



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Dietmar Weihrich (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nahverkehrsverträge des Landes Sachsen-Anhalt II - Freihändige Vergabe zum Elektronetz Nord

Kleine Anfrage - KA 6/8067

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Die Landesregierung hat am 30. November 2011 einen Dienstleistungsauftrag an die DB Regio AG vergeben und dies am 2. Dezember 2011 im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union verkündet. Das Vergabeverfahren wurde als freihändige Vergabe ausgestaltet. Bereits am 2. Oktober 2010 hatte die Landesregierung im Amtsblatt der Europäischen Union die Absicht einer Direktvergabe über die entsprechenden Beförderungsleistungen bekanntgegeben.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

Vorbemerkung der Landesregierung:

Der in der Antwort zur Frage 3 erwähnte Prüfvermerk zu einer freihändigen Vergabe des SPNV-Elektronetzes NORD Sachsen-Anhalt (ENORM), der Teil der Vergabedokumentation ist, ist eine Privatangelegenheit im Sinne von §§ 33 ff. der Geheimschutzordnung des Landtages von Sachsen-Anhalt (GSO LT). Die entsprechenden Antworten werden diesem Schreiben in einem verschlossenen Umschlag beigelegt.*

* Dieser Teil der Antwort kann bei der Geheimschutzstelle des Landtages nach Maßgabe seiner Geheimschutzordnung eingesehen werden.

Hinweis: Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung. Die Anlage ist in Word als Objekt beigelegt und öffnet durch Doppelklick den Acrobat Reader. Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen oder die gedruckte Form abgefordert werden.

(Ausgegeben am 19.12.2013)

1. **Wann hat die Landesregierung entschieden, von der im Supplement zum EU-Amtsblatt am 2. Oktober 2010 angezeigten Direktvergabe Abstand zu nehmen und aus welchen Gründen?**

Die Landesregierung hat am 25. Februar 2011 entschieden, von der im Supplement zum EU-Amtsblatt am 2. Oktober 2010 angekündigten Direktvergabe Abstand zu nehmen. Der Grund war, dass die ursprünglich vorgesehene Direktvergabe mit dem Beschluss des Bundesgerichtshofes vom 8. Februar 2011 auf der damals vorgesehenen Rechtsgrundlage einer unmittelbaren Anwendung von Art. 5 Abs. 6 VO (EG) 1370/2007 rechtlich nicht mehr zulässig war.

In welcher Form ist diese Entscheidung schriftlich niedergelegt worden?

Die Entscheidung wurde in Form eines Besprechungsprotokolls einer Dienstbesprechung MLV/NASA GmbH vom 25. Februar 2011 schriftlich niedergelegt.

2. **Welche Organisation (z. B. die Nahverkehrsservicegesellschaft, das Verkehrsministerium, die DB Regio) hat als erstes den Vorschlag entwickelt, den o. g. Beförderungsauftrag über eine freihändige Vergabe abzuwickeln? Wann geschah dies in welcher Form?**

Die NASA GmbH hat als erstes den Vorschlag entwickelt, den Beförderungsauftrag im Wege einer freihändigen Vergabe zu erteilen.

Der Vorschlag wurde ab Mitte Mai 2011 erarbeitet und mündete im August 2011 in einem detaillierten Prüfvermerk, der den beteiligten Aufgabenträgern im September 2011 zugeing.

In welcher Form ist diese Entscheidung schriftlich niedergelegt worden?

Die Entscheidung wurde in einem detaillierten Prüfvermerk niedergelegt.

3. **Durch welche Organisation wurde eine Markterkundung durchgeführt? Bitte die zugrunde liegende Markterkundung beifügen, die begründet, dass weitere Anbieter für die Leistung nicht in Frage kommen. Falls diese Markterkundung nicht vorliegt, warum war diese verzichtbar? Wie wurde die nach § 7 Abs. 2 der Landeshaushaltsordnung erforderliche Wirtschaftlichkeitsprüfung vorgenommen?**

Durch die NASA GmbH wird eine Markterkundung kontinuierlich anhand einschlägiger Fachpublikationen und fachlichen Austausches vorgenommen. Der konkret angefragte Sachverhalt war zudem amtsbekannt. Für das einschlägige Vergabeverfahren wurden die verfahrensgegenständlichen Aspekte der Markterkundung in einem Prüfvermerk zu einer freihändigen Vergabe des SPNV-Elektronetzes NORD Sachsen-Anhalt (ENORM), der Teil der Vergabedokumentation ist, dargestellt.

Wegen der in diesem Dokument enthaltenen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse wurde dieser Prüfvermerk dem Präsidenten des Landtages in einem verschlossenen Briefumschlag zugeleitet.

Die Markterkundung hatte in diesem Fall das Ergebnis, dass lediglich ein einziger Fahrzeuganbieter in Deutschland zugelassene neue Doppelstockfahrzeuge anbot. Es war bekannt, dass lediglich DB Regio aufgrund eines bestehenden Vertrags im Rahmen einer zulassungsrechtlichen Übergangsregelung Zugriff auf die angesprochenen Fahrzeuge hatte.

Dies ist in einem Schreiben der DB Regio AG vom 26. September 2011 bestätigt worden.

Die Wirtschaftlichkeitsprüfung nach § 7 Abs. 2 der Landeshaushaltsordnung wurde in der Form durchgeführt, dass auf Basis von Vergleichswerten in wettbewerblich vergebenen Netzen ein marktüblicher Preis ermittelt wurde. Dazu wurden die einzelnen Kostenpositionen (siehe Kleine Anfrage „Nahverkehrsverträge I“, Antwort auf Frage 2, Teilfrage 2) miteinander verglichen. Dabei wurde festgestellt, dass die Kostenpositionen für das Elektonetz Nord in mehreren Aspekten unter dem Marktniveau und damit wirtschaftlich sehr günstig waren und dabei durch vorteilhafte Rahmenbedingungen erzielte Preisvorteile nachweislich an die Auftraggeber weitergereicht wurden.

- 4. Wann gab es mündliche und schriftliche Abstimmungen mit den ebenfalls betroffenen SPNV-Aufgabenträgern der Nachbarländer über diese Vergabeart? Wurde diese Verständigung schriftlich festgehalten? Zu jeweils welchem Ergebnis und mit Beteiligung welcher für das Land Sachsen-Anhalt handelnder natürlicher Personen führten diese Abstimmungen?**

Die NASA GmbH informierte die beteiligten Aufgabenträger am 25. Februar 2011 mündlich darüber, dass keine Direktvergabe auf der Grundlage von § 15 AEG und Art. 5 Abs. 6 VO (EG) 1370/2007 erfolgen werde, jedoch andere Vergabemöglichkeiten geprüft würden. Am 7. September 2011 wurden die weiteren Aufgabenträger in Schriftform erstmals über die nunmehr als hinreichend rechtssicher eingeschätzte Möglichkeit der freihändigen Vergabe informiert. Die Aufgabenträger erhielten den durch die NASA GmbH erstellten Prüfvermerk mit der Bitte um Rückäußerung. Gegebene Prüfhinweise der beteiligten Aufgabenträger wurden im Prüfvermerk berücksichtigt.

Die Verständigung wurde dadurch schriftlich festgehalten, dass alle beteiligten Aufgabenträger nach Herbeiführung der entsprechenden Gremienbeschlüsse der Vergabe schriftlich Zustimmung erklärten. Die schriftlichen Zustimmungen des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) vom 7. Oktober 2011, des Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) vom 7. Oktober 2011 und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) vom 18. Oktober 2011 liegen bei der NASA GmbH vor. Die finalen Abstimmungen betrieb Herr Malter als Geschäftsführer der NASA GmbH.

- 5. Erachtete es die Landesregierung als notwendig, vor der Angebotseinholung für die angestrebte Dienstleistung innerhalb der Landesregierung und in der mit anderen Landesregierungen eine Beschreibung zu erstellen? Gab es eine Leistungsbeschreibung zu der angestrebten Dienstleistung? Wenn nein, warum war diese aus Sicht der Landesregierung verzichtbar? Wie wurde die angestrebte Dienstleistung innerhalb der Landes-**

regierung und in der Abstimmung mit anderen Landesregierungen auf anderem Wege festgehalten?

Ja, die Landesregierung erachtete es als notwendig, vor der Angebotserstellung eine Leistungsbeschreibung zu erstellen.

Es gab eine Leistungsbeschreibung in Form eines detaillierten Verkehrsvertragsentwurfs. Dieser wurde von der NASA GmbH zunächst in eigener Verantwortung im Rahmen der sich aus dem ÖPNV-Plan ergebenden Rahmenvorgaben entwickelt.

Die Leistungsbeschreibung wurde sodann mit der Fachabteilung des MLV erörtert und danach - wie bei derartigen Verfahren üblich - zwischen den für die jeweilige SPNV-Bestellung zuständigen Gesellschaften abgestimmt. Die Dokumentation erfolgte im Vergabevermerk bzw. im Vertragstext.

- 6. Wann hat die Nahverkehrsservicegesellschaft oder das Verkehrsministerium Eisenbahnverkehrsunternehmen als mögliche Auftragnehmer im Zuge der freihändigen Vergabe um Angebotsabgabe gebeten und welche Unternehmen waren dies? Nach welchen Kriterien wurden diese Unternehmen ausgewählt? Welcher Zeitraum wurde den/dem Unternehmen vom Erhalt der Leistungsbeschreibung bis zur Abgabe eines Angebots eingeräumt? Welcher Leistungsbeginn wurde in der Leistungsbeschreibung gefordert? Bitte Leistungsbeschreibung anfügen.**

Die NASA GmbH hat die DB Regio AG am 18. November 2009 gebeten, auf der Grundlage des zuvor überlassenen Leistungsverzeichnisses (siehe Frage 5) ein indikatives (orientierendes) Angebot für die Modifizierung des bestehenden Vertrages abzugeben. Dieses wurde durch die DB Regio AG am 26. März 2010 eingereicht. Mit Schreiben vom 24. Juni 2010 wurde die DB Regio AG gebeten, ein rechtlich bindendes Angebot abzugeben. Dieses wurde am 13. August 2010 eingereicht.

Die DB Regio AG wurde nach dem Kriterium ausgewählt, dass der vorgesehene Auftragnehmer über kostengünstige, prognostisch nicht mit Zulassungsproblemen belastete und hinsichtlich der Fahrzeuglänge für die Leistungserbringung in dem vorgesehenen Netz kapazitativ geeignete Fahrzeuge verfügen musste. Weiteres Kriterium war, dass die Beschaffungskosten aufgrund des früh abgeschlossenen Rahmenvertrages bereits Anfang der 2000er Jahre im Verhältnis zu jetzt neu beschafften Fahrzeuge bis zu einem Drittel niedriger sein konnten. Die Auswertung der Angebotskalkulation hat dies auch bestätigt.

Dem Bieter wurde der erforderliche Zeitraum zur Angebotsabgabe eingeräumt, ohne diesen zu spezifizieren.

Als Leistungsbeginn wurde in der Leistungsbeschreibung der 15. Dezember 2013 gefordert.

Die Leistungsbeschreibung ist als Anlage beigefügt.

- 7. Wurden in der Leistungsbeschreibung oder auf anderem Wege ein Einsatz von lokbespannten Doppelstockzügen verlangt? Wurden die Wagen eines bestimmten Herstellers verlangt? Mit welchen Beweggründen geschah dies? Wurde auch ein Einsatz von Doppelstocktriebwagen, ggf. in Mehrfachtraktion, akzeptiert?**

In der Leistungsbeschreibung wurde für Teilleistungen des Vertrages der Einsatz von lokbespannten Doppelstockzügen verlangt.

Es wurden bestimmte Wagen eines bestimmten Herstellers (Bombardier) verlangt.

Die Auswahl der Doppelstockfahrzeuge geschah mit dem Beweggrund, dass diese am Markt die einzigen und letzten verfügbaren Doppelstockfahrzeuge waren, die über eine gültige Zulassung für den Einsatz in Deutschland verfügten. Die Auftraggeber wussten auf der Grundlage der von ihnen vorgenommenen Marktbeobachtung, dass in einem kurz zuvor durchgeführten Vergabeverfahren alle am Markt angebotenen (nicht verfügbaren!) Doppelstockfahrzeuge neuerer Bauserien (auch Doppelstocktriebwagen) durch unterschiedliche Bieter - in größerer Zahl als für das Elekronetz Nord erforderlich angeboten worden waren, und dass diese neben der Zulassungshürde eines neu im Markt zu platzierenden Fahrzeugs deutlich teurer in der Beschaffung waren. Vor diesem Hintergrund war die Zugriffsmöglichkeit auf diese bestimmten - technisch zugelassenen - Fahrzeuge entscheidend für die Fahrzeugvorgabe in der Leistungsbeschreibung.

Daher wurde auch ein Einsatz von Doppelstocktriebwagen ggf. in Doppeltraktion nicht akzeptiert.

- 8. Nach dem Interview mit Verkehrsminister Webel in der Volksstimme am 12. Januar 2012 war ein Einsatz von am Standort Görlitz durch das Unternehmen Bombardier Transportation GmbH gefertigten und mit einer Lok zu bespannenden Doppelstocktriebwagen gefordert. Welche Vorteile weisen diese, insbesondere gegenüber Doppelstocktriebzügen des Unternehmens Stadler Pankow GmbH, wie sie auf den RE-Linien 2 und 4 in Brandenburg ab Dezember 2012 eingesetzt werden, auf?**

Die vom Unternehmen Bombardier Transportation GmbH gefertigten und mit einer Lok zu bespannenden Doppelstockwagen weisen gegenüber Doppelstocktriebzügen des Unternehmens Stadler Pankow GmbH, wie sie auf den RE-Linien 2 und 4 in Brandenburg ab Dezember 2012 für den Einsatz vorgesehen waren die Vorteile auf, dass sie aufgrund für neuere Fahrzeuge veränderter Konstruktionsnormen mit Auswirkung auf das nutzbare Lichtraumprofil eine höhere Kopffreiheit als alle neu zugelassenen Doppelstockfahrzeuge aufweisen, preisgünstiger erhältlich waren als alle neu zugelassenen Doppelstockfahrzeuge und sie aufgrund der durch die höhere Kopffreiheit bedingten größeren Variabilität beim Einbau mit verbesserten Sitzkomfortmerkmalen ausgestattet werden konnten.

Die Bombardier-Fahrzeuge vom Typ Dosto 2003 waren zudem zum Zeitpunkt der Vergabe im Markt erprobt, liefen praktisch störungsfrei und es konnten

- anders als damals und bis heute bei Neukonstruktionen und Konstruktionsänderungen häufig anzutreffen - keine Zulassungsschwierigkeiten auftreten. Lieferverzögerungen wegen Verzögerung der Zulassung, dem in der Praxis wichtigsten Grund für Lieferverzögerungen, waren somit weitestgehend ausgeschlossen. Die Fahrzeuge boten die bestmögliche Gewähr für eine sichere, verzögerungsfreie Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 sowie für einen fahrzeugseitig störungsfreien Betrieb während des Vertrags.

Die genannten Fahrzeuge des Herstellers Stadler (Doppelstocktriebwagen „Kiss“) waren dagegen eine Neuentwicklung, die unter anderem für den Verkehrsvertrag „Stadtbahn Berlin“, an dem das Land Sachsen-Anhalt beteiligt ist, angeboten wurden. Daher konnte sich die NASA GmbH ein genaues Bild über die höheren Kosten dieses Fahrzeugs und die laufende Fahrzeugentwicklung machen. Entgegen der Angabe in der Fragestellung wurden die genannten Fahrzeuge nicht im Dezember 2012 eingesetzt, sondern kamen aufgrund verspätet erteilter Zulassungen erst schrittweise ab Januar 2013 in Betrieb. Die letzten Fahrzeuge wurden im Juli 2013 zugelassen. Der Ablauf des Zulassungsverfahrens und die betriebliche Stabilität ist in solchen Fällen - wie auch bei anderen laufenden Fahrzeugbestellungen großen Unwägbarkeiten unterworfen.

- 9. Nach der Antwort auf die Kleine Anfrage KA 6/7722 in der Landtagsdrucksache 6/1809 gibt es einzig auf einem Bahnhof in der Altmark innerhalb der vom Vertrag Elektronetz Nord abzudeckenden Verkehrsleistungen einen Bahnsteig, der nicht die erforderliche Länge aufweist, um bei einstöckigen Wagenmaterial die geforderte Beförderungskapazität von 280 Personen sicherzustellen. Welche sachlichen Gründe sprachen aus der Sicht der Landesregierung dagegen, es den potenziellen Anbietern in einem wettbewerblichen Verfahren zu überlassen, Vorschläge zur Bedienung dieses einen Halts oder der Teilstrecke hinter Uelzen zu unterbreiten?**

Der sachliche Grund der dagegen sprach, es den potenziellen Anbietern in einem wettbewerblichen Verfahren zu überlassen, Vorschläge zur Bedienung dieses Halts oder der Teilstrecke hinter Uelzen zu unterbreiten, lag darin, dass nach Marktkennntnis der NASA GmbH hier mögliche Lösungen deutlich höhere Kosten erwarten ließen.

In der Altmark ist nicht nur ein Halt - die Zugangsstelle Hohenwulsch - betroffen, da die Linie RE 20 mehrmals täglich weitere Zugangsstellen auf der Strecke Stendal - Salzwedel bedient, um eine wirtschaftliche Angebotsgestaltung insbesondere in Tagesrandlagen zu ermöglichen.

- 10. Teilten die Vertragspartner im Land Niedersachsen die Einschätzung der Landesregierung aus 9? Wenn ja, wie ist dies schriftlich niedergelegt?**

Die Vertragspartner im Land Niedersachsen teilten die Einschätzung der Landesregierung. Sie haben dies mit der Zustimmung zum entsprechenden Prüfvermerk schriftlich dokumentiert.

- 11. War die Verfügbarkeit des unter 7 beschriebenen Wagenmaterials ausschlaggebend für die Entscheidung? Wurden Aussagen zur Verfügbarkeit bei den Herstellern überprüft? Liegen dazu schriftliche Belege vor?**

Ja, die Verfügbarkeit des unter 7 beschriebenen Wagenmaterials war neben der Vorteilhaftigkeit des Wagenmaterials ausschlaggebend für die Entscheidung.

Die Aussagen zur Verfügbarkeit wurden bei den Herstellern nicht gesondert überprüft. Die NASA GmbH verfügte aufgrund der laufenden Marktbeobachtung (siehe Kleine Anfrage „Nahverkehrsverträge I“, Antwort auf Frage 4, Teilfrage 3 und oben Frage 3) über die entsprechenden Marktkennntnisse und damit war diese Tatsache amtsbekannt. Schriftliche Aussagen der Fahrzeughersteller zur Fahrzeugverfügbarkeit liegen demgemäß nicht vor.

- 12. Falls nur ein Angebot der DB Regio eingeholt wurde, welche Sicherheit bestand, dass nur DB Regio den ausgehandelten Preis anbieten könne?**

Es bestand Sicherheit, dass nur DB Regio AG den ausgehandelten Preis anbieten kann. Der ausgehandelte Preis betraf eine individuelle Leistungskonstellation, die nur DB Regio erfüllen konnte. Auf die Antwort zu Frage 7 wird ergänzend Bezug genommen.

- 13. Wann gingen die Angebote des/der anbietenden Unternehmen/s ein? Wurden Nachverhandlungen zum Angebot geführt und mit welchen Ergebnissen?**

Das indikative Angebot der DB Regio AG, das mehrere Varianten beinhaltete, ging am 26. März 2010 ein. Es erfolgte nach Einreichung des indikativen Angebots ein Aufklärungsgespräch. Auf Basis der Informationen aus dem indikativen Angebot und dem Aufklärungsgespräch erfolgte die Auswahl der wirtschaftlichsten Variante. Diese war Grundlage des finalen Angebots, das am 13. August 2010 einging.

Das Ergebnis war ein wirtschaftliches Angebot bei Erfüllung der Anforderungen aus dem Leistungsverzeichnis.

- 14. Welche Angebotsbedingungen waren der Landesregierung zu den unter 2 angegebenen Zeitpunkten bekannt, die zur Einschätzung einer möglicherweise, „günstigen Gelegenheit“ führten? Wurden zu dem unter 4 genannten Zeitpunkt weitere Aspekte bekannt, die zur Einschätzung der „günstigen Gelegenheit“ führten?**

Zu den unter 2. genannten Zeitpunkten bestand die Konstellation in der Zugriffsmöglichkeit auf eine restlich produzierte Charge von attraktiven Fahrzeugen einer bewährten Baureihe. Aufgrund des lange vorher abgeschlossen Rahmenvertrages mit dem Fahrzeughersteller konnten im Vergleich zum Markt sehr günstige Einkaufskonditionen zugrunde gelegt werden.

Unter „günstige Gelegenheit“ wird die vorteilhafte Gelegenheit gemäß VOL/A, Anhang 4, Ziffer III. Erläuterung zu § 3 Abs. 5 Buchstabe I, dritte Anstrich, ver-

standen. Die Beantwortung der Fragen 7 und 8 verdeutlicht dies. Alle in der Beantwortung dieser Fragen genannten Aspekte waren der Landesregierung zu dem unter 2. angegebenen Zeitpunkt bekannt, da das finale Angebot der DB Regio AG seit dem 13. August 2010 vorlag.

Nein, zum unter 4. genannten Zeitpunkt wurden keine weiteren Aspekte bekannt.

- 15. Wie stellt sich der abgeschlossene Vertrag mit DB Regio vor dem Hintergrund der in der Kleinen Anfrage, Nahverkehrsverträge des Landes Sachsen-Anhalt I unter 1 und 3 abgefragten Aspekten dar?**

Er stellt sich vorteilhaft dar.

Kann aus dem Vergleich mit den in der Anfrage unter 1 aufgeführten Verträgen die „günstige Gelegenheit“ begründet werden?

Ja.

Das Land Sachsen-Anhalt

sowie

der Zweckverband Großraum Braunschweig,
die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH,
das Land Brandenburg,

und

die DB Regio AG

schließen

nachfolgende Vereinbarung über

die Durchführung von

Schienerpersonennahverkehrsleistungen

im „Elektro-Netz Nord“

Inhaltsverzeichnis

Präambel	2
§ 1 Vertragsgegenstand	3
§ 2 Zuständigkeit	4
§ 3 Rechtsstellung des Auftragnehmers	5
§ 4 Tarif, Erlöse und Anreizsystem	5
§ 5 Leistungsnachweis	5
§ 6 Regionale Präsenz	6
§ 7 Nachauftragnehmer	6
§ 8 Umfang der Verkehrsleistung	7
§ 9 Leistungsveränderungen	8
§ 11 Ausstattungsstandard Betrieb/Fahrzeuge	10
§ 12 Busersatzverkehr	10
§ 13 Anforderungen an die Qualität bei der Leistungserbringung	10
§ 14 Marketing	10
§ 15 Leistungspreis	10
§ 15a Anreizregelung	13
§ 16 Tarife und Fahrgelderlöse	13
§ 17 Fahrgastzählungen	13
§ 18 Ausbildungsplätze	14
§ 19 Betriebsaufnahme, Inkrafttreten, Laufzeit, Kündigung	14
§ 20 Anpassung des Vertrags	15
§ 20c Risikoübernahme durch DB Regio	17
§ 21 Gesellschaftsrechtliche Veränderungen	18
§ 22 Sicherheitsleistungen	18
§ 23 Gerichtsstand	18
§ 24 Wirksamkeitsklausel	18
§ 25 Formerfordernisse und sonstige Schlussbestimmungen	18

Präambel

Auf der Grundlage des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) beauftragen das Land Sachsen-Anhalt, vertreten durch die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH), die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen GmbH (LNVG), der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), das Land Brandenburg, gemeinsam im Folgenden Auftraggeber genannt, die DB Regio AG, im Folgenden Auftragnehmer genannt, SPNV-Leistungen im Land Sachsen-Anhalt und in geringerem Umfang im Land Niedersachsen in den Bereichen der LNVG und des ZGB sowie im Land Brandenburg nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen dieses öffentlich-rechtlichen Vertrages zu erbringen.

§ 1 Vertragsgegenstand

1. Gegenstand des Vertrages ist die Erbringung von SPNV- Leistungen entsprechend der Anlage 1 „Verkehrsangebot“ folgender Linien:

- ⇒ S 11 Schönebeck-Salzelmen – Magdeburg – Zielitz
- ⇒ S 12 Schönebeck-Salzelmen – Magdeburg – Stendal – Wittenberge
- ⇒ S 20 Braunschweig – Magdeburg – Burg – Genthin
- ⇒ RB 29 Stendal – Salzwedel – Uelzen
- ⇒ RB 43 Magdeburg – Köthen – Halle
- ⇒ RE 20 Magdeburg – Stendal – Salzwedel – Uelzen / Wittenberge

2. Gegenstand des Verkehrsvertrags sind folgende Anlagen:

- Anlage 1 Verkehrsangebot *(Aktualisierung zu jedem Fahrplanwechsel)*
- Anlage 2 Kalkulation
- Anlage 3 Qualität
- Anlage 3a Einordnung von Schäden an Fahrzeugen
- Anlage 3b Einordnung von Verstößen im Bereich der Fahrgastinformation
- Anlage 3c Einordnung von Verstößen bei Erbringung von Busersatzverkehr
- Anlage 4 Berichtswesen
- Anlage 5 Fahrzeugkonzept
- Anlage 6 Zugbildung / Umlaufpläne *(Aktualisierung zu jedem Fahrplanwechsel)*
- Anlage 7 ITF und Mindestübergangszeiten *(Aktualisierung zu jedem Fahrplanwechsel)*
- Anlage 8 Wartezeitvorschrift *(Erstellung 2011 und zu jedem Fahrplanwechsel)*
- Anlage 9 Planungskalender Fahrplan
- Anlage 10 Marketing
- Anlage 11 Tarife, Erlöse und Anreizsystem
- Anlage 12 Kommunikationskonzept

- Anlage 13 Personalkonzept
- Anlage 14 INSA / RIS
- Anlage 15 Verkehrserhebungen
- Anlage 16 Konzernbürgschaft des Auftragnehmers

Die Anlagen Verkehrsangebot, Zugbildung / Umlaufpläne, ITF und Wartezeitvorschrift und Mindestübergangszeiten sind vor jedem Fahrplanwechsel bzw. bei Fahrplanänderungen, die Veränderungen der Anlagen zur Folge haben, zwischen den Vertragspartnern abzustimmen. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die Entwürfe dieser Anlagen per Betriebsaufnahme 2011 so rechtzeitig dem Auftraggeber zur Abstimmung vorzulegen, dass eine diesbezüglich wirksame Vereinbarung bis zur Betriebsaufnahme realisiert werden kann. In den Folgejahren ist analog zu verfahren.

Es gelten die allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen (VOL/B), soweit hier nicht abweichend geregelt.

3. Die Geltung Allgemeiner Geschäftsbedingungen (AGB) des Auftragnehmers ist ausgeschlossen.

§ 2 Zuständigkeit

1. Das Land Sachsen-Anhalt ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr gemäß § 7 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 20. Januar 2005 (GVBl. S. 16). Der Aufgabenträger Land bedient sich zur Durchführung dieser Aufgabe der landeseigenen Nahverkehrservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH).
2. Das Land Niedersachsen ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 2 des Niedersächsisches Nahverkehrsgesetzes (NNVG) vom 28. Juni 1995. Gemäß § 8 NNVG obliegt die Wahrnehmung der Aufgaben des Landes Niedersachsen als Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 NNVG der LNVG.
3. Der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) ist gemäß § 2 Abs. 3 des Gesetzes über die Bildung des ZGB Aufgabenträger im Sinne des § 4 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes vom 28. Juni 1995.
4. Das Land Brandenburg ist Aufgabenträger für den SPNV und zuständige Behörde im Sinne von § 3 Absatz 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg vom 26. Oktober 1995. Es bedient sich zur Durchführung seiner diesbezüglichen Aufgaben der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB), die als Beauftragte des Landes Brandenburg zur Wahrnehmung der SPNV-Regieaufgaben gegenüber dem Auftragnehmer in ihrem Zuständigkeitsbereich tätig wird.

5. Für den im Land Niedersachsen liegenden Streckenabschnitt der Strecke Magdeburg - Braunschweig (Abschnitt Ländergrenze bis Braunschweig) ist der ZGB zuständiger Aufgabenträger, für den im Land Niedersachsen liegenden Streckenabschnitt der Strecke Magdeburg – Stendal – Uelzen (Abschnitt Ländergrenze bis Uelzen) ist die LNVG zuständiger Aufgabenträger, für den im Land Brandenburg liegenden Streckenabschnitt der Strecke Magdeburg – Stendal – Wittenberge (Abschnitt Ländergrenze bis Wittenberge) ist das Land Brandenburg zuständiger Aufgabenträger, für alle übrigen Strecken und Streckenabschnitte nimmt die NASA GmbH im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt die Aufgabenträgerschaft wahr.
6. Alle Willenserklärungen und alle Pflichterklärungen des EVU können vorbehaltlich abweichender Regelungen mit Rechtswirkung gegenüber allen Vertragspartnern auf Auftraggeberseite gegenüber der NASA GmbH abgegeben werden.

§ 3 Rechtsstellung des Auftragnehmers

Der Auftragnehmer bleibt Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen und öffentlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten. Die Beförderungsverträge kommen zwischen ihm und den jeweiligen Fahrgästen zustande.

§ 4 Tarif, Erlöse und Anreizsystem

Die tariflichen sowie die bezüglich der Erlöse getroffenen Vereinbarungen sind in der Anlage Tarife, Erlöse und Anreizsystem geregelt.

§ 5 Leistungsnachweis

1. Der Auftragnehmer trägt die Darlegungs- und Beweislast für die Ordnungsmäßigkeit der im Rahmen dieses Vertrages zu erbringenden Leistungen nach Art, Umfang und Qualität, sofern im jeweiligen Vertragsabschnitt keine abweichenden Regelungen getroffen wurden. Alle Dokumentationen werden dem Auftraggeber kostenlos zur Verfügung gestellt.
2. Den Nachweis für die vertragsmäßige Leistungserbringung leistet der Auftragnehmer soweit nicht anders festgelegt mittels elektronischer Information in Dateiform auf Grundlage der im jeweiligen Regelungstext des Verkehrsvertrages und dessen Anlagen beschriebenen Leistungsnachweise zu den dort definierten Terminen. Der Auftragnehmer hat auf Anforderung des Auftraggebers Erhebungsmethode, Zeitpunkt und Ort der vorgenommenen Datenerhebungen mitzuteilen.

3. Der Auftraggeber ist berechtigt, Stichproben zur Überprüfung der Ordnungsmäßigkeit bzw. Richtigkeit der Leistungserbringung vorzunehmen. Der Auftragnehmer gewährt dem Auftraggeber im Rahmen seiner Kontrolltätigkeit in Bezug auf dieses Vertragsverhältnis uneingeschränkten und unentgeltlichen Zugang zu den von ihm zu erbringenden Leistungen des SPNV.
4. Der Auftragnehmer stellt dem Auftraggeber zum Zwecke der Wahrnehmung seiner Kontrolltätigkeit sowie für sonstige dienstliche Fahrten jährlich rechtzeitig je beteiligtem Aufgabenträger 4 übertragbare Netzkarten zur uneingeschränkten und unentgeltlichen Nutzung der im Rahmen dieses Vertrages erbrachten SPNV-Leistungen zur Verfügung.
5. Der Auftragnehmer gewährt dem Auftraggeber auf Verlangen Einblick in alle den Vertragsgegenstand betreffenden betrieblichen Unterlagen und Daten, soweit dies dem Leistungsnachweis bzw. der sonstigen Vertragsdurchführung dient. Die im Rahmen dieser Tätigkeiten zu ermittelnden Informationen gelten im Verhältnis zum Auftraggeber nicht als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Auftragnehmers.
6. Ergeben die gemäß § 5 Absatz 3 durchgeführten Kontrollen, dass Abweichungen von den Anforderungen nicht bzw. nicht zutreffend dokumentiert wurden, sind die Auftraggeber berechtigt, den endgültigen monatlichen Abzugsbetrag, der bei ordnungsgemäßer jeweiliger Berichterstattung bezogen auf die fehlende Dokumentation fällig gewesen wäre, alleine schon deshalb um weitere 300 % zu erhöhen. Für nicht gelieferte Daten wird die Nichteinhaltung der gestellten Anforderungen unterstellt.

§ 6 Regionale Präsenz

Der Auftragnehmer wählt einen Betriebsstandort an einem zentralen Punkt des Verkehrsnetzes. Er gewährleistet, dass hier für alle Auftraggeber regionale Ansprechpartner für die Vertragsabwicklung zur Verfügung stehen. Dies betrifft insbesondere die Qualitätsüberwachung, die Angebotsplanung, das Marketing und das Störungsmanagement.

§ 7 Nachauftragnehmer

1. Der Auftragnehmer ist vorbehaltlich § 7 Absatz 2 berechtigt, Teile der Leistung von nachprüfbar geeigneten Nachauftragnehmern ausführen zu lassen. Art und Umfang der durch Nachauftragnehmer auszuführenden Leistungen sowie der Name des vorgesehenen Nachauftragnehmers sind dem Auftraggeber unverzüglich zu benennen sowie entsprechende Eignungsnachweise zu führen.

2. Der Auftragnehmer darf die Erbringung von SPNV- Leistungen nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der Auftraggeber auf Dritte übertragen. Die Zustimmung wird nach Maßgabe obiger Grundsätze (vergleiche § 7 (1)) erteilt.
3. Die Verantwortung des Auftragnehmers für die in diesem Vertrag eingegangenen Pflichten wird durch die Einschaltung von Nachauftragnehmern nicht aufgehoben (solidarische Haftung).
4. Vergibt der Auftragnehmer Unteraufträge, ist er verpflichtet, einen bedeutenden Teil der öffentlichen Personenverkehrsdienste i. S. von Art. 4 Abs. 7 VO (EG) Nr. 1370/2007 selbst zu erbringen. Der Auftragnehmer gewährleistet und weist dem Auftraggeber auf Nachfrage hin nach, dass er
 - a) bei der Übertragung von Teilen der Leistung (Unterauftrag) nach wettbewerblichen Gesichtspunkten verfährt; soweit nach den Vergaberegeln, die für den Auftragnehmer als Sektorenauftraggeber gelten, die Vergabe nach wettbewerblichen Gesichtspunkten nicht erforderlich ist, begründet auch Halbsatz 1 keine solche Verpflichtung,
 - b) dem Nachauftragnehmer auf Verlangen den Auftraggeber aus diesem Vertrag nennt,
 - c) dem Nachauftragnehmer insgesamt keine ungünstigeren Bedingungen – insbesondere hinsichtlich der Zahlungsweise und Sicherheitsleistungen – stellt, als zwischen ihm und dem Auftraggeber vereinbart sind,
 - d) bei der Einholung von Angeboten für Unteraufträge regelmäßig kleine und mittlere Unternehmen angemessen beteiligt,
 - e) sich bei Großaufträgen bemüht, Unteraufträge an kleinere und mittlere Unternehmen in dem Umfang zu erteilen, wie er es mit der vertragsgemäßen Ausführung der Leistung vereinbaren kann.
5. Die Regelungen nach Absatz 4 Satz 2 Buchstaben a), c), d) und e) gelten nicht, soweit der Unterauftrag an ein mit dem Auftragnehmer i. S. von § 15 AktG verbundenes Unternehmen erteilt wird.

§ 8 Umfang der Verkehrsleistung

1. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, das vereinbarte verkehrliche Leistungsangebot zur Bedienung der Allgemeinheit zu erbringen.
2. Leistungen werden in der Einheit Zugkilometer (Fahrplankilometer) angegeben.
3. Das verkehrliche Leistungsangebot umfasst das Regelangebot gemäß der Anlage Verkehrsangebot (Fahrplan), den Schienenersatz- und Busnotverkehr.
4. Leistungsveränderungen, die über die Festlegungen des in § 8 beschriebenen Inhalts und Umfangs hinaus gehen, werden zwischen den Vertragsparteien gesondert vereinbart.
5. Als Feiertage gelten die bundeseinheitlichen gesetzlichen Feiertage sowie der 06. Januar und der 31. Oktober, sofern diese Tage Feiertage im Land Sachsen-Anhalt sind. Sofern der 24.12 und der 31.12. eines Jahres auf einen Werktag fallen, verkehren die Züge an diesen Tagen wie samstags.

Regelung Punkt 5 muss von den Fahrplanern bezüglich der grenzüberschreitenden Verkehrsregelungen geprüft werden.

DB Regio liefert Formulierungsvorschlag

§ 9 Leistungsveränderungen

1. Leistungsveränderungen sind mit dem Auftraggeber abgestimmte bzw. von diesem veranlasste Fahrplanänderungen, die sowohl die Bestellung von Mehrleistungen als auch von Minderleistungen auf einzelnen Linien beinhalten können.
2. Bestellte Mehr- und Minderleistungen werden auf Basis der Fahrplankilometer miteinander verrechnet. Der hieraus resultierende Saldo entspricht der nachfolgend betrachteten Leistungsveränderung.
3. Führt die Leistungsveränderung nach § 8 Absatz 2 zu einer Erhöhung des Gesamtleistungsvolumens, so handelt es sich um eine Mehrbestellung, führt sie hingegen zu einer Reduzierung des Gesamtleistungsvolumens, so handelt es sich um eine Minderbestellung.
4. Der Auftraggeber kann während der Laufzeit dieses Vertrages Mehrbestellungen nach der Definition des Absatzes 3 in Höhe von insgesamt 1 % bzw. Minderbestellungen nach der Definition des Absatzes 3 in Höhe von bis zu 11 % des für das in der Anlage Verkehrsangebot des ersten Fahrplanjahres des Vertrages vereinbarten Leistungsvolumens veranlassen.

5. Vom laufenden Fahrplanjahr zum nächsten Fahrplanjahr können Minderbestellungen nach der Definition des Absatzes 3 maximal in Höhe von 5 % des für das erste Fahrplanjahr vereinbarten Leistungsvolumens vorgenommen werden. Zulässige, aber nicht erfolgte Minderbestellungen können bis zu der in Absatz 4 definierten Gesamtminderbestellquote von 11 % des für das erste Fahrplanjahr der jeweiligen Betriebsstufe vereinbarten kalkulierten Leistungsvolumens kumuliert werden.

Endgültige Bestätigung 1 % und 11 % durch DB Regio AG noch offen

6. Sofern das in den Absätzen 4 und 5 des § 8 definierte Fahrplanjahr keine 365 Tage umfasst, ist das Leistungsvolumen des Fahrplanjahres für das sogenannte Normjahr zu bemessen (Bemessungsgrundlage: Fahrplankilometer; 253 Werktagen außer samstags und 112 Wochenend- und Feiertage)
7. Die Höhe des zusätzlichen Leistungsentgeltes des Auftragnehmers für bestellte Mehrleistungen sowie die mögliche Reduzierung des Leistungsentgeltes für Minderleistungen nach § 9 Absatz 4 berechnet sich aus der Leistungsveränderung (Anzahl Fahrplankilometer) multipliziert mit dem entsprechend § 15 Absatz 1 geltenden spezifischen Leistungspreis.
8. Sind Leistungsveränderungen von dem Auftraggeber gewünscht, teilt er dies dem Auftragnehmer gemäß Anlage „Planungskalender Fahrplan“ vor der geplanten Umsetzung schriftlich mit.

§ 10 Sonderverkehre

1. Sonderverkehre sind einmalige oder zeitlich befristete Mehrverkehre ohne zusätzlichen Gesamtfahrzeugbedarf. Für Sonderverkehre, die zu einer Veränderung des Gesamtfahrzeugbedarfs führen, ist eine gesonderte Vereinbarung zu treffen. Sonderverkehre, die günstiger zu erbringen sind als die Regelverkehre, sind gesondert zu kalkulieren.
2. Der Auftraggeber kann während der Vertragslaufzeit die Erbringung von Sonderverkehren bestellen. Der Auftragnehmer wird diese bestellten Sonderverkehrsleistungen erbringen, soweit dies mit den vom EVU für die Durchführung des Verkehrsvertrags kalkulierten Produktionsmitteln möglich ist. Sonderverkehre zählen nicht zum Verkehrsangebot.
3. Sind Sonderverkehre von dem Auftraggeber gewünscht, teilt er dies dem Auftragnehmer mindestens 4 Wochen vor der geplanten Umsetzung schriftlich mit. Kann diese Frist im Einzelfall nicht eingehalten werden, sagt der Auftragnehmer zu, sich um die Realisierung des Sonderverkehrs zu bemühen.

4. Das durch den Auftragnehmer zu zahlende Leistungsentgelt für die bestellten Sonderverkehre berechnet sich auf der Grundlage des § 15 Absätze 1 und 3.
Bezugsgröße für die Berechnung des Leistungsentgeltes sind die aus dem jeweiligen Sonderfahrplan abgeleiteten Fahrplankilometer.

§ 11 Ausstattungsstandard Betrieb/Fahrzeuge

1. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die in der Anlage Fahrzeugkonzept nach Art und Anzahl spezifizierten Fahrzeuge als Vertragsfahrzeuge einschließlich der Reservefahrzeuge bereitzustellen und einzusetzen. Die Abstimmung des jährlichen Fahrzeugkonzepts hinsichtlich des konkreten Fahrzeugeinsatzes berücksichtigt den zeitlich versetzten Fahrzeugzulaufl entsprechend dem Lieferplan der Anlage Fahrzeugkonzept.
2. Beim Einsatz von Ersatzfahrzeugen bzw. Abweichungen von der Zugbildung gelten die Regelungen der Anlage Qualität.

§ 12 Busersatzverkehr

Die Anforderungen an den Busersatzverkehr sind in der Anlage Qualität geregelt.

§ 13 Anforderungen an die Qualität bei der Leistungserbringung

Die Anforderungen an die Qualität bei der Leistungserbringung sind in der Anlage Qualität geregelt.

§ 14 Marketing

Die Schwerpunkte der Aktivitäten im Bereich des Marketing regelt die Anlage Marketing. Es wird ein jährliches Marketingbudget in Höhe von 350.000 € vereinbart. Außerdem sind 200.000 € für das Einführungsmarketing vorzusehen.

§ 15 Leistungspreis

1. Maßgebend für die finanzielle Abgeltung der erbrachten Leistungen ist der für das Abrechnungsjahr vereinbarte spezifische Leistungspreis entsprechend der Anlage Kalkulation und der Regelungen des § 15.
2. Der spezifische Leistungspreis beinhaltet die Infrastrukturkosten.

3. Das durch den Auftraggeber an den Auftragnehmer zu entrichtende Entgelt für das vertragliche Leistungsangebot gemäß § 8 Absatz 3 berechnet sich aus dem spezifischen Leistungspreis nach Absatz 1 multipliziert mit den für den Abrechnungszeitraum vereinbarten Fahrplankilometern. Der Ermittlung der Fahrplankilometer liegt der tatsächlich realisierte Fahrplan auf Basis der zum Zeitpunkt der Angebotserstellung von der DB Netz AG veröffentlichten Kilometrierungen (vergleiche Kilometrierung in Anlage 1 – Verkehrsangebot) zugrunde. Sofern im Ergebnis abgestimmter Baumaßnahmen veränderte Streckenkilometrierungen gegenüber den der Kalkulation zugrunde gelegten Kilometrierungen nachvollziehbar festgestellt werden, erfolgt eine einvernehmliche Anpassung der Streckenkilometrierungen.

Neufassung

4. Der vereinbarte für die Vertragslaufzeit geglättete spezifische Leistungspreis für das Kalenderjahr 2012 ist in der Tabelle XX der Anlage Kalkulation abgebildet.

Er enthält einen Energiekostenanteil in Höhe von X,XXXX €/Zugkm und einen Anteil für sonstige Kosten (alle sonstigen Kosten außer Energie) von Z,ZZZZ €/Zugkm. Diese Beträge werden jährlich wie folgt zur Berücksichtigung eines Ausgleichs für Kostenveränderungen fortgeschrieben:

- a) Der Anteil der sonstigen Kosten wird jährlich, beginnend ab dem Kalenderjahr 2013 um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr erhöht.
- b) der Energiekostenanteil wird jährlich fortgeschrieben. Die Fortschreibung erfolgt auf Basis des folgenden durch das Statistische Bundesamt veröffentlichten Index:

Der Energiekostenanteil (Energiekosten für den elektrischen Strom für die Zugförderung der Planfahrten) wird mit dem Index des Statistischen Bundesamtes für Deutschland; Fachserie 17; Reihe 2; Kapitel 1 "Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz); Tabelle 1.1. - Aktuelle Ergebnisse - Elektrischer Strom bei Abgabe an Sondervertragskunden in Hochspannung; lfd. Nr. 621; Nr. der GP Systematik 35 11 15"; Jahresdurchschnitt des jeweiligen Jahres gegenüber dem für das Basisjahr 2009 maßgebenden Index nach oben oder nach unten fortgeschrieben.

Kommt es im Rahmen der Regelung des § 20a Verkehrsvertrag zu einer Neufestsetzung des spezifischen Leistungspreises, werden der Dynamisierung die neuen, sich aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse ergebenden Kostenanteile für Energie und sonstigen Kosten zugrunde gelegt.

- c) Die Summe aus den angepassten Kostenanteilen nach a) und b) ergibt vorbehaltlich weiterer Anpassungen nach diesem Verkehrsvertrag den für das abzurechnende Kalenderjahr zugrunde zu legenden spezifischen Leistungspreis je Zugkm.

- 5. Die Feststellung und Anpassung des jährlichen spezifischen Leistungspreises und der Abschlagszahlungen erfolgt nach folgenden Regularien:

Die Ermittlung des Leistungspreises für die Kalenderjahre 2011 (Betriebsstart) und 2012 (erstes Betriebsjahr) erfolgt auf Basis des in der Anlage Kalkulation Tabelle XX vereinbarten Leistungspreises für das Kalenderjahr 2012. Der Preisbestandteil „Energie“ wird entsprechend § 15 Absatz 4 b) fortgeschrieben (zunächst Veränderung 2010 gegenüber 2009). Die Summe des vorläufig fortgeschriebenen Preisbestandteils „Energie“ und des in der Kalkulation für das Kalenderjahr 2012 geglätteten Preisbestandteils für „sonstige Kosten“ bildet den vorläufigen Leistungspreis für die Kalenderjahre 2011 und 2012.

Der vorläufige Leistungspreis für die Kalenderjahre 2013 ff. berechnet sich zunächst aus der Summe der nach § 15 Absatz 4 a) und b) fortgeschriebenen Preisbestandteile „Energie“ und „Sonstige Kosten“ auf Basis des Vorjahres.

Auf der Grundlage des vorläufigen spezifischen Leistungspreises des jeweiligen Kalenderjahres und des jeweils bestellten Leistungsvolumen wird die Höhe der monatlichen Abschlagszahlungen ermittelt.

Im Rahmen der Schlussrechnung für das abgelaufene Jahr wird der endgültige Leistungspreis für das abgelaufene Jahr nach den Festlegungen des § 15 Absatz 4 festgestellt.

Nach Vorliegen der abgestimmten Schlussrechnung erfolgt eine Anpassung des Energiepreisanteils des vorläufigen Leistungspreises und der Abschlagszahlungen des laufenden Jahres rückwirkend zum 01.01. des laufenden Jahres auf Basis des festgestellten endgültigen Energiepreisanteils des Vorjahres.

- 6. Das finanzielle Entgelt wird in monatlichen Abschlagszahlungen jeweils zum 30. eines Monats bzw. im Februar abweichend zum 28. (Wertstellung bei dem Auftragnehmer) durch den Auftraggeber an den Auftragnehmer auf die von Auftragnehmer angegebene Kontoverbindung gezahlt. Sofern der 30. des jeweiligen Monats bzw. der 28. Februar auf einen Samstag, Sonntag oder gesetzlichen Feiertag fällt, erfolgt die Wertstellung jeweils zu dem auf den vorgesehenen Zahlungstag folgenden Arbeitstag.
- 7. Forderungen des Auftraggebers aus diesem Vertragsverhältnis, wie z.B. Erlösansprüche, Sanktionen und Abzüge aufgrund von Qualitätsminderleistungen oder Nichtleistungen können durch den

Auftraggeber im Rahmen der monatlichen Abschlagszahlungen in transparenter Weise vorläufig in Abzug gebracht werden.

8. Der Auftragnehmer erstellt spätestens bis jeweils Ende April eine Schlussrechnung für das Vorjahr nach vorgegebener Gliederung des Auftraggebers. Diese ist vom Auftraggeber innerhalb von 8 Wochen nach Zugang zu prüfen. Stimmt der Auftraggeber der Schlussrechnung zu, werden Überzahlungen zugunsten des Auftraggebers mit der nächsten auf den Prüfungsabschluss folgenden Abschlagszahlung verrechnet. Eine Nachzahlung zugunsten des Auftragnehmers ist vom Auftraggeber in selber Frist zu zahlen.

§ 15a Anreizregelung

Als Anreiz zur Entwicklung und Aufrechterhaltung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung zur Erbringung von Personenverkehrsdiensten in hoher Qualität erhält der Auftragnehmer zusätzlich zu dem Leistungspreis die Möglichkeit einer Anreizzahlung nach den Vereinbarungen der Anlage Tarife, Erlöse und Anreizsystem.

§ 16 Tarife und Fahrgelderlöse

1. Der Auftragnehmer wendet die von den Auftraggebern vorgegebenen Tarife an. Zur Tarifeinführung, zur Veränderung derselben und zur Einführung von Kooperationstarifen ist das Einvernehmen mit dem oder den jeweiligen Auftraggeber(n) herzustellen.
2. Sollen im räumlichen Geltungsbereich dieses Vertrages während der Laufzeit dieses Vertrages ein oder mehrere neue Gemeinschaftstarife eingeführt werden, hat das EVU diese(n) auf Verlangen des jeweiligen Auftraggebers die Genehmigung des Tarifs zu beantragen und diesen uneingeschränkt anzuwenden und zu vertreiben. Beinhaltet der Gemeinschaftstarif ein Ausgestaltungsrecht des EVU, hat es dieses Recht – vorbehaltlich der Rechtmäßigkeit des angesonnenen Verhaltens - nach den Vorgaben des jeweiligen Auftraggebers umzusetzen.
3. Die Fahrgelderlöse stehen den Auftraggebern zu. Es gelten die Vereinbarungen der Anlage Tarife, Erlöse und Anreizsystem.
4. Zur Sicherung der Fahrgelderlöse gelten die Vereinbarungen der Anlage Qualität.
5. Der Auftragnehmer verzichtet auf gesetzliche Ausgleichszahlungen nach AEG § 6a.

§ 17 Fahrgastzahlungen

1. Der Auftragnehmer führt über die automatischen Fahrgastzähleinrichtungen kontinuierliche Zählungen durch, wertet diese aussagekräftig aus und stellt dem Auftraggeber die Rohdaten sowie die Auswertungen in geeigneter Form zur Verfügung. Der Auftragnehmer kann eine Übergabeform ablehnen, wenn er zur Nutzung der Daten spezielle Technik, Software o.ä. erwerben müsste. Dabei ist sicherzustellen, dass repräsentative Zählungen von allen Linien für Werktage sowie Samstage und für Sonn- und Feiertage vorliegen. Dazu sind alle Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzähleinrichtungen auszurüsten. Näheres regeln die Anlagen Fahrzeugkonzept und Berichtswesen.
2. Der Auftraggeber ist berechtigt, i.d.R. nach vorheriger Anmeldung beim Auftragnehmer eigene Verkehrserhebungen (Kundenbefragungen und Zählungen) durchzuführen. Diese Erhebungen können vom Auftraggeber selbst oder von ihm beauftragten Unternehmen durchgeführt werden. Zum Zweck der Erhebung sind den Erhebungspersonalen vom Auftragnehmer im Elektro-Netz Nord in praktikabler Weise Freifahrten zu gewähren.

§ 18 Ausbildungsplätze

Der Auftragnehmer wird jährlich mindestens drei Auszubildende im Land Sachsen-Anhalt neu einstellen. Die Ausbildungsplätze sind zum Vertragsende in dem zeitlichen Umfang bereitzustellen, dass erwartet werden darf, dass die Ausbildung nach regelmäßigem Verlauf des Vertrages planvoll beim Auftragnehmer beendet werden kann.

§ 19 Betriebsaufnahme, Inkrafttreten, Laufzeit, Kündigung

1. Der Vertrag tritt mit Unterzeichnung durch alle Vertragsparteien in Kraft. Die Betriebsaufnahme der Leistungen erfolgt zum international vereinbarten Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2011. Betriebsende ist im Dezember 2026 mit internationalem Fahrplanwechsel.
2. Der Auftragnehmer gewährleistet die vertragsgemäße Betriebsaufnahme zum international vereinbarten Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2011. Sich abzeichnende Verhinderungen sind dem Auftraggeber unverzüglich anzuzeigen. Erfolgt die vertragsgemäße Betriebsaufnahme (Rechtsgedanke aus § 640 Absatz 1 Satz 2 BGB) durch den Auftragnehmer zum international vereinbarten Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2011 in wesentlichen Teilen nicht und hat der Auftragnehmer dies zu vertreten, so hat der Auftragnehmer eine Vertragsstrafe in Höhe von 350.000 € unbeschadet eventueller weitergehender Schadenersatzansprüche zu zahlen. Darüber hinaus wird ab dem 2. Tag der ausbleibenden vollständigen Betriebsaufnahme bis zur vollständigen Aufnahme des Betriebes eine Vertragsstrafe von 20.000 € je „ausgefallenem“ Tag verwirkt maximal bis zur Höhe von 5% des Gesamtauftragswertes. Das Leistungsentgelt für die ausbleibenden Leistungen entfällt.

3. Die Vertragspartner können das Vertragsverhältnis aus wichtigem Grund kündigen.

Ein wichtiger Grund, der den Auftraggeber zur Kündigung berechtigt, liegt insbesondere dann vor, wenn:

- ⇒ der Auftragnehmer seine Verpflichtungen aus diesem Vertrag schuldhaft in grober Weise verletzt und ihnen trotz schriftlicher Abmahnung wiederholt nicht nachkommt und dem Auftraggeber aus diesem Grund unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertrags bis zum vereinbarten Beendigungstermin nicht zugemutet werden kann.
- ⇒ die Genehmigung nach § 6 AEG zurückgenommen, widerrufen, wirksam angefochten oder in sonst irgendeiner Weise aufgehoben wird oder aber die Geltungsdauer der Genehmigung abgelaufen ist,
- ⇒ ein Insolvenz-, Vergleichs- oder Liquidationsverfahren des Auftragnehmers dringend zu befürchten ist oder eröffnet wurde,
- ⇒ der Auftragnehmer die nach § 21 zu leistende Sicherheit nicht nachweist,
- ⇒ die Betriebsaufnahme nicht zum international vereinbarten Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2011 erfolgt.

§ 20 Anpassung des Vertrags

Die Vertragspartner verpflichten sich, bei Wegfall der Geschäftsgrundlage ergänzende Vertragsverhandlungen mit dem Ziel eines wirtschaftlichen Ergebnisses wie bei Abschluss dieses Vertrages vorausgesetzt zu führen.

§ 20a Umsatzsteuerklausel

DB Regio AG: Bitte noch mal komplett prüfen !!!

1. Die Vertragsparteien sehen es unter anderem im Hinblick auf den Beschluss der Finanzministerkonferenz vom 23.06.1995 und den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17.11.1995 als Geschäftsgrundlage i. S. d. § 313 Abs. 1 BGB an, dass auf die Ausgleichszahlungen für die fahrplanmäßig bestellten Verkehre auf Grundlage der bundesweit geltenden Regelungen keine Umsatzsteuer anfällt.

2. Der Auftragnehmer hat alle gesetzlich zulässigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die von den Aufgabenträgern gewährten Zuwendungen aufgrund einer Anerkennung durch Finanzbehörde und Gerichte als echte, nicht umsatzsteuerbare Zuschüsse im öffentlichen Interesse oder aus sonstigen Gründen nicht der Umsatzsteuer unterliegen. insbesondere unter rechtzeitiger und vollständiger Einbindung der Auftraggeber entsprechende Rechtsmittel bzw. Rechtsbehelfe fristgerecht und ordnungsgemäß einzulegen.
3. Sollte für die Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen dennoch Umsatzsteuer anfallen, übernehmen die Aufgabenträger diese Beträge einschließlich der nicht vermeidbaren Nebenleistungen i. S. von § 3 Abs. 4 AO. Dies gilt unabhängig davon, ob die vertragsgegenständlichen SPNV-Leistungen vor oder nach Eintritt der Rechtskraft der Verpflichtung zur Zahlung der Umsatzsteuer erbracht wurden oder ob diese SPNV-Leistungen während der Vertragslaufzeit oder nach Ablauf der Vertragslaufzeit rechtskräftig der Umsatzsteuer unterworfen werden. Soweit DB Regio aufgrund finanzbehördlicher Anordnungen verpflichtet ist, Umsatzsteuer zu leisten und die von DB Regio eingelegten Rechtsbehelfe und Rechtsmittel keine aufschiebende Wirkung haben, erhöhen sich die Abschlagszahlungen anteilig.
4. Haben die Aufgabenträger nach den vorstehenden Regelungen zusätzliche Zahlungen für Umsatzsteuer zu übernehmen, sind sie berechtigt, von Ihrer Abbestellmöglichkeit in § 9 Abs. 2 des Verkehrsvertrages ohne die Beschränkungen nach § 9 Abs. 3 Verkehrsvertrag Gebrauch zu machen. Sollten sich durch diese Maßnahme die finanziellen Mehrbelastungen für die Aufgabenträger durch die Umsatzsteuer nicht vollständig auffangen lassen, sind die Aufgabenträger zu weiteren Abbestellungen berechtigt, bis die finanzielle Mehrbelastung ausgeglichen ist. In diesem Fall ist ein neuer spezifischer Leistungspreis für die Vertragslaufzeit unter Berücksichtigung der Regelungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu vereinbaren. In diesem Fall hat DB Regio im Einzelnen darzulegen und zu beweisen, ob und wie sich die Kosten durch die Verringerung des Leistungsumfangs verändern. Die von DB Regio kalkulierte angemessene Kapitalrendite über die Vertragslaufzeit bleibt bei der Berechnung unverändert. § 5 Abs. 5 gilt entsprechend.

Neu: § 20b Revisionsklausel

VBB; LNVG und ZGB bitte prüfen und ggf. anpassen !!!

1. Sofern auf mindestens einen der Auftraggeber LNVG, ZGB oder Land Brandenburg mindestens eine der folgenden Bedingungen zutrifft, sind diese Auftraggeber berechtigt, SPNV-Angebote im nachfolgend geregelten Umfang abzubestellen:
 - Dem Auftraggeber werden infolge einer Kürzung der dem jeweiligen Bundesland nach dem Regionalisierungsgesetz zustehenden Mittel während der Laufzeit des Vertrages in einem Jahr weniger Finanzmittel zur Finanzierung von SPNV-Leistungen zugewiesen als

dies ohne die Kürzung der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz zu erwarten gewesen wäre.

- 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. Bzgl. der Unzumutbarkeit sind insbesondere technische, finanzielle und verkehrliche Aspekte zu beachten.

Das Recht zur Abbestellung kann wie folgt ausgeübt werden:

- Die Abbestellung kann im von der Kürzung bzw. Preiserhöhung betroffenen Kalenderjahr und in den Folgejahren erfolgen.
- Die Begrenzung der Abbestellmöglichkeiten nach § 9 Abs. 4 und 5 gilt 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 Abbestellungen nach § 9 bleibt hiervon unberührt.

2. Macht ein Auftraggeber von dem Recht zur Abbestellung nach Abs. 1 Gebrauch, so können dieser Auftraggeber und der Auftragnehmer eine Anpassung des Leistungspreises in entsprechender Anwendung von § 2 Nr. 3 VOL/B verlangen. In diesem Fall hat der Auftragnehmer die sich verändernden Kosten gegenüber den Auftraggebern im einzelnen darzulegen. Beruft er sich auf Kostenerhöhungen, ist er für ihr Vorliegen beweispflichtig. Er hat im Einzelnen nachzuweisen, warum und inwieweit die kalkulierten Positionen nicht mehr zutreffend sind und Abweichungen aufgrund von Remanenzkosten oder Erlöseinbußen entstehen. Insoweit darf der Auftragnehmer sich nicht auf Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse berufen. § 5 Abs. 5 gilt entsprechend. Der Auftragnehmer ist zur weitest gehenden Minimierung seiner Aufwendungen verpflichtet. Er muss sich bei der Erstattung seiner Kosten dasjenige anrechnen lassen, was er unter Verstoß gegen diese Minimierungspflicht nicht erspart oder durch eine anderweitige Verwendung seiner Betriebsmittel oder seines Personals erwirbt oder böswillig zu erwerben unterlässt.

Streichung der Absätze 3 und 4 durch VBB:

§ 20c Risikoübernahme durch DB Regio

Soweit in diesem Vertrag nicht anders geregelt, übernimmt DB Regio das finanzielle Risiko, dass sich die Erstellung der Betriebleistung durch Steuererhöhungen, gesetzliche oder behördliche Auflagen oder sonstige Kostensteigerungen im Vergleich zur Kalkulation verteuert. DB Regio AG übernimmt

auch das Weiterverwendungsrisiko für die eingesetzten Fahrzeuge und die Werkstatt nach Ablauf der Vertragslaufzeit.

§ 21 Gesellschaftsrechtliche Veränderungen

Der Auftragnehmer teilt dem Auftraggeber alle wesentlichen Änderungen seiner gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse mit, soweit diese für die Vertragsdurchführung von Bedeutung sein können.

§ 22 Sicherheitsleistungen

1. Zur Sicherung der vertraglichen Leistungspflicht des lückenlosen Weiterbetriebes im Falle einer notwendig werdenden Betriebsaufnahme durch Dritte, aber auch für sämtliche rückständigen Leistungen des Auftragnehmers hat der Auftragnehmer eine zu hinterlegende Sicherheit in Höhe von 10 Mio. € zu leisten. Die Sicherheitsleistung ist vier Wochen vor vereinbarter Betriebsaufnahme beim Gläubiger zu hinterlegen. Entscheidend ist das Eingangsdatum beim Gläubiger.

§ 23 Gerichtsstand

Gerichtsstand für alle Streitigkeiten aus diesem Vertrag ist Magdeburg.

§ 24 Wirksamkeitsklausel

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

§ 25 Formerfordernisse und sonstige Schlussbestimmungen

Änderungen und Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen der Schriftform. Mündliche Vereinbarungen oder Zusicherungen zu diesem Vertrag sind nicht erfolgt und wären darüber hinaus unwirksam. Änderungen, Ergänzungen oder die Aufhebung der vorgenannten Schriftformklauseln bedürfen ebenfalls der Schriftform. Der Auftragnehmer ist zur Abtretung seiner Forderung gegen den Auftraggeber nur mit dessen schriftlicher Zustimmung berechtigt.

Magdeburg, den TT.MM.JJJJ

DB Regio AG
- Auftragnehmer -

Nahverkehrsservice
Sachsen-Anhalt GmbH
- Auftraggeber -

Geschäftsführer

Geschäftsführer

Zweckverband Großraum
Braunschweig
- Auftraggeber -

Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH
- Auftraggeber -

Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg GmbH
- Auftraggeber -

Verbandsdirektor
Vorsitzender der Verbandsver-
sammlung

Geschäftsführer

Geschäftsführer

Anlage 1 - Verkehrsangebot

KBS	Produkt	Linie	Länge GFD [km]	Zugpaare / Tag						Zugkm GFD
				W(Sa)	Sa/S	W	Mo-Sa	(Sa)	So	
				253	112	305	313	313	52	
260	RB	Magdeburg - Burg	24,215	15	8			0,5		234.764,43
260	RB	Genthin - Burg	26,116	1,5	0					19.822,04
305	RB	Magdeburg - Stendal	58,749	19,5	19	0,5				847.630,57
305	RE	Magdeburg - Stendal	58,749	7,5	6,5	1,5		2,0	1,5	444.964,93
305.1	RB	Stendal - Osterburg	28,894	16,5	10	1				323.583,91
305.1	RB	Osterburg - Wittenberge	22,706	15,5	10	1				242.795,26
305.1	RE	Stendal-Wittenberge	51,600	0,5		1				44.530,80
305.2	RB	Stendal - Salzwedel	57,133	9	6,5	1		0,5		396.103,09
305.2	RB	Salzwedel - Uelzen	14,021	0,5	0,5	0,5				9.394,07
305.2	RE	Stendal - Salzwedel	57,133	7	6,5	0,5		2,0	0,5	377.477,73
305.2	RE	Salzwedel - Uelzen	14,021	6	6	0,5		1,5	0,5	79.583,20
309	S	Magdeburg - Schönebeck	15,480	18	17,5					201.673,44
309	S	Schönebeck - S.-Salzelmen	2,998	18	17,5					39.057,94
309	S	Zielitz - Wolmirstedt	5,973	19	2					60.100,33
309	S	Wolmirstedt - Magdeburg	14,627	19	5					157.006,22
309	S	Magdeburg - Schönebeck	15,480	19	4,5					164.428,56
309	S	Schönebeck - S.-Salzelmen	2,998	19	2,5					30.501,65
310	RB	Magdeburg - Eilsleben	29,840	18,5	10,5		0,5	1	2,5	385.294,08
310	RB	Eilsleben - Marienborn	8,818	18,5	10,5		0,5	1	2,5	113.858,02
310	RB	Marienborn - Ldsgrenze Nds.	6,067	18	10,5		0,5	1	2,5	76.802,15
340	RB	Magdeburg - Köthen	50,307	21	20					759.937,54
340	RB	Köthen - Halle	35,813	20,5	19					523.908,38
251	RB	Halle - Dessau	55,550	0,5	0					14.054,15
254	RB	Dessau - Magdeburg	60,739	0,5	0					15.366,97
Summe Sachsen-Anhalt										5.562.639,44
305.1	RB	Osterburg - Wittenberge	1,692	15,5	10	1				18.092,56
305.1	RE	Stendal-Wittenberge	1,692	0,5		1				1.460,20
Summe Brandenburg										19.552,75
305.2	RB/RE	Salzwedel - Uelzen	36,325	7	7	1		1		230.518,45
Summe LNVG										230.518,45
310	RB	Ldsgrenze Nds. - Helmstedt	2,877	18	10,5		0,5	1	2,5	36.419,94
310	RB	Helmstedt - Braunschweig	35,409	16,5	16		0,5	1	2	463.149,72
Summe ZGB										499.569,66
Gesamtsumme Netz										6.312.280,31

Tabelle 1 - Ermittlung des Angebotspreises

Kalenderjahr	Anzahl Zugkm laut Kalkulationsfahrplan	Leistungspreis V absolut in €	Leistungspreis V spezifisch in € / Zugkm
2011			
2012			
2013			
2014			
2015			
2016			
2017			
2018			
2019			
2020			
2021			
2022			
2023			
2024			
Summe			

Tabelle 2 - Ermittlung der Vorlaufkosten

Kalkulationsposition		Kosten absolut		Kosten spezifisch
0	Vorlaufkosten	Anzahl und Einheit	[€]	[€ / Jahr]
0	Summe Vorlaufkosten (0.1 - 0.10)*			

* Zu den Vorlaufkosten gehören nicht die zur Leistungserbringung erforderlichen Anschaffungskosten für Investitionen, sondern laufende Aufwendungen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme stehen. Die Vorlaufkosten sind als Annuität über die Vertragslaufzeit zu verteilen. Die Annuität pro Kalenderjahr ist jeweils in der Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4 "sonstige Kosten" einzutragen.

Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2011

Kalkulationsposition	Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--------------------	----------------	-------------------

	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2011

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		Vollzeit-personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.2	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten	Mischwert			
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)				
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)				

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2011

Kalkulationsposition		Kosten absolut		Kosten spezifisch	
----------------------	--	----------------	--	-------------------	--

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
---	------------------------------------	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2011

Kalkulationsposition			Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tarifinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)				
---	--	--	--	--	--

Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4
- sonstige Kosten -
Kalenderjahr 2011

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2011

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				

5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				

5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)		
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)		

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

**Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2012**

	Kalkulationsposition	Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

		Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I	Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II	Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III	Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV	Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V	Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI	Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2012

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		Vollzeit-personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.2	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten		Mischwert		
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)				
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)				

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2012

Kalkulationsposition		Kosten absolut		Kosten spezifisch	
----------------------	--	----------------	--	-------------------	--

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
---	------------------------------------	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2012

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tarifinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)		
---	--	--	--

Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4
- sonstige Kosten -
Kalenderjahr 2012

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2012

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				

5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				

5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)		
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)		

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

**Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2013**

Kalkulationsposition		Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

		Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I	Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II	Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III	Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV	Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V	Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI	Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2013

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		Vollzeit-personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.3.1	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten	Mischwert			
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)				
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)				

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2013

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
---	------------------------------------	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2013

Kalkulationsposition			Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tarifinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)		
---	--	--	--

Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4 - sonstige Kosten - Kalenderjahr 2013

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2013

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				

5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				

5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)		
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)		

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2014

	Kalkulationsposition	Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

		Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I	Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II	Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III	Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV	Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V	Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI	Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2014

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		Vollzeit-personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.2	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten	Mischwert			
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)		
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)		

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2014

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
---	------------------------------------	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2014

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tarifinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)				
---	--	--	--	--	--

Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4
- sonstige Kosten -
Kalenderjahr 2014

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2014

Kalkulationsposition		Kosten absolut		Kosten spezifisch	
5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				

5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				

5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)		
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)		

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

**Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2015**

Kalkulationsposition		Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2015

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.2	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten	Mischwert			
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)				
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)				

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2015

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
---	------------------------------------	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2015

Kalkulationsposition			Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tarifinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)				
---	--	--	--	--	--

Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4
- sonstige Kosten -
Kalenderjahr 2015

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2015

Kalkulationsposition			Kosten absolut	Kosten spezifisch	
5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				

5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				

5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)		
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)		

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2016

Kalkulationsposition		Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

		Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I	Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II	Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III	Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV	Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V	Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI	Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2016

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.2	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten	Mischwert			
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)				
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)				

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2016

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
---	------------------------------------	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2016

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tarifinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)		
---	--	--	--

Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4
- sonstige Kosten -
Kalenderjahr 2016

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2016

Kalkulationsposition			Kosten absolut		Kosten spezifisch
5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				

5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				

5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)		
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)		

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2017

Kalkulationsposition		Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

		Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I	Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II	Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III	Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV	Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V	Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI	Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2017

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.2	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten	Mischwert			
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)				
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)				

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2017

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
---	------------------------------------	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2017

Kalkulationsposition			Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tarifinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)				
---	--	--	--	--	--

Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4
- sonstige Kosten -
Kalenderjahr 2017

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2017

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				

5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				

5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)		
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)		

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

**Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2018**

Kalkulationsposition		Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

		Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I	Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II	Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III	Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV	Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V	Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI	Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2018

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.2	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten	Mischwert			
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)				
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)				

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2018

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
---	------------------------------------	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2018

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tariffinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)		
---	--	--	--

Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4
- sonstige Kosten -
Kalenderjahr 2018

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2018

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				

5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				

5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)		
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)		

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

**Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2019**

Kalkulationsposition		Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

		Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I	Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II	Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III	Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV	Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V	Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI	Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2019

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		Vollzeit-personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.3.1	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten	Mischwert			
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)				
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)				

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2019

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
----------	------------------------------------	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2019

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tariffinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)				
---	--	--	--	--	--

Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4
- sonstige Kosten -
Kalenderjahr 2019

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2019

Kalkulationsposition		Kosten absolut		Kosten spezifisch	
5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				
5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				
5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)				
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)				

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

**Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2020**

Kalkulationsposition		Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

		Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I	Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II	Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III	Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV	Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V	Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI	Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2020

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		Vollzeit-personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.2	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten	Mischwert			
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)				
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)				

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2020

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
---	------------------------------------	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2020

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tarifinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)		
---	--	--	--

**Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4
- sonstige Kosten -
Kalenderjahr 2020**

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2020

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				

5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				

5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)		
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)		

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

**Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2021**

Kalkulationsposition		Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

		Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I	Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II	Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III	Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV	Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V	Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI	Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2021

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.2	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten	Mischwert			
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)				
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)				

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2021

Kalkulationsposition		Kosten absolut		Kosten spezifisch	
----------------------	--	----------------	--	-------------------	--

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
---	------------------------------------	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2021

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tarifinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)		
---	--	--	--

Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4
- sonstige Kosten -
Kalenderjahr 2021

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2021

Kalkulationsposition			Kosten absolut	Kosten spezifisch	
5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				

5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				

5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)		
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)		

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2022

Kalkulationsposition		Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

		Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I	Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II	Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III	Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV	Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V	Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI	Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2022

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		Vollzeit-personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.3.1	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten	Mischwert			
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)				
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)				

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2022

Kalkulationsposition		Kosten absolut		Kosten spezifisch	
----------------------	--	----------------	--	-------------------	--

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
---	------------------------------------	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2022

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tarifinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)		
---	--	--	--

Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4
- sonstige Kosten -
Kalenderjahr 2022

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2022

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				

5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				

5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)		
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)		

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

**Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2023**

Kalkulationsposition		Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

		Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I	Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II	Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III	Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV	Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V	Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI	Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2023

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.2	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten	Mischwert			
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)				
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)				

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2023

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
----------	---	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2023

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tarifinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)		
---	--	--	--

Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4
- sonstige Kosten -
Kalenderjahr 2023

Kalkulationsposition		Kosten absolut		Kosten spezifisch	
4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2023

Kalkulationsposition	Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	----------------	-------------------

5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				

5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				

5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)		
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)		

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

Tabelle 3 - Kalkulationsübersicht
Kalenderjahr 2024

Kalkulationsposition		Anzahl und Einheit	Kosten absolut	Kosten spezifisch
	Gesamtkosten	Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastrukturkosten			
1b	Summe Zugförderkosten			
2	Summe Fahrzeugkosten			
3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung			
4	Summe Sonstige Kosten			
5a	Summe Erlöse des Auftragnehmers			
5b	Summe Erlöse der Auftraggebers			

		Anzahl Zugkm	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
I	Leistungspreis I ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1a + 2 + 3 + 4)			
II	Leistungspreis II ohne Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1a + 2 + 3 + 4 + 5a)			
III	Leistungspreis III ohne Infrastrukturkosten (1a + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			
IV	Leistungspreis IV mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse (1b + 2 + 3 + 4)			
V	Leistungspreis V mit Infrastrukturkosten und ohne Erlöse des Auftraggebers (1b + 2 + 3 + 4 + 5a)			
VI	Leistungspreis VI mit Infrastrukturkosten (1b + 2 + 3 + 4 + 5a + 5b)			

Tabelle 4 - Kalkulationsteil 1
- Zugförderung -
Kalenderjahr 2024

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

1.1	Personalkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.1.1	Triebfahrzeugführer		Vollzeit-personale		
1.1.2	Zugbegleiter / Servicepersonal		Vollzeit-personale		
1.1.3	Overhead, Betriebsleitung, sonstige Personale		personale*		
1.1	Summe (1.1.1 bis 1.1.3)				

1.2	Infrastrukturkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.2.1	Trassennutzung Planzüge		Zugkm		
1.2.2	Stationsgebühren		Stationsab-fahrten		
1.2	Summe (1.2.1 + 1.2.2)				

1.3	Nebenkosten Infrastruktur	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.3.1	Trassennutzung Leerzüge		Zugkm		
1.3.2	Abstellgebühren für Fahrzeuge				
1.3	Summe (1.3.1 + 1.3.2)				

1.4	Energiekosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.4.1	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten		kWh		
1.4.2	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten		kWh		
1.4.3	sonstige Energiekosten	Mischwert			
1.4	Summe (1.4.1 bis 1.4.3)				

1.5	sonstige Kosten der Zugförderung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
1.5.1					
1.5.2					
1.5.3					
1.5	Summe (1.5.1 bis 1.5.3)				

1 a	Summe Zugförderkosten ohne Infrastruktur (1.1 + 1.4 + 1.5)				
1 b	Summe Zugförderkosten (1.1 bis 1.5)				

** entsprechend der Anteile der für diesen Vertrag zu erbringenden Leistungen

Tabelle 5 - Kalkulationsteil 2
- Fahrzeuge -
Kalenderjahr 2024

Kalkulationsposition		Kosten absolut		Kosten spezifisch	
----------------------	--	----------------	--	-------------------	--

2.1	Fahrzeugkosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.1.1	Abschreibung	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.2	Kapitalkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.3	Leasingkosten	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.4	Fahrgastzählsysteme	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.1.5	Sonstige Fahrzeugkosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.1	Summe (2.1.1 bis 2.1.5)				

2.2	Fahrzeugreinigung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.2.1	Kosten der Fahrzeugreinigung (incl. Arbeitnehmerentgelte)	Mischwert			
2.2	Summe (2.2.1 + 2.2.2)				

2.3	Betriebsstoffe	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.3	Kosten für Hilfs- und Betriebsstoffe	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.3	Summe				

2.4	Fahrzeuginstandhaltung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.4.1	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung***	zusätzliche Angaben in gesonderter Tabelle 9			
2.4.2	sonstige Fahrzeuginstandhaltungskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
2.4	Summe (2.4.1 + 2.4.2)				

2.5	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
2.5.1					
2.5.2					
2.5.3					
2.5	Summe (2.5.1 bis 2.5.3)				

2	Summe Fahrzeugkosten (2.1 bis 2.5)				
---	------------------------------------	--	--	--	--

*** Es ist gesondert nachzuweisen, dass bereits gezahlte Fördermittel der öffentlichen Hand für die im Rahmen dieses Vertrages genutzten Anlagen zur Wartung und Reinigung von Fahrzeugen mit dem Angebotspreis verrechnet werden.

Tabelle 6 - Kalkulationsteil 3
- Vertrieb / Service / Information / Werbung -
Kalenderjahr 2024

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
----------------------	--	--	--	----------------	-------------------

3.1	Vertriebsstellen	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.1.1	Personalbesetzte Verkaufsstellen (Agenturen, Reisezentren)	Mischwert			
3.1.2	Fahrkartenautomaten in Fahrzeugen		Stk.		
3.1.3	Fahrkartenautomaten an Stationen		Stk.		
3.1.4	mobile Verkaufsgeräte		Stk.		
3.1.5	elektronische Vertriebswege	Mischwert			
3.1.6	Entwerter		Stk.		
3.1.7	Verwaltungskosten Vertrieb	Mischwert			
3.1.8	Sonstige Vertriebskosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.1	Summe (3.1.1 bis 3.1.7)				

3.2	Kosten Service, Information, Werbung	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.2.1	Fahrplan- und Tarifinformation	Mischwert			
3.2.2	Beschwerdemanagement; Notfall- und Störungsmanagement; Qualitätserfassung, Berichtswesen	Mischwert			
3.2.3	Marketingbudget	Mischwert			
3.2.4	sonstige Kosten	Erläuterung durch Auftragnehmer			
3.2	Summe (3.2.1 bis 3.2.4)				

3.3	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
3.3.1	Verkehrserhebungen	Mischwert			
3.3.2	Kundenzufriedenheitsstudien	Mischwert			
3.3.3					
3.3	Summe (3.3.1 bis 3.3.3)				

3	Summe Vertrieb / Service / Information / Werbung (3.1 bis 3.3)				
---	--	--	--	--	--

Tabelle 7 - Kalkulationsteil 4 - sonstige Kosten - Kalenderjahr 2024

Kalkulationsposition				Kosten absolut	Kosten spezifisch
4.1	sonstige Kosten	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
4.1.1	Kosten für unternehmerisches Risiko / Wagnispauschale				
4.1.2	Vorlaufkosten****				
4.1.3					
4.1.4					
4.1.5					
4.1.6					
4.1.7					
4.1.8					
4.1.9					
4.1.10					
4.1.11					
4.1.12					
4.1.13					
4.1.14					
4.1.15					
4.1.16					
4.1.17					
4.1.18					
4.1.19					
4.1.20					
4.1	Summe (4.1.1 bis 4.1.20)				

4.	Summe Sonstige Kosten (4.1)		
----	-----------------------------	--	--

**** Vorlaufkosten sind als Annuität über Vertragslaufzeit zu verteilen

Tabelle 8 - Kalkulationsteil 5
- Erlöse -
Kalenderjahr 2024

Kalkulationsposition		Kosten absolut		Kosten spezifisch	
5.1	Erlöse / Erträge des Auftragnehmers	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.1.1	Erlöse aus Anreizsystem				
5.1.2	Erlöse aus erhöhtem Beförderungsentgelt				
5.1.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.4	Freifahrten DB-Mitarbeiter*****				
5.1.5	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.1.6					
5.1.7					
5.1.8					
5.1	Summe (5.1.1 bis 5.1.8)				

5.2	Erlöse / Erträge des Auftraggebers (nachrichtlich)	Anzahl	Einheit	[€ / Jahr]	[€ / Zugkm]
5.2.1	Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen				
5.2.2	Ausgleichszahlungen für Mindererlöse aus Tarifkooperationen bzw. Verbünden	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.3	sonstige Ausgleichszahlungen	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.4	sonstige Erlöse	Erläuterung durch Auftragnehmer			
5.2.5					
5.2.6					
5.2	Summe (5.2.1 bis 5.2.6)				

5 a	Summe Erlöse des Auftragnehmers (5.1)		
5 b	Summe Erlöse des Auftraggebers (5.2)		

***** Aufgrund des Bruttovertrages sind Freifahrten für DB-Mitarbeiter den Auftraggebern zu vergüten und mindern somit das Leistungsentgelt des Auftragnehmers

Tabelle 9 - zusätzliche Angaben zu den Fahrzeugen

Tabelle ist für jeden Fahrzeugtyp separat auszufüllen

Tabelle 9-X																	
a. Fahrzeugtyp / -bezeichnung:			b. Fahrzeugart														
c. Baujahr(e) [Jahr(e)]			Triebwagen <input type="checkbox"/> Triebfahrzeug <input type="checkbox"/> Reisezugwagen <input type="checkbox"/> Steuerwagen <input type="checkbox"/>														
d. Modernisierung /-Redesign [Jahr(e)]																	
10.1	Anzahl der Fahrzeuge		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
10.1	Anzahl der Fahrzeuge																
10.2	Fahrzeugkosten		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
10.2.1	Buchwert je Fzg. zu Beginn des ersten Einsatzjahres und zum Ende des letzten Einsatzjahres im E-Netz-Nord	[€]															
10.2.2	Abschreibungsart																
10.2.3	Abschreibungsdauer	[Jahre]															
10.2.4	Abschreibungskosten je Fzg.	[€/Jahr]															
10.2.5	(Kalk.) Zinssatz	[%]															
10.2.6	Kapitalkosten je Fzg.	[€ / Jahr]															
10.2.7	Leasing-/Mietkosten je Fzg.	[€ / Jahr]															
10.2.8	Laufzeit des Miet-/Leasingvertrages	[Jahre]															
10.2.9	eventuelle Einmal-/Schlußzahlungen bei Leasing-/Mietverträgen																
10.2.10	Kosten Fahrgastzählsystem je Fzg.																
10.3	Energieverbrauch / Hilfs- und Betriebsstoffe		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Punkte 10.3.1 bis 10.3.5 sind nur bei Triebfahrzeugen auszufüllen																	
10.3.1	Verbrauch an elektr. Strom für Zugförderung (bezogen auf geplanten Fahrzeugeinsatz/-kombination)	[kWh / Fzgkm]															
10.3.2	mittlere Fahrleistung Planfahrten je Fzg.	[Fzgkm / Jahr]															
10.3.3	mittlere Fahrleistung Leerfahrten je Fzg.	[Fzgkm / Jahr]															
10.3.4	elektr. Strom für Zugförderung Planfahrten je Fzg.	[kWh/Jahr]															
10.3.5	elektr. Strom für Zugförderung Leerfahrten je Fzg.	[kWh/Jahr]															
10.3.6	Kosten für Hilfs-/Betriebsstoffe je Fzg.	[€ / Jahr]															
10.4	Fahrzeuginstandhaltung / -reinigung		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
10.4.1	Angaben zum Wartungsintervall																
10.4.2	Angaben zum Inspektionsintervall																
10.4.3	Kosten der Fahrzeuginstandhaltung je Fzg.	[€ / Jahr]															
10.4.4	Kosten der Fahrzeugreinigung je Fzg.	[€ / Jahr]															

Anlage 3: Qualität

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	3
§ 1 Qualitätsstandard Zusammenarbeit der Vertragspartner.....	3
§ 2 Qualitätsstandard Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit.....	4
§ 3 Qualitätsstandard Zugausfall	8
§ 4 Qualitätsstandard Busersatzverkehr (BEV)	9
§ 5 Qualitätsstandard Notfall- und Störungsmanagement	12
§ 6 Qualitätsstandard Fahrzeugeinsatz / Zugbildung	13
§ 7 Qualitätsstandard Vertrieb	15
§ 8 Qualitätsstandard Ausstattung der Stationen	19
§ 9 Qualitätsstandard Fahrausweiskontrollen / Servicepersonal	20
§ 10 Qualitätsstandard Beseitigung von Schäden an Fahrzeugen.....	24
§ 11 Qualitätsstandard Sauberkeit.....	25
§ 12 Qualitätsstandard Sicherheit	27
§ 13 Qualitätsstandard Fahrgastinformation	28
§ 14 Qualitätsstandard Beschwerdemanagement, Kundenbefragungen	31

Vorbemerkung

Die Kundenanforderungen an das Qualitätsniveau sind dynamisch. Unter diesem Aspekt ist der Auftragnehmer bereit, während der Vertragslaufzeit die Qualitätsstandards einvernehmlich mit dem Auftraggeber weiterzuentwickeln.

Ziel dieser Qualitätsvereinbarung ist die Erhöhung der Kundenzufriedenheit.

§ 1 Qualitätsstandard Zusammenarbeit der Vertragspartner

1. Der Auftragnehmer wird über ein eigenes Qualitätsmanagementsystem die Erfüllung und Verbesserung der gestellten Qualitätsanforderungen während der Vertragslaufzeit in engem Zusammenwirken mit dem Auftraggeber in geeigneter Weise überwachen, ggf. Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung ergreifen und dokumentieren.
2. Die Vertragspartner werden mindestens quartalsweise den erreichten Qualitätsstand gemeinsam auswerten und erforderlichenfalls Maßnahmen zu dessen Weiterentwicklung vereinbaren. Im Sinne einer integrierten Verkehrsbedienung sind im Bedarfsfall auch andere Verkehrsunternehmen hinsichtlich der maßgeblichen Aspekte in die gemeinsamen Auswertungen mit einzubeziehen.
3. Der Auftragnehmer erstellt einen monatlichen Qualitätsbericht für das Bedienungsgebiet, der die Einhaltung der Qualitätskriterien dokumentiert (siehe Qualitätsstandards und Anlage Berichtswesen). Der monatliche Qualitätsbericht wird in Abstimmung der Vertragspartner nach Maßgabe der aktuellen Erfordernisse fortentwickelt.
4. Die Bewertung der Qualitätsstandards erfolgt entsprechend den Festlegungen dieses Vertrages. Alle in der Bewertung festgelegten Beträge verstehen sich als Nettobeträge, sofern die Leistungen steuerbar sein sollten. Basis aller Bewertungen dieser Anlage ist der vereinbarte Leistungspreis pro Zugkilometer für das Abrechnungsjahr.
5. Die Vertragspartner werden durch die Nutzung geeigneter marktüblicher EDV-Programmsysteme die Transparenz der Einhaltung von Qualitätskriterien optimieren.
6. Der Auftragnehmer stellt dem Auftraggeber zu jedem Fahrplanwechsel bzw. bei Änderungen des Fahrplans, die den Druck von Fahrplanunterlagen nach sich ziehen, 25 Exemplare der aktuellen Fahrplanunterlagen spätestens 10 Arbeitstage vor Inkrafttreten des Fahrplans zur Verfügung.
7. Der Auftragnehmer stellt dem Auftraggeber zum Zwecke der Wahrnehmung seiner Kontrolltätigkeit sowie für sonstige dienstliche Fahrten jährlich 4 übertragbare Netzkarten zur uneingeschränkten und unentgeltlichen Nutzung der im Rahmen dieses Vertrages erbrachten SPNV-Leistungen zur Verfügung.

8. Darüber hinaus ist für umfangreichere Kontrollen bzw. Fahrgastzählungen die Realisierung des uneingeschränkten und unentgeltlichen Zugangs der Erhebungs- und Kontrollkräfte durch die Vertragspartner grundsätzlich abzustimmen.
9. Die Erbringung von SPNV-Leistungen im Rahmen dieses Vertragsverhältnisses bedarf einer Reihe von Vereinbarungen mit Dritten, wie z.B. Infrastrukturunternehmen. Der Auftraggeber geht davon aus, dass die durch dieses Vertragsverhältnis gestellten Anforderungen, die über die Leistungen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der vertraglich zu bindenden Unternehmen hinausgehen, auf Rechnung des Auftragnehmers realisiert werden. Sollten gestellte Anforderungen aus diesem Vertragsverhältnis trotz erwarteter intensiver Bemühungen des Auftragnehmers infolge der Verweigerung notwendiger Vereinbarungen mit zwingend zu beteiligenden Unternehmen nicht realisiert werden können, so wird der Auftragnehmer dies dem Auftraggeber unverzüglich unter Nachweis der unternommenen Bemühungen anzeigen. Der Auftraggeber wird bei Feststellung der ausreichenden Bemühungen den Auftragnehmer bei der Herbeiführung einer Lösung unterstützen. Festgesetzte Vertragsstrafen für die Nichtrealisierung werden in diesem Falle bis zur Herbeiführung einer Lösung ausgesetzt. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, die Gespräche zum Abschluss entsprechender Vereinbarungen mit einem zeitlichen Vorlauf zu beginnen, der auch bei auftretenden Schwierigkeiten die Realisierung der gestellten Anforderungen zum Vertragsbeginn erwarten lässt.
10. Über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur von Personenhöfen der DB Station&Service AG (ABP) hinausgehende Verpflichtungen aus diesem Verkehrsvertrag sind nicht über den von der DB Station & Service AG erhobenen Stationspreis abgegolten und sind ggf. vom Auftragnehmer zu seinen Lasten mit der DB Station & Service AG gesondert zu vereinbaren.
11. Zu den Werktagen im Sinne dieser Anlage zählen alle Tage von Montag bis Freitag, die keinen bundesweiten Feiertag darstellen. Sofern der 06.01 sowie der 31.10 auf einen Werktag fallen und einen Feiertag im Land Sachsen-Anhalt darstellen, zählen diese abweichend von Absatz 12 Satz 1 nicht zu den Werktagen. Sofern der 24.12 und der 31.12. eines Jahres auf einen Werktag fallen, verkehren die Züge an diesen Tagen wie samstags.

§ 2 Qualitätsstandard Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit

(1) Grundlage / Definition:

1. Ein Zug, der die im Fahrplan oder bei Baumaßnahmen die in der Fahrplananordnung veröffentlichte und den Fahrgästen bekannt gegebene Ankunfts- und Abfahrtszeit auf die Minute einhält, ist pünktlich. Beide Vertragspartner stimmen darin überein, dass die Erfüllung der fahrplanmäßigen Pünktlichkeit dem Anspruch eines verlässlichen, zukunftsorientierten Verkehrsunternehmens entspricht und stets anzustreben ist.

2. Der Auftragnehmer gewährleistet die Mindestübergangszeiten entsprechend der Anlage Wartezeitregelungen. Die Anlage Wartezeitregelungen wird zwischen dem Auftragnehmer und dem Auftraggeber für jedes Fahrplanjahr bzw. bei Fahrplanänderungen gesondert vereinbart.
3. Bei Verspätungen von Zügen sind fahrplanmäßig vorhandene Anschlüsse zwischen den Zügen mindestens entsprechend den geltenden Wartezeitvorschriften sicherzustellen. Über Verspätungen sind die an der Anschlussgewährung beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen hinreichend zu informieren. Zur Gewährung der Anschlüsse zwischen den Zügen des Nahverkehrs und den Fahrzeugen des Buszu- und -abbringersystems sind durch den Auftragnehmer mit den beteiligten ÖSPV-Verkehrsunternehmen Vereinbarungen zu Wartezeitregelungen und zur Sicherstellung der für die Gewährung von Anschlüssen erforderlichen Kommunikation zu treffen.
4. Züge mit einer Verspätung bis 5 Minuten werden im Sinne der Pönalisierungsregeln der Anlage Qualität nicht als unpünktlich bewertet.
5. Verspätet sich ein Zug aufgrund einer Anschlussgewährung, so werden alle auf die Anschlussgewährung folgenden Zugankünfte dieses Zuges bis zum Fahrtende bei Vorliegen folgender Voraussetzungen nicht als verspätet bewertet:
 - Anschlussgewährung auf Züge oder Busse, deren Leistungen nicht Bestandteil dieses Verkehrsvertrages sind,
 - Anschlussgewährung des letzten Zuges einer Linie auf Züge oder Schienenersatzverkehre, deren Leistungen Bestandteil dieses Vertrages sind
6. Auf dieser Basis wird für jede Linie gesondert ein Pünktlichkeitsgrad von mindestens 95 % festgelegt.
7. Der Pünktlichkeitsgrad wird monatlich für jede Linie auf der Grundlage der gemessenen Ankunftszeitwerte der Linie an den im Punkt 2 für die Linien definierten Messstellen ermittelt.

$$\text{Pünktlichkeitsgrad der Linie} = \frac{\text{Anzahl der als pünktlich bewerteten Ankünfte der Linie} * 100}{\text{Anzahl der gemessenen Ankünfte der Linie}}$$

8. Für jede Zugnummer wird monatlich das Pünktlichkeitsniveau ermittelt. Der Auftragnehmer wird für Züge mit mindestens 8 Zugfahrten im Monat, deren Ankunftszeitpünktlichkeitsniveau (pünktlich oder bis maximal 5 Minuten verspätet) unter 85 % liegt, eine Ursachenanalyse durchführen und geeignete Maßnahmen zur Verbesserung des Pünktlichkeitsniveaus dieser Züge einleiten.
9. Verspätungen von voraussichtlich mehr als 5 Minuten werden den Fahrgästen in den Zügen unverzüglich angezeigt. Der Auftragnehmer stellt sicher, dass entsprechende Durchsagen

bzw. Anzeigen an allen betreffenden Stationen erfolgen, an denen die technischen Voraussetzungen hierfür gegeben sind. Vergleiche hierzu auch die Anlage Kommunikationskonzept.

10. Bei notwendigen Bauarbeiten strebt der Auftragnehmer aktiv eine frühzeitige Abstimmung der Maßnahmen mit der DB Netz AG an. Dabei ist es das Ziel, die Bauarbeiten so zu koordinieren, dass die Einschränkungen für den Fahrgast minimiert werden können.

(2) Messung

1. Zur Messung der Pünktlichkeit sind folgende Messstellen festgelegt:

Züge der Linie	Messstellen
S11 Schönebeck-Salzelmen – Magdeburg Hbf – Zielitz	Schönebeck-Salzelmen, Magdeburg Hbf, Zielitz
S 12 Schönebeck-Salzelmen – Magdeburg Hbf – Stendal – Wittenberge	Schönebeck-Salzelmen, Magdeburg Hbf, Stendal, Osterburg, Wittenberge
S 20 Braunschweig – Magdeburg Hbf – Burg – Genthin	Braunschweig, Helmstedt, Magdeburg Hbf, Burg, Genthin
RB 29 Stendal – Salzwedel – Uelzen (Startpunkt der Linie prüfen)	Magdeburg Hbf, Stendal, Salzwedel, Uelzen
RB 43 Magdeburg Hbf – Halle Hbf	Magdeburg Hbf, Köthen, Halle Hbf
RE 20 Magdeburg Hbf – Stendal – Salzwedel – Uelzen / Wittenberge	Magdeburg Hbf, Stendal, Salzwedel, Uelzen, Osterburg, Wittenberge

2. Alle Züge der einzelnen Linien werden an den angegebenen Messstellen erfasst, sofern die Messstellen einen Haltepunkt im Zuglauf des jeweiligen Zuges darstellen. An den Messstellen wird die Abfahrt und die Ankunft einer jeden Zugfahrt der betreffenden Linie, bei beginnenden Fahrten nur die Abfahrt, bei endenden Fahrten nur die Ankunft erfasst. Sofern Fahrten laut Fahrplan bereits vor der letzten festgelegten Messstelle enden (verkürzte Fahrten), wird die Fahrt am letzten planmäßig bedienten Haltepunkt in der Ankunft erfasst.
3. Die Einrichtung weiterer Messstellen kann der Auftraggeber bei Bedarf und wirtschaftlicher Vertretbarkeit seitens des Auftragnehmers verlangen.

4. Die Daten werden über eine entsprechende Vereinbarung mit dem Infrastrukturbetreiber elektronisch erfasst. Die manuelle Einspeisung der Daten durch Fahrdienstleiter der DB Netz AG in das Leibit-System über sogenannte Leibit-Stationen wird der Kategorie der elektronischen Erfassung zugeordnet.
5. Alternativ zu Punkt 4 kann die Erfassung der Pünktlichkeit über elektronische Messeinrichtungen in bzw. an den Fahrzeugen erfolgen. Für die Form der Übergabe der Daten sind auch hier die Festlegungen der Anlage Berichtswesen maßgebend.

(3) Dokumentation

1. Dem Auftragnehmer obliegt die ordnungsgemäße Datenerhebung und -bereitstellung.
2. Der Auftragnehmer kennzeichnet die Züge, deren Verspätung auf eine Anschlussgewährung gemäß § 2 Punkt (1) Absatz 5 zurückzuführen sind, mit einer zwischen den Vertragspartnern abgestimmten Codierung. Die Sicherstellung des Anschlusses wird gemäß der Anlage Berichtswesen dokumentiert.
3. Die elektronisch erfassten Daten des Vortages bzw. der Vortage werden dem Auftraggeber werktäglich im Wege des elektronischen Datenaustausches bis 14 Uhr übergeben. Die dabei zu verwendenden und zu liefernden Datenformate sind in der Anlage Berichtswesen definiert.
4. Die Ergebnisse der Pünktlichkeitsanalysen werden im monatlichen Qualitätsbericht dokumentiert.
5. Der Auftragnehmer dokumentiert darüber hinaus im monatlichen Qualitätsbericht die eingeleiteten Maßnahmen entsprechend § 2 Punkt (1) Absatz 8.

(4) Bewertung

1. Für die Bewertung werden die durch das festgelegte Verfahren erhobenen Ankunfts- und Abfahrtswerte zur Pünktlichkeit zugrunde gelegt. Die Berechnung des erzielten Pünktlichkeitsniveaus erfolgt für jede Linie unter Berücksichtigung der Festlegungen dieses Vertrages. Bewertungszeitraum ist der jeweilige Kalendermonat.
2. Wird während der Vertragslaufzeit der für die jeweilige Linie festgelegte Pünktlichkeitsgrad im Bewertungszeitraum nicht erreicht, kann der Auftraggeber pro hieran fehlendem Zehntelprozentspunkt 0,1 % des für den Bewertungszeitraum vereinbarten Leistungsentgeltes der Linie einbehalten. Es erfolgt eine anteilige Berechnung (z.B. 0,125 % Unterschreitung des vereinbarten Pünktlichkeitsgrades bei einer Linie entspricht einem Abzug von 0,125 % des Leistungsentgeltes dieser Linie bezogen auf den Kalendermonat).

§ 3 Qualitätsstandard Zugausfall

(1) Grundlage / Definition

1. Ein Zug gilt als ausgefallen, wenn er auf dem Gesamt- oder einem Teilstreckenverlauf außerplanmäßig nicht verkehrt oder auf seinem Laufweg eine Verspätung hat, die größer als das bzw. gleich dem Taktintervall der jeweiligen Linie oder größer / gleich 60 Minuten ist. Das anzusetzende Taktintervall wird durch den jeweils nachfolgenden Zug der Linie bestimmt.
2. Bei begonnenen, aber nicht planmäßig beendeten (sogenannten abgebrochenen) Fahrten wird durch den Auftragnehmer in geeigneter Weise sichergestellt, dass die Fahrgäste ihr Fahrtziel schnellstmöglich erreichen. Abgebrochene Fahrten gelten als Ausfall über den gesamten Zuglauf, wenn kein Ersatzfahrzeug (Zug, Bus, Taxi o.ä.) innerhalb von 60 Minuten (mindestens aber noch vor dem laut Fahrplan nachfolgenden Zug) der Linie die Weiterbeförderung übernimmt. Als abgebrochen gelten alle Fahrten, die nicht über die volle Distanz ihres fahrplanmäßigen Zuglaufs geführt werden.
3. Der Auftragnehmer stellt sicher, dass die Fahrgäste im Zug und auf den nachfolgenden Stationen bei operativen Zugausfällen bzw. abgebrochenen Fahrten, sofern die technischen Voraussetzungen für eine entsprechende Information gegeben sind, unverzüglich über den Ausfall bzw. den Abbruch sowie die optimalen Alternativen informiert werden. Im Zug erfolgt die Information über das Servicepersonal oder über das ReisendenInformationssystem RIS-Regiozug, sobald das System zur Verfügung steht.

(2) Dokumentation / Kontrolle

1. Die Angaben über ausgefallene Züge werden von dem Auftragnehmer im monatlichen Qualitätsbericht dokumentiert. Die zugbezogenen Daten werden dem Auftraggeber monatlich im Wege des elektronischen Datenaustausches entsprechend der Anlage Berichtswesen übergeben.
2. Der Auftragnehmer informiert den Auftraggeber darüber hinaus werktäglich über die operativen Zugausfälle des Vortages bzw. der Vortage (nach Wochenenden bzw. Feiertagen) per E-Mail bis 14 Uhr.

(3) Bewertung

1. Als Zugausfall bewertete Zugkilometer führen zur entsprechenden Reduktion des Leistungsentgelts (als Ausfall bewertete Zugkilometer x Leistungspreis / Zugkm).
2. Bei operativen Ausfällen zwischen zwei fahrplanmäßig anzufahrenden Stationen wird, sofern nicht § 3 Punkt (1) Absatz 2 zur Anwendung kommt, für die Berechnung der Minderung des Leistungsentgelts die Gesamtentfernung zwischen diesen Stationen zugrunde gelegt.

§ 4 Qualitätsstandard Busersatzverkehr (BEV)

(1) Grundlage / Definition

1. Busersatzverkehr liegt dann vor, wenn zur Überbrückung eines operativ gestörten Schienenverkehrs aufgrund eines Notstandes, einer Betriebsstörung oder einer Baumaßnahme vorübergehender Busverkehr eingerichtet wird, der sich an dem ursprünglichen SPNV-Fahrplan orientiert. Busersatzverkehr besteht entweder als Schienenersatzverkehr (SEV) oder als Busnotverkehr (BNV).
2. Bei planbaren Betriebsstörungen (z.B. infolge von angekündigten Baumaßnahmen) ist durch den Auftragnehmer Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen einzurichten.
3. Bei nicht planbaren, kurzfristigen Betriebsstörungen, die eine Beförderung der Fahrgäste auf den von einer Störung betroffenen Streckenabschnitten bzw. in fahrplanmäßigen Zügen ausschließen, ist durch den Auftragnehmer unverzüglich ein Busnotverkehr (BNV) einzurichten. Bei geringer Fahrgastnachfrage kann der BNV auch mit Taxen erfolgen. Die Ausfallzeiten bis zur Aufnahme des BNV an den betroffenen Haltestellen dürfen 60 Minuten nicht überschreiten. Mit Ablauf von 48 Stunden ab dem Eintreten der Beeinträchtigung des Betriebsablaufes aufgrund einer Störung gilt der Ersatzverkehr als planbar und unterliegt den Regelungen des SEV.
4. Bei Zugausfällen ist der Auftragnehmer zur Organisation des BEV verpflichtet, wenn kein Ersatzzug gestellt werden kann. Der BEV muss technisch begründet sein und darf nicht länger als notwendig durchgeführt werden.
5. Für den BEV werden nach Möglichkeit und soweit zumutbar Busse der regionalen Verkehrsgesellschaften herangezogen. Das Fahrpersonal muss über Ortskenntnis verfügen.
6. Die Qualität und der Umfang des SEV orientieren sich an der Qualität der zu ersetzenden SPNV-Leistung.
7. Der SEV muss rechtzeitig, das heißt spätestens 10 Werktage vor seiner Einrichtung mit dem Auftraggeber hinsichtlich seines Umfanges und seines Fahrplans abgestimmt werden. Bei größeren Störungen, die eine länger anhaltende Bereitstellung von BNV erforderlich machen, ist der Auftraggeber umgehend per E-Mail über Ursachen, Auswirkungen, voraussichtliche Dauer und eingeleitete Maßnahmen (BNV) zu unterrichten. Die Wiederherstellung des Regelbetriebes ist dem Auftraggeber unverzüglich anzuzeigen.
8. Der Auftragnehmer gewährleistet, dass beim Betrieb des BEV folgende Qualitätsstandards eingehalten werden:

- 8.1 Der BNV und SEV bedienen dieselben Stationen wie der Regelverkehr. Liegt die Zugangsstelle eines Unterwegshalts des SEV für den Fahrgast verkehrsgünstig, kann ersatzweise eine Haltestelle, die den Ort besser erschließt, angefahren werden. Die abweichende Bedienung ist mit dem Auftraggeber vorab abzustimmen. Über die abweichende Bedienung sind die Fahrgäste im Vorfeld hinreichend zu informieren.
- 8.2 Bei BNV und SEV ist auf eine möglichst kurze und komfortable Zuwegung vom und zum BEV zu achten. Die Haltestellen des SEV und Bedarfshaltestellen des BNV sind zu kennzeichnen und die Stationen mit Informationen und Fahrplan des SEV sowie einer Wegbeschreibung zur Haltestelle des BEV zu versehen.
- 8.3 Der BEV sichert, soweit möglich, die selben Anschlüsse wie der Regelverkehr. Es ist an den Brechpunkten zwischen regulärem Schienenverkehr und dem BEV der sichere Übergang der Fahrgäste zu überwachen, so dass alle Fahrgäste vorgesehene Anschlüsse erreichen. Die Kommunikation zwischen Leitstelle und den im BEV verkehrenden Bussen ist so auszugestalten, dass keine Anschlüsse aufgrund von Kommunikationsdefiziten verpasst werden.
- 8.4 Der Auftragnehmer gewährleistet bezüglich der eingesetzten Fahrzeuge im BEV die Beförderung aller Fahrgäste in angemessener Form.
- 8.5 Die eingesetzten Fahrzeuge im BEV müssen sich in einem technisch und optisch einwandfreien Zustand befinden und einem zeitgemäßen Angebotsstandard entsprechen.
- 8.6 Im SEV ist eine ausreichende Zahl von Sitzplätzen sicherzustellen.
- 8.7 Die Fahrzeuge im SEV müssen einen barrierefreien Zugang vorsehen. Dieser ist durch den Einsatz von Niederflurbussen, gegebenenfalls auch von Fahrzeugen mit Hublift oder Rampe, zu gewährleisten.
- 8.8 Die Fahrzeuge im SEV müssen über ein Mehrzweckabteil zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, schwerem Gepäck und Fahrrädern verfügen. Die Beförderung erfolgt entsprechend dem vorhandenen Platz. Die Mitnahme von Kinderwagen und Rollstühlen hat gegenüber der Fahrradbeförderung Vorrang.
- 8.9 Auf die eingeschränkte Fahrradbeförderung ist an den stationären Fahrplanaushängen und bei langfristigen Baumaßnahmen auch in den Fahrplandaten für das Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt (INSA) hinzuweisen.

- 8.10 Für die Sauberkeit und für die Schadensfreiheit der Busse im SEV gelten analog die Regelungen für den regulären Zugverkehr gemäß § 11 der Anlage Qualität.
- 8.11 Der Auftragnehmer gewährleistet, dass die Fahrzeuge klar als Fahrt des BNV und SEV markiert und bei SEV mit sichtbaren Informationen zur Fahrtroute und der ersetzten Schienenverkehrsfahrt ausgestattet sind.
- 8.12 Der Auftragnehmer unternimmt geeignete Maßnahmen, die im BNV und SEV besonders vorhandenen Informationsbedürfnisse der Reisenden zu befriedigen. Insbesondere wird sichergestellt, dass die Mitarbeiter des Auftragnehmers für die besondere Situation im BNV und SEV unterwiesen sind.
- 8.13 Der Auftragnehmer stellt sicher, dass die Busfahrer und Kundenbetreuer Informationen zur Abfahrtshaltestelle, zum Fahrplan des SEV und den zu bedienenden Anschlüssen besitzen und diese an die Reisenden weitergeben. Die bedienten Stationen des SEV sind elektronisch anzuzeigen oder durchzusagen. Bei Besetzung der Busse mit Kundenbetreuern sind die Fahrgäste im Fahrzeug an den einzelnen Stationen zusätzlich über die zu erreichenden Anschlüsse zu informieren.
- 8.14 Die für die Fahrgäste erforderlichen Informationen zum SEV sind über Informationsaushänge an den Stationen, gegebenenfalls über Ansagen, Handzettel und Aushänge in den Fahrzeugen, bei stark kundenrelevanten und länger andauernden Änderungen des Fahrplans gegenüber dem Regelfahrplan auch über die örtliche Tagespresse anzuzeigen. Stark kundenrelevante kurzfristig erforderliche Maßnahmen sind nach Möglichkeit, längerfristig bekannte und lang andauernde Fahrplanänderungen sind in die elektronischen Auskunftssysteme (DB-Reiseauskunft, Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt (INSA – elektronische Fahrplanauskunft unter www.insa.de)) einzupflegen. Alle Maßnahmen zur Reisendeninformation sind mit angemessenem zeitlichen Vorlauf umzusetzen.
- 8.15 Bei BNV in Verbindung mit Verkehrsstörungen sind wartende Fahrgäste an den entsprechenden Stationen unverzüglich, soweit die technischen Voraussetzungen vorhanden sind, per Lautsprecher bzw. Anzeige zu informieren.
- 8.16 Auch bei SEV muss gewährleistet sein, dass die Fahrgäste die Möglichkeit haben, einen Fahrschein zu erwerben.
- 8.17 In vorheriger Abstimmung mit dem Auftraggeber kann der Kundenbetreuer anstelle der Begleitung des Busses zur Unterstützung der Fahrgäste am Brechpunkt zwischen Zugverkehr BEV und der Station eingesetzt werden.

Die Vertragspartner werden während der Vertragslaufzeit die Qualitätsparameter für den BEV weiterentwickeln und gemeinsam ein Handbuch hierzu entwickeln.

(2) Dokumentation / Kontrolle

1. Die Angaben über SEV-Leistungen werden im monatlichen Qualitätsbericht gesondert dargestellt. Die zugbezogenen Daten werden dem Auftraggeber monatlich im Wege des elektronischen Datenaustausches übergeben. Der Auftragnehmer erklärt, dass er im Rahmen seiner Qualitätssicherung die Einhaltung der Anforderungen an den SEV gewährleistet hat. Abweichungen von den Anforderungen sind zu dokumentieren.
2. Der Auftragnehmer informiert den Auftraggeber darüber hinaus werktäglich über die Busnotverkehre bzw. ausgefallene Schienenersatzverkehre des Vortages bzw. der Vortage (nach Wochenenden bzw. Feiertagen) bis 14 Uhr.
3. Der Auftraggeber kontrolliert die Erfüllung der gestellten Anforderungen über Stichproben. Darüber hinaus können durch den Auftraggeber Fahrgastbeschwerden für die Qualitätsauswertung herangezogen werden.

(3) Bewertung

1. Für SEV-Leistungen wird eine Gesamtvergütung von 30 %, für BNV-Leistungen von 40 % des Leistungspreises je ersetzttem Zugkm vereinbart. Sofern zur Ausgestaltung fahrgastfreundlicher Ersatzkonzepte (z.B. Anschlusssicherung durch Einsatz eines Schnellbusses mit abweichender Fahrtroute o. ä.) dem Auftragnehmer zusätzliche Kosten entstehen, ist eine Erstattung entsprechender Kosten möglich. Die Gesamtkosten der Ersatzverkehre dürfen den Finanzierungsumfang, der bei Erbringung der planmäßigen Zugleistungen entstanden wäre nicht übersteigen. Eine Erstattung von zusätzlichen Kosten erfolgt nur, wenn die zusätzlich zu finanzierenden Leistungen im Vorfeld mit dem Auftraggeber abgestimmt und die Finanzierung durch diesen bestätigt wurde.
2. Bei verspäteter Erbringung des BEV (zeitliche Verzögerung bei BNV gegenüber dem Regel-fahrplan, bei SEV gegenüber dem SEV-Fahrplan von mehr als 60 Minuten bzw. größer/gleich Taktfolge) erfolgt unbeschadet der Verpflichtung des Auftragnehmers zur Durchführung keine Vergütung des BEV. Je nicht durchgeführter Fahrt des BNV innerhalb von 60 Minuten bezogen auf die Abfahrtszeit des veröffentlichten Fahrplans der zu ersetzenden Fahrt wird beginnend ab der zweiten zu ersetzenden Fahrplanfahrt nach Störungseintritt eine Vertragsstrafe von 500,00 € erhoben.
3. Die Bewertung festgestellter Verstöße gegen die Qualitätsanforderungen im BEV erfolgt auf Basis der Anlage 3a – Bewertungskatalog für BEV-Leistungen.

§ 5 Qualitätsstandard Notfall- und Störungsmanagement

(1) Leitstelle

Der Auftragnehmer richtet eine Leitstelle in Magdeburg, ein. Das Personal der Leitstelle des Auftragnehmers ist während der Betriebszeiten des Auftragnehmers für den Auftraggeber erreichbar.

Die Leitstelle des Auftragnehmers hat jederzeit während der Betriebszeiten die Kommunikation mit den Triebfahrzeugführern zu gewährleisten. Sie hat mit den Leitstellen anderer für den Betriebsablauf und die Anschlusssicherung relevanten Verkehrsunternehmen zusammenzuarbeiten. Die Leitstelle des Auftragnehmers muss fortlaufend über den Standort seiner Fahrzeuge (SPNV und BEV) informiert sein.

Die besonderen Maßnahmen zur Sicherung von Anschlüssen insbesondere in Störungsfällen erfolgt entsprechend der Anlage Kommunikationskonzept.

(2) Notfall- und Störungsmanagement

Das Notfall- und Störungsmanagement hat sicherzustellen, dass die Anforderungen an die Fahrgastinformation sowie an erforderliche Ersatzmaßnahmen erfüllt werden. Insbesondere ist die Kommunikation mit den benachbarten Verkehrsunternehmen im Interesse der Sicherung von Anschlüssen vor allem im Störungsfalle sicher zu stellen.

§ 6 Qualitätsstandard Fahrzeugeinsatz / Zugbildung

(1) Grundlage / Definition

1. Die Kapazität der Fahrzeuge/Züge ist generell so zu bemessen, dass das Fahrgastaufkommen zu jeder Zeit in hoher Qualität bewältigt werden kann.
2. Bei der Bemessung der Sitzplatzkapazität wird davon ausgegangen, dass sie die Nachfrage angemessen befriedigt und den Fahrgästen Stehzeiten nicht zugemutet werden bzw. auf Ausnahmefälle beschränkt sind. Hierzu zählen einzelne Nachfragespitzen (maximal 2 Züge je Tag und Linie mit einem Besetzungsgrad der Sitzplätze $\leq 120\%$ über einen Zeitraum von maximal 10 Minuten).
3. Die konkrete Zugbildung der einzelnen Züge wird vor jedem Fahrplanwechsel sowie bei notwendigen Änderungen zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber abgestimmt und in der Anlage Zugbildung / Umlaufplanung festgehalten. Es wird unterschieden zwischen geforderter Zugbildung und umlaufbedingter Zugbildung. Die geforderte Zugbildung stellt die Grundlage für die vertragliche Abrechnung dar. Der operative Einsatz eines äquivalenten qualitativ

gleichwertigen Ersatzfahrzeuges ist im Rahmen der konkreten Festlegungen der Anlage Zugbildung möglich. Die Umlaufpläne sind dem Auftraggeber in elektronischer Form zu übergeben.

4. Der Auftragnehmer gewährleistet, dass alle Züge mit den jeweils vereinbarten Fahrzeugen und der vereinbarten Zugbildung gemäß der Anlage Zugbildung / Umlaufpläne verkehren.
5. Als Grundlage für die Kapazitätsbemessung wird der Auftragnehmer für die Festlegung der Zugbildung im ersten Betriebsjahr die zum Zeitpunkt der Planung aktuell vorliegenden Daten aus dem Reisenden-Erfassungssystem (RES) der DB AG und im Weiteren die eigenen Fahrgastzählungen nutzen.
6. Sofern aufgrund regelmäßig erhöhter Fahrgastnachfrage ein erweiterter Fahrzeugeinsatz erforderlich wird, hat der Auftragnehmer die Erweiterung bzw. Veränderung des Fahrzeugeinsatzes im Rahmen der für diesen Vertrag verfügbaren Fahrzeuge ohne zusätzliches Entgelt zu realisieren.
7. Veränderungen des Fahrzeugeinsatzes und der Zugbildung sind hinsichtlich der Anpassung an die Nachfrage und eines effektiven Fahrzeugeinsatzes in Abstimmung mit dem Auftraggeber jederzeit möglich.
8. Bei vorhersehbaren Ereignissen (Großveranstaltungen, angemeldeten größeren Gruppen, etc.) werden die Kapazitäten im Rahmen der Möglichkeiten und des wirtschaftlich Vertretbaren durch den Auftragnehmer entsprechend angepasst.
9. Ersatzfahrzeuge dürfen nicht länger eingesetzt werden, als für die Instandsetzung oder (Wieder-) Beschaffung der Vertragsfahrzeuge erforderlich ist.

NASA: Anforderungen an die Fahrzeuge sowie an die Fahrgastzählungen werden in separate Anlagen überführen.

(2) Dokumentation / Kontrolle

1. Der Auftragnehmer berichtet dem Auftraggeber im monatlichen Qualitätsbericht, wie viel Prozent der Fahrten und wie viel Prozent der Zugkilometer des vereinbarten Fahrplanes mit Vertragsfahrzeugen in der vereinbarten Zugbildung durchgeführt wurden. Abweichungen von den Vereinbarungen der Anlage Zugbildung / Umlaufpläne sind monatlich zugbezogen im Wege des elektronischen Datenaustausches unter Angabe des tatsächlich eingesetzten Fahrzeuges aufzuzeigen und zu begründen. Als Abweichungen gelten alle von dem geforderten Fahrzeu-

geinsatz abweichende Fahrzeugeinsätze, auch wenn sie aufgrund der Äquivalenzregelungen in der Anlage Zugbildung nicht pönalerelevant sind.

2. Kundenrelevante Qualitätsabweichungen im Fahrzeugeinsatz und in der Zugbildung sind dem Auftraggeber unverzüglich anzuzeigen.
3. Der Auftraggeber überprüft die Zugbildung und die Aufschreibungen des Auftragnehmers durch Stichproben.

(3) Bewertung

1. Beim Einsatz von Ersatzfahrzeugen, die nicht den vereinbarten Vertragsfahrzeugen bzw. den in der Anlage Zugbildung festgelegten Äquivalenzfahrzeugen entsprechen sowie bei Abweichungen von der geforderten Zugbildung wird für jeden betroffenen Fahrplankilometer ein Abzug in Höhe von 1,00 € vorgenommen. Die Bewertung und Verrechnung erfolgt monatlich.
2. Beim vorübergehenden Einsatz von Ersatzfahrzeugen mit vergleichbarer Qualität kann unabhängig von der Anlage Zugbildung / Umlaufpläne in vorheriger Abstimmung mit dem Auftraggeber von Punkt (3) Absatz 1 abgewichen werden.

§ 7 Qualitätsstandard Vertrieb

(1) Grundlage / Definition

1. Der Vertrieb ist eine wichtige Schnittstelle zum Fahrgast und zum potenziellen Verkehrskunden. Es muss gewährleistet werden, dass die Fahrgäste sich ohne besondere Mühe über das Fahrplanangebot und die Tarifbestimmungen informieren können und die Möglichkeit haben, unkompliziert unmittelbar vor Fahrtantritt einen Fahrausweis zu kaufen.
2. Der Vertrieb von Fahrausweisen erfolgt durch den Auftragnehmer mindestens über Fahrausweisautomaten an den Stationen, über personalbediente Vertriebsstellen und über das Internet.
3. Der Fahrgast erhält darüber hinaus die Möglichkeit, einen Fahrschein im Zug beim Kundenbetreuer gegen einen zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer abzustimmenden Aufpreis zu erwerben. Sofern der Fahrgast infolge der Nichtverfügbarkeit einer zumutbaren Fahrscheinerwerbsmöglichkeit im Sinne des Absatzes 1 den Fahrschein beim Kundenbetreuer erwirbt, entfällt der Aufpreis. Der Fahrschein ist in diesem Fall zu dem Preis zu verkaufen, den der Fahrgast bei einem Erwerb über den stationären Fahrscheinautomaten hätte entrichten müssen.

4. An Stationen, an denen keine örtlichen Vertriebsstellen (Reisezentrum oder Fahrkartenagentur) auf dem Bahnhof vorhanden sind, sind die Fahrgäste über einen entsprechenden Ausgang an der Station über die nächstgelegene Vertriebsstelle und deren Dienstleistungen, den telefonischen Servicedienst des Auftragnehmers sowie die über das Internet verfügbaren Dienstleistungen zu informieren. Über Inhalt, Form und Anbringung eines entsprechenden Informationsblattes werden sich die Vertragspartner verständigen. Der telefonische Servicedienst, sowohl für Vertriebsangelegenheiten als auch für sonstige Kundenkontakte ist zum Ortstarif anzubieten.
5. An Stationen, in deren Umfeld (Ortsteil) eine vertraglich gebundene Agentur existiert, wird der Auftragnehmer über Punkt 5 hinaus am Bahnhof die Anschrift sowie die Öffnungszeiten der Agentur gut sichtbar veröffentlichen.

(1.1) Vertrieb über Fahrausweisautomaten an den Stationen

1. Alle Stationen sind mindestens mit einem Fahrausweisautomaten an einer für die Fahrgäste günstig zu erreichenden Stelle auszustatten.

Prüfung Automaten ZGB, LNVG und VBB erforderlich

2. An folgenden Stationen ist abweichend von Absatz 1 mindestens die jeweils ausgewiesene Anzahl an Fahrausweisautomaten vorzuhalten:

Halle (Saale) Hbf:	7 Fahrausweisautomaten
Magdeburg Hbf:	6 Fahrausweisautomaten
Genthin:	2 Fahrausweisautomaten
Stendal:	2 Fahrausweisautomaten
Tangerhütte:	2 Fahrausweisautomaten
Zielitz Ort:	2 Fahrausweisautomaten

2. An folgenden Stationen muss abweichend von Absatz 1 nicht zwingend ein Fahrausweisautomat vorgehalten werden:

- ⇒ Ochtmersleben
- ⇒ Ovelgünne
- ⇒ Eichstedt
- ⇒ Pretzier
- ⇒ Kläden
- ⇒ Meßdorf

- ⇒ Steinfeld
- ⇒ Barleber See

3. Die stationären Fahrausweisautomaten müssen folgende Angebote vorhalten:

- ⇒ Gesamtes aktuelles Fahrscheinsortiment für den DB Fern- und Nahverkehr sowie Verbundfahrscheine und Kooperationstarife
- ⇒ Abholung vorbestellter Fahrkarten (BahnTix)
- ⇒ Spezial- und Zusatzangebote (z. B. Online-Aufladung Prepaid-Handy)
- ⇒ Antrittsfahrscheine

4. Es bestehen folgende Zahlungsmöglichkeiten:

- ⇒ Barzahlung (Akzeptanz aller Münzen sowie Geldscheine bis 50 €)
 - 50 € Banknoten erst ab einem Fahrkartenwert von 20 €
- ⇒ Bargeldlose Bezahlung über Geldkarte, Electronic-Cash-Karte und Kreditkarte

5. Folgende Funktionalitäten werden explizit sichergestellt:

- ⇒ Hinweis auf kostenlose Fahrradbeförderung im Land Sachsen-Anhalt (keine Entgeltberechnung)
- ⇒ Ausgabe eines Fehlerbelegs bei Automatenstörung, sofern nicht die Automatendruckfunktion gestört ist.
- ⇒ Ausgabe eines Überzahlscheines bei ausschließlicher Verfügbarkeit von 20 €- und 50 €-Banknoten bei jeweils zu geringem Ticketpreis
- ⇒ Ausgabe eines Antrittsfahrscheins für den Fall, dass Fahrgast nähere Tarifberatung benötigt bzw. den gewünschten Fahrausweis am Automaten nicht erhält.

6. Die Fahrausweisautomaten sind stets in funktionsfähigem Zustand zu halten. Defekte an Fahrausweisautomaten sind unverzüglich nach ihrem Bekanntwerden zu beseitigen.

7. Alle Automaten besitzen eine Online-Anbindung für Diagnose, Fernwartung und Softwarepflege.

(1.3) Vertrieb über personalbesetzte Vertriebsstellen

1. An den folgenden Stationen sind mit Personal besetzte Vertriebsstellen im Bahnhofsgebäude einzurichten:

Reisezentren:

- Magdeburg Hbf

Freie Agenturen:

- Schönebeck

- | | |
|--------------------|------------------------|
| - Halle Hbf | - Lutherstadt Eisleben |
| - Köthen | - Osterburg |
| - Stendal | - Burg |
| - Braunschweig Hbf | - Genthin |
| - Wittenberge | - Salzwedel |
| - Uelzen | - Wolmirstedt |

2. An allen mit Personal besetzten Vertriebsstellen muss das gesamte aktuelle Fahrausweissortiment des Nah- und Fernverkehrs sowie der jeweils geltenden Verbundtarife angeboten werden. Als Zahlungsmittel werden Bargeld in Form von Münzen und Banknoten sowie bargeldlose Zahlungsmittel (Geldkartenfunktion, Electronic-Cash und Kreditkarten) akzeptiert.
3. Neben Fahrkarten erhalten die Kunden an den personalbesetzten Vertriebsstellen auch Tarif- und Fahrplanauskünfte und können Rückerstattungen geltend machen. Sollte der Rückerstattungswunsch eines Fahrgastes nicht sofort bearbeitet werden können, ist die bearbeitete Rückerstattung dem Fahrgast ohne zusätzliche Wege auf dem postalischen oder elektronischen Wege mitzuteilen und der Erstattungsbetrag, sofern der Fahrgast dies wünscht, durch Überweisung zuzustellen.
4. Beim Vertrieb über Reisezentren sind über die Punkte 2 und 3 hinaus auch Auskünfte und der Vertrieb von Fahrausweisen für den schienenengebundenen Auslandsverkehr sicherzustellen.
5. Beim Vertrieb über Agenturen ist durch den Auftragnehmer sicherzustellen, dass das Personal der Agentur für den Vertrieb der jeweiligen Fahrausweise sowie die Erteilung von Reise- und Tarifauskünften mindestens für das Bedienungsgebiet des Auftragnehmers und den entsprechenden Nahverkehrsbereich geschult und mit den erforderlichen Unterlagen ausgestattet ist.
4. Die Öffnungszeiten der personalbesetzten Vertriebsstellen müssen sich am Vertriebsbedarf vor Ort orientieren. Die wöchentlichen Öffnungszeiten dürfen die in der Anlage Vertrieb für jede Vertriebsstelle festgelegte Gesamtdauer nicht unterschreiten. Über die Nichtbesetzung der personalbesetzten Vertriebsstellen ist der Auftraggeber unverzüglich zu informieren.
5. Der Auftragnehmer bietet den Kunden zusätzlich die Nutzung standortunabhängiger Vertriebswege des Vertriebspartners DB Personenverkehr GmbH an. Dazu zählen der telefonische Reiseservice, die kostenlose telefonische Fahrlanauskunft, das Abonnenten-Center sowie der Internetauftritt der DB AG

(2) Dokumentation und Kontrolle

Abweichungen von den gestellten Anforderungen sind dem Auftraggeber im monatlichen Qualitätsbericht entsprechend der Anlage Berichtswesen schriftlich mitzuteilen. Sofern die Abweichungen negative Auswirkungen auf die Vertriebsqualität haben, sind sie dem Auftraggeber unverzüglich mitzuteilen.

(3) Bewertung

1. Das Nichtaufstellen der Fahrausweisautomaten an den Stationen bzw. das Nichtfunktionieren wird nach Ablauf von einem Tag nach Beginn der Pflicht zur Aufstellung bzw. nach einer eingetretenen Störung mit einem Abzug von 300,00 € je dann folgendem angefangenen Tag und Automat belegt. Als erster Tag gilt der auf den Eintritt der Störung folgende Tag. Bei einem notwendigen Komplettaustausch eines Automaten aufgrund von Vandalismusschäden wird abweichend von Satz 1 die Vertragsstrafe erst nach Ablauf von 3 Tagen fällig.

Sofern ein gestörter Automat am Tag der Störungsbeseitigung erneut ausfällt, entfällt die festgelegte pönalefreie Reparaturfrist. Die Störung wird in diesem Fall wie eine durchgängige Störung behandelt.

An den Stationen Magdeburg Hbf und Halle Hbf wird bei einer pönalerelevanten Störung der Abzug nur dann vorgenommen, wenn weniger als 5 Fahrausweisautomaten gleichzeitig funktionsfähig waren.

2. Für den Fall von gravierenden Schäden aufgrund von Vandalismus, die den kompletten Austausch eines Fahrausweisautomaten erforderlich machen, hält der Auftragnehmer dauerhaft 3 Fahrscheinautomaten in Reserve vor.

Wird einer der Reserveautomaten für einen Austausch benötigt, ist die Ersatzbeschaffung eines funktionsfähigen Automaten unverzüglich zu veranlassen. Die Ersatzbeschaffung darf nicht länger als 30 Tage bezogen auf den Tag des Austausches des Automaten in Anspruch nehmen. Sofern aufgrund hohen Vandalismusaufkommens mehr als 3 Reserveautomaten zeitgleich für den Austausch benötigt werden und die Ersatzbeschaffungsfrist von 30 Tagen für die bereits benötigte Reserveautomaten noch nicht abgelaufen ist, erfolgt keine Pönalisierung entsprechend Absatz 1. Die Pönalisierung nach Absatz 1 beginnt in diesem Fall am ersten Tag nach Ablauf der Frist von 30 Tagen.

3. Die Nichteinrichtung bzw. Nichtbesetzung von personalbesetzten Vertriebsstellen wird pro Tag und Vertriebsstelle mit einem Abzug in Höhe von 300,00 € belegt.
4. Bei Unterschreitung der Mindestöffnungszeiten an besetzten Vertriebsstellen wird eine Vertragsstrafe von 30,00 € pro Vertriebsstelle und unterschrittener Stunde der Mindestöffnungszeiten erhoben. Die Berechnung erfolgt zeitanteilig.

§ 8 Qualitätsstandard Ausstattung der Stationen

(1) Grundlage / Definition

1. Die Ausstattung der Stationen richtet sich nach ihrer verkehrlichen Bedeutung und Funktion und erfüllt insbesondere die sich aus der Verkehrssicherungspflicht ergebenden Erfordernisse.
2. An jeder Station gewährleistet und überwacht der Auftragnehmer auf der Basis des Abschlusses von entsprechenden Verträgen mit den Infrastrukturbetreibern die in der Anlage „Ausstattung der Stationen definierten Mindestausstattungen.
3. Beschädigungen bzw. Störungen, die die Sicherheit der Kunden und der Mitarbeiter des Auftragnehmers gefährden, sind im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht und Gefahrenabwehr unverzüglich zu beseitigen.
4. Funktionsstörungen oder größere Beschädigungen, die die Benutzbarkeit von unmittelbar dem Kunden dienenden Geräten oder Einrichtungen (z.B. Aufzüge, Fahrplanaushänge, Fahrtreppen, Uhren, Lautsprecher, Toiletten, Beleuchtung, Zuganzeiger, Notruf-/ Überwachungselemente, u.a.) beeinträchtigen, sind unverzüglich zu beseitigen.
5. Der Auftragnehmer gewährleistet, dass leichte Schäden spätestens nach Ablauf von 10 Tagen beseitigt sind.

(2) Dokumentation / Kontrolle

1. Der Auftragnehmer übergibt dem Auftraggeber einmal jährlich im März des laufenden Jahres eine Aufstellung mit den aktuellen Ausstattungsmerkmalen und Zustandsdarstellungen aller Stationen im Wege des elektronischen Datenaustausches. Die zu erfassenden Merkmale werden zwischen den Vertragspartnern jeweils im Vorfeld abgestimmt.
2. Im monatlichen Qualitätsbericht werden Abweichungen von den vereinbarten Ausstattungsmerkmalen, wesentliche Störungen und Beschädigungen sowie die zu ihrer Beseitigung eingeleiteten Maßnahmen einschließlich der benötigten Fristen entsprechend der Anlage Berichtswesen aufgeführt.
3. Der Auftraggeber führt eigene Stichproben durch und wertet die eingehenden Beschwerden aus.

(3) Bewertung

Der Auftragnehmer wird alle aus seinem Rechtsverhältnis mit dem Infrastrukturbetreiber bestehenden Möglichkeiten zur Sicherstellung der im Rahmen dieses Verkehrsvertrages vereinbarten Qualitäten bei der Ausstattung der Stationen nutzen und seine Rechte aktiv durchsetzen. Er ver-

pflichtet sich darauf hinzuwirken, dass Bewertungen von Qualitätsstandards in Verträgen mit dem Infrastrukturbetreiber vereinbart werden.

§ 9 Qualitätsstandard Fahrausweiskontrollen / Servicepersonal

(1) Grundlage / Definition

1. Alle Züge sind mit über ihren gesamten Zuglauf mit Kundenbetreuern zu besetzen.
2. Zusätzlich sind 5 % der Fahrplanleistungen bezogen auf die bestellten Zugkilometer mit jeweils 2 Prüfpersonalen zu besetzen. Die Prüfpersonale können in ziviler Kleidung agieren. Ihr Einsatz erfolgt mit dem Ziel der Minimierung der Schwarzfahrerquote bedarfsgerecht.
3. Der Auftragnehmer wird mindestens zu jedem Fahrplanwechsel ein Konzept zur Betreuung der Kunden sowie zur Einnahmensicherung durch die Kundenbetreuer entwickeln und mit dem Auftraggeber abstimmen. Der Auftragnehmer stellt dem Auftraggeber auf dessen Verlangen die jeweiligen Einsatzpläne mit einer Woche Vorlauf zur Verfügung.
4. Die Kundenbetreuer agieren als Servicepersonal im Zug und nehmen neben den Fahrausweiskontrollen offensiv Servicefunktionen wahr.
5. Sie sind in der Lage, alle beförderungsspezifischen Anforderungen der Kunden und des Auftragnehmers zu erfüllen und den Auftragnehmer gegenüber dem Kunden angemessen zu repräsentieren.
6. Der Auftragnehmer wird nur Personal einsetzen, das durch entsprechende Ausbildung für die Anforderungen an das Servicepersonal qualifiziert ist. Der Auftragnehmer stellt sicher, dass das Servicepersonal kontinuierliche Fortbildungen zur Erhaltung der für die oben beschriebenen Aufgaben notwendigen Qualifikation absolviert.
7. Der Auftragnehmer stellt weiterhin sicher, dass das eingesetzte Prüfpersonal für die besonderen Anforderungen an die Prüftätigkeit ausgebildet ist und kontinuierlich geschult wird. Dies betrifft neben der fachlichen Ausbildung insbesondere die Ausbildung hinsichtlich des Verhaltens in Konfliktsituationen.
8. Das Servicepersonal und Prüfpersonal ist mindestens mit Mobiltelefon, Fahrscheinverkaufstechnik und Informations- und Fahrplanunterlagen auch bezüglich angrenzender Verkehrs- und Tarifverbünde auszustatten. Das Servicepersonal trägt regelmäßig Unternehmenskleidung mit Namensschild.

9. Zu den Aufgaben des Servicepersonals gehören insbesondere:

- ⇒ die Begrüßung der Fahrgäste zu Fahrtbeginn
- ⇒ das Erteilen von Fahrplanauskünften, von Tarifauskünften, von Informationen zur Linienführung und Verknüpfung, von Informationen zu Anschlussverbindungen zum SPNV und zum übrigen ÖPNV
- ⇒ qualifizierte laufende Information bei Störungen, hier insbesondere Informationen zu Alternativen bei Verspätungen und Störungen innerhalb des Bedienungsgebietes sowie zu den wichtigsten Anschlussverbindungen,
- ⇒ Maßnahmen zur Sicherung von Anschlüssen bei Verspätungen,
- ⇒ Durchführung von Fahrausweisprüfungen,
- ⇒ Annahme und Weiterleitung von Fahrgastbeschwerden,
- ⇒ Hilfeleistungen (z.B. bei mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, älteren Fahrgästen, Kindern, Fahrgästen mit Kinderwagen),
- ⇒ Hilfestellung bei der Gepäck- und Fahrradunterbringung,
- ⇒ Belästigungen, Bedrohungen und Gefährdungen von Personen vorbeugen, tätlichen Übergriffen auf Personen entgegenwirken und auf die Einhaltung der Beförderungsbedingungen achten,
- ⇒ erste Hilfe leisten und Hilfe herbeirufen (z.B. bei Krankheit, Belästigung oder Bedrohung eines Fahrgastes, Vandalismus),
- ⇒ Verteilen von Informationsmaterial,
- ⇒ Erteilen touristischer Auskünfte,
- ⇒ für den Fahrgast kostenloser Taxiruf,
- ⇒ die Entgegennahme und das Verwahren von Fundsachen,
- ⇒ die Beseitigung grober Verunreinigungen und herumliegender Gegenstände,
- ⇒ Anforderung von Bedarfsreinigungen bei starken Verunreinigungen (ggf. Absperren des betroffenen Zugteils).
- ⇒ Meldung von Schäden an den Fahrzeugen

10. Die Triebfahrzeugführer unterstützen im Bedarfsfalle das Servicepersonal im Rahmen der zeitlichen Möglichkeiten. Die betriebliche Sicherheit darf dabei nicht gefährdet werden.

(2) Fahrgeldsicherung

1. Die eingesetzten Kundenbetreuer und Prüfpersonale führen während der Zugfahrt laufend Fahrausweiskontrollen durch.
2. Kunden, die ohne gültigen Fahrausweis angetroffen werden, obwohl sie die Möglichkeit hatten, einen gültigen Fahrausweis unmittelbar vor Fahrtantritt an der Station oder unaufgefordert beim Kundenbetreuer im Zug zu erwerben, sind zur Zahlung eines „erhöhten Beförderungsentgeltes“ (EBE) aufzufordern. Die Höhe des EBE richtet sich nach den jeweiligen Beförderungsbedingungen. Die Einnahmen aus dem EBE verbleiben vollständig beim Auftragnehmer. Die konkrete Ausgestaltung der Regelungen zum Erwerb eines Fahrausweises im Zug wird zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber abgestimmt.
3. Die Fahrausweisprüfungen verfolgen vorrangig das Ziel, „Schwarz- bzw. Graufahrer“ zum Kauf eines Fahrausweises zu veranlassen. Sie sind grundsätzlich service- und kundenorientiert durchzuführen.
4. Der Auftragnehmer hat sicherzustellen, dass alle berechtigten Forderungen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten durchgesetzt werden.

(3) Dokumentation / Kontrolle

1. Der Auftragnehmer dokumentiert im monatlichen Qualitätsbericht alle nicht mit Kundenbetreuern besetzten durchgeführten Zugleistungen sowie alle neben dem Kundenbetreuer zusätzlich mit Prüfpersonalen besetzten Zugleistungen entsprechend der Anlage Berichtswesen. Es erfolgt eine linienbezogene statistische Aufbereitung.
2. Der Auftragnehmer meldet dem Auftraggeber im monatlichen Qualitätsbericht die Anzahl der geltend gemachten „erhöhten Beförderungsentgelte“ und weist die Anzahl der durchgesetzten bzw. realisierten „erhöhten Beförderungsentgelte“ nach.
3. Der Auftraggeber kontrolliert die Erfüllung der Anforderungen über Stichproben.

(4) Bewertung

1. Bei Unterschreitung der geforderten Besetzung der Züge mit Kundenbetreuer entsprechend § 9 Punkt (1) Absatz 1 wird für jeden Fahrplankilometer der Unterschreitung eine Minderung des Bestellerentgeltes in Höhe von 1,50 € pro Fahrplankilometer vorgenommen. Bezugsgröße für die Berechnung ist die monatlich zu erbringende Fahrplanleistung abzüglich der operativ ausgefallenen Zugkilometer. Für bis zu 0,5 % der unterschrittenen Fahrplankilometer wird keine Minderung vorgenommen.
2. Bei Unterschreitung der geforderten Besetzung der Züge mit Prüfpersonalen entsprechend § 9 Punkt (1) Absatz 2 wird für jeden Fahrplankilometer der Unterschreitung eine Minderung des Bestellerentgeltes in Höhe von 3,00 € pro Fahrplankilometer vorgenommen. Bezugsgröße

ße für die Berechnung ist die monatlich zu erbringende Fahrplanleistung abzüglich der operativ ausgefallenen Zugkilometer. Sofern nur ein Prüfpersonal eine Zugleistung begleitet hat, wird für die betroffenen Fahrplanleistungen eine Minderung in Höhe von 1,50 € pro Fahrplan-kilometer vorgenommen.

§ 10 Qualitätsstandard Beseitigung von Schäden an Fahrzeugen

(1) Grundlage / Definition

1.1 Es wird zwischen gravierenden und leichten Schäden sowie Graffitibeeinträchtigungen unterschieden:

- gravierende Schäden stellen eine erhebliche Kundenbeeinträchtigung bis hin zum Sicherheitsmangel dar;
- leichte Schäden schränken die Funktionstüchtigkeit einer Einrichtung ein, lassen jedoch insgesamt die Benutzung bei Komfortreduzierung zu.
- Graffiti stellt im engeren Sinne eine Verschmutzung dar, wird aufgrund des hohen Aufwandes zur Beseitigung im Sinne dieser Anlage als Schaden behandelt.

1.2 Die Einordnung der Schäden in leicht und gravierend erfolgt auf der Grundlage der Unteranlage 3b – Einordnung fahrgastrelevanter Schäden

1.3 Gravierende Schäden sind unverzüglich, spätestens binnen eines Tages nach Feststellung zu beseitigen.

1.4 Leichte Schäden sind umgehend, spätestens binnen 5 Tagen nach Feststellung zu beseitigen.

1.5 Graffitischäden sind umgehend, spätestens binnen 2 Tagen nach Feststellung zu beseitigen.

(2) Dokumentation / Kontrolle

Alle fahrgastrelevanten Schäden sind im monatlichen Qualitätsbericht entsprechend der Anlage Berichtswesen zu dokumentieren.

(3) Bewertung

Werden Schäden nicht fristgerecht beseitigt, so erfolgt für jeden angefangenen Tag der Fristüberschreitung eine Minderung des Bestellerentgeltes bei gravierenden Schäden in Höhe 300,00 € pro Schaden, bei leichten Schäden in Höhe von 100,00 € pro Schaden, bei Graffitischäden in Höhe von

200,00 € pro betroffener Fahrzeugeinheit. Als Beginn einer Frist zählt der auf die Feststellung des Schaden folgende Tag.

§ 11 Qualitätsstandard Sauberkeit

(1) Grundlage / Definition

Allgemeines

Die Bewertung der Sauberkeit unterliegt in starkem Maße den subjektiven Empfindungen der Benutzer. Ziel ist es deshalb, ein Reinigungskonzept zu vereinbaren, das geeignet ist, ein zufriedenstellendes Niveau der Sauberkeit zu realisieren.

Fahrzeuge

- ⇒ Der Fußboden in Fahrzeugen ist einmal pro Tag in einen besenreinen Zustand zu versetzen; die Feuchtreinigung erfolgt bei Bedarf, jedoch mindestens jeden dritten Einsatztag.
- ⇒ Die Fenster sind mindestens einmal pro Woche zu reinigen. Zwischen 2 Reinigungen dürfen nicht mehr als 8 Tage liegen. Die Scheiben müssen eine ordentliche Durchsicht erlauben und frei von groben Verunreinigungen sein. Grobe Verunreinigungen sind unverzüglich zu beseitigen.
- ⇒ Die Innenräume sind mindestens wöchentlich einmal komplett zu reinigen. Das Erscheinungsbild muss sauber sein. Verschmutzungen an Ausstattungen bzw. Flächen mit unmittelbarem Kundenkontakt (Sitze, Abfallbehälter, Türöffner, Armlehnen etc.) sind täglich zu beseitigen.
- ⇒ Die Außenflächen sind mindestens einmal pro Woche zu reinigen. Zwischen 2 Reinigungen dürfen nicht mehr als 8 Tage liegen. Das Erscheinungsbild muss immer sauber sein. Die Reinigung des Daches erfolgt nach Bedarf, so dass sichergestellt wird, dass es sich in optisch gutem Zustand befindet.
- ⇒ Der sanitäre Bereich wird mindestens einmal täglich in einen sauberen, funktionsfähigen und hygienisch einwandfreien Zustand versetzt. Die Vorratsbehälter (Seife, Papierhandtücher, Toilettenpapier) sind täglich bzw. dem Bedarf entsprechend aufzufüllen.
- ⇒ Der geschlossene Fäkalienbehälter ist entsprechend dem Bedarf zu leeren. Es ist sicherzustellen, dass die WC-Anlage nicht aufgrund gefüllter Fäkalienbehälter geschlossen werden muss.
- ⇒ Das Servicepersonal hat die Aufgabe, insbesondere während der Wendezeiten Kontrollgänge durchzuführen und herumliegende Gegenstände (Zeitungen, Getränkedosen usw.) zu entsorgen. Grobe Verschmutzungen sind unverzüglich zu beseitigen. Sofern die Beseitigung durch das Servicepersonal nicht möglich bzw. nicht zumutbar ist, ist durch das Servicepersonal eine Bedarfsreinigung zu bestellen. Sofern ein Zug nicht mit Servicepersonal besetzt ist, sind diese Aufgaben

während der Wendezeiten durch den Triebfahrzeugführer im Rahmen der ihm durch den Fahrplan gesetzten zeitlichen Möglichkeiten durchzuführen.

- ⇒ Sofern der vereinbarte Reinigungszustand aufgrund einer hohen Fahrgastfrequentierung in Verbindung mit langen Laufzeiten und/oder Umläufen mit kurzen Wendezeiten o. ä. nicht sichergestellt werden kann, sind planmäßige Zwischenreinigungen vorzusehen.

Stationen

Der Auftragnehmer wirkt darauf hin, dass die DB Station & Service AG mindestens die nachfolgende Reinigungsqualität einhält:

	Ausstattungsmerkmale	Ausführungsqualität
a)	Anlagen und Gegenstände mit unmittelbarem Kundenkontakt (z.B. Sitzbank)	schmutzfrei
b)	Anlagen und Gegenstände ohne Kundenkontakt, jedoch im Blickfeld (z.B. Fahrplanvitrine)	sichtbar schmutzfrei
c)	kundenferne Anlagen und Gegenstände (z.B. nicht mehr benutzte Bahnsteige und Flächen)	frei von störender Verschmutzung

Zur Reinigung gehören auch der Winterdienst und die Pflege der Grünanlagen.

(2) Dokumentation / Kontrolle

1. Der Auftragnehmer ist zur stichprobenhaften Überprüfung der Erfüllung der gestellten Anforderungen verpflichtet.
2. Der Auftragnehmer dokumentiert Abweichungen von den gestellten Anforderungen und erbringt Nachweise hinsichtlich seiner Aktivitäten zur Herbeiführung der Erfüllung der Leistungspflicht der DB Station & Service AG.
3. Der Auftraggeber kontrolliert die Einhaltung der Vorgaben durch Stichproben und Auswertung der Beschwerden.

(3) Bewertung

Je festgestelltem groben Verstoß gegen die Reinigungsvorgaben für Fahrzeuge wird je Tag eine Vertragsstrafe in Höhe von 300,00 € erhoben. Die Sanktion wird bezogen auf den Wagenzug je Tag einmal erhoben, auch wenn dieser für mehrere Zugfahrten zum Einsatz kommt.

Ein grober Verstoß liegt vor, wenn angenommen werden darf, dass die festgestellte Verunreinigung alle Fahrgäste in ihren Empfindungen bezüglich eines sauberen Umfeldes empfindlich beeinträchtigen dürfte. Ein grober Verstoß liegt auch dann vor, wenn planmäßige Reinigungen nicht durchgeführt wurden.

Der Auftragnehmer wird alle aus seinem Rechtsverhältnis mit dem Infrastrukturbetreiber bestehenden Möglichkeiten zur Sicherstellung der im Rahmen dieses Verkehrsvertrages vereinbarten Qualitäten bei der Sauberkeit der Stationen nutzen und seine Rechte aktiv durchsetzen. Er verpflichtet sich darauf hinzuwirken, dass Bewertungen von Qualitätsstandards in Verträgen mit dem Infrastrukturbetreiber vereinbart werden.

§ 12 Qualitätsstandard Sicherheit

(1) Grundlage / Definition

1. Unter Sicherheit ist zum einen die Gewährleistung der technisch und betrieblich sicheren Beförderung der Fahrgäste und zum anderen das subjektive Wohlbefinden des Fahrgastes aufgrund des Gefühls der Angstfreiheit vor Belästigung, Bedrohung oder Gewalt von außen zu verstehen.
2. Die technisch und betrieblich sichere Beförderung der Fahrgäste ist uneingeschränkt zu gewährleisten.
3. In Fahrzeugen sind zur Gewährleistung des subjektiven Wohlbefindens Sicherheitsmaßnahmen entsprechend der Anlage Fahrzeugkonzept vorzusehen und funktionstüchtig zu halten.
4. Der Auftragnehmer stellt sicher, dass die Servicemitarbeiter und der Triebfahrzeugführer im Bedarfsfall sofort mit der Leitstelle kommunizieren kann.
5. Der Auftragnehmer wird für jeden Kalendermonat ca. 1.400 Vollzeitstunden für den Einsatz von Sicherheitspersonalen vorsehen. Dies entspricht in etwa einem täglichen Einsatz von 3 Sicherheitsteams (je Team 2 Personale) über 8 Stunden. Die Sicherheitsteams sind bedarfsgerecht, vordergründig in den Abendstunden einzusetzen. Sie begleiten bedarfsgerecht Züge und unterstützen die Kundenbetreuer insbesondere bei Problemfällen.
6. Der Auftragnehmer erarbeitet jährlich ein Konzept zum zielgerichteten Mitteleinsatz und stimmt dieses mit dem Auftraggeber ab.
7. Der Auftragnehmer bietet einen für Fahrgäste kostenlosen Taxi-Bestellservice an.

(2) Dokumentation / Kontrolle

1. Der Auftragnehmer dokumentiert im monatlichen Qualitätsbericht die geleisteten Einsatzstunden der Sicherheitspersonale entsprechend der Anlage Berichtswesen und zeigt die Problemfälle auf.
2. Der Auftragnehmer wird im Rahmen der vereinbarten Kundenbefragungen die Anforderungen der Fahrgäste an die Sicherheit belastbar ermitteln, auswerten und in seinem Sicherheitskonzept umsetzen.

(2) Bewertung

Werden im Kalendermonat weniger als 1.300 Einsatzstunden durch die Sicherheitskräfte erbracht, so wird für jede Einsatzstunde der Unterschreitung eine Minderung des Bestellerentgeltes in Höhe von 20,00 € vorgenommen. Die Berechnung erfolgt anteilig.

§ 13 Qualitätsstandard Fahrgastinformation

Muss nach Erstellung der Anlagen Kommunikationskonzept und Fahrzeugkonzept noch mal überarbeitet / angepasst werden.

(1) Grundlage / Definition

1. Der Auftragnehmer gewährleistet eine umfangreiche Information und Kommunikation für die Fahrgäste:
 - 1.1. Information in den Fahrzeugen:
 - 1.1.1 Die optische und akustische Fahrgastinformation in den Fahrzeugen erfolgt durch den Auftragnehmer gemäß den Vorgaben der Anlage Fahrzeugkonzept (Fahrgastinformationssystem) sowie der Anlage Kommunikationskonzept.
 - 1.1.2 Darüber hinaus haben bei Verspätungen und Störungen unverzüglich zusätzliche Ansagen per Lautsprecher durch das Servicepersonal, den Triebfahrzeugführer oder die Leitstelle zur Betriebslage sowie Informationen bezüglich der Erreichbarkeit fahrplanmäßiger Anschlussverbindungen bzw. Alternativen bei Verspätungen zu erfolgen.
 - 1.1.3 In den Fahrzeugen erfolgt eine automatische, akustische Haltestellenansage, die Ansage der Ausstiegsseite und eine optische Anzeige der nächsten Haltestelle.

- 1.1.4 In jedem Fahrzeug ist ein aktueller Schienennetzplan anzubringen. Größe, Layout und Platzierung in den Fahrzeugen sind vor Betriebsaufnahme mit dem Auftraggeber abzustimmen.
- 1.1.5 Von außen ist an beiden Stirnseiten der Fahrzeuge sowie je einmal pro Fahrzeugseite eine elektronische Zielbeschilderung (Anzeige des Endbahnhofs) zu gewährleisten.
- 1.1.6 Über eine Wechselsprechanlage wird die Sprechmöglichkeit zum Triebfahrzeugführer aus dem Mehrzweckraum gewährleistet.
- 1.2. *Information an den Stationen*
 - 1.2.1 Die optische Fahrgastinformation (Erstellung und Aushang von Fahrplänen, Tarifinformationen, Liniennetzplänen, Vertriebsstellen etc.) auf den Stationen ist jederzeit sicherzustellen. Der Auftragnehmer wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten auf Grund seiner vertraglichen Bindung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) darauf hin, dass seitens der EIU Lautsprecherdurchsagen bzw. Displayanzeigen an den Haltestellen durchgeführt werden, sofern die technischen Voraussetzungen an den jeweiligen Haltestellen gegeben sind. Die Lautsprecherdurchsagen sollen insbesondere im Störfall und bei Anschlussfahrten an den Haltestellen erfolgen. Ferner zählt zur Fahrgastinformation auch ein übersichtliches Leitsystem in den Stationen.
 - 1.2.2. Der Auftragnehmer veröffentlicht im Rahmen jeder Maßnahme der optischen Fahrgastinformation mittels Printmedien (z.B. Aushangfahrplänen), einen Hinweis auf die INSA-Fahrplanauskunft inklusive Telefonnummer, Telefongebühr und Internetadresse. Der Hinweis muss gut lesbar sein und auf Printmedien mindestens den Raum von 15 mm mal 50 mm einnehmen.
- 2. Der Auftragnehmer gewährleistet eine gute Erreichbarkeit seiner Zentrale / Leitstelle auch für Fahrgäste / Kunden während der gesamten Betriebszeit. Hierzu wird er unter Umständen dadurch beitragen, dass eine entsprechend hohe Zahl von Kommunikationskanälen / Leitungen vorgehalten wird; ferner durch die Zahl der ansprechbaren Personale, insbesondere im Fall von Betriebsstörungen. Der Auftragnehmer stellt die Erfüllung der Anforderungen über die in der Anlage Kommunikationskonzept erörterten Maßnahmen während der Vertragslaufzeit sicher.
- 3. Wichtige Kundeninformationen werden dem Fahrgast neben Aushängen auch über eine eigene Homepage des Auftragnehmers zugänglich gemacht.

4. Der Auftragnehmer wird zu jedem Fahrplanwechsel bzw. bei wesentlichen Fahrplanänderungen eigene Fahrplanunterlagen herausbringen, in welchen auch das tangierende ÖSPV-Angebot und SPNV-Angebot benachbarter Dritter veröffentlicht wird. Dies beinhaltet die Herausgabe von Streckenfahrplänen und einem Taschenfahrplanheft Sachsen-Anhalt Nord, das in Kooperation mit den weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen herausgegeben werden sollte.
5. Das Land Sachsen-Anhalt gibt (Stand Dezember 2009) ein Fahrplanbuch „Mein Takt-Fahrplan Sachsen-Anhalt“ mit allen Linien des ÖPNV-Landesnetzes heraus. Solange dieses Fahrplanmedium erscheint, kann der Auftragnehmer sich durch eine Aufwandsbeteiligung in Höhe von 20.000 € (Preisstand 2010, jährliche Steigerung um 2%) an der Erstellung beteiligen und wird dann von der Verpflichtung zur Erstellung eines Taschenfahrplanheftes entbunden.
6. Unabhängig von der Beteiligung am Landesfahrplan verpflichtet sich der Auftragnehmer zur kostenlosen Bereitstellung der in Tabellenform aufbereiteten Fahrplandaten in vereinbarten Datenformaten für die Veröffentlichung in Printmedien.
7. Der Auftragnehmer stellt dem Auftraggeber die Fahrplantabellen in einem geeigneten Format (z.B. im pdf-Format) zur Veröffentlichung im Internet zur Verfügung.
8. Der Auftragnehmer beteiligt sich am Informationssystem Nahverkehr Sachsen-Anhalt (INSA) und dem Reisendeninformationssystem (RIS). Die Anforderungen an die Systeme INSA und RIS sind in der Anlage „INSA / RIS“ definiert.

(2) Dokumentation / Kontrolle

1. Der Auftragnehmer zeigt monatlich die aufgetretenen Abweichungen zu den gestellten Anforderungen auf.
2. Der Auftraggeber kontrolliert die Einhaltung der Anforderungen über Stichproben.

(3) Bewertung

1. Je festgestelltem groben Verstoß gegen die Anforderungen zur Information der Fahrgäste in den Fahrzeugen wird eine Sanktion in Höhe von 150,00 € erhoben.
2. Je festgestelltem leichten Verstoß gegen die Anforderungen zur Information der Fahrgäste in den Fahrzeugen wird eine Sanktion in Höhe von 50,00 € erhoben.

Die Einordnung von Verstößen in die Kategorien „grob“ und „leicht“ erfolgt auf Basis der Unteranlage 3c – Einordnung von Verstößen bei der Fahrgastinformation

§ 14 Qualitätsstandard Beschwerdemanagement, Kundenbefragungen

(1) Grundlage / Definition

1. Der Auftragnehmer setzt einen unternehmenseigenen ortskundigen regionalen Ansprechpartner für die Kundenbetreuung (einschließlich Beantwortung von Beschwerden) ein. Die telefonische Erreichbarkeit dieses Ansprechpartners ist zum Ortstarif anzubieten. Die Nutzung der Dienstleistungen des Regionalen Ansprechpartners der DB Regio AG in Leipzig wird in den zum Vertragsabschluss bestehenden Strukturen als regionaler Ansprechpartner im Sinne dieses Vertrages anerkannt. Der Auftragnehmer stellt sicher, dass die Ansprechpartner in Leipzig über regionale Kenntnisse in Bezug auf die Leistungserbringung dieses Vertrages verfügen. Jegliche Änderungen in der Struktur und der Organisationsform des Regionalen Ansprechpartners in Leipzig sind mit dem Auftraggeber im Vorfeld abzustimmen.
2. Bei telefonischen Anfragen bzw. Beschwerden hat der Fahrgast spätestens nach 2 Werktagen Anspruch auf eine erste telefonische Reaktion. Auf schriftliche Anliegen ist innerhalb von 10 Werktagen zu antworten bzw. ein Zwischenbescheid zu erstellen. Die endgültige einzelfallbezogene Beantwortung darf 15 Werktage nicht überschreiten. Als erster Werktag gilt der auf den Eingang der Beschwerde folgende Werktag.
3. Die eingehenden Beschwerden werden durch den Auftragnehmer registriert, ausgewertet und als Hinweise zur Optimierung fahrgastfreundlicher Betriebsabläufe genutzt.
4. Die Antwort auf ein Kundenanliegen sollte direkt auf die vom Kunden angesprochenen Sachverhalte eingehen. Allgemeine oberflächliche Beantwortungen mit vorgefertigten Textbausteinen sind zu vermeiden.
5. Kundenanliegen, die unmittelbar in der Verantwortung des Auftraggebers liegen, sind in jedem Fall dem Auftraggeber zur Kenntnis zu geben und die Antwort ist vor Versand abzustimmen.
6. Auf Wunsch kann der Auftraggeber in die Anfragen / Beschwerden der Fahrgäste Einsicht nehmen bzw. bei Sicherstellung des Datenschutzes Kopien von den Unterlagen fertigen.
7. Zur Messung der Kundenzufriedenheit führt der Auftragnehmer alle zwei Jahre, erstmals im auf das erste Betriebsjahr folgenden Kalenderjahr eine belastbare Kundenbefragung zur Zufriedenheit der Fahrgäste hinsichtlich fahrgastrelevanter Leistungen durch, analysiert die Ergebnisse und verarbeitet sie im Rahmen seines Qualitätsmanagementsystems. Methode und Verfahren werden zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber einvernehmlich abgestimmt. Die Belastbarkeit der Ergebnisse kann z. B. durch eine entsprechende Bestätigung des mit der Erhebung beauftragten Unternehmens nachgewiesen werden, sofern dieses Unternehmen vom Auftragnehmer unabhängig ist.

(2) Dokumentation / Kontrolle

1. Der Auftragnehmer übergibt dem Auftraggeber monatlich eine Auswertung der Kundenkontakte. Dabei sind die in der Anlage Berichtswesen definierten Mindestanforderungen an die Berichterstattung zu erfüllen.
2. Dem Auftraggeber werden die Ergebnisse der Messung der Kundenzufriedenheit zur Verfügung gestellt.

(3) Bewertung

Bei Überschreitung der gesetzten Fristen zur Beantwortung von Beschwerden wird eine Sanktion von 50,00 € pro Tag und Fall der Fristüberschreitung fällig.

Bewertungskatalog für BEV-Leistungen

Pos.	Verstoß gegen Vereinbarung	Abzug	Bezug
1.	Unzureichende Abstimmung / Information des Auftraggebers entsprechend § 4 Punkt 1 Absatz 7	200 €	je Ereignis
2.	Nichtbedienung einer Haltestelle des Regelverkehrs im BEV entsprechend Punkt 1 Absatz 8.1 ohne vorherige Abstimmung mit dem Auftraggeber	100 €	je Fall
3.	Keine Kennzeichnung der SEV-Haltestelle entsprechend Punkt 1 Absatz 8.2	30 €	je Haltestelle und Tag
4.	Keine hinreichende Information der Fahrgäste zum SEV bzw. kein Fahrplan des SEV an den Stationen entsprechend Punkt 1 Absatz 8.2 und 8.9	50 €	je Station und Tag
5.	Verpassen von Anschlüssen aufgrund von Kommunikationsdefiziten entsprechend Punkt 1 Absatz 8.3	100 €	je Fahrt
6.	Erhebliches Abweichen von den mit dem Auftraggeber abgestimmten SEV-Fahrplänen mit der Folge nicht erreichter Anschlüsse entsprechend Punkt 1 Absatz 8.3	50 €	je Fahrt
7.	Zurückbleiben von Fahrgästen aufgrund unzureichender Kapazitäten im BNV sowie aufgrund der Nichteinhaltung der vereinbarten Kapazitäten im SEV (Fahrradbeförderung bei Bereitstellung der vertraglichen Kapazitäten ausgenommen) entsprechend Punkt 1 Absatz 8.4	100 €	je Fahrt
8.	Abweichen von den vereinbarten Sitzplatzkapazitäten im SEV mit deutlichem Qualitätseinschränkungen für die Fahrgäste entsprechend Punkt 1 Absatz 8.6	50 €	je Fahrt
9.	Nichtgewährleistung eines barrierefreien Zugangs bei Fahrzeugen des SEV entsprechend Punkt 1 Absatz 8.7	20 €	je Fahrt
10.	Nichtgewährleistung geeigneter Mitnahmemöglichkeiten von Rollstühlen, Kinderwagen, Fahrrädern und sonstigem Reisegepäck, bei Fahrten des SEV entsprechend Punkt 1 Absatz 8.8	50 €	je Fahrt
11.	Keine ordnungsgemäße Kennzeichnung der Fahrzeuge als BNV entsprechend Punkt 1 Absatz 8.11	10 €	je Fahrt

Pos.	Verstoß gegen Vereinbarung	Abzug	Bezug
12.	Keine ordnungsgemäße Kennzeichnung der Fahrzeuge als SEV entsprechend Punkt 1 Absatz 8.11	30 €	je Fahrt
13.	Keine Informationen zur Fahrtroute des SEV im Fahrzeug entsprechend Punkt 1 Absatz 8.11	20 €	je Fahrt
14.	Keine hinreichende Information der Fahrgäste bei BNV entsprechend Punkt 1 Absatz 8.12 und 8.15 (z.B. Ansagen über Eintritt, voraussichtliche Dauer eines Störungsfalles und Fahrtalternativen) – <i>es erfolgt keine weitere Pönalisierung über den Qualitätsstandard Fahrgastinformation</i>	50 €	je Fall
15.	Keine Ansage der Haltestellen sowie der erreichbaren Anschlüsse im Fahrzeug entsprechend Punkt 1 Absatz 8.13	20 €	je Fahrt
16.	Keine Einarbeitung lang andauernder Fahrplanänderungen in die elektronischen Auskunftssysteme entsprechend Punkt 1 Absatz 8.14	1.000 €	je Fall
17.	Nichtgewährleistung des Fahrausweisvertriebs beim SEV entsprechend Punkt 1 Absatz 8.16 (<i>sofern nicht im Rahmen von Punkt 1 Absatz 8.17 anders abgestimmt</i>)	50 €	je Fahrt

Bei Vorliegen mehrerer Vertragsverstöße werden die Abzugsbeträge kumuliert. Der maximale Abzug pro Fahrt beträgt 100 €.

Anlage 3b - Einordnung von fahrgastrelevanten Schäden an Fahrzeugen

Hinweis: Die vorliegende Liste dient der verkehrsvertraglichen Einordnung von Fahrgastrelevanten Fahrzeugschäden. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und wird während der Vertragslaufzeit durch beide Vertragspartner weiterentwickelt. Die Einordnung nichtenthaltener Schäden orientiert sich an aufgeführten vergleichbaren Schäden.

Lfd.Nr.	Baugruppe/ Unterbaugruppe	Mangelbeschreibung / Schaden	Bewertung		
			Unberücksichtigt	Leicht	Gravierend
1.	Fahrgastraum				
1.1	Außenscheiben	einzelne Kratzer	X		
		großflächig zerkratzt		X	
		zerstört			X
1.2	Sitze	mechanisch beschädigt aufgeschnitten länger 5 cm, Brandlöcher > 8 mm, angesengte Stellen > 6 cm , mit Farbe (Edding) verschmierte Polsterungen,		X	
		Holzauflege an Armlehnen beschädigt, beschnitzt, angesägt, abgerissen		X	
		aufgeschnitten mit offener Polsterung			X
1.3	Notsitze	mechanisch beschädigt aufgeschnitten länger 5 cm, Brandlöcher > 8 mm, angesengte Stellen > 6 cm , mit Farbe (Edding) verschmierte Polsterungen,		X	
		Klappmechanismus defekt aber benutzbar		X	
		Klappmechanismus defekt, unbenutzbar			X
		aufgeschitten mit offener Polsterung			X

Anlage 3 – Einordnung von Schäden an Fahrzeugen – zum Verkehrsvertrag zwischen dem Land Sachsen-Anhalt, dem ZGB, der LNVG, dem VBB und der DB Regio AG zur SPNV-Bedienung im „Elektro-Netz Nord“

Lfd.Nr.	Baugruppe/ Unterbaugruppe	Mangelbeschreibung / Schaden	Bewertung		
			Unberücksichtigt	Leicht	Gravierend
1.4	Fahrradhalter	defekt, abgeschnitten		X	
1.5	Gepäckablagen	leicht zerkratzt	X		
		großflächig zerkratzt		X	
		zerstört bzw. unbenutzbar			X
1.6	Fußboden	leichte bis mittlere Kratzer	X		
		Brandlöcher bis 20 mm Durchmesser, aufgerissen 2 - 20 cm		X	
		stark mechanisch abgenutzt, aufgerissen länger 20 cm			X
1.7	Heizung	ungenügende Heizwirkung Temperatur zwischen 18 und 20°C, Gesamtgefühl zu kalt		X	
		Heizungsausfall Temperaturabfall während längerer Zeit unter 18°C			X
1.8	Klimaanlage	ungenügende Kühlwirkung Temperaturen zwischen 24°C und 26°C, Gesamtgefühl zu warm		X	
		Klimaanlagen Ausfall bzw. Temperatur während längerer Zeit über 26°C			X
1.9	Müllbehälter	beschädigt mit leichtem Defekt		X	
		fehlt, beschädigt mit schwerem Defekt		X	
1.10	Zwischenscheiben	einzelne Kratzer	X		
		großflächig zerkratzt		X	
		zerstört			X

Anlage 3 – Einordnung von Schäden an Fahrzeugen – zum Verkehrsvertrag zwischen dem Land Sachsen-Anhalt, dem ZGB, der LNVG, dem VBB und der DB Regio AG zur SPNV-Bedienung im „Elektro-Netz Nord“

Lfd.Nr.	Baugruppe/ Unterbaugruppe	Mangelbeschreibung / Schaden	Bewertung		
			Unberücksichtigt	Leicht	Gravierend
1.11	Fahrgasteinstiegstüren	einzelne Kratzer	X		
		großflächig zerkratzt		X	
		Tür defekt			X
1.12	Übergangstüren	einzelne Kratzer	X		
		großflächig zerkratzt		X	
		schließen nicht		X	
		klappern		X	
		defekt, fehlen, zerstört		X	
1.13	Informationseinrichtungen und Piktogramme	fehlerhaft, defekt, Information nicht mehr klar erkennbar		X	
1.14	Beleuchtung	Ausfall einzelner Beleuchtungseinheiten / -gruppen		X	
		Ausfall Beleuchtung komplett			X
1.15	Fahrgastinformationssystem	fehlerhafte Anzeige, Ausfall (ggf. zusätzl. Vertragsstrafe wegen mangelnder Fahrgastinformation)		X	
1.16	Feuerlöscher	Prüfdatum abgelaufen			X
		defekt oder fehlt			X
1.17	Nothammer	defekt oder fehlt			X

Anlage 3 – Einordnung von Schäden an Fahrzeugen – zum Verkehrsvertrag zwischen dem Land Sachsen-Anhalt, dem ZGB, der LNVG, dem VBB und der DB Regio AG zur SPNV-Bedienung im „Elektro-Netz Nord“

Lfd.Nr.	Baugruppe/ Unterbaugruppe	Mangelbeschreibung / Schaden	Bewertung		
			Unberücksichtigt	Leicht	Gravierend
2.	WC				
2.1	Tür	beschädigt mit leichten Schäden		X	
		Schließmechanismus defekt			X
		optische Signalgeber teilweise defekt		X	
		Türführung lose		X	
2.2	WC Becken	Deckel beschädigt		X	
		Brille beschädigt			X
		Spülung defekt			X
2.3	Waschbecken	Seifenspende defekt			X
		Waschbecken beschädigt, aber benutzbar		X	
		Wasserhahn funktionsunfähig oder beschädigt			X
		Handtuchhalter beschädigt oder defekt		X	
2.4	Spiegel	einzelne Kratzer	X		
		großflächig zerkratzt		X	
2.5	Fenster	einzelne Kratzer	X		
		großflächig zerkratzt, beschmiert		X	
2.6	Fußboden	leichte bis mittlere Kratzer	X		
		Brandlöcher bis 20 mm Durchmesser		X	
		stark mechanisch abgenutzt, aufgerissen länger 20 cm			X
2.8	Beleuchtung	Ausfall Hauptbeleuchtung ohne Notbeleuchtung			X
		Ausfall Hauptbeleuchtung /Notbeleuchtung funktionsfähig		X	
		Ausfall einzelner Elemente		X	

Lfd.Nr.	Baugruppe/ Unterbaugruppe	Mangelbeschreibung / Schaden	Bewertung		
			Unberücksichtigt	Leicht	Gravierend
2.9	WC Raum	komplett defekt, gesperrt, verstopft			X
3.	Außenbereich				
3.1	Fahrgastinformation	flackert		X	
		defekt mit kompletten Ausfall		X	
		manuelle Bedienung notwendig	X		
		leuchtet nicht		X	
3.2	Schiebetritte	Nichtfunktionsfähigkeit / Nichtausfahren			X
4	Fahrzeugtechnik (soweit nicht zur Erfüllung von Rechtspflichten / verpflichtender technischer Standards strengere Auflagen einzuhalten sind)				
4.1	Verplombung	fehlen / zerstört	X		
4.2	Räder / Radsätze	spürbare Flachstellen		X	
4.3	Spitzenlicht / Schlusslicht	teilweise defekt	X		
4.4	Schakuhaube fehlt	fehlt / beschädigt	X		
4.5	Brandmeldezentrale	fehlt / gestört			X

Anlage 3c - Einordnung von Verstößen im Bereich der Fahrgastinformation

Die vorliegende Liste dient der verkehrsvertraglichen Einordnung von Defiziten bei der Fahrgastinformation. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und wird während der Vertragslaufzeit durch die Vertragspartner weiterentwickelt.

Die Einordnung nichtenthaltener Verstöße orientiert sich an aufgeführten vergleichbaren Defiziten.

Lfd.Nr.	Teilbereich	Defizit / Mangel	Bewertung		
			ohne	Leicht	Grob
1.	Fahrgastraum				
1.1	Liniennetzplan	Anzahl der Liniennetzpläne nicht vertragskonform			x
		Liniennetzplan nicht aktuell		x	
		Liniennetzplan fehlt			x
		Liniennetzplan in nicht vertragskonformer Größe		x	
1.2	Beschilderung	Fahrtzielanzeige nicht vorhanden oder außer Betrieb			x
		Beschreibung des Linienverlaufs nicht vorhanden			x
		schlechte Erkennbarkeit Fahrtziel und Linienverlauf		x	
1.3	optische Haltestellenanzeigen	Einsehbarkeit innerhalb eines Wagens/Wagenteils nicht von jedem Platz aus gewährleistet		x	
		Lesbarkeit bei unterschiedlichen Lichtsituationen nicht gewährleistet		x	
		Anzeige außer Betrieb / ohne Funktion			x
1.4	akustische Haltestellenansagen	Ansagen außer Betrieb / ohne Funktion			x
		Ansagen nicht im gesamten Wagen/Wagenteil zu verstehen		x	
		keine Ansage von Anschlüssen		x	
		keine Ansage von Anschlüssen bei Verspätungen			x

Lfd.Nr.	Teilbereich	Defizit / Mangel	Bewertung		
			ohne	Leicht	Grob
1.5	Aushänge	Auszug aus Tarifen nicht ausgehängt		x	
		Bedienung eines Fahrausweisautomaten nicht erläutert			x
		Fahrplaninformationen nicht ausgehängt / nicht lesbar			x
		Kurzfristige Fahrplanabweichungen nicht ausgehängt / nicht lesbar			x
1.6	Informationsmaterial	keine Verteilung des Informationsmaterials der beteiligten Verkehrsverbünde/Aufgabenträger		x	
		keine Aktualisierung des Informationsmaterials der beteiligten Verkehrsverbünde/Aufgabenträger		x	
		kein Vorhalten von linienbezogenen Tarif- und Fahrplaninformationen zum Mitnehmen		x	
1.7	Aufgaben Servicepersonal	keine Entgegennahme von Voranmeldungen für Anschlüsse bei Verspätungen			x
		keine Ausstellung von Bestätigungen über Verspätungen bzw. Entschädigungen für Verspätungen			x
		in der Bruttovertragsphase: keine oder nur teilweise Fahrscheinkontrolle, obwohl dies objektiv möglich gewesen wäre			x
1.8	Anbringung Piktogramme Fahrgastraum	Kennzeichnung Plätze für Mobilitätsbehinderte fehlt		x	
		Kennzeichnung Plätze für Fahrräder / Kinderwagen fehlt		x	
		Beschreibung / Hinweis Türöffnung fehlt		x	
		Kennzeichnung 1. Klasse fehlt		x	
1.9	Anbringung Piktogramme WC	Erläuterung Türschließmechanismus fehlt / nicht erkennbar		x	
		Hinweis auf Spülung nicht eindeutig			x
		sonstige Piktogramme nicht eindeutig zuzuordnen	x		

Lfd.Nr.	Teilbereich	Defizit / Mangel	Bewertung		
			ohne	Leicht	Grob
2.	Fahrzeug (außen)				
2.1	Anbringung Piktogramme	Hinweis Türbedienung fehlt / nicht erkennbar		x	
		Klasseneinteilung fehlt		x	
		Hinweise Fahrräder / Kinderwagen fehlen / nicht erkennbar		x	
		Hinweise Zustieg Mobilitätsbehinderte fehlt / nicht erkennbar			x
2.2	Anzeige Linie/Fahrtziel/Linienweg	fehlen / nicht lesbar / falsche Anzeige			x
		keine getrennte Anzeige bei Stärken / Schwächen / Flügeln			x
2.3	Außenlautsprecher	gleichmäßige Beschallung über Zuglänge nicht gewährleistet		x	
		Lautstärke nicht ausreichend		x	
3.	Stationen				
3.1	Funktionsfähigkeit der Ausrüstung	Fahrtzielanzeiger im Zugangsbereich bzw. auf dem Bahnsteig funktioniert nicht / zeigt nicht richtig an / unlesbar	x		
		Beleuchtung funktioniert ganz oder teilweise nicht	x		
		Uhr geht nicht / geht falsch	x		
		Beschallung / Lautsprecher funktioniert nicht / unverständlich	x		
3.2	Aushänge des EVU	Fahrplan-, Tarif- und Liniennetzinformationen nicht vorhanden / unleserlich / verschmutzt			x

Anlage 9 – Planungskalender Fahrplan

Planung für das Fahrplanjahr N + 1	
Bis Oktober N-1	Information der Aufgabenträger seitens des EVU über Änderungsvorschläge oder Änderungserfordernisse am Fahrplan (z.B. durch Baumaßnahmen) Abstimmung des vorgesehenen Fahrplanangebotes seitens der Aufgabenträger
November N-1	Übergabe Fahrplankonzeption Fahrplanjahr N+1 durch die Aufgabenträger an das EVU
31. Dezember N-1	Fahrplanscharfe Fahrplanentwürfe (incl. Zugbildung) und Umlaufentwürfe N+1: Vorlage durch das EVU
Januar – März N	Nach Bedarf: Fahrplankonferenzen mit Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen
Februar – März N	Regionale Fahrplankonferenzen mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs sowie Kommunen, Fahrgastbeteiligung
Februar – März N	Abstimmung und ggf. Anpassung der Fahrplanentwürfe in Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und EVU, Vorbereitung der Trassenanmeldung
bis 31. März N	Verbindliche Bestellung des Jahresfahrplans N+1 durch die Aufgabenträger
April N	Trassenanmeldung durch das EVU beim Infrastrukturunternehmen gemäß der vorgesehenen Fristen (in Abstimmung mit den Aufgabenträgern)
März bis Juni N	nach Bedarf: Fahrplankonferenzen mit Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen
Juni/Juli N	Trassenangebote: Vorlage durch das EVU spätestens 7 Werktage nach der Übergabe durch die DB Netz AG
Juli/August N	Abstimmung und Bestätigung der Trassenangebote
Oktober/November N	Presseveröffentlichungen Fahrplanwechsel
Dezember N	Fahrplanwechsel

Anlage 10: Marketing

Das im Verkehrsvertrag genannte Marketingbudget von 350.000 € p. a. ist mit dem Erkenntnisstand des Jahres 2009 für folgende Maßnahmen zu untersetzen, die durch das EVU in ein geschlossenes Marketingkonzept zu integrieren sind

- Öffentlichkeitswirksame Aktionen
 - zu besonderen Veranstaltungen des Auftragnehmers, wie zum Beispiel Tagen der offenen Tür, Jubiläen und zur Betriebsaufnahme
 - zu Aktionen anlässlich von Fahrplanwechseln
 - in Kooperation mit Veranstaltern in der Region (z.B. zu Sportveranstaltungen, Wandertagen u.ä.)
 - zur Einweihung neuer Zugangsstellen, Vertriebsstellen und andere Neuerungen
- eine komplexe Einführungskampagne (gesondertes Budget von 200.000 €)
- eine umfassende Produktwerbung für die beiden Produktgruppen Regio-S-Bahn und Regionalexpress/Stadtexpress, dies beinhaltet die Einführung einer neuen Marke für die Regio-S-Bahn und herausgehobene Kommunikation dieses neuen Produktes insbesondere im direkten Umland von bzw. in der LH Magdeburg
- Imagekampagnen
- Plakatwerbung in der Region
- Herausgabe von Faltblättern zur Darstellung des Unternehmens und seines Leistungsangebots
- Herausgabe von Faltblättern oder Flugblättern mit aktuellen Informationen über die Struktur des Angebots, Fahrpläne und Tarife
- ortsbezogene allgemeine und spezielle Fahrplaninformationen
- ein spezielles touristisches Maßnahme- und Informationskonzept
- haushaltsbezogenes Direktmarketing mit Blick auf den Freizeit- und Tourismusverkehr, den Einkaufsverkehr und Berufspendler
- zielgruppenbezogene Marketingmaßnahmen
- Aufbau und Aktualisierung einer aussagefähigen Internetseite
- Sonderfahrten ggf. mit Sondertarifen zu bestimmten Anlässen
- Testfahreraktionen
- eine ggf. auch über die Zeitkartenbenutzer hinausgehende spezielle Stammkundenbetreuung
- Werbung an Fahrzeugen

Die in der Anlage Qualität gestellten Anforderungen sind **nicht** aus dem vereinbarten jährlichen Marketingbudget zu finanzieren.

Der Auftragnehmer legt dem Auftraggeber das Marketingkonzept für das Folgejahr bis zum 15.10. des laufenden Jahres vor. Die einvernehmliche Abstimmung des Konzeptes für das Folgejahr erfolgt bis zum 15.12. des laufenden Jahres.

Das EVU wirkt darüber hinaus an den ÖPNV-Marketingkampagnen des Landes (Dachmarke, Image) mit und nimmt an den regelmäßigen Abstimmungen teil.

Anlage 11: Tarife, Einnahmen, Anreizsystem

1. Der Auftragnehmer nimmt seine Pflichten gemäß § 12 AEG im Einvernehmen mit dem Auftraggeber wahr. Zu Tarifeinführungen, zur Veränderung derselben und zur Einführung von Kooperations-tarifen wird das vorherige Benehmen mit dem Auftraggeber hergestellt.
2. Der Auftragnehmer wendet die zur Betriebsaufnahme im Bereich der in diesem Vertrag fixierten SPNV-Leistungen geltenden SPNV-Tarife, Sonderangebote und Beförderungsbedingungen an. Die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise im Verkehr zwischen den beauftragten Leistungen, denen der DB AG und weiteren Schienenverkehrsunternehmen wird für Übersteiger ohne Nachteile gewährleistet. Übersteiger im Sinne dieser Bestimmungen sind diejenigen Fahrgäste, die auf ihrer Fahrt die Verkehrsmittel mindestens zweier Eisenbahnverkehrsunternehmen benutzen.
3. Der Auftragnehmer wird eine Tarifgemeinschaft mit den Unternehmen der DB AG eingehen und wendet die Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der DB AG (BB Personenverkehr) an.
4. Im Verkehr mit weiteren Schienenpersonenverkehrsunternehmen werden mindestens die Beförderungsbedingungen für Personen/im Anstoßverkehr der Eisenbahnunternehmen in Deutschland (BB Anstoßverkehr) zur durchgehenden Abfertigung von Übersteigern angewendet.
5. Der Auftragnehmer sichert zu, Fahrkarten im Verkehr zwischen dem Elektronetz Nord und den Strecken der DB AG ohne Nachteile für Übersteiger auszugeben und anzuerkennen. Er gewährleistet den Fahrkartenverkauf und die durchgängige Abfertigung in beiden Richtungen zu praktisch allen Zielen in der Bundesrepublik Deutschland und Europa.
6. Der Auftragnehmer sichert den Vertrieb und die Anerkennung der BahnCard, der Fernverkehrsfahrscheine und der Netzkarten der DB AG zu. Er gewährt in seinem Tarifgebiet Ermäßigungen für die BahnCard entsprechend den Bedingungen für den Erwerb und die Nutzung der BahnCard.
7. Die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen erfolgt auf der Grundlage der Bestimmungen des Sozialgesetzbuches – Neuntes Buch – (SGB IX), §§ 145 – 147. Es erfolgt keine Erstattung der daraus resultierenden Fahrgeldausfälle.
8. Der Auftragnehmer wird bei der Erbringung der SPNV-Leistungen die im Leistungsgebiet bestehenden Verbund-/Kooperationstarife anwenden. Diese betreffen zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses den Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV) auf der KBS

340 zwischen Niemberg und Halle Hbf., den Verbundtarif Region Braunschweig (VRB) auf der KBS 310 zwischen Braunschweig und Helmstedt, den Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg-Tarif (ABW-Tarif) auf der KBS 340 zwischen Wulfen (Anh.) und Stumsdorf, den „Magdeburg- und Umland-Tarif“ (MUM-Tarif) auf der KBS 310 zwischen Magdeburg und Marienborn, auf der KBS 260 zwischen Magdeburg und Genthin, auf der KBS 305 zwischen Magdeburg und Tangerhütte, auf der KBS 340 zwischen Magdeburg und Sachsendorf und auf der KBS 309. Bei Überführung des Magdeburg- und Umland-Tarifs in den Verkehrsverbund Region Magdeburg (marego) wird der Auftragnehmer den dann dort geltenden Verbundtarif auf den genannten Strecken anwenden. Der Auftragnehmer wird in den relevanten Verkehrsgremien mitarbeiten sowie in entsprechenden Kooperationen und Arbeitsgruppen mitwirken. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, Positionen und Stellungnahmen zur Tarifweiterentwicklung (insbesondere in den entsprechenden Gremien der Verkehrsverbünde und Tarifkooperationen, ebenso im Tarifverband der bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen) nur im Einvernehmen mit dem Auftraggeber abzugeben. Der Auftraggeber ist berechtigt, diese Interessen in den Gremien auch selbst wahrzunehmen.

9. Im Bereich der in diesem Vertrag geregelten SPNV-Leistungen geltende Sondertarife, wie z.B. das Sachsen-Anhalt-Ticket, das Sachsen-Anhalt-Ticket Single, das Niedersachsen-Ticket, das Niedersachsen-Ticket Single, das Hopper-Ticket Sachsen-Anhalt, das „Schönes-Wochenende-Ticket“ das Quer-durchs-Land-Ticket, und die Schülerferientickets der Länder Niedersachsen und Sachsen-Anhalt werden im jeweiligen Geltungsbereich durch den Auftragnehmer anerkannt und im gesamten Leistungsbereich vertrieben.
10. An der Vorbereitung weiterer regionaler Tarifsysteme, z. B. des Verkehrsverbunds Region Magdeburg (marego), und Sondertarife, z. B. Seniorenticket, wird der Auftragnehmer beteiligt. Er erklärt seine Bereitschaft, hieran konstruktiv mitzuwirken. Positionen und Stellungnahmen zur Tarifgestaltung sind auch hier nur im Einvernehmen mit dem Auftraggeber abzugeben.
11. Im Interesse einer kontinuierlichen Verkehrspolitik im Land Sachsen-Anhalt ist die kostenlose Mitbeförderung von Fahrrädern (je ein Fahrrad pro Fahrgast) zu übernehmen, solange dies vom Auftraggeber gewünscht ist. Diese gilt bei die Landesgrenzen überschreitenden Fahrten bis bzw. ab dem ersten Bahnhof außerhalb Sachsen-Anhalts. Im Bereich des Landes Niedersachsen ist der dort geltende Tarif für die Beförderung von Fahrrädern anzuwenden.
12. Der Auftragnehmer wird die im Zusammenhang mit den vorgenannten Verbund- bzw. Tarifkooperationen verwendeten Fahrscheinformate in deren Geltungsbereich gleichermaßen anwenden. Mit den jeweiligen Kooperationspartnern werden Fahrscheinmustersammlungen ausgetauscht.

Kommentar [J1]: Ohne diese Regelung ist zwischen ZGB und Sachsen-Anhalt zusätzlich noch eine DB-Fahrradkarte zu lösen.

13. Die Gewährung von Freifahrten wird im Einvernehmen mit dem Auftraggeber erfolgen.
14. Der Auftragnehmer wird zielgruppenspezifische Tarife entsprechend im Rahmen des Marketing - Mix der jeweiligen Zielgruppe anbieten:
- Zeitkarten, wie die Monatskarte im Abonnement, die Monatskarte und Wochenkarte für Pendler und als ermäßigte Angebote für Schüler, Auszubildende und Studenten.
 - Für Gruppen, wie z.B. für Schulklassen, werden besondere Tarife entsprechend den Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der DB AG angeboten. Sie ermöglichen erhebliche Preisnachlässe.
 - Der Auftragnehmer wird innerhalb des Landes Sachsen-Anhalt an der Einführung eines Seniorentickets und eines landesweiten Semestertickets konstruktiv mitwirken.
15. Der Auftragnehmer ist bestrebt, zu besonderen Veranstaltungen und für öffentliche Einrichtungen zusammen mit Kooperationspartnern zielgruppenspezifische Kombi-Tickets anzubieten. Als Kooperationspartner kommen zum einen Tourismus- und Fremdenverkehrsämter der Region in Frage, zum anderen Veranstalter und Betreiber touristischer Ziele.
16. Der Auftragnehmer wendet die gesetzlich garantierten Fahrgastrechte gemäß dem Bundesgesetz vom 26.05.2009 zur Anpassung eisenbahnrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) 1371/2007 an. [ggf. jährliche Dokumentation der Inanspruchnahme vereinbaren, bei dem der Auftragnehmer verursachendes EVU war] Er erklärt seine Bereitschaft, an der Vorbereitung darüber hinausgehender regionaler Mobilitäts- und Kundengarantien konstruktiv mitzuwirken und diese zu übernehmen.
17. Der Auftragnehmer verzichtet auf gesetzliche Ausgleichszahlungen nach AEG § 6a bzw. den diesen ersetzenden landesrechtlichen Regelungen.
- (Anmerkung: Dieser Satz könnte auch Bestandteil des eigentlichen Verkehrsvertrags sein. In den Kalkulationstabellen müsste eindeutig definiert werden, welche Teile der trotz Bruttovertrag dem Auftragnehmer zustehen.)*
18. Die Einnahmen aus den zu erbringenden Leistungen im Vertragsgebiet stehen dem Auftraggeber zu. Einnahmen aus der Erhebung des erhöhten Beförderungsentgelts (EBE), ausgenommen der Fahrgeldanteil am EBE, aus Vertriebsprovisionen der Verkehrsverbünde und Tarifkooperationen und aus der Vermietung von Werbeflächen stehen dem Auftragnehmer zu.
19. Einnahmen im Sinne des Punktes 18, Satz 1, sind die kassentechnischen Einnahmen des Auftragnehmers aus dem Verkauf von Fahrscheinen/Fahrausweisen auf der Grundlage der Tarife im Sinne von § 12 Abs. 1, Satz 1 AEG und die Zuweisungen der unter 8. genannten Verkehrsverbünde und Tarifkooperationen entsprechend den jeweils geltenden Einnahmeverteilungsverträgen.

gen. Diese Einnahmen sind vom Auftragnehmer zu vereinnahmen und werden bei der Berechnung des Vergütungsanspruchs berücksichtigt. Der Auftragnehmer meldet im Rahmen der monatlichen Statusberichte die kassentechnischen und sonstigen Einnahmen im Sinne dieses Absatzes (brutto und netto) an den Auftraggeber. Dabei sind die kassentechnischen Einnahmen und die Anzahl der Fahrausweisverkäufe, differenziert nach Fahrausweisen der BB Personenverkehr, der BB Anstoßverkehr einschließlich der tariflichen Sonderangebote des Auftragnehmers und der unter 8. genannten Verkehrsverbünde und Tarifkooperationen, unterteilt nach Aufgabenträgern, anzugeben. Erstattungen, z.B. aus der Rücknahme von Fahrausweisen sind gesondert entsprechend der vorgenannten Differenzierung separat auszuweisen.

20. Der Auftragnehmer ist Gläubiger bzw. Schuldner der Ansprüche aus der Einnahmenaufteilung der unter Abs. 8 genannten Verkehrsverbünde und Tarifkooperationen. Er gewährleistet, dass er die entsprechenden Daten dem Auftraggeber gemäß Absatz 17 unverfälscht zur Verfügung stellt. Er hat sich in deren Gremien während der Vertragslaufzeit so zu verhalten, als würde er das vollständige Erlösrisiko tragen. Die Mitwirkung in diesen Gremien erfolgt im Einvernehmen mit dem Auftraggeber. Die Ausübung von Stimmrechten in diesen Gremien zu allen Fragen, die mittel- und unmittelbar mit der Tarifentwicklung und Einnahmenaufteilung im Zusammenhang stehen, erfolgt im Einvernehmen und mit vorheriger Zustimmung des Auftraggebers. Der Auftragnehmer räumt, soweit dem in den genannten Verkehrsverbünden bzw. Tarifkooperationen keine vertraglichen Regelungen entgegen stehen, das Recht ein, anstelle des Auftragnehmers in den Gremien, Ausschüssen und Arbeitsgruppen der Verkehrsverbünde und Tarifkooperationen die Verhandlungen über die Tarifgestaltung und –fortschreibung ebenso wie zur Ausgestaltung und Änderung der Einnahmenaufteilung zu führen. Darüber hinaus verpflichtet sich der Auftragnehmer, den Auftraggeber unverzüglich über alle Vorgänge zu Tarif- und Einnahmenaufteilungsfragen in den genannten Verkehrsverbünden und Tarifkooperationen zu unterrichten. Auf Abs. 9 wird verwiesen.
21. Der Auftragnehmer trägt dafür Sorge, dass seine Angaben gemäß vorgenannten Bestimmungen ordnungsgemäß und sorgfältig ermittelt sind. Der Auftraggeber ist berechtigt, die Angaben zu prüfen und ggf. durch einen von ihm zu bestimmenden Wirtschaftsprüfer testieren zu lassen.
22. Der Auftragnehmer erstellt nach Abschluss des Kalenderjahres eine endgültige Aufstellung seiner kassentechnischen und sonstigen Einnahmen (brutto und netto) in der in Absatz 17 genannten Aufteilung. Diese Aufstellung ist dem Auftraggeber bis zum XX.XX.XXXX des Folgejahres zur Verfügung zu stellen. Absatz 19 gilt entsprechend. Die Jahresschlussrechnung gemäß Anlage „Statusberichte“ ist dem Auftraggeber bis zum XX.XX.XXXX des Folgejahres zur Verfügung zu stellen. Abs. 19, Satz 2 gilt entsprechend.
23. Für den Fall, dass Einnahmenaufteilungen von beteiligten Verkehrsverbünden bzw. Tarifkooperationen für das zurückliegende Jahr zum Zeitpunkt der Jahresschlussrechnung nicht endgültig vorliegen, kann der Auftraggeber den finanziellen Ausgleich vorbehaltlich der noch ausstehenden Ergebnisse des Einnahmenaufteilungsverfahrens durchführen.

24. Die Vertragspartner vereinbaren ein Anreizsystem zur Fahrgastnachfrage gemäß Anlage

Anlage 14: INSA / RIS

1. Beteiligung am landesweiten Nahverkehrs-Informationssystem INSA

Im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt betreibt die NASA GmbH das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem „INSA“ in Kooperation mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund MDV und den beteiligten Verkehrsunternehmen. Das System wird derzeit mit Soll-Fahrplandaten betrieben, die Erweiterung hinsichtlich der Integration von Fahrplanabweichungen auf Grundlage von Ist-Betriebszuständen wird vorbereitet.

Der Auftragnehmer beteiligt sich am landesweiten Nahverkehrs-Informationssystem und stellt dafür laufend (Soll-) Fahrplandaten, Fahrplanabweichungen (Ist-Betriebszuständen auf Grundlage von Echtzeit-Informationen) sowie Störungsinformationen zur Verfügung. Dies gilt für alle Zugfahrten, die mindestens einen Halt im Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt aufweisen.

Der Begriff „Beauftragter“ steht im Folgenden für den vom Land Sachsen-Anhalt beauftragten Betreiber des landesweiten Nahverkehrs-Informationssystems. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist dies die NASA GmbH.

2. Fahrplandaten (Soll)

Der Auftragnehmer übermittelt dem Beauftragten aktuelle Soll-Fahrplandaten. Die Fahrplandaten umfassen Verkehrsmittel, Liniennummern, Linienführung, Abfahrts- und Ankunftszeiten, Verkehrstage, ggf. Angaben zu Flügelungen, Gleisangaben, Attribute zur Fahrradmitnahme, Gültigkeiten, Anmerkungstexte, Besonderheiten und sonstige wichtige kundenrelevante Angaben.

Es ist entweder das Datenformat gemäß dem Infopool-Standard ASCII oder das HAFAS-Rohdatenformat zu verwenden. Die Übermittlung der Fahrplandaten erfolgt per E-Mail. Die Daten sind zu komprimieren.

Um eine termingerechte Verfügbarkeit zu gewährleisten, übergibt der Auftragnehmer die Fahrplandaten bei Veränderungen des Leistungsangebots frühestmöglich. Beim Fahrplanwechsel sind die Daten spätestens 15 Arbeitstage vor Inkrafttreten des Fahrplanwechsels zu liefern. Bei zeitweiligen Fahrplanänderungen (z. B. aufgrund von Sonderverkehren oder Baumaßnahmen an der Streckeninfrastruktur) sind die Fahrplandaten spätestens 5 Arbeitstage vor Beginn der zeitweiligen Fahrplanänderung zu übergeben.

Der Beauftragte erhält uneingeschränkte Nutzungsrechte an den Fahrplandaten zur Nutzung zu Zwecken der Fahrgastinformation sowie zu Zwecken der Anschlusssicherung. Die Nutzungsrechte beziehen sich auf alle Medien und Vertriebswege. Eine Nutzung der Fahrplandaten durch den Beauftragten zu anderen Zwecken oder eine Weitergabe an Dritte ist im Einverständnis mit dem Auftragnehmer zulässig.

Der Beauftragte erhält das Recht, die Fahrplandaten über das System „DELFI“ an die DELFI-Partner und von diesen damit beauftragte Stellen zu übermitteln und diesen die Nutzungsrechte zu Zwecken der Fahrgastinformation im Rahmen des Systems DELFI zu übertragen. DELFI

(„deutschlandweite elektronische Fahrgastinformation“) ist ein System der deutschen Bundesländer und der Deutschen Bahn AG („DELFI-Partner“).

3. Fahrplandaten (Ist)

Der Auftragnehmer liefert dem Beauftragten kontinuierlich Fahrplanabweichungen in Form minutengenaue Prognosedaten. Die Datenformate und die Kommunikationsprozesse sind gemäß der VDV-Schrift 454, Dienste AUS/REF-AUS auszuführen. Die hierfür notwendigen Funktionstests sowie Abnahmen sind gemeinsam auszuführen und funktionsfähig in Betrieb zu nehmen und zu halten. Die Datenübermittlung ist in der Kalkulation zu berücksichtigen. Die Verfügbarkeit der Verspätungsmeldungen via VDV-454-Schnittstelle muss sichergestellt werden. Bei einer auftretenden Störung ist die Verfügbarkeit binnen 6 Stunden wieder herzustellen.

Der Beauftragte erhält uneingeschränkte Nutzungsrechte an den Fahrplandaten zur Nutzung zu Zwecken der Fahrgastinformation sowie zu Zwecken der Anschlusssicherung.

Der Beauftragte erhält das Recht, die Fahrplanabweichungen über das System „DELFI“ an die DELFI-Partner und von diesen damit beauftragte Stellen zu übermitteln und diesen die Nutzungsrechte zu Zwecken der Fahrgastinformation im Rahmen des Systems DELFI zu übertragen. DELFI („deutschlandweite elektronische Fahrgastinformation“) ist ein System der deutschen Bundesländer und der Deutschen Bahn AG („DELFI-Partner“).

4. Störungsmeldungen

Unter „Störungsmeldungen“ werden im folgenden textliche Meldungen über Störuereignisse im Betriebsablauf bezeichnet. Der Auftragnehmer übermittelt dem Beauftragten Störungsmeldungen zu Zwecken der Fahrgastinformation im Fall der zeitweisen Sperrung von Haltestellen, Linien und Linienabschnitten und sonstigen Störuereignissen zum Beispiel infolge von Wetterereignissen, Hochwasser oder Havarien. Die Störungsmeldungen sind umgehend nach Bekanntwerden der Störung zu übermitteln.

Die Störungsmeldungen schließen die Lücke zwischen Soll-Fahrplandaten (die im Auskunftssystem in der Regel nur wöchentlich aktualisiert werden) und Fahrplanabweichungen auf Grundlage von Echtzeitdaten (mit denen sich z. B. Zugausfälle nicht darstellen lassen). Der Beauftragte speichert die Meldungen und verwendet sie im Auskunftssystem INSA zu Zwecken der Fahrgastinformation.

Der Auftragnehmer kann frei entscheiden, welches der zwei nachfolgenden Verfahrensweisen zur Erfassung und Übermittlung der Meldungen an den Beauftragten angewendet wird:

1. Eingabe der Meldungen in einem webbasierten Werkzeug, das der Beauftragte dem Auftragnehmer kostenfrei zur Verfügung stellt.
2. Erfassung der Meldungen in einem geeigneten System des Auftragnehmers und Übermittlung der Meldungen über eine Schnittstelle gemäß VDV-Schrift 453, Dienst AND, an den Beauftragten.

Sofern die Variante 2 gewählt wird, ist seitens des Auftragnehmers eine Schnittstellenimplementierung gemäß VDV-Schrift 453, Dienst AND einzurichten und funktionsfähig in Betrieb zu nehmen und zu halten.

Der Beauftragte erhält uneingeschränkte Nutzungsrechte an den Fahrplandaten und Störungsmeldungen zur Nutzung zu Zwecken der Fahrgastinformation sowie zu Zwecken der Anschlussicherung.

Der Beauftragte erhält das Recht, die Störungsmeldungen über das System „DELFI“ an die DELFI-Partner und von diesen damit beauftragte Stellen zu übermitteln und diesen die Nutzungsrechte zu Zwecken der Fahrgastinformation im Rahmen des Systems DELFI zu übertragen. DELFI („deutschlandweite elektronische Fahrgastinformation“) ist ein System der deutschen Bundesländer und der Deutschen Bahn AG („DELFI-Partner“).

5. Tarifdaten

Das Land Sachsen-Anhalt wird das Auskunftssystem „INSA“ um eine landesweite Tarifauskunft für sämtliche im ÖPNV gültigen Tarife erweitern. Der Auftragnehmer übermittelt dem Beauftragten die dafür benötigten Informationen über die gültigen Tarife für die verkehrsvertraglich vereinbarten Verkehrsleistungen des Auftragnehmers. Diese Informationen werden im Folgenden als „Tarifdaten“ bezeichnet.

Die Tarifdaten beziehen sich auf diejenigen im Verkehrsvertrag festgeschriebenen Zugfahrten, die mindestens einen Halt im Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt aufweisen.

Die Tarifdaten müssen sämtliche gültige Tarife des Auftragnehmers bezogen auf das Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt vollständig und stimmig beschreiben und somit die vollständige und korrekte Abbildung dieser Tarife in der landesweiten Tarifauskunft ermöglichen.

Der Auftragnehmer übermittelt die Tarifdaten in elektronischer Form. Das Datenformat ist mit dem Beauftragten zu vereinbaren. Alternativ kann in Abstimmung mit dem Beauftragten ein Datenabgriff durch die Anfrageweiterleitung an das Auskunftssystem des Auftragnehmers erfolgen.

Um eine termingerechte Verfügbarkeit zu gewährleisten, übergibt der Auftragnehmer die Tarifdaten bei Veränderungen des Tarifangebots frühestmöglich, spätestens jedoch 15 Werktagen vor Inkrafttreten der Tarifänderung. Der Beauftragte speichert die Tarifdaten und verwendet sie zu Zwecken der Fahrgastinformation unter anderem in der landesweiten Tarifauskunft und im Auskunftssystem „INSA“.

Der Beauftragte erhält uneingeschränkte Nutzungsrechte an den Tarifdaten zur Nutzung zu Zwecken der Fahrgastinformation. Eine darüber hinausgehende kommerzielle Nutzung, wie zum Beispiel zum Verkauf von Fahrausweisen, ist ebenso ausgeschlossen wie die Weitergabe der Tarifdaten an Dritte.

Das Land Sachsen-Anhalt haftet im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften für durch den Beauftragten verursachte Schäden sowie für die missbräuchliche Verwendung der Tarifdaten.

6. Eine Zuwiderhandlung des Beauftragten gegen die vorgenannten Anforderungen begründet im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften Schadenersatzforderungen des Auftragnehmers und – nach erfolgloser schriftlicher Abmahnung – ein außerordentliches fristloses Kündigungsrecht des Vertragsteils zur Tarifdatenlieferung. Anschlussssicherung

Die folgenden Aussagen beziehen sich sowohl auf die unternehmensinterne sowie auf die verkehrsmittel- und unternehmensübergreifende Anschlussssicherung im Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt. Es ist vorgesehen, das landesweite Nahverkehrssystem „INSA“ um ein elektronisches Anschlussssicherungssystem zu erweitern und dieses den Verkehrsunternehmen zur Mitnutzung anzubieten.

An folgenden Verknüpfungspunkten ist eine verkehrsmittel- und unternehmensübergreifende Anschlussssicherung zwischen SPNV und ÖSPV durchzuführen:

KBS	Bahnhof	Verknüpfungspunkt im ÖPNV-Landesnetz	Verknüpfungspunkt zum kommunalen ÖSPV
div.	Magdeburg Hbf	X	
260	Burg (bei Magdeburg)		X
260	Güsen		X
260	Genthin	X	
305	Salzwedel	X	
305	Fleetmark		X
305	Hohenwulsch		X
305	Seehausen (Altmark)	X	
305	Osterburg		X
305	Stendal	X	
305	Goldbeck		X
305	Tangerhütte		X
305	Angern-Rogätz		X
305/309	Wolmirstedt	X	
310	Dreileben-Drackenstein	X	
310	Eilsleben	X	
310	Helmstedt		X
310	Königslutter		X
309/340	Schönebeck (Elbe)	X	
340	Calbe (Saale) Ost		X
340	Sachsendorf		X
340	Köthen	X	
340	Stumsdorf	X	

Für alle Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Landesnetzes ist die Anschlusssicherung obligatorisch.

Für Verknüpfungspunkte zum kommunalen ÖSPV ist die Anschlusssicherung ebenso wünschenswert. Sofern der technische und damit verbundene finanzielle Aufwand sich als zu umfangreich darstellt, ist für jeden Einzelfall nochmals zu prüfen, ob auf die Anschlusssicherung verzichtet werden kann.

Ggf. kann die Anschlusssicherung in Abstimmung mit dem EVU auch an weiteren Verknüpfungspunkten im Land Sachsen-Anhalt erfolgen.

Für die verkehrsmittel- und unternehmensübergreifende Anschlusssicherung kommen insbesondere Anschlüsse in Frage, bei denen der SPNV als Zubringer und der ÖSPV als Abbringer dient. Das EVU wird gemeinsam mit dem Beauftragten, ggf. weiteren Verkehrsunternehmen und ggf. dem MDV regelmäßig im Rahmen der Fahrplanabstimmung bestimmte Anschlüsse festlegen, für die ein Verfahren zur Anschlusssicherung zum Einsatz kommt. Diese werden in Anlehnung an das FGSV-Arbeitspapier Nr. 64 „Verlässliche Bedienung im ÖPNV“ als „garantierte Anschlüsse“ bezeichnet. Die Einrichtung dieses Verfahrens setzt weitere Detailabstimmungen mit allen Beteiligten voraus.

Bei der verkehrsmittel- und unternehmensübergreifende Anschlusssicherung kommt ein Verfahren zum Einsatz, das auf einem elektronischen System beruht, das vom Beauftragten oder einem von ihm beauftragten Dritten betrieben wird.

Zur Übergabe von Verspätungsmeldungen an dieses elektronische System ist seitens des Auftragnehmers eine Schnittstellenimplementation gemäß der VDV-Schrift 453, Dienste ANS/ REF-ANS inkl. Rückkanal in die Fahrzeuge sowie die weitere dafür notwendige Technik einzurichten und funktionsfähig in Betrieb zu nehmen und zu halten.

Die hierfür notwendigen Funktionstests sowie Abnahmen sind gemeinsam auszuführen. Die Datenübermittlung ist in der Kalkulation zu berücksichtigen.

Der Beauftragte erhält uneingeschränkte Nutzungsrechte an den Verspätungsmeldungen zu Zwecken der Anschlusssicherung und der Fahrgastinformation.

Der Beauftragte erhält das Recht, die Verspätungsmeldungen zu Zwecken der Anschlusssicherung an beteiligte Verkehrsunternehmen oder von diesen beauftragte Stellen weiterzugeben und diesen die Nutzungsrechte zu Zwecken der Anschlusssicherung und der Fahrgastinformation zu übertragen.

Bestandteil der Anschlusssicherung ist die Information der Fahrgäste im Zubringer darüber, ob der Abbringer im Verspätungsfall wartet oder nicht („Rückkanal ins Fahrzeug“). Der Auftragnehmer ist verpflichtet, in den Fahrzeugen dafür die technischen Voraussetzungen zu schaffen und deren laufenden Betrieb zu gewährleisten.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, Informationen, ob ein Abbringer wartet oder nicht, unverzüglich den Fahrgästen im jeweiligen Fahrzeug zu übermitteln. Dies kann in akustischer Form als Durch-

sage, auf von allen Sitzplätzen aus lesbaren Bildschirmen oder in einer anderen mit dem Auftraggeber vereinbarten Form erfolgen.

Die Verfügbarkeit von Verspätungsmeldungen für die Anschlusssicherung ist sicherzustellen. Bei einer auftretenden Störung ist die Verfügbarkeit binnen 6 Stunden wieder herzustellen.

7. Bewertung

1. Bei ausbleibender bzw. nicht fristgerechter Lieferung der Fahrplandaten zum Fahrplanwechsel bzw. bei zeitweiligen Fahrplanänderungen entsprechend Punkt 2 wird eine Vertragsstrafe in Höhe von € 250 pro Tag der Fristüberschreitung fällig.
2. Sofern der Auftragnehmer im Verspätungsfall versäumt, bei einem garantierten Anschluss im Fahrzeug darüber zu informieren, ob ein Abbringer wartet, obwohl diese Information dem Auftragnehmer vorliegt bzw. der Auftragnehmer die Information hätte erhalten können wird je nachgewiesenem Fall eine Pönale in Höhe von 50 € fällig.
3. Sofern ein garantierter Anschluss durch das Verschulden des Auftragnehmers nicht gehalten werden kann (z. B. weil das EVU keine Verspätungsmeldungen bereitstellt), wird je nachgewiesenem Fall eine Pönale in Höhe von 100 € fällig.
4. Ist die Verfügbarkeit eines wesentlichen Teils (> 40 %) der Verspätungsmeldungen für die Anschlusssicherung nicht gegeben, wird nach Ablauf von 6 Stunden ab Störungseintritt eine Pönale in Höhe von 20,00 € je Stunde der Fristüberschreitung fällig. Die Berechnung erfolgt bei angebrochenen Stunden zeitanteilig.

Ein im Rahmen der Festlegungen der Anlage INSA / RIS festgestellter und bewerteter Verstoß gegen die Anforderungen an die Fahrgastinformation kann nicht mehr im Rahmen der Anlage Qualität, Qualitätsstandard Fahrgastinformation bewertet werden.

8. Sonstiges

In alle für die Kundeninformation vorgesehenen Printmedien des EVU, die sich auf das vertragsgegenständliche SPNV - Angebot beziehen, sind Hinweise auf das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem inkl. Telefonnummern, Telefongebühren und Internetadresse aufzunehmen.

Sofern das EVU eine eigene Homepage betreibt, ist dort eine gut sichtbare Verlinkung zum landesweiten Nahverkehrs-Informationssystem anzulegen. Die Homepage des landesweiten Nahverkehrs-Informationssystems muss von der Homepage des EVU aus mit einem Klick erreichbar sein. Alternativ kann ein Schnelleingabefeld auf der Homepage des EVU implementiert werden. Den dafür benötigten html-Code stellt der Beauftragte dem EVU kostenfrei zur Verfügung.

Der Beauftragte stellt dem EVU kostenlos eine Fahrplanauskunftssoftware sowohl zur lokalen Installation beim EVU als auch als Online-Fahrplan- und ggf. Tarifauskunft im Internet zur Verfügung.

9. Informationssysteme ZGB, LNVG und VBB

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, entsprechende Daten wie vorstehend beschrieben auch für die Informationssysteme des ZGB, der LNVG und des VBB bereitzustellen.

Über die Neueinrichtung der für die Übermittlung von Echtzeitdaten an die Informationssysteme des ZGB und der LNVG erforderlichen Schnittstellen sind im Bedarfsfall gesonderte Finanzierungsvereinbarungen abzuschließen.