkehrsvertrages (Anlage A.0). Im Falle von Mehrleistungen werden die ausgewiesenen Beträge herangezogen, um die zusätzlichen Kosten zu berechnen, die den Zuschuss an das EVU im Weiteren erhöhen können. Im Falle von Minderleistungen werden die ausgewiesenen Beträge herangezogen, um die Kosteneinsparungen zu berechnen, die sich für die Auftraggeber im Weiteren zuschussmindernd auswirken können.

- (15) Die Auftraggeber sind bestrebt, dass durch die Bestellung von Mehr- und Minderleistungen keine zusätzlichen Leer-Zug-km oder Leer-Fahrzeug-km im Vergleich zu den Leer-Zug-km oder Leer-Fahrzeug-km entstehen, die zur Erbringung der Leistungen des Ur-Leistungsbildes erforderlich sind und entsprechend in der Anlage A.2 (Betriebskonzept ab Dezember 2018 [Ur-Leistungsbild]) ausgewiesen sind.

Leer-Fahrzeug-km werden dabei als Produkt aus der Anzahl der Fahrzeuge eines Zuges und den im Rahmen einer Leerfahrt zurückgelegten Zug-km definiert. Daher liegt z. B. auch eine Mehrung an Fahrzeug-km vor, wenn vermehrt Leerfahrten in größeren Zugkonfigurationen durchgeführt werden.

Werden Mehr- oder Minderleistungen bestellt und entstehen dabei zusätzliche Leer-Zug-km oder Leer-Fahrzeug-km im Vergleich zu den Leer-Zug-km oder Leer-Fahrzeug-km, die für die Erbringung des Ur-Leistungsbildes gemäß Anlage A.2 zwingend erforderlich sind, was vom EVU nachzuweisen ist (z.B. durch Fahrzeugumlaufpläne), so werden die für die zusätzlichen Kilometer anfallenden Kosten nach den Regelungen in Ziffer 14 erstattet.

- (16) Bei Mehrleistungen (+N und/oder +L) werden dem EVU die zusätzlichen Kosten für Trassen- und Stationsentgelte für Nutz-km bzw. Leer-km im Rahmen der Positionen 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1, und 2.2.2 zusätzlich erstattet. Bei Minderleistungen (-N) reduziert sich in Folge der Einsparungen an Infrastrukturbenutzungsentgelten aufgrund reduzierter Nutz-km und Leer-km in den Positionen 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1, und 2.2.2 der Erstattungsbeitrag.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.6: Einnahmen

Einnahmen im Sinne des § 8 des Verkehrsvertrages:

- 1. Einnahmen gemäß §§ 8a und 8b VV (gehen in die Berechnung der Ausgangseinnahme gemäß § 8 Abs. 7 und der Mehr- /Mindereinnahmen gemäß § 8 Abs. 8 ein)**
 - 1.1 Einnahmen aus Nicht-Verbund-Einnahmen (z.B. nach Einnahmeaufteilungsverträgen mit der DB AG, Schülerferienticket, Kombi-Tickets) gemäß Definition in § 8a VV, mit Ausnahme der Einnahmen aus Ziffer 6
 - 1.2 EVU-spezifische Semestertickets außerhalb der Verbünde einschl. „Semesterticket VBN-Außenraum“, **sofern nicht Ziffer 6 zugehörig,**
 - 1.3 Verbund-Einnahmen gemäß Definition in § 8b VV (einschl. Verbund-Semestertickets), und zwar:
 - 1.3.1 Einnahmen aus dem Niedersachsentarif
 - 1.3.2 Einnahmen aus dem HVV-Tarif, einschließlich HVV-Übergangstarifen
 - 1.3.3 Einnahmen aus dem SH-Tarif (Hinweis: werden über den HVV zugeschieden)
- 2. Sonstige Einnahmen und Erträge nach § 8 Abs. 4 Unterabsatz 1 VV (gehen in die Berechnung der Ausgangseinnahme gemäß § 8 Abs. 7 und der Mehr- /Mindereinnahmen gemäß § 8 Abs. 8 ein):**
 - 2.1 ggf. Zuschüsse aus Anwendung von Sonder- und/oder Gemeinschaftstarifen
 - 2.2 Zuschiedung für die Einräumung von Tarifvergünstigungen (z. B. aus dem Verkauf der BahnCard-Grundkarte)
 - 2.3 Ausgleichszahlungen z. B. für unentgeltliche Familienheimfahrten der Wehr- und ggf. Ersatzdienstleistenden, ~~einschl. Einnahmen, die das EVU von anderen EVU für die Beförderung derer Mitarbeiter erhält~~
 - 2.4 ~~Einnahmen, die das EVU von anderen EVU für die Beförderung derer Mitarbeiter erhält~~
 - 2.5 ~~Die Einnahmen, die für Freifahrten für aktive Mitarbeiter des EVU gemäß § 12 Abs. 5 lit. b) in Ansatz zu bringen sind.~~
- 3. Einnahmen aus dem Erhöhten Beförderungsentgelt (EBE) (vgl. § 8 Abs. 4 Unterabsatz 2 VV; stehen vollständig dem EVU zu, sofern dem nicht anders lautende Regelungen in Verbundverträgen etc. entgegenstehen)**
- 4. Gesetzliche Zahlungen wie in § 8 Abs. 3 VV geregelt**
 - 4.1 Zahlungen nach § 6a AEG (falls entgegen der Verpflichtung in § 8 Abs. 3 VV beantragt; stehen vollständig den Auftraggebern zu)

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.6: Einnahmen

4.2 Zahlungen nach § 145 Abs. 3 SGB IX

4.3 Zahlungen nach § 151 SGB IX

5. **Ersparnisse oder Vorteile aus Gewährung von Zuwendungen nach § 8 Abs. 5 VV (stehen vollständig den Auftraggebern zu)**

6. **Einnahmen aus dem EVU-übergreifenden sog. „landesweiten Semesterticket“ sowie dessen Vorläufern (vgl. § 12 Abs. 3 VV; stehen vollständig den Auftraggebern zu)**

**SPNV-Dienstleistungen Teilnetz Unterelebe 2018+
Teil III, Anlage A.07 Anhang 1: Berechnungsbeispiele Bagatellklausel**

Berechnungsbeispiele zur "Bagatellklausel" in § 7 Abs. 4 des Verkehrsvertrags

	Zugförderkosten im Angebot, Preisstand 2014	Anteile bei der Fortschreibung	Indexwert 2014	Indexwert Abrechnungsjahr	Zugförderkosten im Abrechnungsjahr ohne Bagatellklausel, vor Selbstbeteiligungsklausel	prozentualer Unterschied der Zugförderkosten	mit Bagatellklausel zur Wirkung kommende Zugförderkosten im Abrechnungsjahr, nach Selbstbeteiligungsklausel
Beispiel 1							
Anteil ohne Fortschreibung		0,031			310.000,00 €		310.000,00 €
Index 1		0,367	110,1	119,2	3.973.333,33 €		3.970.300,00 €
Index 2		0,475	109,3	95,6	4.154.620,31 €		4.160.574,11 €
Index 3		0,127	104,9	109,1	1.320.848,43 €		1.320.339,94 €
	10.000.000,00 €				9.758.802,07 €	-2,41%	9.761.214,05 €
Beispiel 2							
Anteil ohne Fortschreibung		0,031			310.000,00 €		310.000,00 €
Index 1		0,367	110,1	119,2	3.973.333,33 €		3.970.300,00 €
Index 2		0,475	109,3	99,6	4.328.453,80 €		4.332.669,26 €
Index 3		0,127	104,9	109,1	1.320.848,43 €		1.320.339,94 €
	10.000.000,00 €				9.932.635,56 €	-0,67%	10.000.000,00 €
Beispiel 3							
Anteil ohne Fortschreibung		0,031			310.000,00 €		310.000,00 €
Index 1		0,367	110,1	119,2	3.973.333,33 €		3.970.300,00 €
Index 2		0,475	109,3	102,2	4.441.445,56 €		4.444.531,11 €
Index 3		0,127	104,9	109,1	1.320.848,43 €		1.320.339,94 €
	10.000.000,00 €				10.045.627,32 €	0,46%	10.000.000,00 €
Beispiel 4							
Anteil ohne Fortschreibung		0,031			310.000,00 €		310.000,00 €
Index 1		0,367	110,1	119,2	3.973.333,33 €		3.970.300,00 €
Index 2		0,475	109,3	105,7	4.593.549,86 €		4.595.114,36 €
Index 3		0,127	104,9	109,1	1.320.848,43 €		1.320.339,94 €
	10.000.000,00 €				10.197.731,62 €	1,98%	10.195.754,31 €

SPNV-Dienstleistungen Untereibe 2018+

Teil III, Anlage A.7: Abrechnungsschema gemäß § 6 Verkehrsvertrag

Abrechnungsschema (regelmäßige Vorgehensweise¹)

Kosten, die sich ergeben aus:	
Kosten laut Angebot	§ 7 Abs. 1
zzgl. Kosten für Mehrbestellung	§ 7 Abs. 2
abzgl. eingesparte Kosten bei Abbestellung	§ 7 Abs. 2
zzgl./abzgl. Kostenveränderungen nach § 7 Abs. 3	§ 7 Abs. 3
ggf. verändert durch Preisfortschreibung	§ 7 Abs. 4
abzgl. Einnahmen:	
Ausgangseinnahme	§ 8 Abs. 7
zzgl. Anteil der Auftraggeber an den Mehreinnahmen	§ 8 Abs. 8
abzgl. ggf. Beteiligung der Auftraggeber an den Mindereinnahmen	§ 8 Abs. 9 und 10
abzgl. gesetzliche Ausgleichszahlungen	§ 8 Abs. 3
abzgl. sonstige Einnahmen aus dem geplanten EVU-übergreifenden, landesweiten Semesterticket	§ 8 Abs. 4 Unterabsatz 3
abzgl. Vorteile aus Zuwendungen oder Zuschüssen	§ 8 Abs. 5
abzgl. Minderleistung durch Ausfall von Zügen	§ 9 Abs. 2
abzgl. Malus (Qualitäts- und Vertriebsmängel)	§ 9 Abs. 3
abzgl. Vertragsstrafen einschl. derer aus Fahrzeugmietvertrag (Anlage D.0)	§ 16 Abs. 1-9 sowie D.0 § 15 (9) und E.0
zzgl. Vertriebspauschale und Aufwandspauschale	§ 10 Abs. 3
= endgültiger Zuschuss	§ 11 Abs. 3 4
abzgl. bereits gezahlte Abschläge je Auftraggeber	§ 11 Abs. 1
zzgl. erstattungsfähige Trassen- und Stationsentgelte	§ 7 Abs. 1 i. V. m. Anlage A.7 Anhang 2
zzgl. Erstattung der Fahrzeugmiete	§ 7 Abs. 1
zzgl. Erstattung der abgestimmten und nachgewiesenen Marketingmittel	§ 14 (2)
= zu verrechnender Ausgleich	§ 11 Abs. 3 4

Hinweis: Vertragsstrafen aus dem Fahrzeugmietvertrag (Anlage D.0) werden separat durch den Eigentümer der Fahrzeuge abgerechnet.

¹ Diese Anlage geht den sonstigen Bestandteilen der Vertragsunterlagen nach.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III; Anlage A.7 Anhang 2

Erstattung der Infrastrukturbenutzungsentgelte

Tatsächlich angefallene Infrastrukturbenutzungsentgelte werden dem EVU gegen Nachweis wie folgt erstattet. Der Nachweis muss eine Rechnung des EIU einschließen, aus der die nach den folgenden Vorgaben erstattungsfähigen, für die Erbringung der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen angefallenen Infrastrukturbenutzungsentgelte zu entnehmen sind, diese müssen im Nachweis von den nicht erstattungsfähigen Infrastrukturbenutzungsentgelten abgegrenzt sein. Die Einrichtung einer gesonderten Kostenstellennummer beim EIU für die vertragsgegenständlichen Leistungen wird empfohlen.

Erstattet werden bzw. vom Erstattungsbetrag abgezogen werden (bei Verrechnungen – auch zwischen den einzelnen Positionen – immer Gesamtsaldo):

- a) Trassenbenutzungsentgelte gemäß Abschnitt 6.2.2 (Streckenkategorie x Trassenprodukt) der SNB 2016 der DB Netz AG für als Nutzfahrt bestellte Züge, außer bei Zutreffen des lit. m),
- b) Stationsbenutzungsentgelte gemäß Abschnitt 5.1.4 der INBP 2015 (Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe, gültig ab 14.04.2015) der DB Station & Service AG für die fahrplanmäßig bestellten Halte der Nutzfahrten, außer bei Zutreffen des lit. m),
- c) Trassenbenutzungsentgelte gemäß Abschnitt 6.2.2 (Streckenkategorie x Trassenprodukt) der SNB 2014 der DB Netz AG für zusätzliche Leerzüge, soweit diese Kosten gemäß Anlage A.5 Anhang 1 Abs. 15 erstattungsfähig sind,
- d) Außerdem nur im Fall von Leistungsveränderungen: Gebühren für die zusätzliche Nutzung von Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen, soweit diese Kosten bei sinngemäßer Anwendung von Anlage A.5 Anhang 1 Abs. 15 erstattungsfähig sind,
- e) Eventuelle Trassen- oder Stationsbenutzungsentgelte in Form von Auslastungsfaktoren, lärmabhängigen Entgeltkomponenten oder ähnlichen vom hiesigen EVU nicht beeinflussbaren Entgeltkomponenten (derzeit nicht zutreffend), sowie eventuelle Entgeltnachlässe zur Förderung von Neuverkehren gemäß Abschnitt 6.2.5.13 der SNB 2016, sowie Entgeltnachlässe aufgrund von Sondervereinbarungen der öffentlichen Hand mit dem EIU,
- f) Reduzierungsentgelte bei Rahmenverträgen gemäß Abschnitt 6.2.5.6 der SNB 2016 der DB Netz AG, soweit diese Kosten auf Handlungen oder unterlassenen Handlungen der Auftraggeber beruhen UND gemäß § 7 Abs. 1 und Abs. 4 lit. a des Verkehrsvertrags (Anlage A.0) erstattungsfähig sind UND die Auftraggeber im Rahmen der Abbestellung der Trassen vom EVU so rechtzeitig über drohende Reduzierungsentgelte informiert wurden, dass sie noch reagieren konnten,
- g) – bleibt frei -

Die Regelungen werden sinngemäß angewendet, wenn die entsprechenden Regelungen durch die EIU überarbeitet oder an andere Stelle verschoben werden.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III; Anlage A.7 Anhang 2

Nicht erstattet bzw. nicht vom Erstattungsbetrag abgezogen werden (bei Verrechnungen – auch zwischen den einzelnen Positionen – immer Gesamtsaldo):

- h) Entgeltminderungen bei nicht vertragsgemäßigem Zustand der Infrastruktur gemäß Abschnitt 6.2.5.7, bei Umleitung gemäß Abschnitt 6.2.5.8, bei Schienenersatz- bzw. Busnotverkehr gemäß Abschnitt 6.2.5.9 und 6.2.5.10 und/oder Kompensationen von Trassenmehrkosten bei Baukorridoren gemäß Abschnitt 6.2.5.15 der SNB 2016.
- i) Trassenbenutzungsentgelte gemäß Abschnitt 6.2.2 der SNB 2016 der DB Netz AG für Leerzüge,
- j) Gebühren für die Nutzung von Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen, soweit diese nicht gemäß lit. d erstattungsfähig sind,
- k) Beträge aus dem Anreizsystem zur Verringerung von Störungen gemäß Abschnitt 6.2.3.1 der SNB 2016 der DB Netz AG: Salden verbleiben beim EVU,
- l) Anreizbasierte Mali / Boni der Stationsbenutzungsentgelte gemäß Abschnitt 5.1.5 der INBP 2015 (Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe, gültig ab 14.04.2015) für als Nutzfahrt bestellte Züge: Salden verbleiben beim EVU,
- m) Trassenbenutzungsentgelte gemäß lit. a) bzw. Stationsbenutzungsentgelte gemäß lit. b) für Züge, die nicht verkehrten (vgl. hierzu Anlage A.3, Abschnitt 3.2) UND wenn für diese Züge Ersatzverkehr einzurichten gewesen wäre (vgl. hierzu Anlage A.3, Abschnitt 3.5), aber nicht eingerichtet wurde.

Die Regelungen werden sinngemäß angewendet, wenn die entsprechenden Regelungen durch die EIU überarbeitet oder an andere Stelle verschoben werden.

Werden Infrastrukturen anderer EIU genutzt, gelten die Erstattungsregeln entsprechend, insbesondere auch lit. i).

Die obigen Regelungen werden in unregelmäßigen Abständen durch die Herausgeber überarbeitet. Die Regelungen dieses Anhangs werden daher bei Bedarf einvernehmlich angepasst mit dem Ziel, die Risikoverteilung zwischen Auftraggebern und EVU so zu erhalten, wie dies vor Eintreten des Änderungsbedarfs der Fall war.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.8 Verkehrserhebungen

Vorbemerkung I: Arten von Verkehrserhebungen

Es ist zu unterscheiden zwischen

- reinen Fahrgastzählungen (durch Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS), ersatzweise Zählpersonale)
- und
- kombinierten Fahrgastzählungen und -befragungen.

Vorbemerkung II: Erhebungsziele

Die vorgesehenen Verkehrserhebungen haben unterschiedliche Zielsetzungen und werden deshalb in den folgenden Kapiteln separat dargestellt:

- Ia ~~u. Ib~~ Ic Verkehrserhebungen zur Feststellung der Nicht-Verbund-Einnahmen, z. B. Einnahmen im Tarif gemäß "Beförderungsbedingungen - Personenverkehr - der Deutschen Bahn AG" (BB DB oder "DB-Tarif")
- Ila Verkehrserhebungen zur Feststellung der Nachfragestruktur bzw. der Einnahmeansprüche im Niedersachsentarif,
- Ilb Verkehrserhebungen zur Feststellung der Nachfragestruktur bzw. der Einnahmeansprüche im Tarif des Hamburger Verkehrsverbunds ("HVV-Tarif"),
- Ilc Weitere von den Auftraggebern veranlasste und finanzierte Verkehrserhebungen
- und
- III Kontinuierliche Fahrgastzählungen ab Betriebsaufnahme.

Ia Verkehrserhebung zur Feststellung der Nicht-Verbund-Einnahmen vor Betriebsaufnahme (2018)

1 Ergebnisverwendung

Die **Verkehrserhebung vor Betriebsaufnahme**, im Jahr 2018 durchzuführen, bildet die Grundlage für die Ermittlung der Nicht-Verbund-Einnahmen gemäß § 8a Abs.1 des Verkehrsvertrages.

2 Organisation und Finanzierung

Diese Verkehrserhebung wird von der metronom Eisenbahngesellschaft mbH (kurz: ME) oder von der DB Regio AG, Region Nord (kurz: DB), im Rahmen der bestehenden Tarif- und Vertriebskooperation (TuVK) zwischen den beiden genannten Unternehmen durchgeführt. Eines der beiden Unternehmen hat die Federführung des Projektes inne – insbesondere die auftraggeberseitige Projektsteuerung. Die LNVG gehört zu den Projektbeteiligten und erhält sämtliche Erhebungsergebnisse. Von diesen Ergebnissen wird die LNVG dem EVU nach Anerkennung des Gutachtens, d.h. des wirtschaftlichen Ergebnisses des Gutachtens (Brutto-Erlöse im DB-Tarif), durch ME und DB die unter Punkt 4 beschriebenen Ergebnisse zur Verfügung stellen.

3 Erhebungsdesign

Aktuell werden die Erhebungen im Rahmen dieser TuVK nach der Methodik der Vier-Wellen-Erhebung durchgeführt. Von dieser Verfahrensweise können die Partner nur im gegenseitigen Einvernehmen abweichen. Dem Erhebungsgutachter wird jeweils die Vorgabe gemacht, eine statisti-

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.8 Verkehrserhebungen

sche Sicherheit in der Güte „maximaler Stichprobenfehler <5% bei einem Konfidenzniveau von 95%“ zu erreichen.

4 Dem EVU zur Verfügung zu stellende Ergebnisse der Erhebung 2018

Dem EVU werden von der LNVG sämtliche auf das Jahr hochgerechnete Befragungsdatensätze von Nicht-Verbund-Fahrgästen – im Wesentlichen werden das im Jahr 2018 voraussichtlich Daten des BB DB und SCIC, von bestimmten Semester-Tickets, von Abgeordneten-Fahrtberechtigungen und von Schwerbehinderten-Fahrtberechtigungen sein – zur Verfügung gestellt. Diese Befragungsdatensätze werden keine Informationen zur vorgenommenen Erlösbewertung, d.h. Ergebnisse mit finanzieller Dimension, z.B. € pro Fahrgast, € pro Jahr oder € pro Fahrkarte, beinhalten.

5 Ermittlung der Erlöse auf Basis der Ergebnisse der Erhebung 2018

Die dem EVU zur Verfügung gestellten Ergebnisse der Erhebung 2018 werden für die Ermittlung der Nicht-Verbund-Einnahmen mit den gleichen Erlösbewertungsansätzen verknüpft, wie sie auch im Rahmen der Erlösbewertung der Erhebung 2019 (vgl. Ib) verwendet werden. Bei diesen Erlösbewertungsansätzen wird – soweit zutreffend – eine zum Jahresende 2018 vorgenommene Preismaßnahme herausgerechnet (Erlösbewertungsansatz 2018 = Erlösbewertungsansatz 2019 ./. zwischenzeitliche Preismaßnahme). Als Ergebnis der vorgenommenen Verknüpfung liegen die Nicht-Verbund-Einnahmen 2018 vor. Die Verknüpfung wird entweder von einem von den Auftraggebern beauftragten Gutachter vorgenommen oder von den Auftraggebern selbst.

Um die Voraussetzung für die zuvor beschriebene Verknüpfung der Daten zu schaffen, hat das EVU den Auftraggebern die Erlösbewertungsansätze nebst Informationen zur etwaigen zwischenzeitlichen Preismaßnahme bis zum 30. Juni 2019 zur Verfügung zu stellen (in Papierform und als EXCEL-Datei).

Das EVU erhält die verknüpften Daten, d.h. die Nicht-Verbund-Einnahmen des Jahres 2018, in prüffähiger Form als EXCEL-Datei. Es hat die Ergebnisse zur Höhe der Nicht-Verbund-Einnahmen innerhalb von 6 Wochen nach Eingang beim EVU anzuerkennen oder aber unter Benennung der konkreten Mängel (teilweise) abzulehnen. Die Ablehnung darf sich dabei nur auf die von einem konkret benannten Mangel betroffenen Teile der Ergebnisse beziehen. Verändern die Auftraggeber bzw. der von diesen beauftragten Gutachter nach Ablehnung durch das EVU die Erhebungsergebnisse, läuft die in Satz 1 dieses Absatzes genannte Frist erneut. Die vorgenannte Frist von 6 Wochen gilt nicht, wenn das EVU nachweist, dass es den Mangel nicht eher erkennen konnte. Alle Teile der Ergebnisse zur Höhe der Nicht-Verbund-Einnahmen, die das EVU nicht innerhalb der o. g. Frist unter Benennung der konkreten Mängel abgelehnt hat, gelten danach auch ohne ausdrückliche Anerkennung als vom EVU anerkannt.

6 Ergänzende Bestimmungen – Ersatzkonzept „Erhebung vor Betriebsaufnahme“ –

Die Auftraggeber behalten sich das Recht vor, statt des Rückgriffs auf die Fahrausweisstruktur-Daten der 2018er TuVK-Erhebung eine eigene Erhebung zu beauftragen und zu finanzieren, mit deren Ergebnis der unter Punkt 1 beschriebene verkehrsvertragliche Kennwert ermittelt werden kann.

Eine eigene Erhebung mit Federführung der LNVG würde insbesondere dann beauftragt werden, wenn die TuVK-Erhebung – aus welchem Grund auch immer – nicht durchgeführt wird, unvollständig oder unvollkommen durchgeführt wird oder jedenfalls – spätestens im März 2018 – absehbar ist, dass der LNVG die unter Punkt 4 beschriebenen Ergebnisse nicht zur Verfügung stehen werden.

Die LNVG würde diese Erhebung als kombinierte Zählung und Befragung mit folgendem Design durchführen lassen:

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.8 Verkehrserhebungen

- Die Erhebung wird als Einmalerhebung (zum Teil auch als eingeschränkte Vollerhebung bezeichnet; jede Zugfahrt eines Wochentagstyps wird mindestens einmal erhoben), durchgeführt werden. Dabei werden vom Erhebungsgutachter bestimmte Platzgruppen definiert. Zur Hochrechnung der Platzgruppen auf den gesamten Zug und zu Kontrollzwecken wird die Besetzung zwischen den Stationen im gesamten Zug erfasst und an jeder Haltestelle eine Ein- und Aussteigerzählung durchgeführt.

Von der hier beschriebenen Methodik der Einmalerhebung (eine Erhebungsperiode) wird zugunsten einer Vier-Wellen-Erhebung abgewichen, wenn das EVU dies wünscht, die Auftraggeber zustimmen und die Entscheidung für die Vier-Wellen-Erhebung bis zum 31. Juli 2017 getroffen würde.

Die Auswahl der zu erhebenden Zugfahrten und Platzgruppen sowie die Hochrechnung der erfassten Daten wird nach einem fachlich anerkannten Verfahren durchgeführt.

- Es wird nach den vier Wochentagstypen Montag bis Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag/Feiertag differenziert.
- Das Design für die Erhebung 2018 wird dergestalt konzipiert, dass bezogen auf die Personenkilometer und die Einsteiger [jeweils pro Jahr] der Stichprobenfehler kleiner als 5 % bei einem Konfidenzniveau von 95% sein wird. Dabei gilt die Konvention, dass bei einer Einmalerhebung die Erhebungsergebnisse mittels vom Tarifyhaber zur Verfügung zustellender Ganglinien auf das Kalenderjahr ohne statistischen Fehler hochgerechnet werden können. Ersatzweise – und bei Bestand der zuvor genannten Konvention – wird für die gesamte Linie die Jahresganglinie des HVV verwendet. Soweit im Falle einer Vier-Wellen-Erhebung im Jahr 2018 die Erhebungsperioden nach den gleichen Grundsätzen wie bei der niedersachsenweiten Verkehrserhebung 2013 festgelegt werden, gilt bei der Vier-Wellen-Erhebung die Konvention, dass es sich um eine selbstgewichtende Stichprobe handelt. Im Zusammenhang mit der Bestimmung der Stichprobengröße wird den Erhebungsgutachtern bezüglich des ex ante qualifiziert von ihm zu schätzenden Variationskoeffizienten V folgende Randbedingung vorgegeben: Wochentagstyp Mo-Do: 0,30 (Nicht-HVZ) bzw. 0,25 (HVZ); Wochentagstypen Fr, Sa, So: 0,25 (Nicht-HVZ) bzw. 0,20 (HVZ).
- Bei der Entwicklung der Fragen für die Interviews haben Fragen, die der Einnahmenfeststellung dienen, Vorrang vor verkehrsplanerischen Fragestellungen.
- In der beschriebenen Erhebung werden auch Fahrgäste befragt, deren Fahrausweise zu Erlöskalkulationsgruppen gehören, bei denen die Erlöse nicht unmittelbar durch diese Verkehrserhebung ermittelt werden (z.B. Semestertickets oder Verbund-Tickets). Die weitere Darstellung der Nutzungsstruktur dieser Fahrtberechtigungen hat im Rahmen dieser Untersuchungen lediglich nachrichtlichen Charakter und dient statistischen Zwecken.

Ib Verkehrserhebungen zur Feststellung der Nicht-Verbund-Einnahmen nach Betriebsaufnahme (2019)

1 Ergebnisverwendung

Die **Verkehrserhebung nach Betriebsaufnahme**, im Jahr 2019 durchzuführen, bildet die Grundlage für die Ermittlung der Nicht-Verbund-Einnahmen gemäß § 8a Abs. 3 des Verkehrsvertrages.

2 Organisation und Finanzierung

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.8 Verkehrserhebungen

Mit der Durchführung der Verkehrserhebungen werden von den Auftraggebern auf dem Gebiet erfahrene Gutachter beauftragt. Zwischen Gutachter, dem EVU sowie Auftraggebern sind einvernehmlich der Erhebungszeitraum, etwaige Abweichungen vom nachfolgend dargestellten Erhebungsdesign sowie der Auswertungsumfang festzulegen.

Die Kosten für die o.a. Erhebungen werden von den Auftraggebern getragen. Die Auftraggeber führen unter Federführung der LNVG die Verfahren zur Auftragsvergabe durch und übernehmen die auftraggeberseitige Projektsteuerung.

3 Erhebungsdesign

Die Auftraggeber werden die Erhebung als kombinierte Zählung und Befragung mit folgendem Design durchführen lassen:

- Die Erhebung wird als Einmalerhebung (zum Teil auch als eingeschränkte Vollerhebung bezeichnet; jede Zugfahrt eines Wochentagstyps wird mindestens einmal erhoben), durchgeführt werden. Dabei sind bestimmte Platzgruppen zu definieren. Zur Hochrechnung der Platzgruppen auf den gesamten Zug und zu Kontrollzwecken wird die Besetzung zwischen den Stationen im gesamten Zug erfasst und an jeder Haltestelle eine Ein- und Aussteigerzählung durchgeführt.

Von der hier beschriebenen Methodik der Einmalerhebung (eine Erhebungsperiode) wird zugunsten einer Vier-Wellen-Erhebung abgewichen, wenn das EVU dies wünscht, die Auftraggeber zustimmen und die Entscheidung für die Vier-Wellen-Erhebung bis zum 31. Juli 2018 getroffen würde.

Die Auswahl der zu erhebenden Zugfahrten und Platzgruppen sowie die Hochrechnung der erfassten Daten wird nach einem fachlich anerkannten Verfahren durchgeführt.

- Es wird nach den vier Wochentagstypen Montag bis Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag/Feiertag differenziert.
- Das Design für die Erhebung 2019 wird dergestalt konzipiert, dass bezogen auf die Personenkilometer und die Einsteiger [jeweils pro Jahr] der Stichprobenfehler kleiner als 5 % bei einem Konfidenzniveau von 95% sein wird. Dabei gilt die Konvention, dass bei einer Einmalerhebung die Erhebungsergebnisse mittels vom Tarifyahaber zur Verfügung zustellender Ganglinien auf das Kalenderjahr ohne statistischen Fehler hochgerechnet werden können. Ersatzweise – und bei Bestand der zuvor genannten Konvention – wird für die gesamte Linie die Jahresganglinie des HVV verwendet. Soweit im Falle einer Vier-Wellen-Erhebung im Jahr 2019 die Erhebungsperioden nach den gleichen Grundsätzen wie bei der niedersachsenweiten Verkehrserhebung 2013 festgelegt werden, gilt bei der Vier-Wellen-Erhebung die Konvention, dass es sich um eine selbstgewichtende Stichprobe handelt. Im Zusammenhang mit der Bestimmung der Stichprobengröße wird den Erhebungsgutachtern bezüglich des ex ante qualifiziert von ihm zu schätzenden Variationskoeffizienten V folgende Randbedingung vorgegeben: Wochentagstyp Mo-Do: 0,30 (Nicht-HVZ) bzw. 0,25 (HVZ); Wochentagstypen Fr, Sa, So: 0,25 (Nicht-HVZ) bzw. 0,20 (HVZ).
- Bei der Entwicklung der Fragen für die Interviews haben Fragen, die der Einnahmenfeststellung dienen, Vorrang vor verkehrsplanerischen Fragestellungen.
- In der beschriebenen Erhebung werden auch Fahrgäste befragt, deren Fahrausweise zu Erlöskalkulationsgruppen gehören, bei denen die Erlöse nicht unmittelbar durch diese Verkehrserhebung ermittelt werden (z.B. Semestertickets oder Verbund-Tickets). Die weitere Darstellung der Nutzungsstruktur dieser Fahrtberechtigungen hat im Rahmen dieser Untersuchungen lediglich nachrichtlichen Charakter und dient statistischen Zwecken.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.8 Verkehrserhebungen

4 Pflichten des EVU

Das EVU ist verpflichtet, den Zählern und Befragern für die Zeit der Erhebungen inkl. Pretests Freifahrt in den Zügen der Erhebungslinien zu gewähren (inkl. Fahrt zum/vom Dienst; vgl. § 15 Abs. 4 des Verkehrsvertrages).

Das EVU ist verpflichtet, die verschiedenen Projektphasen der Verkehrserhebung aktiv und konstruktiv zu begleiten. Dazu gehören in jedem Fall die Gestellung eines kompetenten Ansprechpartners auf Seiten des EVU, die frühzeitige Information über Baustellen oder betriebliche Sonderereignisse auf der Erhebungslinie, die Bereitstellung von Fahrplänen für das Fahrplanjahr 2019 [EXCEL-basiert und nach den oben definierten Wochentagstypen differenziert] bis zum 1. Juni 2018, die Präsenz eines kompetenten Vertreters des EVU bei den projektbegleitenden Arbeitskreisen zur Verkehrserhebung (9 Sitzungen in Hannover) und Anerkennung der Erhebungsergebnisse bzgl. der Höhe der Nicht-Verbund-Einnahmen in € pro Jahr (brutto und einschl. Informationen zur Unternehmensreiseweite) in der nachfolgend beschriebenen Art und Weise.

Unabhängig von einer Anerkennung der Erhebungsergebnisse durch Dritte, wie z. B. die DB Regio AG, hat das EVU die Erhebungsergebnisse und die Ergebnisse des resultierenden Gutachtens zur Höhe der Einnahmen jeweils innerhalb von 6 Wochen nach Eingang beim EVU unaufgefordert anzuerkennen oder aber unter Benennung der konkreten Mängel (teilweise) abzulehnen. Die Ablehnung darf sich dabei nur auf die von einem konkret benannten Mangel betroffenen Teile der Erhebungsergebnisse oder des Gutachtens beziehen. Verändern die Auftraggeber bzw. das von diesen beauftragte Unternehmen nach Ablehnung durch das EVU die Erhebungsergebnisse oder das Gutachten, läuft die in Satz 1 dieses Absatzes genannte Frist erneut. Die vorgenannte Frist von 6 Wochen gilt nicht, wenn das EVU nachweist, dass es den Mangel nicht eher erkennen konnte. Alle Teile der Erhebungsergebnisse und des resultierenden Gutachtens zur Höhe der Einnahmen, die das EVU nicht innerhalb der o. g. Frist unter Benennung der konkreten Mängel abgelehnt hat, gelten danach auch ohne ausdrückliche Anerkennung als vom EVU anerkannt.

Die im vorigen Absatz genannten Regelungen gelten unter der Prämisse, dass die Erhebungsergebnisse und die Ergebnisse des resultierenden Gutachtens dem EVU in prüffähiger Form vorliegen. „Prüffähig“ sind die o. a. Dokumente / Daten dann, wenn sie den entsprechenden Festlegungen in der Leistungsbeschreibung der Erhebungen entsprechen. Es ist ausreichend, wenn die Erhebungsergebnisse und das Gutachten in elektronischer Form vorliegen.

Ic Regelmäßige Verkehrserhebungen zur Feststellung der Nicht-Verbund-Einnahmen im Zwei-Jahres Rhythmus, nach 2019

Spätestens ab 2021 hat das EVU mindestens im Zwei-Jahres-Rhythmus Verkehrserhebungen zur Feststellung der Nicht-Verbund-Einnahmen, z.B. Einnahmen im DB-Tarif, durchzuführen (2021; 2023; 2025; 2027). Bei etwaiger Vertragsverlängerung hat das EVU auch im letzten Vertragsjahr (2028 oder 2029) eine derartige Erhebung durchzuführen.

Die Kosten der vorstehend beschriebenen Erhebungen werden nicht von den Auftraggebern getragen. Für die Erhebungsdurchführung bildet das EVU einen projektbegleitenden Arbeitskreis. Die Auftraggeber sind in diesen Arbeitskreis einzubeziehen und erhalten kostenfrei und unaufgefordert die Ergebnisse der Erhebungen (Berichtsband in Papierform und auf Datenträger; komplette Zählungsdatenbank und Interviewdatenbank auf Datenträger).

Die o.a. Erhebungen werden zur Bestimmung der Ausgangseinnahmen gemäß Verkehrsvertrag § 8 Abs. 7 und der Mehreinnahmen gemäß Verkehrsvertrag § 8 Abs. 8 durchgeführt. Es kommt das Erhebungsdesign aus Ziffer Ib Pkt. 3 dieser Anlage zur Anwendung.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.8 Verkehrserhebungen

Ila Verkehrserhebungen zur Feststellung der Nachfragestruktur bzw. der Einnahmeansprüche im Niedersachsentarif

Erhebungen zum Niedersachsentarif richten sich nach den im Niedersachsentarif geltenden Verträgen. Das EVU hat die Erhebungen für die Einnahmeaufteilung bei relationslosen Tickets (insbesondere Niedersachsenticket) durchzuführen, dabei ist eine Kombination mit den Erhebungen nach Abschnitt Ib und Ic möglich (Erhebungen nach Ib werden dabei wie oben beschrieben von den Auftraggebern durchgeführt). Die Kosten der Erhebungen in Kombination mit Erhebungen nach Ib werden von den Auftraggebern getragen, Kosten der Erhebungen in Kombination mit Erhebungen nach Ic bzw. Kosten der unabhängig von Erhebungen nach Ib oder Ic durchgeführten Erhebungen sind vom EVU zu tragen.

Ilb Verkehrserhebungen zur Feststellung der Erlöse im HVV-Tarif

1 Erhebungsarten

Bei Verkehrserhebungen, die zur Feststellung der Erlöse im HVV-Tarif dienen, ist zu unterscheiden zwischen

- Fahrgastzählungen mittels AFZS (oder ersatzweise Erhebungspersonal) und
- kombinierten Fahrgastzählungen und -befragungen. Diese Erhebungsart wird vom HVV als Strukturhebung bezeichnet.

2 Organisation und Finanzierung von Strukturhebungen

Mit der Durchführung der Strukturhebungen werden vom HVV auf dem Gebiet einschlägig versierte Gutachter beauftragt. Ggf. werden Leistungen im Zusammenhang mit der Feldarbeit von Personal des HVV erbracht. Der HVV führt voraussichtlich sämtliche sich an die Feldarbeit anschließende Berechnungsschritte durch.

Die Kosten werden vom EVU übernommen. Die Verteilung der Kosten für die in Rede stehenden Erhebungen ergibt sich aus dem HVV-Kooperationsvertrag § 12 (vgl. Teil [IV_HVV 1; Anhang 4.01](#)), vgl. hierzu auch Teil II, Kap. 2.2. d. Der HVV übernimmt die Aufgaben der Projektsteuerung.

Aspekte der Durchführung und Finanzierung von Fahrgastzählungen sind in Punkt 5 geregelt.

3 Erhebungsintervalle

Strukturhebungen werden im südlichen Erweiterungsgebiet des HVV seit dem Jahr 2005 in der Regel alle fünf Jahre durchgeführt. Der HVV führt zusätzliche Strukturhebungen durch, wenn sich das Fahrtenangebot oder das Tarifniveau erheblich verändert.

Die Entscheidung zur Durchführung zusätzlicher Strukturhebungen liegt beim HVV in Abstimmung mit der LNVG.

In den Jahren, in denen keine Strukturhebung durchgeführt wird, werden die im Rahmen der gemäß Pkt. 5 dieses Kapitels durchgeführten Fahrgastzählungen ermittelten Zählraten für die Einnahmeaufteilung im HVV-Tarif genutzt. Dazu ordnet der HVV die vom EVU zu liefernden Daten jeweils einer von fünf Zählperioden je Fahrplanjahr zu. Die Zählperioden werden vom HVV abgegrenzt (voraussichtlich vier Zählperioden in Anlehnung an die Kalenderquartale + eine Zählperiode für die Sommerferien in Niedersachsen).

Abweichungen von diesem Erhebungsplan behalten sich Auftraggeber und HVV vor.

4 Ergebnisverwendung

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.8 Verkehrserhebungen

Die Ergebnisse, die im Rahmen der **Verkehrserhebungen zur Feststellung der Erlöse im HVV-Tarif** gewonnen werden, dienen als **Input** für die vom HVV durchzuführenden Berechnungen zur Einnahmearteilung im HVV-Tarif. Die wirtschaftliche Bewertung der Ergebnisse aus der Einnahmearteilung ist im Verkehrsvertrag § 8b geregelt.

5 Erhebungsdesign - Fahrgastzählungen

Die Fahrgastzählungen für die Feststellung der Erlöse im HVV-Tarif sind mittels AFZS durchzuführen. Daher ist das EVU verpflichtet, die Zählraten aus AFZS, die im Rahmen der kontinuierlichen Fahrgastzählungen ab Betriebsaufnahme zu generieren sind (vgl. Kapitel III), dem HVV zu übermitteln. Dem EVU werden hierfür keine Kosten gesondert erstattet. Die genauen Anforderungen an AFZS-Daten sind in Kapitel III beschrieben.

~~Sollte sich das AFZS oder die Auswertesoftware als funktionsuntüchtig erweisen (vgl. Kapitel III), wird unter der Federführung des HVV pro Fahrplanjahr mindestens eine Fahrgastzählung mit Erhebungspersonal durchgeführt.~~ Abweichend von der zuvor beschriebenen Nutzung von AFZS-Daten kann der HVV pro Fahrplanjahr mindestens eine Fahrgastzählung mit Erhebungspersonal durchführen, sollte für ihn absehbar sein, dass qualitativ oder quantitativ weniger AFZS-Daten vorliegen werden, als gemäß Regelkonzept (vgl. Kapitel III) vorgesehen. ~~Die Kostentragung für die in Rede stehenden Zählungen ergibt sich aus dem HVV-Kooperationsvertrag § 12 (vgl. Teil IV; Anhang 4.01), s. a. Ziffer 2 dieses Kapitels.~~ Der HVV übernimmt die Aufgaben der Projektsteuerung.

Die Kostentragung für die in Rede stehenden Zählungen ergibt sich aus dem HVV-Kooperationsvertrag § 12 (vgl. Teil IV_HVV 1; Anhang 4.01), s. a. Ziffer 2 dieses Kapitels.

~~Das EVU bekommt gegen Nachweis die von ihm zu tragenden Kosten einer Fahrgastzählung mit Erhebungspersonal des HVV erstattet, wenn es nicht vom EVU zu vertreten ist, dass AFZS-Daten nicht in der Qualität und Quantität vorliegen, wie gemäß Regelkonzept vorgesehen (siehe Kap. III Ziff. 3).~~

Sind wegen Funktionsuntüchtigkeit der AFZS, der Software oder der Hardware HVV-Zählungen mit Zählpersonal erforderlich und hat das EVU dies zu verschulden (zu den vom EVU insoweit zu erfüllenden Anforderungen vgl. Kapitel III Ziff. 2 - Regelkonzept), sind die Auftraggeber berechtigt, eine Vertragsstrafe in Höhe von 60 % des in Kapitel III - Ersatzkonzept genannten pauschalen Erstattungsbetrages zu erheben (jeweils pro durchgeführter Fahrgastzählung, die mit Erhebungspersonal durchgeführt wird; maximal eine Fahrgastzählung pro Kalenderhalbjahr). Die in Kapitel III Ziff. 3 genannte Dynamisierung gilt auch für diese Vertragsstrafe; § 16 Abs. 8 und 9 des Verkehrsvertrags (Anlage A.0) gelten entsprechend.

6 Erhebungsdesign - Strukturerhebungen

Das Erhebungsdesign für Strukturerhebungen für die Feststellung der Erlöse im HVV-Tarif ist in bilateraler Vereinbarung zwischen der LNVG und dem HVV geregelt worden. Die wesentlichen Merkmale sind:

- kombinierte Fahrgastzählung (Einsteiger, Aussteiger, Besetzung) und Fahrgastbefragung. Soweit Zählraten aus AFZS verfügbar sind und die Vorgehensweise zwischen LNVG, Hamburg und HVV einvernehmlich abgestimmt ist, kann auf die Fahrgastzählung mittels Zählpersonal verzichtet werden und stattdessen auf AFZS-Daten zurückgegriffen werden. In diesem Falle besteht die Strukturerhebung "nur" aus einer reinen Fahrgastbefragung.
- Mindestbesetzung Erhebungspersonale: ein Zähler pro Wagen (DoSto)

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.8 Verkehrserhebungen

- Die Besetzung ist separat für jeden Wagen zu notieren und aufzubereiten. ▪ Es wird nach den vier Wochentagstypen Montag bis Donnerstag, Freitag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag differenziert.
- Konfidenzberechnungen sind Bestandteil des Leistungsumfangs.
- Erhebung von Nutzungshäufigkeiten bei HVV-Zeitkarten, soweit vom HVV oder vom Aufgabenträger gewünscht.
- Aus erhebungstechnischen Gründen werden auch in dieser Erhebung Fahrgäste mit Fahrweisen befragt, die nicht zur Erlöskalkulationsgruppe HVV-Tarif gehören (z.B. BB DB oder Semesterticket).

7 Pflichten des EVU

Das EVU ist verpflichtet, den Zählern und Befragern für die Zeit der Durchführung der Erhebungen Freifahrt in allen Zügen der vertragsgegenständlichen Leistungen zu gewähren (inkl. Fahrt zum/vom Dienst; vgl. § 15 Abs. 4 des Verkehrsvertrages).

IIc Weitere von den Auftraggebern veranlasste und finanzierte Verkehrserhebungen

Die Auftraggeber können während des Betriebszeitraums weitere Erhebungen (Zählungen, Befragungen oder auch kombinierte Fahrgastzählungen und -befragungen) durchführen bzw. durch hierfür beauftragte Gutachter durchführen lassen. Die Erhebungskosten werden von den Auftraggebern getragen. Die Verpflichtung des EVU nach Kapitel Ia Ziff. 4 erster Absatz gilt auch für diese Maßnahmen.

III Kontinuierliche Fahrgastzählungen mittels AFZS ab Betriebsaufnahme

1 Grundsätze

Das EVU ist verpflichtet, unmittelbar ab Betriebsaufnahme in den entsprechend ausgerüsteten Zügen (2 Züge á 5 Wagen) kontinuierlich Nachfragedaten mittels automatischer Fahrgastzählssysteme (AFZS) zu generieren (**Regelkonzept**).

Soweit im Übergabeprotokoll zu den Fahrzeugen (vgl. § 29 Abs. 2 des Fahrzeugmietvertrags, Anlage D.00) nichts anderes vermerkt ist, gilt das AFZS als vollumfänglich einsatzbereit. Dies betrifft die Funktionsfähigkeit sämtlicher Türsensoren, die funktionierende Datenübertragung innerhalb des Zuges von den Türen zum zentralen Zugrechner sowie die Funktionsfähigkeit der Zählsoftware im Zug (Hersteller: Firma DILAX), des zentralen Rechners und der Übertragungstechnik via Mobilfunk zu einer vom EVU vorzuhaltenden Empfangsstation.

Innerhalb der ersten sechs Monate nach Betriebsaufnahme wird eine Vergleichszählung (Ergebnisse einer Zählung mit Personen vs. Ergebnisse der AFZS-Zählung) durchgeführt, damit das EVU die Möglichkeit zur Feinjustierung der Sensoren und zur Bestimmung der Korrekturfaktoren in seiner Auswertesoftware (außerhalb des Zuges) hat. Die Vergleichszählung wird von den Auftraggebern finanziert und federführend organisiert. Ggf. bedienen sich die Auftraggeber für dieses Zählprojekt eines Gutachters. Das EVU muss die Feinjustierung vier Wochen nach Erhalt der Ergebnisse der Zählung mit Personen abgeschlossen haben. Nach der Feinjustierung der Sensoren muss das EVU eine Zählgenauigkeit im Rahmen der in ~~Teil A, Ziff. 2.7 Kapitel 7~~ der VDV-Schrift 457 (Automatische Fahrgastzählssysteme), [Version 2.0 \(6/2015\)](#), genannten Toleranz garantieren,

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.8 Verkehrserhebungen

es sei denn, dass die in der VDV-Schrift 457 geforderte Zählgenauigkeit in der Vergleichszählung nicht erreicht werden sollte - dann wird die in der Vergleichszählung ermittelte Zählgenauigkeit der dauerhafte Anforderungsmaßstab für die vom EVU zu garantierende Zählgenauigkeit. Ab diesem Zeitpunkt trägt das EVU die gemäß den Regelungen in Ziff. 2 eingeschränkte Gewähr für die Validität der Zähldaten (Definition der hierfür geschuldeten Leistungen und Darstellung der Folgen von Defekten am AFZS siehe Ziffer 2 dieses Kapitels).

Bis zu diesem Zeitpunkt muss das EVU zwar Zähldaten mittels AFZS generieren, jedoch nicht für die Zählgenauigkeit (und damit ebenfalls nicht für die Validität) der Zähldaten garantieren. Nach Abschluss der Feinjustierung entscheiden die Auftraggeber nach Beratung mit dem EVU in Ansehung der Ergebnisse der Feinjustierung, ob die bis zu diesem Zeitpunkt generierten Zählergebnisse verworfen werden oder in die Hochrechnung für das Restjahr 2018 und das Jahr 2019 einbezogen werden.

Die Auftraggeber werden bei der Methodik der Vergleichszählung einschlägige Anforderungen der VDV-Schrift 457, Version 2.0 beachten.

2 Regelkonzept

Dem EVU obliegen im Regelkonzept

- die Beschaffung einer Auswertesoftware und dafür erforderlicher Computer-Hardware (PC),
- die Anpassung der Auswertesoftware an die örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten und an die Datenschnittstelle der Zähldatensoftware der Zähldatenrechner in den Fahrzeugen,
- die Mitwirkung an der Vergleichszählung nach Betriebsaufnahme (genauere Anforderungen, siehe sogleich),
- die auf die Vergleichszählung folgende Feinjustierung der Korrekturfaktoren in der Auswertesoftware,
- die Behebung von Schäden an den Zählgeräten, den Zähldatenrechnern und der Zähldatensoftware in den Fahrzeugen, die durch Vandalismus und Fehlgebrauch verursacht worden sind, sowie der ordnungsgemäße Betrieb der Zählgeräte und die ordnungsgemäße Anwendung der Software

und

- die mit dem Betrieb der Zählgeräte zusammenhängenden Leistungen der Aufbereitung der Daten, der Datenverwaltung und des Datentransfers

sowie

- die Information der Auftraggeber über etwaige Fehlfunktionen oder den Sachstand zu möglichen Fehlerbehebungen.

Unter der Voraussetzung, dass keine Defekte des AFZS vorliegen, die vom Beisteller der Fahrzeuge zu vertreten sind, liegen bei Erfüllung der zuvor aufgezählten Obliegenheiten des EVU valide Zähldaten vor. Im Umkehrschluss gilt, dass die Verpflichtung, die Validität der Zähldaten zu garantieren, voraussetzt, dass keine Defekte des AFZS vorliegen, die vom Beisteller der Fahrzeuge zu vertreten sind.

Das EVU ist in seiner Entscheidung frei, welche Auswertesoftware es beschafft. Es wird darauf hingewiesen, dass bei dem HVV und der LNVG die Software FAN ("Fahrgastanalyse im Nahverkehr") der Firma GVS, Hannover, im Einsatz ist und die Exportdaten der Auswertesoftware des EVU in Strukturen vorliegen müssen, die das direkte Einlesen, d.h. ohne manuelle Umformatierungen, in die Softwaresystem FAN ermöglichen.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.8 Verkehrserhebungen

Zu den Mitwirkungspflichten des EVU im Zusammenhang mit der Vergleichszählung nach Betriebsaufnahme gehören

- die Gestellung eines kompetenten Ansprechpartners auf Seiten des EVU,
- die Zurverfügungstellung des Umlaufplanes der AFZS-Züge (Definition siehe unten) und
- die Präsenz bei Projektbesprechungen (maximal 5) inkl. Erstellung von Ergebnisprotokollen.

Aus dem vorstehend genannten Umlaufplan muss hervorgehen, welche Betriebsleistungen (Zug-Nr.) von den AFZS-Zügen an einem bestimmten Kalendertag erbracht werden. Der Umlaufplan ist für den Zeitraum von Betriebsaufnahme bis zum Abschluss der Vergleichszählungen an die LNVG und an einen etwaig von den Auftraggebern beauftragten Gutachter per E-Mail zu übermitteln. Der Umlaufplan muss die Vorschau für die nächsten 28 Tage beinhalten. Änderungen im Umlaufplan der AFZS-Züge, z.B. das „Um-switchen“ auf einen Laufplantag, sind unmittelbar nach Änderungsentscheidung vom EVU an die LNVG und an einen etwaig von den Auftraggebern beauftragten Gutachter per E-Mail zu übermitteln.

Die Ergebnisse nebst Rechengang der Feinjustierung der Korrekturfaktoren in der Auswertesoftware muss das EVU in schriftlicher Form dokumentieren und gegenüber den Auftraggebern offenlegen.

Im Zusammenhang mit dem ordnungsgemäßen Betrieb der AFZS und der Auswertesoftware ist das EVU dazu verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Daten fehlerfrei spezifiziert erhoben werden und sachgerecht aufbereitet und verwaltet werden. Die Messwerte sind daher in Bezug auf die Attribute

- Erhebungsmerkmal (Einsteiger oder Aussteiger),
- Erhebungszeit,
- Erhebungsort (Haltestelle) und
- Zugbildung (nur bei etwaigen Abweichungen vom 5-Wagen-Konzept)

fehlerfrei zu generieren und anschließend mit den zuvor genannten Attributen korrekt zu verwalten. Das EVU hat dabei auch dafür zu sorgen, dass zuginterne Rechner- und Informationssysteme (z.B. zur Positionsbestimmung) ordnungsgemäß funktionieren. Zu den Pflichten des EVU gehört, bei der Aufbereitung der Daten, die örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Dem EVU obliegt außerdem, die generierten Datensätze mit den korrekten Zugfahrt-Nummern zu ergänzen und sie zu kompletten Zugfahrten mit korrekter Haltestellenfolge zusammenzufassen.

Bei den Korrektur- und Ausgleichsrechnungen sind die Vorgaben von Kapitel 8.1 der VDV-Schrift 457 Version 2.0 (6/2015), ~~"Rahmenlastheft Automatische Fahrgastzählsysteme – Teile A, B und C"~~ zu beachten.

Werden alle zuvor genannten Anforderungen erfüllt, gelten die AFZS-Daten als valide.

Das EVU ist verpflichtet, ab Betriebsaufnahme die AFZS permanent einzusetzen, d.h., dass bei jeder Fahrplanfahrt von Zügen, die mit AFZS ausgerüstet sind, Zählraten zu generieren sind.

Im Zusammenhang mit der Datengenerierung, -nachbearbeitung, -verwaltung und dem Datentransfer gelten die folgenden Definitionen:

1. "technische Rohdaten"

(Daten, von den Sensoren generiert und von der Software der Firma DILAX/Interautomation in den Fahrzeugrechnern bis zum Export verwaltet)

2. "planerische Rohdaten"

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.8 Verkehrserhebungen

(technische Rohdaten nach dem Import in die Auswertesoftware des EVU und nach Hinzufügung von Zugnummern, Plausibilisierung der Haltestellenfolgen/Zugläufe)

3. "Zähldaten"

(planerische Rohdaten nach Anwendung von Korrekturfaktoren, eines Ein- und Aussteigerausgleichs (Saldenausgleich) sowie weiterer Korrekturen, z.B. zur Bereinigung der sogenannten Wartesaal- und Putzkolonneneffekte)

Die gewonnenen Daten (AFZS-Zähldaten sowie die dazugehörigen Sollfahrten) sind **monatlich, spätestens am 20. Tag des Kalendermonats nach dem Kalendermonats, in dem die jeweilige Erhebungszugfahrt durchgeführt wurde**, als Microsoft-EXCEL-Datei an die LNVG zur weiteren Hochrechnung zu übermitteln. Das genaue Datenformat ist mit der LNVG abzustimmen. Es müssen folgende Informationen zur Verfügung gestellt werden:

- Soll-Daten: Linie, eindeutige Fahrtenkennzeichnung, Tagesart, Fahrplanperiode.
- Ist-Daten ("Zähldaten"; s.o.): Zählperiode, Linie eindeutige Fahrtenkennzeichnung, Zähldatum, Einsteiger je Haltestelle (Gesamtzug), Aussteiger je Haltestelle (Gesamtzug), Zählgüte der Fahrt (Differenz der gezählten Einsteiger u. Aussteiger).

Auf Verlangen der Auftraggeber sind auch planerische Rohdaten (s.o.) zu übermitteln.

Das EVU trägt die Verantwortung für den Schutz der Daten vor Verlust oder Manipulation.

3 Ersatzkonzept

Sollte das EVU gar keine oder keine validen Zähldaten an die Auftraggeber liefern, gelten die nachfolgenden Bestimmungen des **Ersatzkonzeptes**.

Im **Ersatzkonzept** ist das EVU verpflichtet, auf Verlangen der Auftraggeber pro Kalenderhalbjahr eine Fahrgastzählung mit Zählpersonal durchzuführen. Weitere Merkmale dieser Fahrgastzählungen sind:

- Zählung der Besetzung zwischen den Stationen und
 - nur der Einsteiger je Station oder nur der Aussteiger je Station oder
 - der Ein- und Aussteiger je Station.
- Prinzip der eingeschränkten Vollerhebung: An den vier Wochentagstypen
 - Montag – Donnerstag (Montag 20 – 30 % Anteil an den in diesem Wochentagstyp erhobenen Zugfahrten),
 - Freitag,
 - Sonnabend sowie
 - Sonn- und Feiertag

ist jede Zugfahrt eines Wochentagstyps mindestens einmal zu erheben.

- Mindestbesetzung Zählpersonale: ein Zähler pro Wagen (Dosto).
- Die Besetzung ist separat für jeden Doppelstockwagen zu notieren und aufzubereiten.
- Erfassung der Anzahl mitgeführter Fahrräder.
- Erhebungsdurchführung: maximal innerhalb von 12 Wochen nach Aufforderung durch die Auftraggeber
- Maximaler Zählzeitraum: 38 Tage (5 Wochen + Fr, Sa, So)
- Prüfung, Plausibilisierung und Konsolidierung (Herstellung der Widerspruchsfreiheit) der Daten.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.8 Verkehrserhebungen

- Übermittlung geprüfter, plausibilisierter und konsolidierter Daten spätestens 3 Wochen nach Ende der Zählung an die Auftraggeber (EXCEL-Format) nebst Erläuterungsbericht (Erhebungsablauf, Datenbeschreibung, synoptische Darstellung der Nachfrage und Kommentierung der Nachfragesituation).

Die Kosten des Ersatzkonzeptes **trägt das EVU, es sei denn, dass das EVU** aufgrund von AFZS-Defekten, die vom Beisteller der Fahrzeuge oder durch die ECM zu verantworten sind, die mangelnde Umsetzung des Regelkonzeptes (siehe Pflichten gemäß Kapitel III.2) nicht zu vertreten hat, **oder es sei denn, dass der AFZS-Zugverband in Gänze keine Daten geniert und deshalb insgesamt quantitativ weniger AFZS-Daten vorliegen, weil aufgrund von Untersuchungen nach §§ 32, 33 EBO ersatzweise Nicht-AFZS-Wagen in den AFZS-Zugverband eingeschert sind.** Liegt **kein** schuldhaftes Verhalten seitens des EVU vor, werden ihm für jedes Zählungsprojekt (bestehend aus der Summe der einzeln gezählten Zugfahrten gemäß 2. Tired dieser Ziffer), das von den Auftraggebern gefordert wird, pauschal 30.000 € netto von den Auftraggebern erstattet (Preisstand 2014; Fortschreibung zu 100 % mit dem Verhältnis des Indexes der tariflichen Stundenverdienste im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich (Deutschland) „H 49.3 Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr“ des Statistischen Bundesamtes (vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 16, Reihe 4.3, Index der tariflichen Stundenverdienste ohne Sonderzahlungen, 1.1 Deutschland, Genesis-Code WZ08-493) des laufenden Jahres zur Preisbasis 2014 dieses Indexes).

Dem EVU ist es freigestellt, die Zählungsprojekte vollständig in Eigenregie durchzuführen oder Dienstleister einzuschalten. Eine Person darf bei einer Zählungsfahrt jedoch nicht als Zugbegleitpersonal (Servicekraft oder Sicherheitskraft) und als Zählpersonal eingesetzt werden.

Über den Pauschalbetrag hinaus werden dem EVU keine weiteren Kosten erstattet. Es besteht für das EVU keine Verpflichtung nachzuweisen, die pauschal gewährten Mittel auch tatsächlich verbraucht zu haben.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9 Anhang 1, Anlage 2: Aufteilungsschlüssel der Umsätze

Die Brutto-Einnahmen werden für die Berechnung der Vergütung gemäß § 3 Absatz 1 Vertriebsvertrag im Fall des § 3 Absatz 3 lit. c) sowie für die Berechnung des pauschalisierten Schadensersatzes gemäß § 5 Abs. 3 Vertriebsvertrag wie folgt stationsbezogen auf die SPNV-Teilnetze aufgeschlüsselt:

Station	Unterelbe 2018+	Weser-Elbe-Netz (ab 2022)	S-Bahn Hamburg	Hanse-Netz (ab 2019)
Hamburg Hbf*	FAA: 45 20% pbedV: 0 %		s. u.	FAA: 85 80% pbedV: 100%
Hamburg-Harburg*	FAA: 45 20% pbedV: 0 %		s. u.	FAA: 85 80% pbedV: 100%
Buxtehude	35%	10%	55%	
Horneburg	60%		40%	
Stade	60%		40%	
Hammah (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	100%			
Himmelpforten (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	100%			
Hechthausen (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	100%			
Hemmoor (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	100%			
Wingst (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	100%			
Cadenberge (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	100%			
Otterndorf (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	100%			
Cuxhaven (ab 2020; bis Ende 2019: Vertrieb B)	60%	40%		

*In Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg sind am Vertrieb A nur die Teilnetze „Unterelbe 2018+“ und „Hanse-Netz“ beteiligt; die ergänzenden Vorgaben in Anlage A.9 zur maximal vom Vertriebsvertrag erfassten Anzahl der FAA sind zu beachten. Für die übrigen SPNV-Netze (S-Bahn Hamburg, Netze nach Schleswig-Holstein) bestehen davon unabhängig weitere Vertriebsrechte und -pflichten.

SPNV-Dienstleistungen Unterelbe 2018+

Teil III, Anlage A.9 Anhang 1, Anlage 2: Aufteilungsschlüssel der Umsätze

Für den Fall, dass einzelne SPNV-Teilnetze noch nicht in den Vertriebsvertrag integriert sind, sind die (übrigen) Prozentzahlen je Station als Gewichtungen zu verstehen.

Die stationsbezogene Aufschlüsselung erfolgt, nachdem ggf. die Umsatzanteile abgezogen wurden, die nicht auf folgende Tarife entfallen:

- Zu einem Verkehrsverbund gehörende Tarife (HVV*, VBN, GVH, VRB, VSN, NVV, Der Sechser, Münsterland-Tarif, Hochstift-Tarif), sofern an der jeweiligen Station im Vertriebsortiment enthalten,
- NRW-Tarif, sofern an der jeweiligen Station im Vertriebsortiment enthalten,
- C-Tarif der BB DB einschl. der Sonderangebote im SPNV (z. B. Schönes-Wochenende-Ticket, Quer-Durchs-Land-Ticket, Ländertickets, Hoppertickets usw.),
- Anstoßtarife im SPNV,
- neue Gemeinschafts- oder Übergangstarife i. S. des § 12 Abs. 2 des Verkehrsvertrages, sofern die Auftraggeber deren Anwendung verlangen.

Umsätze des Niedersachsentarifs werden nach § 3 Absatz 3 lit. a) verprovisioniert und bleiben damit bei der hiesigen Aufschlüsselung **für die Berechnung der Vergütung gemäß § 3 Absatz 1 Vertriebsvertrag** ebenfalls außen vor. Bei der Berechnung des **pauschalisierten Schadensersatzes** gemäß § 5 Abs. 3 Vertriebsvertrag sind Umsätze des Niedersachsentarifs hingegen in die o. g. stationsbezogene Aufschlüsselung einzubeziehen.

Umsätze des HVV-Übergangstarifs Cuxhaven und des VBN-Übergangstarifs nach Cuxhaven werden gesondert behandelt:

- Umsätze des HVV-Übergangstarifs Cuxhaven werden an allen Stationen zu 100 % dem EVU des Netzes Unterelbe 2018+ zugeordnet.
- Umsätze des VBN-Übergangstarifs nach Cuxhaven (nur in Cuxhaven zu vertreiben) werden zu 100 % dem EVU des Wesser-Elbe-Netzes zugeordnet.

* Umsätze aus HVV-e-Tickets gehören im Sinne des Vertriebsvertrages nicht zu den Umsätzen, die durch den stationären Vertrieb (**hier: FAA und pbedV**) generiert werden.

Nachtrag
zum Verkehrsvertrag Unterelbe 2018+
zur
Änderung der Pünktlichkeitsbewertung

zwischen

1. der **Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH**,
Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover

- nachfolgend „**LNVG**“ genannt –

2. der **Freien und Hansestadt Hamburg**, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende,
Alter Steinweg 4 - 20459 Hamburg

- nachfolgend „**BVM**“ genannt

- die Vertragsparteien zu 1. und 2. nachfolgend gemeinsam „**Aufgabenträger**“ genannt -

und

3. **Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Start Unterelbe**,
Am Bahnhof 1
27472 Cuxhaven

- nachfolgend „**EVU**“ genannt –

- nachfolgend „Aufgabenträger“ und „EVU“ gemeinsam auch „**Vertragspartner**“ genannt –

Vorbemerkung

Zwischen den Vertragspartnern besteht der Verkehrsvertrag Unterelbe 2018+ („**Verkehrsvertrag**“ oder „**VV**“), dem ein ursachenunabhängiges Pünktlichkeitsbewertungssystem zugrunde liegt, welches zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses ein ausgewogenes Bewertungssystem darstellte.

In den letzten Jahren verschlechterten sich die Pünktlichkeitswerte jedoch - insbesondere unter Betrachtung der Vor- und Nach-Corona-Zeiträume, d.h. der Zeiträume bis 2019 sowie ab 2022 -

signifikant. Die Ursachen für die seither erheblich gestiegene Unpünktlichkeit liegen in den deutlich überwiegenden Fällen nicht im Verantwortungs- und Einflussbereich des EVU. Infolge der signifikanten Verschlechterung der Pünktlichkeitswerte stiegen die Malusbeträge für Unpünktlichkeit in den letzten Jahren deutlich an.

Diese Entwicklung war den Vertragspartnern nicht vorhersehbar. Vielmehr gingen sie zum Zeitpunkt des Zustandekommens des Verkehrsvertrages in berechtigter Weise davon aus, dass sich die Pünktlichkeitswerte auch zukünftig im bis dahin bekannten Rahmen bewegen, zumindest jedoch nicht in derart erheblicher Weise verschlechtern würden, ohne dass dies durch das EVU - in der ganz überwiegenden Zahl der Fälle - hätte beeinflusst oder verhindert werden können.

Die im Verkehrsvertrag bisher verankerte ursachenunabhängige Pünktlichkeitsbewertung soll daher - beginnend mit dem Jahr 2023 - aufgrund des nachweislich hohen Anteils von Verspätungsursachen außerhalb des Einflussbereichs des EVU in eine ursachenbezogene Pünktlichkeitsbewertung geändert werden. Sie dient der Vermeidung der Verschiebung der von den Vertragspartnern gewollten Risikozuweisung und damit nicht zuletzt des vertraglichen Äquivalenzverhältnisses. Ihr liegt ein Rechenmodell zugrunde, welches die nicht dem EVU zuordenbaren Anteile der Verspätungspönale reduziert, gleichzeitig aber die direkt dem EVU zuordenbaren Anteile der Verspätungen doppelt und damit stärker als in den vorherigen Jahren gewichtet. Dadurch bleibt ein hoher Anreiz zur Verminderung von Verspätungen und zur Einflussnahme auf die durch den Infrastrukturbetreiber verursachte Unpünktlichkeit erhalten.

Die Erforderlichkeit der angestrebten Änderung ergibt sich aus Umständen, die der öffentliche Auftraggeber im Rahmen seiner Sorgfaltspflicht nicht vorhersehen konnte, zudem verändert sich aufgrund der Änderung der Gesamtcharakter des Auftrags nicht. Die Vertragspartner gehen davon aus, dass es sich bei diesem Nachtrag nicht um eine wesentliche Änderung des Verkehrsvertrages i.S.v. §132 GWB handelt.

Die Vertragspartner vereinbaren daher im Einzelnen Folgendes:

§ 1 Gegenstand dieses Nachtrags

Gegenstand dieses Nachtrags ist die Umsetzung einer ursachenbezogenen Pünktlichkeitsbewertung.

§ 2 Umsetzung der ursachenbezogenen Pünktlichkeitsbewertung

- (1) Die Umsetzung der ursachenbezogenen Pünktlichkeitsbewertung erfolgt einerseits durch die Reduzierung des sich nach Anlage A.3 Ziff. 3.1 „Pünktlichkeit“ des Verkehrsvertrages ergebenden Maluswertes für Unpünktlichkeit um die nicht dem EVU zuordenbaren Anteile der Verspätungsbewertung, sowie andererseits durch die doppelte Gewichtung der direkt dem EVU zuordenbaren Verspätungsanteile.
- (2) Im Einzelnen erfolgt die Berechnung des Maluswertes für Unpünktlichkeit nach folgenden Schritten:



1. Zunächst wird der ursachenunabhängige Malus für Unpünktlichkeit gemäß Anlage A.3 Ziff. 3.1 VV unverändert berechnet.
Sowohl die Abweichungsklassen einschließlich deren Zielwerte und Gewichtungen als auch die Malusberechnung bleiben unverändert, so dass sich hieraus im ersten Schritt der ursachenunabhängige Gesamtmalus für das Leistungsjahr ergibt.
 2. Die Verspätungsminuten sämtlicher Ankunfts- und Abfahrtsverspätungen mit einer Verspätung von über 3 Minuten bis einschließlich 59 Minuten innerhalb des Leistungsjahres werden je Verspätungsgrund addiert.
Grundlage für die Verspätungsgründe bildet die zugehörige DB InfraGo-Codierung der Verspätungsmeldung. Die Summe der zusammengefassten Verspätungsminuten aller Verspätungsgründe bildet die ungewichtete Gesamtverspätung im jeweiligen Leistungsjahr.
 3. Die erfassten Summen der einzelnen Verspätungsgründe werden den folgenden vier Verursachern zugeordnet:
 - a) Nur EVU
 - b) EIU
 - c) Anteilig EVU
 - d) Nicht EVU.
 Die Zuordnung der einzelnen Verspätungsgründe zu den Verursachern ist der **Anlage** („...“, Anlage A.3 Anhang 5“ einschließlich Ursachenzuordnung + Verspätungsmeldungen 2023) zu entnehmen, die diesem Nachtrag beigelegt ist.
 4. Die Verspätungsminuten werden je nach zugeordnetem Verursacher wie folgt gewichtet:
 - a) Nur EVU: 200%
 - b) EIU: 30%
 - c) Nicht EVU: 5%
 - d) Anteilig EVU: Diese Gewichtung wird in jedem Jahr auf Basis der Verspätungsmeldungen des Leistungsjahres neu berechnet. Hierfür werden sämtliche ungewichteten Verspätungsminuten des Verursachers „Nur EVU“ durch die Summe der ungewichteten Verspätungsminuten der drei Verursacher „Nur EVU“, „EIU“ und „Nicht EVU“ geteilt.
 5. Die Summe der nach § 2 Abs. 2 Ziff. 4 berechneten gewichteten Verspätungen aller Verursacher wird durch die Summe der nach § 2 Abs. 2 Ziff. 2 berechneten ungewichteten Verspätungen geteilt. Der sich daraus ergebende prozentuale Wert wird mit dem gemäß § 2 Abs. 2 Ziff. 1 berechneten ursachenunabhängigen Malus multipliziert. Aus dieser Berechnung ergibt sich der ursachenabhängige Malus, der für das Leistungsjahr in der Verkehrsvertragsabrechnung berücksichtigt wird.
- (3) Näheres zur Berechnungsweise ergibt sich aus dem Rechenmodell, welchem beispielhaft das Jahr 2023 zugrunde liegt und welches der in Absatz 2 Ziff. 3 Satz 2 bezeichneten **Anlage** zu entnehmen ist. Im Rahmen der Berechnung der Pünktlichkeitsbewertung ab dem 01.01.2023 erweitert die in Absatz 2 Ziff. 3 Satz 2 bezeichnete **Anlage** die bisherige Anlage A.3 Anhang 3 VV.
- (4) Durch die nachtragsgegenständliche Änderung der Pünktlichkeitsbewertung, die in Abs. 1 bis 3 dargestellt und in der in Absatz 2 Ziff. 3 Satz 2 bezeichneten **Anlage** konkretisiert wird, bleibt ein hoher Anreiz zur Verminderung von Verspätungen und zur Einflussnahme auf die durch den Infrastrukturbetreiber verursachte Unpünktlichkeit erhalten.

- (5) Die verkehrsvertraglichen Regelungen zur Änderung des Zuschusses durch Leistungsstörungen einschließlich der bestehenden Bewertungsregeln gemäß Anlage A.3 Ziff. 3.1 „Pünktlichkeit“ VV bleiben unberührt.

§ 3 Laufzeit und Kündigung des Nachtrags

Dieser Nachtrag gilt rückwirkend ab dem 01.01.2023 für die Dauer des zugrundeliegenden Verkehrsvertrages und ist nicht ordentlich kündbar.

§ 4 Schlussbestimmungen

- (1) Soweit vorstehend nicht abweichend geregelt, gelten die übrigen Regelungen des Verkehrsvertrages und seiner Anlagen sowie der bisher abgeschlossenen Nachträge unverändert fort.
- (2) Die Vertragspartner vereinbaren ausdrücklich, dass, sollte der vorliegende Nachtrag unwirksam sein oder die Aufgabenträger in diesem Zusammenhang eine Kündigung – soweit möglich - des vorliegenden Nachtrags vornehmen, eine solche Kündigung sich immer nur auf die in diesem Nachtrag getroffenen Vereinbarungen erstreckt, jedoch nicht auf den zugrundeliegenden, bereits geschlossenen Verkehrsvertrag.
- (3) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Nachtrags unwirksam sein oder werden, oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen der Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Regelungen dieses Nachtrags nicht berührt. Das gleiche gilt, wenn sich eine Regelungslücke zeigen sollte oder wesentliche Änderungen der diesem Nachtrag zugrundeliegenden tatsächlichen oder finanziellen Randbedingungen eintreten. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke oder zur Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen ist eine angemessene Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck inhaltlich und wirtschaftlich am nächsten kommt.
- (4) Sollte dieser Nachtrag ganz oder teilweise unwirksam sein oder die hier getroffenen Regelungen aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, wird dadurch die Wirksamkeit des zugrundeliegenden Verkehrsvertrages nicht berührt. Es gelten dann die Regelungen des Verkehrsvertrages unverändert fort. Die Vertragspartner wollen den Verkehrsvertrag in seiner bisher geltenden Fassung unter allen in Betracht kommenden Umständen aufrechterhalten, sollte eine Änderung des Verkehrsvertrages durch diesen Nachtrag nicht möglich, unzulässig oder nur unter Durchführung eines neuen Vergabeverfahrens möglich sein.
- (5) Die Vertragspartner gehen davon aus, dass es sich bei diesem Nachtrag nicht um eine wesentliche Änderung des Verkehrsvertrages im Netz 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 dieser Nachtrag ganz oder teilweise doch als wesentliche Abweichung/Auftragsänderung gewertet werden sollte, die nach § 132 GWB ein neues Vergabeverfahren erfordert hätte, vereinbaren die Vertragspartner Folgendes:

- a) Ein etwaige Unwirksamkeit nach § 132 GWB bzw. ein etwaiges Kündigungsrecht des öffentlichen Auftrags nach § 133 Abs. 1 Nr. 1 GWB bezieht sich ausschließlich auf diesen Nachtrag.
 - b) Unabhängig von lit. a) werden die Aufgabenträger von einem etwaigen Kündigungsrecht keinen Gebrauch machen, es sei denn, sie werden bestands- oder rechtskräftig durch eine Behörde oder ein Gerichtsurteil dazu verpflichtet oder sie weisen nach, dass sie sonst rechtlich zur Kündigung verpflichtet sind.
- (6) Änderungen, Nebenabreden und Kündigungen dieses Nachtrags bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für Änderungen dieses Schriftformerfordernisses.
- (7) Dieser Nachtrag wird 3-fach ausgefertigt. Jeder Vertragspartner erhält ein unterschriebenes Exemplar.

Anlage:

„... , Anlage A.3 Anhang 5“ einschließlich Ursachenzuordnung + Verspätungsmeldungen 2023

Hannover, den

Hannover, den

Cuxhaven, den

Hamburg, den

**Nachtrag
zum Verkehrsvertrag
„Unterelbe 2018+“
vom 25.09.2018**

„Verlängerung RE 5 Hamburg-Harburg - Winsen“

zwischen

1. der **Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)**,
Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover

- nachfolgend „**LNVG**“ genannt –

2. der **Freien und Hansestadt Hamburg** (Hamburg),
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

- nachfolgend „**Hamburg**“ genannt –

- die Vertragsparteien zu 1. und 2. nachfolgend auch „**Aufgabenträger**“ genannt –

und

3. der **Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Start Unterelbe** (Start),
Am Bahnhof 1, 27472 Cuxhaven

- nachfolgend „**EVU**“ genannt –

- die Vertragsparteien zu 1. bis 3. nachfolgend auch „**Vertragspartner**“ genannt –



Vorbemerkung

Zwischen den Vertragspartnern besteht der Verkehrsvertrag „Untereibe 2018+“ (nachfolgend: Verkehrsvertrag).

Aufgrund baustellenbedingt vorhandener Kapazitätsüberschüsse verfügt das EVU über die Möglichkeit, 6 Fahrten zu übernehmen, welche originär einem anderen Netz zuzuordnen sind, dort jedoch aufgrund eines seit dem 10.12.2023 geltenden Ersatzkonzeptes vollständig entfallen. Hierbei handelt es sich um drei Zugpaare zwischen Hamburg-Harburg und Winsen, die im Regel-fahrplan als Verstärkerfahrten des RE 3 genutzt werden. Um den Pendlern, die durch diese umfangreichen Ausfälle erhebliche Einschränkungen erfahren, zusätzliche Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten bereitstellen zu können, beabsichtigen die Aufgabenträger, das EVU mit diesem Nachtrag temporär mit der Durchführung dieser 6 Fahrten auf dem Streckenabschnitt Hamburg-Harburg bis Winsen unter Bedienung der Bahnhalte Hamburg-Harburg und Winsen zu beauftragen.

Die Aufgabenträger sehen den Ausnahmetatbestand nach § 132 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. Oktober 2023 (nachfolgend „GWB“ genannt) als gegeben an oder zumindest das Nicht-Vorliegen einer wesentlichen Auftragsänderung während der Vertragslaufzeit i.S.d. § 132 Abs. 1 GWB und beauftragen das EVU ohne Durchführung eines gesonderten Vergabeverfahrens. Hilfsweise wird die Beauftragung auf jede alternative Vergaberechtsnorm gestützt, die es den Aufgabenträgern ermöglicht, die betreffenden Leistungen an das EVU ohne Durchführung eines neuen Vergabeverfahrens zu vergeben. Die Beauftragung wird durch die Aufgabenträger entsprechend den Bestimmungen des § 132 Abs. 5 GWB i.V.m. § 39 Abs. 5 der Vergabeverordnung vom 12.04.2016 (nachfolgend „VgV“ genannt), § 135 Abs. 3 S. 2 GWB im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt gemacht. Soweit nicht ausdrücklich in diesem Nachtrag erwähnt, bleibt der Verkehrsvertrag im Übrigen unberührt.

Im Einzelnen vereinbaren die Vertragspartner folgendes:

§ 1 Gegenstand dieses Nachtrags zum Verkehrsvertrag

Gegenstand dieses Nachtrags ist die temporäre Beauftragung des EVU mit der Durchführung von 6 Fahrten auf dem Streckenabschnitt Hamburg-Harburg bis Winsen, welche originär einem anderen Netz zuzuordnen sind, derzeit aber infolge eines Ersatzkonzeptes vollständig ausfallen.

§ 2 Temporäre Beauftragung des EVU

- (1) Die Aufgabenträger beauftragen das EVU ab dem 15.01.2024 mit der Durchführung folgender 6 Fahrten auf dem Streckenabschnitt Hamburg-Harburg bis Winsen unter ausschließlicher Bedienung der Bahnhalte Hamburg-Harburg und Winsen (alle nur Mo-Fr):

- Ab Harburg 06:40 Uhr und Ankunft in Winsen 6:52 Uhr
- Ab Winsen 07:00 Uhr und Ankunft in Harburg 07:12 Uhr
- Ab Harburg 07:40 Uhr und Ankunft in Winsen 7:54 Uhr
- Ab Winsen 08:00 Uhr und Ankunft in Harburg 08:15 Uhr

- Ab Harburg 16:43 Uhr und Ankunft in Winsen 16:54 Uhr
 - Ab Winsen 17:00 Uhr und Ankunft in Harburg 17:12 Uhr
- (2) Grund für die Beauftragung ist, dass ein Ersatzkonzept, welches durch das originär zuständige EVU seit dem 10.12.2023 bis vorerst 03.02.2024 durchgeführt wird, dazu führt, dass drei Zugpaare auf dem Streckenabschnitt zwischen Hamburg-Harburg und Winsen, die im Regelfahrplan als Verstärkerfahrten des RE 3 genutzt werden, vollständig ausfallen.
- (3) Die in § 2 Abs. 1 beschriebene temporäre Beauftragung wird mit Freigabe der Strecke der Baustelle Eisenbahnüberführung Zollkanal, jedoch spätestens am 29.07.2024, enden. Die Laufzeit dieses Nachtrags ist daher auf den sich aus § 2 Abs. 1 und § 2 Abs. 3 Satz 1 dieses Nachtrags ergebenden Zeitraum begrenzt (siehe auch § 7 dieses Nachtrags).

§ 3 Erwerb der Streckenkunde

Das EVU wird seine Triebfahrzeugführer rechtzeitig in der Streckenkunde, welche für die nach diesem Nachtrag zu erbringenden Leistungen erforderlich ist, ausbilden bzw. die entsprechende Ausbildung veranlassen, so dass die Triebfahrzeugführer zu Beginn der mit diesem Nachtrag beauftragten Leistungen ausreichend befähigt und in der Lage sind, diese vertragsgerecht zu erbringen.

§ 4 Erlöszuordnung

- (1) Zwecks Vereinfachung der Abrechnungsbeziehungen wird vereinbart, dass das EVU infolge der Erbringung dieser temporären SPNV-Leistungen keine Fahrgelderlöse aus den verschiedenen Gemeinschaftstarifen, die im Geltungsbereich des von diesem Nachtrag umfassten Streckenabschnitts gültig sind, beanspruchen wird. Daraus ergibt sich, dass die Fahrgelderlöszuordnung aus dem Streckenabschnitt Hamburg-Harburg – Winsen weiterhin vollständig zu dem originären Netz, in welchem seit dem 10.12.2023 das bezeichnete Ersatzkonzept durchgeführt wird, erfolgt.
- (2) In Bezug auf die Beantragung der Ausgleichsleistungen für die Anerkennung des Deutschlandtickets kann das EVU die temporär geleisteten Zug-km als tatsächlich erbrachte Betriebsleistung zur Abrechnung des Verkehrsvertrags hinzurechnen. Die tatsächliche Betriebsleistung des originär zuständigen EVU wird durch das in § 2 Abs. 2 bezeichnete Ersatzkonzept reduziert; die Leistungen des EVU dürfen durch das originär zuständige EVU nicht als Ersatzverkehr bei der Berechnung der Ausgleichsansprüche für die Anerkennung des Deutschlandtickets in Ansatz gebracht werden.

§ 5 Vergütung, Kosten, Nachweise

- (1) Auf die mit diesem Nachtrag vereinbarten Leistungen findet der Verkehrsvertrag („Unterelbe 2018+“) Anwendung.
- (2) Zusätzlich zum verkehrsvertragsgegenständlichen Bestellerentgelt für Mehrleistungen erhält das EVU zur Abgeltung der im Angebot des EVU vom 20.12.2023 aufgeführten laufenden Kosten, namentlich Diesel (erhöhter Verbrauch aufgrund höherer Geschwindigkeit), Risiko (Wagnis und Gewinn) und Vandalismusbeseitigung sowie als fiktiven Ertrag aus dem Erlösanreizsystem gemäß § 8 Abs. 8 VV eine zusätzliche Vergütung in Höhe von 3,83 € pro tatsächlich gefahrenem Zug-km. Abweichend hiervon gilt für den Fall, dass die hiermit vereinbarten Leistungen nicht den im Verkehrsvertrag vereinbarten Qualitätskriterien (§ 4 i.V.m. Anlage A.3) entsprechen, dass

die Aufgabenträger bezüglich der hiermit vereinbarten Leistungen nicht zur Minderung des Zuschusses gemäß § 6 berechtigt sind. Die Dokumentation erfolgt nicht im Format des Betriebslage- und Statusberichts für den VV UE 2018+, sondern separat. Beide Vertragspartner einigen sich über eine geeignete Nachweisform.

- (3) Die im Angebot des EVU vom 20.12.2023 aufgeführten Fixkosten, welche dem EVU im Zusammenhang mit der Erbringung der sich aus diesem Nachtrag ergebenden Verpflichtungen entstehen, namentlich die für den Erwerb der Streckenkunde betreffenden Nachweise erforderlichen Kosten, die Overheadkosten sowie die für Erstellung der Schicht- und Dienstpläne und die Anpassungen an das Fahrgastinformationssystem (FIS) betreffenden Kosten in Höhe von insgesamt 14.044 € tragen die Aufgabenträger. Voraussetzung für die Erstattung dieser Kosten ist der entsprechende Nachweis durch das EVU.

§ 6 Kalkulation der Kosten, umsatzsteuerrechtliche Beurteilung

- (1) Die Vertragspartner gehen davon aus, dass die Kalkulation der in § 5 genannten Kosten den Vorgaben des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (im Folgenden „VO 1370/2007“ genannt) entspricht.
- (2) Bezüglich der umsatzsteuerrechtlichen Beurteilung gilt § 20 Abs. 4 Sätze 1 bis 6 und 8 des zugrundeliegenden Verkehrsvertrages.

§ 7 Laufzeit und Kündigung der Vereinbarung

Dieser Nachtrag gilt für den in § 2 genannten Zeitraum und ist nicht ordentlich kündbar.

§ 8 Schlussbestimmungen

- (1) Die übrigen Regelungen aus dem Verkehrsvertrag gelten unverändert fort.
- (2) Die Vertragspartner vereinbaren ausdrücklich, dass, sollte der vorliegende Nachtrag unwirksam sein oder die Aufgabenträger in diesem Zusammenhang eine Kündigung – soweit möglich – der vorliegenden Vereinbarung vornehmen, eine solche Kündigung sich immer nur auf die in diesem Nachtrag getroffenen Vereinbarungen erstreckt, jedoch nicht auf den zugrundeliegenden, bereits geschlossenen Verkehrsvertrag.
- (3) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Nachtrags unwirksam sein oder werden, oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Nachtrags für einen der Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Regelungen dieser Vereinbarung nicht berührt. Das gleiche gilt, wenn sich eine Regelungslücke zeigen sollte oder wesentliche Änderungen der diesem Nachtrag zugrundeliegenden tatsächlichen oder finanziellen Randbedingungen eintreten. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke oder zur Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck inhaltlich und wirtschaftlich am nächsten kommt.
- (4) Sollte dieser Nachtrag ganz oder teilweise unwirksam sein oder die hier getroffenen Regelungen aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, wird dadurch die Wirksamkeit des zugrundeliegenden Verkehrsvertrages nicht tangiert. Es gelten dann die Regelungen des Verkehrsvertrages unverändert fort.

- (5) Änderungen, Nebenabreden und Kündigungen – soweit möglich – dieses Nachtrags bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für Änderungen dieses Schriftformerfordernisses.
- (6) Dieser Nachtrag wird dreifach ausgefertigt. Jede Partei erhält ein unterschriebenes Exemplar.

Hannover, den

Hannover, den

Hamburg, den

Frankfurt am Main, den

Cuxhaven, den

Nachtragsvereinbarung

zum Nachtrag

„Verlängerung RE 5 Hamburg-Harburg - Winsen“

vom 01.02.2024

zum Verkehrsvertrag

„Unternelbe 2018+“ (Unternelbe-2)

zwischen

1. der **Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)**,
Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover

- nachfolgend „**LNVG**“ genannt –

2. der **Freien und Hansestadt Hamburg** (Hamburg),
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

- nachfolgend „**Hamburg**“ genannt –

- die Vertragsparteien zu 1. und 2. nachfolgend auch „**Aufgabenträger**“ genannt –

und

3. der **Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Start Unternelbe** (Start),
Am Bahnhof 1, 27472 Cuxhaven

- nachfolgend „**EVU**“ genannt –

- die Vertragsparteien zu 1. bis 3. nachfolgend auch „**Vertragspartner**“ genannt –

Vorbemerkung

Zwischen den Vertragspartnern besteht der Verkehrsvertrag „Unterelbe 2018+“ (Unterelbe-2; nachfolgend: Verkehrsvertrag).

Mit dem darauf bezogenen Nachtrag „Verlängerung RE 5 Hamburg-Harburg – Winsen“ (nachfolgend: Nachtrag) vom 01.02.2024 beauftragten die Aufgabenträger das EVU temporär mit der Durchführung von 6 Fahrten auf dem Streckenabschnitt Hamburg-Harburg bis Winsen, welche originär einem anderen Netz zuzuordnen sind, dort jedoch aufgrund eines Ersatzkonzeptes vollständig entfallen.

Nunmehr beabsichtigen die Vertragspartner die Vereinbarung der weiteren temporären Fortgeltung dieses Nachtrags.

Die Aufgabenträger sehen den Ausnahmetatbestand nach § 132 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. Oktober 2023 (nachfolgend „GWB“ genannt) als gegeben an oder zumindest das Nicht-Vorliegen einer wesentlichen Auftragsänderung während der Vertragslaufzeit i.S.d. § 132 Abs. 1 GWB und beauftragen das EVU ohne Durchführung eines gesonderten Vergabeverfahrens. Hilfsweise wird die Beauftragung auf jede alternative Vergaberechtsnorm gestützt, die es den Aufgabenträgern ermöglicht, die betreffenden Leistungen an das EVU ohne Durchführung eines neuen Vergabeverfahrens zu vergeben. Die Beauftragung wird durch die Aufgabenträger entsprechend den Bestimmungen des § 132 Abs. 5 GWB i.V.m. § 39 Abs. 5 der Vergabeverordnung vom 12.04.2016 (nachfolgend „VgV“ genannt), § 135 Abs. 3 S. 2 GWB im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt gemacht. Soweit nicht ausdrücklich in diesem Nachtrag erwähnt, bleibt der Verkehrsvertrag im Übrigen unberührt.

Im Einzelnen vereinbaren die Vertragspartner folgendes:

§ 1 Gegenstand dieser Nachtragsvereinbarung

Gegenstand dieser Nachtragsvereinbarung ist die Vereinbarung der temporären Fortgeltung des Nachtrags vom 01.02.2024 und die daraus folgende weitere temporäre Beauftragung des EVU mit der Durchführung von 6 Fahrten auf dem Streckenabschnitt Hamburg-Harburg bis Winsen, welche originär einem anderen Netz zuzuordnen sind, derzeit aber infolge eines Ersatzkonzeptes vollständig ausfallen, sowie die Regelung der Rechtsfolgen, die sich daraus für den Verkehrsvertrag ergeben.

§ 2 Weitere temporäre Beauftragung des EVU

- (1) Die Aufgabenträger beauftragen das EVU über den 29.07.2024 hinaus temporär mit der Durchführung folgender 6 Fahrten auf dem Streckenabschnitt Hamburg-Harburg bis Winsen unter ausschließlicher Bedienung der Bahnhalte Hamburg-Harburg und Winsen (alle nur Mo-Fr):
 - Ab Harburg 06:40 Uhr und Ankunft in Winsen 6:52 Uhr
 - Ab Winsen 07:00 Uhr und Ankunft in Harburg 07:12 Uhr
 - Ab Harburg 07:40 Uhr und Ankunft in Winsen 7:54 Uhr
 - Ab Winsen 08:00 Uhr und Ankunft in Harburg 08:15 Uhr

- Ab Harburg 16:43 Uhr und Ankunft in Winsen 16:54 Uhr
- Ab Winsen 17:00 Uhr und Ankunft in Harburg 17:12 Uhr

- (2) Grund für die weitere temporäre Beauftragung ist, dass ein Ersatzkonzept, welches durch das originär zuständige EVU durchgeführt wird, nach wie vor dazu führt, dass drei Zugpaare auf dem Streckenabschnitt zwischen Hamburg-Harburg und Winsen, die im Regelfahrplan als Verstärkerfahrten des RE 3 genutzt werden, vollständig ausfallen.
- (3) Die in § 2 Abs. 1 beschriebene weitere temporäre Beauftragung endet am 14.12.2024. Die Laufzeit dieser Nachtragsvereinbarung ist daher auf den sich aus Abs. 1 und Abs. 3 Satz 1 ergebenden Zeitraum begrenzt (siehe auch § 4 dieser Nachtragsvereinbarung).

**§ 3 Erwerb der Streckenkunde;
Erlöszuordnung;
Vergütung, Kosten, Nachweise;
Kalkulation der Kosten, umsatzsteuerrechtliche Beurteilung**

Die im Nachtrag vom 01.02.2024 in den dortigen §§ 3 (Erwerb der Streckenkunde), 4 (Erlöszuordnung), 5 (Vergütung, Kosten, Nachweise) und 6 (Kalkulation der Kosten, umsatzsteuerrechtliche Beurteilung) getroffenen Vereinbarungen gelten unverändert fort.

§ 4 Laufzeit und Kündigung dieser Nachtragsvereinbarung

Diese Nachtragsvereinbarung gilt für den in § 2 genannten Zeitraum und ist nicht ordentlich kündbar.

§ 5 Schlussbestimmungen

- (1) Die übrigen Regelungen aus dem Verkehrsvertrag gelten unverändert fort.
- (2) Die Vertragspartner vereinbaren ausdrücklich, dass, sollte die vorliegende Nachtragsvereinbarung unwirksam sein oder die Aufgabenträger in diesem Zusammenhang eine Kündigung – soweit möglich - der vorliegenden Vereinbarung vornehmen, eine solche Kündigung sich immer nur auf die in dieser Nachtragsvereinbarung getroffenen Regelungen erstreckt, jedoch nicht auf den zugrundeliegenden, bereits geschlossenen Verkehrsvertrag.
- (3) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Nachtragsvereinbarung unwirksam sein oder werden, oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen der Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Regelungen dieser Nachtragsvereinbarung nicht berührt. Das gleiche gilt, wenn sich eine Regelungslücke zeigen sollte oder wesentliche Änderungen der dieser Nachtragsvereinbarung zugrundeliegenden tatsächlichen oder finanziellen Randbedingungen eintreten. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke oder zur Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck inhaltlich und wirtschaftlich am nächsten kommt.
- (4) Sollte diese Nachtragsvereinbarung ganz oder teilweise unwirksam sein oder die hier getroffenen Regelungen aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, wird dadurch die Wirksamkeit des zugrundeliegenden Verkehrsvertrages nicht tangiert. Es gelten dann die Regelungen des Verkehrsvertrages unverändert fort.

- (5) Änderungen, Nebenabreden und Kündigungen – soweit möglich – dieser Nachtragsvereinbarung bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für Änderungen dieses Schriftformerfordernisses.
- (6) Diese Nachtragsvereinbarung wird dreifach ausgefertigt. Jede Partei erhält ein unterschriebenes Exemplar.

Hannover, den

Hannover, den

Hamburg, den

Frankfurt am Main, den

Cuxhaven, den

Nachtrag

(3. Verlängerungsvereinbarung)

„Verlängerung RE 5 Hamburg-Harburg - Winsen“

zum Verkehrsvertrag

„Untereibe 2018+“ (Untereibe-2)

zwischen

1. der **Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)**,
Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover

- nachfolgend „**LNVG**“ genannt –

2. der **Freien und Hansestadt Hamburg** (Hamburg),
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

- nachfolgend „**Hamburg**“ genannt –

- die Vertragsparteien zu 1. und 2. nachfolgend auch „**Aufgabenträger**“ genannt –

und

3. der **Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Start Untereibe** (Start),
Am Bahnhof 1, 27472 Cuxhaven

- nachfolgend „**EVU**“ genannt –

- die Vertragsparteien zu 1. bis 3. nachfolgend auch „**Vertragspartner**“ genannt –

Vorbemerkung

Zwischen den Vertragspartnern besteht der Verkehrsvertrag „Unterelbe 2018+“ (Unterelbe-2; nachfolgend: Verkehrsvertrag).

Mit dem darauf bezogenen Nachtrag „Verlängerung RE 5 Hamburg-Harburg – Winsen“ (1. Verlängerungsvereinbarung) vom 01.02.2024 beauftragten die Aufgabenträger das EVU temporär mit der Durchführung von 6 Fahrten auf dem Streckenabschnitt Hamburg-Harburg bis Winsen, welche originär einem anderen Netz zuzuordnen sind, dort jedoch aufgrund eines Ersatzkonzeptes vollständig entfielen. Mit dem daran anschließenden Nachtrag vom 12.09.2024, welcher ebenfalls die Bezeichnung „Verlängerung RE 5 Hamburg-Harburg – Winsen“ trägt (2. Verlängerungsvereinbarung), verlängerten die Vertragspartner die Laufzeit dieses Nachtrags bis zum 14.12.2024.

Mit nachfolgendem Nachtrag (3. Verlängerungsvereinbarung) erfolgt erneut die Vereinbarung der temporären Fortgeltung des Nachtrags.

Die Aufgabenträger sehen den Ausnahmetatbestand nach § 132 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. Oktober 2023 (nachfolgend „GWB“ genannt) als gegeben an oder zumindest das Nicht-Vorliegen einer wesentlichen Auftragsänderung während der Vertragslaufzeit i.S.d. § 132 Abs. 1 GWB und beauftragen das EVU ohne Durchführung eines gesonderten Vergabeverfahrens. Hilfsweise wird die Beauftragung auf jede alternative Vergaberechtsnorm gestützt, die es den Aufgabenträgern ermöglicht, die betreffenden Leistungen an das EVU ohne Durchführung eines neuen Vergabeverfahrens zu vergeben. Die Beauftragung wird durch die Aufgabenträger entsprechend den Bestimmungen des § 132 Abs. 5 GWB i.V.m. § 39 Abs. 5 der Vergabeverordnung vom 12.04.2016 (nachfolgend „VgV“ genannt), § 135 Abs. 3 S. 2 GWB im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt gemacht. Soweit nicht ausdrücklich in diesem Nachtrag erwähnt, bleibt der Verkehrsvertrag im Übrigen unberührt.

Im Einzelnen vereinbaren die Vertragspartner folgendes:

§ 1 Gegenstand dieses Nachtrags

Gegenstand dieses Nachtrags ist die Vereinbarung der temporären Fortgeltung der Nachträge vom 01.02.2024 (1. Verlängerungsvereinbarung) und vom 12.09.2024 (2. Verlängerungsvereinbarung) und die daraus folgende temporäre Beauftragung des EVU mit der Durchführung von 6 Fahrten auf dem Streckenabschnitt Hamburg-Harburg bis Winsen, welche originär einem anderen Netz zuzuordnen sind, derzeit aber einerseits – und zwar im Umfang von 2 Fahrten bis zum 20.06.2025 - infolge eines reduzierten Angebotes aufgrund einer Baumaßnahme sowie andererseits – und zwar im Umfang weiterer 4 Fahrten bis zum 02.03.2025 - infolge der Fortführung eines Ersatzkonzeptes vollständig ausfallen. Darüber hinaus erfolgt mit diesem Nachtrag die Regelung der Rechtsfolgen, die sich daraus für den Verkehrsvertrag ergeben.

§ 2 Weitere temporäre Beauftragung des EVU

- (1) Die Aufgabenträger beauftragen das EVU - über den 14.12.2024 hinaus - temporär mit der Durchführung folgender 6 Fahrten auf dem Streckenabschnitt Hamburg-Harburg bis Winsen unter ausschließlicher Bedienung der Bahnhalte Hamburg-Harburg und Winsen (alle nur Mo-Fr):

1. Ab Harburg 06:40 Uhr und Ankunft in Winsen 6:52 Uhr (bis zum 20.06.2025);
2. Ab Winsen 07:00 Uhr und Ankunft in Harburg 07:12 Uhr (bis zum 20.06.2025);
3. Ab Harburg 07:40 Uhr und Ankunft in Winsen 7:54 Uhr (nur bis zum 02.03.2025);
4. Ab Winsen 08:00 Uhr und Ankunft in Harburg 08:15 Uhr (nur bis zum 02.03.2025);
5. Ab Harburg 16:43 Uhr und Ankunft in Winsen 16:54 Uhr (nur bis zum 02.03.2025);
6. Ab Winsen 17:00 Uhr und Ankunft in Harburg 17:12 Uhr (nur bis zum 02.03.2025).

- (2) Grund für die weitere temporäre Beauftragung ist einerseits (Abs. 1 Ziff. 1 und 2) ein reduziertes Angebot aufgrund einer Baumaßnahme sowie andererseits (Abs. 1 Ziff. 3 bis 6) die Fortführung eines Ersatzkonzeptes, welches durch das originär zuständige EVU durchgeführt wird.

Infolgedessen fallen die bezeichneten Zugpaare in den genannten Zeiträumen auf dem Streckenabschnitt zwischen Hamburg-Harburg und Winsen, welche im Regelfahrplan als Verstärkerfahrt des RE 3 genutzt werden, aus.

- (3) Die in Abs. 1 Ziff. 1 und 2 beschriebene weitere temporäre Beauftragung endet am 20.06.2025. Die in § 2 Abs. 1 Ziff. 3 bis 6 beschriebene weitere temporäre Beauftragung endet am 02.03.2025.

Die Laufzeit dieses Nachtrags ist daher auf die sich aus Abs. 1 und Abs. 3 Sätze 1 und 2 ergebenden Zeiträume begrenzt (siehe auch § 4 dieses Nachtrags).

§ 3 Erwerb der Streckenkunde; Erlöszuordnung; Vergütung, Kosten, Nachweise; Kalkulation der Kosten, umsatzsteuerrechtliche Beurteilung

In Ergänzung zu den im Nachtrag vom 01.02.2024 (1. Verlängerungsvereinbarung) in den dortigen §§ 3 (Erwerb der Streckenkunde), 4 (Erlöszuordnung), 5 (Vergütung, Kosten, Nachweise) und 6 (Kalkulation der Kosten, umsatzsteuerrechtliche Beurteilung) getroffenen Vereinbarungen, welche weiter unverändert fortgelten, wird folgendes vereinbart:

Zusätzlich zu den in § 5 des Nachtrages vom 01.02.2024 (1. Verlängerungsvereinbarung) in Bezug auf Vergütung, Kosten und Nachweise getroffenen Vereinbarungen tragen die Aufgabenträger die dem EVU im Zusammenhang mit der Erbringung der sich aus diesem Nachtrag ergebenden Verpflichtungen entstehenden Planänderungskosten (Umlauf- Schicht und Dienstplanbearbeitung sowie damit verbundener administrativer Aufwand) in Höhe von insgesamt 1.500 €. Voraussetzung für die Erstattung dieser Kosten ist der entsprechende Nachweis durch das EVU.

§ 4 Laufzeit und Kündigung dieses Nachtrags

Dieser Nachtrag gilt für den in § 2 genannten Zeitraum und ist nicht ordentlich kündbar.

§ 5 Schlussbestimmungen

- (1) Die übrigen Regelungen aus dem Verkehrsvertrag gelten unverändert fort.
- (2) Die Vertragspartner vereinbaren ausdrücklich, dass, sollte der vorliegende Nachtrag unwirksam sein oder die Aufgabenträger in diesem Zusammenhang eine Kündigung – soweit möglich – der vorliegenden Vereinbarung vornehmen, eine solche Kündigung sich immer nur auf die in diesem Nachtrag getroffenen Regelungen erstreckt, jedoch nicht auf den zugrundeliegenden, bereits geschlossenen Verkehrsvertrag.

- (3) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Nachtrags unwirksam sein oder werden, oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen der Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Regelungen dieses Nachtrags nicht berührt. Das gleiche gilt, wenn sich eine Regelungslücke zeigen sollte oder wesentliche Änderungen der diesem Nachtrag zugrundeliegenden tatsächlichen oder finanziellen Randbedingungen eintreten. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke oder zur Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck inhaltlich und wirtschaftlich am nächsten kommt.
- (4) Sollte dieser Nachtrag ganz oder teilweise unwirksam sein oder die hier getroffenen Regelungen aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, wird dadurch die Wirksamkeit des zugrundeliegenden Verkehrsvertrages nicht tangiert. Es gelten dann die Regelungen des Verkehrsvertrages unverändert fort.
- (5) Änderungen, Nebenabreden und Kündigungen – soweit möglich – dieses Nachtrags bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für Änderungen dieses Schriftformerfordernisses.
- (6) Dieser Nachtrag wird dreifach ausgefertigt. Jede Partei erhält ein unterschriebenes Exemplar.

Hannover, den

Hannover, den

Hamburg, den

Frankfurt am Main, den

Cuxhaven, den

**Nachtrag zum Verkehrsvertrag „Unterelbe 2018+“
zur Regelung der Anwendung des Deutschlandtickets für das Jahr 2024**

zwischen

der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), Kurt-Schumacher-Str. 5, 30159
Hannover und dem Land Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Alter
Steinweg 4, 20459 Hamburg

- nachfolgend gemeinsam „Aufgabenträger“ genannt –

sowie der

Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Hahnstraße 40, 60528 Frankfurt

- nachfolgend „Start Deutschland“ genannt –

- alle zusammen nachfolgend „Vertragspartner“ genannt -

wird folgende Vereinbarung zur Anwendung des Deutschlandtickets auf den Linien des Verkehrsvertrages „Unterelbe 2018+“ getroffen.

Präambel

Die Verkehrsleistung der Linien des oben genannten Verkehrsvertrags wird auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 durch die Start Deutschland betrieben. Die Vertragspartner sehen das bundesweite Deutschlandticket als große Chance für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr an und unterstützen die Anwendung nach besten Kräften.

Das Deutschlandticket ist gemäß § 9 Absatz 1 Satz 4 Regionalisierungsgesetz (RegG) bis zum Erlass entsprechender Regelungen durch die Aufgabenträger, längstens jedoch bis zum 30.09.2023 vorläufig anzuwenden. Die Vertragspartner möchten mit diesem Nachtrag zum Verkehrsvertrag die Anwendung des Deutschlandtickets im Netz Unterelbe 2018+ bis zum 31.12.2024 sicherstellen. In Bezug auf den Zeitraum 01.01.2024 bis 30.04.2024 ersetzt dieser Nachtrag die ausgeübte vorläufige Verlängerungsoption per E-Mail vom 11./14.12.2023, so dass für das Gesamtjahr 2024 einheitlich die Bestimmungen dieses Nachtrags gelten.

U. a. um die Konzentration der Erlöse aus dem Deutschlandticket bei einzelnen Beteiligten im Bundesgebiet zu vermeiden und die Finanzierung in allen Bundesländern sicherzustellen, ist eine bundesweite Abstimmung über die Einnahmeverteilung zwischen den Verkehrsunternehmen, den Aufgabenträgern und den Bundesländern erforderlich. Die Aufgabenträger sind darauf angewiesen, dass die Start Deutschland einer bundesweit zwischen Bund, Ländern, Aufgabenträgern und allen teilnehmenden Verkehrsunternehmen abgestimmten Lösung für die Einnahmeverteilung zustimmt.

Der Start Deutschland können negative Effekte bezüglich des Anreizsystems des Verkehrsvertrags entstehen, weil die Fahrgelderlöse möglicherweise sinken. Zudem entsteht durch das Deutschlandticket zusätzlicher Vertriebsaufwand. Die Start Deutschland ist darauf angewiesen, dass ihr der Mehraufwand nach der Maßgabe der jeweiligen Landesrichtlinie und nach diesem Nachtrag durch den Aufgabenträger ausgeglichen wird.

Maßgeblich für Niedersachsen 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 Niedersachsen (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2024, Erl. d. MW v. 12.12.2023 --30250-2209--; VORIS 93200; Nds. MBl. Nr. 48/2023, Seite 1118 ff., nachfolgend „Richtlinie Niedersachsen.“ genannt. 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 des Deutschlandtickets im Jahr 2024 im Netz Unterelbe 2018+ und die hierfür zu gewährende Ausgleichsleistung durch die Aufgabenträger.

(2) Der Umfang und die Qualität der bislang vertraglich vereinbarten Verkehre werden durch diesen Nachtrag nicht verändert.

(3) Durch diesen Nachtrag werden zudem die sonstigen vertraglichen Regelungen nicht geändert, es sei denn, es ist nachfolgend etwas anderes aufgeführt.

§ 2 Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtickets

(1) Die Start Deutschland hat in dem ihr möglichen, erforderlichen und zumutbaren Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken.

(2) Die Start Deutschland ist verpflichtet, während der Laufzeit dieses Nachtrags das Deutschlandticket nach § 9 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) anzuwenden und anzuerkennen.

(3) Die Pflicht nach Abs. 1 und Abs. 2 beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den bundesweit einheitlich geltenden Tarifbedingungen gemäß den „Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket“ in der geltenden Fassung (zuletzt veröffentlicht als Tarifbestimmungen Deutschlandticket nach der Sitzung des Koordinierungsrates am 11.12.2023). Diese können abgerufen werden unter <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>. Für das bundesweit abgestimmte Jobticket und das Deutschlandsemesterticket sind außer den bundesweit abgestimmten Rabattierungen keine weiteren Rabattierungen zulässig.

(4) Die Start Deutschland ist berechtigt und verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung in der Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrats in der jeweils geltenden Fassung für das Deutschlandticket für das Jahr 2024 teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschießende Einnahmen abzugeben (abrufbar unter <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>). Soweit Start Deutschland Verkehrsleistungen im SPNV auch in den Bezirken anderer Aufgabenträger erbringt, gilt die Verpflichtung nach Satz 1 für Start Deutschland, wenn Start Deutschland im Verhältnis zu diesen anderen Aufgabenträgern ebenfalls einen Ausgleichsanspruch erwirbt, der dem Anspruch nach diesem Nachtrag und den Vorgaben der Musterrichtlinie Deutschlandticket 2024 entspricht, und wenn die Aufgabenträger eine entsprechende

Verpflichtung bzgl. der bundesweit abgestimmten Einnahmeverteilung auch für alle anderen in ihren Zuständigkeitsbereichen tätigen Verkehrsunternehmen schaffen, die Ausgleichszahlungen nach der Musterrichtlinie Deutschlandticket 2024 erhalten.

Im Hinblick auf die Kontrolle des Deutschlandtickets hat die Start Deutschland die Vorgaben der bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets einzuhalten (zukünftig abrufbar unter <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>).

§ 3 Gewährung und Berechnung der Ausgleichsleistungen

- (1) Für die deutschlandticketbedingten Mindereinnahmen, daraus folgenden Einbußen beim Anreizsystem und den Mehraufwand zahlen die Aufgabenträger zusätzlich zu dem im Verkehrsvertrag Unterelbe 2018+ festgelegten Zuschuss einen Ausgleich in Höhe von 100% der nach der Richtlinie ausgleichsfähigen Ausgaben an die Start Deutschland („Ausgleichsleistung“). Die Ausgleichsleistung dient keinem anderen als dem in Satz 1 genannten Zweck.

- (2) Im Einzelnen gilt folgendes:

Die für 2024 auszugleichenden Fahrgeldmindereinnahmen werden in gleicher Höhe als fiktive Fahrgeldeinnahmen für die Endabrechnung des Verkehrsvertrages für das Jahr 2024 berücksichtigt. Damit werden sie zusätzlich zu den tatsächlich erzielten Einnahmen in das Anreizsystem und bei der Ermittlung der Vertriebspauschale in der Art einbezogen, dass für das Verkehrsunternehmen im Vergleich zu den fortgeschriebenen Einnahmen 2019 kein Nachteil entsteht. Sowohl die Ausgangseinnahme 2023 als auch die auch zwei Komponenten zusammengesetzte Vergleichseinnahme 2024 werden jeweils auf Basis eines ganzen Jahres (12 Monate) berechnet. Für die Ausgangseinnahme nach § 8 Abs. 7 Verkehrsvertrag (2023 als Vorjahr zu 2024) für die Bestimmung der Mehreinnahmen 2024 nach § 8 Abs. 8 Verkehrsvertrag stellen die Vertragspartner auf die IST-Einnahmen 2023 zzgl. der Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket 2023 ab. Die Vergleichssumme 2024 nach § 8 Abs. 8 Verkehrsvertrag wird aus den jeweiligen zugewiesenen Einnahmen und den Ausgleichsleistungen nach diesem Nachtrag gebildet. Zudem wird zur Ermittlung der Vertriebspauschale nach § 11 des Vertrages im Rahmen der Verkehrsvertragsabrechnung zu den Ausgleichszahlungen aus diesem Nachtrag fiktiv die jeweils gültige und für die Ermittlung der Soll-Einnahmen 2024 angewendete Umsatzsteuer hinzugerechnet.

- (3) Ergänzend zu der Berechnungsmethode nach Absatz 2 gelten die Regelungen der Nummern 5.4.1 bis 5.4.6 der Richtlinie Niedersachsen und der Richtlinie Hamburg. Die in 5.4.1.1 genannte „tatsächlich erbrachte Betriebsleistung“ umfasst die tatsächlichen Ist-Zugkm und die mit Ersatzverkehr ersetzten Zugkm (Busnotverkehr und Schienenersatzverkehr).
- (4) Der im Verkehrsvertrag geregelte monatliche Abschlag erhöht sich für die Laufzeit dieser Vereinbarung gemäß § 1 Absatz 1 anteilig um die gemäß vorstehender Absätze zu leistenden Zahlungen.
- (5) Die Start Deutschland verpflichtet sich, den Aufgabenträgern

a) alle für die Abrechnung bzw. Schätzung der Mindereinnahmen notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Nachweis der Zuschreibungen der Verbundorganisation bzw. einnahmeaufteilenden Stelle aus der Einnahmeaufteilung, Verkaufsdaten; Meldung von Abonnentenzahlen),

b) alle für den Nachweis des ausgleichsfähigen Ausgleichsbetrages notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Bescheinigung durch Wirtschaftsprüfer, sonstige Nachweise)

c) alle sonstigen Unterlagen und Informationen, welche die Aufgabenträger zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen nach der Richtlinie Niedersachsen und der Richtlinie Hamburg benötigen, zukommen zu lassen. Die Start Deutschland ermächtigt insbesondere die Verbundorganisation(en) bzw. einnahmeaufteilende(n) Stelle(n) unwiderruflich, den Aufgabenträgern bei Bedarf unmittelbar die notwendigen Daten für die Antragstellung und Abrechnung zur Verfügung zu stellen.

Die Start Deutschland wirkt bei allen ihren Vertriebspartnern (also auch bei Verkehrsverbünden oder Tarifgemeinschaften) daraufhin, dass die Meldungen über verkaufte Deutschlandtickets an die zuständigen Stellen nach Ziffern 6.3 und 6.4 der Richtlinien erfolgen. Eine Abschätzung von Mindereinnahmen für das Jahr 2024 meldet Start Deutschland bis zum 31.08.2024 an die Aufgabenträger, da diese ihrerseits einen Antrag bis zum 30.09.2024 stellen müssen. Auf Anforderung der Aufgabenträger lässt die Start Deutschland die Ausgleichsleistung von einem Wirtschaftsprüfer bescheinigen, insbesondere wenn noch Einnahmen nach den BB DB zu berechnen sind. Die Kosten für den Wirtschaftsprüfer übernehmen die Aufgabenträger. Die Aufgabenträger müssen bis zum 31.03.2026 eine Meldung/einen Nachweis über die Ausgleichsleistungen abgeben, daher übermittelt die Start Deutschland alle relevanten Daten und Berechnungen bis zum **31.01.2026** an die Aufgabenträger.

- (6) 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 (§ 11 Abs. 4) Anwendung.
- (7) Die Start Deutschland ist verpflichtet, für die Jahre 2019 und 2024 richtige und vollständige Angaben für die Ermittlung des Ausgleichsbetrages gegenüber den Aufgabenträgern zu machen. Diese Angaben sind subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 StGB.
- (8) Die Vertragspartner beachten die Regelungen des Anhangs der VO (EG) 1370/2007. Eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ist bei der Gewährung und Abrechnung der Ausgleichszahlungen auszuschließen.

Die Auswirkungen sind zu beurteilen anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung (also Einführung des Deutschlandtickets, „Mit-Fall“) mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre („Ohne-Fall“, ohne Einführung des Deutschlandtickets).

Gemäß Ziffer 6.1 der Richtlinie Niedersachsen und der Richtlinie Hamburg berechnet sich der finanzielle Nettoeffekt im vorliegenden Fall aus der Summe der Auswirkungen der Erfüllung der Verpflichtung der Start Deutschland zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket aus diesem Nachtrag auf die Einnahmen der Start Deutschland sowie auf ihre Kosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil von der Start Deutschland bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden oder soweit die Start Deutschland aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets Kosten erspart.

Die Berechnung des Mit-Falls und des Ohne-Falls richtet sich ausschließlich nach den Bestimmungen der Richtlinie Niedersachsen und der Richtlinie Hamburg. Sonstige Kosten der Start Deutschland 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 Niedersachsen und der Richtlinie Hamburg 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 der Muster-AV der UAG Finanzierung des Koordinierungsrats für das Deutschlandticket vom 17.04.2023 (abzurufen unter <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>) orientiert.

- (9) Die Start Deutschland ist verpflichtet, erhaltene Zahlungen, die über den reinen Nachteilsausgleich hinausgehen, unverzüglich nach Aufforderung durch die Aufgabenträger zurückzuzahlen. Eine Verzinsung findet dann nicht statt
- (10) Über Mehraufwand, der dem Verkehrsunternehmen aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets entstanden ist (z.B. Busleistungen, Reisendenlenker, zusätzliche Sicherheitskräfte), sowie über Erleichterungen bei Zuschusskürzungen aufgrund von nicht erfüllten Qualitätsstandards werden sich die Vertragspartner gesondert verständigen.
- (11) Zahlungen, die Start Deutschland zum Ausgleich der Nachteile im Sinne von § 1 Abs. 1 dieser Vereinbarung erhält, sind nicht als Zuwendungen nach dem Verkehrsvertrag im Sinne von § 8 Abs. 4 anzurechnen. Unabhängig davon sind die Ausgleichsleistungen nach dieser Vereinbarung ein Ersatz für wegfallende Einnahmen aus dem Fahrgastmarkt und mindern so den Zuschussbedarf der Aufgabenträger.

§ 4 Vertragslaufzeit/Kündigung

- (1) Diese Nachtragsvereinbarung gilt rückwirkend ab dem 01.01.2024 und endet zum 31.12.2024.
- (2) Die Vertragslaufzeiten und Kündigungsregelungen des Verkehrsvertrages bleiben hiervon unberührt. Dieser Nachtrag wird automatisch gegenstandslos, sofern der Verkehrsvertrag 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. Abweichend von den Sätzen 1 bis 3 kann die Vereinbarung per Textform mittels einfachem übereinstimmenden E-Mail-Austausch zwischen Start Deutschland und LNVG bis zum 31.12.2025 verlängert werden.
- (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

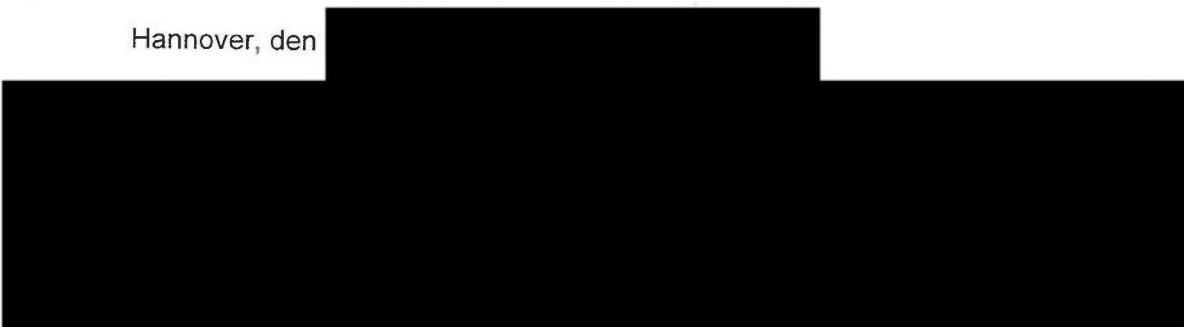
unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Parteien angestrebten Zweck am nächsten kommt.

- (3) 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) werden die Aufgabenträger von einem etwaigen Kündigungsrecht nach § 133 Abs. 1 Nr. 1 GWB im Hinblick auf diese Vereinbarung nicht Gebrauch machen, es sei denn, sie werden bestands- oder rechtskräftig durch eine Behörde oder ein Gerichtsurteil dazu verpflichtet oder weisen nach, dass sie sonst rechtlich zur Kündigung verpflichtet sind.
- (4) Es gilt das deutsche materielle Recht. Verweisungen auf ausländisches Recht sind ausgeschlossen.

[Es folgen drei Unterschriftenseite, je eine für jeden Vertragspartner.]

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

Hannover, den



[Unterschriftenseite 1 von 3 zum Nachtrag Unterelbe 2018+ D-Ticket]

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Hamburg, den



[Unterschriftenseite 2 von 3 zum Nachtrag Unterelbe 2018+ D-Ticket]

Regionalverkehre Start Deutschland GmbH



[Unterschriftenseite 3 von 3 zum Nachtrag Unterelbe 2018+ D-Ticket]

**Nachtrag zum Verkehrsvertrag „Unterelbe 2018+“
zur Regelung der Anwendung des Deutschlandtickets für das Jahr 2023**

zwischen

der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), Kurt-Schumacher-Str. 5, 30159
Hannover und dem Land Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Alter
Steinweg 4, 20459 Hamburg

- nachfolgend gemeinsam „Aufgabenträger“ genannt –

sowie der

Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Hahnstraße 40, 60528 Frankfurt

- nachfolgend „Start Deutschland“ genannt –

- alle zusammen nachfolgend „Vertragspartner“ genannt -

wird folgende Vereinbarung zur Anwendung des Deutschlandtickets auf den Linien des Verkehrsvertrages „Unterelbe 2018+“ getroffen.

Präambel

Die Verkehrsleistung der Linien des oben genannten Verkehrsvertrags wird auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 durch die Start Deutschland betrieben. Die Vertragspartner sehen das bundesweite Deutschlandticket als große Chance für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr an und unterstützen die Einführung nach besten Kräften.

Das Deutschlandticket ist gemäß § 9 Absatz 1 Satz 4 Regionalisierungsgesetz (RegG) bis zum Erlass entsprechender Regelungen durch die Aufgabenträger, längstens jedoch bis zum 30.09.2023 vorläufig anzuwenden. Die Vertragspartner möchten mit diesem Nachtrag zum Verkehrsvertrag die Anwendung des Deutschlandtickets auch im Netz Unterelbe 2018+ und auch über den 30.09.2023 hinaus bis zum 31.12.2023 sicherstellen.

U. a. um die Konzentration der Erlöse aus dem Deutschlandticket bei einzelnen Beteiligten im Bundesgebiet zu vermeiden und die Finanzierung in allen Bundesländern sicherzustellen, ist eine bundesweite Abstimmung über die Einnahmeverteilung zwischen den Verkehrsunternehmen, den Aufgabenträgern und den Bundesländern erforderlich. Die Aufgabenträger sind darauf angewiesen, dass die Start Deutschland einer bundesweit zwischen Bund, Ländern, Aufgabenträgern und allen teilnehmenden Verkehrsunternehmen abgestimmten Lösung für die Einnahmeverteilung zustimmt.

Der Start Deutschland können negative Effekte bezüglich des Anreizsystems des Verkehrsvertrags entstehen, weil die Fahrgelderlöse möglicherweise sinken. Zudem entsteht durch das Deutschlandticket zusätzlicher Vertriebsaufwand. Die Start Deutschland ist darauf angewiesen, dass ihr der Mehraufwand nach der Maßgabe der jeweiligen Landesrichtlinie und nach diesem Nachtrag durch den Aufgabenträger ausgeglichen wird.

Maßgeblich für Niedersachsen 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 Niedersachsen (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2023, Erl. d. MW v. 2.5.2023 --30250-2209--; VORIS 93200; Nds. MBl. Nr. 16/2023, Seite 361 ff., nachfolgend „Richtlinie Niedersachsen.“ genannt. 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 des Deutschlandtickets vom 01.05.2023 bis zum 31.12.2023 im Netz Unterelbe 2018+ und die hierfür zu gewährende Ausgleichsleistung durch die Aufgabenträger.

(2) Der Umfang und die Qualität der bislang vertraglich vereinbarten Verkehre werden durch diesen Nachtrag nicht verändert.

(3) Durch diesen Nachtrag werden zudem die sonstigen vertraglichen Regelungen nicht geändert, es sei denn, es ist nachfolgend etwas anderes aufgeführt.

§ 2 Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtickets

(1) Die Start Deutschland hat in dem ihr möglichen, erforderlichen und zumutbaren Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken.

(2) Die Start Deutschland ist verpflichtet, während der Laufzeit dieses Nachtrags das Deutschlandticket nach § 9 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) anzuwenden und anzuerkennen.

(3) Die Pflicht nach Abs. 1 und Abs. 2 beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den bundesweit einheitlich geltenden Tarifbedingungen gemäß den „Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket“ in der geltenden Fassung (veröffentlicht als Tarifbestimmungen Deutschlandticket am 07.03.2023, 30.05.2023, 10.07.2023 und 15.08.2023. Diese können abgerufen werden unter <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>.

(4) Die Start Deutschland ist berechtigt und verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung in der Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrats in der jeweils geltenden Fassung für das Deutschlandticket für das Jahr 2023 teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschießende Einnahmen abzugeben (abrufbar unter <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>). Soweit Start Deutschland Verkehrsleistungen im SPNV auch in den Bezirken anderer Aufgabenträger erbringt, gilt die Verpflichtung nach Satz 1 für Start Deutschland, wenn Start Deutschland im Verhältnis zu diesen anderen Aufgabenträgern ebenfalls einen Ausgleichsanspruch erwirbt, der dem Anspruch nach diesem Nachtrag und den Vorgaben der Musterrichtlinie Deutschlandticket 2023 entspricht, und wenn die Aufgabenträger eine entsprechende Verpflichtung bzgl. der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung auch für alle anderen in ihren Zuständigkeitsbereichen tätigen Verkehrsunternehmen schaffen, die Ausgleichszahlungen nach der Musterrichtlinie Deutschlandticket 2023 erhalten.

- (5) Die Start Deutschland ist zudem verpflichtet, Ticketkontrollinfrastruktur, für die nach Ziffer 5.4.4 der Richtlinie Niedersachsen und der Richtlinie Hamburg ein Ausgleich gezahlt wird, drei Jahre im ÖPNV in Deutschland einzusetzen.

Im Hinblick auf die Kontrolle des Deutschlandtickets hat die Start Deutschland die Vorgaben der bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets einzuhalten (zukünftig abrufbar unter <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>).

§ 3 Gewährung und Berechnung der Ausgleichsleistungen

- (1) Für die deutschlandticketbedingten Mindereinnahmen, daraus folgenden Einbußen beim Anreizsystem und den Mehraufwand zahlen die Aufgabenträger zusätzlich zu dem im Verkehrsvertrag Unterelbe 2018+ festgelegten Zuschuss einen Ausgleich in Höhe von 100% der nach der Richtlinie ausgleichsfähigen Ausgaben an die Start Deutschland („Ausgleichsleistung“). Die Ausgleichsleistung dient keinem anderen als dem in Satz 1 genannten Zweck.

- (2) Im Einzelnen gilt folgendes:

Die für 2023 auszugleichenden Fahrgeldmindereinnahmen werden in gleicher Höhe als fiktive Fahrgeldeinnahmen für die Endabrechnung des Verkehrsvertrages für das Jahr 2023 berücksichtigt. Damit werden sie zusätzlich zu den tatsächlich erzielten Einnahmen in das Anreizsystem und bei der Ermittlung der Vertriebspauschale in der Art einbezogen, dass für das Verkehrsunternehmen im Vergleich zu den fortgeschriebenen Einnahmen 2019 kein Nachteil entsteht. Sowohl die Ausgangseinnahme 2022 als auch die auch zwei Komponenten zusammengesetzte Vergleichseinnahme 2023 werden jeweils auf Basis eines ganzen Jahres (12 Monate) berechnet. Für die Ausgangseinnahme nach § 8 Abs. 7 Verkehrsvertrag (2022 als Vorjahr zu 2023) für die Bestimmung der Mehreinnahmen 2023 nach § 8 Abs. 8 Verkehrsvertrag stellen die Vertragspartner auf die IST-Einnahmen 2022 zzgl. der Ausgleichsleistungen nach dem Corona-Rettungsschirm 2022 ab. Die Vergleichssumme 2023 nach § 8 Abs. 8 Verkehrsvertrag wird aus den jeweiligen zugewiesenen Einnahmen und den Ausgleichsleistungen nach diesem Nachtrag gebildet. Zudem wird zur Ermittlung der Vertriebspauschale nach § 11 des Vertrages im Rahmen der Verkehrsvertragsabrechnung zu den Ausgleichszahlungen aus diesem Nachtrag fiktiv die jeweils gültige und für die Ermittlung der Soll-Einnahmen 2023 angewendete MwSt. hinzugerechnet.

- (3) Ergänzend zu der Berechnungsmethode nach Absatz 2 gelten die Regelungen der Nummern 5.4.1 bis 5.4.8 der Richtlinie Niedersachsen und der Richtlinie Hamburg. Die in 5.4.1.1 genannte „tatsächlich erbrachte Betriebsleistung“ umfasst die tatsächlichen Ist-Zugkm und die mit Ersatzverkehr ersetzten Zugkm (Busnotverkehr und Schienenersatzverkehr).
- (4) Der im Verkehrsvertrag geregelte monatliche Abschlag erhöht sich für die Laufzeit dieser Vereinbarung gemäß § 1 Absatz 1 anteilig um die gemäß vorstehender Absätze zu leistenden Zahlungen.
- (5) Die Start Deutschland verpflichtet sich, den Aufgabenträgern

a) alle für die Abrechnung bzw. Schätzung der Mindereinnahmen notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Nachweis der Zuschreibungen der Verbundorganisation bzw. einnahmeaufteilenden Stelle aus der Einnahmeaufteilung, Verkaufsdaten),

b) alle für den Nachweis des ausgleichsfähigen Ausgleichsbetrages notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Testate, sonstige Nachweise)

c) alle sonstigen Unterlagen und Informationen, welche die Aufgabenträger zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen nach der Richtlinie Niedersachsen und der Richtlinie Hamburg benötigen, zukommen zu lassen. Die Start Deutschland ermächtigt insbesondere die Verbundorganisation(en) bzw. einnahmeaufteilende(n) Stelle(n) unwiderruflich, den Aufgabenträgern bei Bedarf unmittelbar die notwendigen Daten für die Antragstellung und Abrechnung zur Verfügung zu stellen.

Die Start Deutschland wirkt bei allen ihren Vertriebspartnern (also auch bei Verkehrsverbünden oder Tarifgemeinschaften) daraufhin, dass die Meldungen über verkaufte Deutschlandtickets an die zuständigen Stellen erfolgen. Auf Anforderung der Aufgabenträger lässt die Start Deutschland die Ausgleichsleistung von einem Wirtschaftsprüfer testieren, insbesondere wenn noch Einnahmen nach den BB DB zu berechnen sind. Die Kosten für den Wirtschaftsprüfer übernehmen die Aufgabenträger. Die Aufgabenträger müssen bis zum 31.03.2025 eine Meldung/einen Nachweis über die Ausgleichsleistungen abgeben, daher übermittelt die Start Deutschland alle relevanten Daten und Berechnungen bis zum **31.01.2025** an die Aufgabenträger.

- (6) 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 (§ 11 Abs. 4) Anwendung.
- (7) Die Start Deutschland ist verpflichtet, für die Jahre 2019 und 2023 richtige und vollständige Angaben für die Ermittlung des Ausgleichsbetrages gegenüber den Aufgabenträgern zu machen.
- (8) Die Vertragspartner beachten die Regelungen des Anhangs der VO (EG) 1370/2007. Eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ist bei der Gewährung und Abrechnung der Ausgleichszahlungen auszuschließen.

Die Auswirkungen sind zu beurteilen anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung (also Einführung des Deutschlandtickets, „Mit-Fall“) mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre („Ohne-Fall“, ohne Einführung des Deutschlandtickets).

Gemäß Ziffer 6.1 der Richtlinie Niedersachsen und der Richtlinie Hamburg berechnet sich der finanzielle Nettoeffekt im vorliegenden Fall aus der Summe der Auswirkungen der Erfüllung der Verpflichtung der Start Deutschland zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket aus diesem Nachtrag auf die Einnahmen der Start Deutschland sowie auf ihre Kosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil von der Start Deutschland bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden oder soweit die Start Deutschland aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets Kosten erspart.

Die Berechnung des Mit-Falls und des Ohne-Falls richtet sich ausschließlich nach den Bestimmungen der Richtlinie Niedersachsen und der Richtlinie Hamburg. Sonstige Kosten der Start Deutschland 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 Niedersachsen und der Richtlinie Hamburg 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 der Muster-AV der UAG Finanzierung des Koordinierungsrats für das Deutschlandticket vom 17.04.2023 (abzurufen unter <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>) orientiert.

- (9) Die Start Deutschland ist verpflichtet, erhaltene Zahlungen, die über den reinen Nachteilsausgleich hinausgehen, unverzüglich nach Aufforderung durch die Aufgabenträger zurückzuzahlen. Die zurückgeforderten Beträge sind vom Zeitpunkt der Aufforderung bis zum Zeitpunkt der Rückerstattung mit einem Prozentpunkt über dem jeweiligen Basiszinssatz zu verzinsen.
- (10) Über Mehraufwand, der dem Verkehrsunternehmen aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets entstanden ist (z.B. Busleistungen, Reisendenlenker, zusätzliche Sicherheitskräfte), sowie über Erleichterungen bei Zuschusskürzungen aufgrund von nicht erfüllten Qualitätsstandards werden sich die Vertragspartner gesondert verständigen.
- (11) Zahlungen, die Start Deutschland zum Ausgleich der Nachteile im Sinne von § 1 Abs. 1 dieser Vereinbarung erhält, sind nicht als Zuwendungen nach dem Verkehrsvertrag im Sinne von § 8 Abs. 4 anzurechnen. Unabhängig davon sind die Ausgleichsleistungen nach dieser Vereinbarung ein Ersatz für wegfallende Einnahmen aus dem Fahrgastmarkt und mindern so den Zuschussbedarf der Aufgabenträger.

§ 4 Vertragslaufzeit/Kündigung

- (1) Diese Nachtragsvereinbarung gilt rückwirkend ab dem 01.05.2023 und endet zum 31.12.2023.
- (2) Die Vertragslaufzeiten und Kündigungsregelungen des Verkehrsvertrages bleiben hiervon unberührt. Dieser Nachtrag wird automatisch gegenstandslos, sofern der Verkehrsvertrag endet.

§ 5 Schlussbestimmungen

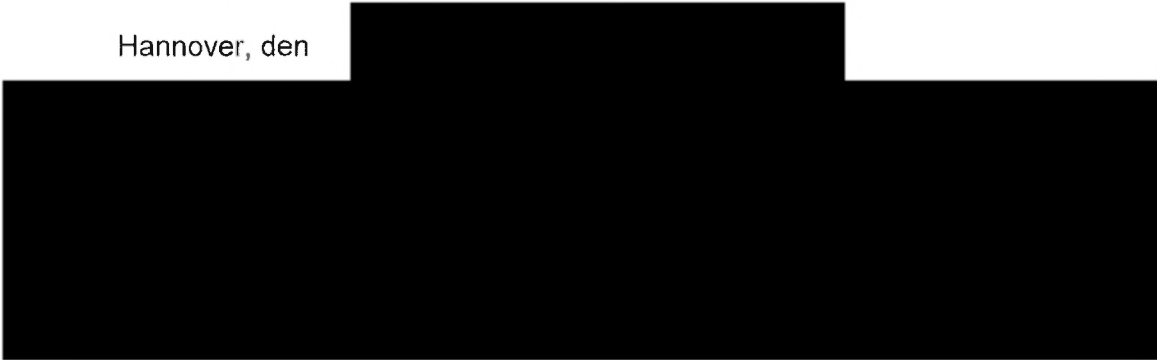
- (1) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Nachtrag bedürfen der Schriftform in Form einer von den Parteien unterzeichneten privatschriftlichen Änderungsurkunde, soweit nicht Beurkundung erforderlich ist. Mündliche Abreden haben keine Gültigkeit. Auch der Verzicht auf die Schriftform bedarf der in Satz 1 genannten Form. Abweichend von den Sätzen 1 bis 3 kann die Vereinbarung einmalig per Textform mittels einfachem übereinstimmenden E-Mail-Austausch zwischen Start Deutschland und LNVG bis zum 30.06.2024 verlängert werden.
- (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) 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) werden die Aufgabenträger von einem etwaigen Kündigungsrecht nach § 133 Abs. 1 Nr. 1 GWB im Hinblick auf diese Vereinbarung nicht Gebrauch machen, es sei denn, sie werden bestands- oder rechtskräftig durch eine Behörde oder ein Gerichtsurteil dazu verpflichtet oder weisen nach, dass sie sonst rechtlich zur Kündigung verpflichtet sind.
- (4) Es gilt das deutsche materielle Recht. Verweisungen auf ausländisches Recht sind ausgeschlossen.

[Es folgen drei Unterschriftenseite, je eine für jeden Vertragspartner.]

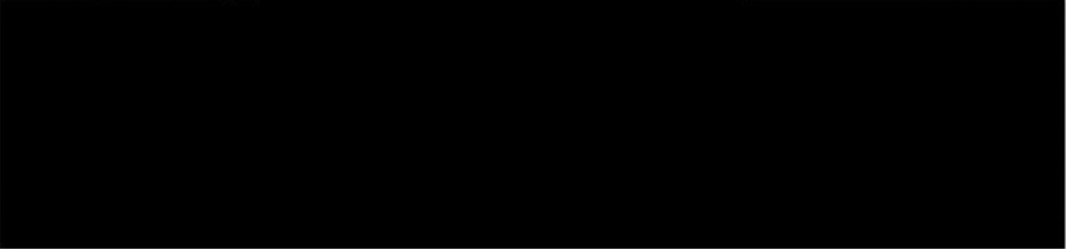
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

Hannover, den



[Unterschriftenseite 1 von 3 zum Nachtrag Unterelbe 2018+ D-Ticket]

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Hamburg, den 


[Unterschriftenseite 2 von 3 zum Nachtrag Unterelbe 2018+ D-Ticket]



Regionalverkehre Start Deutschland GmbH

Frankfurt, den [REDACTED]

Regionalverkehre Start
Deutschland GmbH
Hahnstraße 40
60528 Frankfurt/Main

[Unterschriftenseite 3 von 3 zum Nachtrag Unterelbe 2018+ D-Ticket]