

**Öffentlich-rechtlicher Vertrag  
über die Benutzung der öffentlichen Straßen  
der Stadt Karlsruhe  
durch die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH**

Zwischen

der **Stadt Karlsruhe**,  
vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup,  
Rathaus am Marktplatz,  
76124 Karlsruhe

– im Folgenden „**Stadt**“ genannt –

und

**Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH**,  
vertreten durch die Geschäftsführer Dr. Alexander Pischon und Ascan Egerer,  
Tullastr. 71,  
76131 Karlsruhe

– im Folgenden „**VBK**“ genannt –

wird zur Benutzung der öffentlichen Straßen der Stadt Karlsruhe  
zum Bau und zum Betrieb von Straßenbahnen und von zugehörigen Betriebsanlagen

vereinbart:



## Inhalt

|   |           |
|---|-----------|
| <b>A. Vorbemerkung</b> .....  | <b>4</b>  |
| <b>B. Benutzungsrecht</b> .....                                     | <b>6</b>  |
| § 1 Geltungsbereich des Vertrags.....                               | 6         |
| § 2 Begriffsbestimmungen .....                                      | 6         |
| § 3 Einräumung des Straßenbenutzungsrechts, ABB Straba.....         | 9         |
| § 4 Ausübung des Benutzungsrechts durch Dritte .....                | 12        |
| § 5 Recht auf Werbung.....  | 12        |
| <b>C. Nutzungsbedingungen</b> .....                                 | <b>13</b> |
| § 6 Verantwortung und Kostentragung .....                           | 13        |
| § 7 Mehrkostentragung.....  | 15        |
| § 8 Folgepflicht und Folgekostenpflicht.....                        | 16        |
| § 9 Leerrohre.....  | 17        |
| § 10 Mitbenutzungsrecht an Anlagen; Schienenentwässerung.....       | 17        |
| § 11 Bündelung von Bauvorhaben.....                                 | 18        |
| § 12 Interessen der VBK; Lichtsignalanlagen .....                   | 19        |
| § 13 Haftung.....   | 19        |
| § 14 Duldungs- und Mitwirkungspflichten der VBK .....               | 19        |
| § 15 Ersatzvornahme.....  | 20        |
| <b>D. Benutzungsentgelt und -dauer</b> .....                        | <b>21</b> |
| § 16 Benutzungsentgelt.....   | 21        |
| § 17 Inkrafttreten, Dauer des Benutzungsrechts und Kündigung .....  | 21        |
| § 18 Beseitigung der Anlage nach Wegfall des Benutzungsrechts ..... | 22        |
| <b>E. Schlussbestimmungen</b> .....                                 | <b>22</b> |
| § 19 Salvatorische Klausel .....                                    | 22        |
| § 20 Änderung des Vertrags.....                                     | 22        |
| § 21 Gütliche Einigung, Gerichtsstand.....                          | 23        |
| § 22 Ausfertigung .....   | 23        |

## **A. Vorbemerkung**

Die VBK ist im Besitz personenbeförderungsrechtlicher Genehmigungen für den Bau, den Betrieb und die Linienführung von Straßenbahnen. Die dem Straßenbahnbetrieb dienenden Anlagen befinden sich auf öffentlichen und tatsächlich-öffentlichen Straßen sowie – zu einem kleinen Teil – auf im Eigentum der Stadt befindlichen Grundstücken, die keine öffentlichen Verkehrswege sind (fiskalische Grundstücke).

Der vorliegende Vertrag trifft Vereinbarungen zur Benutzung dieser Grundstücke und die Bedingungen hierfür.

Die Vereinbarungen verfolgen insbesondere ein doppeltes Ziel: Zum einen soll der Stadt die Möglichkeit gegeben werden, ihrer Aufgabe nachzukommen, Verkehrsstörungen zu verhindern und die verschiedenen Belange der Straßennutzer und der sonstigen Gesichtspunkte, die in einem sachlichen Zusammenhang mit der Straße stehen, z.B. städteplanerische Belange und der Schutz des Straßenbildes, in Einklang zu bringen (Ausgleichs- und Verteilungsfunktion). Dies trägt der Erkenntnis Rechnung, dass die Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenraums zu lösungsbedürftigen Konflikten mit anderen Straßennutzern führen kann. Insoweit werden auch Regelungen über die Verteilung der Kosten getroffen.

Zum anderen soll der besonderen Bedeutung des Öffentlichen Personennahverkehrs mittels Straßenbahnen für die Stadt Rechnung getragen werden. Er ist für die Stadt Karlsruhe sehr wichtig zur Sicherstellung einer attraktiven, umweltgerechten und barrierefreien Mobilität ihrer Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge. Dies gilt insbesondere mit Blick auf das in der Stadt entwickelte, unter dem Namen „Karlsruher Modell“ auch international bekannte Verkehrskonzept. Es sorgt für eine spürbare Verkehrsverlagerung von der Stadt auf die Schiene. Der vorliegende Vertrag soll der VBK ermöglichen, das Karlsruher Modell – selbstverständlich unter Berücksichtigung der sonstigen wegebezogenen öffentlichen und privaten Belange – zu verwirklichen.

Dabei ist die Benutzung öffentlicher Straßen und sonstiger Grundstücke aus Praktikabilitätsgründen in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zusammengefasst.

Das Rechtsregime ist uneinheitlich: Die Benutzung gewidmeter Straßen bedarf als Sondernutzung nach § 31 Abs. 1 PBefG der Zustimmung des Straßenbaulastträgers. Für die

Benutzung der tatsächlich-öffentlichen Verkehrswege und fiskalischen Grundstücke ist allein die Zustimmung des Eigentümers notwendig.

Eine Trennung ist nicht möglich. Es liegen fließend ineinander übergehende Verkehrsflächen vor. Dabei liegt der tatsächliche und rechtliche Schwerpunkt bei der (Sonder-)Nutzung gewidmeter öffentlicher Straßen. Wie viele tatsächlich-öffentliche Straßen in Anspruch genommen werden, ist der Stadt nicht bekannt; sie geht jedoch davon aus, dass der ganz überwiegende Teil förmlich gewidmet ist oder als gewidmet gilt (vgl. § 5 Abs. 6 StrG BW). Hauptzweck des Vertrags ist die Regelung der Bedingungen der Nutzung öffentlicher Straßen (insbes. Verantwortung und Kostentragung; Folgepflicht; Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs) und des Benutzungsentgelts (vgl. § 31 Abs. 2, Abs. 6 PBefG). Die Vereinbarung dieser Benutzungsbedingungen und des -entgelts geben dem Vertrag ihr Gepräge; sie sind nach § 31 Abs. 2 PBefG dem öffentlich-rechtlichen Recht zuzuordnen.

Zur sachgerechten Kosten- und Risikoverteilung der Nutzung öffentlicher Straßen und sonstiger Grundstücke durch die VBK schließen die Parteien gemäß § 31 Abs. 2 PBefG mithin folgenden

öffentlich-rechtlichen Vertrag  
über die Benutzung der öffentlichen Straßen der Stadt Karlsruhe  
durch die VBK:

## **B. Benutzungsrecht**

### **§ 1**

#### **Geltungsbereich des Vertrags**

Dieser Vertrag regelt die Benutzung der im Stadtgebiet gelegenen öffentlichen Verkehrswege und fiskalischen Grundstücke der Stadt durch die VBK.

### **§ 2**

#### **Begriffsbestimmungen**

- (1) **Benutzen** im Sinne dieses Vertrags ist der Gebrauch öffentlicher Verkehrswege und sonstiger Grundstücke. Erfasst sind insbesondere Bau- und Instandhaltungsarbeiten sowie das Befahren der Gleise. Auf §§ 4, 31 PBefG wird verwiesen.
- (2) **Betriebsanlagen** im Sinne dieses Vertrags und der ABB Straba sind alle dem Straßenbahnbetrieb dienenden Anlagen. Dazu zählen u.a. die für den Aufenthalt und die Abfertigung der Fahrgäste bestimmten Anlagen (z.B. Haltestellen einschließlich der sog. Kap-Haltestellen) einschließlich der Zugänge von öffentlichen Verkehrswegen zu diesen Anlagen, der Ingenieurbauwerke, ihrer Beleuchtung und Abtrennungen zu anderen Verkehrsflächen. Die Parteien gehen davon aus, dass die Betriebsanlagen im Eigentum der VBK stehen (vgl. § 95 BGB).
- (3) **Bahnkörper** umfassen den Oberbau und den ihn tragenden Unterbau, der aus Erd-, Stütz- oder Ingenieurbauwerken bestehen kann. Bahnkörper sind straßenbündige, besondere und unabhängige Bahnkörper.
  - a) **Straßenbündige Bahnkörper** sind mit ihren Gleisen in Straßenfahrbahnen oder Gehwegflächen eingebettet.
  - b) **Besondere Bahnkörper** liegen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch vom übrigen Verkehrsraum mindestens durch Bordsteine, Hecken, Baumreihen oder andere ortsfeste körperliche Hindernisse getrennt. Sie umfassen den gesamten abgetrennten Bereich einschließlich der Trennungseinrichtungen, der Haltestellen, Überfahrten und Übergänge sowie der sonstigen Betriebseinrichtungen.

- c) **Unabhängige Bahnkörper** befinden sich aufgrund ihrer Lage oder Bauart außerhalb des Verkehrsraums öffentlicher Straßen. Sie umfassen die zur Verlegung der Schienen erforderlichen Einrichtungen wie Ingenieurbauwerke, Dämme, Gräben, Böschungen, Rasenbordsteine, Sicherheitsstreifen, Überfahrten, Übergänge und Haltestellen.
- (4) Zu **betriebstechnischen Einrichtungen** gehören die Fahrleitungs- und sonstigen Stromversorgungsanlagen, die Bahnbeleuchtungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen nebst Trage- und Schutzvorrichtungen samt allen Gebäuden, die diesen Anlagen dienen, sowie Verkehrszeichen und Einrichtungen aller Art, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Bahnverkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen.
- (5) Als **Gleiszone** werden der Bereich zwischen den Schienen und ein Grundstücksstreifen von je 70 cm Breite zu beiden Seiten der jeweils äußeren Fahrschiene bezeichnet. Bei mehrgleisigen Anlagen zählt auch die zwischen den Gleisen liegende Fläche zur Gleiszone. Die Fläche zwischen einem abgesetzten Bahnsteig und der jeweiligen äußeren Fahrschiene zählt auch dann zur Gleiszone, wenn der Abstand mehr als 70 cm beträgt. Bei Bahnanlagen, die auf besonderem oder unabhängigem Bahnkörper verlegt sind, ist die Gleiszone deckungsgleich mit dem Bahnkörper.
- (6) An **Haltestellen** werden abgesetzte und nicht-abgesetzte Bahnsteige unterschieden.
- a) **Abgesetzte Bahnsteige** sind Flächen, die von öffentlichen Straßen und Gehwegen deutlich abgegrenzt und äußerlich erkennbar für die Fahrgäste als Aufenthaltsort vor oder nach der Beförderung bestimmt sind. Dafür ist unterschiedlicher Belag ausreichend. Ein Bordstein ist nicht erforderlich. Eine Schräge oder Rampe gilt als dem Bahnsteig zugehörig.
- b) **Nicht-abgesetzte Bahnsteige** sind solche, die auf öffentlichen Verkehrswegen (insbes. Straßen oder Bürgersteigen) angelegt und von dem öffentlichen Verkehrsweg nicht deutlich abgegrenzt sind.
- (7) Als **Ingenieurbauwerke** werden bezeichnet: Brücken, Tunnel, Trogbauwerke, Stützbauwerke mit mindestens 1,5 Meter sichtbarer Höhe, Lärmschutzwände mit mindestens 2 Meter sichtbarer Höhe und Bauwerke, für die ein statischer Einzelstand-sicherheitsnachweis erforderlich ist (vgl. DIN 1076).

- (8) **Gemeinsame Bauwerkskonstruktionen** sind sämtliche statisch notwendigen Bauteile des Ingenieurbauwerkes, unabhängig von der Materialart. Bei Brücken sind dies im Regelfall die Widerlager, Stützen mit Fundamenten sowie der konstruktive Überbau einschließlich Lager und Übergangskonstruktionen.
- (9) **Verkehrsbezogene Bauteile** sind die auf dem konstruktiven Überbau aufgebrachten sichtbaren unterschiedlichen Ausstattungen für öffentliche Verkehrswege (z.B. Fahrbahn, Geh- und Radweg) und Schiene sowie sonstige Betriebsanlagen.
- (10) **Öffentliche Verkehrswege** sind öffentliche Straßen im Sinne von § 2 Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) und Bundesstraßen des Fernverkehrs im Sinne von § 1 Bundesfernstraßengesetz, soweit sie in der Straßenbaulast der Stadt liegen, sowie sonstige im Eigentum der Stadt stehende Wege, auf denen tatsächlich der öffentliche Verkehr eröffnet ist.
- (11) **Fiskalische Grundstücke** im Sinne dieses Vertrages sind im Eigentum der Stadt befindliche Grundstücke, die keine öffentlichen Verkehrswege sind.
- (12) **Bau** ist der Neubau oder die Änderung von Anlagen.
- (13) **Instandhaltung** ist die Wartung, Inspektion, Instandsetzung und Verbesserung von Betriebsanlagen (vgl. DIN 31051).
- (14) Die **Summe der Beförderungserlöse** umfasst die Tarifeinnahmen der VBK aus der Fahrgeldzuscheidung des KVV, sonstige Fahrgeldeinnahmen sowie Ausgleichszahlungen staatlicher Stellen für die vergünstigte und unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Menschen, Schülern, Auszubildenden sowie weiteren Personengruppen.
- (15) Im Übrigen gelten die Begriffsbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes, der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) und des Straßengesetzes Baden-Württemberg.

### § 3

#### Einräumung des Straßenbenutzungsrechts, ABB Straba

- (1) Die Stadt räumt der VBK Wegenutzungsrechte und Nutzungsrechte an im Stadtgebiet gelegenen fiskalischen Grundstücken in ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümerin (zivilrechtliche Gestattung) und in ihrer Eigenschaft als Straßenbaulastträgerin (öffentlich-rechtliche Zustimmung nach § 31 PBefG) nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen ein.
- (2) Die vor Abschluss dieses Vertrags eingeräumten zivilrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Wegenutzungsrechte und Nutzungsrechte an fiskalischen Grundstücken bestehen nach den Maßgaben dieses Vertrags fort, solange und soweit die VBK für den betreffenden Streckenabschnitt im Besitz einer entsprechenden personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung nach §§ 9, 15 PBefG ist.
- (3) Sofern die VBK auf Grund des Auslaufens oder Wegfalls der bisherigen Genehmigung, auf Grund einer Erweiterung oder wesentlichen Änderung des Unternehmens i. S. d. § 2 Abs. 2 Nr. 1 PBefG oder zur Umsetzung eines neuen Vorhabens eine personenbeförderungsrechtliche Genehmigung benötigt, entscheidet die Stadt im Einzelfall über die Erteilung des Wegenutzungsrechts für die im Stadtgebiet gelegenen öffentlichen Verkehrswege und über die Gestattung der Nutzung der im Stadtgebiet gelegenen fiskalischen Grundstücke. Dies gilt insbesondere für solche Vorhaben, die nach § 28 PBefG der Planfeststellung oder Plangenehmigung bedürfen einschließlich der Vorhaben, bei denen die Planfeststellung bzw. Plangenehmigung durch einen Bebauungsplan ersetzt wird. § 4 EKRg bleibt unberührt.

Die VBK beantragt die Erteilung des Nutzungsrechts bei der Stadt. Dem Antrag sind Unterlagen beizufügen, aus denen Folgendes klar ersichtlich sein muss:

- **Grundsätzliche Zustimmung des Gemeinderats**  
Dies kann in Form des Nahverkehrsplans/Verkehrsentwicklungsplans erfolgen.
- **Eingriffe in das städtische Umfeld und die bestehende Verkehrsinfrastruktur**  
Diese müssen klar erkennbar sein und durch Lagepläne, Querschnitte und nachvollziehbare Maßketten dargestellt werden. Daraus muss u.a. auch der Straßenaufbau für die Fahrbahnen, Gehwege und Parkplätze hervorgehen.
- **Auswirkung auf alle anderen Verkehrsarten**

Die Auswirkungen auf Fußgänger, Radfahrer, Kfz, Wirtschaftsverkehr usw. sind klar darzustellen. Der Nachweis der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ist für alle betroffenen Verkehrsarten zu erbringen.

Die Stadt kann weitere Unterlagen anfordern; dies gilt insbesondere dann, wenn Konfliktlagen erkennbar sind. Die Stadt entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen über die Erteilung des Wegenutzungsrechts. Die erteilten Wegenutzungsrechte sind auf die Dauer der jeweiligen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung befristet und von ihrem Bestand abhängig. Die Stadt kann die Erteilung des Nutzungsrechts mit weiteren Nebenstimmungen zur Sicherstellung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit öffentlichen und privaten wegebezogenen Belangen versehen. Die Betriebspflicht der VBK nach § 21 PBefG bleibt unberührt.

- (4) Für die Ausübung der Nutzungsrechte nach Abs. 1 bis 3 gelten die „Allgemeinen Bedingungen für die Benutzung der Straßen der Stadt Karlsruhe durch Straßenbahnen (Allgemeine Benutzungsbedingungen Straßenbahn – ABB Straba). Sie gelten für die Nutzung von fiskalischen Grundstücken entsprechend, soweit die Gestattung keine abweichenden Regelungen trifft. Die Vorgaben der ABB Straba sind auch dann zu beachten, wenn Verkehrswege oder fiskalischen Grundstücke nicht benutzt, sondern nur berührt werden. Die ABB Straba vom 13.11.2018 sind diesem Vertrag als **Anlage 1** beigefügt und dessen verbindlicher Bestandteil. Sie gelten nachrangig gegenüber den sonstigen Regelungen dieses Vertrags.

Die ABB Straba sollen dazu beitragen, die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an die öffentlichen Verkehrswege möglichst effektiv zu koordinieren, so dass der Straßenraum alle Funktionen bestmöglich erfüllen kann und durch Bauarbeiten möglichst wenig beeinträchtigt wird.

Um dies im Einzelfall sicherzustellen, enthalten die ABB Straba u.a. Bestimmungen zu den einzelnen Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen, die die VBK zum Zwecke des Baus, des Betriebs und der Linienführung vornehmen möchte.

Bedarf der Bau von Betriebsanlagen einer behördlichen Zulassung durch eine andere Behörde als die Stadt Karlsruhe, verständigen sich Stadt und VBK vor Einleitung des Genehmigungsverfahrens – in Konkretisierung der Planung nach Abs. 3 – über die Planung. Hierbei wird sichergestellt, dass keine ungelösten Konflikte mit anderen Nutzern der Verkehrswege und fiskalischen Grundstücke auf und unter der Erdoberfläche bestehen. Die Planung muss deshalb so detailliert sein, dass die

Konfliktfreiheit für alle Beteiligten beurteilbar und lösbar ist. Maßgeblich ist allein die technische Machbarkeit; gestalterische Fragen sind hierbei nicht zu klären. Beide Parteien werden auch die übrigen Betroffenen (insbesondere Leitungsträger) in die Vorabstimmung einbeziehen, um Verzögerungen und Konflikte im Zulassungsverfahren und der Ausführungsplanung so weit wie möglich zu vermeiden. Sofern dies die Stadt oder andere Betroffene zur Einschätzung ihrer Belange für erforderlich halten, erstellt die VBK Entwürfe der Querschnittspläne, die die Konfliktfreiheit hinsichtlich bestehender Leitungen, Einbauteile und sonstiger Anlagen (Straßenausstattung, Entwässerung, Strom, Gas, Wasser, Fernwärme, TK-Leitungen, Rohrschachtanlagen etc.) gewährleisten. Sobald sich die Parteien über die Planung verständigt und die betroffenen Leitungsträger bestätigt haben, dass die Planung aus ihrer Sicht unbedenklich ist, leitet die VBK das behördliche Zulassungsverfahren ein (ABB Straba B.IV).

Alle Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen, die die öffentlichen Verkehrswege berühren, werden vor ihrer Durchführung von der Stadt darauf überprüft, ob sie mit wegebezogenen öffentlichen und privaten Belangen vereinbar sind. Mit diesen Maßnahmen darf grundsätzlich erst nach Vorliegen der Aufbruchgenehmigung (als Sondernutzungserlaubnis) oder Eingang der Anzeige bei der Stadt begonnen werden (ABB Straba B.VI).

Die Stadt ist berechtigt, die ABB Straba im Benehmen mit der VBK an neue Erkenntnisse und Entwicklungen anzupassen (Fortschreibung). Sie wird dabei alle tangierten Belange, insbesondere die berechtigten Belange der VBK, berücksichtigen und dafür Sorge tragen, dass keine unverhältnismäßigen Belastungen entstehen.

Die Stadt wird die Regelungen der ABB Straba für alle Straßenbahnunternehmen im Geltungsbereich des Vertrags zur Geltung bringen. Sie wird darauf hinwirken, dass die ABB Straba – unter Anpassung an die unterschiedlichen Sachgesetzhelken – von allen Betrieben und Unternehmen beachtet werden, die die öffentlichen Verkehrswege der Stadt zum Zwecke der leitungsgebundenen Versorgung mit Strom, Gas, Wasser oder Wärme sowie der Entsorgung von Abwasser benutzen. Sie wirkt im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf hin, dass die Inhalte der ABB Straba von den Telekommunikationsunternehmen beachtet werden.

## **§ 4**

### **Ausübung des Benutzungsrechts durch Dritte**

- (1) Die VBK darf einem Dritten die Ausübung ihres Benutzungsrechts gemäß § 3 gestatten. Die Ausübung sonstiger Rechte aus diesem Vertrag, insbesondere des Mitbenutzungsrechts an Anlagen und des Anschlussrechts an Entwässerungsanlagen gemäß § 10, darf die VBK Dritten nur gestatten, wenn und soweit sie dem Dritten auch die Ausübung ihres Benutzungsrechts an öffentlichen Verkehrswegen und sonstigen im Eigentum der Stadt stehenden Flächen gemäß § 3 nach Maßgabe des Satzes 1 gestattet. Die isolierte Gestattung der Ausübung sonstiger Rechte aus diesem Vertrag ist ausgeschlossen.
- (2) Die Stadt ist zu informieren. Sie ist berechtigt, der Gestattung zu widersprechen, wenn der Dritte keine Gewähr dafür bietet, dass er die aus diesem Vertrag folgenden Pflichten in mindestens gleicher Weise wie die VBK erfüllt. Die gesetzlichen Entscheidungszuständigkeiten hinsichtlich der Betriebserlaubnis nach §§ 9, 15 PBefG bleiben unberührt.
- (3) Gestattet die VBK einem Dritten die Ausübung des Benutzungsrechts, ist sie verpflichtet, sämtliche Pflichten und Bindungen aus diesem Vertrag einschließlich der ABB Straba dem Dritten weiterzugeben. Sie haftet gegenüber der Stadt für alle Handlungen oder Unterlassungen des Dritten ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden.

## **§ 5**

### **Recht auf Werbung**

- (1) Die VBK hat das Recht, im Bereich der Betriebsanlagen Werbeanlagen zu errichten und zu betreiben. Ausgenommen sind Werbeanlagen im Bereich der Zugänge von öffentlichen Verkehrswegen zu den Betriebsanlagen. Die Werbeanlagen dürfen gegenüber den Betriebsanlagen nur eine untergeordnete Funktion einnehmen. Die Errichtung und der Betrieb von selbständigen Werbeanlagen ist nicht gestattet. Bestehende Anlagen, die rechtmäßig errichtet wurden, genießen Bestandsschutz. Die VBK darf – im Sinne des Bestandsschutzes – zudem Werbeanlagen errichten und betreiben, sofern und soweit sie hierzu aus dem laufenden Vertrag mit der DSM Deutsche Städte Medien GmbH vom 09.08.2013 verpflichtet ist.

- (2) Werbeanlagen im Bereich der Betriebsanlagen dürfen nur so errichtet werden, dass die Sicht auf Werbeflächen Dritter im öffentlichen Straßenraum nicht erheblich beeinträchtigt wird.
- (3) Von den Regelungen des Vertrags unberührt bleiben eventuell erforderliche Genehmigungen zur Errichtung und dem Betrieb der Werbeanlagen sowie dafür anfallende Verwaltungsgebühren. Ein gesondertes Entgelt neben dem Benutzungsentgelt nach § 16 wird nicht erhoben.

### **C. Nutzungsbedingungen**

#### **§ 6**

#### **Verantwortung und Kostentragung**

- (1) Maßgebend für die Kostentragung im Rahmen der Kombilösung ist das Veranlassungsprinzip. Derjenige trägt die gesamten Investitionskosten, auf dessen Veranlassung die Maßnahme getätigt wird. Abweichungen sind aus besonderem Grund möglich. Ein solcher liegt insbesondere vor, wenn bei geförderten Maßnahmen ein Wertausgleich durch die Förderbehörde festgesetzt wurde oder dem Nichtveranlasser ein Vorteil durch die Maßnahme entsteht. Dies bedarf einer Regelung im Einzelfall.
- (2) Für alle übrigen Fälle richtet sich die Verteilung der Verantwortung und der Kostentragungslast zwischen der Stadt und der VBK nach **Anlage 2**. Soweit darin die AVG genannt ist, geschieht dies rein nachrichtlich, um die Bauwerksverantwortlichkeit und -kostentragung im Stadtgebiet möglichst umfassend abzubilden. Sofern in der **Anlage 2** keine Regelungen getroffen sind und dieser Vertrag keine abweichenden Regelungen trifft, gelten die nachfolgenden Grundsätze. Bestehende Vereinbarungen zur Verantwortung und Kostentragung werden durch diese Regelungen ersetzt. Zwingende Vorschriften des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bleiben unberührt.
- (3) Jede Vertragspartei ist für ihre Anlagen umfassend verantwortlich und kostentragungspflichtig. Anlagen der Stadt sind die öffentlichen Verkehrswege und die in ihrem Eigentum stehenden fiskalischen Grundstücke, jeweils samt Zubehör. Anlagen der VBK sind alle Betriebsanlagen. Die Anlagenverantwortung umfasst insbesondere die Durchführung der erforderlichen Bau- und Instandhaltungsarbeiten sowie die

Reinigung, Abfallentsorgung, Entwässerung, Winterdienst, Beleuchtung sowie die Sicherstellung der Verkehrssicherheit. Die Kostentragungspflicht umfasst alle Kosten, die aus der Wahrnehmung der Anlagenverantwortung entstehen.

- (4) Bei gemischt-genutzten Anlagen liegt die Anlagenverantwortung im Hinblick auf gemeinsame Bauwerkskonstruktionen bei der Stadt. Im Übrigen ist jede Vertragspartei für ihre Anlagenteile (innerhalb der gemischt-genutzten Anlagen, z.B. für die verkehrsbezogenen Anlagenteile) verantwortlich. Soweit die Stadt die Anlagenverantwortung im Hinblick auf gemeinsame Bauwerkskonstruktionen trägt, entscheidet sie, ob, wann und wie die Maßnahmen an den Anlagen durchgeführt werden, und führt sie selbst durch oder lässt sie durch Dritte durchführen. Die Stadt berücksichtigt dabei die Belange der VBK und setzt sich in allen wesentlichen Fragen mit der VBK ins Benehmen.

Etwaige Aufträge an Dritte erteilt die Stadt im eigenen Namen, sofern die beauftragten Maßnahmen nach untenstehenden Grundsätzen eindeutig ihrer Kostenverantwortung zuzuordnen sind. Alle anderen Aufträge an Dritte erteilt die Stadt – je nach den Umständen des Einzelfalls – nach ihrer Wahl im eigenen Namen oder offenkundig im Namen der VBK. Die VBK erteilt hiermit der Stadt und deren jeweiligen Vertretungsberechtigten die Vollmacht, Aufträge an Dritte in Bezug auf gemischt-genutzte Anlagen in Auftrag zu geben. Die Vollmacht berechtigt die Stadt, im Namen der VBK unter Berücksichtigung der Gremienerfordernisse der VBK alle Handlungen vorzunehmen, Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen, die zur Auftragsvergabe und sonstigen Durchführung von Maßnahmen an den Anlagen notwendig oder zweckmäßig erscheinen. Die Regelungen etwaiger Zuschussgeber sind einzuhalten.

Die anfallenden Kosten werden nach Nutzungsanteilen verursachungsgerecht aufgeteilt. Es gelten folgende Grundsätze:

- Eindeutig verkehrsbezogene Bauteile (z.B. Straße, Schiene) werden bis einschließlich der Abdichtung getrennt abgerechnet und bezahlt.
- Eindeutig getrennte Bauwerkskonstruktionen mit jeweils ebenso eindeutiger funktionaler Zuordnung Straße / Schiene werden jeweils getrennt abgerechnet und bezahlt.
- Gemeinsame Bauwerkskonstruktionen werden nach verursachergerechten Nutzungsanteilen, in der Regel nach den anteiligen genutzten Bauwerksbreiten aufgeteilt und abgerechnet.

Diese Grundsätze gelten für alle anfallenden Kosten einschließlich externer Planungs- und Baukosten. Interne Verwaltungskosten werden gegenseitig nicht verrechnet. Unberührt bleiben eventuell anfallende Verwaltungsgebühren. Abweichende Vereinbarungen hinsichtlich der Kosten sind zulässig. Ein Anspruch auf Abschluss einer abweichenden Vereinbarung besteht nicht.

Hat die Stadt die in ihre Kostenlast fallenden Maßnahmen im Namen der VBK in Auftrag gegeben, stellt die VBK der Stadt den auf diese entfallenden Anteil in Rechnung. Die Parteien verständigen sich möglichst frühzeitig, spätestens vor Rechnungsstellung über die verursachungsgerechte Aufteilung der Kosten.

- (5) Beiden Parteien steht es frei, bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben den jeweils anderen oder Dritte gegen Verrechnung als Dienstleister zu beauftragen. Die Vermessungsdienstleistungen, die die Stadt (Liegenschaftsamt) für die VBK erbringt, werden gesondert vergütet.

## **§ 7**

### **Mehrkostentragung**

- (1) Die Stadt kann von der VBK den Ersatz der Mehrkosten verlangen, die ihr durch die Nutzung ihrer öffentlichen Verkehrswege und fiskalischen Grundstücke durch die VBK entstehen. Die Mehrkosten ergeben sich aus einem Vergleich der Kosten der Stadt bei unterstellter fehlender Benutzung der öffentlichen Verkehrswege und fiskalischen Grundstücke durch die VBK (hypothetische Situation) mit den tatsächlichen Kosten der Stadt in der Situation der Benutzung der öffentlichen Verkehrswege und fiskalischen Grundstücke durch die VBK (reale Situation). Dies umfasst insbesondere Mehrkosten bei der Herstellung, Erweiterung, Änderung, Verlegung oder Instandhaltung von Verkehrswegen, Entwässerungseinrichtungen und sonstigen städtischen Anlagen. Werden Kosten nicht nur durch die Straßenbahn, sondern auch durch den sonstigen Straßenverkehr oder andere Gründe veranlasst, bestimmt sich die Höhe des Kostenerstattungsanspruchs nach dem Maß der Verursachung.
- (2) Sofern die städtischen Maßnahmen durch grabungslose Verfahren unter der Infrastruktur der VBK (z.B. Gleistrageplatte aus Beton) realisiert werden können, damit die Betriebsanlagen der VBK unberührt bleiben, nimmt die Stadt den Anspruch auf Mehrkostenersatz nicht wahr. In allen übrigen Fallkonstellationen bleibt der Anspruch bestehen.

- (3) § 31 Abs. 3 PBefG bleibt unberührt.

## **§ 8**

### **Folgepflicht und Folgekostenpflicht**

- (1) Die Stadt kann eine Änderung der Betriebsanlagen verlangen, sofern dies als Folge einer Änderung öffentlicher Verkehrswege notwendig und rechtlich zulässig ist. Die VBK führt die verlangten Änderungen nach Weisung der Stadt unverzüglich durch. Die Stadt wird die VBK vor der Durchführung von Maßnahmen unterrichten, die eine Änderung von Betriebsanlagen notwendig machen werden. Mit der Unterrichtung gibt die Stadt der VBK Gelegenheit zur Stellungnahme. Ziel ist, die Änderung der Betriebsanlagen auf das notwendige Maß zu beschränken. Der mit der Maßnahme angestrebte Zweck soll möglichst mit den für beide Seiten geringsten Aufwendungen erreicht werden. Die Stellungnahme der VBK hat spätestens bis zum Ablauf eines Monats nach Unterrichtung gegenüber der Stadt zu erfolgen. Folgt die Stadt einer ihr fristgerecht zugegangenen Stellungnahme vollständig oder teilweise nicht, so teilt sie der VBK die Begründung hierfür vor Beginn der Baumaßnahmen mit. Für Unterrichtungen, Stellungnahmen und Begründungen nach Maßgabe dieses Absatzes gilt jeweils die Schriftform als vereinbart.
- (2) Die mit der Änderung von Betriebsanlagen, die die Stadt nach Abs. 1 verlangen kann, verbundenen Kosten werden von der VBK getragen. Die Stadt erstattet der VBK auf deren Antrag 40 % der notwendigen Kosten. Erfolgt die Änderung der Betriebsanlagen auf Veranlassung der VBK, so trägt die VBK die entstehenden Kosten in vollem Umfang.
- (3) Wird die Umlegung oder Änderung von einem Dritten veranlasst, so werden die Vertragspartner im Rahmen der ihnen zustehenden rechtlichen Möglichkeiten darauf hinwirken, dass die hieraus resultierenden Kosten von dem Veranlasser getragen werden. Dritte im Sinne dieser Bestimmung sind nicht Unternehmen, die mittelbar oder unmittelbar im Eigentum der Stadt stehen. Vereinbarungen der VBK mit Dritten bleiben unberührt.
- (4) Hat die Stadt Ersatzansprüche gegenüber Dritten oder leisten Dritte Zuschüsse, sind diese zur Minderung der Änderungskosten zu verwenden, soweit dies mit der Zweckbestimmung der geleisteten Zuschüsse in Einklang steht.

- (5) Die Regelungen der Absätze 1 bis 4 gelten auch dann, wenn die Stadt Straßenbauvorhaben im öffentlichen Interesse durch Eigenbetriebe, Eigengesellschaften oder Kommunalanstalten durchführt.

## **§ 9**

### **Leerrohre**

- (1) Die VBK darf Leerrohre nur verlegen, sofern diese zum Zwecke des Baus, des Betriebs und der Linienführung erforderlich sind oder wenn die Stadt die Verlegung im Einzelfall bestimmt. Die VBK kann mit Zustimmung der Stadt ausnahmsweise zusätzliche Leerrohre verlegen, sofern dies mit Blick auf künftige bau- und betriebliche Belange sinnvoll ist. Die Zustimmung kann nur verweigert werden, wenn gewichtigere Belange entgegenstehen, insbesondere Kapazitätsprobleme mit Blick auf die Leitungen und Anlagen anderer Straßennutzer zu befürchten sind.
- (2) Die VBK darf Leerrohre nur unterhalb der Gleiszone (§ 2 Abs. 5) verlegen. Die VBK darf mit Zustimmung der Stadt Leerrohre ausnahmsweise in einer erweiterten Gleiszone von je 1,10 m Breite zu beiden Seiten der jeweils äußeren Fahrschiene und 1,20 m in der Tiefe im öffentlichen Straßenraum verlegen, wenn keine gewichtigeren Belange entgegenstehen, insbesondere Kapazitätsprobleme mit Blick auf die Leitungen und Anlagen anderer Straßennutzer zu befürchten sind. In anderen Bereichen der Fahrbahn dürfen Leerrohre nicht verlegt werden. Ausgenommen sind Ein- und Ausfädelungen; diese sind mit einer Überdeckung von mindestens 1,0 m im Verkehrsraum zu verlegen. Im Übrigen gelten die Bestimmungen der ABB Straba. Die Stadt kann im Einzelfall Abweichungen zulassen.
- (3) § 77i Abs. 6 TKG bleibt unberührt.

## **§ 10**

### **Mitbenutzungsrecht an Anlagen; Schienenentwässerung**

- (1) Die Vertragspartner können Masten und Leerrohre des jeweils anderen bei vorhandener Kapazität unter Berücksichtigung betrieblicher Belange zum Eigenbedarf mitnutzen, soweit kein Interesse des jeweils anderen Vertragspartners entgegensteht und sich die Parteien hierüber verständigt haben.

- (2) Beide Vertragspartner haben unter Beachtung der Satzung der Stadt über die öffentliche Abwasserbeseitigung (Entwässerungssatzung) das Recht, ihre Entwässerungsanlagen an diejenigen des jeweils anderen auf eigene Kosten anzuschließen. Die VBK konzipiert die Entwässerung der Betriebsanlagen bei straßenbündigen Bahnkörpern nach den Standards der Stadt. Die anfallenden Kosten bei Instandhaltung und Reinigung werden bei allen Entwässerungsanlagen nach Nutzungsanteilen verursachungsgerecht aufgeteilt. Die Stadt trägt die Kosten, die ihr auch ohne Benutzung der öffentlichen Verkehrswege und fiskalischen Grundstücke durch die VBK entstanden wären. Die VBK trägt die darüber hinaus gehenden Kosten (vgl. § 7 Abs. 1). Die Stadt legt die Nutzungsanteile im Benehmen mit der VBK fest.

## **§ 11**

### **Bündelung von Bauvorhaben**

- (1) Die VBK und die Stadt sind – wie auch die Leitungsträger – verpflichtet, notwendige Straßenaufbrüche durch Bündelung ihrer Vorhaben zu minimieren.
- (2) Die VBK hat nach Maßgabe der ABB Straba die Möglichkeit und die Pflicht, sich an andere Bauvorhaben im Sinne der Koordinierung anzuschließen.
- (3) Die VBK verpflichtet sich, der Stadt gegen angemessene Vergütung die Mitverlegung von Leitungen, Leerrohren und Einzugsschächten zur eigenen Nutzung in Gräben zu ermöglichen, die für Arbeiten an den Betriebsanlagen ausgehoben werden. Zu diesem Zweck wird die VBK die Stadt im Rahmen der Koordination von Baumaßnahmen nach den ABB Straba über die geplante Baumaßnahme und die Möglichkeit der Mitverlegung informieren und die gemeinsame Verlegung mit der Stadt abstimmen. Die vorstehenden Verpflichtungen (Abs. 3 Sätze 1 und 2) gelten auch umgekehrt seitens der Stadt gegenüber der VBK mit der Maßgabe, dass sich die Mitverlegung innerhalb der Regelungen des § 9 bewegt. Eine räumliche Erweiterung der Rechte der VBK ist damit nicht verbunden.
- (4) Die Abstimmung über die gemeinsame Durchführung von Arbeiten einschließlich der Aufteilung der Kosten erfolgt im Einzelfall durch gesonderte Vereinbarung. Die Stadt hat jedoch das Recht, die Projektleitung zu übernehmen und zu bestimmen, welche Vertragspartei welche Arbeiten durchführt. Die Aufteilung der Kosten bleibt gesonderter Vereinbarung vorbehalten.

## **§ 12**

### **Interessen der VBK; Lichtsignalanlagen**

Die Stadt wird bei ihren Entscheidungen die berechtigten Belange der VBK insbesondere unter Beachtung der Grundsätze des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) im rechtlich zulässigen Rahmen berücksichtigen. Dazu zählt auch das Interesse der VBK, an den Lichtsignalanlagen mit Blick auf die ihr obliegende Betriebs- und Beförderungspflicht im Rahmen der ihr erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung und das „Karlsruher Modell“ im Rahmen des rechtlich Zulässigen und der städtischen Mobilitätskonzepte soweit wie möglich bevorrechtigt zu sein.

## **§ 13**

### **Haftung**

- (1) Die Haftung der Vertragspartner im Außenverhältnis richtet sich nach den jeweils einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen.
- (2) Ein Vertragspartner kann von dem anderen Vertragspartner Freistellung verlangen, wenn er von Dritten auf Grund von Umständen in Anspruch genommen wird, für die nach den Regelungen dieses Vertrags (z.B. § 6 i.V.m. Anlage 2) der andere Vertragspartner verantwortlich zeichnet.

## **§ 14**

### **Duldungs- und Mitwirkungspflichten der VBK**

- (1) Die VBK duldet die Einwirkungen auf den Bau, Bestand und Betrieb der Betriebsanlagen, die im Zusammenhang mit der Erfüllung der öffentlichen Aufgaben der Stadt notwendig sind, soweit dies rechtlich zulässig ist. Die Stadt kann eine Mitwirkung der VBK verlangen, sofern dies im öffentlichen Interesse der Stadt notwendig ist. Die Stadt wird bei der Entscheidung berücksichtigen, dass die VBK nach §§ 21, 22 PBefG einer Betriebs- und Beförderungspflicht im Rahmen der ihr erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung unterliegt. Sie wird eine Duldung oder Mitwirkung von der VBK nur verlangen, wenn den Interessen der VBK gewichtigere Belange entgegenstehen. Die VBK führt die verlangten Mitwirkungshandlungen nach Weisung der Stadt unverzüglich unter Berücksichtigung betrieblicher und

organisatorischer Notwendigkeiten durch. Ersatzansprüche sind ausgeschlossen. Ansprüche des Unternehmens gegen Dritte bleiben unberührt.

- (2) Die VBK wird der Stadt jederzeit die Überprüfung der Einhaltung der Pflichten aus diesem Vertrag ermöglichen. Dies umfasst insbesondere die Verpflichtung, der Stadt oder deren Beauftragten nach vorheriger Ankündigung mit angemessener Frist Zutritt zu den Betriebsanlagen zu gewähren und erforderliche Unterlagen einsehen zu lassen, sofern dies datenschutzrechtlich zulässig ist. Ansprechpartner seitens der VBK ist die Geschäftsleitung. Bei Gefahr im Verzug entfällt die Notwendigkeit der vorherigen Ankündigung.

## **§ 15**

### **Ersatzvornahme**

- (1) Kommt die VBK einer Verpflichtung, die sich aus diesem Vertrag ergibt, trotz vorheriger schriftlicher Aufforderung innerhalb einer ihr gesetzten angemessenen Frist nicht nach, so ist die Stadt berechtigt, das nach ihrem Ermessen Erforderliche auf Kosten der VBK zu veranlassen. Etwaige Aufträge an Dritte erteilt die Stadt – je nach den Umständen des Einzelfalls – nach ihrer Wahl im eigenen Namen oder offenkundig im Namen der VBK. Die VBK erteilt hiermit der Stadt und deren jeweiligen Vertretungsberechtigten die Vollmacht, alle Handlungen vorzunehmen, Erklärungen abzugeben und entgegenzunehmen, die zur Auftragsvergabe und sonstigen Durchführung von Maßnahmen zur Erfüllung der Verpflichtungen aus diesem Vertrag notwendig oder zweckmäßig erscheinen. Dies umfasst auch die Planung, Ausschreibung, Vergabe, Bauüberwachung und Abnahme. Die Kosten trägt die VBK. Die Stadt wird die Gremienerfordernisse der VBK beachten.
- (2) Die Stadt kündigt der VBK die beabsichtigten Maßnahmen an. Sofern Maßnahmen zur Beseitigung von Störungen oder Gefahren keinen Aufschub dulden, können Aufforderung, Fristsetzung und Ankündigung unterbleiben. In diesen Fällen setzt die Stadt die VBK von den Maßnahmen unverzüglich in Kenntnis.
- (3) Etwaige Sonderregelungen in den ABB Straba einschließlich Selbsteintrittsrechten der Stadt bleiben unberührt.

## **D. Benutzungsentgelt und -dauer**

### **§ 16**

#### **Benutzungsentgelt**

Für die Einräumung des Rechts zur Benutzung der in § 3 genannten Flächen zahlt die VBK der Stadt ein Entgelt in Höhe von 2,5 % der Summe ihrer Beförderungserlöse (Definition in § 2 Abs. 14 des Vertrags). Das Entgelt ist jährlich zum 01.07. für das laufende Geschäftsjahr fällig.

### **§ 17**

#### **Inkrafttreten, Dauer des Benutzungsrechts und Kündigung**

- (1) Dieser Vertrag tritt mit seiner Unterzeichnung, frühestens jedoch am 01.01.2019, in Kraft. Er tritt an die Stelle aller bisherigen rechtlichen Regelungen zwischen der Stadt und VBK, insbesondere des Konzessionsvertrags zwischen der Stadt Karlsruhe und den Verkehrsbetrieben Karlsruhe GmbH sowie der Karlsruher Schieneninfrastruktur Gesellschaft mbH vom 12.06.2017 sowie bestehender Gestattungsverträge. Die bisherigen Regelungen verlieren mit Inkrafttreten dieses Vertrags ihre Gültigkeit. § 3 Abs. 2, Abs. 4, § 6 Abs. 2 dieses Vertrags bleiben unberührt. Der Konzessionsvertrag zwischen der Stadt Karlsruhe und den Verkehrsbetrieben Karlsruhe GmbH sowie der Karlsruher Schieneninfrastruktur Gesellschaft mbH vom 12.06.2017 bleibt jedoch gültig, soweit seine Regelungen die Karlsruher Schieneninfrastruktur Gesellschaft mbH betreffen. Insbesondere die dortigen Regelungen zwischen der Stadt und der Karlsruher Schieneninfrastruktur Gesellschaft mbH bleiben durch den vorliegenden Vertrag unberührt.
- (2) Der Vertrag endet nach Ablauf von 20 Jahren. Die Stadt kann den Vertrag bereits zuvor mit einer Frist von 12 Monaten jeweils zum Jahresende kündigen, frühestens jedoch zum Ablauf von 10 Jahren nach Inkrafttreten des Vertrages. Die Kündigung bedarf der Schriftform. Das Recht zur Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.
- (3) Wird der Vertrag nach Abs. 2 gekündigt, so treten seine Bestimmungen mit Auslaufen der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen sukzessive außer Kraft.

## **§ 18**

### **Beseitigung der Anlage nach Wegfall des Benutzungsrechts**

- (1) Soweit ein Benutzungsrecht wegfällt, beseitigt die VBK die Anlage auf Verlangen und nach den Weisungen der Stadt und stellt den ordnungsgemäßen Zustand wieder her; § 6 (Verantwortung und Kostentragung) gilt sinngemäß. Bei der Durchführung der Arbeiten ist die ABB Straba zu beachten.
- (2) Können die Anlagen nach Abs. 1 von einem anderen Unternehmen weiterbenutzt werden, das anstelle der VBK eine personenbeförderungsrechtliche Genehmigung und ein Wegenutzungsrecht erhalten hat, so wird die VBK mit dem anderen Unternehmen vorrangig über die Überlassung der Anlagen an dieses verhandeln. Die Stadt wird den Beseitigungsanspruch nach Abs. 1 nicht geltend machen, sofern das andere Unternehmen die Anlagen übernimmt, weiterbenutzt und Gewähr dafür bietet, dass es die aus diesem Vertrag folgenden Pflichten in mindestens gleicher Weise wie die VBK erfüllt.
- (3) Für die Erfüllung dieser Verpflichtungen kann die Stadt die Stellung einer Sicherheit verlangen.

## **E. Schlussbestimmungen**

### **§ 19**

#### **Salvatorische Klausel**

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein, so wird dadurch die Wirksamkeit des Vertrages im Übrigen nicht berührt. Die Vertragsparteien werden die unwirksamen Bestimmungen durch solche ersetzen, die dem Sinn und Zweck des Vertrages weitestmöglich entsprechen. Dasselbe gilt, soweit der Vertrag planwidrige Lücken enthält, die ergänzt werden müssen.

### **§ 20**

#### **Änderung des Vertrags**

Mündliche Nebenvereinbarungen sind nicht getroffen. Jede Änderung oder Ergänzung dieses Vertrages einschließlich dieser Bestimmung bedarf der Schriftform.

## § 21

### Gütliche Einigung, Gerichtsstand

- (1) Bei Streitigkeiten über den Inhalt oder den Vollzug des Vertrages werden die Vertragsparteien eine gütliche Einigung anstreben. Gelingt dies nicht, so entscheiden die Verwaltungsgerichte, sofern sich beide Vertragspartner nicht auf die Einsetzung eines Schiedsgerichts oder die Einholung eines Schiedsgutachtens einigen.
- (2) Gerichtsstand ist Karlsruhe.

## § 22

### Ausfertigung

Jede Partei erhält eine Ausfertigung dieses Vertrags.

Karlsruhe, den  
Stadt Karlsruhe

---

Dr. Frank Mentrup  
Oberbürgermeister

Karlsruhe, den  
Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH

---

Dr. Alexander Pischon

---

Ascan Egerer