

VERKEHRSVERTRAG
FÜR DIE VERKEHRSLEISTUNGEN
AUF DEN LINIEN DES NETZES 7A LOS 2
(STADTBAHNLEISTUNGEN KARLSRUHE)

zwischen

1. dem Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Dorotheenstraße 8, 70173 Stuttgart, dieses vertreten durch den Minister für Verkehr Baden-Württemberg, Herr Winfried Hermann, MdL,

– im Folgenden „**Land**“ genannt –
2. dem Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, Bahnhofstraße 1, 67655 Kaiserslautern, dieser vertreten durch den Landrat in seiner Funktion als Verbandsvorsteher, Herr Dr. Fritz Brechtel,

– im Folgenden „**Zweckverband ÖPNV Süd**“ genannt –
3. dem Landkreis Karlsruhe, Beierteimer Allee 2, 76137 Karlsruhe, dieser vertreten durch den Landrat, Herr Dr. Christoph Schnaudigel,

– im Folgenden „**Landkreis Karlsruhe**“ genannt –
4. dem Landkreis Germersheim, Luitpoldplatz 1, 76726 Germersheim, dieser vertreten durch den Landrat, Herr Dr. Fritz Brechtel,

– im Folgenden „**Landkreis Germersheim**“ genannt –
5. der Stadt Karlsruhe, Karl-Friedrich-Str. 10, 76133 Karlsruhe, diese vertreten durch den Oberbürgermeister, Herr Dr. Frank Mentrup,

– im Folgenden „**Stadt Karlsruhe**“ genannt –

6. der Stadt Heilbronn, Marktplatz 7, 74072 Heilbronn, diese vertreten durch den Oberbürgermeister, Herr Harry Mergel,

– im Folgenden „**Stadt Heilbronn**“ genannt –

nachfolgend jeweils einzeln auch als „Auftraggeber“ oder „Gruppenmitglied“ und

als Gruppe von Behörden auch gemeinsam als „**Auftraggeber**“ bezeichnet

und

der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe, vertreten durch die Geschäftsführung

– nachfolgend „**EVU**“ genannt –

– Auftraggeber und EVU auch einzeln als „Partei“ oder gemeinsam als „Parteien“ bezeichnet –

Inhaltsverzeichnis

PRÄAMBEL.....	3
§ 1 Vertragsgegenstand und Vertragsgrundlagen	7
§ 2 Rechtsstellung.....	7
§ 3 Zusammenarbeit der Parteien.....	8
§ 4 Betrieb.....	8
§ 5 Fahrzeuge	9
§ 6 Sicherheit des Betriebs	9
§ 7 Personal	9
§ 8 Fahrscheine und Tarife	10
§ 9 Vertrieb	10
§ 10 Fahrgastinformationen.....	10
§ 11 Marketing	10
§ 12 Sicherheiten	10
§ 13 Versicherung	11
§ 14 Subunternehmer.....	14
§ 15 Infrastruktur	15
§ 16 Nutzung von Ökostrom	16
§ 17 Zuschuss.....	17
§ 18 Anrechnung von Fahrgeldeinnahmen, sonstigen Einnahmen und Erlösen sowie Gewährleistungsansprüchen.....	20
§ 19 Nachweis der Fahrgeldeinnahmen, sonstigen Einnahmen und Erlöse.....	22
§ 20 Dynamisierung des Zuschussanspruches	22
§ 21 Abschlagszahlungen.....	23
§ 22 Anreizsystem (Qualitätssicherung).....	24
§ 23 Jahresrechnung.....	24
§ 24 Leistungsänderungen	25
§ 25 Kapazitätsänderungen.....	28
§ 26 Fahrzeugreserve	29
§ 27 Bestellung von Schienenersatz- und Busnotverkehr.....	31
§ 28 Gewährleistung.....	31
§ 29 Minderungen	32
§ 30 Vertragsstrafen.....	35
§ 31 Schadenersatz	39
§ 32 Vertragslaufzeit und Kündigung	41
§ 33 Betriebsübergang an ein nachfolgendes EVU	42
§ 34 Tariftreue.....	43
§ 35 Personalübergang bei einem Wechsel des Betreibers.....	43
§ 36 Haftung der Mitglieder der Gruppe von Behörden	44
§ 37 Schlichtung.....	45
§ 38 Aufgabenverteilung zwischen den Aufgabenträgern.....	45
§ 39 Schlussbestimmungen.....	46

Anlagen:

- Anlage 1 Fahrplan und Verkehrsleistung
 - Anhang 1 Grenzpunkte
 - Anhang 2 entfällt
 - Anhang 3 Kapazitätsreduktion
- Anlage 2 Qualität
 - Anhang 1 Begriffsdefinitionen
 - Anhang 2 Anforderungen an automatische Zählsysteme (AFZS) und Fahrgastzählungen
 - Anhang 3 Datenformat manuelle Zählungen
 - Anhang 4 Nachweispflichten
 - Anhang 5 entfällt
 - Anhang 6 Vorlage Statusberichtsdaten
 - Anhang 7 Regelung zur Nutzung von automatischen Fahrgastzählungssystemen (AFZS) im KVV vom August 2018
- Anlage 3 Fahrzeuglastenheft
 - Anhang 1 entfällt
 - Anhang 2 entfällt
 - Anhang 3 entfällt
 - Anhang 4 Fahrzeugbeschreibung ET 2010
 - Anhang 5 Fahrzeugbeschreibung GT8-100C 25
 - Anhang 6 Fahrzeugbeschreibung GT8-100D 25
 - Anhang 7 Fahrzeugbeschreibung GT6/8-70D/N
 - Anhang 8 Beschreibung NET 2012
 - Anhang 9 Lastenheft TramTrain
- Anlage 4 Betrieb
- Anlage 5 Sicherheit
- Anlage 6 Personal
- Anlage 7 Tarife
 - Anhang 1 SSt Einnahmemeldung
 - Anhang 2 Übersicht Erlöse
- Anlage 8 Vertrieb
 - Anhang 1 NVBW FAA-Konzept
 - Anhang 2 CD Manual
 - Anhang 3 entfällt
 - Anhang 4 Vertrieb SQ1
- Anlage 9 Fahrgastinformation
- Anlage 10 Reisendeninformationsdaten
- Anlage 11 Marketing
 - Anhang 1 entfällt
- Anlage 12 Haftpflichtversicherung
- Anlage 13 Kalkulationsschema
 - Anhang 1 entfällt
- Anlage 14 Vordruck Abrechnung

Anlage 15 Personalinformationen

Anlage 16 entfällt

Anlage 17 Anforderungen an die Trennungsrechnung

ENTWURF

PRÄAMBEL

Dieser Verkehrsvertrag ist eine Vereinbarung nach Art. 3 Abs. 1 i.V.m. Art. 9 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23.10.2007 (ABl. L 315, Seite 1). Der Auftrag wird gem. Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/2338 von den Mitgliedern der Gruppe von Behörden im Sinne von Art. 2 lit. b) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/2338 (im Folgenden bezeichnet als VO 1370/2007) erteilt.

Die Gruppe von Behörden ist der Auftraggeber. Sie hat den Zweck, mit diesem Vertrag das bewährte Karlsruher Modell zu sichern und weiterzuentwickeln.

Der Auftraggeber beauftragt das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Dienstleistungen für einen leistungsfähigen, attraktiven und bedarfsgerechten schienengebundenen Personennahverkehr zur Stärkung eines nachhaltigen Öffentlichen Personennahverkehrs durchzuführen. In partnerschaftlicher und vertrauensvoller Zusammenarbeit zwischen EVU und Auftraggeber sollen Qualitätsverbesserungen erzielt und die Kundenorientierung durch die Anwendung des Anreizsystems gestärkt werden.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Dies vorausgeschickt vereinbaren die Parteien Folgendes:

§ 1 Vertragsgegenstand und Vertragsgrundlagen

- (1) Gegenstand des Vertrages ist die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im schienengebundenen Personennahverkehr Netz 7a Los 2 (Stadtbahn Karlsruhe) im Umfang des in der **Anlage 1** („Fahrplan und Verkehrsleistung“) dargestellten Zugkilometervolumens einschließlich der in den sonstigen Anlagen genannten Anforderungen einschließlich der in diesem Vertrag und seinen Anlagen geregelten Qualitätsstandards.
- (2) Das EVU ist verpflichtet, die Verkehrsdienstleistungen gemäß den vorgegebenen Qualitätsanforderungen und den zu erfüllenden Qualitätsstandards des Verkehrsvertrages und der Anlagen zu erbringen. Die vorgegebenen Qualitätsanforderungen und zu erfüllenden Qualitätsstandards sind gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und im Einklang mit den politischen Zielen der Strategiepaper für den öffentlichen Verkehr festgelegt wurden (Art. 2a Abs. 1 VO 1370/2007).
- (3) Die Rechte und Pflichten der Parteien werden durch die gesetzlichen Regelungen, die Regelungen dieses Vertrages und dessen Anlagen, die Bestandteile dieses Vertrages werden, bestimmt, wobei die Rangfolge der nachfolgenden Reihenfolge entspricht:
 - zwingende gesetzliche Regelungen
 - Verkehrsvertrag
 - Anlagen des Verkehrsvertrages
 - Verpflichtungserklärungen des EVU nach den jeweiligen Landestariftreuegesetzen der Länder Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg
 - gesetzliche Regelungen, insb. der §§ 631 ff. BGB
- (4) Zu den Vertragsgrundlagen bzw. -bestandteilen zählen nicht die VOL/B und die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des EVU.
- (5) Das EVU trägt das Risiko sich ändernder gesetzlicher und behördlicher Vorgaben. Das EVU trägt das Normänderungsrisiko. § 313 BGB bleibt hiervon unberührt.

§ 2 Rechtsstellung

- (1) Eine Übertragung der Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag auf einen Rechtsnachfolger ist nur nach einer vorherigen schriftlichen Zustimmung der verbleibenden Partei(en) zulässig. Die Zustimmung darf nicht verweigert werden, wenn sichergestellt ist, dass durch die Rechtsnachfolge die Erfüllung der nach diesem Vertrag geschuldeten Pflichten nicht gefährdet ist. Eine Rechtsnachfolge auf Seiten des EVU ist nur zulässig, wenn der Rechtsnachfolger die zur Leistungserbringung erforderliche Eignung, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit im mindestens gleichen Umfang aufweist wie das EVU selbst und keine vergaberechtlichen Gründe gegen eine Rechtsnachfolge sprechen.
- (2) Ausgliederungen, identitätswahrende Umwandlung oder Umfirmierung führen nicht zu einer Änderung des Auftragnehmers und stellen keine Rechtsnachfolge im Sinne des Absatzes 1 dar.

§ 3 Zusammenarbeit der Parteien

- (1) Die Parteien werden die vereinbarten Leistungen in gegenseitiger Loyalität, Unterstützung und Rücksichtnahme in dem qualitativen, wirtschaftlichen und zeitlichen Rahmen umsetzen.
- (2) Auf Wunsch der Auftraggeber oder einzelner Mitglieder der Gruppe von Behörden werden sich die Parteien über den Projektstand sowie über vergangene, aktuelle und künftige Ereignisse informieren.
- (3) Das EVU verpflichtet sich im Bedarfsfall, im Rahmen seiner betrieblichen Möglichkeiten an übergreifenden Projekten und Aufgabenstellungen der Mitglieder der Gruppe von Behörden, die für die Verkehrsunternehmen des ÖPNV/SPNV in Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg von Interesse sind, mitzuarbeiten, sofern dies vergaberechtlich zulässig ist.
- (4) Das EVU ist verpflichtet, die Auftraggeber über alle für die Auftraggeber oder einzelne Mitglieder der Gruppe von Behörden negativen Folgen ihrer für das Vertragsverhältnis relevanten Erklärungen, insbesondere Bestellungen, unverzüglich und in Textform zu informieren sowie ggf. Alternativvorschläge zu unterbreiten. Dies gilt nur, soweit die negativen Folgen für das EVU aufgrund seiner Sachkenntnis ohne großen Aufwand erkennbar und für die Auftraggeber oder einzelne Mitglieder der Gruppe von Behörden nicht ohne weiteres ersichtlich sind.
- (5) Das EVU ist verpflichtet, das Recht zur Preisprüfung – soweit rechtlich möglich – bei allen Verträgen über wesentliche Vorleistungen zu sichern, soweit diese nicht im Wettbewerb beschafft werden können. Dies gilt insbesondere bei Abschluss von Verträgen über die Trassen- und Stationsbereitstellung. Das EVU hat seine Vertragspartner von diesem Verlangen der Auftraggeber vor Vertragsschluss in Kenntnis zu setzen.
- (6) Das EVU teilt den Auftraggebern unverzüglich, spätestens jedoch bei deren Inkrafttreten, alle wesentlichen Änderungen seiner gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse mit, soweit diese für die Vertragsdurchführung von Bedeutung sind. Dies sind insbesondere die Änderung des haftenden Kapitals, Gewinnabführungs-, Beherrschungs- und Konzerneingliederungsverträge.

§ 4 Betrieb

- (1) Das EVU betreibt Schienenpersonennahverkehr und ÖPNV gem. BOStrab auf den folgenden Strecken (alle Zugkm-Angaben beziehen sich auf das Normjahr).

Linie	Strecke	Zugkm/a Gesamt	Zugkm/a ZÖPNV Süd	Zugkm/a Land BW	Zugkm/a Lkr GER
S 5	Wörth Innenstadt – Wörth Bf – Karlsruhe Rheinbergstraße (- Karlsruhe Innenstadt)	295.770,393	114.284,106	93.563,721	87.922,566
S 51	Germersheim - Wörth - Karlsruhe Innenstadt	449.653,240	414.289,350	35.363,890	0,000
S 52	Germersheim - Wörth DB-Strecke – Karlsruhe Albtalbahnhof/Karlsruhe Hbf (- Karlsruhe Innenstadt)	57.613,160	39.030,310	18.582,850	0,000
	Gesamtvolumen	803.036,793	567.603,766	147.510,461	87.922,566

- (2) Der ZÖPNV Süd erwägt, das Angebot der Linie S52, nach Vorliegen der infrastrukturellen Voraussetzungen insbesondere im Bahnhof Wörth, auszuweiten, sofern die hierfür nötigen finanziellen Mittel bereitgestellt werden können. Es gelten die Regelungen des § 24 (Leistungsänderungen).
- (3) Für die Beauftragung dieser Leistungen gelten die Regelungen des § 24 mit folgenden Ausnahmen:
- a. Die Beauftragung dieser Leistungen wird nicht auf das Zubestellvolumen des § 24 Abs. 7 angerechnet.
 - b. Entstehen dem EVU durch die Zubestellung der o.g. Leistungen zusätzliche Fixkosten, die nicht über die Fixkostenregelungen des § 24 Abs. 7 lit. a. oder § 24 Abs. 8 lit. a. aa. oder lit. a. bb. abgedeckt sind (sprungfixe Kosten, wie z.B. durch die Errichtung einer zusätzlichen Leitstelle), hat das EVU vor Beauftragung auf diese sprungfixen Kosten hinzuweisen. In diesem Fall gilt § 24 Abs. 8 mit der Maßgabe, dass eine Einigung gem. § 24 Abs. 8 lit. b. nur über die Höhe der sprungfixen Kosten herbeizuführen ist, entsprechend.
- (4) Das EVU hält die Fahrpläne und die darin vorgegebenen Kapazitäten und Fahrtrichtungszeiten nach **Anlage 1** („Fahrplan und Verkehrsleistungen“) sowie die in **Anlage 2** („Qualität“) geforderten Qualitätsstandards ein.
- (5) Das EVU übermittelt den Auftraggebern spätestens zum Beginn jeder Fahrplanperiode die jeweils gültigen Umlauf- und Zugbildungspläne für das vertragsgegenständliche Netz. Unterjährige Änderungen müssen spätestens mit dem Datum des Inkrafttretens übermittelt werden.

§ 5 Fahrzeuge

- (1) Das EVU stellt die einzusetzenden Fahrzeuge. Die eingesetzten Zwei-System-Fahrzeuge müssen jederzeit insbesondere die Anforderungen des Fahrzeuglastenheftes (**Anlage 3**) erfüllen. Bei Widersprüchen in den Anlagen 3 Anhang 4 bis 7 und 9 sind die Vorgaben dieses Vertrages und des Fahrzeuglastenheftes vorrangig. Die eingesetzten Fahrzeuge müssen bei Zugfahrten im Fahrgastbetrieb vollverantwortlich von einem Triebfahrzeugführer gesteuert werden.

§ 6 Sicherheit des Betriebs

Das EVU muss jederzeit einen sicheren Betrieb gewährleisten und eine Leitstelle betreiben. Insbesondere muss es die gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen sowie die Anforderungen der **Anlage 4** („Betrieb“) und **Anlage 5** („Sicherheit“) einhalten.

§ 7 Personal

Das EVU muss Personal entsprechend den Anforderungen der **Anlage 6** („Personal“) einsetzen, um den Fahrgästen ein hohes Maß an Sicherheit und umfassenden Service zu bieten und gleichzeitig hohe Fahrgeldeinnahmen zu sichern.

§ 8 Fahrscheine und Tarife

- (1) Die zu bedienenden Strecken verlaufen innerhalb der in **Anlage 7** („Tarife“) genannten Verkehrsverbünde. Das EVU erfüllt die Anforderungen der Anlage 7.
- (2) Die Beförderung von Fahrgästen ohne gültige Fahrtberechtigung ist grundsätzlich unzulässig.

§ 9 Vertrieb

Das EVU erbringt die Vertriebsdienstleistungen nach den Vorgaben der **Anlage 8** („Vertrieb“).

§ 10 Fahrgastinformationen

- (1) Das EVU informiert die Fahrgäste entsprechend den Vorgaben der **Anlage 9** („Fahrgastinformation“).
- (2) Zur Sicherstellung einer durchgehenden Reisendeninformation ist eine geschlossene Informationskette von Beginn der Reiseplanung über den Zugang zu den Bahnhöfen und Stationen, Pünktlichkeit und Störungssituation, Umsteigebeziehungen und Ansprechstellen notwendig. Um dieses Ziel zu erreichen, stellt das EVU die hierfür erforderlichen Daten nach den Vorgaben der **Anlage 10** („Reisendeninformationsdaten“) zur Verfügung und veröffentlicht diese.

§ 11 Marketing

Das EVU erbringt das Marketing auf den mit Zwei-System-Fahrzeugen bedienten Strecken entsprechend den Vorgaben der **Anlage 11** („Marketing“).

§ 12 Sicherheiten

- (1) Zur Sicherung aller sich aus und im Zusammenhang mit dem Vertrag ergebenden Ansprüche der Auftraggeber gegen das EVU, muss das EVU binnen 90 Tagen nach Auftragsvergabe zugunsten des Auftraggebers eine Bürgschaft in Höhe von 5 % der Kosten ohne Infrastruktur abzüglich einem pauschalen Anteil von 40% der Kosten ohne Infrastruktur als zu erwartenden Fahrgelderlöse eines Normkalenderjahres stellen.
- (2) Die Bürgschaft muss eine über die Vertragslaufzeit, unwiderrufliche selbstschuldnerische Bürgschaft eines europäischen Kreditinstituts oder europäischen Kreditversicherers mit einem Mindestrating von A- nach S&P bzw. von A3 nach Moody's einschließlich einer deutschen Sparkasse oder einer deutschen Landesbank sein; ersatzweise ist auch eine Bürgschaft durch die Stadt Karlsruhe zulässig. Falls sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, insbesondere an den Finanzmärkten, wesentlich verändern, werden die Parteien die Anforderungen an das Rating des Sicherungsgebers entsprechend anpassen.

- (3) Falls eine Reduzierung der Bürgschaftssumme erforderlich ist, darf das EVU die Rückgewähr der bisherigen Bürgschaft nur verlangen, wenn es eine Bürgschaft über die nunmehr abzusichernde Summe vorlegt und zu diesem Zeitpunkt keine von der Bürgschaft gesicherten Ansprüche der jeweiligen Bürgschaftsnehmer ersichtlich sind.
- (4) In der Bürgschaft ist auf die Einreden aus den §§ 770 bis 772 BGB zu verzichten. Dies gilt nicht für die Einrede der Aufrechenbarkeit, soweit die Gegenansprüche rechtskräftig festgestellt, anerkannt oder unbestritten sind. Die Bürgschaft darf keine Hinterlegungsklausel enthalten. Es ist vorzusehen, dass die Bürgschaftsansprüche nicht vor den gesicherten Ansprüchen verjähren. Die Bürgschaft ist erst nach Ablauf aller Verjährungsfristen der gesicherten Ansprüche an das EVU zurückzugewähren, wenn die jeweiligen Bürgschaftsnehmer zu diesem Zeitpunkt keine Ansprüche geltend machen.
- (5) Anstelle einer über die Vertragslaufzeit unbefristeten Bürgschaft darf das EVU eine befristete Bürgschaft mit einer Mindestlaufzeit von drei Jahren vorlegen, die im Übrigen allen Anforderungen genügt. Das EVU muss spätestens drei Monate vor Ablauf einer befristeten Bürgschaft eine neue Bürgschaft zur Ablösung vorlegen, die ebenfalls diesen Anforderungen genügt und die von der abzulösenden Bürgschaft gesicherten Ansprüche mitabsichert. Die ablösende Bürgschaft muss spätestens mit Rückgewähr oder Erlöschen der auslaufenden Bürgschaft in Kraft treten, wobei das frühere Ereignis maßgeblich ist. Die jeweiligen Bürgschaftsnehmer sind berechtigt, die auslaufende Bürgschaft in Anspruch zu nehmen, soweit das EVU die ablösende Bürgschaft nicht rechtzeitig vorlegt. Dieses Recht („pay or extend“) ist den Auftraggebern ausdrücklich in der Bürgschaftsurkunde einzuräumen.
- (6) Das EVU darf die Bürgschaftssumme auf mehrere Einzelbürgschaften aufteilen, die jeweils allen Anforderungen genügen.

§ 13 Versicherung

- (1) Das EVU ist verpflichtet, einen Haftpflichtversicherungsvertrag abzuschließen und über den in Abs. 3 lit. c. und d. definierten Zeitraum aufrecht zu erhalten, der das Haftungsrisiko als Eisenbahnverkehrsunternehmen nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere gemäß § 1 Haftpflichtgesetz absichert.
- (2) Das EVU stellt die Auftraggeber insoweit von den Haftungsrisiken frei, wie die Absicherung des EVU selbst reicht und verzichtet auf Regressansprüche gegen die Auftraggeber. Auch für Ansprüche, die sich aus dem Beförderungsvertrag mit dem Fahrgast ergeben, stellt das EVU die Auftraggeber im Rahmen der eigenen Haftpflichtversicherung frei.
- (3) Das EVU schließt eine Haftpflichtversicherung ab, die folgende Punkte berücksichtigt:
 - a. Die Versicherungssumme muss insgesamt mindestens 100 Mio. Euro pro Jahr betragen und ausschließlich der Erfüllung von Haftpflichtansprüchen gem. § 13 Abs. 1 dieses Vertrages zur Verfügung stehen.
 - b. Der Versicherungsvertrag muss den in **Anlage 12** („Haftpflichtversicherung“) spezifizierten Anforderungen genügen. Soweit die vertraglichen Anforderungen die Mindestanforderungen

an eine Pflichtversicherung nach §§ 14 ff. AEG oder eine andere einschlägige Rechtsnorm zur Regelung einer Pflichthaftpflichtversicherung für den Eigentümer oder Halter eines Schienenfahrzeuges oder eines Eisenbahnverkehrsunternehmens im öffentlichen Personenverkehr, gleich ob bereits bestehend oder erst während der späteren Verkehrslaufzeit wirksam werdend, nicht erfüllen, gelten die jeweiligen gültigen gesetzlichen Vorgaben als Mindestanforderungen. Der Versicherungsvertrag muss auf dem Schadenereignisprinzip beruhen, eine Claims-Made-Deckung ist nicht zulässig.

- c. Beginn des Haftpflichtversicherungsschutzes ist die erste Erbringung einer Vertragsleistung (inklusive Test- und Vorbereitungsfahrten, Ersatzverkehr etc.).
 - d. Der nach diesem Vertrag geforderte Versicherungsschutz ist ohne Unterbrechung aufrechtzuhalten, bis dieser Vertrag beendet und die letzte Vertragsleistung (inklusive Ersatzverkehr und Fahrzeugrückläufen) beendet ist.
- (4) Bei Abschluss des Versicherungsvertrages gemäß Abs. 1 ist Folgendes zu beachten:
- a. Das EVU ist berechtigt, den in Abs. 1 geregelten Pflichten durch Integration in ein oder Anpassung eines bereits bestehenden Versicherungsprogramms nachzukommen, sofern sichergestellt ist, dass die vorstehenden Bedingungen erfüllt sind und insbesondere die vereinbarten Deckungssummen für den jeweiligen Vertragsteil vollständig zur Verfügung stehen und nicht durch andere Schadenfälle unter dem Versicherungsprogramm aufgebraucht werden können.
 - b. Die jeweiligen Versicherer müssen in Deutschland zugelassen sein und über ein Rating mindestens im sogenannten Upper-Medium-Grade (z. B. Moody's: A3, Standard & Poor's oder Fitch: A-) verfügen. Bilden mehrere Versicherer ein Konsortium, so gilt diese Anforderung für jeden einzelnen Versicherer, es sei denn, die beteiligten Versicherer haften für die Versicherungsleistung gesamtschuldnerisch.
- (5) Dem EVU obliegen folgende Nachweispflichten:
- a. Das EVU hat die Erfüllung der in Abs. 1 geregelten Versicherungspflicht durch Vorlage des jeweiligen Versicherungsscheins und der vollständigen Versicherungsbedingungen auf Nachfrage zu führen, wobei für einen angemessenen Übergangszeitraum die Vorlage einer Deckungsbestätigung seitens des Versicherers ausreichend ist, wenn diese die Einhaltung der in diesem Vertrag genannten Punkte (ohne Anlage 12 – Haftpflichtversicherung) dokumentiert. Hierfür genügt die Versicherungsbestätigung des VVDE.
 - b. Das EVU hat ferner die vollständige Prämienzahlung für die jeweiligen Versicherungsverträge durch geeignete Zahlungsbelege oder eine Empfangsbestätigung des jeweiligen Versicherers auf Nachfrage nachzuweisen.
 - c. Die Nachweispflichten gelten bei jeweiligem Beginn, jeder Verlängerung oder Änderung des einzelnen Versicherungsvertrages. Unveränderte Vertragsbestandteile müssen nicht erneut vorgelegt werden. Die jeweilige Prämienzahlung ist spätestens binnen eines Monats nach Beginn der jeweiligen Versicherungsperiode des betroffenen Versicherungsvertrages nachzuweisen. Eine qualifizierte Mahnung wegen Prämienverzuges gemäß §§ 37, 38 VVG ist unver-

zügig gegenüber den Auftraggebern anzuzeigen. Die Auftraggeber sind berechtigt, die jeweils aktuellen Vertragsunterlagen und Zahlungsnachweise jederzeit ohne Angabe von Gründen anzufordern.

- d. Das EVU hat den Versicherer zu verpflichten, jede Beendigung oder Aufhebung des Versicherungsschutzes, jede vollständige oder teilweise Kündigung des Versicherungsvertrages, jede von ihm ausgebrachte Erklärung, welche den Versicherungsschutz beeinträchtigen könnte, insbesondere Anfechtungen, Rücktritte, auch soweit sie nur einzelne Vertragsbestandteile oder Risiken betreffen, unverzüglich den Auftraggebern unmittelbar anzuzeigen. Der jeweilige Versicherer ist nach Möglichkeit zu verpflichten, ferner jeden Verzug mit der Prämienzahlung und jede deshalb ausgebrachte qualifizierte Mahnung nach §§ 37, 38 VVG ebenfalls unverzüglich den Auftraggebern anzuzeigen.

(6) Für Abschluss und Verwaltung der Versicherungsverträge gilt Folgendes:

- a. Das EVU verpflichtet sich und garantiert, den Versicherungsvertrag nach bestem Wissen und Gewissen abzuschließen und sämtliche versicherungsvertraglichen Verpflichtungen, insbesondere auch im Schadenfall zu erfüllen. Dies betrifft insbesondere aber nicht ausschließlich vorvertragliche Anzeigepflichten, Obliegenheiten und versicherungsvertragliche Sicherheitsbestimmungen sowie die Anzeigepflichten bei Gefahrerhöhungen. Das EVU wird alles Notwendige unternehmen, um den Versicherungsvertrag und eine hieraus resultierende Versicherungsleistung zu erhalten und alles Schädliche unterlassen, was den Versicherungsschutz beeinträchtigen könnte.
- b. Das EVU verpflichtet sich, sämtliche Ansprüche aus den jeweiligen Versicherungsverträgen auf eigene Kosten geltend zu machen. Soweit die Auftraggeber als Mitversicherte von einem Schadensfall betroffen sein könnte, darf das EVU ohne Zustimmung der Auftraggeber keinen Vergleich abschließen oder einen Anspruchsverzicht erklären.

(7) Verstößt das EVU gegen eine der vorstehenden Verpflichtungen, so sind die Auftraggeber berechtigt aber nicht verpflichtet, im Wege der Ersatzvornahme für das EVU den vertraglich bestimmten Versicherungsschutz durch Abschluss eines entsprechenden oder ergänzenden Vertrages sicherzustellen.

- a. Das EVU verpflichtet sich, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Möglichkeit der Auf- oder Verrechnung die Auftraggeber von sämtlichen hieraus resultierenden Versicherungsprämien freizustellen. Der Anspruch ist mit Zahlung der Prämien durch die Auftraggeber oder mit Fälligkeit der jeweiligen Prämie gegenüber dem Versicherer fällig, wobei auf das jeweils frühere Ereignis abzustellen ist. Der Ersatzbetrag ist ab Fälligkeit mit einem Zinssatz in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz zu verzinsen. Der Freistellungsbetrag erstreckt sich ausdrücklich auch auf etwaige Maklerkosten.
- b. Die Durchführung der Ersatzvornahme haben die Auftraggeber dem EVU in Textform anzudrohen und diesem die Möglichkeit zu geben, die erforderlichen Versicherungsnachweise binnen einer Frist von 14 Tagen ab Zugang der Androhung vorzulegen.

- c. Macht das EVU geltend, dass die über eine gesetzliche Mindestdeckung hinausgehenden vertraglichen Anforderungen nicht oder nicht bei den in Abs. 3 spezifizierten Versicherern einzudecken sind, gilt Folgendes:
- aa. Das EVU hat die Unmöglichkeit einer vertragsgemäßen Eindeckung für jedes Versicherungsjahr durch Vorlage des Ausschreibungsergebnisses eines namhaften und auf die abzusichernden Risiken spezialisierten Versicherungsmaklers unter Ausweisung der angefragten Versicherer nachzuweisen. Das EVU ist verpflichtet, den realisierbaren Versicherungsschutz in einer Weise abzuschließen, dass die Deckung dem wirtschaftlichen Ergebnis der vertraglich geforderten möglichst nahekommt.
 - bb. Das EVU ist verpflichtet, in dem Versicherungsvertrag eine möglichst kurze Kündigungsfrist für eine Laufzeit von maximal zunächst einem Jahr vorzusehen.
 - cc. Die Auftraggeber sind berechtigt, dem EVU binnen einer Frist von drei Monaten nach Anzeige der Unmöglichkeit der vollständigen Risikoeindeckung eine weitergehende Eindeckungsmöglichkeit aufzuzeigen. Das EVU ist verpflichtet, derartig weitergehenden Versicherungsschutz schnellstmöglich sicherzustellen. Etwaige Mehrkosten aufgrund einer Kündigung bestehender Versicherungsverträge oder der Untersuchung weitergehenden Versicherungsschutzes fallen dem EVU zur Last.

- (8) Verstößt das EVU gegen eine der vorstehenden Verpflichtungen, so gilt Folgendes:

Das EVU ist verpflichtet, den Auftraggebern einen etwa hieraus entstehenden Vermögensschaden nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmung zu ersetzen. Führt das Versäumnis des EVU zum Ausfall einer Versicherungsleistung, so gilt eine etwaige vertragliche oder gesetzliche Haftungsbegrenzung nicht. Ein etwaiger vereinbarter oder gesetzlicher Haftungsbetrag erhöht sich vielmehr um den Betrag der ausgefallenen Versicherungsleistung.

§ 14 Subunternehmer

- (1) Soweit es sich um öffentliche Personenverkehrsdienste im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Buchst. e) VO 1370/2007 handelt, muss das EVU 100 % der Fahrplankilometerleistung selbst erbringen. Der Einsatz von vollumfänglich weisungsgebundenem Leihpersonal ist zulässig.
- (2) Für darüberhinausgehende Dienstleistungen jenseits des Fahrbetriebs darf das EVU Subunternehmer einsetzen. Das EVU teilt den Auftraggebern rechtzeitig vor der Beauftragung des jeweiligen Subunternehmers dessen Namen sowie Art und Umfang der durch den Subunternehmer ausgeführten Leistungen mit, damit die Auftraggeber die Zuverlässigkeit des Subunternehmers prüfen können. Eine Zustimmung kann nur begründet verweigert werden.
- (3) Das EVU darf nur Leitstellenpersonal zur Erfüllung dieses Vertrages einsetzen, das bei ihm selbst oder bei verbundenen Unternehmen oder Konzerngesellschaften angestellt ist. Maximal 25% der zur Erfüllung dieses Vertrages eingesetzten Triebfahrzeugführer dürfen nicht beim EVU selbst oder bei anderen Unternehmen der Stadt Karlsruhe angestellt sein. Ausnahmen von den Anforderungen der Sätze 1 und 2 sind nur mit schriftlicher Zustimmung der Auftraggeber zulässig.

- (4) Das EVU hat kleinere und mittlere Unternehmen als Subunternehmer angemessen zu berücksichtigen und mit der vertragsgemäßen Ausführung der Leistung zu vereinbaren ist. Auf Verlangen der Auftraggeber hat das EVU seine diesbezügliche Entscheidung zu erläutern.
- (5) Bei Beauftragung eines Subunternehmers durch das EVU sind vom EVU zwingend folgende Regelungen einzuhalten:
 - Das EVU ist verpflichtet, bei der Übertragung von Teilen der Leistungen nach vergaberechtlichen Gesichtspunkten zu verfahren.
 - Das EVU verpflichtet sich, auf Anforderung der Auftraggeber diese detaillierte Informationen zu vertraglichen Konditionen und Qualifikationen des Subunternehmers und zur Einhaltung des jeweils anzuwendenden arbeitsrechtlichen Normen (Landestariftreuegesetz Rheinland-Pfalz (LTTG) oder des Tariftreue- und Mindestlohngesetzes Baden-Württemberg (LTMG BW)) vorzulegen.
- (6) Bei der Übertragung von Teilen der Leistung auf Subunternehmer verpflichtet sich das EVU, die Subunternehmer davon in Kenntnis zu setzen, dass die vom EVU gegenüber den Auftraggebern zu erbringende Leistung ein öffentlicher Auftrag ist.
- (7) Die Bestimmungen gelten entsprechend, wenn der vom EVU beauftragte Subunternehmer seinerseits einen Dritten als Subunternehmer beauftragt. Das EVU hat in seinen Verträgen mit dem Subunternehmer sicherzustellen, dass es seine Pflichten erfüllen kann.
- (8) Die Verantwortung des EVU gegenüber den Auftraggebern für die in diesem Vertrag eingegangenen Pflichten wird durch die Beauftragung von Subunternehmern nicht berührt. Für Verschulden seiner Subunternehmer haftet das EVU wie für eigenes Verschulden.

§ 15 Infrastruktur

- (1) Das EVU ist für die fristgemäße Trassenanmeldung gemäß Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) verantwortlich, die Fahrplantrassen auf den Strecken
 - a. des bundeseigenen Netzbetreibers (derzeit DB Netz AG) über deren Trassenportal auf elektronischem Wege
 - b. der AVG anhand der Regularien der im Internet veröffentlichten Infrastrukturnutzungsrichtlinienzu bestellen.

Für die BOStrab-Strecken hat das EVU eine Vereinbarung oder Ähnliches nachzuweisen, dass ihm die Nutzung dieser Infrastruktur sichergestellt ist.
- (2) Die Auftraggeber können auch selbst Infrastrukturnutzungsverträge (beispielsweise Rahmenverträge) abschließen, in die das EVU anschließend eintreten muss. Falls die Auftraggeber einen Rahmenvertrag bzw. vergleichbare Verträge abschließt, ist das EVU verpflichtet, ihn hierbei organisatorisch zu unterstützen (z.B. durch Abwicklung der Trassenbestellungen mit DB Netz). Dies

gilt auch, wenn die Auftraggeber einen Rahmenvertrag nur für Teile der Verkehrsleistung abschließt.

- (3) Das EVU hat im Rahmen seiner Möglichkeiten auf eine rahmenvertragliche Sicherung der Trassen bis zum Ende der Vertragslaufzeit gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinzuwirken.
- (4) Falls von dem bundeseigenen Netzbetreiber sog. Rahmenverträge gemäß § 49 ERegG über die Zuweisung von Schienenwegkapazitäten angeboten werden und die Auftraggeber nicht selbst einen Rahmenvertrag abschließen, sind diese vom EVU auf Verlangen der Auftraggeber abzuschließen. Die dabei vorgegebenen Fristen zur Anmeldung und zum Abschluss von Rahmenverträgen sind einzuhalten. Der Sicherungsumfang (Trassen, Verkehrstage, Bedienungszeiten, Abschnitte etc.) wird nach Vorschlag durch das EVU durch die Auftraggeber festgelegt.
- (5) Falls die Laufzeit des Verkehrsvertrages kürzer als die zum Ende des Verkehrsvertrages laufende Rahmenvertragsperiode sein sollte, streben das EVU und die Auftraggeber an, die rahmenvertraglichen Rechte und Pflichten an das nachfolgende EVU zu übertragen. Sollte hierfür nötig sein, dass die Auftraggeber selbst den Rahmenvertrag oder die Rahmenverträge abschließen, sichert das EVU die Umsetzung und den Vollzug (Trassenbestellung referenziert auf Rahmenvertrag der Auftraggeber) auf Basis einer entsprechenden Bevollmächtigung zu. Das EVU haftet im Rahmen der festgelegten Vertragsstrafen durch den Netzbetreiber für die korrekte Anwendung.
- (6) Das EVU geht auf schriftliche Aufforderung der Auftraggeber außergerichtlich und gerichtlich gegen den Träger der Infrastruktur vor, soweit die Auftraggeber der Auffassung ist, dass die Infrastrukturbenutzungsgebühren bzw. die vorgegebenen Bedingungen der Infrastrukturnutzung unangemessen oder missbräuchlich ausgestaltet sind bzw. das Infrastrukturunternehmen das EVU unbillig behindert. In diesem Fall tragen die Auftraggeber alle anfallenden Verfahrens- und Prozesskosten einschließlich der notwendigen oder mit den Auftraggebern abgestimmten Anwaltskosten. Das EVU führt Verfahren oder Prozesse entsprechend der Weisungen der Auftraggeber. Den Auftraggebern ist auf Verlangen Prozessstandschaft einzuräumen.

§ 16 Nutzung von Ökostrom

- (1) Das EVU ist verpflichtet Ökostrom in folgender Qualität zu nutzen:
 - a. Der Strom muss mindestens der zertifizierten Einstufung "GoO" (Guarantee of Origin) oder einer nachweislich mindestens gleichwertigen Qualitätsstufe entsprechen. Ein Strombezug nach „TÜV Süd EE Grünstrom“ wird als gleichwertig erachtet.
 - b. Es ist Strom aus erneuerbarer Energie zu nutzen.
 - c. Der Strom ist zu 100 % frei von CO₂ und stammt ebenso vollständig aus regenerativer Erzeugung.
 - d. Als Herkunftsland des Ökostroms werden neben Deutschland auch die Länder mit einer physikalischen Stromkopplung nach Deutschland akzeptiert. Beim Strombezug muss also

zwischen der erzeugenden Stelle und dem Verbraucherland eine physikalische Verbindung der Stromnetze bestehen.

- e. Bei der Verwendung von Strom aus Wasserkraftwerken ist zum Ausgleich für die CO₂-Emissionen, die beim Bau des Wasserkraftwerks entstehen, ein entsprechendes jahresscheibengerechtes Kompensationsprodukt auf dem Weltmarkt einzukaufen, damit eine vollständige Klimaneutralität erreicht wird.
 - f. Das EVU hat im Folgejahr zum abgelaufenen Kalenderjahr einen entsprechenden Entwertungsnachweis des Bundesumweltbundesamtes einzuholen und auf Verlangen der Auftraggeber bis zum Jahresende des Kalenderjahres vorzulegen
- (2) Weisen die Auftraggeber oder das EVU im Rahmen der Laufzeit des Vertrages nach, dass die anfallenden Energiekosten wesentlich und nicht vorhersehbar gestiegen oder gesunken sind, z.B. aufgrund von regulatorischen oder gesetzlichen Änderungen, und diese Preisänderung nicht bereits durch die Fortschreibung des Energiekostenbeitrages nach dem Verkehrsvertrag erfasst ist, werden sich die Parteien über eine Anpassung des Energiekostenbeitrages einigen. Als wesentlich und nicht vorhersehbar gilt eine Steigerung/Verringerung der zuletzt vereinbarten Euro je kWh-Werte nach **Anlage 13** (dort: ergänzende Angaben zur Angebotskalkulation) um wenigstens 20 %. Dabei darf der neue Energiekostenbeitrag den für diese Leistungen üblichen Marktpreis nicht übersteigen.
- (3) Aufgrund der stetigen Entwicklung der Qualität des Ökostroms haben die Auftraggeber das Recht, alle zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Netzes, die Anforderungen, welche der Ökostrom erfüllen muss, zu spezifizieren. Weist das EVU nach, dass es durch die Umsetzung der spezifizierten Anforderungen zu Kostensteigerungen kommt, werden diese die Auftraggeber tragen. Die zusätzlichen Kosten dürfen jedoch nicht über dem für diese Leistungen üblichen Marktpreis liegen.

§ 17 Zuschuss

- (1) Für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erhält das EVU eine Ausgleichsleistung. Die Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistung (in diesem Vertrag samt seinen Anlagen als Zuschuss bezeichnet) berechnet wird, werden nachfolgend festgelegt (Art. 4 Abs. 1 Buchst. b) i) VO 1370/2007).
- (2) Dieser Vertrag ist ein Bruttovertrag, weshalb die Einnahmen, die im Zusammenhang mit der Ausführung der beauftragten Leistungen erzielt werden, den Auftraggebern zustehen (Durchführungsvorschrift i.S.d. Art. 4 Abs. 2 VO 1370/2007); die Einnahmen gem. § 18 werden deshalb auf den Zuschuss angerechnet, soweit sich aus § 22 nicht etwas anderes ergibt.
- (3) Die Auftraggeber zahlen an das EVU ab dem Fahrplanjahr 2023/2024 einen Zuschuss auf Grundlage der kalkulierten Preise gem. Anlage 13 und der jährlich bestellten und tatsächlich erbrachten Leistung. Der Zuschuss versteht sich unter Einschluss sämtlicher Infrastrukturkosten.
- (4) Die Höhe des Zuschusses kann sich verändern insbesondere aufgrund von

- a. Überführung des Norm-Kalenderjahres zum Ist-Kalenderjahr
 - b. Leistungsänderungen
 - c. Änderungen der Anzahl der Kapazitätsklassen und der jeweiligen Zugkm-Menge innerhalb dieser Kapazitätsklassen
 - d. geänderten Infrastrukturkosten
 - e. verändertem Vertrieb
 - f. Fahrzeugbestellungen und Fahrzeugabbestellungen
 - g. Dynamisierung des Zuschusses
- (5) Der Zuschuss nach Absatz 3 darf gem. Ziff. 2 des Anhangs zur VO 1370/2007 den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des EVU entspricht. Für die Bestimmung des finanziellen Nettoeffekts werden von den Kosten in Verbindung mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen die positiven finanziellen Auswirkungen innerhalb des Netzes sowie die Einnahmen aus Tarifentgelten und allen anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erzielt werden, abgezogen und ein angemessener Gewinn hinzugerechnet. Einnahmen i.S.d. Satzes 1 sind nur Erlöse, die beim EVU anfallen und beim EVU verbleiben. Dies sind beispielsweise die kassentechnischen Einnahmen gem. § 12 Abs. 2 der Anlage 8 („Vertrieb“). Der angemessene Gewinn ist in Anlage 13 („Kalkulationsschema“) ausgewiesen.
- (6) Infrastrukturentgelte für die Nutzung von Trassen und Stationen aufgrund bestellter Fahrplanfahrten sind durchlaufende Kosten und werden dem EVU auf Nachweis und unter Vorlage einer prüf-fähigen Abrechnung erstattet. Für BOStrab-Trassen, für die keine Trassenentgelte veröffentlicht wurden, ermittelt die AVG einen Trassenpreis und stimmt diesen mit den Auftraggebern ab. Die AVG ist für Umfang und Höhe des Trassenpreises auf BOStrab-Linien nachweis-pflichtig. Trassen- und Stationspreise werden strecken- und stationsbezogen dem für den jeweiligen Streckenabschnitt zuständigen Gruppenmitglied zugerechnet und von diesem finanziert und dementsprechend bei der Abrechnung berücksichtigt. Dies gilt auch für die Finanzierung der Anzeiger (FIA) zwischen Wörth und Germersheim, welche aktuell von Netzbetreiber DB Station & Service gesondert abgerechnet werden.
- (7) Infrastrukturentgelte für Leerfahrten und Abstellanlagen werden dem EVU nur entsprechend den in § 2 Abs. 4 der **Anlage 4** („Betrieb“) benannten Regelungen erstattet.
- (8) Das EVU hat für die von den Auftraggebern getragenen Infrastrukturkosten die jeweils günstigsten gültigen Konditionen zu vereinbaren. Verstößt das EVU gegen diese Regelungen, trägt es die Mehrkosten.
- (9) Auf Grundlage der Beschlüsse der Finanzministerkonferenz vom 23.06.1994 und der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17.11.1995 sind alle fahrplanmäßigen Verkehrsangebote zur Bedienung der Allgemeinheit nicht als Gegenwert einer konkreten Bestellung einzelner Nahverkehrsleistungen anzusehen. Zahlungen aufgrund von hierüber getroffenen Regelungen unterliegen daher nicht der Umsatzsteuer, sondern sind als echte nicht steuerbare Zuschüsse im Sinne der

Ziffer 10.2 Abs. 7 des Umsatzsteuer-Anwendungserlasses anzusehen. Die Vertragspartner gehen davon aus, dass der Beschluss der Finanzministerkonferenz vom 23.06.1994 und der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17.11.1995 Bestand hat und die in diesen Vertragsunterlagen geregelten Zuschusszahlungen der Auftraggeber nicht der Umsatzsteuerpflicht unterliegen. Dies ist eine wesentliche Grundlage des Vertrages im Sinne des § 313 Abs. 1 BGB. Bei Eintritt der Umsatzsteuerpflichtigkeit und Bestehen einer konkreten Zahlungspflicht des EVU gegenüber dem Finanzamt werden die Auftraggeber die dann anfallende Umsatzsteuer erstatten, soweit das EVU zuvor nach den Vorgaben der Auftraggeber – und insoweit erfolgter Freistellung von den Kosten der notwendigen Rechtsverfolgung – alle erforderlichen Maßnahmen gegen eine diesbezügliche Steuerfestsetzung eingeleitet hat. Das EVU hat den Auftraggebern unverzüglich nach erster Kenntniserlangung von der Umsatzsteuerpflichtigkeit schriftlich hierüber zu informieren. Bei Eintritt der Umsatzsteuerpflicht dürfen die Auftraggeber erforderliche Anpassungen des Leistungsumfanges vornehmen.

- (10) Für die Aufteilung des Zuschusses und der Einnahmen zwischen mehreren zuständigen Gruppenmitgliedern gelten folgende Grundsätze:
- a. Aufgeteilt wird im Verhältnis der materiellen Zuständigkeiten gem. Anlage 1 nach dem Zugkm-Maßstab, sofern in der Kooperationsvereinbarung Netz 7a Los 2 keine Sonderregelungen getroffen sind; die Regelungen der Kooperationsvereinbarung gelten vorrangig.
 - b. Soweit ein zuständiges Gruppenmitglied zusätzliche Kosten verursacht (z. B. durch die Bestellung zusätzlicher Leistungen), finanziert es diese Kosten selbst.
 - c. Nichtleistungen / Minderungen und Vertragsstrafen und Schadensersatzleistungen werden im Rahmen der jährlichen Schlussabrechnung grundsätzlich dem zuständigen Gruppenmitglied zugeordnet. Können einzelne Gewährleistungstatbestände einem zuständigen Gruppenmitglied nicht eindeutig zugeordnet werden, wird nach Zugkilometern zwischen den zuständigen Gruppenmitgliedern aufgeteilt.
 - d. Lösen Veränderungen im Leistungsangebot Veränderungen beim Finanzierungsbedarf aus, trägt diesen das verursachende Gruppenmitglied. Soweit prozentuale Größenordnungen für Leistungsveränderungen vertraglich festgelegt sind, kann das jeweilige Gruppenmitglied diesen Anteil nur auf seinen prozentualen Zugkm-Anteil bezogen zu- oder abstellen.
- (11) Die Gruppe von Behörden nimmt vor Vertragsstart eine Ex Ante und anschließend regelmäßig bedarfsweise (nicht unter einem Rhythmus von zwei Jahren) und ggf. abschließend nach Beendigung des Vertrags eine Überkompensationskontrolle nach Maßgabe der VO 1370/2007 i.V.m. dem Anhang und der dazu von der Kommission veröffentlichten Auslegungsleitlinien in ihrer jeweils aktuellen Fassung vor. Das EVU gewährt der Gruppe von Behörden und ihren Mitgliedern und dem von der Gruppe von Behörden beauftragten Dritten zur Durchführung der Überkompensationskontrolle auf Verlangen Einsicht in ihre Geschäftsunterlagen, die diesen Vertrag betreffen, und gibt Auskunft zu Fragen im Rahmen der Überkompensationskontrolle. Anlage 17 („Anforderungen an die Trennungsrechnung“) ist zu beachten.

- (12) Die Stadt Karlsruhe stellt in ihrer Eigenschaft als mittelbare Gesellschafterin des EVU sicher, dass das EVU alle Maßnahmen ergreifen kann, um die Anforderungen des EU-Beihilfenrechts zu erfüllen; sie stellt die anderen Gruppenmitglieder von etwaigen Risiken frei, die aus dem Konzernverbund des EVU mit anderen städtischen Gesellschaften herrühren. Sollte es zu einer Überschreitung des zulässigen Zuschusses (§ 17 Abs. 6) kommen, hat das EVU auf Aufforderung der Auftraggeber den eventuellen Eintritt eines beihilferechtswidrigen Tatbestandes zu vermeiden. Die Parteien werden festlegen, auf welchem Weg dies erfolgt.

§ 18 Anrechnung von Fahrgeldeinnahmen, sonstigen Einnahmen und Erlösen sowie Gewährleistungsansprüchen

- (1) Auf den Zuschuss nach § 17 Abs. 3 sind alle durch das EVU erzielbaren Einnahmen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erbringung der ausgeschriebenen Leistung stehen, anzurechnen. Diese reduzieren die Höhe des Zuschusses. Dies sind insbesondere:
- a. alle gem. §§ 11 ff. der Anlage 7 („Tarife“) gemeldeten Einnahmen und Erlöse (netto)
 - b. kassentechnische Einnahmen und Ansprüche aus Beförderungsverträgen gem. Absatz 2
 - c. gesetzliche oder vertragliche Ausgleichsleistungen gem. Absatz 3
 - d. Zuschüsse und Zahlungen Dritter gem. Absatz 4
 - e. Zuschüsse und Zahlungen durch die Auftraggeber gem. Absatz 5
 - f. Minderungen nach § 29
 - g. Vertragsstrafen nach § 30
 - h. Schadensersatzansprüche wegen Einnahmefällen bei Überschreitung der vertraglich festgelegten Grenze von nicht erbrachten Zugkilometern in der geforderten Mindestkapazitätsklasse gem. § 31 Abs. 1
 - i. Schadensersatzansprüche wegen Einnahmefällen bei Überschreitung der vertraglich festgelegten Grenze von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis gemäß § 31 Abs. 2
 - j. Schadensersatzansprüche nach § 31 Abs. 3
 - k. Fördermittel, welche das EVU nur unter der Voraussetzung erhalten kann, dass ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag die Annahme solcher Fördermittel erlaubt.
- (2) Neben den selbst erzielten kassentechnischen Einnahmen aus Beförderungsverträgen gem. § 18 Abs. 1 lit. b. werden gem. § 18 Abs. 1 lit. a. auch Ansprüche aus Einnahmefällen aus Beförderungsverträgen und den anzuwendenden Tarifen angerechnet. Dies umfasst sämtliche entsprechende Ansprüche. Dazu zählen neben Fahrgeldansprüchen aus Einnahmefällen aus Beförderungsverträgen des Nahverkehrs auch Fahrgeldansprüche aus Fernverkehrsfahrausweisen (Vor- und Nachlaufstrecken oder Nutzung paralleler Verkehre).
- (3) Auf den Zuschuss des EVU sind gesetzliche oder vertragliche Ausgleichsleistungen für ansonsten einzunehmende Tarifierlöse anzurechnen. Dies sind insbesondere Ausgleichsleistungen nach

§§ 231 ff. SGB IX, Ausgleichsleistungen aufgrund einer allgemeinen Vorschrift nach der VO 1370/2007 und alle dem EVU zustehenden sonstigen Einnahmen aus seiner Verbundmitgliedschaft ohne jeweils geltende gesetzliche Umsatzsteuer. Das EVU muss Ausgleichsleistungen nach § 6a AEG alt (soweit das Land solche Mittel anbietet) und § 45a PBefG bzw. ersetzende Landesregelungen beantragen.

- (4) Zuschüsse und Zahlungen Dritter nach § 11 Abs. 2 Anlage 7 („Tarife“) sind auf den Zuschuss des EVU anzurechnen. Das EVU hat sämtliche Zuschussmöglichkeiten der Länder sowie des Bundes für den Betrieb der vertragsgegenständlichen Linien auszuschöpfen. Erhält das EVU zwischen Inbetriebnahme und Ende dieses Vertrages aus öffentlichen Mitteln Zuwendungen oder Zuschüsse von Dritten, die im Zusammenhang mit der Erfüllung dieses Vertrages stehen, sind diese den Auftraggebern zu melden und auf den Zuschuss des EVU anzurechnen. Liegen die hierfür maßgeblichen Bescheide bis zum Zeitpunkt der Jahresabrechnung für das anzurechnende vertragsgegenständliche Kalenderjahr nicht (vollständig) vor, sind die zu erwartenden Zahlungen bei der Schlussabrechnung zu berücksichtigen. Die diesbezügliche Endabrechnung erfolgt mit Jahresabrechnung von Folgejahren.
- (5) Erhält das EVU Zuwendungen oder Zuschüsse von den Auftraggebern oder den Ländern Rheinland-Pfalz oder Baden-Württemberg außerhalb dieses Vertrages im Zusammenhang mit der Durchführung der vertragsgegenständlichen Leistungen, ist es verpflichtet, sich daraus ergebende Kapitalkostensparnisse, Rationalisierungsvorteile oder sonstige finanzielle Vorteile bei der Berechnung des Zuschusses für die vertragsgegenständlichen Leistungen anrechnen zu lassen.
- (6) Fahrgeldeinnahmen aus erhöhten Beförderungsentgelten stehen dem EVU zu, soweit es die nach § 1 Abs. 2 der Anlage 6 („Personal“) vorgeschriebene Fahrausweiskontrollquote einhält. Daneben dürfen die Auftraggeber, die Verkehrsverbünde und die Tarifgemeinschaften oder von ihnen beauftragte Dritte Kontrollen durchführen und die erhöhten Beförderungsentgelte im Namen des EVU auf eigene Rechnung einfordern. Die Daten werden monatlich im Erlösbericht gem. § 11 Abs. 5 Anlage 7 an die Aufgabenträger übermittelt.
- (7) Auf den Zuschuss des EVU sind die dem EVU zustehenden sonstigen erzielten Einnahmen aus Verpachtung von Fahrzeugen im Eigentum der AVG nicht anzurechnen.
- (8) Die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Erlöse auf die einzelnen Streckenabschnitte erfolgt analog der verkehrsvertragsscharfen Einnahmeaufteilung (vgl. Anlage 7 § 12) nach den vorliegenden Daten in folgender Rangfolge:
 1. Sofern durch die Verbundorganisationen einschließlich des Deutschland-Tarifs oder zukünftig neu gebildeter Tarife (bspw. grenzüberschreitender Tarif Grand-Est) vorliegend: nach den Regularien der jeweiligen Einnahmeaufteilungen
 2. Bei nicht ausreichendem Detaillierungsgrad der Verbundmeldungen werden die durch das EVU ermittelten Pkm gem. Anlage 7 § 12 (2) zur weiteren Aufgliederung herangezogen. Solange die Pkm aus der Verkehrserhebung gem. § 13 der Anlage 2 noch nicht vorliegen kann nach Abstimmung mit den Aufgabenträgern auf eine Aufgliederung nach Wagen-km zurückgegriffen werden.

Die Aufteilung auf die Aufgabenträger erfolgt auf Basis des Belegenheitsprinzips. Jedem Aufgabenträger werden die Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Erlöse zugeschrieben, die auf dem von ihm bestellten Streckenabschnitt (vgl. Anlage 1 Anhang 1 und 2) entstehen.

§ 19 Nachweis der Fahrgeldeinnahmen, sonstigen Einnahmen und Erlöse

- (1) Das EVU meldet den Auftraggebern die erzielten Fahrgeldeinnahmen, sonstigen Einnahmen und Erlöse nach Anlage 7 („Tarife“).

§ 20 Dynamisierung des Zuschussanspruches

- (1) Der Zuschuss ist erstmals zum 01.01.2024 und danach jährlich zum gleichen Termin anzupassen. Die Fortschreibung richtet sich nach den Vorgaben des Preisklauselgesetzes und bezieht sich auf den mit Preisstand 2022 gem. **Anlage 13** („Kalkulationsschema“) unter Pos. A „Kosten - Summe (A1., 8)“ angegebenen Zuschuss.

Die Dynamisierung wird anhand des Kalkulationsschemas (Anlage 13) mit dem jeweils definierten Index wie folgt vorgenommen:

- a. Die Fixpositionen des Kalkulationsschemas gem. Anlage 13 werden nicht fortgeschrieben.
- b. Infrastrukturkosten im Sinne von § 17 Abs. 7, Verbundkosten, BW-Tarifkosten sowie DTV-Kosten (Position 5.1 und 5.4 Kalkschema) und die Kosten des Pachtvertrags der Neufahrzeuge der Anlage 13 werden nicht fortgeschrieben und werden als durchlaufende Posten behandelt.
- c. Alle anderen Kosten werden wie folgt fortgeschrieben:
 - aa. 10 % nach Entwicklung der Tariflöhne im Landverkehr und Transport in Rohrfernleistung H49 (Statistisches Bundesamt, Fachserie 16, Reihe 4.3, 2 Index der tariflichen Monatsverdienste ohne Sonderzahlungen),
 - bb. 50 % nach dem vom Bundesverband Schienenpersonennahverkehrs entwickelten Personalkostenindex (Indexwert 100 im Jahr 2020),
 - cc. 15 % nach der Entwicklung des Index lfd. Nr. 621 Elektrischer Strom bei Abgabe an Sondervertragskunden in Hochspannung, Fachserie 17, Reihe 2 GP Nr. 35 11 15 des Statistischen Bundesamts und
 - dd. 25 % nach der Entwicklung der gewerblichen Erzeugerpreise (Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 2,1 gewerbliche Erzeugnisse).
- (2) Es gilt jeweils der Anfang eines Jahres durch das Statistische Bundesamt veröffentlichte Jahresdurchschnittswert des Vorjahres und der jeweils Anfang des Jahres durch den Bundesverband Schienenpersonennahverkehr entwickelte Personalkostenindex als Abrechnungsbasis für das Vorjahr der Leistungserbringung. Die Preisfortschreibung erfolgt jeweils von Jahr zu Jahr. So wird

beispielsweise für die Ermittlung des Anspruchs für das Jahr 2024 die Steigerung der Indizes 2024 gegenüber 2023 herangezogen.

- (3) Sofern das Statistische Bundesamt während der Vertragslaufzeit die/das/den Zeichnung/Bezugsquelle/Basisjahr/Wägungsfaktor für die Indexentwicklung ändern sollte, gilt anschließend der vom Bundesamt benannte Nachfolger. Sollte kein Nachfolger benannt werden, verständigen sich die Vertragspartner unverzüglich auf eine neue geeignete Basis, die der ursprünglichen Indexreihe zum Zeitpunkt der Angebotskalkulation am ehesten entspricht und somit keine Nachteile für eine der Parteien über die weitere Vertragslaufzeit entstehen.

§ 21 Abschlagszahlungen

- (1) Dem EVU steht beginnend und endend mit dem ersten bzw. letzten Monat der Erbringung von Betriebsleistungen mit Nutzfahrten ein Anspruch auf eine monatliche Abschlagszahlung auf den Betrag nach § 17 zu. Diese ermittelt sich auf der Basis des zeitanteiligen kalkulatorischen Zuschusses des betreffenden Fahrplanjahres einschließlich der Infrastrukturkosten. Dabei werden angesetzt:

- a. ein Monat mit 1/12 des Jahreswertes von Januar bis November,
- b. die Fahrplanabschnitte im Dezember bis zum Fahrplanwechsel mit 1/36 und
- c. die Fahrplanabschnitte im Dezember ab Fahrplanwechsel bis Jahresende mit 1/18.

Hierbei werden Erlöse in einer Höhe in Abzug gebracht, die dem monatlichen Durchschnittswert der Erlöse entsprechen, welche seit der letzten Abschlagsfestsetzung vom EVU als zugeflossen gemeldet wurden. Bei Betriebsaufnahme leisten die Gruppenmitglieder Abschlagszahlungen für unvollständige Betriebsmonate zusammen mit der Abschlagszahlung des Folgemonats.

- (2) Die Auftraggeber setzen die Abschlagsraten jeweils jährlich im Voraus fest. Die Auftraggeber werden die Festsetzung der Abschlagszahlungen auf Basis einer Prognose des EVU vornehmen, die Abweichungen vom Normjahr als auch nennenswerte, bekannte und betriebliche Einschränkungen berücksichtigt. Die Abschlagsraten sind auf Basis des ausgefüllten Kalkulationsschemas, zwischenzeitlicher und bestellter Änderungen der Zugkm, Kapazitätsklassen und Umlaufstunden, angekündigter Veränderungen der Infrastrukturnutzungsentgelte für Fahrplanfahrten sowie einer Hochrechnung der Zuschussdynamisierung gem. § 20 Abs. 1 des Verkehrsvertrages und der anzurechnenden Erlöse zu berechnen und vorzulegen. Die Auftraggeber setzen dann die für das im Dezember beginnende folgende Fahrplanjahr die monatlichen Abschlagsraten fest. Diese werden zunächst um 2,5% der Prognose verringert.
- (3) Ändern sich die voraussichtlichen Kosten oder die prognostizierten Erlöse unter anderem aufgrund von unterjährigen Leistungsänderungen und/oder Preisänderungen der gesamthaften Infrastrukturkosten, d.h. durchlaufenden und nicht durchlaufenden Infrastrukturnutzungsentgelte, um jeweils voraussichtlich mehr als +/-3% bezogen auf ein volles Kalenderjahr, haben beide Parteien das Recht, eine neue Abschlagsberechnung zu verlangen, die ab dem folgenden Monat zur Grundlage der Abschläge wird.

- (4) Die monatlichen Abschlagszahlungen werden jeweils zum 16. eines Monats fällig, soweit das EVU die Erlösmeldepflicht nach §§ 11 ff. der Anlage 7 („Tarife“) erfüllt hat. Soweit das EVU die Erlösmeldepflicht nicht innerhalb der Frist nach Satz 1 erfüllt hat, werden die monatlichen Abschlagszahlungen zum 16. des Monats fällig, der auf den Monat folgt, in dem das EVU seine Erlösmeldepflicht erfüllt hat. Sie sind auf ein vom EVU bezeichnetes Konto in Wert zu stellen.

§ 22 Anreizsystem (Qualitätssicherung)

Die vertraglich vereinbarten Minderungen und Vertragsstrafen sowie § 8 Abs. 2 der Anlage 8 Vertrieb dienen zur Qualitätssicherung, deren Fortentwicklung und als Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers und entsprechen den Vorgaben der Ziffer 7 des Anhangs der VO 1370/2007.

§ 23 Jahresrechnung

- (1) Nach Vorlage aller Infrastrukturjahresrechnungen, spätestens zum 30.07. des folgenden Betriebsjahres, erstellt das EVU eine prüffähige Jahresrechnung nach dem Muster der Anlage 14 („Vordruck Abrechnung“). Für die Betriebstage im Dezember 2023 ist keine separate Abrechnung zu erstellen. Diese Tage werden im Rahmen der Jahresrechnung des Jahres 2024 abgerechnet. Das EVU hat auf Anforderung der Auftraggeber die notwendigen Nachweise über die geltend gemachten Kosten vorzulegen. Die Auftraggeber sollen die Prüfung innerhalb eines Jahres nach vollständiger Vorlage prüffähiger Unterlagen abschließen.
- (2) Mit der Jahresabrechnung stellt das EVU eine Trennungsrechnung auf, die den Anforderungen von Ziff. 5 Anhang VO 1370/2007 genügt. Die Einzelheiten der Trennungsrechnung regelt die Anlage 17 („Anforderungen an die Trennungsrechnung“).
- (3) Die Jahresabrechnung kann auch unter Vorbehalt erfolgen, wenn die Erlöse bis zum 30.07. noch nicht abschließend vorliegen. Bei Abweichung der abgerechneten Erlöse von den tatsächlichen Erlösen wird die Differenz entsprechend im Rahmen der folgenden Jahresabrechnung berücksichtigt.
- (4) Das EVU hat die in Bezug auf diesen Verkehrsvertrag zu erstattenden Infrastrukturnutzungsentgelte unter Vorlage aussagefähiger Unterlagen und Anlagen detailliert bis zum 30.09. des jeweiligen Jahres für das erste Halbjahr sowie bis zum 31.03. des Folgejahres für das zweite Halbjahr des vorangegangenen Jahres nachzuweisen. Die Auftraggeber haben das Recht, sämtliche hierfür relevante Unterlagen einzusehen.
- (5) Die Auftraggeber prüfen die Jahresrechnung, stellen den unstrittigen Teil der Jahresrechnung fest und teilen Beanstandungen mit. Insbesondere übermitteln die Auftraggeber die vom EVU noch nicht berücksichtigten Kürzungen aus Nichtleistungen und Minderungen (§ 29), sowie Aufrechnungen mit Vertragsstrafen (§ 30) und zugeflossenen Erlösen (§ 18). Der unstrittige Teil der Jahresrechnung ist innerhalb von vier Wochen nach Feststellung auszugleichen.

- (6) Nach Ablauf der vertraglich geschuldeten betrieblichen Leistungspflicht bestehen die Berichtspflichten solange fort, bis keine abzurechnenden Einnahmenansprüche mehr zu erwarten sind, mindestens jedoch 24 Monate. Sich hieraus ergebende Auszahlungsansprüche der Auftraggeber sind binnen 4 Wochen nach Feststellung durch die Auftraggeber gegenüber dem EVU fällig.
- (7) Das EVU erstellt eine aufgabenträgerscharfe Jahresschlussrechnung gem. Abs. 1. Alle Gewährleistungsansprüche gem. § 28-31, die nicht zugkilometerscharf einem Aufgabenträger zuordnenbar sind werden entsprechend der Zugkilometeranteile der Jahresbestellmenge prozentual den Aufgabenträgern zugewiesen. Die Sanktionen aus § 2 Abs. 1 Nr. 1-1 Anlage 2 (Pünktlichkeit) werden ebenfalls entsprechend der Zugkilometeranteile der Jahresbestellmenge verrechnet. Das EVU wird bevollmächtigt, diese Aufteilung im Auftrag der Aufgabenträger vorzunehmen.

§ 24 Leistungsänderungen

- (1) Auf schriftliche Anordnung (E-Mail ausreichend) der Auftraggeber wird das EVU Leistungen, die von den in diesem Vertrag und in seinen Anlagen festgelegten Leistungen abweichen und/oder darüber hinausgehen, erbringen. Dies gilt insbesondere für geringere, zusätzliche und geänderte Leistungen, die geänderte Leistungsmengen oder zusätzliche Umlaufstunden für Triebfahrzeugführer und Zugbegleitpersonal zur Folge haben und bei denen es sich nicht um Kapazitätsänderungen nach § 25 handelt. Bei aufgabenträgerübergreifenden Leistungsänderungen ist eine vorherige, verbindliche Abstimmung der jeweils betroffenen Auftraggeber notwendig.
- (2) Zur Bestimmung des Umfangs der Leistungsänderung sind die Leistungsmengen zu saldieren. Die Leistungsmengen bestimmen sich nach bestellten bzw. durch Zu-/Abstellungen verursachten Mehr- oder Minderkilometer nach Kapazitätsklassen.

Auf **Anlage 13** („Kalkulationsschema“) wird verwiesen.

- (3) Zu-, Ab- und Umbestellungen erfolgen so, dass das EVU die Fahrzeugumläufe weiterhin schließen kann. Im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten (nutzbare Gleislängen, Zeitbedarf für Stärken/Schwächen) kann dabei auch das Anhängen von Fahrzeugen (geöffnet oder verschlossen) unterstellt werden. Ebenso können bisherige Leerfahrten für das Publikum geöffnet werden oder entfallen. Umbestellungen sind Leistungsänderungen, die weder zu einer Verringerung noch zu einer Ausweitung des ausgeschriebenen jährlichen Gesamtleistungsvolumens (Zugkm) führen.
- (4) Die Leistungsänderungen berücksichtigen die Verfügbarkeit von Abstellanlagen, soweit sich hieraus Änderungen ergeben. Soweit Abstellanlagen nicht verfügbar sind, erfolgt die Bestellung zu einem alternativen Abstellstandort, der zugleich auch Personaleinsatzort ist. Die Verfügbarkeit von Abstellanlagen kann auch durch die Errichtung neuer oder Erweiterung bestehender Anlagen oder soweit möglich auch über die Abstellung an Bahnsteiggleisen hergestellt werden. Weist das EVU nach, dass keine Abstellanlagen, auch nicht an einem alternativen Abstellort, welcher zugleich Personaleinsatzort ist, verfügbar sind und dass auch keine Abstellung an Bahnsteiggleisen möglich ist, und weist es weiterhin nach, dass der Bau oder die Erweiterung einer Abstellanlage ausschließlich durch die Leistungsänderung veranlasst wird, entscheiden die Auftraggeber über die Umsetzung und übernehmen in diesem Fall die zusätzlichen Kosten. Dies gilt nur dann, wenn

die Kosten für Errichtung neuer oder die Erweiterung bestehender Abstellanlagen geringer sind als die Bestellung zusätzlicher Leistungen bis zur nächsten verfügbaren Abstellanlage.

- (5) Dem EVU steht kein Leistungsverweigerungsrecht zu. Das EVU ist erst dann berechtigt aus Leistungsänderungen Ansprüche herzuleiten, wenn die Auftraggeber es damit schriftlich (E-Mail ausreichend) beauftragt hat.
- (6) Bei Leistungsänderungen durch Zu- und Abbestellungen, die den Umfang von insgesamt - 10 % bis + 10 % der nach diesem Vertrag bestellten Jahreszugkilometer des Ausschreibungsfahrplans (1. Betriebsjahr) für das vollständige Betriebsprogramm auf das Norm-Kalenderjahr (ohne Leistungsänderungen) nicht überschreiten, gilt Folgendes:
 - a. Der Zuschuss ist auf Grundlage der Anlage 13 („Kalkulationsschema“) anzupassen. Das EVU ist für den entstehenden Mehrbedarf und mögliche Abweichungen vom Mengenbedarf des Kalkulationsschemas darlegungs- und beweispflichtig. Dabei werden bei Abbestellungen Fixkosten auf der Basis des Kalkulationsschemas weiterhin vergütet, variable Kosten aber abgezogen. Bei Zubestellungen werden Fixkosten nicht berücksichtigt, sondern nur zusätzliche variable Kosten ersetzt. Variable Kosten werden differenziert nach Veränderung der Zugkilometer je Kapazitätsklasse und nach Veränderung der Umlaufstunden gewertet.
 - b. EVU und Auftraggeber können geltend machen, dass Leistungsänderungen zu erheblichen Änderungen der Energieverbrauchsmengen führen. Dies ist dann gegeben, wenn sich der Quotient aus kalkulierten Energiemengen zu Zugkilometern im Verhältnis zum Ausgangswert des kalkulierten Betriebsprogramms (**Anlage 1**) z.B. durch wegfallende/hinzukommenden Halte um mindestens 5 % verschlechtert bzw. verbessert. Die Veränderung wird dadurch dokumentiert, dass spätestens ein Jahr vor einer Leistungsänderung, derentwegen eine Partei eine Justierung der Energieverbräuche verlangt, diese Partei eine Energieverbrauchsrechnung der DB Netz AG bzw. der AVG vorlegen muss, die eine Vergleichsrechnung des Betriebsprogramms im vorherigen und im vorgesehenen Zustand enthält. Verändert sich der rechnerische Energieverbrauch um mehr als 5 %, erfolgt eine prozentuale Anpassung der Energiemenge je Kapazitätsklasse gem. Kalkulationsschema um den ermittelten Faktor und den daraus resultierenden spezifischen Zugkm-Preis je Kapazitätsklasse.
- (7) Bei Zu- und Abbestellungen, die über den in Abs. 6 genannten Umfang hinausgehen, sowie anderen Leistungsänderungen, deren finanzielle Auswirkungen nicht direkt aus dem Kalkulationsblatt abzuleiten sind, gilt Folgendes:
 - a. Die Auftraggeber können vor der Beauftragung schriftlich einen Änderungswunsch äußern. Für die Berechnung der Zuschussänderung bei Zu- und Abbestellungen gilt in diesem Fall:
 - aa. für Leistungsänderungen im Umfang des Abs. 6 wird der Zuschuss gem. Abs. 6 angepasst;
 - bb. nur für die Leistungsänderungen, die den in Abs. 6 genannten Umfang überschreiten, kann das EVU eine Kostenschätzung (Erhöhung oder Verringerung) für den in § 17 genannten Zuschuss abgeben.

- cc. für andere Leistungsänderungen kann das EVU eine Kostenschätzung (Erhöhung oder Verringerung) für den in § 17 genannten Zuschuss abgeben.
 - b. Im Falle einer Beauftragung gem. Abs. 7 lit. a. müssen sich die Parteien unverzüglich über den geänderten Zuschuss einigen. Dabei darf der neue Preis für die geänderte Leistung weder die notwendigen nachgewiesenen Kosten des EVU noch den für diese Leistungen spezifischen Marktpreis übersteigen.
 - c. Soweit sich die Parteien auf eine Zuschussänderung für die Leistungsänderungen nicht einigen können, ist das EVU dennoch verpflichtet, die geänderten Leistungen auszuführen, wenn die Auftraggeber dies schriftlich verlangen.
 - d. Im Streitfall bestimmt ein von den Parteien einvernehmlich zu benennender Sachverständiger die Zuschussänderung durch die Leistungsänderungen verbindlich. Für die Kosten des Sachverständigen gelten die §§ 91 ff. ZPO entsprechend der Sachverständige hat auch über die Kosten zu entscheiden. Falls sich die Parteien nicht innerhalb einer Frist von zwei Wochen über den Sachverständigen einigen, stellt der Präsident der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd des Landes Rheinland-Pfalz ihn. Jede Partei kann ihm bis zwei Wochen nach Auftragserteilung ihren Standpunkt zu der Streitfrage schriftlich vorlegen. Der Rechtsweg bleibt hinsichtlich des Anspruches für beide Parteien offen.
 - e. Für Leistungsänderungen im Bereich des Vertriebs gelten die Regelungen des § 13 der Anlage 8.
 - f. Für Leistungsänderungen im Bereich Zugbegleitpersonal nach § 1 Anlage 6 („Personal“) gilt: die Auftraggeber können mit einer Vorlaufzeit von sechs Monaten den Einsatz von Zugbegleitpersonal fordern bzw. abbestellen. In diesem Fall gelten für das Zugbegleitpersonal die Anforderungen gem. Anlage 4 („Betrieb“). Der Zuschuss wird auf der Grundlage der Anlage 13 („Kalkulationsschema“) in Anlehnung an die Personalkosten für das Prüfpersonal angepasst. Hierbei wird auf die Position II. 4.12 der Anlage 13 verwiesen.
- (8) Sofern die Auftraggeber bei Leistungsergänzungen zur Deckung des Fahrzeugbedarfs den planmäßigen Einsatz von TramTrain-Fahrzeugen der SFBW wünschen treten die Parteien in entsprechende Gespräche zu deren Finanzierung ein.
- (9) Die Auftraggeber zeigen dem EVU Leistungsänderungen mit angemessener Frist an. Als angemessen gelten insbesondere
- a. für Zu- und Abbestellungen
 - aa. in Höhe von mehr als 5 % der jährlichen Zugkilometer eine Frist von 18 Monaten,
 - bb. in Höhe von bis zu 5 % der jährlichen Zugkilometer eine Frist von 9 Monaten zum Jahresfahrplanwechsel und bei unterjährigen Änderungen die Frist der Infrastrukturbetreiber, mindestens jedoch acht Wochen. Für einzelne Sonderleistungen oder einzelne Abweichungen inkl. Baustellenfahrplänen gilt eine Frist von zwei Wochen.
 - b. für den angeordneten Einsatz von Fahrzeugen aus der Fahrzeugreserve gemäß § 26 Abs. 8

- aa. von bis zu 10 % der Umlaufstunden eine Frist von 6 Monaten,
 - bb. von bis zu 20 % der Umlaufstunden eine Frist von 18 Monaten,
 - cc. darüber hinaus eine Frist von 36 Monaten.
- (10) Leistungsanpassungen im Rahmen der Jahresfahrplanung mit einem Volumen von bis zu 1 % der Zugkilometerleistung sind auch nach Ablauf der unter Abs. 10 lit. a. bb. genannten Frist von neun Monaten möglich.
- (11) Die Bedingungen dieses Vertrages gelten auch für die geänderten Leistungen.

(12) Umlaufstunden sind wie folgt definiert:

- a. Die Umlaufstunden für das Personal Fahrdienst umfassen Vorbereitungszeiten (max. 30 min je Umlaufstag), Fahr- und Wendezeiten (Wendezeiten über 2 Stunden werden nicht berücksichtigt) und Abschlusszeiten (max. 30 min je Umlaufstag).
- b. Die Ermittlung der Umlaufstunden hat grundsätzlich so zu erfolgen, dass bei Mehrfachtraktionen nur die Zeit der Umlaufstunden eines Umlaufes (i.d.R. jeweils führendes Fahrzeug) erfasst wird. Bei Kuppel- und Flügelvorgängen können Warte-/Umsteigezeiten der Triebfahrzeugführer im Sinne von lit. a. als Wendezeiten interpretiert werden.

~~(12)~~(13) Auf schriftliche Anordnung (E-Mail ausreichend) des Auftraggebers wird das EVU fahrleistungsunabhängige Leistungen, die von den in diesem Vertrag und in seinen Anlagen festgelegten Leistungen abweichen und/oder darüber hinausgehen, die in einem untrennbaren betrieblichen, organisatorischen oder technischen Zusammenhang mit den von diesem Vertrag umfassten Fahrplan- und Verkehrsangebote stehen (z.B. Qualitätsvorgaben), erbringen, wenn eine Neuvorgabe mit erheblichen Schwierigkeiten oder beträchtlichen Zusatzkosten für den Auftraggeber verbunden wäre. Durch solche Erweiterungen darf der Wert dieses Vertrages bemessen nach den Kosten um nicht mehr als bis zu 10 % des ursprünglichen Wertes erhöht werden. Werden mehrere aufeinanderfolgende Erweiterungen vorgenommen, so gilt diese Beschränkung für den Wert der Summe aller Änderungen. Die Absätze 5, 6, 7, 9, 10 und 11 gelten mit der Maßgabe, dass auf den Wert des Vertrages und nicht auf den Umfang der Fahrleistung abzustellen ist, entsprechend. Für die Anpassung des Zuschusses gilt die Regelung für „andere Leistungsänderungen“ (Abs. 7). Hieraus ist kein Anspruch des EVU auf Vertragsanpassung abzuleiten.

§ 25 Kapazitätsänderungen

- (1) Auf schriftliche Anordnung der Auftraggeber wird das EVU im Rahmen der vorhandenen Fahrzeuge und im Rahmen der angebotenen Kapazitätsklassen weniger oder zusätzliche Traktionen einsetzen. Kapazitätsänderungen werden von den Auftraggebern im Rahmen der vorhandenen Fahrzeuge immer paarig (Hin- und Rückrichtung) bestellt bzw. bezuschusst.
- (2) Dauerhafte Kapazitätsänderungen sind spätestens drei Monate nach Zugang der schriftlichen Anordnung zu erbringen. Ausgenommen sind temporäre Kapazitätserhöhungen i.S.v. § 2 Abs. 2

der Anlage 4 („Betrieb“). Diese müssen auch kurzfristig (innerhalb von mind. einer Woche) erbracht werden. Für Züge, deren Kapazität durch dieses Verlangen verändert wird, gilt die veränderte Kapazität als bestellt.

- (3) entfällt
- (4) Die Auftraggeber dürfen auch eine nicht angebotene Kapazitätsklasse verlangen, soweit diese aus den Triebzügen technisch gebildet werden kann und die vorhandenen Bahnsteiglängen – ggf. unter Nutzung der vorzusehenden Teilfreigabe von Türen – eingehalten werden. Wird eine Leistung in einer Kapazitätsklasse erbracht, die nicht in Anlage 13 enthalten ist, ist vor Beauftragung der Kapazitätsänderung einvernehmlich zwischen den Parteien die Vergütung für diese neue Kapazitätsklasse unter Bezugnahme auf das Kalkulationsschema festzulegen.
- (5) Dem EVU steht für das Änderungsverlangen nach Abs. 1 bis 4 kein Leistungsverweigerungsrecht zu, soweit das EVU nicht darlegt und beweist, dass ihm dies unter Berücksichtigung aller zur Verfügung stehenden Fahrzeuge nicht möglich ist. Die Inanspruchnahme von Reservefahrzeugen ist nur entsprechend der Regelungen in § 26 Abs. 8 möglich.
- (6) Soweit sich die Mengen der Kapazitätsklassen nach Abs. 1 bis 3 auf Verlangen der Auftraggeber ändern, wird der Zuschuss auf Grundlage des Kalkulationsschemas (Anlage 13) angepasst. Geänderte Mengen der Kapazitätsklassen sind keine nach § 25 zu vergütenden Leistungsänderungen. Bei reinen Kapazitätsausweitungen oder Kapazitätsverringeringen werden nur Positionen für Energie, Instandhaltung und Reinigung bei der Anpassung des Zuschusses berücksichtigt.
- (7) entfällt
- (8) Kapazitätsänderungen bedürfen der schriftlichen (E-Mail ausreichend) Bestätigung durch den/die Auftraggeber.

§ 26 Fahrzeugreserve

- (1) Reservefahrzeuge sind Fahrzeuge, die für die angebotenen Betriebsleistungen zur Verfügung stehen und bei störungsfreier Abwicklung der Leistungen zu keinem Zeitpunkt des Tages für die Regelbetriebsleistungen eingesetzt werden müssen. Laufplanmäßig eingesetzte Fahrzeuge werden dann als Reservefahrzeug gewertet, wenn sie zwischen zwei Zugleistungen mindestens einen ganzen Laufplantag (3 Uhr bis 3 Uhr des Folgetages) weder für Zugleistungen im Fahrgastverkehr noch für Leerzüge verwendet werden. Die Reservefahrzeuge müssen zusammen mit den planmäßig vorgesehenen Fahrzeugen ohne Leistungseinschränkungen und betriebliche Restriktionen eingesetzt werden können. Die Reservequote bemisst sich auf Basis der laufplanmäßig eingesetzten Fahrzeuge. Der Gesamtbedarf an Fahrzeugen errechnet sich aus dem laufplanmäßigen Bedarf zzgl. Betriebsreserve zzgl. Werkstattreserve.
 - a. Werkstattreserve im Sinne einer Instandhaltungsreserve (steht nicht für den Betrieb zur Verfügung): 12,5 % der laufplanmäßig eingesetzten Zwei-System-Fahrzeuge und Betriebsreserve gem. lit. b.

- b. Betriebsreserve im Sinne einer Ausfallkompensation: 5,0 % der laufplanmäßig eingesetzten Zwei-System-Fahrzeuge. Diese Fahrzeuge müssen jederzeit sofort einsetzbar sein und werden am Standort Betriebshof West in Karlsruhe bereitgehalten. Mit Zustimmung der Auftraggeber kann auf Antrag des EVU bis zur Fertigstellung des Rastatter Tunnels bzw. der Lieferung der benötigten TramTrain-Fahrzeuge von dieser Quote abgewichen werden; das EVU hat hierzu darzulegen, über welchen Fahrzeugbestand es verfügt.

Es muss sichergestellt sein, dass beim Einsatz von Fahrzeugen der Betriebsreserve die dann gebildeten Züge ohne Restriktionen durch die Bahnsteiglänge eingesetzt werden können.

- (2) Abweichungen von der Bereitstellung der Betriebsreserve im Betriebshof West sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger zulässig. Rangierfahrten sind innerhalb der Standzeiten zulässig.
- (3) An weiteren Reservefahrzeugen als den in Abs. 1 genannten dürfen auch länger andauernde präventive Instandhaltungs- oder Fristarbeiten oder Untersuchung nach § 32 EBO bzw. Inspektionen nach § 57 BOStrab vorgenommen werden.
- (4) Reservefahrzeuge für eine bestimmte Triebwagenbauart müssen dann, wenn ein Einsatz in Mehrfachtraktion vorgesehen ist, mit den Planfahrzeugen kuppelbar und gemeinsam steuerbar sein.
- (5) entfällt
- (6) Das EVU darf Reservefahrzeuge einsetzen für
- a. saisonal begrenzte (in Absprache mit den Aufgabenträgern) bzw. eventbezogene Verstärkerleistungen,
- b. dauerhafte Kapazitätsausweitungen; in einem solchen Fall ist die Zustimmung der Auftraggeber vorab einzuholen.
- (7) Auf Verlangen der Auftraggeber muss das EVU im Rahmen der vorhandenen Fahrzeuganzahl Fahrzeuge für Zusatzleistungen oder die fallweise Verstärkung von Leistungen (s. **Anlage 4** („Betrieb“)) einsetzen, sofern dem keine planmäßigen Leistungen im Umlaufplan oder dringende Fristarbeiten entgegenstehen. Dafür gilt eine Obergrenze von 1.000 Zugkm und 1.500 Wagenkm pro Jahr.
- (8) Die Auftraggeber können den Einsatz von Fahrzeugen aus der Fahrzeugreserve (Betriebsreserve und Werkstattreserve) für dauerhafte Kapazitätsverstärkungen verlangen, soweit
- a. die Zugeinheit aus der Fahrzeugreserve am Tag nicht mehr als neun Stunden, gemessen vom Beginn der ersten Fahrplan- oder erforderlichen Leerfahrt bis zum Ende der letzten Fahrplan- oder erforderlichen Leerfahrt eingesetzt wird, und
- b. das EVU nicht nachweisen kann, dass während der beabsichtigten Einsatzzeit planmäßige Hauptuntersuchungen anstehen, Rollkuren durchgeführt werden müssen, oder der Fahrzeugbestand nicht durch Unfallschäden reduziert ist.
- (9) Das EVU ist dafür verantwortlich, dass die Anzahl der Reservefahrzeuge den Vorgaben der Absätze 1 bis 6 entspricht. Erfüllt das EVU diese Anforderungen nicht (z.B. wegen eines dauerhaften

Ausfalls von Fahrzeugen), ist das EVU im Fall des Abs. 8 verpflichtet, in Absprache mit den Auftraggebern das Reservekontingent wieder auf den Wert nach Abs. 1 aufzustocken. Eine Kostenübernahme- oder Schadensminderungspflicht der Auftraggeber für die Verpflichtung nach Satz 2 besteht nicht.

- (10) Soweit sich das EVU und die Auftraggeber über eine Absenkung der Vorgaben der Absätze 1 sowie 5 bis 7 einigen, ist das EVU nicht verpflichtet, die Anzahl der Reservefahrzeuge wieder aufzustocken. Eine abgestimmte Absenkung der Reservequote führt nicht zu einer Nachbeschaffungspflicht oder Vertragsstrafenzahlungen wegen Nichteinhaltung der Reservequote.

§ 27 Bestellung von Schienenersatz- und Busnotverkehr

Das EVU ist berechtigt und verpflichtet, Schienenersatzverkehre und Busnotverkehre nach den Vorgaben der **Anlage 4** („Betrieb“) zu erbringen, wenn und soweit kein Schienenverkehr möglich ist. Die Vergütung erfolgt gemäß dem Betriebskostenzuschusssatz des jeweiligen Jahres (ohne Infrastruktur), s. Anlage 13 Kalkulationsschema – A 1.

§ 28 Gewährleistung

- (1) Das EVU steht nach den gesetzlichen Regelungen der §§ 631 ff. BGB für die Durchführung seiner vertraglichen Pflichten ein, soweit in diesem Vertrag nichts Abweichendes geregelt ist.
- (2) Dem EVU obliegt der Nachweis für die ordnungs- und vertragsgemäße Leistungserbringung, soweit in diesem Vertrag nicht ausdrücklich davon abgewichen wird.
- (3) Die Nicht- und Schlechterfüllung der vertraglichen Leistungspflichten des EVU führen zu Minderungen des jährlichen Zuschusses nach § 17 und § 18. Sie stellen vertragliche Konkretisierungen des Rechts des Gläubigers zur Minderung der Gegenleistung im Falle einer Nicht- oder Schlechtleistung durch den Schuldner i.S. des § 638 BGB dar und werden in diesem Vertrag samt seinen Anlagen und Anhängen als Minderung bezeichnet.
- (4) Die Minderungen nach diesem Vertrag und seinen Anlagen sind, abgesehen von den vereinbarten Höchstbeträgen in § 29, in ihrer Höhe nicht begrenzt.
- (5) Weitergehende gesetzliche Ansprüche der Auftraggeber, insbesondere aus den §§ 633 ff. BGB, bleiben unberührt.
- (6) Die regelmäßige Verjährungsfrist der Ansprüche des EVU und der Auftraggeber aus diesem Vertrag, insbesondere im Zusammenhang mit der Berechnung und Abrechnung des Zuschusses, beträgt abweichend von § 195 BGB 15 Jahre. Die Ansprüche nach Satz 1 verjähren spätestens aber fünf Jahre nach Ende der Vertragslaufzeit.

§ 29 Minderungen

- (1) Fallen Zugleistungen vollständig oder teilweise aus oder werden auf Streckenabschnitten Zughalte ausgelassen, sind die Auftraggeber zur Minderung der Vergütung gem. Abs. 2 berechtigt. Diese nicht erbrachten Leistungen sind vom EVU zu erfassen und im monatlichen Statusbericht gemäß Anlage 2 Anhang 4 („Nachweispflichten“) darzustellen.
- (2) Ausgefallene, teilausgefallene Züge und Abschnitte mit ausgelassenen Zughalten werden als nicht erbrachte Zugleistungen gewertet. Die Ursache ist hierbei nicht von Belang. Die Auftraggeber sind berechtigt, für nicht erbrachte Zugleistungen den Zuschuss nach folgender Formel zu mindern:

ausgefallene Zugkm x dem im jeweiligen Jahr anfallenden Zuschuss je Zugkm gem.

Anlage 13 Position A zzgl. Infrastrukturkosten

Dem EVU verbleibt ein Wert von 25% des Zuschusses für sonstige erbrachte Leistungen, welche das EVU trotz Zugausfall ordnungsgemäß erbringt und für die dem EVU weiterhin Kosten anfallen. Hat das EVU den Zugausfall nicht zu vertreten, verbleibt dem EVU ein Wert von 75% des Zuschusses für sonstige erbrachte Leistungen, welche das EVU trotz Zugausfall ordnungsgemäß erbringt und für die dem EVU weiterhin Kosten anfallen.

Wird der Zugausfall durch SEV/BNV ersetzt verbleibt dem EVU ein Wert von 100% des Zuschusses ohne Infrastruktur (vgl. Kalkulationsschema Punkt A1.).

Es erfolgt kein Abzug von Infrastrukturkosten, welche nachweislich durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht berechnet wurden (z.B. bei geplantem und abgestimmtem Schienenersatzverkehr).

- a. Ein Zug gilt als ausgefallen, wenn er die im Fahrplan vorgesehene Leistung ganz oder teilweise nicht erbringt (der Begriff „Teilausfall“ bedeutet, dass der Zug nur im betroffenen Abschnitt als ausgefallen gewertet wird) oder vor Plan abfährt (dieser Zug gilt als ausgefallen, bis er wieder in der planmäßigen Fahrplanlage verkehrt). Als Vor-Plan-Abfahrt gilt nur eine Abfahrt vor der in den an die Kunden gerichteten Fahrplanmedien veröffentlichten Abfahrtszeit, nicht jedoch eine Abfahrtszeit vor einer gegebenenfalls in den Daten des Infrastrukturbetreibers hinterlegten betrieblichen Abfahrtszeit.
- b. Ein Zug gilt auch dann als (teil-)ausgefallen, wenn seine Verspätung im Abgangsbahnhof oder auf der Strecke mehr als 59:59 Minuten beträgt oder wenn er in oder nach der planmäßigen Fahrlage des Folgezuges verkehrt. Als ausgefallen gilt dabei der Abschnitt vom ersten planmäßig bedienten Halt, an dem die Abfahrtsverspätung mehr als 59:59 Minuten beträgt bis zum letzten planmäßig bedienten Halt, an dem die Ankunftsverspätung mehr als 59:59 Minuten beträgt bzw. der Abschnitt vom ersten planmäßig bedienten Halt, an dem der Zug in oder nach der planmäßigen Fahrlage des Folgezuges abfährt bis zum letzten planmäßig bedienten Halt, an dem der Zug in oder nach der planmäßigen Fahrlage des Folgezuges ankommt. Die Regelung, dass in oder nach der planmäßigen Fahrlage eines folgenden SPNV-Zuges verkehrende Züge als ausgefallen gewertet werden, gelten nur dann, wenn das Taktintervall des jeweiligen Zugsystems auf dem jeweiligen Streckenabschnitt größer als 20 Minuten ist.

- c. Werden planmäßige Zughalte ausgelassen, gilt der Abschnitt vom letzten bedienten planmäßigen Halt bis zum ersten wieder bedienten planmäßigen Halt als ausgefallen. Züge, die abweichend vom Fahrplan Stationen nicht bedient haben, sind im monatlichen Statusbericht gesondert auszuweisen.
 - d. Sollte es aufgrund von Anordnungen der Bundes- oder Landespolizei oder einer Staatsanwaltschaft zu Zug- oder Halteausfällen kommen, wird die jeweilige Fahrt nicht als Ausfall nach dem Verkehrsvertrag gewertet. Stationspreise werden für den betreffenden Halteausfall nicht abgegolten.
 - e. Sofern aus Gründen, die das EVU nicht zu vertreten hat, eine Strecke überraschend nicht mehr befahrbar ist und ein Zug kurzfristig, auch ohne vorherige Rücksprache mit den Auftraggebern, umgeleitet wird, gilt diese Umleitung nicht als Ausfall i.S.v. Abs. 1 Satz 1. Sollten in diesem Zusammenhang zusätzlich Busnotverkehr oder Pendelzüge auf Teilstrecken eingerichtet werden, werden auch hierfür die Kosten erstattet. Die Kostenerstattung der Busnotverkehre erfolgt gem. § 27, bei den Pendelzügen ist auf die eingesetzte Kapazität im Einzelfall und die damit verbundenen Kosten gemäß der Anlage 13 („Kalkulationschema“) zum Verkehrsvertrag abzustellen. Die eingesetzte Kapazität muss für den jeweiligen Einzelfall erforderlich sein. Bei Störungen, die 48 Stunden oder länger andauern, müssen Abstimmungen mit den Auftraggebern erfolgen. Dispositiv umgeleitete Verkehre sind im monatlichen Statusbericht gesondert auszuweisen.
- (3) Wird eine Leistung in einer niedrigeren als der bestellten Kapazitätsklasse erbracht, sind die Auftraggeber zur Minderung der Vergütung berechtigt. Dabei wird nur die niedrigere Kapazitätsklasse mit dem niedrigeren Kostensatz vergütet.
- (4) Bei Abweichungen von den **Qualitätsstandards der Anlage 2 („Qualität“)** sind die Auftraggeber berechtigt, den Zuschuss wie folgt zu mindern:
- a. Minderungen bei Abweichungen von den Anforderungen der § 2 der Anlage 2 („Qualität“):
 - aa. Für jede Teilqualität (Nr. 1-1 und 1-7) in § 2 Abs. 1 Anlage 2 („Qualität“) wird einzeln geprüft, ob die Untergrenze unterschritten ist und daher die Auftraggeber zur Minderung berechtigt sind. Die Minderung wird je Teilequalität begrenzt durch das Erreichen der in § 2 Abs. 1 der Anlage 2 jeweils genannten Untergrenzen in Spalte „Erreichen der maximalen Minderungsbeträge bei“. Es erfolgt keine Verrechnung der Ergebnisse der einzelnen Kriterien miteinander.
 - Für die Minderung gem. § 11 (3) Anlage 2 („Qualität“) erfolgt ein Abzug in Höhe von 8.000 € je zehntel Nachkommastelle Abweichung vom festgelegten Zielwert.
 - bb. Die Minderungsbeträge werden bei den objektiven Qualitätskriterien auf der Basis einer Abweichung von je 0,1 Prozentpunkten von den Zielwerten berechnet. Die Prozentpunkte werden auf zwei Nachkommastellen kaufmännisch gerundet.
 - cc. Die Berechnung der Minderung erfolgt entsprechend der Regelungen in der Anlage 2. Dabei wird der erreichte Wert je Teilqualität entsprechend seines vereinbarten qualitativen und quantitativen Mindeststandards nach § 2 der Anlage 2 („Qualität“) zum Ansatz

gebracht. Unterschreitet der IST-Wert den Zielwert, wird die Abweichung IST-Wert zu Zielwert als Minderung monetär wirksam; zwischen dem Zielwert und dem Erreichen der maximalen Untergrenze ermittelt sich der Minderungsbetrag je Teilqualität linear bis zur Erreichung der maximal möglichen Minderungswerte in der Spalte „Maximale Minderung in % der Kosten ohne Infrastruktur“.

dd. Die Minderungen für Abweichungen von den Qualitätsstandards des Qualitätsmesssystems gem. § 2 der Anlage 2 („Qualität“) sind insgesamt je Fahrplanjahr auf 5 % der Kosten ohne Infrastruktur (Position A 1 des Kalkulationsschemas) des jeweiligen Fahrplanjahres begrenzt. Die Festlegung von maximal erreichbaren Beträgen einer Minderung soll verhindern, dass es bei extremen Abweichungen zu unangemessenen Minderungen kommen kann.

ee. Der Höchstbetrag gem. lit. dd. gilt nur für die Minderung der objektiven und subjektiven zu messenden Teilqualitäten im Sinne des § 2 Abs. 1 der Anlage 2 („Qualität“), nicht hingegen für Zugausfälle und sonstige Minderungen und die gesetzlichen Rechte aus §§ 633 ff. BGB.

b. Bei Abweichungen vom vereinbarten Fahrzeugeinsatz sind die Auftraggeber berechtigt, den Zuschuss wie folgt zu mindern:

Werden nicht die vereinbarten Fahrzeuge entsprechend den Anforderungen der Anlage 3 („Fahrzeuglastenheft“) sondern Ersatzfahrzeuge eingesetzt, die ein wichtiges Ausstattungsmerkmal (Höchstgeschwindigkeit, Sitzplatzanzahl, Verhältnis Türspuren zu Sitzplätze, Fahrradabstellplätze) nicht erfüllen, sind die Auftraggeber berechtigt, den Zuschuss (Kosten ohne Infrastruktur, Pos. A 1 der Anlage 13 („Kalkulationsschema“)) um 20 %, bezogen auf die Betriebsleistung des jeweiligen Zuges, zu mindern. Diese Leistungsabweichungen sind im monatlichen Statusbericht auszuweisen. Alle in Anhang 4 bis 9 der Anlage 3 („Fahrzeuglastenheft“) aufgeführten Fahrzeuge werden als gleichwertig anerkannt; bei Einsatz dieser Fahrzeuge erfolgt keine Minderung.

(5) Für Abweichungen der WC Verfügbarkeit gilt:

Wird in einem Fahrzeug das über eine Toilette verfügt kein benutzbares WC angeboten, wird für jeden im Fahrgastbetrieb erbrachten Zugkm des betroffenen Fahrzeugs eine Minderung in Höhe 10 % des Betriebskostenzuschusses ohne Infrastruktur (Kosten ohne Infrastruktur, Pos. A 1 der Anlage 13 („Kalkulationsschema“)) fällig, soweit der Defekt nicht innerhalb von 24 Stunden nach Feststellung behoben wird. Kommt ein Fahrzeug zu Betriebsbeginn mit einer defekten Toilette zum Einsatz gilt diese Frist nicht. Diese Leistungen sind im monatlichen Statusbericht auszuweisen.

(6) Stellt der Aufgabenträger oder ein von ihm Beauftragter fest, dass das EVU gegen seinen Verpflichtung für die Sauberkeit und Schadensfreiheit der Fahrzeuge des Schienenersatzverkehrs verstößt, ist er bei starken Verschmutzungen und/oder Schäden berechtigt, den für den Schienenersatzverkehr zu zahlenden Betrag um 25 % für die mit dem stark verschmutzten und/oder beschädigten Fahrzeug erbrachten Fahrten zu mindern. Diese Feststellungen werden fotografisch dokumentiert.

- (7) Weicht der Personal- und Prüfpersonaleinsatz von den vertraglichen Verpflichtungen ab, sind die Auftraggeber berechtigt, den Zuschuss wie folgt zu mindern:
- a. Wird der gem. § 1 der Anlage 6 („Personal“) vereinbarte Einsatz von Prüfpersonal nicht eingehalten, sind die Auftraggeber zu folgender Minderung des Zuschusses berechtigt:
 der Zuschuss gem. § 17 (ohne Infrastrukturkosten) im Kalenderjahr wird mit dem Quotienten aus den begleiteten Stunden gegenüber den in § 1 Abs. 2 der Anlage 6 genannten zu begleitenden Stunden je fehlendem Prozentpunkt um 0,015 Prozent zu gemindert. Dies gilt auch für den Fall, dass das EVU Begleitpersonal nach § 24 Abs. 8 lit. f. bereitzustellen hat.
 - b. Wird festgestellt, dass das Begleitpersonal die Anforderungen an die Präsenzplicht nach § 4 Abs.1 Anlage 6 („Personal“) nicht erfüllt, sind die Auftraggeber berechtigt diese Fahrten zu mindern. Dabei werden solche Fahrten gem. § 4 Anlage 6 („Personal“) als nicht begleitete Fahrten gewertet.
- (8) Werden nach Inbetriebnahme der Anlage 8 Vertrieb die vertraglichen Zielwerte für Automaten- und Entwerterverfügbarkeit verfehlt, sind die Auftraggeber berechtigt, den Zuschuss wie folgt zu mindern:

Kriterium	Maximale Minderungen in % der Kosten ohne Infrastruktur ¹	Zielwert	Erreichen der maximalen Minderungsbeträge bei
Fahrausweisautomaten und Entwerter (Schadensfreiheit und Funktionsfähigkeit)	0,4%	95%	90%

Die Minderungsbeträge werden fällig bei Unterschreitung des Zielwertes und sind gedeckelt bei Erreichen der maximalen Minderungsbeträge des Abs. 8. Die Berechnung der Minderungsbeträge erfolgt bei den Fahrausweisautomaten auf der Basis einer Abweichung von 0,1 Prozentpunkten. Die Prozentpunkte werden auf zwei Nachkommastellen kaufmännisch gerundet.

§ 30 Vertragsstrafen

- (1) Das EVU zahlt für die folgenden Fälle Vertragsstrafen an die Auftraggeber:
- a. Das EVU zahlt für den Nichtabschluss oder den Abschluss eines nur unzureichenden, die Vorgaben des § 13 nicht vollständig erfüllenden Versicherungsvertrages gem. § 13 eine Vertragsstrafe in Höhe von 10.000,00 Euro je angefangenem Kalendermonat. Stellen die Auftraggeber im Wege der Ersatzvornahme ausreichenden Versicherungsschutz sicher oder kann das EVU die Unmöglichkeit der vertragsgemäßen Eindeckung nachweisen, endet der für die Vertragsstrafenberechnung relevante Zeitraum. Eine Pflicht zur ersatzweisen Eindeckung durch die Auftraggeber entsteht durch diese Vertragsstrafenregelung nicht, ausdrücklich auch nicht unter dem Gesichtspunkt einer Schadenminderungspflicht.

¹ Kalkulationsschema Pos. A 1.

- b. Legt das EVU die prüffähige Jahresschlussrechnung entgegen den Anforderungen nach **§ 23** nicht fristgerecht vor, zahlt das EVU an die Auftraggeber eine Vertragsstrafe in Höhe von 500 Euro pro vollendetem Tag bis zur Vorlage der prüffähigen Jahresschlussrechnung, es sei denn, das EVU weist den Auftraggebern substantiiert innerhalb von acht Werktagen nach Ablauf der in § 23 genannten Frist nach, dass es die Verzögerung nicht zu vertreten hat. Die Geltendmachung weiterer Schäden bleibt hiervon unberührt.
- c. Legt das EVU die Trennungsrechnung entgegen den Anforderungen nach § 23 Abs. 2 nicht fristgerecht vor, zahlt das EVU an die Auftraggeber eine Vertragsstrafe in Höhe von 500 Euro pro vollendeter Woche bis zur Vorlage der prüffähigen Trennungsrechnung, es sei denn, das EVU weist den Auftraggebern substantiiert innerhalb von acht Werktagen nach Ablauf der in § 23 genannten Frist nach, dass es die Verzögerung nicht zu vertreten hat
- d. Das EVU hat die Verpflichtungserklärungen nach dem LTMG BW bzw. LTTG RLP abzugeben. Für jeden schuldhaften Verstoß des EVU gegen die Verpflichtungen aus der Verpflichtungserklärung nach § 5 LTMG BW und/oder den Verpflichtungen nach §§ 3-7 LTMG BW zahlt das EVU entsprechend § 8 LTMG BW eine Vertragsstrafe in Höhe von bis zu 1 % des jährlichen Zuschusses (bzw. entsprechend der Regelungen des Landes Rheinland-Pfalz). Dies gilt auch für den Fall, dass der Verstoß durch einen vom EVU eingesetzten Subunternehmer oder einen von diesem eingesetzten Subunternehmer oder von einem Verleiher von Arbeitskräften begangen wird, es sei denn, dass das EVU den Verstoß des Subunternehmers und des Verleihers von Arbeitskräften nicht kannte und unter Beachtung der Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Kaufmanns auch nicht kennen musste.
- e. Erfüllt das EVU die Verpflichtungen aus § 35 nicht vertragsgemäß, zahlt das EVU eine Vertragsstrafe von 500 Euro pro vollendetem Tag und Pflichtverstoß bis zur ordnungsgemäßen Erbringung der betreffenden Pflicht, es sei denn das EVU weist den Auftraggebern substantiiert innerhalb von acht Werktagen nach, dass es die Verzögerung nicht zu vertreten hat.
- f. Bei Abweichungen von der Regelzugbildung wird nur die tatsächlich gefahrene Kapazitätsklasse vergütet. Zusätzlich zahlt das EVU eine Vertragsstrafe in Höhe von 3 Euro je Zugkm, wenn dadurch eine Besetzung von mehr als 120 Prozent – bezogen auf die Zahl der Sitzplätze inkl. Klappsitze in der 2. Klasse – über eine Zeitdauer von mehr als 10 Minuten verursacht wird. Dies gilt nicht, wenn die Abweichung einvernehmlich zwischen den Vertragsparteien vereinbart wurde.
- g. Bei Verstößen gegen Anforderungen der **Anlage 2 („Qualität“)** gilt:
- aa. Entsteht ein Zugausfall durch fehlende oder eingeschränkte Verfügbarkeit des Fahrzeuges oder durch fehlende oder eingeschränkte Verfügbarkeit des Personals, entfällt die Vergütung für die ausgefallene Leistung gem. § 29 Abs. 2 dieses Vertrages. Zusätzlich zahlt das EVU eine Vertragsstrafe in Höhe von 5 Euro je ausgefallenem Zugkm. Eine fehlende oder eingeschränkte Verfügbarkeit des Fahrzeugs liegt insbesondere dann vor, wenn eine beauftragte Fahrt aufgrund der Nichtbereitstellung des Fahrzeugs oder der fehlenden Verfügbarkeit des Fahrzeugs oder weil das Fahrzeug in seiner Ist-Beschaffenheit von der eigentlich vorausgesetzten Soll-Beschaffenheit des Fahrzeuglastenheftes abweicht, nicht erfol-

gen kann. Eine fehlende oder eingeschränkte Verfügbarkeit des Personals ist dann gegeben, wenn eine beauftragte Fahrt nicht stattfinden kann, insbesondere weil das für die Durchführung der Fahrt notwendige Personal nicht zur Verfügung steht oder nicht rechtzeitig bereitgestellt wurde oder nicht einsatztauglich ist. Werden bei einem Zugausfall gem. Satz 1 die ausgefallenen Zugleistungen in vollem Umfang durch Busnotverkehre gem. § 9 der Anlage 4 („Betrieb“) ersetzt, zahlt das EVU abweichend von Satz 1 eine Vertragsstrafe in Höhe von 3 Euro je ausgefallenem Zugkm.

- bb. Übersteigt der Anteil an Zugausfällen in einem Kalenderjahr den Wert von monatlich 1% der Zugkilometer erhöht sich die Vertragsstrafe nach lit. aa. auf 10 Euro je ausgefallenem Zugkm. Zur Bestimmung der eigenverantwortlichen Ausfälle werden die jeweiligen Codierungen aus den monatlichen Statusberichten herangezogen. Als eigenverantwortliche Ausfälle werden mit folgenden Codes hinterlegte Ausfälle aus Anlage 2 Anhang 6 (Unteranhang 1 „Ursachencodes“) aufgefasst: sämtliche Codierungen aus den Bereichen 5 (EVU Verkehrliche Durchführung) und 6 (EVU Fahrzeuge) sowie die Codierungen 1600 (Fahrzeugmangel) und 2600 (Personalmangel). Für die Zugausfälle im Bereich Rheinland-Pfalz gelten abweichend davon die entsprechenden durch den ZÖPNV zur Verfügung gestellten Codierungen.
- cc. Beseitigt das EVU Graffiti und ähnliche Verschmutzungen nicht innerhalb der Frist gem. § 7 Abs. 3 der Anlage 2 („Qualität“), zahlt das EVU eine Vertragsstrafe in Höhe von 500 Euro pro angefangenen Tag und betroffenem Fahrzeug, wenn das Fahrzeug weiterhin eingesetzt wird.
- dd. Legt das EVU die Zähl- und Auswertungsergebnisse der Fahrgastzählungen gem. § 14 der Anlage 2 („Qualität“) den Auftraggebern bzw. der NVBW nicht spätestens 3 Monate nach Ende jeder Zählperiode gemäß 2.8 Anlage 2 Anhang 2 Fahrgastzählungen vor, zahlt das EVU eine Vertragsstrafe in Höhe von 5.000 Euro je angefangener Woche in der die Zähl- und Auswertungsergebnisse nicht vorgelegt werden.
- ee. entfällt
- h. Wenn das EVU entgegen den Anforderungen der **Anlage 2 Anhang 4 („Nachweispflichten“)**:
 - aa. den Auftraggebern die Meldungen nach § 1 Abs. 1 der Anlage 2 Anhang 4 („Nachweispflichten“) nicht innerhalb der vorgegebenen Zeiten vorlegt, zahlt das EVU pro angefangener Stunde, in welcher die Meldung nicht vorliegt, eine Vertragsstrafe in Höhe von 100 Euro. Liegt das EVU die Informationen nach § 1 Abs. 2 nicht zu den vorgegebenen Zeiten vor, zahlt das EVU je angefangenen Tag eine Vertragsstrafe in Höhe von 200 Euro.
 - bb. den Auftraggebern Meldungen nach § 1 Abs. 1 oder Informationen nach § 1 Abs. 2 der Anlage 2 Anhang 4 („Nachweispflichten“) nicht im in § 1 Abs. 1 und 2 der Anlage 2 Anhang 4 vorgegebenen Umfang vorlegt, zahlt das EVU eine Vertragsstrafe in Höhe von 100 Euro pro angefangenem Tag, an welchem die Meldungen bzw. Informationen nicht vollständig vorliegen.
 - cc. den Auftraggebern einen Statusbericht gem. § 1 Abs. 3 und 4 der Anlage 2 Anhang 4 („Nachweispflichten“) zwar vollständig ausgefüllt, aber fehlerhaft vorlegt, insbesondere weil

die mitgeteilten Informationen nach § 1 Abs. 3 der Anlage 2 Anhang 4 nicht den tatsächlichen Umständen entsprechen, zahlt das EVU 1.000 Euro pro Bericht bis zur Korrektur. Als Falschangabe gelten insbesondere unzutreffende Zahlenangaben. Unzutreffende Zahlenangaben auf Grund von identischen Formelfehlern werden nur einfach betrachtet.

- dd. Legt das EVU die monatlichen Statusberichte gemäß § 18 der Anlage 2 („Qualität“) und der Anlage 2 Anhang 4 („Nachweispflichten“) den Auftraggebern bzw. der NVBW nicht innerhalb von 1 Monat nach Fristablauf vor, zahlt das EVU an die Auftraggeber eine Vertragsstrafe in Höhe von 200 Euro pro Tag der Fristüberschreitung, es sei denn, das EVU hatte die verspätete Vorlage nicht zu vertreten (z.B. wenn ein Verkehrsverbund die geforderten Erlösdaten nicht monatlich im geforderten Detaillierungsgrad liefern kann).
- i. Wenn das EVU entgegen den Anforderungen der **Anlage 4 („Betrieb“)**
- aa. Schienenersatzverkehre (SEV) gem. § 7 Abs. 1 und Abs. 2 („Betrieb“) nicht erbringt, zahlt das EVU eine Vertragsstrafe in Höhe von 5 Euro je ausgefallenen SEV-Zugkilometer;
 - bb. Schienenersatzverkehre gem. § 7 Abs. 1 und Abs. 2 („Betrieb“) verspätet erbringt, zahlt das EVU für jede 30 Minuten Verspätung je nicht eingesetztem Fahrzeug der Fahrzeugkategorien des § 7 Abs. 6 lit. a. bis d. der Anlage 4 („Betrieb“) eine Vertragsstrafe in Höhe von 3 Euro je Zugkilometer;
 - cc. Schienenersatzverkehre gem. § 7 Abs. 1 und Abs. 2 der Anlage 4 („Betrieb“) nicht mit der benötigten Kapazität (Gefäßstyp bemessen auf das durchschnittliche Fahrgastaufkommen der letzten sechs Wochen des jeweils zu ersetzenden Zuges) erbringt, zahlt das EVU eine Vertragsstrafe in Höhe von 1,50 Euro je Zugkilometer;
- j. Wenn das EVU die Ausbildungsquoten gem. § 7 der **Anlage 6 („Personal“)** nicht erfüllt, zahlt das EVU je nicht erfolgreich ausgebildetem Triebfahrzeugführer je begonnenem Monat, zu dem die erfolgreiche Ausbildung nicht nachgewiesen werden kann, beginnend am 1. Januar des Folgejahres der Ausbildungsverpflichtung, eine Vertragsstrafe in Höhe von 5.000 Euro. Diese Vertragsstrafe ist je nicht oder verspätet ausgebildetem Triebfahrzeugführer auf 60.000 Euro begrenzt. Die Ausbildungsquote ist erstmals mit der Schlussabrechnung des Jahres 2025 sanktionierbar.
- k. Wenn das EVU entgegen den Berichtspflichten des § 11 Abs. 5 der **Anlage 7 („Tarife“)** die monatlichen Erlösberichte nicht innerhalb von vier Wochen nach Fristablauf vorlegt, zahlt das EVU an die Auftraggeber eine Vertragsstrafe in Höhe von 5.000 Euro pro angefangener Woche der Fristüberschreitung, es sei denn, das EVU hatte die verspätete Vorlage nicht zu vertreten (z.B. wenn ein Verkehrsverbund die geforderten Erlösdaten nicht monatlich im geforderten Detaillierungsgrad liefern kann).
- l. Wenn entgegen den Anforderungen der **Anlage 8 („Vertrieb“)** vom EVU:
- aa. am in § 3 Abs. 2 der Anlage 8 („Vertrieb“) genannten Standort ein aufzustellender Fahrausweisautomat nicht zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Netzes aufgestellt oder nicht vollständig betriebsfähig ist, zahlt das EVU eine Vertragsstrafe in Höhe von 500 Euro pro Fahrausweisautomat und pro angefangenem Tag der Nichtaufstellung, es sei

denn, das EVU hatte die verspätete Aufstellung oder Betriebsfähigkeit nicht zu vertreten. Dies hat das EVU den Auftraggebern schriftlich nachzuweisen. Die Vertragsstrafe fällt bis einschließlich 31.12.2025 nicht an, sofern nur die Verpflichtung, neue Automaten aufzustellen, nicht erfüllt wird. Bis zum 31.12.2025 gelten abweichend die Regelungen nach Anlage 8 Anhang 3.

- bb. Das EVU hat den Auftraggebern die Nichtaufstellung bzw. die Nichtbetriebsfähigkeit der Fahrausweisautomaten zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Vertriebssteils des Netzes (zum 31.12.2025) unverzüglich nach eigener Kenntnis mitzuteilen. Kommt es dieser Pflicht nicht nach, zahlt das EVU eine Vertragsstrafe in Höhe von 2.000 Euro pro fehlenden oder nicht betriebsbereiten Fahrausweisautomaten, für den keine Mitteilung bei den Auftraggebern eingegangen ist.
 - cc. der Automat nicht in der vorgesehenen Frist gem. § 3 Abs. 8 Anlage 8 („Vertrieb“) instand gesetzt wird und auch kein Alternativangebot für den Fahrscheinerwerb eingerichtet, zahlt das EVU eine Vertragsstrafe in Höhe von 300 Euro pro angefangenen Tag an dem kein Fahrscheinerwerb möglich ist.
- (2) Die auf ein Kalenderjahr entfallenden Vertragsstrafen aus diesem Vertrag und seinen Anlagen sind insgesamt in Höhe von 5 % des jährlichen Zuschusses einschließlich Infrastrukturkosten begrenzt.
 - (3) Die Annahme einer verspäteten Lieferung oder sonstigen Leistungserbringung durch die Auftraggeber stellt ausdrücklich keinen Verzicht auf die Vertragsstrafen oder etwaige Schadensersatzansprüche dar. Die Vertragsstrafen können bis zum Ende der Laufzeit dieses Vertrages geltend gemacht werden. Die Auftraggeber sind nicht verpflichtet, bei Annahme einer Lieferung in einem ausdrücklichen Vorbehalt zu erklären, dass er sich das Recht zur Vertragsstrafe vorbehält.
 - (4) Die diesem Vertrag und seinen Anlagen vereinbarten Vertragsstrafen sind unabhängig vom Nachweis eines tatsächlichen Schadens zu bezahlen. Weitergehende Schadensersatzansprüche der Auftraggeber bleiben unberührt. Die Vertragsstrafen werden auf etwaige wegen desselben Verstoßes geltend gemachte Schadensersatzansprüche der Auftraggeber angerechnet. Soweit Vertragsfristen einvernehmlich neu festgelegt werden, knüpfen die jeweiligen Vertragsstrafenregelungen an die neuen Termine an, ohne dass es hierzu einer erneuten besonderen Vereinbarung hinsichtlich der Vertragsstrafenregelung bedarf. Die nach diesem Vertrag und seinen Anlagen genannten Vertragsstrafen werden nur verwirkt, wenn das EVU den jeweiligen Vertragsverstoß zu vertreten hat. Das Verschulden wird widerleglich vermutet.
 - (5) Vertragsstrafen gem. Abs. 1 werden jährlich mit dem Faktor 2,0 % dynamisiert.

§ 31 Schadenersatz

- (1) Soweit der Anteil an
 - a. durch das EVU verschuldeten nicht in der geforderten Mindestkapazitätsklasse erbrachten Zugkilometern in einem Kalenderjahr den Wert von 5% der jeweils bestellten Zugkilometer übersteigt, zahlt das EVU Schadenersatz für nicht erzielte Erlöse. Für das

Jahr, für das die Überschreitung ermittelt wurde, sind die erzielten Erlöse fiktiv um so viele Prozentpunkte zu erhöhen, wie das EVU die zugelassene Quote überschritten hat.

- b. durch das EVU verschuldeten Zugausfällen in einem Kalenderjahr den Wert von 5% der jeweils bestellten Zugkilometer übersteigt, zahlt das EVU Schadenersatz für nicht erzielte Erlöse. Für das Jahr, für das die Überschreitung ermittelt wurde, sind die erzielten Erlöse fiktiv um so viele Prozentpunkte zu erhöhen, wie das EVU die zugelassene Quote überschritten hat.

(2) Soweit aufgrund vom EVU verschuldeten fehlenden oder unzureichenden Kontrollen gem. Anlage 6 § 1 Abs. 2 der Anteil von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis mehr als 5 % beträgt, zahlt das EVU Schadenersatz für entgangene Einnahmen. Für den Monat, für den die Überschreitung ermittelt wurde, sind die erzielten Erlöse fiktiv um so viele Prozentpunkte zu erhöhen, wie die zugelassene Quote überschritten wurde.

- a. Nicht als Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis gelten diejenigen Fahrgäste, die zum Zeitpunkt der Kontrolle im Besitz eines gültigen persönlichen Zeitfahrausweises waren, diesen zwar nicht vorzeigen konnten, aber innerhalb der in den entsprechenden Tarifbestimmungen festgelegten Frist vorgelegt haben und hierfür ein ermäßigtes Erhöhtes Beförderungsentgelt entrichtet haben. Ebenfalls nicht als Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis gelten diejenigen Fahrgäste, die bei einer Fahrausweiskontrolle wegen Störungen am Fahrausweisautomaten keinen gültigen Fahrausweis vorlegen konnten, soweit diese Aussage verifiziert wurde (vgl. Anlage 8 („Vertrieb“)).
- b. Für Stichprobenerhebungen zur Überprüfung sind im Kalkulationsschema jährlich 2.500 Euro eingestellt. Das EVU muss auf Weisung der Auftraggeber entsprechende Überprüfungen beauftragen. Wird der Betrag von 2.500 Euro in einem Jahr nicht ausgegeben, wird er auf die Folgejahre übertragen. Reichen die ggf. kumulierten Beträge für die Stichprobenerhebungen und die gutachterliche Überprüfung nicht aus, tragen die Auftraggeber die Differenz. Die sich aus Stichprobenerhebungen ergebenden und sodann zu errechnenden entgangenen Einnahmen gelten weiter so lange als pauschaler Schadenersatz, bis das EVU glaubhaft darlegt, dass durch geeignete Maßnahmen die Höchstquote für Schwarzfahrer samt Toleranzbereich nunmehr vertragskonform ist und die Auftraggeber dies anerkennen oder eine zusätzliche, vom EVU veranlasste und von den Auftraggebern durchgeführte Stichprobe gleicher Methodik und Sicherheit die Nichtüberschreitung des Toleranzbereichs belegt. Die Fahrausweiskontrollen dürfen in Stichprobenerhebungen bei einer statistischen Sicherheit von 95 % einen relativen Fehler von maximal 5 % aufweisen. Die Quoten werden von einem unabhängigen Sachverständigen überprüft. Falls sich die Parteien nicht innerhalb einer Frist von zwei Wochen über den Sachverständigen einigen, benennt der Präsident der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd des Landes Rheinland-Pfalz ihn. Jede Partei kann ihm bis zwei Wochen nach Auftragserteilung ihren Standpunkt zu der Streitfrage schriftlich vorlegen. Für die Kosten des Sachverständigen gelten die §§ 91 ff. ZPO entsprechend; der Sachverständige hat auch über die Kosten zu entscheiden. Als zugeflossen gelten Einnahmen auch dann, wenn ein

Anspruch des EVU durch das EVU ohne Zustimmung der Auftraggeber niedergeschlagen oder gestundet wurde oder der Zahlungspflichtige dem EVU eine Zahlungssicherheit stellt.

- (3) Das EVU hat sämtliche Zuschussmöglichkeiten und Förderungsmöglichkeiten der Länder sowie des Bundes für den Betrieb der vertragsgegenständlichen Linien gemäß § 18 Abs. 4 auszuschöpfen. Versäumt das EVU die frist- oder formgerechte Antragstellung aus Gründen, die das EVU zu vertreten hat, sind die entfallenen Zuschussmöglichkeiten ebenfalls als Schadenersatz vom EVU zu zahlen.
- (4) Entgangene Einnahmen und Erlöse sowie Zuschussmöglichkeiten aus den vorgenannten Absätzen werden auf den Zuschuss gemäß § 17 Abs. 1 angerechnet und reduzieren die Höhe des Zuschusses für das EVU.
- (5) Das EVU haftet nur, wenn es die Pflichtverletzung zu vertreten hat, was widerleglich vermutet wird. Die Geltendmachung weitergehender Ansprüche durch die Auftraggeber bleibt unberührt.
- (6) Dem EVU bleibt der Nachweis vorbehalten, dass ein Schaden überhaupt nicht oder jedenfalls wesentlich niedriger als die Pauschale entstanden ist.

§ 32 Vertragslaufzeit und Kündigung

- (1) Der Vertrag kommt mit dem Zuschlag zustande und endet zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2038.
- (2) Die Parteien können den Vertrag außerordentlich aus wichtigem Grund kündigen. Eine außerordentliche Kündigung hat schriftlich unter Angabe der Gründe zu erfolgen. Ein wichtiger Grund für die Auftraggeber liegt insbesondere vor, wenn:
 - a. das EVU wesentliche Verpflichtungen aus diesem Vertrag wiederholt oder dauerhaft trotz mindestens zweimaliger Abmahnung verletzt und das EVU dies zu vertreten hat,
 - b. wenn das EVU für die Erbringung der Vertragsleistung notwendige Genehmigung nach § 6 AEG bis zur Betriebsaufnahme nicht nachweist oder während der Vertragslaufzeit bestand- oder rechtskräftig verliert oder ein während der Vertragslaufzeit erfolgter Widerruf der Genehmigung für sofort vollziehbar erklärt wird und das EVU entweder nicht unverzüglich Rechtsmittel einschließlich Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung einlegt oder das Gericht in der Hauptsache die aufschiebende Wirkung letztinstanzlich nicht wiederherstellt,
 - c. wenn der Anteil der Nichtleistungen ab dem siebten vollen Monat nach Betriebsaufnahme aus vom EVU zu vertretenden Gründen innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten durchschnittlich das Niveau von 10 % der jeweils bestellten Zugkilometer oder innerhalb eines Zeitraums von 48 Monaten durchschnittlich das Niveau von 5 % der jeweils bestellten Zugkilometer übersteigt und den Auftraggebern unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Verkehrsvertrages bis zur vereinbarten Beendigung nicht zugemutet werden kann,
 - d. wenn ab dem siebten vollen Monat nach Betriebsaufnahme aus vom EVU zu vertretenden Gründen innerhalb eines Zeitraums von 12 Monaten durchschnittlich mindestens 10 % der

jeweils bestellten Zugkilometer oder innerhalb eines Zeitraums von 48 Monaten durchschnittlich mindestens 5 % der jeweils bestellten Zugkilometer mit geringerer Kapazität als bestellt gefahren werden und den Auftraggebern unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Verkehrsvertrages bis zur vereinbarten Beendigung nicht zugemutet werden kann.

- e. wenn das EVU vorsätzlich oder grob fahrlässig, unter Verletzung seiner Pflichten aus diesem Vertrag bewirkt, dass Fahrgeldeinnahmen und sonstige Einnahmen auf den Zuschussanspruch gemäß § 17 im Umfang von mindestens 2 Mio. Euro nicht angerechnet werden,
- f. wenn das EVU entgegen seinen Pflichten Subunternehmer nach § 14 ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Auftraggeber einsetzt, trotz vorheriger schriftlicher Abmahnung,
- g. ein Insolvenzverfahren über das Vermögen des EVU eröffnet wird und den Auftraggebern eine Fortsetzung des Vertrages nicht mehr zugemutet werden kann,
- h. ein Insolvenzverfahren über das Vermögen des EVU mangels Masse abgewiesen wird,
- i. das EVU bei Vertragsschluss unrichtige oder unvollständige Angaben gemacht hat und die Auftraggeber deshalb unter Berücksichtigung aller Umstände und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertrages bis zum Ablauf der vereinbarten Vertragslaufzeit nicht zugemutet werden kann,
- j. das EVU ihm obliegende sicherheitstechnischen Vorschriften nicht beachtet oder berechnete Weisungen des Eisenbahnbetriebsleiters nicht nachkommt und dadurch die Gefahr von Personen- oder Sachschäden hervorgerufen wird und die Auftraggeber deshalb unter Berücksichtigung aller Umstände und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertrages bis zum Ablauf der vereinbarten Vertragslaufzeit nicht zugemutet werden kann,
- k. das EVU, seine Nachunternehmer oder die Verleiher von Arbeitskräften schuldhaft die Verpflichtungen aus der Verpflichtungserklärung nach § 5 LTMG BW und/oder den §§ 3-7 LTMG BW bzw. der entsprechenden Regelungen des LTTG RLP nicht erfüllen.

Auch eine Teilkündigung für die Leistungen zwischen Germersheim und Wörth ist unter den oben genannten Voraussetzungen zulässig.

- (3) Die außerordentliche Kündigung durch die Auftraggeber kann mit einer Kündigungsfrist erfolgen, die zur Auswahl eines Dritten und zur Vorbereitung der Betriebsaufnahme durch diesen erforderlich ist.

§ 33 Betriebsübergang an ein nachfolgendes EVU

- (1) Um eine reibungslose Betriebsaufnahme an ein nachfolgendes EVU zu gewährleisten, hat das EVU dem nachfolgenden EVU die Möglichkeit einzuräumen, in den letzten sechs Betriebsmonaten bis zu 10 % seiner Leistungen (in Zugkilometer) zu übernehmen. Diese Leistungen werden von den Auftraggebern so zusammengestellt, dass sinnvolle Umläufe gebildet werden können und beim Altbetreiber möglichst auch ganze Umlauftage entfallen. Die Auftraggeber werden hier

die betrieblichen Belange des EVU berücksichtigen. Eine genaue Benennung des Umfangs und der betroffenen Leistungen ist spätestens 17 Monate vor Vertragsende möglich.

- (2) Die Auftraggeber werden das nachfolgende EVU, das nach Auslaufen des Verkehrsvertrages den Betrieb übernehmen wird, verpflichtet, spätestens 21 Monate vor Vertragsende eine Erklärung abzugeben, ob und in welchem Umfang es beabsichtigt, von der Möglichkeit, Leistungen vorab zu übernehmen, Gebrauch zu machen.
- (3) Die Auftraggeber werden die Leistungen, die durch das nachfolgende EVU erbracht werden, spätestens 12 Monate vor Vertragsende auf den Zeitpunkt des „kleinen Fahrplanwechsels“ im Juni des letzten Betriebsjahres abbestellen. Diese Abbestellungen werden nicht auf das Abstellvolumen des § 24 Abs. 7 angerechnet; die Fristen nach § 24 Abs. 10 gelten nicht.

§ 34 Tariftreue

- (1) Das EVU hat die Verpflichtungserklärungen nach dem LTMG BW bzw. LTTG RLP mit Vertragsschluss abzugeben.
- (2) Auf Aufforderung des Aufgabenträgers hat das EVU schriftlich nachzuweisen, dass es die Verpflichtungen nach Abs. 1 einhält.

§ 35 Personalübergang bei einem Wechsel des Betreibers

- (1) Das EVU verpflichtet sich, schon vor Beginn der Folgeausschreibung der verkehrsvertraglichen Leistungen, für die zweite Verkehrsperiode i.S.d. § 33 nach schriftlicher Aufforderung durch die Aufgabenträger, diejenigen Daten an die Aufgabenträger zu liefern, die für die Personalplanung der künftigen Bieter erforderlich sind. Der Datensatz ist auf die schriftliche Aufforderung der Vergabestelle binnen acht Wochen in anonymisierter Form an diese zu übermitteln. Der Datensatz muss alle Personen umfassen, die in den letzten sechs Monaten vor der Aufforderung der Vergabestelle in Vollzeit oder Teilzeit für die Erbringung der Betriebsleistung in dem auszuschreibenden Netz ganz oder teilweise eingesetzt waren.
- (2) Der Datensatz muss die in **Anlage 15** („Personalinformationen“) aufgeführten Informationen sowie die beim EVU einschlägigen Tarifverträge, die geltende Betriebsvereinbarung sowie die maßgebliche Arbeitsordnung beinhalten. Zudem hat das EVU zusammen mit den vorbezeichneten Unterlagen die Summe der Rückstellungen der betrieblichen Altersversorgung für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr an die Aufgabenträger zu übermitteln. Der Datensatz ist im Folgevergabeverfahren vom EVU bei relevanten Änderungen in den Personaldaten unaufgefordert gegenüber den Aufgabenträgern zu aktualisieren. Das EVU muss die Arbeitnehmer rechtzeitig, mindestens aber vier Wochen, vor der Übermittlung des Datensatzes an die Aufgabenträger gemäß Art. 12 ff. DSGVO über Art, Zweck und Umfang der Daten der Datenverarbeitung informieren und sie auf ihr Widerspruchsrecht gemäß Art. 21 DSGVO hinweisen. Die Aufgabenträger behalten sich insoweit vor, die Anforderungen an die zu liefernden Personalinformationen nach eigenem Ermessen zu erweitern oder zu begrenzen.

- (3) Die Aufgabenträger werden den Datensatz gemäß Absatz 2 allen Bietern des Vergabeverfahrens zugänglich machen, damit diese den Datensatz für ihre Angebotskalkulation nutzen können. Die Aufgabenträger sind berechtigt, bei Zweifeln an der Richtigkeit oder Vollständigkeit der gelieferten Daten vom EVU nähere Erläuterungen oder geeignete Nachweise, insbesondere Dienstpläne, zu verlangen.
- (4) Das EVU verpflichtet sich, soweit es den Zuschlag auf die Folgeausschreibung der Leistungen dieses Vertrages nicht erhält, die betroffenen Personale innerhalb eines Monats nach Bekanntwerden der bestands- bzw. rechtskräftigen Vergabeentscheidung in Textform über den Auftragsverlust aufgrund der Folgeausschreibung, den Zeitpunkt der Betriebseinstellung, den Folgebetreiber, die rechtlichen, wirtschaftlichen und sozialen Folgen des Auftragsverlustes für die betroffenen Arbeitnehmer sowie die hinsichtlich der Arbeitnehmer zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, insbesondere die grundsätzliche Möglichkeit der Weiterbeschäftigung bei dem Folgebetreiber, zu unterrichten; § 613a Abs. 5 BGB gilt entsprechend. Ebenfalls sind die betroffenen Personale – soweit nicht bereits vorher erfolgt – gemäß den datenschutzrechtlichen Vorgaben über die Weitergabe der personenbezogenen Daten (u.a. Name, Anschrift, Geburtsdatum, bisherige Tätigkeit, Identifikationsnummer) durch das EVU an den Folgebetreiber zwecks Kontaktaufnahme und Anbahnung eines Anschlussarbeitsverhältnisses mit dem Folgebetreiber sowie das Widerspruchsrecht gemäß Art. 21 DSGVO in dem vorgenannten Zeitraum zu informieren.
- (5) Unmittelbar nach Ablauf der Frist aus Absatz 4 übermittelt das EVU die personenbezogenen Daten der Arbeitnehmer, die der Datenweitergabe bis zu diesem Zeitpunkt nicht wirksam widersprochen haben, an den Folgebetreiber.
- (6) Soweit das EVU die Folgeausschreibung der Leistungen dieses Vertrages nicht erhält, ist es verpflichtet, einer Beendigung des Arbeitsverhältnisses im Zeitpunkt der Betriebsaufnahme durch den Folgebetreiber zuzustimmen (Aufhebungsvertrag), wenn zwischen Folgebetreiber und Arbeitnehmer ein Arbeitsvertrag zustande kommt. Zugleich erteilt es dem ausscheidenden Arbeitnehmer auf Wunsch ein Endzeugnis.
- (7) Das EVU ist verpflichtet, auf Anforderung der Aufgabenträger über die Umsetzung der hiesigen Vertragspflichten an letztere Bericht zu erstatten.
- (8) Das EVU verpflichtet sich, falls es zu einem Betreiberwechsel mit Betriebsübergang kommt, die betroffenen Mitarbeiter unverzüglich nach dem wirksamen Zuschlag auf das andere Unternehmen gemäß § 613a Abs. 5 BGB über den Betriebsübergang zu unterrichten und etwaige Widersprüche nach § 613a Abs. 6 BGB an den zukünftigen Auftragnehmer weiterzuleiten.

§ 36 Haftung der Mitglieder der Gruppe von Behörden

- (1) Aus diesem Vertrag können nur die jeweiligen Besteller in Anspruch genommen werden. Alle anderen Mitglieder der Gruppe von Behörden haften nicht für Leistungen aus diesem Vertrag.
- (2) Die Gruppenmitglieder haften nur für ihren Finanzierungsanteil. Sie haften nicht als Gesamtschuldner. Es besteht keine subsidiäre Leistungspflicht für andere Gruppenmitglieder. Für For-

derungen aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag sind sie keine Gesamtgläubiger. Falls bestands- bzw. rechtskräftig festgestellt wird, dass die Gruppenmitglieder nicht nur für ihren Anteil haften, sind die Gruppenmitglieder zur gegenseitigen Freistellung im Verhältnis ihrer Finanzierungsanteile verpflichtet. Kommt ein Gruppenmitglied trotz schriftlicher Aufforderung seiner Freistellungspflicht nicht nach, haben die vorleistenden Gruppenmitglieder gegen das säumige Gruppenmitglied einen Ausgleichsanspruch analog § 426 Abs. 2 BGB. § 404 BGB gilt nicht.

- (3) Absatz 2 gilt entsprechend, wenn durch die Gruppe von Behörden vergebene öffentliche Dienstleistungsaufträge Verkehre umfassen, für die verschiedenen Gruppenmitglieder sachlich zuständig sind (Grundsatz der nur anteiligen Finanzierungspflicht zuständiger Gruppenmitglieder).

§ 37 Schlichtung

- (1) Wenn bei Meinungsverschiedenheiten keine Einigung zwischen den Vertragspartnern über den Inhalt, die Wirksamkeit und die Durchführung des Verkehrsvertrages erzielt wird, verpflichten sich die Vertragspartner, eine Kommission mit dem Ziel einer einvernehmlichen Klärung einzusetzen.
- (2) Die Kommission besteht aus fünf Mitgliedern. Die Gruppe von Behörden und das EVU benennen innerhalb von zwei Wochen nach der Bitte zur Einleitung des Schlichtungsverfahrens jeweils zwei Mitglieder.
- (3) Die vier Mitglieder einigen sich auf einen neutralen Vorsitzenden als fünftes Mitglied. Sollte die Einigung auf einen neutralen Vorsitzenden nicht innerhalb von drei Wochen nach erstmaliger vollständiger Benennung der ersten vier Mitglieder zustande kommen, benennt der Präsident der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd des Landes Rheinland-Pfalz den neutralen Vorsitzenden.
- (4) Die Kommission soll innerhalb von acht Wochen nach ihrem Zusammentreten eine einvernehmliche Klärung herbeiführen.
- (5) Der ordentliche Rechtsweg wird durch den Schlichtungsspruch der Kommission nicht ausgeschlossen.

§ 38 Aufgabenverteilung zwischen den Aufgabenträgern

- (1) Der ZÖPNV Rheinland-Pfalz Süd koordiniert für die Aufgabenträger insbesondere folgende Aufgaben
1. Entgegennahme und Prüfung der Bürgschaften gem. § 12
 2. Entgegennahme und Prüfung der Versicherungen gem. § 13
 3. Entgegennahme und Prüfung der Meldung der Fahrgeldeinnahmen gem. § 19
 4. Bestellung und Abbestellung von Leistungen für die einzelnen Gruppenmitglieder gem. § 24
 5. Bestellung von Kapazitätsänderungen für die einzelnen Gruppenmitglieder gem. § 25

6. Zustimmung der Aufgabenträger zu den Abschlagszahlungen für die einzelnen Gruppenmitglieder anhand der Prognose des EVU gem. § 21
- (2) Jeder Aufgabenträger prüft für seinen Zuständigkeitsbereich
 7. Prüfung der Einhaltung der Tariftreue gem. § 34
 8. Entgegennahme und Prüfung der Berichte gem. § 18 der Anlage 2 („Qualität“)
- (3) Ändert sich die Rechtsform der NVBW, sollen diese Verpflichtungen auf den Rechtsnachfolger übergehen.

§ 39 Schlussbestimmungen

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages ganz oder teilweise unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, bleibt der Vertrag im Übrigen wirksam. An Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Vertragsbestimmungen werden die Parteien eine angemessene Regelung vereinbaren, die in wirtschaftlicher Hinsicht dem am nächsten kommt, was üblicherweise vereinbart worden wäre, wenn die Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit bekannt gewesen wäre. Die vorstehende Regelung gilt auch, wenn sich bei der Durchführung oder in der Auslegung des Vertrages eine ausfüllungsbedürftige Lücke ergibt. Bei der Ersetzung unwirksamer Regelungen und der Ausfüllung von Lücken ist stets auf die Regelungen dieses Vertrages zurückzugreifen. In Kenntnis der Rechtsprechung des BGH zu § 139 BGB ist es der ausdrückliche Wille der Parteien, die Wirksamkeit der übrigen Vertragsbestimmungen unter allen Umständen aufrecht zu erhalten und § 139 BGB insgesamt abzubedingen.
- (2) Beruht die Unwirksamkeit auf einer Leistungs- oder Zeitbestimmung, tritt an die Stelle der unwirksamen Bestimmung das gesetzlich zulässige Maß.
- (3) Änderungen und Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen der Schriftform in Form einer von den Parteien unterzeichneten privatschriftlichen Änderungsurkunde, soweit nicht Beurkundung erforderlich ist. Mündliche Abreden haben keine Gültigkeit. Auch der Verzicht auf die Schriftform bedarf der in Satz 1 genannten Form.
- (4) Gerichtsstand für alle aus und/oder im Zusammenhang mit diesem Vertrag etwa in Zukunft zwischen den Parteien entstehenden Auseinandersetzungen jedweder Art ist – soweit sich nicht aus zwingenden gesetzlichen Bestimmungen etwas Abweichendes ergibt – Kaiserslautern.
- (5) Anwendbar ist das autonome deutsche Recht. Die Anwendbarkeit des UN-Kaufrechts wird ausdrücklich ausgeschlossen.

....., den

....., den

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

AVG

....., den

....., den

Dr. Frank Mentrup
Oberbürgermeister
Stadt Karlsruhe

Dr. Fritz Brechtel
Landrat und Verbandsvorsteher
Zweckverband ÖPNV Süd

....., den

....., den

Dr. Christoph Schnaudigel
Landrat
Landkreis Karlsruhe

Dr. Fritz Brechtel
Landrat
Landkreis Germersheim

....., den

Harry Mergel
Oberbürgermeister
Stadt Heilbronn