Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit

Leistungsbeschreibung zu

FE 82.0806/2022
„Evaluation des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts“

TEIL A:

1. Problem/ Ausgangslage

Am 01. August 2021 trat das Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) in Kraft. Im Zuge der Novellierung wurden eigene Rechtsgrundlagen für digitale vermittelte Mobilitätsangebote/-dienste und Geschäftsmodelle geschaffen, welche bisher als atypische Verkehre gemäß § 2 Abs. 6 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder über die Experimentierklausel gemäß § 2 Abs. 7 PBefG genehmigt wurden. Die Unterstützung von neuen Mobilitätsdienstleistungen durch die Schaffung von Rechtssicherheit soll einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende leisten und für Nutzerinnen und Nutzer eine Erweiterung ihrer Mobilitätsoptionen schaffen.

Gemäß § 66 Abs. 2 und § 66 Abs. 1 Nr. 2 PBefG legen die Bundesregierung bzw. das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des o. g. Gesetzes (also zum 01. August 2026) dem Deutschen Bundestag zwei Berichte in nichtpersonengebundener Form vor.

Im Rahmen dieser zwei Berichte soll auf die folgenden Aspekte Bezug genommen werden. Dies betrifft einerseits die mit der Einführung neuer Verkehrsformen (,,Linienbedarfsverkehr“ gemäß § 44 PBefG und „gebündelter Bedarfsverkehr“ gemäß § 50 PBefG) verfolgten Ziele und deren Auswirkungen auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit (1. Bericht). Andererseits sollen die neuen Vorgaben zur Barrierefreiheit beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr gemäß § 64c PBefG in Hinblick auf deren Umsetzung und Wirksamkeit evaluiert werden (2. Bericht). Die Bundesanstalt für Straßenwesen wurde mit der Betreuung dieses wissenschaftlichen Evaluierungsprojekts betraut.

Bericht 1

Mit den neuen Verkehrsformen ist zum einen das Angebot „Bedarfsgesteuerter Pooling-Dienst innerhalb des ÖPNV“ („Linienbedarfsverkehr“ gemäß § 44 PBefG) gemeint. Dieser ist dem öffentlichen Personennahverkehr zugeordnet, kann mit Pkw und Bus durchgeführt werden und soll die Möglichkeit bieten, flexible nachfrageorientierte Mobilitätsangebote in Ergänzung zum klassischen öffentlichen Personennahverkehr anbieten zu können. Der Linienbedarfsverkehr ist besonders auf bisher wenig ausgelastete Gebiete, wie bspw. ländliche Regionen, zugeschnitten, da er ohne festen Linienweg und auf Bestellung fährt. Dennoch muss er innerhalb spezifischer Bedienzeiten und innerhalb eines Gebietes fahren, welches in der Regel im Nahverkehrsplan ausgewiesen ist. Im Vergleich zum herkömmlichen ÖPNV-Linienverkehr können tarifliche Aufschläge gemäß § 44 S. 3 PBefG erhoben werden.

Zum anderen beziehen sich die Neuregelungen auf „Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV“ („gebündelter Bedarfsverkehr“ gemäß § 50 PBefG). Hierbei können Pkw-Fahrten außerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs dadurch gebündelt werden, dass sich mehrere Fahrgäste auf ähnlichen Routen ein Fahrzeug teilen, welches sie bspw. per Smartphone und passende App bestellen können. Im Vergleich zum Taxibetrieb darf der gebündelte Bedarfsverkehr nur mit vorheriger Bestellung fahren, die spontane Mitnahme von Fahrgästen durch Heranwinken oder das Bereithalten am Straßenrand bleibt dem Taxenverkehr

vorbehalten. Im Gegensatz zum Linienbedarfsverkehr gilt beim gebündelten Bedarfsverkehr weder eine Betriebs- noch eine Beförderungspflicht, und auch die Tarifpflicht gilt nur insoweit, dass ein Mindesttarif behördlich festgelegt werden muss, der einen hinreichenden Abstand zum ÖPNV sicherstellt.

Im Rahmen der Einführung des § 50 PBefG wurden vielfältige Steuerungsmöglichkeiten und Handlungsinstrumente für die Aufgabenträger bzw. Genehmigungsbehörden geschaffen. Diese reichen bspw. von der Festlegung einer Bündelungsquote über Vorgaben in Bezug auf Höchstbeförderungsentgelte bis hin zu Emissions- und Sozialstandards.

Die Ziele der neu eingeführten Verkehrsformen und deren Auswirkungen umfassen:

- Mehr Mobilität bei weniger Verkehr in Städten und ländlichen Räumen
- Ergänzung des klassischen ÖPNV sowie des Taxen- und Mietwagenverkehrs durch neue Mobilitätsangebote und moderne Bedienformen
- Gestaltungsmöglichkeiten der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger für lokales ÖPNV-Angebot durch Linienbedarfsverkehr
- Passgenaue Verkehrs- und Mobilitätslösungen vor Ort durch vielfältige Steuerungskompetenzen und -instrumente für die Genehmigungsbehörden
- Geteilte Mobilität: weniger motorisierter Individualverkehr in Städten und urbanen Ballungsräumen – ein maßgeblicher Beitrag zum Klimaschutz
- Bessere Versorgung der Menschen in ländlichen Räumen mit flexiblen, nachfrageorientierten Mobilitätsangeboten
- Faire Wettbewerbsbedingungen („level playing field“) zwischen den Verkehrsformen, z. B. durch grundsätzliche Beibehaltung der Rückkehrpflicht für Mietwagen zum Schutz des Taxengewerbes

Zur Überprüfung dieser Ziele sollten u. a. die folgenden Fragen im Rahmen des Projektes beantwortet werden:

- Wie passen sich die neuen Mobilitätsangebote (Linienbedarfsverkehr gem. § 44 und gebündelter Bedarfsverkehr gem. § 50) in das Gesamtgefüge des gewerblichen Straßenpersonenverkehrs ein?
- Welche Vor- und Nachteile bringen die neuen Verkehrsformen für die Fahrgäste, andere Beförderungsunternehmen und den Verkehr allgemein mit sich?
- Welche Auswirkungen haben diese auf den traditionellen ÖPNV (z. B. Stärkung der Attraktivität, Kannibalisierung), Vernetzungsgedanken, Stärkung der Intermodalität und Multimodalität?
- Haben diese signifikante Auswirkungen auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit?
- Zeigt sich eine bessere Versorgung der Menschen in ländlichen Räumen mit Mobilitätsangeboten?
- Wie hat sich die Genehmigungspraxis (einschließlich Steuerungsmöglichkeiten und Handlungsinstrumente) bei beiden Verkehrsformen entwickelt?

Bericht 2

Ein weiterer Aspekt, welcher im Rahmen der Novellierung des PBefG berücksichtigt wurde und Inhalt des zweiten Berichts sein soll, sind zusätzlichen Regelungen der Barrierefreiheit. Die bereits vor der Novellierung im PBefG enthaltenen Bestimmungen zur Barrierefreiheit wurden bisher beim öffentlichen Personennahverkehr in den Nahverkehrsplänen definiert, welche von den Aufgabenträgern erstellt werden. Die Berücksichtigung der Barrierefreiheit in den Nahverkehrsplänen wird in § 8 Abs. 3 PBefG festgelegt. Da der gesetzlich neu geregelte Linienbedarfsverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr zählt, unterliegt auch dieser den bisherigen Bestimmungen zur Barrierefreiheit.

Dahingegen wird der gebündelte Bedarfsverkehr eigenwirtschaftlich betrieben und unterliegt daher nicht den bisherigen Bestimmungen. Um die Barrierefreiheit bei diesen Angeboten und dem Taxenverkehr zu verbessern, wurde hierfür im Rahmen der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes § 64c PBefG eingefügt, welcher die Barrierefreiheit beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr regelt. Dessen Umsetzung und Wirksamkeit soll im Rahmen der Evaluation untersucht und überprüft werden.

Gemäß § 64c Abs.1 PBefG „sollen die Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen“. Hierfür werden ihnen bzw. den Genehmigungsbehörden (§ 64c Abs.2 PBefG) Steuerungsmöglichkeiten in Hinblick auf die Anzahl barrierefreier Fahrzeuge pro Unternehmen eingeräumt. Es können u. a. „Einzelheiten zur Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge […] festgelegt werden, soweit dies keine unzumutbare wirtschaftliche Härte gegenüber dem Unternehmer darstellt“ (§ 64c Abs. 2 Satz 1 PBefG). Darüber hinaus können auch Ausnahmen in Bezug auf die Mindestanzahl dieser Fahrzeuge bestimmt werden, welche eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen, soweit sie technisch oder wirtschaftlich unumgänglich sind.

Zur Überprüfung der Umsetzung und Wirksamkeit der in § 64c PBefG definierten Vorgaben, sollten u. a. die folgenden Fragen beantwortet werden:

- Inwiefern hat sich die Anzahl der barrierefreien Fahrzeuge je Unternehmen seit Einführung des § 64c PBefG verändert (neu eingeführte Fahrzeuge, Ausnahmeregelungen und strengere Vorgaben)?
- Inwiefern haben sich die erteilten Ausnahmen gemäß § 64c Abs. 2 S. 2 PBefG auf die Beförderung von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen ausgewirkt?
- Wurden Genehmigungen versagt, weil die Vorgaben zur Barrierefreiheit gemäß § 64c PBefG (z. B. die Mindestanzahl barrierefreier Fahrzeuge) nicht eingehalten wurden (vgl. § 13 Abs. 5b S. 2 PBefG)?
- Inwiefern fanden die Maßgaben an die Gestaltung barrierefreier Fahrzeuge gemäß § 35a Abs. 4a StVZO bei Taxen und gebündelten Bedarfsverkehr Anwendung?
- Inwiefern hat sich das Nutzungsverhalten in Bezug auf barrierefreie Fahrzeuge bei Taxen und dem gebündelten Bedarfsverkehr seit Einführung des § 64c PBefG geändert?
- Wie zufrieden sind in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen mit der Schaffung des neuen Angebots?
- Welche Konsequenzen hatten ggf. strengere Vorgaben für die betroffenen

Taxiunternehmen und Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs?

- Welche Anforderungen stellten die Genehmigungsbehörden an den Nachweis der technischen oder wirtschaftlichen Unumgänglichkeit (vgl. § 64c Abs. 2 Satz 2 PBefG)?
- Wann gingen die Genehmigungsbehörden von einer unzumutbaren wirtschaftlichen Härte aus?

2. Ziel und Nutzen des Projektes:

Ziel der vorliegenden Ausschreibung ist die Durchführung der Evaluation der Modernisierung des PBefG in enger Abstimmung mit der BASt. Zweck der Evaluation ist es, die Ziele und Auswirkungen der o. g. **neu eingeführten Verkehrsformen (§§ 44 und 50 PBefG)** und die Umsetzung und Wirksamkeit der **Barrierefreiheit (§ 64c PBefG)** beim Verkehr mit Taxen und dem gebündelten Bedarfsverkehr zu evaluieren. Ergebnis ist die Erstellung zwei gesonderter Berichte zu den jeweiligen Themenkomplexen.

Im Fokus der Evaluation der Barrierefreiheit gemäß § 66 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 PBefG stehen die Umsetzung und die Wirksamkeit der in § 64c PBefG beschriebenen Bestimmungen, um sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen bei der Nutzung von Taxen und dem gebündelten Bedarfsverkehr adäquat zu berücksichtigen und eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. In Bezug auf die neu eingeführten Verkehrsformen soll gemäß § 66 Abs. 2 PBefG untersucht werden, inwiefern die Novellierung zu den o. g. Zielen geführt und wie sich diese auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit ausgewirkt hat. Zudem ist von Interesse, wie sich die neuen Regelungen im Praxisvollzug bewährt haben.

Basierend auf den Ergebnissen soll abschließend eine Einschätzung der Umsetzung bzgl. der intendierten Ziele und Auswirkungen des Gesetzes erfolgen und zielführende Strategien bei der Umsetzung und Nutzung der Steuerungsmöglichkeiten beispielsweise durch die Genehmigungsbehörden identifiziert werden (z. B. in Form von Best-Practices).

TEIL B:

3. Leistungsgegenstand:

Gegenstand des Vertrages ist die Bearbeitung des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens. Dies umfasst im Wesentlichen

- die wissenschaftliche Bearbeitung des Themas in Abstimmung mit der Auftraggeberin (AG),
- die organisatorische Durchführung des Projekts,
- die Teilnahme an projektbegleitenden Sitzungen in der Bundesanstalt für Straßenwesen,
- die fortlaufende und abschließende Dokumentation der Erhebungs- und aufbereiteten Daten (einschließlich Datenformate, Metadaten)
- die fortlaufende Dokumentation des Projektfortschritts und der Projektergebnisse
- die abschließende Dokumentation der Projektergebnisse in zwei wissenschaftlichen Schlussberichten in Abstimmung mit der AG.

4. Vorgehensweise

4.1. Vorgehen

Um alle Informationen über die jetzigen Bestimmungen in Bezug auf die neu eingeführten Verkehrsformen gemäß §§ 44 u. 50 PBefG und die Barrierefreiheit bei Taxen und im gebündelten Bedarfsverkehr gemäß § 64c PBefG zu erfassen und deren Umsetzung, Auswirkungen und Wirksamkeit zu evaluieren, wird folgendes mögliches Vorgehen vorgeschlagen:

(1) Recherche und Aufarbeitung der derzeitigen gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen der neuen Verkehrsformen (§§ 44 und 50 PBefG) und Barrierefreiheit (§ 64c PBefG) sowie Prüfung, inwiefern die erhobenen Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt für die Evaluation genutzt werden können

(2) Konzeption, Durchführung und Auswertung von Expertenworkshops oder Fokusgruppeninterviews mit Expertinnen und Experten zur Identifikation von wichtigen Inhalten in Hinblick auf die Ziele und Auswirkungen der o. g. neue eingeführten Verkehrsformen (§§ 44 und 50 PBefG) und die Umsetzung und Wirksamkeit der Barrierefreiheit (§ 64c PBefG)

(3) Konzeption, Durchführung und Auswertung von quantitativen Befragungen von relevanten Akteuren, wie z. B.:

a. Anbieter, Vermittler und Erfüllungsgehilfen von Linienbedarfsverkehren und gebündelten Bedarfsverkehren und Unternehmen des Taxigewerbes zu Veränderungen des Angebots seit Inkrafttreten der Novellierung, Treibern und Hemmnissen, Bestimmungen der Barrierefreiheit (Fahrzeuganzahl, Gestaltung der Fahrzeuge etc.), und deren Umsetzung und Auswirkungen

b. Genehmigungsbehörden

zur Nutzung, Umgang und Umsetzung der neuen Gestaltungsmöglichkeiten für die neuen Verkehrsformen (Mindest- und Höchstbeförderungsentgelte, Rückkehrpflicht, Bündelungsquote, Emissions- und Sozialstandards etc.) und zum Vorgehen und der Umsetzung der neuen Bestimmungen zur Barrierefreiheit sowie zu den getroffenen Ausnahmeregelungen

c. Nutzende

zu ihrem Nutzungsverhalten (u. a. Bekanntheit und Nutzung, Substituierung anderer Verkehrsmittel, Wahrnehmung und Bewertung des Angebots der neuen Verkehrsformen im ländlichen Raum, Zufriedenheit, digitales Angebot), zu der Zufriedenheit mit dem neu geschaffenen Angebot der Barrierefreiheit. Zu definieren ist, wann von einer Einschränkung[1] ausgegangen werden kann (Anwendung subjektiver und objektiver Kriterien)

Bei der Auswahl der Stichproben der unterschiedlichen Akteure ist darauf zu achten, dass verallgemeinerbare und belastbare Ergebnisse erzielt werden.

(4) Nach Prüfung der Verwendbarkeit der Mobilitätsdaten (Punkt 1), Auswertung der Mobilitätsdaten[2] des Nationalen Zugangspunkts in Hinblick auf z. B. die

[1] In Bezug auf sensorisch oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen

[2] § 3a PBefG begründet Pflichten für bestimmte Markteilnehmer, ihre statischen und ggf. dynamischen Daten über Ihre Mobilitätsangebote an den Nationalen Zugangspunkt abzugeben. Der Nationaler Zugangspunkt ist gegenwärtig der Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM, https://www.mdm-portal.de) bzw. künftig die Mobilithek (www.mobilithek.info). Diese Pflichten werden in der Mobilitätsdatenverordnung (MDV) in der aktuellsten Version konkretisiert. § 3b PBefG begründet ferner den Zugang zu solchen Daten. Der Zugang zu

Angebotssituation im Bereich neuer Verkehrsformen bzw. die Barrierefreiheit gemäß § 3a Abs. 1 Nr. 2a PBefG

(5) Auswertung der Ergebnisse in Hinblick auf Veränderungen im Sinne der angestrebten Ziele und Auswirkungen der neu eingeführten Verkehrsformen und in Hinblick auf Umsetzung und Wirksamkeit der Bestimmungen zur Barrierefreiheit gemäß § 64c PBefG, ggf. Ableitung von Empfehlungen (Best Practices)

(6) Berichtslegung (jeweils ein unabhängiger Bericht zu der Einführung der neuen Verkehrsformen (§§ 44 und 50 PBefG) und der Barrierefreiheit (§ 64c PBefG))

Gegenüber dem in Punkt 4.1 vorgeschlagenen Vorgehen ist auch eine alternative Vorgehensweise möglich. In jedem Fall sind zwei separate Schlussberichte zu erstellen.

4.2. Zwingende Anforderungen

Dabei ist zwingend zu berücksichtigen (Nichtberücksichtigung führt zum unmittelbaren Ausschluss vom Vergabeverfahren):

- Der Leistungsgegenstand (siehe 3.) muss vollständig abgedeckt werden.
- Der Kostenrahmen darf inkl. 19 % MwSt. max. 300.000,00 € betragen.
- Die Abgabe der Endberichte muss bis zum 31. Dezember 2025 erfolgen.

4.3. Leistungen der BASt

Für die Sitzungen werden Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt (Einschränkung auf Verfügbarkeit bzw. Abstimmung der Termine).

TEIL C:

5. Anforderungen an die Gestaltung des Angebots

5.1. Gliederung

Bitte gliedern Sie Ihr Angebot wie folgt:

1. Stand der Wissenschaft und Technik, Literaturangaben
2. Gesamtziel
3. Vorgehen
4. Organisation
5. Meilenstein- und Zahlungsplan (mit Erläuterungen zur Kalkulation)

Untersuchungs- und Forschungszwecken wird in § 3b Absatz 2 PBefG behandelt. Der Auftragnehmer kann demnach die vorliegenden Daten gemäß den Bedingungen des Nationalen Zugangspunktes anfragen bzw. abrufen. Die BASt unterstützt den Auftragnehmer bei Bedarf bei dem Datenantrag bzw. -abruf. Wir machen darauf aufmerksam, dass aktuell noch nicht alle Datenlieferpflichtigen ihre Daten am Nationalen Zugangspunkt bereitstellen und somit nicht von einer vollständigen Flächen-/Marktabdeckung auszugehen ist. Wir machen weiter darauf aufmerksam, dass der Nationalen Zugangspunkt keine Daten rückwirkend speichert, d.h. es sind vornehmlich ausschließlich aktuelle Daten verfügbar.

5.2. Inhaltliche Anforderungen

Bitte beschreiben Sie ausführlich und in eigenen Worten Ihre favorisierte wissenschaftliche Herangehensweise. Bitte gehen Sie dabei insbesondere ein auf

- das Problemfeld und die Zielsetzung
- die Projektkonzeption (schlüssig, nachvollziehbar und zielführend)
  - Wahl der Methoden
  - Definition, Rekrutierung und Größe der Stichproben
  - Vorgehen bei der Auswertung und Aufbereitung der Ergebnisse

5.3. Organisatorische Anforderungen

Bitte beschreiben Sie die organisatorische Durchführung des Projekts und gehen Sie dabei insbesondere auf folgende Punkte ein:

- Zeitplanung (transparent, nachvollziehbar, angemessen)

  Bitte beachten Sie, dass im Rahmen der Zeitplanung Termine für Projektstart, Projektlaufzeit, die Abgabe von Berichten sowie Sitzungen eingeplant und angeboten werden.

  Vor dem Hintergrund der Berichtslegung zum 31.12.2025 ist bereits bei der Projektkonzeption auf Datenaktualität zu achten.

- Einrichtung von zwei Betreuerkreisen mit regelmäßigen Sitzungen. Je Themenkomplex (siehe Bericht 1 und 2) soll jeweils ein Betreuerkreis eingerichtet werden.
- Ressourcenplanung (transparent, nachvollziehbar und angemessen)
  Bitte beschreiben Sie die Verteilung der Personal- und Sachmittel auf die einzelnen Arbeitspakete.
- Sitzungen

  Unmittelbar nach dem Projektbeginn soll eine Startbesprechung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer in der Bundesanstalt für Straßenwesen stattfinden.

  Darüber hinaus sollen nach Erreichen der Zwischenergebnisse Besprechungen in der Bundesanstalt für Straßenwesen eingeplant und angeboten werden.

- Dokumentation

  Bitte beachten Sie, dass die Forschungsergebnisse laufend dokumentiert und nach dem Erreichen von Zwischenergebnissen als zwei Zwischenberichte vorgelegt werden sollen. Termine sollen im Projektverlauf eingeplant und angeboten werden.
  Zum Projektende sind zwei wissenschaftliche, veröffentlichungsfähige Schlussberichte zu verfassen.

- Die Daten sind in elektronischer, maschinenlesbarer Form und (ggf. zusätzlich) in offenen Formaten an die BASt zu übergeben.
  Die Entwürfe der Schlussberichtsunterlagen sollen spätestens 3 Monate vor Projektende vorgelegt werden. Sie sollen in Form und Inhalt zwei veröffentlichungsfähigen Schlussberichten entsprechen und können in Abstimmung mit dem Auftraggeber überarbeitet werden.

Zusätzlich soll die Abgabe aller im Rahmen der Projektlaufzeit erfassten Daten sowie durchgeführten Auswertungen zum Abschluss der Projektlaufzeit erfolgen.

- Maßnahmen zur Qualitätssicherung
  Zur Sicherstellung der Einhaltung des Zeitplans, einer guten wissenschaftlichen Qualität der Ergebnisse, der guten sprachlichen Qualität der Berichte ist ein effektives Qualitätsmanagement erforderlich. Im Angebot ist zu beschreiben, welche Maßnahmen ergriffen werden, um dies zu gewährleisten.

5.4. Finanzielle Abwicklung

Für die Leistungen soll ein fester Gesamtpreis vereinbart werden (Projektpreis auf Seite 1 des Angebotsformulars, Liste der Vergabe- und Vertragsunterlagen Nr. x).

Zur Abgeltung von Teilleistungen nach § 17 Nr. 2 VOL/B ist mit dem Angebot ein Meilenstein- und Zahlungsplan vorzulegen, der mindestens folgende Informationen enthält:

- Bezeichnung des Meilensteins
- kurze Beschreibung des zugehörigen Leistungsinhalts
- Form des Ergebnisses
- Höhe der Abschlagszahlung (Meilensteinpreis)
- Zusammensetzung des Abschlags hinsichtlich Personalkosten inkl. Gemeinkosten, Sachkosten, Fremdleistungen und Reisekosten
- Zeitpunkt für die Erreichung des Meilensteins

Der letzte Meilenstein muss die Erstellung und Vorlage der Schlussberichtsunterlagen enthalten. Für diese Leistungen müssen mindestens 5 % der Angebotssumme berücksichtigt werden. Die Zahlungsfrist für die Schlussrechnung beginnt erst mit Abnahme der Schlussberichte (vgl. Nr. 9 Abs.2 ZBFE/ vgl. § 17 i.V.m § 13 VOL/B).

Wird (ggfs. auch auf Nachforderung) kein Meilenstein- und Zahlungsplan vorgelegt, wird die Leistung grundsätzlich erst bei Projektabschluss (nach Abnahme der Schlussberichte) vergütet.

Sollte gem. VOPR 30/53 ausnahmsweise die Vereinbarung eines Selbstkostenpreises erforderlich sein, so sind die Leistungen entsprechend der Vorgaben der „Leitsätze für die Vereinbarung von Preisen aufgrund von Selbstkosten“ (LSP) zu kalkulieren. Auf Anforderung des Auftraggebers ist die Kalkulation hinsichtlich der Zusammensetzung des Gesamtpreises sowie der Zusammensetzung der Teilleistungen entsprechend aufgeschlüsselt vorzulegen.