

**RB113**  
**3010 Betriebskonzept**

Stand: 12.04.2024

## **0 Geltung der Leistungsbeschreibung**

- (1) Alle Anforderungen sind vom EVU zu erfüllen, soweit nicht ausdrücklich in der Leistungsbeschreibung vermerkt ist, dass hiervon abgewichen werden kann.

# 1 Betriebskonzept

## 1.1 Allgemeine Vorbemerkungen

Der Bieter hat in seinem Angebot ein Betriebskonzept vorzulegen, welches unter Berücksichtigung der unten genannten Anforderungen objektiv umsetzbar sein muss. Darin sind mindestens ein Tabellenfahrplan, die Zugliste mit Zugkapazitäten im Fahrplan 2025/2026 und ein Umlaufplan enthalten.

Nach Zuschlagserteilung erstellt das EVU bis 90 Tage vor Betriebsaufnahme ein Konzept Störungsmanagement, das mit den Auftraggebern abzustimmen ist.

- (1) In **RB113\_3011\_Leistungsumfang** sind die für dieses Vergabeverfahren vorgesehenen Jahreskilometerleistungen und die sich daraus ergebende Gesamtleistung zusammengestellt. Die Angaben beziehen sich auf ein Normjahr, das aus 252 Wochentagen montags bis freitags ohne Feiertage (W(Sa)), 52 Samstagen ohne Feiertage (Sa(S)) und 61 Sonn- und Feiertagen (S) besteht. (vgl. **RB113\_4000\_BVB, § 6 Absatz 4**).
- (2) Die Berechnungen des Bieters müssen den in **RB113\_3011\_Anlage\_LB\_01\_Leistungsumfang** enthaltenen Angaben entsprechen und dienen somit sowohl für das EVU als auch für die Aufgabenträger als Kontrollmechanismus zur Einhaltung des geforderten Leistungsvolumens.
- (3) Grundlage des Betriebskonzeptes ist die Umsetzung des Fahrplans, der in **RB113\_3012\_Fahrplan\_mit\_Kapazitäten** beigelegt ist. Wegen der überwiegenden Einleisigkeit der Strecke hat der Bieter sicherzustellen, dass sein Fahrplanentwurf und der Fahrzeugeinsatz für die ausgeschriebene Linie kompatibel ist zu dem nur zur Information in **RB113\_3012\_Fahrplan\_RE6** beigelegten Fahrplan für die parallel verlaufende Regionalexpressverbindung RE6 Leipzig Hbf – Chemnitz Hbf.
- (4) Die Elektrifizierung 44 Kilometer langen Nordabschnitts der Strecke Leipzig – Chemnitz betrifft die Linie RB113 direkt. Es wird zu einer Vollsperrung des Streckenabschnitts kommen. Der Auftragnehmer hat hierzu keinen SEV zu erbringen, mit Beginn der Bauphase enden die Verkehrsleistungen dieses Vertrages. Dies wird nach aktuellem Sachstand im Jahr 2031 erfolgen.

### 1.2.1 Ansprechpartner

Die in den Vergabeunterlagen beschriebenen Leistungen sind generell auf Anlagen der DB InfraGO AG zu erbringen. Zu allen Fragen bezüglich der Infrastruktur stehen folgende Ansprechpartner zur Verfügung:

### **Ansprechpartner Stationen DB InfraGO AG**

DB InfraGO AG  
Frau Brit Hoffmann  
Washingtonplatz 2  
10557 Berlin  
Tel.: (0 30) 29 76 50 52  
Fax: (0 30) 29 76 50 58  
E-Post: [brit.hoffmann@deutschebahn.com](mailto:brit.hoffmann@deutschebahn.com)

Als Ansprechpartner während der Ausschreibungsphase als zuständige SPNV-Kundenbetreuerin Netz:  
DB InfraGO AG

Brandenburger Straße 1  
04103 Leipzig  
Tel.: (0 341) 968 7072  
Fax: (0 341) 968 7039  
E-Post: [kundenberatung.spnv-suedost.fahrweg.dbinfrago@deutschebahn.com](mailto:kundenberatung.spnv-suedost.fahrweg.dbinfrago@deutschebahn.com)

Für Anfragen zur Infrastruktur sowie Erstellung von Fahrzeitenrechnungen und Fahrplankonzepten sowie eines Fahrplantstats:  
DB InfraGO AG  
Herr Stefan Gräfe  
Brandenburger Straße 1  
04103 Leipzig  
Tel.: (0 341) 968 7631 E-Post: [stefan.graefe@deutschebahn.com](mailto:stefan.graefe@deutschebahn.com)

#### **1.2.2 Streckeninfrastruktur**

- (1) Der Aufgabenträger stellt keine Informationen zur Streckeninfrastruktur zur Verfügung. Das EVU ist verpflichtet, diese Informationen bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) selbstständig einzuholen.
- (2) Planmäßige Abweichungen vom Regelbetrieb sind zu minimieren. Auf die EIU ist seitens des EVU Einfluss auszuüben, mit dem Ziel, notwendige Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen während der Betriebspausen durchzuführen. Bei Problemen dabei ist der Aufgabenträger umgehend zu informieren. Lässt sich eine Beeinflussung des Betriebes aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht verhindern, ist diese – soweit wirtschaftlich vertretbar – auf verkehrsschwache Zeiten zu beschränken. Der Aufgabenträger ist unverzüglich nach Bekanntwerden, sofern möglich, mindestens vier Wochen vor einer planmäßigen Abweichung vom Regelbetrieb zu informieren. Des Weiteren wirkt das EVU in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger bereits ab Zuschlagserteilung bei den Infrastrukturbetreibern auf einen den Anforderungen der vertragsgemäßen Durchführung der Verkehrsleistung entsprechenden Zustand des Fahrweges hin. Dies

betrifft insbesondere die Ziele Fahrplansicherheit, Netzverfügbarkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherung sowie Verkürzung der Fahrzeiten.

### **1.2.3 Bahnhöfe und Haltepunkte**

- (1) Die vom Aufgabenträger zum jeweiligen Jahresfahrplan gewünschten Stationshalte sind durch das EVU bei dem Infrastrukturbetreiber zu bestellen. Die Haltekonzeption besteht aus allen in **RB113\_3012\_Fahrplan\_mit\_Kapazitäten** aufgeführten Stationen und ist bei der Erstellung des Betriebsprogramms zu beachten.

### **1.2.4 Fahrplantrassen**

- (1) Das EVU ist verpflichtet, die notwendigen Fahrplantrassen für das vom Aufgabenträger geforderte Betriebsprogramm bei dem EIU anzumelden.
- (2) Die Trassenbestellung bei der DB InfraGO AG muss über die elektronische Schnittstelle (Trassenportal/TPN) erfolgen. Das EVU verpflichtet sich gegenüber dem Aufgabenträger zu folgender Vorgehensweise: Zusätzlich zur Übermittlung der Fahrplandaten in Excel-Tabellenform und im Format railML 2.1 werden alle beim Datenaustausch über das Trassenportal (Ein- und Auslesen) übermittelten Fahrplandaten – Leer- und Fahrplan- bzw. Regelfahrten – des gesamten (von ihm betriebenen Teils des) vertragsgegenständlichen Netzes direkt in der übermittelten Dateiform zur Verfügung gestellt.

## **1.2 Fahrplanentwurf und -erstellung**

- (1) Der Umfang des betrieblichen Leistungsangebotes und die Verfahren zur Festlegung des betrieblichen Leistungsangebotes sind in den **RB113\_4000\_Verkehrsvertrag nebst Anlagen** geregelt.
- (2) Das EVU verpflichtet sich, bei der Fahrplankonstruktion für die Umsetzung des Betriebsprogramms dieses Vergabeverfahrens sowie während der Laufzeit des Verkehrsvertrages an Endstellen einer Linie in der Regel fahrplantechnische Mindestwendenzeiten in Höhe von 6 Minuten vorzusehen. Das Wenden kann an Endstellen die Mindestwendezeit von 6 Minuten unterschritten werden, sofern dem EVU hierfür eine Bestätigung der Realisierbarkeit der DB InfraGO AG vorliegt.
- (3) Vor der Betriebsaufnahme und während der Vertragslaufzeit hat das EVU auf eine Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) in der Region hinzuwirken mit dem Ziel, fahrplanmäßige Übergänge zwischen den Linien der vertragsgegenständlichen Linie und den betroffenen ÖSPV-Linien an den wichtigsten Verknüpfungspunkten zu erreichen. Wichtige Verknüpfungspunkte bei der hier ausgeschriebenen Leistung sind die Stationen Leipzig Hbf, Bad Lausick (TaktBus nach Colditz) und Geithain.
- (4) Die Festlegung realistischer Haltezeiten unter Berücksichtigung des Reisendenaufkommens obliegt dem EVU. Der Bieter legt seinem Angebot einen vollständigen Tabellenfahrplan mit Abfahrtszeiten an allen Stationen im Excelformat bei. An

Stationen, an denen Züge enden bzw. fahrplanmäßig Aufenthaltszeiten über 45 Sekunden vorgesehen sind, werden auch die Ankunftszeiten angegeben.

- (5) Der in **RB113\_3012\_Fahrplan\_mit\_Kapazitäten** vorgelegte Fahrplan stellt auch die Kapazitäten dar, die mit den Fahrzeugen zu erbringen sind.
- (6) Der Bieter erstellt mit seinem Betriebskonzept einen Umlaufplan mit dem Einsatz der Fahrzeuge auf der Basis von **RB113\_3012\_Fahrplan\_mit\_Kapazitäten** und fügt diesen seinem Angebot bei. In diesem Zusammenhang ist auch die Erfüllung der Kapazitätsanforderungen nachzuweisen.

### **1.3 Wartezeitvorschrift**

- (1) Das EVU hat bis zum 30.09.2025 ein „Konzept zur „Anschlussgestaltung und -sicherung“ sowie eine Wartezeitvorschrift für die vertragsgegenständliche Linie zu erarbeiten und mit der DB InfraGO AG abzustimmen und wird als **RB113\_4023\_Wartezeitvorschrift** Bestandteil des Verkehrsvertrages und seiner Anlagen (**RB113\_4000\_Verkehrsvertrag**). Diese ist zusätzlich mit dem Auftraggeber einvernehmlich abzustimmen. Die Vorschrift wird bei Bedarf während der Vertragslaufzeit, d. h. mindestens mit jedem Fahrplanwechsel, vom Aufgabenträger und/oder EVU an die fahrplanmäßigen Vorgaben angepasst.
- (2) Folgende Rahmenbedingungen sind bei der Erstellung der Wartezeitvorschrift vom EVU zu berücksichtigen:
  - Grundlage der Wartezeitvorschrift ist die Anforderung des Aufgabenträgers nach einer pünktlichen Bedienung unter Nichtberücksichtigung von Anschlüssen an den übrigen Schienenpersonenverkehr (SPNV/SPFV), wobei für nachfolgende Fälle eine Anschlusssicherung explizit vorzusehen ist.
  - Bleibt frei.
  - Im Spätverkehr ab 22:40 Uhr sind Umsteigebeziehungen zwischen allen verkehrenden Nahverkehrsverbindungen (Mitteldeutsches S-Bahn-Netz (MDSB-Netz) sowie übrige SPNV-Leistungen) am Leipziger Hbf vorgesehen. Zusätzlich orientiert sich dieser Rundum-Anschluss (vgl. Musterfahrplan in **RB113\_3012\_Fahrplan\_mit\_Kapazitäten**) an den zentralen Umsteigeknoten der städtischen Verkehrsmittel. Das EVU orientiert sich bei der Bearbeitung des Betriebsprogramms an diesen Vorgaben und dokumentiert dies in seinem Betriebskonzept.

### **1.4 Vorhaltung Leitstelle / Störfallmanagement**

- (1) Mit Betriebsaufnahme richtet das EVU für die vertragsgegenständliche Linie einen während der gesamten täglichen Betriebszeit besetzten Leitstellenarbeitsplatz ein. Das dem Leitstellenarbeitsplatz zugewiesene Personal ist während der Betriebszeiten der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen für den Aufgabenträger telefonisch erreichbar.
- (2) Die Leitstelle des EVU hat jederzeit während der Betriebszeiten die Kommunikation mit den Triebfahrzeugführern zu gewährleisten. Sie hat mit den Leitstellen

anderer für den Betriebsablauf und die Anschlusssicherung relevanter Verkehrsunternehmen zusammenzuarbeiten. Die Leitstelle des EVU muss fortlaufend über den Standort seiner SPNV-Fahrzeuge informiert sein.

- (3) Das Notfall- und Störungsmanagement hat sicherzustellen, dass die Anforderungen an die Fahrgastinformation (siehe **RB113\_4070\_ Qualitätsstandards**) sowie an die Anforderungen für die Durchführung von Ersatzverkehren (vgl. Kapitel 1.5) erfüllt werden. Insbesondere ist die Kommunikation mit den benachbarten Verkehrsunternehmen im Interesse der Sicherung von Anschlüssen vor allem im Störfall sicherzustellen.
- (4) Das EVU muss mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln darauf hinwirken, dass Betriebsstörungen auf den bedienten Strecken unverzüglich beseitigt werden.

## **1.5 Ersatzverkehre**

### **1.2.5 Grundsätze**

- (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 (EV) besteht entweder als Busnotverkehr (BNV, bis 48 Stunden nach einer operativen Störung) oder höherwertiger Schienenersatzverkehr (SEV).
- (2) Bei planbaren Betriebsstörungen (z. B. infolge von angekündigten Baumaßnahmen) ist durch den Auftragnehmer Schienenersatzverkehr (SEV) 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 BNV einzurichten. Bei geringer Fahrgastnachfrage kann der BNV auch mit Taxen erfolgen. Die Ausfallzeiten bis zur Aufnahme des BNV an den betroffenen Haltestellen dürfen 120 Minuten in Bezug auf die Fahrplanzeit des ausgefallenen Zuges nicht überschreiten. Der BNV muss nicht eingerichtet werden, wenn innerhalb von 60 Minuten eine gleichwertige Zugfahrt (Bedienung des gleichen Fahrplanziels und der gleichen Unterwegshalte) folgt. Mit Ablauf von 48 Stunden bezogen auf die planmäßige Abfahrtszeit des ersten ausgefallenen Zuges nach Eintritt einer Störung gilt der Ersatzverkehr als planbar und unterliegt den anspruchsvolleren Regelungen des SEV.
- (4) Der EV muss objektiv begründet sein und darf nicht länger als notwendig durchgeführt werden.
- (5) Für den EV sollen nach Möglichkeit und soweit für den Auftragnehmer zumutbar Busse der regionalen Verkehrsgesellschaften herangezogen werden. Es muss sichergestellt sein, dass das Fahrpersonal über die EV-Strecke ausreichend informiert ist und die Lage der EV-Haltestellen kennt.
- (6) Der EV bedient die Stationen des SPNV-Regelverkehrs. Grundsätzlich sind alle Stationen direkt anzufahren. Lässt sich ein Unterwegshalt nicht in den Fahrweg des EV integrieren oder liegt eine Zugangsstelle für die Fahrgäste

verkehrsungünstig, kann ersatzweise eine andere Haltestelle angefahren werden. Die konkreten Abfahrtshaltestellen des EV werden von den Auftraggebern bis zur Betriebsaufnahme vorgegeben.

- (7) Änderungen während der Vertragslaufzeit werden zwischen den Vertragspartnern gemeinsam abgestimmt. Über die Haltestellen und Haltestellenpositionen sind die Fahrgäste im EV-Fall hinreichend zu informieren.
- (8) Sofern keine EV-Wegeleitung und EV-Beschilderung der Haltestellen vorhanden sind, sichert der Auftragnehmer eine deutliche und einheitliche Wegeleitung und Ausschilderung inkl. Haltestellenfahnen der EV-Haltestellen zu. Es ist auf eine möglichst kurze und möglichst barrierefreie Zuwegung vom und zum EV zu achten. Für die Ausschilderung ist einheitlich ein EV-Logo zu verwenden. Das Logo wird durch die Auftraggeber in elektronischer Form zur Verfügung gestellt.



Abbildung 1: EV-Logo

- (9) An den Brechpunkten zwischen regulärem Schienenverkehr und dem EV ist der sichere Übergang der Fahrgäste durch die Kundenbetreuer zu überwachen, so dass alle Fahrgäste vorgesehene Anschlüsse erreichen. Der EV muss grundsätzlich auf den zu ersetzenden Zug warten. Die Kommunikation zwischen Leitstelle des Auftragnehmers und den im EV verkehrenden Bussen bzw. der Leitstelle der Busunternehmen ist so auszugestalten, dass keine Anschlüsse aufgrund von Kommunikationsdefiziten verpasst werden.
- (10) Der Auftragnehmer unternimmt geeignete Maßnahmen, die im EV besonders vorhandenen Informationsbedürfnisse der Reisenden zu befriedigen. Insbesondere wird sichergestellt, dass die Mitarbeiter des Auftragnehmers für die besondere Situation im EV unterwiesen sind.
- (11) Die Vertragspartner werden während der Vertragslaufzeit die Qualitätsparameter für den EV weiterentwickeln.
- (12) Der Auftragnehmer gewährleistet die Sicherstellung folgender Anforderungen an den Schienenersatzverkehr (SEV):
  1. Der Umfang des SEV orientiert sich am Umfang der zu ersetzenden SPNV-Leistung.
  2. Für den Baufahrplanungsprozess gelten die in den NBN veröffentlichten Fristen. Der SEV muss rechtzeitig, das heißt spätestens 14 Tage vor seiner Einrichtung mit den Auftraggebern hinsichtlich seines Umfangs, seines Fahrplans sowie der Kapazitäten/Gefäßgrößen und des Vertriebs einvernehmlich endabgestimmt werden. Sofern die Ankündigungszeit durch die veranlassenden EIU kürzer ist, wird eine unverzügliche Abstimmung akzeptiert. Der Auftragnehmer wirkt darauf hin, dass die EIU notwendige SEV-Maßnahmen mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf zur Abstimmung mit dem Auftragnehmer einreichen.

3. Es ist möglich, im Einvernehmen mit den Auftraggebern oder auf deren Verlangen Expressbuslinien einzurichten. Expressbuslinien verkehren zwischen festgelegten EV-Halten ohne Zwischenhalt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass am Zielbahnhof des Expressbusses eine Weiterbeförderung der Fahrgäste möglich ist (Erreichung von Anschlüssen).
4. Die Information der Fahrgäste zum SEV erfolgt auf Basis der Anforderungen des Kapitels Qualitätsstandard Fahrgastinformation in Modul **RB113\_4070\_Qualitätsstandards**. Der Auftragnehmer hat auch für geplanten Schienenersatzverkehr Fahrzeitprognosen laufend bereitzustellen. Dies kann der Auftragnehmer dadurch erreichen, dass ausschließlich solche Fahrzeuge im Schienenersatzverkehr verwendet werden, die in ein Leitsystem eingebunden sind, welches Fahrzeitprognosen an den Beauftragten übermitteln kann. Die Verfügbarkeit von Prognosedaten darf 95% nicht unterschreiten. Von dieser Regelung ausgenommen sind kurzfristig durch Betriebsstörungen einzurichtende Busnotverkehre.
5. Ersatzfahrpläne im Zusammenhang mit dem SEV müssen dem Europäischen Fahrplanzentrum (EFZ) der Deutschen Bahn AG und den Auftraggebern im vereinbarten Datenformat, HAFAS-Rohdatenformat und VDV 452, spätestens 18 Tage (sofern die Ankündigungsfrist durch die veranlassenden EIU kürzer ist, wird eine unverzügliche Lieferung akzeptiert) vor Aufnahme des SEV zur Verfügung gestellt werden.
6. Die Stationen sind mit Informationen und Fahrplan und einem Liniennetzplan mit Hervorhebung der betroffenen Linien des SEV zu versehen. Die Haltestelle des SEV ist mit dem SEV-Fahrplan in einem Fahrplankasten am Haltestellenmast mindestens im A3-Format auszustatten. Der Aushang muss gut lesbar sein, mind. im Schriftgrad Arial 10 pt bzw. vergleichbar. 12 pt sind anzustreben. Ggf. eingesetzte QR-Codes müssen vor Ort digital lesbar und verlinkt sein.
7. Der SEV sichert, soweit möglich, dieselben Anschlüsse wie der Regelverkehr. Der SEV ist so zu gestalten, dass Reiseketten des Regelverkehrs gewahrt bleiben. Übergangszeiten sind unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten zu planen. Es sind mindestens 6 Minuten als Übergangszeit vorzusehen.
8. Die Abfahrtszeiten des SEV-Fahrplans sind einzuhalten. Sofern straßenbedingte Störungen einer Einhaltung der geplanten Reisezeiten absehbar über längere Zeit entgegenstehen, hat der Auftragnehmer umgehend Vorschläge für ein neues SEV-Konzept vorzulegen und mit den Auftraggebern abzustimmen.
9. Die Kommunikation zwischen Leitstelle des Auftragnehmers und den im SEV verkehrenden Bussen bzw. der Leitstelle der Busunternehmen ist so auszugestalten, dass keine Anschlüsse aufgrund von Kommunikationsdefiziten verpasst werden. Den Weisungen der Leitstelle des Auftragnehmers ist im SEV Folge zu leisten.
10. Der Auftragnehmer gewährleistet bezüglich der eingesetzten Fahrzeuge im SEV die Beförderung aller Fahrgäste in angemessener Form. Es ist eine ausreichende Anzahl von Sitzplätzen sicherzustellen. Stehplätze sind bei der Planung nach Möglichkeit, insbes. bei geringerer Nachfrage, nicht zu berücksichtigen. Es ist zur Herstellung des Einvernehmens den Auftraggebern durch den

- Auftragnehmer ein Konzept für die Beförderung von Rollstühlen im SEV vorzulegen. Das Konzept ist den Auftraggebern spätestens sechs Monate vor Betriebsaufnahme vorzulegen.
11. Die SEV-Fahrzeuge verfügen über einen Mehrzweckbereich zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, schwerem Gepäck und Fahrrädern. Die Beförderung erfolgt entsprechend dem vorhandenen Platz. Als Mindestanforderung wird eine Stellfläche für zwei Fahrräder oder einen Kinderwagen oder einen Rollstuhl je Bus angesehen. Die Mitnahme von Kinderwagen und Rollstühlen hat bei Kapazitätskonkurrenz gegenüber der Fahrradbeförderung Vorrang. Der Auftragnehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass das befördernde EV-Unternehmen die Durchsetzung dieser Regelung sicherstellt.
  12. Auf die grundsätzlich eingeschränkte Beförderungskapazität ist über die stationären Fahrplanaushänge und bei langfristigen Baumaßnahmen auch in den Fahrplandaten für die Informationssysteme hinzuweisen.
  13. 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. Für Expressbusse kann in Absprache mit den Auftraggebern von dieser Forderung abgewichen werden. Ist ein barrierefreier Zugang nicht möglich, ist eine alternative Beförderung von Rollstühlen und Kinderwagen mit dem Angebot darzulegen.
  14. Die eingesetzten Fahrzeuge im EV müssen sich in einem schadensfreien, technisch und optisch einwandfreien Zustand befinden. Für die Sauberkeit und Schadensfreiheit der Busse im SEV ist der Auftragnehmer verantwortlich.
  15. Der Auftragnehmer gewährleistet, dass die Fahrzeuge deutlich als Fahrt des EV gekennzeichnet sind und mit sichtbaren Informationen zur Fahrtroute und der ersetzten SPNV-Linie ausgestattet sind. Für die Kennzeichnung der Fahrzeuge ist das EV-Logo zu verwenden. Expressbusse sind als solche besonders zu kennzeichnen.
  16. 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 durchzusagen und ggf. optisch anzuzeigen.
  17. Bei Besetzung der Busse mit Kundenbetreuern sind die Fahrgäste im Fahrzeug an den einzelnen Stationen zusätzlich über die zu erreichenden Anschlüsse zu informieren.
  18. Auch bei SEV ist zu gewährleisten, dass die Fahrgäste in den Fahrzeugen des SEV oder im Haltestellenbereich einen Fahrschein erwerben können.
  19. Auch im SEV ist zu gewährleisten, dass eine Fahrkartenkontrolle erfolgt, d. h. bei Nichtbesetzung des SEV mit Kundenbetreuern mindestens bei Einstieg durch die Busfahrer.
  20. Alle Busfahrer sind mit Entwerterzangen auszustatten und im Falle der für den Fahrgast nicht zumutbaren Entfernung zum nächstgelegenen Entwerter und Nichtbesetzung des SEV mit Kundenbetreuern entsprechend Verbundfahrkarten durch die Busfahrer zu entwerten.

21. In vorheriger Abstimmung mit den Auftraggebern oder auf Verlangen der Auftraggeber kann der Kundenbetreuer anstelle der Begleitung des Busses zur Unterstützung der Fahrgäste am Brechpunkt zwischen Zugverkehr und SEV und der Station eingesetzt werden. Es können auch andere Personale als Reisenendenlenker eingesetzt werden.
22. Bei der Einrichtung von SEV ist in besonderem Maße auf eine konsistente Informationsdarstellung zwischen Zugzielanzeige am Bahnsteig und am Fahrzeug zu achten. Insbesondere bei zweizeiligen Anzeigen am Fahrzeug sollte die Möglichkeit genutzt werden, in der ersten Zeile das ursprüngliche Ziel der Fahrt ohne SEV anzuzeigen und in der zweiten Zeile ab welchem Halt der SEV eingerichtet ist.

### **1.2.6 Dokumentation / Kontrolle**

- (1) Die Angaben über SEV-Leistungen werden im monatlichen Qualitätsbericht gesondert dargestellt. Die zugbezogenen Daten werden den Auftraggebern 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 die Auftraggeber darüber hinaus werktäglich bis 14 Uhr über die Busnotverkehre bzw. ausgefallene Schienenersatzverkehre des Vortages bzw. der Vortage (nach Wochenenden bzw. Feiertagen).
- (3) Außerdem werden die Auftraggeber die Umsetzung des EV im Rahmen von Kontrollfahrten überprüfen. Festgestellte Mängel werden dem Auftragnehmer kurzfristig zur Kenntnisnahme vorgelegt.

### **1.2.7 Vergütung, Bemessung der Verstöße**

- (1) Für SEV-Leistungen wird eine Gesamtvergütung von 4,00 € je eingesetztem Bus und je anfallendem Bus-Kilometer auf der Straße, für BNV-Leistungen von 4,50 € je eingesetztem Bus und je anfallendem Bus-Kilometer vereinbart.
- (2) Für aus dem ZVNL ein- und ausbrechende SEV-Verkehre gelten bis erster bzw. ab letzter Station auf Gebiet des ZVNL die Regelungen der übrigen Gebiete.
- (3) Sofern zur Ausgestaltung fahrgastfreundlicher Ersatzkonzepte (z. B. Anschlusssicherung durch Einsatz eines Expressbusses mit abweichender Fahrtroute entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (11) Nr.11.4) dem Auftragnehmer zusätzliche Kosten entstehen, ist eine Erstattung entsprechender Kosten möglich. Die Gesamtkosten der Ersatzverkehre dürfen den Finanzierungsumfang, der bei Erbringung der planmäßigen Zugleistungen (inklusive Infrastrukturkosten) entstanden wäre, nicht übersteigen. Eine Erstattung von zusätzlichen Kosten gemäß Satz 1 erfolgt nur, wenn die zusätzlich zu finanzierenden Leistungen im Vorfeld im Rahmen wettbewerblicher Verfahren vergeben wurden, mit den Auftraggebern abgestimmt und die Finanzierung durch diesen schriftlich bestätigt wurde. Alle in diesem Absatz aufgeführten Vergütungsbeträge werden beginnend ab dem zweiten vollen

Betriebsjahr jährlich um 1,5 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahr dynamisiert (erhöht). Es erfolgt bei jeder Dynamisierungsanpassung eine kaufmännische Rundung auf volle Centbeträge.

- (4) Bei verspäteter Erbringung des EV (zeitliche Verzögerung bei BNV gegenüber dem Regelfahrplan an der Starthaltestelle, bei SEV gegenüber dem SEV-Fahrplan von mehr als 60 Minuten oder größer/gleich Taktfolge) erfolgt unbeschadet der Verpflichtung des Auftragnehmers zur Durchführung keine Vergütung des EV.
- (5) Die Bemessung festgestellter Verstöße gegen die Qualitätsanforderungen im EV erfolgt auf Basis nachfolgender Tabelle:

Pos.	Verstoß gegen Vereinbarung	Minde- rung	Bezug
1.	Keine Abstimmung bzw. <i>nicht einvernehmliche Abstimmung</i> mit den Auftraggebern entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (13) 2	25% der EV-Vergütung	je EV-Tag
2.	Zu späte <i>oder</i> nicht formgerechte Lieferung der SEV-Ersatzfahrpläne entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (13) Nr. 5 – es erfolgt <i>keine weitere Pönalisierung über den Qualitätsstandard Fahrgastinformation</i>	100 €	je Ereignis und Tag
3.	Nichtbedienung bzw. abweichende Bedienung einer Haltestelle des Regelverkehrs im EV ohne vorherige Abstimmung mit den Auftraggebern bzw. keine Information der Fahrgäste bei abweichenden SEV-Haltestellen bzw. Bedarfshaltestellen entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (6)	Ausfall bis Ziel ab letzten Bedienten Halt	je Fall
4.	Verstöße gegen die Anforderungen an die Fahrgastinformation im EV entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (13) ( <i>sofern im Rahmen dieser Anlage nicht anderweitig geregelt</i> ) – es erfolgt <i>keine weitere Pönalisierung über den Qualitätsstandard Fahrgastinformation</i>	50 €	je Fahrt und Tag
5.	Verpassen von Anschlüssen aufgrund von <i>selbstverschuldeten Verspätungen</i> im EV, z. B. aufgrund von Kommunikationsdefiziten entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (13) Nr. 9	25% der EV-Vergütung	je Fahrt
6.	Erhebliches Abweichen von den mit den Auftraggebern abgestimmten SEV-Fahrplänen mit der Folge nicht erreichter Anschlüsse entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (13) Nr. 7	25% der EV-Vergütung	je Fahrt
7.	Zurückbleiben von Fahrgästen aufgrund unzureichender Kapazitäten im BNV entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (13) Nr. 10 sowie aufgrund der Nichteinhaltung der vereinbarten Kapazitäten im SEV (Fahrradbeförderung bei Bereitstellung der vertraglichen Kapazitäten ausgenommen) entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (13) Nr. 11	100 €	je Fahrt

<b>Pos.</b>	<b>Verstoß gegen Vereinbarung</b>	<b>Minde- rung</b>	<b>Bezug</b>
8.	Abweichen von den vereinbarten Sitzplatzkapazitäten im SEV entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (13) Nr. 10	50 €	je Fahrt
9.	Nichtgewährleistung eines barrierefreien Zugangs bei Fahrzeugen des SEV entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (13) Nr. 13	30 €	je Fahrt
10.	Nichtgewährleistung geeigneter Mitnahmemöglichkeiten von Rollstühlen, Kinderwagen, Fahrrädern und sonstigem Reisegepäck, bei Fahrten des SEV entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (13) Nr. 11	25% der EV-Ver- gütung	je Fahrt
11.	Keine ordnungsgemäße Kennzeichnung der Fahrzeuge als BNV entsprechend Kapitel 2.1 Absatz.(13) Nr. 15	10 €	je Fahrt
12.	Keine ordnungsgemäße Kennzeichnung der Fahrzeuge als SEV entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (13) Nr. 15	20 €	je Fahrt
13.	Bei Expressbussen keine Informationen zur Fahrtroute des EV entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (13) Nr. 15	20 €	je Fahrt
14.	Keine Ansage von Anschlüssen an den Stationen durch den Kundenbetreuer entsprechend Kapitel 2.1 Absatz (13) Nr. 16	10 €	je Fall

Bei Vorliegen mehrerer fahrtbezogener und/oder stationsbezogener Vertragsverstöße werden die Abzugsbeträge kumuliert. Der maximale Abzug pro Fahrt beträgt 100 €.