

Anlage 06 zur Leistungsbeschreibung

Regelungen zu Kalkulation und Abrechnung der Verkehrsleistungen

1 Definitionen und Rechenregeln

1.1 Allgemeine Definitionen und Rechenregeln

Definition Verteilung der Verkehrstage / Normjahr:

Die Ermittlung und Abrechnung des Leistungsumfangs geschieht spitz auf Grundlage der sich kalenderjährlich ändernden Verkehrstagsverteilung. Die Kalkulation und damit auch die **Wertung** des Angebotes erfolgt jedoch anhand der auf **Vordruck 2** (Preisblatt) festgelegten Anzahl von Tagen je Verkehrstagsgruppe. Die dort festgelegte Verteilung der Verkehrstage wird kurz als „**Normjahr**“ bezeichnet.

Definition „Fahrplankilometer“: (kurz Fpkm)

Die Fahrplankilometerleistung umfasst alle fahrplanmäßig veröffentlichten Fahrten zur Personenbeförderung ohne etwaig erforderliche Überführungs- oder Ein- und Ausrückfahrten.

Definition „anzurechnende Leistungen“:

a) zur Wagenkilometer-Leistung

Als bei der Ermittlung der **Wagenkilometer-Leistung** anzurechnende Leistung gilt die Kilometer-Leistung der durchgeführten vertragsgegenständlichen Fahrplanfahrten (=Fahrplankilometer-Leistung). Zudem anzurechnen sind:

- erforderliche Umsetzfahrten zwischen den Fahrplanfahrten des gegenständlichen Verkehrs (Leerfahrten).
- Ein- und Ausrückfahrten von/zum Betriebshof bzw. Fahrzeugabstellplatz des Verkehrsunternehmens. Als anzurechnender Start- und Endpunkt für die Leistung einer Ein- und Ausrückfahrt gilt dabei die zum Betriebshof/Fahrzeugabstellplatz nächstgelegene Haltestelle des vertragsgegenständlichen Verkehrs.
- Mehrkilometer, welche auf baustellenbedingte Umleitungen zurückzuführen sind.

b) zur Einsatzstunden-Leistung

Als bei der Ermittlung der **Einsatzstunden** anzurechnende Leistung gilt der Zeitaufwand, der für die Durchführung der Fahrplanfahrten erforderlich ist (=Fahrplanstunden). Zudem anzurechnen sind:

- Stand- und Wendezeiten unter 15,0 Minuten, die während des Wageneinsatzes zwischen zwei Fahrten anfallen.
- Stand- und Wendezeiten ab 15,0 Minuten oder mehr, sofern dem Fahrpersonal des Fahrzeuges die Zeit als Arbeitszeit vergütet wird.
- Der Zeitaufwand für Umsetzfahrten, die anfallen, um zwei Fahrplanfahrten im Wagonumlauf miteinander per Leerfahrt zu verbinden.
- Der Zeitaufwand für Ein- und Ausrückfahrten von/zum Betriebshof bzw. Fahrzeugabstellplatz. Als anrechenbarer Start- und Endpunkt für die Leistung einer Ein- und Ausrückfahrt gilt die zum Betriebshof/Fahrzeugabstellplatz nächstgelegene Haltestelle des gegenständlichen Verkehrs.
- Zeitlicher Mehraufwände, welche auf baustellenbedingte Umleitungen zurückzuführen sind.

Im Falle von Ab-, Zu- oder Umbestellungen ist die Erforderlichkeit der nach lit. a) oder b) neu in Ansatz gebrachten Ein-, Ausrück- oder Umsetzleistungen bzw. Stand-, Wende- oder Mindest-Einsatzzeiten zu belegen und ggfls. vom Verkehrsunternehmen in geeigneter Weise schriftlich zu begründen.

Definition „Abrechnungsumlauf“:

Transparente auf das Linienbündel bezogene Darstellung zum Zwecke der Leistungskalkulation bzw. Leistungsabrechnung in der Form von plausiblen Wagonumläufen (Umlaufplan), aus der hervorgeht, in welcher Abfolge die Fahrplanfahrten von den Fahrzeugen abgewickelt werden und inwiefern dabei entsprechende Leerleistungen anfallen (Umsetzfahrten und abzurechnende Ein-/ Ausrückfahrten nach obiger Definition).

Der Abrechnungsumlauf ist nicht als exaktes Abbild sämtlicher diesbezüglicher betrieblicher Prozesse auf Seiten des Verkehrsunternehmens (VU) zu verstehen. Vielmehr stellt der Abrechnungsumlauf eine vereinfachende, insbesondere mit den in diesem Dokument aufgestellten Regelungen bzgl. „**anzurechnenden Leistungen**“ konforme, abstrahierende Abbildung der bzgl. der grundlegenden Preisbestandteile wesentlichen betrieblichen Zusammenhänge zum Zwecke einer für beide Seiten möglichst fairen und transparenten Vergütungsanpassung im Falle von Zu-, Ab- und Umbestellungen dar.

Der Bieter / das Verkehrsunternehmen hat die Leistungen im Abrechnungsumlauf mit den kalkulierten Einsatzstunden und Kilometerleistungen zu hinterlegen. Zudem hat er insbesondere transparent darzustellen:

- a) angesetzte Beginn- und Endpunkte von Ein- und Ausrückfahrten (=zum Betriebshof/Fahrzeugabstellplatz nächstgelegene Haltestelle des vertragsgegenständlichen Verkehrs) und deren zeitliche wie kilometrische Bewertung.
- b) Umsetzfahren zwischen zwei Fahrplanfahrten und deren zeitliche wie kilometrische Bewertung.
- c) ob und welche zeitlichen Unterbrechungen im Fahrzeugeinsatz (Stand- und Wendezeiten) ab 15,0 Minuten oder mehr, die dem

Fahrpersonal als Arbeitszeit vergütet werden, auf die Einsatzstundenzahl anrechnet werden.

Im Vertragsverhältnis dient der Abrechnungsumlauf als Basis für die Bewertung von Um-, Zu- oder Abbestellungen. Für jede Verkehrstagsgruppe

- Montag-Freitag an Schultagen
 - Montag-Freitag an schulfreien Tagen
 - Samstag
 - Sonn- und Feiertag
 - ggfls. ergänzende Umlaufpläne für reine saisonale Verkehre, besondere Nachtbus-Linien oder Freizeitlinien mit stark von den Standard-Verkehrstagen abweichenden Verkehrstagen
- } **Standard-Verkehrstage**

ist zu diesem Zweck je ein Abrechnungsumlauf vorzulegen. Eine weitere Aufsplitterung ist zum Erhalt der Übersichtlichkeit und Nachprüfbarkeit der Unterlagen zu vermeiden. Insbesondere sind einzelne Fahrten, die Montag bis Freitag nur an einzelnen Werktagen stattfinden, in die o.g. Umlaufpläne der Standard-Verkehrstage zu integrieren, dort aber gesondert zu kennzeichnen. Fahrleistungen, die nur an einzelnen Wochentagen angeboten werden, fließen in die zugehörige Verkehrstagsgruppe entsprechend ihrem Anteil gewichtet ein, z.B.

- Mo-Do an Schultagen zu 4/5 in der Verkehrstagsgruppe „Mo-Fr an Schultagen“;
- Di an Schultagen zu 1/5 in der Verkehrstagsgruppe „Mo-Fr an Schultagen“;
- Fr an Werktagen: zu je 1/5 in den der Verkehrstagsgruppe „Mo-Fr an Schultagen“ und der Verkehrstagsgruppe „Mo-Fr an schulfreien Tagen“.

Im Abrechnungsumlauf darf je Verkehrstagsgruppe nur ein Wagenumlauf je Fahrzeug angelegt werden. Die Zahl der angelegten Wagenumläufe darf die Zahl der im Preisblatt auf Vordruck 2 angegebenen Fahrzeuge (unter Berücksichtigung etwaiger Zubestellungen) nicht überschreiten.

Der erste Abrechnungsumlauf für die vertragsgegenständlichen Leistungen ist dem Auftraggeber spätestens zu dem im Zeitplan zur Betriebsaufnahme in der Leistungsbeschreibung festgelegten Zeitpunkt zu übergeben. Aus dem ersten Abrechnungsumlauf (= **Ausgangsumlauf**) müssen sich die im Angebot kalkulierten und auf dem Preisblatt (Vordruck 2) ausgewiesenen Werte bzgl. Fahrzeugzahl, Wagenkilometer und Einsatzstunden ergeben (= **Ausgangsmengen**).

Das Verkehrsunternehmen legt die dazu vorgenommenen Berechnungen im Abrechnungsumlauf in transparenter und nachvollziehbarer Weise offen. Sollte eine Diskrepanz zwischen den kalkulierten (=im Angebot auf Vordruck 2 niedergelegten) und den sich aus dem Wagenumlauf ergebenden Leistungsmengen (Fahrzeugzahl, Wagenkilometer oder Einsatzstunden) verbleiben, so berechtigt diese nicht zur Anpassung der Vergütung, da keine Zu-, Ab- oder Umbestellung vorliegt.

➔ Weitere Erläuterungen zum Pozedere der Mengenkalkulation und Abrechnung auf der Basis von Abrechnungsumläufen werden am Ende dieses Dokuments gegeben.

Definition „Anzahl erforderliche Fahrzeuge“:

Gibt die Anzahl der zur Erfüllung des Fahrplanes erforderlichen Fahrzeuge ohne Berücksichtigung der Vorhaltung etwaiger regulär nicht benötigter Reserve- und Ersatzfahrzeuge an.

Definition „Fahrzeugalter“:

Als Fahrzeugalter gilt der ganzzahlige Wert der vollendeten Jahre seit dem Zeitpunkt der Erstzulassung bzw. falls dieser früher liegt, der ersten Inbetriebnahme des Fahrzeuges im nicht-öffentlichen Verkehr (bspw. als Flughafenbus oder Werksbus etc.)

Definition Neufahrzeug:

Noch nicht eingesetztes oder zugelassenes Fahrzeug, dessen Produktionsdatum zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme nicht mehr als 6,0 Monate zurückliegt.

2 Abrechnung und Mengenkalkulation in Angebots- und Vertragsphase

2.1 Angebotsphase

- Das Verkehrsunternehmen kalkuliert auf Basis der **ausgeschriebenen Fahrpläne** (Anlage 01 zur Leistungsbeschreibung) folgende Mengen:
 - Fahrzeugbedarf
 - Einsatzstunden
 - Wagenkilometer
- Die korrekte Ermittlung und Planung von Wagen- und Personal-Einsätzen, Umlauf-/Einsatzstunden, Fahrplan,- Nutz- und Leerkilometerleistungen sowie Preisen steht allein in der Verantwortung des Bieters. Fehlerhaft kalkulierte Mengen und Preise berechtigen nicht zu einer späteren Vergütungsanpassung.
- Diese vom Verkehrsunternehmen im Preisblatt für die **ausgeschriebenen Fahrpläne** kalkulierten Mengen gelten als **Ausgangsmengen** und Basis für die Bewertung spätere Leistungsänderungen aufgrund von Zu-, Ab- oder Umbestellungen

2.2 Zwischen Zuschlag und vor Betriebsaufnahme

- legt das Verkehrsunternehmen dem Auftraggeber einen Abrechnungsumlauf für die ausgeschriebenen Fahrpläne vor (= **Ausgangsumlauf**), Für diesen Ausgangsumlauf gilt, dass die sich aus ihm ergebenden Mengen (Fahrzeugbedarf, Einsatzstunden, Wagenkm.) zwingend den Mengen-Eintragungen auf dem Preisblatt (= **Ausgangsmengen**) entsprechen

müssen.

2.3 Zu-, Ab oder Umbestellungen

Ab der ersten Zu-, Ab oder Umbestellung nach Zuschlagserteilung, die gegebenenfalls bereits auch schon vor der eigentlichen Betriebsaufnahme erfolgen kann, gilt:

- Das Verkehrsunternehmen **passt** die ausgeschriebenen Fahrpläne und den dazugehörigen **Ausgangsumlauf** gemäß der Zu-, Ab oder Umbestellung **an**,
- Aus dem **angepassten Abrechnungsumlauf** ergeben sich i.d.R. **veränderte Mengen** für Fahrzeugbedarf, Wagenkm, Einsatzstunden.
- Mit diesen veränderten Mengen wird auf Basis der vom Verkehrsunternehmen angebotenen betreffenden Preise je Fahrzeug, je Einsatzstunde bzw. je Wagenkilometer die sich für das veränderte Leistungsangebot zu gewährende Vergütung neu festgesetzt (**Vergütungsanpassung**).
- Der angepasste **Abrechnungsumlauf** und die sich daraus ergebenden veränderten Mengen gelten dann als **neuer Ausgangsumlauf** bzw. **neue Ausgangsmenge** für die nächstfolgende Zu-, Ab oder Umbestellung von Fahrleistungen – und so weiter ...

Eine Veränderung der als Abrechnungsbasis (für die Leistungsabrechnung und Vergütungsanpassungen) dienenden Abrechnungsumläufe im Sinne obiger Ausführungen wird nur ausgelöst, wenn Zu-, Ab oder Umbestellungen von Leistungen durch den Auftraggeber vorliegen.

Alle innerbetriebliche Veränderungen auf Seiten des VU, die nicht aufgrund von Zu-, Ab- oder Umbestellungen erforderlich sind, bspw. durch Veränderung bei Fahrzeugabstell- und Einsatzorten, den Tausch von Leistungen zwischen Fahrzeugen, veränderte Entlohnungsregelungen bzgl. Pausen-, Unterbrechungs- oder Mindesteinsatzzeiten usw. führen nicht zu einer Anpassung des Abrechnungsumlaufs und berechtigen nicht zur Geltendmachung veränderter Leistungsmengen und entsprechender Vergütungsanpassungen.

2.4 Leistungsabrechnung

Die Leistungsabrechnung

- geschieht spitz auf Grundlage der sich kalenderjährlich ändernden Verkehrstagsverteilung unter Berücksichtigung der Mengenveränderungen nach **Kap. 2.3**.
- erfolgt auf Basis der auf dem Preisblatt (**Vordruck 2**) vom Verkehrsunternehmen getätigten Angaben zu Mengen und Preisen im Rahmen der dort sichtbaren Nachkommastellen.

3 Hinweise zur Angebotskalkulation

3.1 Preisbestandteile

(1) Der Bieter kalkuliert sein Angebot unter Verwendung des beigefügten

Preisblatts (**Vordruck 2**) nach den dort vorgegebenen Preisbestandteilen.

Alle Preise sind netto, d.h. ohne Umsatzsteuer anzugeben!

P1: Preis für fahrzeugabhängige Kosten

Diesem Preisbestandteil sind insbesondere sämtliche **fahrzeugabhängigen Kosten** für die Vorhaltung und Bereitstellung der für die Leistungserstellung notwendigen Fahrzeuge zuzuordnen. Unter diesen Preisbestandteil fallen insbesondere Kosten für die Vorhaltung und Anschaffung/Finanzierung der Fahrzeuge (Kapitaldienst) bzw. Kosten für Anmietung oder Leasing, anteilige Kosten für Abstellflächen und Betriebswerkstätten und die Kosten der Fahrzeugversicherung. Diese Kosten sind pro eingesetztem Fahrzeug zu kalkulieren, wobei die Kosten für Reserve- und Ersatzfahrzeuge im Kostensatz einzupreisen sind¹. Anzugeben sind Jahreswerte.

P2: Preis für zeitabhängige Kosten

Diesem Preisbestandteil sind die mit den in Erfüllung des Fahrplanes anfallenden Wageneinsätzen verbundenen **zeitabhängigen Kosten** insbesondere für das **Fahrpersonal** zuzuordnen. **Als Basis für den Zeitbezug gilt die Einsatzstunde.** (gem. der Definitionen hierzu unter „anzurechnende Leistungen“ in **Kapitel 1.**)

P3: Preis für fahrleistungsabhängige Kosten

Diesem Preisbestandteil sind sämtliche **fahrleistungsabhängigen Kosten** zuzuordnen. Darunter fallen insbesondere die Kosten für Kraftstoffe, Hilfsstoffe, Verschleiß- und Ersatzteile sowie fahrleistungsabhängige Wartungs-, Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten.

Als Basis für den Fahrleistungsbezug gilt der Wagenkilometer. (gem. der Definitionen hierzu unter „anzurechnende Leistungen“ in **Kapitel 1.**)

P4: Preis für Regiekosten

Diesem Preisbestandteil sind sämtliche Kosten zuzuordnen, die nicht ausdrücklich Bestandteil von P1 bis P3 sind, insbesondere Geschäftsführungskosten, Betriebshaftpflicht, sowie Kosten für die Personalverwaltung und die Betriebsleitstelle

- (2) Die Preisbestandteile P1 bis P4 werden addiert und ergeben in der Summe den **Vollkostenpreis VP**.
- (3) Der Kalkulation der Angebote ist die auf dem **Vordruck 2** angegebene

¹ Gemäß der Definition in Kapitel 1 dieses Dokuments ist bei der Kalkulation lediglich die zur Erfüllung des Fahrplanes erforderliche Anzahl von Fahrzeugen anzusetzen – ohne die Berücksichtigung von regulär nicht benötigten Reserve- und Ersatzfahrzeugen. **Der Aufwand für die Reservevorhaltung ist daher bei den Preisen je Fahrzeug im Kostensatz einzukalkulieren.**

Verkehrstagsverteilung zu Grunde zu legen (=Normjahr gemäß Kapitel 1).

3.2 Vergütungsboni

Vergütungsboni werden gewährt für

- effiziente Fahrzeugeinsätze (→ siehe Kap. 8.4 Leistungsbeschreibung).
- Hyprid Fahrzeuge?
- Fahrpersonal?