

---

**Vergabeunterlagen  
Teilnetz Ostsee-Alster (OSTA)  
Verkehrsvertrag  
Anlagen zum Vertragstext**

**Anlage 13**

**Wiedereinsatzgarantie**

---

(Umfang 38 Seiten inkl. Deckblatt)

## Inhaltverzeichnis

1. Vorbemerkungen .....	3
2. Gegenstand und Inhalt der Wiedereinsatzgarantie .....	3
3. Zustimmung zur Abtretung von Teil-Zuschussforderungen.....	4
4. Vertragseintrittsrechte in den Leasingvertrag.....	6
5. Weitere Voraussetzungen für das Entstehen und den Fortbestand der Wiedereinsatzgarantie und der Zustimmung zur Forderungsabtretung.....	9
6. Vorgaben an die Kalkulation der Bieter bei Inanspruchnahme der Wiedereinsatzgarantie.....	12
7. Pflichten des EVU bei Inanspruchnahme der Wiedereinsatzgarantie .....	12
7.1 Herstellung, Abnahme, Betrieb und Versicherung der Fahrzeuge .....	12
7.2 Instandhaltung der Fahrzeuge.....	15
7.3 Controlling-Gruppe .....	24
7.3.1 Zusammensetzung, Kosten und Leitung der Controlling-Gruppe .....	24
7.3.2 Entscheidungen der Controlling-Gruppe .....	24
7.3.3 Aufgaben und Befugnisse der Controlling-Gruppe bei der Fahrzeug- Herstellung und -Abnahme sowie bei der Fahrzeug-Instandhaltung.....	25
7.3.4 Aufgaben der Controlling-Gruppe Im Vorfeld des Vergabeverfahrens für den Folgeverkehrsvertrag .....	27
7.3.6 Aufgaben der Controlling-Gruppe bei der Feststellung des Fahrzeugzustandes am Ende der Vertragslaufzeit .....	28
7.3.7 Aufgaben der Controlling-Gruppe bei der Fahrzeugübergabe an den Folgebetreiber .....	29
8. Pflichten des EVU im Zusammenhang mit der Übergabe der Fahrzeuge.....	30
9. Weitere Mitwirkungspflichten des EVU .....	32
10. Schlussbestimmungen.....	35
Anhang I: Übergabebedingungen (siehe Ziffer 7.3.6.1) .....	36
Anhang II: Mindestumfang der Fristarbeiten für die Instandhaltungsrücklage.....	38

## 1. Vorbemerkungen

1.1 Die Bereitstellung der für die Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr erforderlichen Fahrzeuge<sup>1</sup> liegt in der Verantwortung des im hiesigen Vergabeverfahren ausgewählten EVU (nachfolgend nur „EVU“ genannt). Die Länder haben sich jedoch zu flankierenden Maßnahmen zur Erleichterung der Finanzierung der zur Erbringung der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen benötigten Neufahrzeuge (Elektro-Triebzüge) entschieden. Dies geschieht in der Erwartung günstigerer Angebotspreise und zur Förderung des Wettbewerbs um die ausgeschriebenen Verkehrsleistungen.

1.2 Zur Unterstützung des EVU bei der Fahrzeugfinanzierung wird daher seitens der Länder optional ein Fahrzeugfinanzierungsmodell in Form einer Wiedereinsatzgarantie verbunden mit einer Zustimmung zur Abtretung von Teil-Zuschussforderungen mit Einrede- und Einwendungsverzicht zur Verfügung gestellt.

1.3 Die Wiedereinsatzgarantie steht ausschließlich zur Unterstützung von Fahrzeugfinanzierungen im Wege einer Leasingfinanzierung zur Verfügung.

1.4 Jeder Bieter kann die Wiedereinsatzgarantie (nachfolgend auch nur „Garantie“ genannt) hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuge in Anspruch nehmen. Eine Verpflichtung hierzu besteht nicht. Die Inanspruchnahme des Modells ist nicht wertungsrelevant.

1.5 Der Inhalt dieser Anlage wird Bestandteil des Angebotes des Bieters, sofern sich dieser dafür entscheidet, die Wiedereinsatzgarantie in Anspruch zu nehmen. Der Bieter hat deshalb mit Angebotsabgabe verbindlich zu erklären, ob er von dem Angebot der Länder zur Aussprache der Garantie Gebrauch machen möchte. Hierzu ist zwingend das **Formblatt F.9** zu verwenden.

1.6 Dies vorausgeschickt gelten für den Fall, dass das EVU in seinem Angebot verbindlich erklärt hat, von der Aussprache der Garantie Gebrauch machen zu wollen, die folgenden Regelungen:

## 2. Gegenstand und Inhalt der Wiedereinsatzgarantie

2.1 Gegenstand der Wiedereinsatzgarantie sind die vom EVU nach Zuschlagserteilung zur Erbringung der SPNV-Leistungen im „Teilnetz OSTA“ zu beschaffenden Neufahrzeuge, namentlich die ab Dezember 2026 einzusetzenden

---

<sup>1</sup> Begriffsdefinition laut Kap. 4.3.1 der Leistungsbeschreibung

Elektro-Fahrzeuge – soweit das EVU in seinem Angebot erklärt hat, von der Garantie Gebrauch zu machen – sowie das gemäß Ziffer 7.2.1.5 zu beschaffende Ersatzteilpaket.

2.2 Vom EVU als Reservefahrzeuge vorgesehene Fahrzeuge sind von der Wiedereinsatzgarantie mit der laut Leistungsbeschreibung Kap. 4.3.1 (KP [15/16]) vorgegebenen Gesamtanzahl für den jeweiligen Fahrzeugpark umfasst.

2.3 Wenn und soweit die Länder ihr Recht gemäß § 18 Abs. 5 des Verkehrsvertrags wahrnehmen, vom EVU die Bestellung eines weiteren Dreiteilers und/oder eines weiteren Fünfteilers zu verlangen (Option zusätzliches Fahrzeug), werden diese zusätzlich zu beschaffenden Fahrzeuge ebenfalls Gegenstand der Wiedereinsatzgarantie. Weitere Fahrzeuge können nachträglich in die Wiedereinsatzgarantie einbezogen werden, wenn ihr Einsatz für die Erbringung der SPNV-Leistungen im „Teilnetz OSTA“ durch die Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen nach den Regelungen des Verkehrsvertrags erforderlich wird.

2.4 Die Länder verpflichten sich gegenüber dem EVU sowie dem Fahrzeugeigentümer (Leasinggeber) nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen, das Risiko der Wiederverwendung der in Ziffer 2.1 genannten Fahrzeuge sowie des in Ziffer 7.2.1.5 definierten Ersatzteilpakets für weitere 13 Jahre nach Ablauf des Verkehrsvertrages zu übernehmen und zu diesem Zweck nach dem Ende der Laufzeit des hiesigen Verkehrsvertrages im Dezember 2040 die Nutzung dieser Fahrzeuge dem im Anschluss mit der Erbringung der SPNV-Leistungen des „Teilnetzes OSTA“ im Zeitraum Dezember 2040 bis Dezember 2053 beauftragten Unternehmen verpflichtend vorzugeben. Zur Umsetzung dieser Garantie wird nach Zuschlagserteilung eine mehrseitige Vereinbarung zwischen dem EVU, dem Leasinggeber und ggf. der/den refinanzierenden Bank/en sowie den Ländern abgeschlossen.

### **3. Zustimmung zur Abtretung von Teil-Zuschussforderungen**

3.1 Gemäß den Vergabeunterlagen besteht ein Anspruch des EVU gegen die Länder auf Zahlung von laufenden Zuschüssen. Dieser Zuschussanspruch resultiert unter anderem aus den nach Position 4.1 des Kalkulationsschemas für das Teilnetz OSTA (Anlage G) jährlich ausgewiesenen Fahrzeugfinanzierungskosten für die Fahrzeuge sowie den Kosten für die Erstbeschaffung des Ersatzteilpaketes. Diese Teile des Anspruchs des EVU gegen die Länder auf Zahlung von Zuschüssen wird im Folgenden als „Forderung“ oder „Forderungen“ bezeichnet.

3.2 Das EVU ist unter den im Folgenden genannten Voraussetzungen unwiderruflich berechtigt, seine jeweils gegen die Länder gerichteten Forderungen zur Finanzierung der Neufahrzeuge (Position 4.1 des Kalkulationsschemas für das Teilnetz OSTA (Anlage G)) und zur Erstbeschaffung des Ersatzteilkpaketes frei von Einreden- und Einwendungen an Erfüllung statt abzutreten. Abtretungsempfänger können ein Leasinggeber oder eine/mehrere refinanzierende Bank/en mit Sitz in einem Land der Europäischen Union sein. Als „refinanzierende Bank“ im Sinne dieser Regelung gelten auch institutionelle Investoren wie z. B. Pensionskassen oder Versicherungen. Soll eine Abtretung an einen Leasinggeber oder eine refinanzierende Bank mit Sitz außerhalb der EU erfolgen, so bedarf die Abtretung der schriftlichen Zustimmung der Länder. Wenn und soweit sich im Zuge des Zinsfixings nach Abschluss des Leasingvertrags herausstellt, dass die Fahrzeugfinanzierungskosten höher liegen als in Position 4.1 des Kalkulationsschemas kalkuliert, ist es zulässig, den über den in Position 4.1 eingetragenen Betrag hinausgehenden Teil der Fahrzeugfinanzierungskosten ebenfalls an den Abtretungsempfänger abzutreten. Der Zuschussanspruch des EVU verändert sich hierdurch nicht.

3.3 Wenn und soweit die Länder aus den abgetretenen Forderungen in Anspruch genommen werden, reduziert sich der von den Ländern gegenüber dem EVU geschuldete Zuschuss in entsprechender Höhe. Zahlungen auf die abgetretene Forderung erfolgen in diesem Fall an den Abtretungsempfänger.

3.4 Die Länder verzichten gegenüber dem Abtretungsempfänger darauf, gegenwärtige oder künftige Einwendungen oder Einreden aus dem im hiesigen Verfahren zustande gekommenen Rechtsverhältnis zwischen sich und dem EVU, gleich aus welchem Rechtsgrund, gegen die abgetretenen Forderungen geltend zu machen. § 404 BGB ist insoweit ausgeschlossen. Insbesondere können die Länder im Verhältnis zu dem Finanzierungs- bzw. Leasinggeber nicht

- mit gegenüber dem EVU bestehenden Ansprüchen (zum Beispiel Minderungs-, Mängelbeseitigungs- und Schadensersatzansprüchen, Vertragsstrafen oder sonstigen Ansprüchen) aufrechnen, mindern oder Leistungsverweigerungsrechte geltend machen;
- geltend machen, dass die abgetretenen Forderungen infolge anfänglicher oder später eingetretener Nichtigkeit, infolge von Anfechtungen oder vorzeitiger Beendigung des im hiesigen Verfahren zustande gekommenen Rechtsverhältnisses zwischen den Ländern und dem EVU weggefallen seien.

3.5 Dieser Einrede- und Einwendungsverzicht lässt mögliche Ansprüche der Länder gegen das EVU aus dem Verkehrsvertrag unberührt. Insbesondere können die

Länder sämtliche Rechte aus diesem Rechtsverhältnis gegen das EVU geltend machen.

3.6 Die Umsetzung der Forderungsabtretung erfolgt im Rahmen der unter 2.4 genannten mehrseitigen Vereinbarung, in der auch ein Zahlungsplan mit einer Übersicht der fälligen Zahlungen während der Finanzierungslaufzeit erstellt wird.

3.7 Die Länder werden im Rahmen des Verfahrens zur Vergabe des Folge-Verkehrsvertrags darauf hinwirken, dass auch das zur Erbringung der Verkehrsleistungen unter dem Folge-Verkehrsvertrag ausgewählte Nachfolge-EVU seine Ansprüche aus dem Nachfolge-Verkehrsvertrag in entsprechender Höhe in einer gesonderten Abtretungsvereinbarung an den Leasinggeber oder einen anderen Abtretungsempfänger gemäß Ziffer 3.2 abtritt. Soweit rechtlich zulässig, werden die Länder das Nachfolge-EVU zu einer solchen Abtretung verpflichtet. Der Einwendungs- und Einredeverzicht gemäß Ziffer 3.4 gilt in diesem Fall auch insoweit.

#### **4. Vertragseintrittsrechte in den Leasingvertrag**

4.1 Wenn und soweit das EVU in seinem Angebot erklärt hat, dass es von dem Angebot der Länder zur Aussprache der Garantie Gebrauch machen möchte, ist in der unter 2.4 genannten mehrseitigen Vereinbarung zu Gunsten der Länder ein Eintrittsrecht in den Leasingvertrag mit befreiender Wirkung gegenüber dem EVU dergestalt zu vereinbaren, dass die Länder ein anderes EVU oder ein sich im Eigentum eines der Länder befindliches Unternehmen („landeseigenes Unternehmen“) benennen oder die Länder selbst anstelle des EVU in den Leasingvertrag eintreten können und sämtliche Rechte und Pflichten des EVU aus diesem Leasingvertrag auf die Länder, das landeseigene Unternehmen oder das von den Ländern benannte Eisenbahnverkehrsunternehmen übergehen (Vertragseintrittsrecht der Länder), ohne dass sich dadurch die ursprünglich vereinbarten Bedingungen (insbesondere die Leasingrate pro Monat) des Vertrages ändern. Des Weiteren ist in der mehrseitigen Vereinbarung zugunsten der Länder zu vereinbaren, dass diese zunächst selbst in den unveränderten Leasingvertrag eintreten und zu einem späteren Zeitpunkt ein anderes EVU benennen können, das zu den gleichen Bedingungen in den Leasingvertrag eintritt. In allen genannten Fällen muss der Eintritt in den Leasingvertrag für die Länder, das landeseigene Unternehmen oder das von diesen benannte EVU gebührenfrei erfolgen.

4.2 Das hier geregelte Vertragseintrittsrecht ist sowohl für den Fall der fristgerechten Beendigung des zwischen dem EVU und den Ländern abgeschlossenen Verkehrsvertrages als auch für den Fall zu vereinbaren, dass der zwischen dem EVU

und den Ländern abgeschlossene Verkehrsvertrag vorzeitig beendet wird bzw. im Falle der Insolvenz des EVU ein Insolvenzverwalter über das Vermögen des EVU die Nichterfüllung des Verkehrsvertrags erklärt und das EVU bzw. ein etwaiger Insolvenzverwalter auch aus anderen Gründen, z.B. im Zuge einer Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 der VO 1370/2007 nicht (mehr) zur Durchführung der vertragsgegenständlichen Leistungen verpflichtet ist.

4.3 In der mehrseitigen Vereinbarung ist außerdem zu vereinbaren, dass das Vertragseintrittsrecht der Länder auch dann gilt, wenn und soweit ein Insolvenzverwalter über das Vermögen des EVU die Nichterfüllung des Leasingvertrags zwischen EVU und Leasinggeber erklärt. In einem solchen Fall dürfen die Länder jederzeit nach Erklärung der Nichterfüllung bis zu dem Zeitpunkt, zu dem das EVU nicht (mehr) zur Durchführung der Verkehrsleistungen verpflichtet ist, z.B. nach Beendigung einer Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 der VO 1370/2007, das hier geregelte Vertragseintrittsrecht gegenüber dem Leasinggeber ausüben.

4.4 Die Länder werden sich in der mehrseitigen Vereinbarung verpflichten, ihr vorstehend geregeltes Recht zum Vertragseintritt entweder für sich selbst, zu Gunsten des landeseigenen Unternehmens oder zu Gunsten eines von ihm benannten EVU (letzteres nachfolgend „Dritter“ genannt) wahrzunehmen, wenn während der Dauer der Garantie und des Leasingvertrags ein anderes als das im Rahmen des hiesigen Vergabeverfahrens ausgewählte EVU mit der Erbringung der Verkehrsleistungen beauftragt wird.

4.5 Einen Wechsel des Leasingnehmers infolge des vorstehend geregelten Rechts zum Vertragseintritt werden die Länder mit den refinanzierenden Finanzinstituten abstimmen. Die refinanzierenden Finanzinstitute haben das Recht, den Vertragseintritt des von den Ländern benannten Dritten aus nachweislichen bankaufsichtsrechtlichen Gründen abzulehnen. Für den Fall, dass der Vertragseintritt von den refinanzierenden Finanzinstituten aus den vorgenannten Gründen abgelehnt wird, sind die Länder berechtigt, die die Ablehnung begründenden Umstände innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Ablehnung durch die Finanzinstitute zu beseitigen. Lehnen die refinanzierenden Finanzinstitute den Vertragseintritt des Dritten endgültig ab, werden die Länder oder ein landeseigenes Unternehmen in den Leasingvertrag eintreten. Die Länder sind in diesem Fall berechtigt, die Fahrzeuge einem von ihnen ausgewählten EVU zur Erbringung der vertraglich vereinbarten Verkehrsleistungen zur Verfügung zu stellen.

4.6 Mit dem Eintritt eines Dritten, eines landeseigenen Unternehmens oder der Länder aufgrund des ausgeübten Vertragseintrittsrechts scheidet das EVU entschädigungslos aus dem Leasingvertrag aus. Das EVU ist bei Ausübung des

Vertragseintrittsrechts durch die Länder nicht berechtigt, die Leasingobjekte (angebotene Fahrzeuge sowie das gemäß Ziffer 7.2.1.5 zu beschaffende Ersatzteilpaket) zurückzuhalten oder die Rückgabe zu verzögern.

4.7 Weiterhin ist ein Vertragseintrittsrecht in den Leasingvertrag zu Gunsten der Länder für den Fall vorzusehen, dass die Finanzverwaltung die Länder als wirtschaftlichen Empfänger einer Leistung „Bereitstellung der Fahrzeuge für die Erbringung von SPNV-Leistungen im Teilnetz OSTA“ ansehen sollte. In der mehrseitigen Vereinbarung ist für diesen Fall vorzusehen, dass ein entgeltlicher Nutzungsüberlassungsvertrag zwischen den Ländern und dem EVU als Grundlage für die Nutzungsüberlassung der Fahrzeuge abgeschlossen wird. Dabei sind die folgenden Regelungen zu beachten:

4.7.1 Die Laufzeit des Nutzungsüberlassungsvertrages entspricht der Laufzeit des Verkehrsvertrages. Bei einer vorzeitigen Beendigung des Verkehrsvertrages endet auch der Nutzungsüberlassungsvertrag, ohne dass dies einer gesonderten Kündigung des Nutzungsüberlassungsvertrages durch die Länder bedarf.

4.7.2 Das vom EVU an die Länder für ein Jahr zu zahlende Netto-Nutzungsentgelt darf für die Laufzeit des Verkehrsvertrages die Höhe der nach dem Leasingvertrag vereinbarten jährlichen Höhe der Leasingraten nicht unterschreiten oder übersteigen.

4.7.3 Der Nutzungsüberlassungsvertrag hat die Verpflichtung des EVU zu monatlichen Zahlungen (Nettobetrag zuzüglich Umsatzsteuer) zu enthalten und der Anspruch des Landes auf die Zahlung der monatlichen Leasingraten muss zur gleichen Zeit wie der Anspruch des EVU auf die monatlichen Abschlagszahlungen auf die Zuschusszahlung gem. § 31 des Verkehrsvertrags fällig werden. Eine Aufrechnung des Netto-Nutzungsentgelts für die Fahrzeuge mit den Abschlagszahlungen der Länder ist zulässig. Die Höhe der monatlichen Raten für die Nutzung der Fahrzeuge muss über die Laufzeit des Verkehrsvertrages gleich bleiben. Eine Schlusszahlung oder sonstige, über die Zahlung der monatlichen Raten hinaus gehende Zahlungsverpflichtungen des EVU zu Gunsten der Länder sind ausgeschlossen. Schadensersatzansprüche der Länder gegen das EVU bleiben vorbehalten. Etwaige Verzugszinsen bemessen sich nach den gesetzlichen Regelungen. Die Vereinbarung einer Kaufoption für das EVU oder einen von diesem benannten Dritten im Nutzungsüberlassungsvertrag ist unzulässig.

4.7.4 Im Nutzungsüberlassungsvertrag ist die Haftung der Länder für das Vorhandensein und die Tauglichkeit der vom EVU angebotenen und beschafften Neufahrzeuge für ihren Einsatz zur Durchführung der hiesigen



Verkehrsleistungen gegenüber dem EVU auszuschließen. Das EVU hat alle Aufwendungen zu tragen, die mit dem Betrieb der Fahrzeuge verbunden sind. Die Regelungen des Verkehrsvertrages sowie dieser Anlage zur Instandhaltung und Instandsetzung der Fahrzeuge sowie zur Sicherstellung der Fahrzeugbereitstellung und Fahrzeugverfügbarkeit durch das EVU und alle weiteren Regelungen des Verkehrsvertrages sowie dieser Anlage, die dem EVU Pflichten im Zusammenhang mit den Neufahrzeugen und ihrem Betrieb auferlegen, bleiben unberührt.

4.7.5 Solange die Länder gegenüber dem Leasinggeber während der Laufzeit des Verkehrsvertrages zur Zahlung der Leasingraten verpflichtet sind, ist das EVU zur Zahlung des Nutzungsentgeltes an die Länder verpflichtet. Einwendungen oder Einreden des EVU gegenüber den Ländern aus dem Nutzungsüberlassungsvertrag begründen keine Einwendungen oder Einreden des EVU in Bezug auf seine Verpflichtungen aus dem Verkehrsvertrag.

4.7.6 Es ist klarzustellen, dass die Zahlungsverpflichtung der Länder aus dem Leasingvertrag allein unter der aufschiebenden Bedingung der Zulassung der Fahrzeuge zum Einsatz auf den vertragsgegenständlichen Strecken und unter der aufschiebenden Bedingung der tatsächlichen Betriebsaufnahme mit den Fahrzeugen durch das EVU steht und dass die Möglichkeit der Länder, den an das EVU zu zahlenden Zuschuss nach dem Verkehrsvertrag zu mindern sowie sonstige Rechte aus dem Verkehrsvertrag gegenüber dem EVU bzw. einem Nachfolgebetreiber geltend zu machen, unberührt bleiben. Der Leasinggeber ist nicht berechtigt, die Fahrzeuge während der Laufzeit des Leasingvertrages Dritten zur Verfügung zu stellen. Soweit dies dennoch geschieht, entfällt die Zahlungsverpflichtung der Länder. In diesem Fall sind die Länder zudem zur außerordentlichen Kündigung des Leasingvertrages und zur Geltendmachung von Schadensersatz berechtigt. Sonstige Einreden und Einwendungen der Länder gegen ihre Zahlungsverpflichtung aus dem Leasingvertrag sind nach Eintritt der eben genannten Bedingungen ausgeschlossen.

## **5. Weitere Voraussetzungen für das Entstehen und den Fortbestand der Wiedereinsatzgarantie und der Zustimmung zur Forderungsabtretung**

5.1 Voraussetzung für das Entstehen der Wiedereinsatzgarantie und der Zustimmung zur Forderungsabtretung ist, dass das EVU über die nach seinem Angebot einzusetzenden Fahrzeuge einen Leasingvertrag mit einem Leasinggeber abschließt, dessen Laufzeit mindestens 27 Jahre betragen muss. Die konkrete

Ausgestaltung des Leasingvertrags muss das EVU mit den Ländern abstimmen und bedarf der Zustimmung der Länder. Der Leasingvertrag muss die Anforderungen der Leasingerlasse erfüllen. Der Leasingvertrag kann zum Beispiel nach folgendem Modell ausgestaltet sein, um die diesbezüglichen Anforderungen zu erfüllen:

5.1.1 Der Leasingvertrag wird als Teilamortisierungsvertrag mit Kündigungsmöglichkeit ausgestaltet.

5.1.2 Der frühestmögliche Zeitpunkt der Kündigung des Leasingvertrags liegt im 14. Jahr der Laufzeit dieses Vertrags (entspricht einer unkündbaren Grundmietzeit von 14 Jahren).

5.1.3 Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten der Fahrzeuge sowie alle diesbezüglichen Nebenkosten einschließlich der Finanzierungskosten des Leasinggebers werden in der unkündbaren Grundmietzeit durch die Leasingraten nur zum Teil gedeckt (Teilamortisierungsvertrag).

5.1.4 Kündigt das EVU als Leasingnehmer den Leasingvertrag nach Ablauf der unkündbaren Grundmietzeit, hat es eine Abschlusszahlung in Höhe der durch die Leasingraten nicht gedeckten Gesamtkosten des Leasinggebers (inkl. aller etwaigen Vorfälligkeitsentschädigungen und sonstiger Finanzierungskosten) zu entrichten.

5.1.5 Der Leasinggeber verpflichtet sich, in Folge der Kündigung des Leasingvertrags die Fahrzeuge zu veräußern. 90 % des vom Leasinggeber erzielten Veräußerungserlöses werden bei der Ermittlung der Schlussrate angerechnet.

5.1.6 In Folge der Kündigung des Leasingvertrags erlischt die Wiedereinsatzgarantie der Länder. Diese Regelung geht im Falle der Kündigung des Leasingvertrags den Regelungen zur Laufzeit der Garantie vor.

5.2 Die Wiedereinsatzgarantie der Länder und die Zustimmung zur Forderungsabtretung stehen darüber hinaus unter der Bedingung, dass der Leasinggeber im Rahmen der dreiseitigen Vereinbarung erklärt, dass er sich den Regelungen dieser Anlage unterwirft und diese zu Gunsten der Länder gegen sich gelten lässt. Dies gilt nicht für die Regelungen in den Kapiteln 6, 7.1 und 7.2.

5.3 Im Fall eines Eigentümerwechsels während der Laufzeit der Wiedereinsatzgarantie hat auch der neue Eigentümer zu erklären, dass er sich den Regelungen dieser Anlage unterwirft und diese zu Gunsten der Länder gegen sich gelten lässt. Die diesbezügliche unwiderrufliche Erklärung des neuen Eigentümers

der Fahrzeuge sind den Ländern unverzüglich nach dem Wechsel in der Eigentümerposition zu übergeben.

5.4 Weitere Voraussetzungen für die Wiedereinsatzgarantie und die Zustimmung zur Forderungsabtretung sind außerdem die Zulassung der Fahrzeuge auf Basis der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV), die Abnahme durch den Eigentümer und die Betriebsaufnahme durch das EVU. Für den Fall, dass die Betriebsaufnahme nicht vollständig mit den nach dem Angebot des EVU zum Einsatz vorgesehenen Neufahrzeugen erfolgt, können die Länder aus den abgetretenen Forderungen nur in Höhe der für die zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme vorhandenen und zugelassenen Neufahrzeuge anfallenden Leasingrate in Anspruch genommen werden. Dieser Betrag erhöht sich entsprechend dem Zulauf und der Inbetriebnahme weiterer zugelassener Neufahrzeuge.

5.5 Das EVU oder der Leasinggeber haben mit dem Fahrzeughersteller Mindestfristen für die Verjährung der Mängelansprüche von zwei Jahren ab der Abnahme des jeweiligen Fahrzeugs zu vereinbaren. Des Weiteren ist zu vereinbaren, dass der Abnahmezeitpunkt im Revisionsraster für das jeweilige Fahrzeug eingetragen wird. Sodann ist mit dem Fahrzeughersteller eine weitere Gewährleistungsfrist von zwei Jahren für im Rahmen der Gewährleistung ausgetauschte Teile zu vereinbaren. EVU oder Leasinggeber haben mit dem Fahrzeughersteller schließlich zu vereinbaren, dass § 377 HGB keine Anwendung findet. Auf schriftliche Anforderung der Länder haben EVU oder Leasinggeber den Ländern Auszüge aus dem Vertrag mit dem Fahrzeughersteller vorzulegen, die belegen, dass der Vertrag nach den Vorgaben dieser Ziffer ausgestaltet worden ist; der Vertrag mit dem Fahrzeughersteller darf insoweit nicht der Geheimhaltung unterliegen.

5.6 Der Fahrzeughersteller hat sich zu verpflichten, im Falle eines Serienmangels an den Fahrzeugen den Mangel an allen Fahrzeugen bzw. Bauteilen in angemessener Zeit auf seine Kosten zu beseitigen, unabhängig davon, ob sich an dem jeweiligen Fahrzeug bzw. Bauteil bereits ein Mangel gezeigt hat. Ein Serienmangel liegt vor, wenn innerhalb der in Ziffer 5.5 genannten Gewährleistungsfrist mindestens 25 % der gelieferten Fahrzeuge einen Mangel von gleicher Art oder Ursache aufweisen oder an mindestens 25 % der aufsummiert über die gesamte Flotte mehrfach, mindestens dreifach je Fahrzeug vorhandenen Teile, bezogen auf die kleinste tauschbare Einheit, Mängel gleicher Art oder Ursache auftreten. Nicht als Serienmangel gilt üblicher Verschleiß. Mit dem Fahrzeughersteller ist zu vereinbaren, dass sich die Gewährleistungsfrist bei einem nach der hiesigen Ziffer vom Fahrzeughersteller zu behebbenden Serienmangel an Drehgestellrahmen und

Wagenkastenrohbau für diese Komponenten auf 72 Monate ab dem Tag der Abnahme vom Hersteller für das jeweilige Fahrzeug verlängert.

5.7 Soweit der Leasinggeber Inhaber der in den Ziffern 5.5 und 5.6 geregelten Ansprüche ist, hat er diese Ansprüche im Rahmen des Leasingvertrags an das EVU abzutreten und das EVU zur Geltendmachung dieser Ansprüche gegenüber dem Fahrzeughersteller zu verpflichten.

## **6. Vorgaben an die Kalkulation der Bieter bei Inanspruchnahme der Wiedereinsatzgarantie**

6.1 Die Finanzierungskosten (Zins und Tilgung) für die angebotenen Fahrzeuge inklusive der Kosten für die Fahrzeugzulassung und der Kosten der Bereitstellung der Fahrzeuge sowie den Kosten für die Erstbeschaffung des Ersatzteilpaketes für das Teilnetz OSTA ab Werk laut jeweiliger Position 4.1 des Kalkulationsschemas müssen bei Inanspruchnahme der Wiedereinsatzgarantie gleichmäßig annuitätisch (d.h. gleiche jährliche Beträge) auf die Zeitdauer der Garantie (27 Jahre hinsichtlich der von der Garantie erfassten Elektro-Fahrzeuge) umgelegt werden.

6.2 Nach Zuschlagserteilung ist das EVU verpflichtet, den Ländern zum Beleg der Kalkulation der Fahrzeugfinanzierungskosten nebst Nebenkosten nach den eben aufgestellten Vorgaben zunächst den Entwurf/die Entwürfe des/der Leasingvertrags/Leasingverträge nebst Zins- und Tilgungsplan sowie etwaiger Nebenvereinbarungen zur Abstimmung vorzulegen. Der Leasingvertrag/die Leasingverträge dürfen erst nach Zustimmung der Länder abgeschlossen werden und ist/sind unverzüglich nach dessen/deren Abschluss den Ländern vorzulegen.

## **7. Pflichten des EVU bei Inanspruchnahme der Wiedereinsatzgarantie**

### **7.1 Herstellung, Abnahme, Betrieb und Versicherung der Fahrzeuge**

#### **7.1.1 Herstellung**

Das EVU hat dafür Sorge zu tragen, dass die von der Wiedereinsatzgarantie erfassten Fahrzeuge entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik hergestellt und sämtliche einschlägigen Normen, Richtlinien sowie alle Zulassungsvoraussetzungen im Herstellungsprozess beachtet und eingehalten werden. Das EVU wird dies für Dritte nachvollziehbar dokumentieren.

Das EVU ist verpflichtet, mit einem eigenen Güteprüfdienst oder durch Hinzuziehung geeigneter Dritter die Herstellungsqualität der Fahrzeuge beim Hersteller kontinuierlich während des gesamten Herstellungsprozesses zu überprüfen und dies zu dokumentieren. Auf Verlangen der Länder sind diesen die genannten Dokumentationen zur Verfügung zu stellen.

#### 7.1.2 Abnahme

Das EVU hat mit dem Fahrzeughersteller zu vereinbaren, dass die Länder bzw. von diesen beauftragte Dritte das Recht haben, an sämtlichen Werks- und Endabnahmen sowie an Prüf- und Abnahmefahrten der Fahrzeuge teilzunehmen, um die uneingeschränkte Werthaltigkeit der Fahrzeuge zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Wiedereinsatzgarantie begutachten zu können. Mit dem Hersteller ist zu vereinbaren, dass dieser dafür rechtzeitig, mindestens 10 Werktagen vorab, entsprechende Termine festlegen wird. Das EVU hat diese Termine unverzüglich den Ländern mitzuteilen. Sämtliche Ergebnisse der hier genannten Abnahmen werden in Form der erstellten Protokolle unaufgefordert zur Verfügung gestellt.

Das EVU darf die Endabnahme der Fahrzeuge nur erklären, wenn alle wesentlichen Mängel abgestellt sind, die Fahrzeuge zugelassen und betriebsbereit sind und die Länder der Endabnahme jedes Fahrzeuges zugestimmt haben. Die Länder werden dabei ihre Zustimmung nicht unbillig verweigern.

#### 7.1.3 Betrieb

Für die Laufzeit des Verkehrsvertrags hat das EVU sicherzustellen, dass die Fahrzeuge ohne Zustimmung der Länder nicht außerhalb der vertragsgegenständlichen Leistung eingesetzt werden (Fahrten im Rahmen des Wartungs- bzw. Instandhaltungskonzeptes des EVU fallen nicht unter diese Regelung). Im Falle des Zuwiderhandelns wird eine Vertragsstrafe nach Maßgabe von § 24 Abs. 10 des Verkehrsvertrags fällig.

#### 7.1.4 Versicherung und Ersatzbeschaffung

Das EVU hat für die Fahrzeuge eine Schienenfahrzeug-Kaskoversicherung abzuschließen, die sämtliche Risiken und Gefahren während des Betriebs und im Stillstand mit Ausnahme von Schäden aufgrund von Kriegsereignissen und Kernenergie abdeckt. Der Versicherungsschutz muss ab dem Zeitpunkt der Ablieferung des ersten Fahrzeugs vom Hersteller an das EVU gewährleistet sein. Die jeweilige Versicherungssumme muss dem Wiederbeschaffungspreis von Schienenfahrzeugen gleicher Art und Güte, mindestens jedoch 110% des jeweiligen Finanzierungsrestwertes (Nominalwerte) entsprechen, sofern nicht eine höhere Versicherungssumme von den Finanzierern oder dem Leasinggeber verlangt wird.

Darüber hinaus ist das Ersatzteilpaket (vgl. Ziffer 7.2.1.5) für die Dauer der Verwahrung gegen Beschädigung oder Untergang, z. B. wegen Feuer, Wasser, Einbruchsdiebstahl oder anderen Gefahren, zu versichern. Die abzuschließenden Versicherungen sind bei mindestens mit „Investment Grade“ gerateten Versicherungsunternehmen abzuschließen und aufrecht zu erhalten. Der VVDE Versicherungsverband deutscher Eisenbahnen V.V.a.G. („VVDE“) gilt als Versicherungsunternehmen mit der Maßgabe, dass die vorstehende Ratinganforderung für den VVDE nicht gilt.

Die Versicherungspolice für das jeweilige Fahrzeug und für das Ersatzteilpaket sind erstmalig [3] Werkzeuge vor dem Zeitpunkt, an dem ein Fahrzeug oder der Bestandteil eines Ersatzteilpakets übernommen wird, vorzulegen. Die Länder können im Anschluss während der gesamten Laufzeit des Verkehrsvertrages den Nachweis verlangen, dass die Versicherungen bestehen. In diesem Fall sind die entsprechenden Nachweise vom EVU innerhalb von zwei Wochen nach Aufforderung vorzulegen. Die Auszahlung von Abschlagszahlungen kann von der Vorlage der Nachweise abhängig gemacht werden. Der Nachweis erfolgt durch Vorlage der Versicherungspolice oder Vorlage einer entsprechenden Bestätigung des Versicherers über den bestehenden Versicherungsschutz gegenüber den Ländern. Über wesentliche Änderungen des Versicherungsschutzes hat das EVU die Länder unaufgefordert innerhalb von zwei Wochen zu informieren.

Werden Fahrzeuge während der Laufzeit des Verkehrsvertrages ganz oder teilweise – auch in Folge höherer Gewalt – beschädigt oder zerstört, hat das EVU diese auf eigene Kosten unverzüglich wiederherzustellen oder andere Fahrzeuge auf eigene Kosten zu beschaffen, die unter Einhaltung der Anforderungen laut Kapitel 4.3 der Leistungsbeschreibung als gleichwertig anzusehen sind, es sei denn, das EVU weist nach, dass die Wiederherstellung technisch unmöglich oder für das EVU unzumutbar ist und auch die Ersatzbeschaffung für das EVU technisch oder wirtschaftlich unzumutbar ist. Die technische Unzumutbarkeit muss ein von beiden Vertragsparteien gemeinsam eingesetzter und vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannter Gutachter feststellen. Die Länder sind berechtigt, aber nicht verpflichtet, trotz wirtschaftlicher Unzumutbarkeit die Wiederherstellung oder Ersatzbeschaffung eines Fahrzeuges zumutbar zu machen, sofern sie die hierfür entstehenden Kosten tragen.

## **7.2 Instandhaltung der Fahrzeuge**

### **7.2.1 Instandhaltungspflichten**

7.2.1.1 Das EVU nimmt mindestens die gesetzlich vorgeschriebenen sowie die vom Fahrzeughersteller empfohlenen Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen an den Fahrzeugen fristgerecht und nach dem jeweiligen Stand der Technik vor, um die Fahrzeuge jederzeit in einem betriebsbereiten, uneingeschränkt tauglichen Zustand zu halten und deren vorgesehene Nutzungsdauer von mindestens 27 Jahren sicherzustellen. Dies umfasst insbesondere auch etwaige Nachrüstungen und Umbauten zur Aufrechterhaltung des Netzzugangs. Das EVU ist berechtigt, von den Herstellerempfehlungen abzuweichen, sofern es nachweist, dass hierdurch keine Abstriche in der Einsetzbarkeit und der Werthaltigkeit der Fahrzeuge entstehen. Hierzu ist unter Berücksichtigung der dabei anzuwendenden Normen ein geeignetes Nachweisverfahren durch das EVU einzuleiten und das Einvernehmen der Controlling-Gruppe (siehe Ziffer 7.3) herzustellen. Die Fristen sind so zu planen, dass jederzeit – auch im Falle eines absehbaren Betreiberwechsels – der planmäßige Zugverkehr durch das EVU und ggf. den neuen Betreiber gewährleistet werden kann.

7.2.1.2 Das EVU wird alle für die Durchführung der Instandhaltung notwendigen Hilfseinrichtungen und Werkzeuge sowie die für den beschafften Fahrzeugtyp notwendigen Spezialwerkzeuge sowie Diagnose- und Sondereinrichtungen beschaffen. Hierbei handelt es sich insbesondere um solche Werkzeuge, die vom EVU, dem Fahrzeughersteller oder einem anderen Lieferanten speziell hergestellt werden, um Komponenten der Fahrzeuge instand halten zu können (darunter auch spezielle Schlüssel, Heißgeschirr, Vorrichtungen oder Software [inklusive Lizenz]).

7.2.1.3 Alle Aktivitäten des EVU sowie des / der von diesem beauftragten Dritten zur Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge müssen jederzeit nachvollziehbar dokumentiert werden. Die Vorlage der fortlaufenden Dokumentation kann ungeachtet der nachfolgenden Regelungen zur Controlling-Gruppe jederzeit von den Ländern zur Kontrolle angefordert und/oder in der Werkstatt in Einsicht genommen werden. Zur Überwachung und der Dokumentation sämtlicher Unterlagen der Instandhaltungsmaßnahmen und des Zustands der Fahrzeuge muss das EVU ein Instandhaltungsinformationssystem in elektronischer Form einrichten, das spätestens sechs Monate nach der Betriebsaufnahme aktiv befüllt und regelmäßig gepflegt wird. Das EVU wird die Struktur und die Funktionsmerkmale des Instandhaltungssystems in der Controlling-Gruppe vorstellen und mit den Ländern abstimmen. Das EVU wird den Ländern und ggf. beauftragten Dritten einen internetbasierten Zugriff auf das Instandhaltungsinformationssystem einräumen, der einen Einblick in die

Originaldaten mit geringem Zeitversatz bei der Bereitstellung sowie aggregierte Auswertungen erlaubt.

7.2.1.4 Zusätzlich sind die Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen einschließlich deren Kosten unter Angabe des Ausführungsdatums den Ländern jährlich in einem Instandhaltungsbericht nachzuweisen, der durch das EVU für jedes Fahrplanjahr bis zum 31.03. des folgenden Fahrplanjahres erstellt und den Ländern übergeben wird. In den zwei Kalenderjahren vor sowie dem Kalenderjahr nach dem Ende des hiesigen Verkehrsvertrags hat das EVU zusätzlich einen Instandhaltungsbericht zum 30.09. des jeweiligen Kalenderjahres zu erstellen. Der Instandhaltungsbericht hat in gleichbleibender Methodik Aussagen zum Zustand der Fahrzeuge, den wesentlichen Komponenten sowie zu deren Zuverlässigkeit zu treffen. Die Methodik und Form der Berichterstattung werden in der Controlling-Gruppe behandelt, festgelegt und bei Bedarf fortgeschrieben. Die Kosten für die Instandhaltung, die fortlaufende Dokumentation, das Instandhaltungsinformationssystem und den Instandhaltungsbericht trägt das EVU. Im Zeitraum zwischen dem Ablauf der Gewährleistungsfrist des ersten bis zum Ablauf der Gewährleistungsfrist des letzten ausgelieferten Fahrzeug gemäß dem zwischen EVU und Hersteller geschlossenen Fahrzeugliefervertrag hat das EVU außerdem Quartalsberichte (zum 31.03., 30.06., 30.09. und 31.12. des Kalenderjahres) mit einer Beschreibung der gegenüber dem Hersteller geltend gemachten Gewährleistungsfälle und deren Bearbeitungsstatus vorzulegen.

7.2.1.5 Das EVU ist verpflichtet, zusammen mit den Fahrzeugen ein Ersatzteilpaket zu beschaffen und die Nutzung dieses Ersatzteilpakets unter dem abzuschließenden Leasingvertrag mit dem Leasinggeber zu vereinbaren. Das EVU ist verpflichtet, während der Laufzeit des Verkehrsvertrages eine Bevorratung von Ersatzteilen sicherzustellen, die eine uneingeschränkte Einsatzqualität und hohe Verfügbarkeit auch nach unvorhergesehenen Ereignissen und Ausfällen von Bauteilen oder Komponenten der Fahrzeuge ermöglicht. Die Bevorratung ist in Ausrichtung auf die geplante Nutzungsdauer der Fahrzeuge von mindestens 27 Jahren zu dimensionieren. Zu diesem Zweck hat das EVU die Pflicht, zusammen mit den Fahrzeugen das nachfolgend definierte Ersatzteilpaket vorzuhalten oder vorhalten zu lassen. Die Ersatzteile sind so vorzuhalten, dass entnommene Ersatzteile durch Ersatzteile gleicher Art und Güte unmittelbar ersetzt werden, so dass sich die Konsistenz und der Bestand des Ersatzteilpakets nicht ändert.

Die Komponenten des Ersatzteilpakets können als Rollmasse dienen, die im Rahmen der Revisionen des Instandhaltungsprogramms durchgetauscht und außerhalb des Fahrzeugs aufgearbeitet werden. Das Ersatzteilpaket muss jederzeit vorgehalten werden und verfügbar sein. Das Ersatzteilpaket darf auch als



Komponenten und auch bei Dritten vorgehalten werden, wenn die Lieferfristen der Ersatzteile oder Komponenten gegenüber der planmäßigen Lagerhaltung nur unwesentlich verlängert werden. Zudem hat das EVU sicherzustellen, dass das Ersatzteilkpaket bei Fahrzeugübergabe an den Folgebetreiber übergeht (vgl. Abschnitt 8.5).

Der Mindestumfang des Ersatzteilkpakets je Fahrzeugtyp ist der untenstehenden Liste zu entnehmen. Sofern ein Ersatzteil an mehreren Fahrzeugtypen vorhanden und zwischen den Fahrzeugtypen frei austauschbar ist, werden diese Fahrzeugtypen für die Berechnung der vorzuhaltenden Menge dieses Ersatzteils als ein Fahrzeugtyp betrachtet („Tauschbarkeitsregel“).

Die Länder und das EVU sind berechtigt, Anpassungen des Inhalts und Umfangs der Liste vorzuschlagen, wenn sich dieser als nicht angemessen herausstellt, um die Fahrzeugverfügbarkeit im Rahmen des hiesigen Verkehrsvertrages sicherzustellen. Die Entscheidung über die Anpassung des Inhalts und Umfangs der Liste obliegt den Ländern. Etwaige Mehr- oder Minderkosten des EVU in Folge einer Anpassung des Inhalts und Umfangs der Liste werden nach Maßgabe des § 2 Nr. 3 VOL/B ausgeglichen.

1	<i>Jeweils einbaufertige vollständige Triebdrehgestelle in einer solchen Anzahl, die der halben (ggf. auf nächste Zahl aufrunden) Ausstattung von einem Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht, mindestens jedoch 2 Stück</i>
2	<i>Jeweils einbaufertige vollständige Laufdrehgestelle und wenn zutreffend Jakobsdrehgestelle in einer solchen Anzahl, die der halben (ggf. auf nächste Zahl aufrunden) Ausstattung von einem Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht, mindestens jedoch 2 Laufdrehgestelle und wenn zutreffend ein Jakobsdrehgestell.</i>
3	<i>Treibradsätze mit Antrieb und Getriebe in einer solchen Anzahl, die der halben Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht, mindestens jedoch 2 Stück.</i>
4	<i>Laufradsätze in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht, mindestens jedoch 2 Stück.</i>
5	<i>Schlinderdämpfer (Drehgestell/Wagenkasten) in einer solchen Anzahl, die der halben Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht, mindestens jedoch 2 Stück.</i>
6	<i>ein vollständiger Stromabnehmer je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps</i>

7	<i>Luftversorgungsanlage in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeugen je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht, mindestens jedoch 2 Stück.</i>
8	<i>Bremskomponenten (von Bremsstange bis Bremsrechner) in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht, mindestens jedoch Fahrzeugsätze.</i>
9	<i>Klimakompaktgeräte Fahrgastraum (nur Komponenten) in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht, mindestens jedoch 2 Stück.</i>
10	<i>Heizgeräte Fahrgastraum (nur Komponenten) in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangenen 10 Fahrzeugen eines Fahrzeugtyps entspricht, mindestens jedoch 2 Stück.</i>
11	<i>Klimakompaktgeräte oder Heizgeräte Fahrerraum (nur Komponenten) in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht</i>
12	<i>Sanitäreinrichtungen (Toilettensysteme inkl. Wasser- und Abwasserbehälter) in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht</i>
13	<i>Türblätter, Türsteuerung und Türantriebe in einer solchen Anzahl die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht</i>
14	<i>Schiebetritt/Spaltüberbrückung (falls vorhanden) in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht</i>
15	<i>Automatische Kupplung (mechanisch, elektrisch, einbaufertig), die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht</i>
16	<i>Wenn zutreffend: Zwischenwagen-Kupplungen, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht</i>
17	<i>Alle Verkleidungselemente, innenliegende Befestigungen, Energieverzehrelemente und Schienenräumer in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht</i>
18	<i>Frontscheiben in einer solchen Anzahl, die der doppelten Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht</i>
19	<i>Zugzielanzeige Front in einer solchen Anzahl, die der doppelten Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht</i>
20	<i>Zugzielanzeige Seite: 2 Stück je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps</i>

21	<i>FIS-Anzeigen innen: 2 Stück je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps</i>
22	<i>Zugfunkkomponenten in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht</i>
23	<i>Zugsicherungskomponenten (PZB) in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht</i>
24	<i>Zug-Batterie (keine Traktion) in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht, mindestens jedoch 2 Stück</i>
25	<i>Transformator (inklusive Kühlung-System) in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht, mindestens jedoch 2 Stück</i>
26	<i>Sicherheitsfahrerschaltung (SIFA) und Horn-System in einer solchen Anzahl, die der Ausstattung von einem vollständigen Fahrzeug je angefangene 10 Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps entspricht</i>

Die Lieferung des Ersatzteilkamets muss spätestens zum Termin der Betriebsaufnahme der BS B erfolgt sein. Soweit erforderlich, sind Fristen der Ersatzteile zu überwachen und Fristenarbeiten an Ersatzteilen durchzuführen.

### 7.2.2 Prüfrechte der Länder

Ungeachtet der Regelungen in 7.3 zu den Aufgaben und Befugnissen der Controlling-Gruppe sind die Länder berechtigt, die Einhaltung der Vorgaben aus Ziffer 7.2.1 zu überprüfen.

7.2.2.1 Die Länder sind berechtigt, bei festgestellten Mängeln oder Verdacht auf unzureichende Instandhaltungs- oder Instandsetzungsarbeiten nicht angekündigte Prüfungen durchzuführen oder von Dritten durchführen zu lassen. Das Ergebnis der Prüfung ist in der Controlling-Gruppe mit dem Ziel zu erörtern, festzustellen, ob ein Vertragsverstoß vorliegt und wenn ja, mit welchen Maßnahmen und in welchen Fristen der Vertragsverstoß bzw. seine Folgen auf der Basis eines vom EVU vorzulegenden Maßnahmenplanes beseitigt werden.

7.2.2.2 Wenn sich im Ergebnis dieser Erörterung aus der Sicht der Länder Vertragsverstöße feststellen lassen, werden sie bei angemessener Fristsetzung unter Berücksichtigung des vom EVU vorgelegten Maßnahmenplanes das EVU zur

vertragskonformen Durchführung der betreffenden Instandhaltung- bzw. Instandsetzungsarbeiten auffordern.

7.2.2.3 Wenn das EVU trotz Aufforderung zur Durchführung von Instandhaltungs- oder Instandsetzungsmaßnahmen nach Ziffer 7.2.2.2 dieser Pflicht nicht fristgerecht nachkommt, können die Länder auf Kosten des EVU einen Dritten mit der Vornahme der Arbeiten beauftragen. Wenn und soweit für die Vornahme dieser Arbeiten eine Zustimmung des EVU wegen seiner Verantwortlichkeit gemäß den §§ 4 und 4a AEG erforderlich ist, ist diese durch das EVU zu erteilen, wenn der Dritte in der Lage ist, die betreffenden Arbeiten nach Vorgabe aus dem Instandhaltungsprogramm des EVU fachgerecht durchzuführen und zu dokumentieren.

### **7.2.3 Instandhaltungsbürgschaft bzw. Instandhaltungsrücklage**

7.2.3.1 Zur Deckung der voraussichtlichen Kosten rückgedeckter Instandhaltungsmaßnahmen sowie zur Liquiditätssicherung dieser Maßnahmen auch im Fall eines ungeplanten Betreiberwechsels hat das EVU ab dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme eine Instandhaltungsrücklage zu bilden. Unter solchen „rückgedeckten Instandhaltungsmaßnahmen“ werden im Grundsatz sämtliche Instandhaltungsmaßnahmen am Fahrzeug verstanden, welche planmäßig seltener als einmal pro Jahr durchgeführt werden müssen und den Umfang von einfachen Prüf- und Einstellarbeiten sowie das Auffüllen von Betriebsstoffen überschreiten. Die monatliche Rücklage beträgt zunächst je Fahrzeug 0,15 % des Fahrzeugneupreises (Netto-Neupreis zum Zeitpunkt des Erwerbs eines jeden Fahrzeuges). Dieser Wert deckt Dynamisierungen der Instandhaltungskosten über die Nutzungsdauer mit ab.

Die monatliche Rücklage ist jeweils zum 3. eines Monats vom EVU auf ein vom EVU in Abstimmung mit den Ländern einzurichtendes Instandhaltungsrücklagenkonto einzuzahlen. Die Zahlungsverpflichtung ist unabhängig vom Einsatz oder der Verfügbarkeit der zugrundeliegenden Fahrzeuge.

7.2.3.2 Das Konto wird als Tagesgeldkonto auf Guthabenbasis geführt. Es muss insolvenzfest ausgestaltet werden. Verfügungsbefugt sind das EVU und die Länder gemeinsam (sog. Und-Konto). Das Guthaben verpfändet das EVU mit der Einrichtung sicherheitshalber an die Länder. Eine entsprechende Erklärung ist bei Einrichtung des Kontos durch das EVU gegenüber den Ländern abzugeben. Die Verpfändung ist beim kontoführenden Kreditinstitut gemäß § 1280 BGB anzuzeigen. Auf diesem Konto anfallende positive und negative Zinsen und Erträge (Gebühren = negative Erträge) werden auf die jährlich im November zu zahlende Instandhaltungsrücklage angerechnet. Positive Zinsen und Erträge vermindern, negative Zinsen und Erträge erhöhen die im November zu zahlende Rücklage.

7.2.3.3 Sollte das EVU die jeweilige Rücklage nicht fristgerecht oder nicht in der jeweils fälligen Höhe auf das Instandhaltungskonto einzahlen, haben die Länder das Recht, die dem EVU nach § 31 des Verkehrsvertrages zustehenden Zahlungen in Höhe der ausstehenden Instandhaltungsrücklage nicht an das EVU, sondern auf das Rücklagenkonto zu zahlen. Die an das EVU zu leistenden Zahlungen mindern sich in diesem Fall bis zur Aufholung der ausstehenden Rücklage entsprechend. Sofern das Rücklagenkonto nicht eingerichtet ist, sind die Länder berechtigt, ein Konto einzurichten, das den obigen Anforderungen genügt.

7.2.3.4 Das EVU reicht spätestens bis zur Übernahme des ersten Fahrzeuges jeweils einen Zeitplan sowie eine Kostenkalkulation für die rückgedeckten Instandhaltungsarbeiten je Fahrzeugtyp vor. Dies muss mindestens die in Anhang II genannten Instandhaltungsarbeiten umfassen. Das EVU ist berechtigt, die Instandhaltungsrücklage durch weitere, nicht im Anhang II genannte Instandhaltungsarbeiten aufzufüllen bis die Rücklagensumme für den Abschnitt bis zur 1. Hauptuntersuchung (1. HU-Abschnitt) bis zu einer Höhe von 0,13% pro Monat verplant ist. Die Differenz zur Gesamthöhe der Instandhaltungsrücklage nach 7.2.3.1 (0,02% pro Monat) wird mindestens für den 1. HU-Abschnitt nicht verplant, um jene Instandhaltungsarbeiten abzusichern, die erstmalig im 2. HU-Abschnitt anfallen.

Grundlage der Kalkulation ist der originäre Instandhaltungsplan des Fahrzeugherstellers (planmäßige zeitabhängige Instandhaltung / laufleistungs- bzw. betriebsstundenabhängige Instandhaltung) in Kombination mit der bestellten Betriebsleistung des Verkehrsvertrages. Der Instandhaltungsplan ist der oben genannten Kostenkalkulation des EVU beizufügen.

7.2.3.5 Eine Revision der Höhe der Instandhaltungsrücklage gem. Ziffer 7.2.3.1 ist möglich unter folgenden Voraussetzungen:

- a.) wenn 50 % der Neufahrzeuge die 1. Hauptuntersuchung gemäß § 32 EBO absolviert haben.
- b.) wenn dauerhafte Abweichungen zwischen den Soll-Kosten der Rücklage und den Ist-Kosten eine Größenordnung erreichen, die für einen der beiden Vertragspartner unzumutbar ist und zudem nicht zu erwarten ist, dass die Kosten der betreffenden Fristpakete zukünftig ansteigen werden.
- c.) wenn der Fahrzeughersteller, ein Lieferant für revisionsrelevante Komponenten, das EVU im Einvernehmen mit den Ländern, ein zuständiger Gesetzgeber oder eine zuständige Aufsichtsbehörde die Instandhaltungs- und Revisionsempfehlungen dergestalt ändert, dass

die Intervalle zur Ausführung der rückgedeckten Instandhaltungsarbeiten bzw. der Hauptuntersuchung nach § 32 EBO oder deren Umfang erheblich verändert werden,

- d.) oder wenn eine wesentliche Änderung der Laufleistung oder Betriebsstunden vorliegt.

Die Länder werden ihre Zustimmung zu einer Anpassung der monatlich zu zahlenden Rücklage oder der Auszahlungszeitpunkte gemäß Kalkulation des Verkehrsunternehmens auf begründetes Verlangen nicht unbillig verweigern.

7.2.3.6 Das EVU ist berechtigt, eine Auszahlung der gemäß der Kalkulation je Fristpaket (Soll-Kosten) gebildeten Rücklage vom Rücklagenkonto gegen Nachweis der Durchführung der zugeordneten rückgedeckten Instandhaltungsarbeiten an einem Fahrzeug zu verlangen, wenn

- das EVU nachweist, dass es die Instandhaltungsarbeiten vollständig und fachgerecht ausgeführt hat und
- das EVU entweder eine detaillierte und nachprüfbare Abrechnung der entstandenen Kosten bei ihm selbst oder durch einen von ihm beauftragten Dritten vorlegt.

Die Länder verpflichten sich für diesen Fall, eine entsprechende Freigabeerklärung gegenüber der Bank innerhalb einer Frist von 30 Tagen abzugeben. Sofern die Rücklage nicht ausreicht, um die entstandenen Kosten der rückgedeckten Instandhaltungsarbeiten zu decken, trägt das EVU die Differenz.

7.2.3.7 Endet der Verkehrsvertrag oder erfolgt der Eintritt des von den Ländern benannten Dritten oder des Landes in den Leasingvertrag – unabhängig der Ursache –, bevor das EVU die jeweiligen rückgedeckten Instandhaltungsarbeiten (für die Rücklagen gebildet wurden) bzw. die Hauptuntersuchung nach § 32 EBO durchgeführt hat oder hätte durchführen müssen, steht den Ländern die Auszahlung des Kontobestandes zu.

7.2.3.8 Sollten rückgedeckte Instandhaltungsarbeiten nicht oder nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden sein, verpflichtet sich das EVU, einer Auszahlung aus dem Instandhaltungskonto in entsprechender Höhe an die Länder zuzustimmen. Die Zahlung aus dem Instandhaltungskonto wird von den Ländern dafür verwendet, Maßnahmen zur Ersatzvornahme zu veranlassen. Bei der Einrichtung des Kontos werden die Vertragsparteien mit der Bank entsprechende Erklärungen abstimmen. Die Einzahlung in die Instandhaltungsrücklage berührt die Verpflichtung des EVU zur vertragsgemäßen Instandhaltung nicht. Die

Vertragsstrafenregelungen für die Fälle der Nichtvornahme gesetzlich vorgeschriebener und/oder vom Fahrzeughersteller empfohlener Instandhaltungsarbeiten bleiben von der vorliegenden Regelung zur Instandhaltungsrücklage unberührt.

7.2.3.9 Die Zahlung der Rücklage auf das Rücklagenkonto kann bis ein Jahr vor dem planmäßigen Ende des zugrundeliegenden Verkehrsvertrages durch die Länder gestundet werden. Voraussetzung für eine Stundung ist die Beibringung einer Bürgschaft in Höhe der gestundeten Beträge bis spätestens zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme. Die Bürgschaft hat die Anforderungen des § 18 Nr. 2 Abs. 1, Nr. 4 VOL/B zu erfüllen. § 36 Abs. 2a des Verkehrsvertrags gilt entsprechend mit der Maßgabe, dass die Bürgschaft jeweils über den Zeitraum von mindestens einem Jahr ausgestellt wird und die Höhe der jeweils vorzulegenden Bürgschaft der Höhe des während der Laufzeit der Bürgschaft jeweils maximal gestundeten Betrages entspricht. Hinsichtlich der Anforderungen an Bürgen wird auf § 239 BGB verwiesen. Für die jeweilige Höhe der Bürgschaft sowie für die Inanspruchnahme der Bürgschaft durch die Länder gelten die vorstehenden Regelungen zur Kalkulation der Höhe der Rücklagen und zur Inanspruchnahme durch die Länder in gleicher Weise. Für den Fall der Stundung der Beträge nimmt das EVU die Zahlung der jeweiligen rückgedeckten Instandhaltungsarbeiten aus eigenen Mitteln vor. Die Regelungen aus Punkt 7.2.3.6 (Auszahlung von Beträgen an das EVU) kommt bei Anwendung der Stundung nicht zum Tragen. Spätestens ein Jahr vor dem planmäßigen Ende des Verkehrsvertrages ist der Betrag der Rücklage, die zu diesem Zeitpunkt zu bilden ist, auf ein zu benennendes Rücklagenkonto der Länder zu zahlen. Die Bürgschaft wird daraufhin unverzüglich durch die Länder an das EVU zurückgegeben. Nach der Zahlung des Betrags der Rücklage auf das Rücklagenkonto gelten die vorstehenden Regelungen zum Rücklagenkonto in vollem Umfang. Insbesondere kommt Punkt 7.2.3.6 zur Anwendung und die jeweils zu bildenden Rücklagen sind monatlich auf das Rücklagenkonto zu zahlen. Die Verwendung der nach den vorstehenden Regelungen gebildeten Rücklage am Ende der Vertragslaufzeit erfolgt nach den Regelungen in Ziffer 7.2.3.7.

## **7.3 Controlling-Gruppe**

Es wird nach Abschluss des Verkehrsvertrages eine sogenannte Controlling-Gruppe eingerichtet, an deren Teilnahme das EVU verpflichtet ist.

### **7.3.1 Zusammensetzung, Kosten und Leitung der Controlling-Gruppe**

7.3.1.1 Die Controlling-Gruppe (CG) setzt sich aus drei Vertretern der Länder und drei Vertretern des EVU zusammen. Die Beteiligten entsenden eigene Fachleute oder beauftragen jeweils einzeln geeignete Sachverständige. Soweit ein Dritter die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge übernimmt, überträgt das EVU eine seiner Stimmen auf die die Wartung und Instandhaltung durchführende Stelle. Das EVU ist berechtigt, eine weitere seiner Stimmen dem Leasinggeber zu übertragen. Die Leitung der Controlling-Gruppe obliegt den Ländern.

Es können weitere Teilnehmer ohne Stimmrecht auf Verlangen eines Vertragspartners zu den Sitzungen der Controlling-Gruppe geladen werden. Während der Konstruktions-, Herstellungs- und Gewährleistungsphase hat das Verkehrsunternehmen die Beteiligung des Herstellers an den Sitzungen der CG vorzusehen und diesen entsprechend zu verpflichten.

7.3.1.2 Im Falle eines Betreiberwechsels im Rahmen des Verfahrens zur Vergabe des Nachfolgeverkehrsvertrages erhält das Nachfolge-EVU ein Recht zur Teilnahme an ausgewählten Sitzungen der Controlling-Gruppe ohne Stimmrecht.

7.3.1.3 Anfallende Kosten für die Mitarbeit in der Controlling-Gruppe trägt jeder Beteiligte für sich.

7.3.1.4 Die Controlling-Gruppe wird in regelmäßigen Abständen zusammentreten. Bis zur Abnahme aller neu beschafften Fahrzeuge wird die Controlling-Gruppe mindestens vier Mal pro Jahr tagen. Für die Zeit nach der vollständigen Betriebsaufnahme wird die Controlling-Gruppe mindestens zwei Mal im Jahr tagen.

7.3.1.5 Weitere Einzelheiten regelt die Geschäftsordnung der Controlling-Gruppe.

### **7.3.2 Entscheidungen der Controlling-Gruppe**

Die Controlling-Gruppe trifft ihre Entscheidungen mehrheitlich, soweit im Folgenden nichts anderes festgelegt ist. Die in der Controlling-Gruppe getroffenen Entscheidungen sind grundsätzlich für alle Mitglieder verbindlich, können jedoch bestehenden Vertragsbeziehungen und –regelungen nicht ersetzen. Können die



Mitglieder der Controlling-Gruppe im Einzelfall keine Mehrheitsentscheidung herbeiführen, so wird einvernehmlich ein neutraler Sachverständiger benannt. Können sich die Mitglieder der Controlling-Gruppe nicht innerhalb von vier Wochen auf einen Sachverständigen einigen, hat der Präsident des OLG Rostock einen geeigneten Sachverständigen auf Antrag eines Mitglieds zu bestimmen. Der Sachverständige entscheidet verbindlich und abschließend über die von ihm zu klärende Frage und über die Kosten seiner Tätigkeit. Er ist verpflichtet, die Mitglieder der Controlling-Gruppe vor Bekanntgabe seiner endgültigen Entscheidung zu dieser anzuhören. § 319 BGB bleibt unberührt. Die Kostenentscheidung hat der Sachverständige in Abhängigkeit davon zu treffen, inwieweit er zu von den ursprünglichen Vorstellungen eines jeden Mitglieds der Controlling-Gruppe abweichenden Ergebnissen gekommen ist.

### **7.3.3 Aufgaben und Befugnisse der Controlling-Gruppe bei der Fahrzeug-Herstellung und -Abnahme sowie bei der Fahrzeug-Instandhaltung**

7.3.3.1 Der gesamte Prozess der Fahrzeug-Herstellung, -Abnahme und Zulassung im Vorfeld der Betriebsaufnahme sowie der Fahrzeug-Instandhaltung wird durch die Controlling-Gruppe begleitet und stichprobenartig kontrolliert. Ziel dieser Vorgehensweise ist es, den Werterhalt der Fahrzeuge und die sachgerechte Instandhaltung im Hinblick auf die Wiedereinsatzgarantie sicherzustellen und alle dazu erforderlichen Maßnahmen mit den Beteiligten abzustimmen.

7.3.3.2 Bezogen auf den Prozess der Fahrzeug-Herstellung und -Abnahme und deren Zulassung hat die Controlling-Gruppe folgende Befugnisse und nimmt folgende Aufgaben wahr:

7.3.3.2.1 Der Controlling-Gruppe ist das vom EVU zu erstellende Pflichtenheft des Fahrzeugherstellers unverzüglich nach Erstellung bzw. Erhalt vorzulegen. Das EVU sichert der Controlling-Gruppe mit der Vorlage des Pflichtenheftes dessen Übereinstimmung mit den Anforderungen der Leistungsbeschreibung zu.

Darüber hinaus ist der Controlling-Gruppe der Fahrzeugliefervertrag inklusive sämtlicher Anlagen (auch Fahrzeug-Lastenheft, relevante Zeichnungen, Stücklisten, Ersatzteillisten etc.) und der Prüfplan spätestens 4 Wochen nach dessen Abschluss durch das EVU vorzulegen. Eine entsprechende Vertraulichkeitserklärung wird vorher vereinbart.

7.3.3.2.2 Die Controlling-Gruppe ist berechtigt, während des Prozesses der Fahrzeug-Herstellung und -Abnahme Prüfungen vorzunehmen, um Abweichungen gegenüber dem Angebot des EVU sowie Qualitätsmängel zu erkennen und diese in

angemessener Art (u.a. durch eigene Bildaufnahmen) zu dokumentieren. Der Controlling-Gruppe wird das Recht eingeräumt, den Herstellungsprozess nach Vorankündigung beim Hersteller selbst zu begutachten, und insbesondere an Terminen zu Prüfungen und Zwischenabnahmen sowie an Projekttreffen teilzunehmen. Das Verkehrsunternehmen informiert die Controlling-Gruppe bzw. die Länder entsprechend über geplante Termine.

Unmittelbar nach den o.g. Terminen und Meilensteinen legt das EVU der Controlling-Gruppe Protokolle der Baubesprechungen, Termin- und Fertigungspläne sowie Prüfpläne (z. B. Fertigungsprüfungen) vor. Dabei ist vom EVU auf drohende oder bereits erfolgte Abweichungen vom Zeitplan gesondert hinzuweisen.

Bei Qualitäts- oder Toleranzabweichungen und sich daraus ergebenden Tolerierungs- oder Minderungsanträgen des Herstellers im Herstellungsprozess ist die Controlling-Gruppe durch das EVU zu informieren und in den weiteren Prozess einzubeziehen. Bei dauerhaften Abweichungen vom Soll-Zustand der Fahrzeuge ist deren Einfluss auf den Wert der Fahrzeuge zu evaluieren.

7.3.3.2.3 Den Mitgliedern der Controlling-Gruppe bzw. deren (beauftragten) Vertretern ist im erforderlichen und angemessenen Umfang Zutritt zu den insoweit einschlägigen Räumlichkeiten (Fertigungsorte, Büros, Lager, Werkstätten, Prüfbereiche etc.) des EVU und sämtlicher von diesem zur Erfüllung seiner Leistungen unmittelbar oder mittelbar eingebundener Nachunternehmer und Vorlieferanten, sowie Einsicht in die genannten Prozesse zu gewähren. Das EVU verpflichtet seine Nachunternehmer und Vorlieferanten entsprechend. Die Interessen des EVU und seiner Nachunternehmer und Vorlieferanten an Vertraulichkeit und Unternehmensgeheimnissen werden bei eventuellen Prüfungen und Einsichtnahmen durch die Controlling-Gruppe gewahrt.

7.3.3.2.4 Prüfungen der Controlling-Gruppe im Rahmen der Fahrzeug-Herstellung und -Abnahme durch das EVU führen nicht zur Entlassung des EVU aus dessen vertraglichen Pflichten und aus dessen Gesamtverantwortung für die herzustellenden Fahrzeuge. Sie ersetzen keine Kontrollen bzw. Prüfungen des EVU.

7.3.3.3 Bezogen auf die Fahrzeug-Instandhaltung nimmt die Controlling-Gruppe folgende Aufgaben wahr:

7.3.3.3.1 Kontrolle durchzuführender Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten, gesetzlich vorgeschriebener Untersuchungen, der Fahrzeugpflege sowie der Beseitigung von Vandalismusschäden (stichprobenartig);

7.3.3.3.2 Prüfung der Fahrzeugdokumentation (stichprobenartig);

7.3.3.3.3 Prüfung der Reparaturausführung und -dokumentation bei Unfallschäden;

7.3.3.3.4 Teilnahme an durchzuführenden Untersuchungen im Rahmen der schweren Instandhaltung zur Feststellung des allgemeinen Fahrzeugzustands (Teilnahme zeitlich orientiert an Eingangs-, Zwischen- und Ausgangsprüfung);

7.3.3.3.5 Stichprobenartige Kontrolle der Dokumentation durchgeführter Untersuchungen;

7.3.3.4 Begleitung der Hauptuntersuchungen, Komponentenrevisionen, Rollkuren, Behebung von Gewährleistungsschäden und ggf. von Umbau- oder Modernisierungsmaßnahmen zur Feststellung des allgemeinen Fahrzeugzustands sowie Einsichtnahme in sämtliche Prüfungen und Protokolle.

7.3.3.5 Die Verantwortlichkeit des EVU hinsichtlich des Betriebs und der Instandhaltung der Fahrzeuge bleibt von den Aufgaben und Befugnissen der Controlling-Gruppe unberührt. In keinem Fall wird bzw. darf die Arbeit der Controlling-Gruppe die Sicherheitsverantwortung des EVU gemäß § 4 AEG oder die Verantwortung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle gemäß § 4a AEG beeinträchtigen oder einschränken. Das EVU informiert die Controlling-Gruppe über Änderungen am Instandhaltungskonzept. Zudem legt das EVU spätestens zur Zulassung des ersten Fahrzeugs der Controlling-Gruppe die Instandhaltungspläne (Fristenpläne) und Instandhaltungsprüfpläne vor.

#### **7.3.4 Aufgaben der Controlling-Gruppe Im Vorfeld des Vergabeverfahrens für den Folgeverkehrsvertrag**

In zeitlicher Nähe zur Eröffnung des Vergabeverfahrens für den Folgeverkehrsvertrag nimmt die Controlling-Gruppe folgende Aufgaben wahr:

7.3.4.1 Zusammenstellung und komprimierte Bewertung aller Informationen zur Werthaltigkeit der Fahrzeuge und zur Instandhaltung in Berichtsform und unterlegt mit stichprobenartigen Datensätzen, die für die Teilnahmeentscheidung der Interessenten und die Kalkulation der Bieter im Vergabeverfahren des Folgeverkehrsvertrags von wesentlicher Bedeutung sein können. Darunter auch Dokumentation aller Veränderungen, die das EVU während der Laufzeit des Verkehrsvertrages an den Fahrzeugen vorgenommen hat.

7.3.4.2 Feststellung des Umfangs und des Buchwertes der gemäß 7.2.1.2 vorzuhaltenden Spezialwerkzeuge, Diagnose- und Sondereinrichtungen, die das EVU den Ländern oder dem Folgebetreiber zum Erwerb anbieten muss.

### **7.3.5 Aufgaben der Controlling-Gruppe im Falle eines nach Zuschlagserteilung feststehenden Betreiberwechsels**

Kommt es zu einem Betreiberwechsel, nimmt die Controlling-Gruppe nach der Zuschlagserteilung folgende Aufgaben wahr:

7.3.5.1 Aktualisierung der gemäß 7.3.4.1 zusammengestellten Informationen; Insbesondere wird abgeglichen, inwieweit die tatsächlichen Instandhaltungsaktivitäten des EVU den Vorgaben und Fristenplänen entsprechen. Wird ein Instandhaltungsrückstand festgestellt, wird ein Plan zu dessen Abbau erstellt. Ebenso wird geprüft, ob die Instandhaltungsrücklage planmäßig gebildet wurde.

7.3.5.2 Entwicklung sowie Begleitung des Planes und der Prozessschritte zur Übergabe der Fahrzeuge. Hierbei orientiert sich die Controlling-Gruppe an dem marktüblichen Procedere.

Mindestens enthält die Übergabe folgende Schritte:

- Konkretisierung des Soll-Zustandes der Fahrzeuge (siehe dazu auch Anhang I dieser Anlage) und Regelung des Umgangs mit von der Controlling-Gruppe oder dem Folgenutzer festgestellten Abweichungen,
- Klärung offener Fragen bzgl. des Fahrzeugzustandes sowie der Fahrzeugdokumentation im Vorfeld der Übergabe, sofern sich dies nicht aus den vorliegenden Informationen ergibt,
- Entwicklung eines fahrzeugscharfen Zeitplans der Fahrzeugübergabe unter Berücksichtigung der vertraglichen Pflichten des EVU sowie des Folgenutzers,
- Entwicklung eines Übergabeprotokolls sowie von Regelungen zum Umgang mit Problemen bei der Fahrzeugübergabe.

### **7.3.6 Aufgaben der Controlling-Gruppe bei der Feststellung des Fahrzeugzustandes am Ende der Vertragslaufzeit**

Am Ende der Vertragslaufzeit nimmt die Controlling-Gruppe folgende Aufgaben wahr.

7.3.6.1 Die Controlling-Gruppe stellt im Wege detaillierter, rechtzeitig vorzusehender Prüfungen sicher, dass der Ist-Zustand jedes zu übergebenden Fahrzeugs den Anforderungen an den in Ziffer 8.2 definierten Soll-Zustand entspricht bzw. diesem bis zum Ende der Vertragslaufzeit so nahe wie möglich gebracht wird. Außerdem

prüft die Controlling-Gruppe, ob der Umfang des Ersatzteilpakets dem in Ziffer 7.2.1.5 beschriebenen Umfang entspricht. Dabei kann vereinbart werden, dass der Folgenutzer an diesen Prüfungen als Beobachter teilnimmt und den Fahrzeugzustand bildlich/filmisch dokumentieren darf.

7.3.6.2 Stellt die Controlling-Gruppe Mängel, Schäden oder sonstige Abweichungen vom vertraglich geschuldeten Zustand der Fahrzeuge oder vom vertraglich geschuldeten Umfang des Ersatzteilpakets fest, legt sie fest, welche dieser Abweichungen bis zum Ende der Vertragslaufzeit zu beheben sind und/oder für welche Schäden bzw. Abweichungen ein Ausgleich zu leisten ist.

7.3.6.3 Die Controlling-Gruppe kann bestimmen, dass ein neutraler Sachverständiger den Übergabeprozess begleitet und dabei insbesondere die in Ziffer 7.3.6.1 genannten Prüfungen bzw. Begutachtungen vornimmt. Die Kosten des Sachverständigen werden in diesem Fall von den Ländern und dem EVU zu gleichen Teilen getragen.

### **7.3.7 Aufgaben der Controlling-Gruppe bei der Fahrzeugübergabe an den Folgebetreiber**

7.3.7.1 Prüfung und ggf. Anpassung der vom EVU und dem Folgenutzer abgestimmten Feinplanung zur Übergabe der Fahrzeuge in Fortsetzung der in 7.3.5.2 geregelten Aktivitäten (Zeitplan, Verfahrensweise, Art der letzten Fahrzeuguntersuchung, Fahrzeugbegutachtung, Übergabeorte) sowie der Übergabe des Ersatzteilpakets und ggf. Werkzeugen nach 8.5. Die Übergabe ist so anzulegen, dass das EVU seiner Verpflichtung für den Fahrbetrieb bis zum Ende des Verkehrsvertrags nachkommen und der Folgenutzer den Fahrbetrieb spätestens mit dem Fahrplanwechsel ohne fahrzeugbedingte Einschränkungen vollständig aufnehmen kann.

7.3.7.2 Die Controlling-Gruppe kann festlegen, dass die Fahrzeuge sukzessive übergeben werden und ab Übergabe in die Instandhaltungsverantwortung des Folge-EVU fallen, das seinerseits dem bisherigen EVU die Fahrzeuge in der erforderlichen Anzahl für den Fahrbetrieb in der verbleibenden Vertragslaufzeit bereitstellen muss.

7.3.7.3 Überwachung und Steuerung der Fahrzeugübergabe, insbesondere die abschließende Begutachtung der Fahrzeuge kurz vor oder bei Übergabe im Beisein des EVU und des Folgenutzers. Die Controlling-Gruppe stellt sicher, dass die Übergabeprotokolle samt Fotodokumentation sachgerecht erstellt und von allen Beteiligten unterzeichnet werden. Die Controlling-Gruppe kann bestimmen, dass ein neutraler Sachverständiger die Begutachtung vornimmt / begleitet. Die Kosten des

Sachverständigen werden in diesem Fall von den Ländern und dem EVU zu gleichen Teilen getragen.

7.3.7.4 Begutachtung von Mängeln, Schäden und sonstigen Abweichungen vom Soll-Zustand der Fahrzeuge und vom Soll-Umfang des Ersatzteilpakets, die der Folgenutzer nach der Übergabe der Fahrzeuge innerhalb der in 8.4 gesetzten Frist reklamiert.

## **8. Pflichten des EVU im Zusammenhang mit der Übergabe der Fahrzeuge**

8.1 Nach Ausübung des Vertragseintrittsrechts in den Leasingvertrag und nach schriftlicher Anforderung der Fahrzeuge durch die Länder muss die Übergabe der Fahrzeuge und des Ersatzteilpakets an die Länder, ein landeseigenes Unternehmen oder das von den Ländern bestimmte Nachfolge-EVU nach Maßgabe der hierzu durch die Controlling-Gruppe getroffenen Festlegungen erfolgen. Sollten entsprechende Festlegungen der Controlling-Gruppe aus zeitlichen Gründen nicht möglich sein, sind insoweit ausschließlich die Vorgaben der Länder maßgeblich. Für den Fall, dass die Fahrzeuge und/oder das Ersatzteilpaket nach Ausübung des Vertragseintrittsrechts nicht innerhalb der insoweit festgelegten Fristen überlassen werden, wird für jeden vollendeten Tag nach dieser Frist eine Vertragsstrafe nach Maßgabe von § 24 Abs. 8 des Verkehrsvertrags fällig.

8.2 Zum Zeitpunkt der Übergabe hat das EVU sicherzustellen, dass die Fahrzeuge und das Ersatzteilpaket den vertraglich geschuldeten Soll-Zustand unter Berücksichtigung der üblichen Abnutzung bei vertragsgemäßer Nutzung aufweisen. Näheres regelt der Anhang I zu dieser Anlage.

8.3 Zusammen mit den Fahrzeugen ist dem Folgenutzer die gesamte Fahrzeug- und Instandhaltungsdokumentation zu übergeben. Hierbei handelt es sich um folgende Dokumente:

8.3.1 Die technische Beschreibung des Herstellers jeder Fahrzeugbauart und ihrer Baukomponenten (Herstellerdokumentation);

8.3.2 Alle für die Bedienung, Handhabung und Instandhaltung der Fahrzeuge maßgeblichen Unterlagen, mindestens jedoch Triebfahrzeugführerhandbuch, Maßnahmen mit Vorbereitungs- und Abschlussdienst, Reinigungshandbuch und Instandhaltungshandbuch inkl. aller Versionen des Instandhaltungsprogramms und der Fristenpläne sowie die Dokumentation der Änderung dieser Dokumente;

8.3.3 Das Instandhaltungskonzept (Original-Fristenpläne, optimierte Fristenpläne, bestehende Gewährleistungsrechte, ggf. Software etc.) sowie den Obsoleszenzmanagementplan;

8.3.4 Eine Liste sämtlicher ggf. noch bestehender Gewährleistungsrechte gegen den Fahrzeughersteller und/oder den Komponentenlieferanten sowie aus Hauptuntersuchungen oder Umbau-Modernisierungsmaßnahmen;

8.3.5 Alle Betriebsbücher und Fahrzeugakten, u.a. mit:

- den Anlagen zur Zulassung und Abnahme der Fahrzeuge einschließlich Anzeige und Zulassung späterer Umbauten,
- der Instandhaltungsdokumentation mit allen Protokollen (in elektronischer und schriftlicher Form) wie z. B. Bestätigungen der Durchführung von Fristarbeiten, korrektiven Instandhaltungsarbeiten, Revisionen und weiteren gesetzlich vorgesehenen Untersuchungen,
- Listen Softwarestände,
- Listen aller in den Fahrzeugen eingebauten serialisierten Komponenten (Teilenachverfolgung),
- ggf. Unfallmeldungen einschließlich der Unfallinstandsetzung und weiteren Hinweisen zu den Fahrzeugen.

8.3.6 Darüber hinaus ist die vollständige Dokumentation der Zulassung sowie aller fahrzeugrelevanten Anordnungen und Maßnahmen im Rahmen der Betreiberverantwortung zu übergeben.

8.3.7 Werden die vorstehend aufgeführten Unterlagen nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übergeben, wird eine Vertragsstrafe nach Maßgabe von § 24 Abs. 9 des Verkehrsvertrags fällig.

8.4 Die Länder werden den Folgenutzer verpflichten, Abweichungen von dem in Ziffer 8.2 vorgegebenen Soll-Zustand eines Fahrzeuges und/oder vom Soll-Umfang des Ersatzteilpakets binnen drei Monaten nach dessen Übergabe geltend zu machen. Hat der Folgenutzer derartige Abweichungen geltend gemacht, ist er berechtigt, diese Abweichungen auf Kosten des EVU zu beseitigen oder durch einen Dritten beseitigen zu lassen. Das EVU ist in diesem Fall berechtigt, die dokumentierten Abweichungen von den Vorgaben nach Ziffer 8.2 vor ihrer Beseitigung innerhalb einer vom Folgenutzer zu setzenden angemessenen Frist zu besichtigen und zu begutachten sowie dem Folgenutzer ein verbindliches Angebot zur Beseitigung der Abweichung zu unterbreiten. Eine Verpflichtung des Folgenutzers zur Annahme eines solchen Angebots besteht nicht. Der Kostenerstattungsanspruch des Folgenutzers ist dann auf den Angebotspreis des EVU begrenzt.

8.5 Dem Folgenutzer sind die gemäß Ziffer 7.2.1.2 zu beschaffenden Hilfseinrichtungen und Werkzeuge sowie Spezialwerkzeuge, Diagnose- und Sondereinrichtungen zum Erwerb zu den jeweiligen Buchwerten anzubieten. Hierzu muss das EVU auf Anforderung der Länder binnen vier Wochen eine Übersicht über den jeweiligen Umfang der vorstehend genannten Gegenstände und zu den von ihm angesetzten Buchwerten übermitteln. Nimmt der Folgenutzer das Angebot an, hat das EVU diese Gegenstände mit den Fahrzeugen zu übergeben.

## **9. Weitere Mitwirkungspflichten des EVU**

Im Hinblick auf die Nutzung der Fahrzeuge auch im Rahmen des im Anschluss an den hiesigen Verkehrsvertrag zu vergebenden Folgevertrags unterstützt das EVU die Länder bei der Vorbereitung und Durchführung des Verfahrens zur Vergabe des Folgevertrages mit dem Ziel, den Bewerbern um den Anschlussauftrag eine transparente und diskriminierungsfreie Beurteilung dieser Fahrzeuge zu ermöglichen. Hierzu hat das EVU insbesondere die folgenden Mitwirkungspflichten zu erfüllen:

9.1 Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, den Ländern innerhalb von vier Wochen nach schriftlicher Aufforderung die vollständige Fahrzeugbeschreibung, Nachweise zum Energieverbrauch der Fahrzeuge im Betrieb und die vollständige Instandhaltungsanweisung inklusive des Fristenplans mit Dokumentation des durchschnittlichen Stunden- und Materialaufwands je Instandhaltungsstufe in der aktuellen Fassung zu übergeben. Die Länder dürfen diese Unterlagen im Rahmen der Vertragsunterlagen zur Vergabe des Folgevertrags verwenden.

9.2 Das EVU stimmt einer Offenlegung des/der rechtswirksam abgeschlossenen Leasingvertrags/Leasingverträge nebst etwaiger Nebenvereinbarungen (lediglich an zum Schutz von Geschäftsgeheimnissen geheimhaltungsbedürftigen Stellen geschwärzt) im Rahmen der Vergabeunterlagen zur Vergabe des Folgevertrags zu.

9.3 Das EVU ist des Weiteren verpflichtet, mit Beginn des Verfahrens zur Vergabe des Folgevertrages den Bewerbern einen uneingeschränkten Zugang zur Instandhaltungsdokumentation einzurichten. Das EVU wird den Ländern und den Bewerbern des Verfahrens zur Vergabe des Folgevertrags dazu Zugang zu seinem Betriebs- oder Werkstattgelände gewähren oder den Ländern die Instandhaltungsdokumentation zur Einsicht durch die Bewerber übermitteln. Es unterstützt die Länder außerdem bei der Beantwortung von Bewerberanfragen zum Zustand sowie zur Fahrzeugdokumentation der Fahrzeuge. Die Einzelheiten und Randbedingungen werden in der Controlling-Gruppe festgelegt.



9.4 Das EVU ist außerdem verpflichtet, den Ländern innerhalb von vier Wochen nach schriftlicher Aufforderung die Anzahl der zur Erbringung der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen eingesetzten Beschäftigten und deren Tätigkeitsfeld mitzuteilen. Darüber hinaus sind etwaige Tarifverträge und die dazugehörige Eingruppierung, Wochenarbeitszeiten und Dienststellen der oben genannten Beschäftigten sowie etwaige Betriebsvereinbarungen mitzuteilen. Das EVU ist des Weiteren verpflichtet, im Falle eines Betreiberwechsels die betroffenen Mitarbeiter unverzüglich nach der Zuschlagserteilung an das Nachfolge-EVU gemäß § 613a Abs. 5 BGB über einen ggf. stattfindenden Betriebsübergang in Kenntnis zu setzen und etwaige Widersprüche der betroffenen Mitarbeiter nach § 613a Abs. 5 BGB an das Nachfolge-EVU weiterzuleiten.

9.5 Das EVU ermöglicht es den Bewerbern des Verfahrens zur Vergabe des Folgevertrags, jeweils ein Fahrzeug jedes Fahrzeugtyps, wie sie im laufenden Verkehrsvertrag betriebsüblich eingesetzt werden, im Rahmen der planmäßigen Zuführung zur Werkstatt in Augenschein zu nehmen. Dabei hat das EVU folgende Rahmenbedingungen einzuhalten:

- Die Auswahl der Fahrzeuge obliegt den Ländern. Bei ihrer Auswahl werden sie die betrieblichen Abläufe des EVU hinreichend berücksichtigen.
- Alle zur Besichtigung bereitgestellte Fahrzeuge stehen auf einem voll beleuchtetem Hallengleis mit Grube und Einsichtnahme des Daches. Die Fahrzeuge müssen in der Nacht vor der Besichtigung eine umfassende Grundreinigung (Reinigungsstufe über der täglichen Reinigung) erhalten haben.
- Die Fahrzeuge werden mit Energie versorgt und sind vollständig aufgerüstet. Die Abdeckungen zu technischen Einrichtungen (z. B. Schaltschränke, Gerätekästen) sind geöffnet, soweit dies aus Sicherheitsgründen möglich ist und die Besichtigung nicht behindert.
- Für die bereitgestellten Fahrzeuge besteht am Besichtigungstag die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Fahrzeug- und die Instandhaltungsdokumentation.
- Die Besichtigung der Fahrzeuge findet tagsüber statt. Die Leitung der Besichtigungstermine erfolgt durch die Länder unter Beteiligung eines leitenden und sachkundigen Mitarbeiters der Werkstatt des EVU.
- Am Besichtigungstag besteht vor oder nach dem Termin die Möglichkeit, Fahrzeuge in fahrplanmäßigen Zügen des EVU mit Begleitung eines leitenden und sachkundigen Mitarbeiters des EVU zu nutzen und in Augenschein zu nehmen, soweit dies den Fahrgastbetrieb nicht beeinträchtigt. Das EVU wird

dazu während der Fahrt für einzelne Personen des Bewerbers einen Zugang zum Führerstand ermöglichen.

- Für jeden Bewerber im Verfahren zur Vergabe des Folgeverkehrsvertrages steht ein ganztägiger Termin zur Verfügung. Seitens des jeweiligen Bewerbers dürfen maximal 3 Personen an dem Besichtigungstermin teilnehmen. Der Bewerber darf keine Unterlagen kopieren. Innerhalb der Werkstatt dürfen nur die zu besichtigenden Fahrzeuge fotografiert werden.

9.6 Falls und sofern eine künftige Folgeausschreibung der Verkehrsleistungen zu einem Betriebs- oder Betriebsteilübergang vom EVU auf einen Folgebetreiber i.S.v. § 613 a BGB führt und der Folgebetreiber deshalb kraft Gesetzes anstelle des EVU als neuer Schuldner in bestehende Versorgungszusagen (einschließlich der von den Arbeitnehmern beim EVU bis zum Zeitpunkt des Betriebs(teil)übergangs erdienten Versorgungsanwartschaften) eintritt, wird das EVU verpflichtet, den Wert der von einem Arbeitnehmer bis zum Zeitpunkt des Betriebs(teil)übergangs erdiente Versorgungsanwartschaft (Übertragungswert) auf den Folgebetreiber zu übertragen. Hierbei handelt es sich um eine Bestimmung zugunsten des Folgebetreibers i.S.v. § 328 Abs. 1 BGB; der Folgebetreiber erwirbt unmittelbar das Recht, die Leistung vom EVU zu fordern.

9.7 Im Falle eines Betreiberwechsels ist das EVU verpflichtet, dem Folgenutzer im Vorfeld der Übergabe der Fahrzeuge die Schulung seines Personals in den Bereichen Fahrzeugbedienung, betriebsnahe Instandhaltung/Entstörung durch das (Fahr-)Personal, Erlangung der Berechtigung zum Führen der Fahrzeugbaureihe sowie Ausbildertätigkeiten in den drei vorgenannten Bereichen zu ermöglichen. Hierzu und zur Durchführung von Schulungsfahrten sind dem Folgenutzer Fahrzeuge des EVU gegen Zahlung eines angemessenen Mietzinses zu überlassen. Dauer, Umfang und genaue Zeitpunkte der Fahrzeug-Überlassung sowie weitere Einzelheiten (z. B. Haftungsvereinbarungen) sind in der Controlling-Gruppe abzustimmen. Die Fahrzeug-Überlassung an den Folgenutzer ist so auszugestalten, dass die vom EVU zu erbringenden Verkehrsleistungen möglichst wenig beeinträchtigt werden. Wenn und soweit sich derartige Beeinträchtigungen der vom EVU zu erbringenden Verkehrsleistungen wegen der Fahrzeug-Überlassung an den Folgenutzer nicht vermeiden lassen, erfolgen keine Abzüge von der Ausgleichszahlung gemäß § 22, § 23 und § 24 des Verkehrsvertrags.

9.8 Im Falle eines Verstoßes gegen eine der vorstehend genannten Mitwirkungspflichten sind die Länder zur Erhebung einer Vertragsstrafe gemäß § 24 Abs. 10 des Verkehrsvertrags berechtigt.

## **10. Schlussbestimmungen**

Die im Verkehrsvertrag und in der Leistungsbeschreibung enthaltenen Bestimmungen bleiben von der in dieser Anlage geregelten Wiedereinsatzgarantie unberührt. Insbesondere obliegt die Auswahl und Beschaffung der Fahrzeuge auch bei Inanspruchnahme der Wiedereinsatzgarantie weiterhin ausschließlich dem EVU. Das EVU trägt vollständig das sog. Betriebsrisiko, das insbesondere darin besteht, dass mit den ausgewählten und beschafften Fahrzeugen der Verkehrsbetrieb entsprechend der Leistungsbeschreibung erbracht werden kann. Im Fall von Nicht- oder Schlechtleistungen, die auf Mängeln oder Schäden an den eingesetzten Fahrzeugen beruhen, sind die Länder weiterhin berechtigt, die im Verkehrsvertrag und den Anlagen vorgesehenen Sanktionsmöglichkeiten wahrzunehmen.

## **Anhang I: Übergabebedingungen (siehe Ziffer 7.3.6.1)**

### **Soll-Zustand der Fahrzeuge bei Übergabe an den Folgebetreiber**

(1) Es werden gebrauchsfähige, d.h. betriebsbereite, verkehrssichere, mängelfreie und gereinigte Fahrzeuge übergeben, die einen dem Alter und der Laufzeit entsprechenden Zustand unter der Annahme eines bestimmungsgemäßen Gebrauchs aufweisen. Ein Mangel ist demnach eine Abweichung des Ist- vom Soll-Zustand.

(2) Die Lauf- bzw. Zeitfristen der Fahrzeuge sind so bemessen, dass zum Zeitpunkt der Übergabe alle begonnenen Instandhaltungsarbeiten abgeschlossen sind. Die Fahrzeuge sind des Weiteren in einem Zustand zu übergeben, der bei gleichbleibender Nutzungsintensität innerhalb der ersten 6 Monate nach Übergabe keine Revisionen sowie Hauptuntersuchungen nach § 32 EBO an den Fahrzeugen erforderlich macht. Es ist zudem sicherzustellen, dass die Termine von Revisionen sowie Hauptuntersuchungen der Fahrzeuge nach § 32 EBO nach der Übergabe gestaffelt und nicht zeitgleich fällig werden.

(3) Die Fahrzeuge sind vom EVU im Rahmen der Fristarbeit einer umfassenden Fahrzeugkontrolle (optisch und funktional) zu unterziehen. Alle dabei festgestellten Mängel sind von der Werkstatt vor der Übergabe zu beheben. Nicht behebbare Mängel werden vom EVU zu Beginn der Übergabe angezeigt.

(4) Ergänzend zur Friststufe gemäß dem vom EVU aufgestellten Fristenplan und unabhängig von deren jeweiligen Arbeitsinhalt sind die Klimaanlage und ihre Luftschächte vollständig zu reinigen, alle Filtermatten auszutauschen und alle Schaltschränke zu reinigen.

(5) Ergänzend zur Friststufe gemäß dem vom EVU aufgestellten Fristenplan und unabhängig von deren jeweiligen Arbeitsinhalt ist das Radprofil an allen Radsätzen zu kontrollieren und aufzuzeichnen. Die letzte Radprofilierung darf zum jeweiligen Übergabezeitpunkt maximal ein halbes Jahr zurückliegen und ist ggf. außerhalb der erforderlichen Fristen durchzuführen.

(6) Die Fahrzeuge sind zum Zeitpunkt ihrer Übergabe mit der jeweils aktuellen Software gemäß der gültigen Zulassung auszurüsten.

(7) Schäden und Mängel, die aus missbräuchlicher Nutzung (z.B. Graffiti), Vandalismus oder aber trotz bestimmungsgemäßem Gebrauch entstanden sind (eingerissene Sitzpolster, Absplinterung in Armlehnen, scharfe Kanten an Griffstangen oder Gepäckablagen), sind vor der Übergabe auf Kosten des EVU vollständig zu beseitigen, sofern sie mehr als 48 Stunden vor der Übergabe

aufgetreten sind. Unter Beseitigung sind der Austausch, die Reparatur oder die Aufarbeitung zu verstehen. Treten Schäden geballt oder in außergewöhnlichem Umfang – auch kurzfristig – auf, wird zwischen dem EVU und dem Folge-EVU eine einvernehmliche Einigung getroffen, wer den Schaden in welcher Frist behebt. Die Kosten werden vom EVU getragen.

(8) Die Fahrzeuge sind zum Zeitpunkt ihrer Übergabe frei von Innen- und Außenwerbung; sämtliche betreiberspezifischen Anbringungen (z.B. Fahrkartenautomaten, Werberahmen und -vorrichtungen) sind fachmännisch zu entfernen und der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen – es sei denn die Länder oder der Folgebetreiber entbinden das EVU von dieser Verpflichtung.

(9) Die Fahrzeuge sind geleert und haben vor der Übergabe eine vollständige und grundlegende Außen- und Innenreinigung gemäß der höchsten Reinigungsstufe des EVU durchlaufen, die nicht länger als zwei Wochen zurückliegt. Dabei werden u.a. Sitzgestelle, Sitzpolster, Gepäckablagen, Griffe, Haltestangen, Fensterscheiben, Fußboden, Seitenwände, Übergänge, Türen gereinigt. Die Fahrzeuge werden mit einem zeitgemäßen Lack-Glanzgrad der Außenhülle übergeben.

(10) Die Betriebsstoffe im leeren Fahrzeug sind so zu dimensionieren, dass sie eine Überführungsfahrt zum vom Folgebetreibers angegebenen Standort ermöglichen.

(11) Sämtliche Spezialwerkzeug, Diagnose- und Sondereinrichtungen sowie das Ersatzteilpaket sind in einsatzfähigem Zustand zu übergeben, wenn und soweit deren Übergabe zwischen EVU und Folgenutzer vereinbart ist.

(12) Einzelheiten, Randbedingungen und ergänzende Regelungen sind in der Controlling-Gruppe abzusprechen.

## **Anhang II: Mindestumfang der Fristarbeiten für die Instandhaltungsrücklage**

Mit der Instandhaltungsrücklage nach 7.2.3 sind mindestens folgende Instandhaltungsarbeiten abzusichern:

- Hauptuntersuchung nach § 32 EBO sowie damit in Zusammenhang stehende Instandhaltungsarbeiten (sofern nicht in nachstehend genannten Fristpaketen enthalten)
- Untersuchung oder Aufarbeitung Lauf- und Triebdrehgestell
- Aufarbeitung von Fahrmotoren
- Bremsrevisionen
- Revision Kupplung
- Revision Heizung, Klima, Lüftung
- Revision Stromabnehmer
- Revision Türsteuerung und Außentüren
- Revision Transformator