

# **Verkehrsvertrag**

## **Teilnetz Ostsee-Alster (OSTA)**

zwischen

den Ländern Mecklenburg-Vorpommern,  
Schleswig-Holstein  
und Freie und Hansestadt Hamburg,

federführend vertreten durch das  
Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus  
und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern

- nachfolgend „Länder“ oder auch gemeinsam „der Auftraggeber“- genannt -

und

.....  
- nachfolgend „EVU“ oder „Auftragnehmer“ genannt -

- zusammen nachfolgend „Vertragspartner“ oder „Vertragsparteien“ genannt -

über die  
Erbringung von Verkehrsleistungen  
im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

## Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt: Allgemeines .....	5
§ 1 Gegenstand.....	5
§ 2 Aufgabenträgerschaften und Rechtsstellungen.....	5
§ 3 Vertragsbestandteile .....	7
§ 4 Vertragslaufzeit .....	8
2. Abschnitt: Leistungspflichten des EVU .....	8
§ 5 Fahrplanmäßige Verkehrsleistungen.....	8
§ 6 Ersatzleistungen.....	8
§ 7 Qualität der Verkehrsleistungen .....	9
§ 8 Pflichten des EVU beim Abschluss von Verträgen mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen .....	9
§ 9 Leistungen zum Vertrieb von Fahrausweisen .....	11
§ 10 Verpflichtungen gegenüber den Reisenden, Fahrgastrechte .....	11
§ 11 Statusberichte .....	12
§ 12 Kontrolle der Einhaltung von geschuldeten Mindestarbeitsbedingungen ...	12
§ 12a Übernahme von Betriebspersonal des bisherigen Betreibers .....	13
§ 13 Einbeziehung von Subunternehmern .....	13
§ 14 Nachweis über Vorbereitungsmaßnahmen zur Betriebsaufnahme .....	14
§ 15 Sonstige Pflichten des EVU .....	15
3. Abschnitt: Veränderung der Leistungspflichten des EVU .....	16
§ 16 Jährliche Fortschreibung des Fahrplans .....	16
§ 17 Unterjährige Fahrplananpassungen .....	17
§ 18 Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen (Mehrleistungen) .....	18
§ 19 Abbestellung von Verkehrsleistungen (Minderleistungen).....	19
§ 20 Veränderung sonstiger Leistungspflichten des EVU .....	20
§ 21 Anpassung des Zuschusses nach § 2 Nr. 3 VOL/B .....	20
4. Abschnitt: Nicht- und Schlechtleistungen; Vertragsstrafen .....	21
§ 22 Nichtleistungen.....	21
§ 23 Schlechtleistungen .....	22
§ 24 Vertragsstrafen.....	23
§ 25 Zugang zu den Zügen und Anlagen des EVU .....	26
5. Abschnitt: Tarife, Einnahmen aus Beförderungsentgelten.....	27
§ 26 Tarife .....	27
§ 27 Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten .....	28
6. Abschnitt: Finanzierung und Zahlungsmodalitäten .....	29
§ 28 Berechnung des jährlichen Zuschusses an das EVU.....	29
§ 29 Wertsicherungsklausel .....	32
§ 29a Übernahme des Zinsänderungsrisikos.....	34
§ 30 Gesetzliche Ausgleichsleistungen, Zuwendungen und Fördermittel .....	35
§ 31 Abschlagszahlungen durch die Länder .....	36
§ 32 Jahresschlussabrechnung.....	37
§ 33 Umsatzsteuer .....	37

§ 34 (freibleibend) .....	38
§ 35 Eigenwirtschaftliche Verkehre, Fahrzeugeinsatz außerhalb des Verkehrsvertrages .....	38
§ 36 Sicherheitsleistung .....	39
§ 37 Kündigung des Vertrages .....	40
§ 38 Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs.....	43
7. Abschnitt: Schlussbestimmungen.....	43
§ 39 Schlichtung.....	43
§ 40 Sonstiges .....	44

## Anlagen

- Anlage 1** Fahrplanmäßiger Leistungsumfang (inkl. Jahresblätter)
- Anlage 1a** Musterfahrplan für die Grundleistungen (fiktives Fahrplanjahr) inklusive Anhänge
- Anlage 2** Qualität  
inklusive Anhänge I (dieser getrennt für **BS B** und **BS L**)  
und II (Fragebogen)
- Anlage 3** Statusberichte  
inklusive Anhänge I und II (Erlöse, Abweichungen Vertrieb,  
Ausgleichsleistungen; Verbunderlöse gesondert)
- Anlage 4** Fahrzeuge  
inklusive Anhänge I bis VI
- Anlage 5** Kommerzielle Rahmenbedingungen  
inklusive Anhang Kalkulationsschemata **BS B** und **BS L**
- Anlage 6** Tarif und Vertrieb  
inklusive Anhänge I bis VIII
- Anlage 7** Gutachterliche Verkehrserhebung, Nachfrageanreiz
- Anlage 8** Betriebsaufnahme- und Ersatzkonzept
- Anlage 9** Leistungsbeschreibung des Auftraggebers inklusive Anlagen
- Anlage 10** Angebot des EVU vom .....(Datum), Schriftwechsel, Ergänzungen zum Angebot
- Anlage 11** Ergebnisse etwaiger Aufklärungen über das Angebot im Sinne des § 15 Abs. 5 Satz 1 VgV bzw. § 60 Abs. 1 VgV
- Anlage 12** Übernahme von Betriebspersonal des bisherigen Betreibers
- Anlage 13** Wiedereinsatzgarantie des Auftraggebers  
inklusive Anhänge

## **1. Abschnitt: Allgemeines**

### **§ 1 Gegenstand**

- (1) Der Vertrag regelt Art, Umfang, Qualität und Finanzierung von Verkehrsleistungen im SPNV im Teilnetz Ostsee-Alster (OSTA) auf den überregional bedeutsamen Linien der Achse Rostock – Hamburg sowie den auf elektrische Traktion umzustellenden Verkehrsangeboten von und nach Lübeck. Gegenstand ist das Erbringen von bestimmten, fahrplanmäßig festgelegten Verkehrsangeboten zur Beförderung der Allgemeinheit im SPNV.
- (2) Es handelt sich bei diesem Vertrag um einen „öffentlichen Dienstleistungsauftrag“ im Sinne von Art. 2 Buchst. i) und Art. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007.

### **§ 2 Aufgabenträgerschaften und Rechtsstellungen**

- (1) Das Land Mecklenburg-Vorpommern (Land M-V) ist nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zuständig. Das für Verkehr zuständige Ministerium des Landes ist nach § 3 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 5 ÖPNVG M-V zuständige Behörde für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im SPNV.
- (2) Die mit diesem Vertrag begründeten Rechte und Pflichten des Landes M-V werden von der VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) wahrgenommen, soweit im Weiteren oder durch schriftliche Anzeige des Landes gegenüber dem EVU nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird. Willenserklärungen und sonstige rechtlich relevante Handlungen des EVU sind gegenüber der VMV vorzunehmen, soweit im Weiteren oder durch schriftliche Anzeige nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt wird.
- (3) Das Land Schleswig-Holstein ist gemäß § 1 Absatz 2 RegG und § 2 Absatz 1 ÖPNVG S-H Aufgabenträger und zuständige Behörde für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im SPNV im Land Schleswig-Holstein. Das Land wird vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus vertreten. Die Belange des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus können auch von der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) wahrgenommen werden.

- (4) Hamburg ist gemäß § 1 Absatz 2 RegG Aufgabenträger und zuständige Behörde für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im SPNV im Land Hamburg. Das Land wird von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) vertreten. Die Belange der BVM können auch von der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) wahrgenommen werden.
- (5) Die VMV nimmt auch die sich aus diesem Vertrag für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein ergebenden Rechte und Pflichten wahr, soweit im Weiteren nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart wird. Die Zusammenarbeit in diesem Vertrag wird von der VMV koordiniert.
- (6) Durch diesen Vertrag werden Rechte und Pflichten, die sich für das EVU aus Gesetzen, Verordnungen und Genehmigungen ergeben, nicht berührt. Das EVU ist Vertragspartner seiner Fahrgäste.
- (7) Das Verkehrsunternehmen ist nach ausdrücklicher und schriftlicher Zustimmung der Länder berechtigt, seine sämtlichen Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag auf eine Projektgesellschaft zu übertragen. Die Länder werden ihre Zustimmung hierzu erteilen, wenn folgende Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:
  - a. Die Projektgesellschaft steht vollständig im Eigentum des mit dem Zuschlag versehenen Unternehmens oder ist mit diesem im Sinne des § 15 AktG im Konzern verbunden bzw. sie befindet sich – im Falle einer Zuschlagserteilung an eine Bietergemeinschaft – im Eigentum der Gesamtheit der Mitglieder der Bietergemeinschaft.
  - b. Die Projektgesellschaft ist fachlich qualifiziert und weist dies durch Vorlage der in der Vergabebekanntmachung zum Nachweis der technischen und beruflichen Leistungsfähigkeit aufgeführten Unterlagen nach.
  - c. Der Projektgesellschaft stehen die finanziellen Ressourcen des mit dem Zuschlag versehenen Unternehmens zur Erfüllung der Verpflichtungen aus diesem Vertrag uneingeschränkt und unwiderruflich zur Verfügung, was durch die Vorlage einer entsprechenden Erklärung des Verkehrsunternehmens nachzuweisen ist.
  - d. Wenn und soweit sich das mit dem Zuschlag versehene Unternehmen zum Nachweis seiner wirtschaftlichen und finanziellen bzw. seiner technischen und beruflichen Leistungsfähigkeit auf Kapazitäten Dritter berufen hat, müssen die nach der Vergabebekanntmachung für diesen Fall erforderlichen Erklärungen und Verpflichtungen des Dritten von diesem auch zu Gunsten der Projektgesellschaft unwiderruflich für die Dauer des hiesigen Vertrags geschlossen oder abgegeben werden.
  - e. Das mit dem Zuschlag versehene Unternehmen bzw. - im Falle einer Zuschlagserteilung an eine Bietergemeinschaft – die Mitglieder der Bietergemeinschaft verpflichtet sich gegenüber dem Land unwider-

ruflich, neben der Projektgesellschaft für sämtliche Verpflichtungen aus diesem Vertrag gegenüber dem Land unbeschränkt zu haften.

Wenn und soweit für die Projektgesellschaft fakultative Ausschlussgründe gemäß § 124 GWB vorliegen, kann die Zustimmung der Länder versagt werden. Bei Vorliegen zwingender Ausschlussgründe gemäß § 123 GWB wird die Zustimmung der Länder versagt.

Die Übertragung der Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag auf die Projektgesellschaft ist bei den Ländern spätestens **sechs Monate** im Voraus zu beantragen. Dieser Antrag muss die o.g. Nachweise, Erklärungen und Vereinbarungen sowie die Angabe der Gesellschafter der Projektgesellschaft enthalten.

Die Projektgesellschaft muss den Ländern jede Änderung ihrer Gesellschaftsform, der Geschäftsführung und Gesellschaftsstruktur sowie des Gesellschaftssitzes unverzüglich schriftlich unter Darlegung des Sachverhalts anzeigen. Nachträgliche Änderungen der Eigentumsverhältnisse an der Projektgesellschaft sind mit ausdrücklicher und schriftlicher Zustimmung der Länder zulässig, sofern die Voraussetzungen der lit. a) bis c) erfüllt sind.

### § 3 Vertragsbestandteile

- (1) Die **Anlagen 1 bis 13** sind Bestandteil dieses Vertrages.
- (2) Bei Widersprüchen im Vertrag gelten die nachfolgenden Unterlagen in folgender Rangfolge:
  1. der Wortlaut dieses Vertrages sowie seiner Anlagen,
  2. die Leistungsbeschreibung des Auftraggebers inklusive Anlagen (**Anlage 9**),
  3. die Informationsschreiben der VMV an die Bewerber des Verfahrens zur Vergabe des hiesigen Vertrags (bei Widersprüchen gehen die späteren Schreiben vor),
  4. das Angebot des EVU vom ..... (**Anlage 10**),
  5. die Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen (VOL) – ausgenommen Bauleistungen –, Teil B (Ausgabe 2003), Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen (VOL/B).
- (3) Die Geltung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen des EVU ist ausgeschlossen.

## § 4 Vertragslaufzeit

Der Vertrag kommt mit dem Zuschlag auf das Angebot des EVU zustande. Die Verpflichtung zur Erbringung der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen in Elektrotraktion beginnt gestaffelt in zwei Betriebsaufnahmeschritten:

Betriebsaufnahme 1 in der Betriebsstufe B (B = Beginn) – abgekürzt **BS B**

Die fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen auf den Linien RE1, RE2 und RB18 und RE2 sind vom EVU ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 am 13.12.2026 (erster Betriebstag) zu erbringen.

Betriebsaufnahme 2 in der Betriebsstufe L (L = Lübeck) – abgekürzt **BS L**

Die fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen auf allen Linien RE1, RE2 und RE4 sowie ggf. der RB18 sind vom EVU ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2029 am 09.12.2029 (erster Betriebstag) zu erbringen.

Die Laufzeit des Vertrages endet zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2040.

## ***2. Abschnitt: Leistungspflichten des EVU***

### § 5 Fahrplanmäßige Verkehrsleistungen

Die vom EVU geschuldeten fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen sind in der jeweils geltenden Fassung der **Anlage 1** getrennt für die Betriebsstufen **BS B** und **BS L** beschrieben.

### § 6 Ersatzleistungen

Können die fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen nicht durchgeführt werden, muss das EVU Ersatzleistungen im Wege eines Busersatzverkehrs (Busnot- oder Schienenersatzverkehr) nach Maßgabe der Regelungen in **Anlage 2** erbringen.



## § 7 Qualität der Verkehrsleistungen

- (1) Das EVU erbringt die fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen sowie die nach § 6 gegebenenfalls erforderlichen Ersatzleistungen in der gemäß Leistungsbeschreibung sowie den Anlagen zu diesem Vertrag festgelegten Qualität.
- (2) Zur Messung und Bewertung der erbrachten Qualität führt der Auftraggeber gemäß den Regelungen in **Anlage 2** während der Betriebslaufzeit jährlich eine Kundenzufriedenheitsanalyse durch.

## § 8 Pflichten des EVU beim Abschluss von Verträgen mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen

- (1) Die Verhandlungen über die Nutzung der Infrastruktur führt das EVU solange eigenverantwortlich, wie die Länder nicht von ihrem Recht nach Abs. 5 Gebrauch machen. Es schließt die notwendigen Infrastrukturnutzungsverträge ab.
- (2) Der Abschluss und die inhaltliche Ausgestaltung von Verträgen des EVU über die Nutzung der Infrastruktur bedürfen während der gesamten Laufzeit dieses Vertrages der vorherigen Zustimmung der Länder. Gleiches gilt für Veränderungen der Infrastruktur, soweit das EVU hierfür nach seinem Rechtsverhältnis zum Infrastrukturunternehmen vorab seine Zustimmung erklären muss. Das EVU hat den Ländern aus diesem Grund die von den Infrastrukturunternehmen angebotenen Verträge, soweit möglich mindestens vier Wochen vor dem beabsichtigten Abschluss, ansonsten unverzüglich nach Zugang beim EVU vorzulegen. Ein Änderungsverlangen der Infrastrukturunternehmen an mit dem EVU geschlossenen Verträgen ist dem Auftraggeber unverzüglich nach Zugang beim EVU vorzulegen. Erfüllt das EVU die aus den beiden vorangegangenen Sätzen hervorgehenden Pflichten nicht oder nicht rechtzeitig, gilt die Zustimmung der Länder als verweigert. Die Weiterberechnung von höheren Infrastrukturbenutzungsentgelten wegen Veränderungen der Infrastruktur ist dann ausgeschlossen. Daneben reduziert sich das von den Ländern zu erstattende Infrastrukturbenutzungsentgelt auf den Betrag, der bei vertragskonformen Verhalten des EVU zu zahlen gewesen wäre.
- (3) Die Länder sind berechtigt, an Verhandlungen zwischen EVU und den Infrastrukturbetreibern teilzunehmen, soweit die Infrastrukturbetreiber zustimmen. Dies betrifft insbesondere die Teilnahme an Trassenkonfliktgesprächen und die Abstimmung von Betriebsprogrammen bei Baumaßnahmen. Die Termine sind den Ländern vom EVU unverzüglich nach Kenntnis bekannt zu geben. Die Abgabe von Entgeltangeboten gemäß § 52

Abs. 8 Satz 3 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) gegenüber dem Infrastrukturbetreiber kann nur mit Zustimmung der Länder erfolgen.

- (4) Das EVU ist verpflichtet, auf Aufforderung der Länder mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch (längerfristige) Rahmenverträge im Sinne von § 49 ERegG entsprechend den Vorgaben der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 unter Berücksichtigung der notwendigen Bandbreite abzuschließen. Für den Abschluss der Rahmenverträge sowie die Anmeldung der jährlichen Schienenwegekapazitäten und Vereinbarungen zur Inanspruchnahme der Zugtrassen nach § 51 ERegG gelten die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 entsprechend. Die Rahmenverträge sollen den Ländern die Möglichkeit zur Vertragsübernahme einräumen. Die Länder sind berechtigt, weitere Vorgaben zum Abschluss und Inhalt des Rahmenvertrages aufzustellen. Die Rahmenverträge sind mit jährlicher Kündigungsmöglichkeit auszugestalten. Verweigert das Infrastrukturunternehmen den Abschluss eines so ausgestalteten Vertrages, verpflichtet sich das EVU auf Verlangen der Länder hiergegen außergerichtlich und gerichtlich vorzugehen. Die letzten drei Sätze des Abs. 7 gelten entsprechend. Fordern die Länder das EVU nicht zu einem entsprechenden Vorgehen auf oder lässt sich die vertraglich geschuldete Ausgestaltung der Verträge über die Benutzung der Infrastruktur nicht durchsetzen (z.B. Unvereinbarkeit mit Deutschlandtakt), wird das EVU von der vertraglichen Verpflichtung zur Rechtsverfolgung frei.
- (5) Die Länder behalten sich das ausschließliche Recht zur Beantragung von Zugtrassen beim Betreiber der Infrastruktur, zur Verhandlungsführung und zum Abschluss von Nutzungsverträgen mit den Infrastrukturunternehmen, zur Beantragung der Überprüfung von Entscheidungen der Infrastrukturunternehmen durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) sowie zum Abschluss von Rahmenverträgen über die Benutzung von Schienenwegekapazität mit den Infrastrukturunternehmen vor. Die Verträge des EVU über die Benutzung der Infrastruktur sind nach entsprechender Aufforderung durch die Länder zu kündigen, wenn die Länder gleichzeitig erklären, im Anschluss Vertragspartner der Infrastrukturunternehmen werden zu wollen. Soweit die Länder ihre Rechte zur Verhandlungsführung und zum Abschluss von Nutzungsverträgen wahrnehmen, übernehmen sie gegenüber dem EVU die Haftung für die Qualität der von den Infrastrukturunternehmen erbrachten Leistungen. Gleiches gilt bei Wahrnehmung der sonstigen Rechte nach Satz 1, wenn und soweit das EVU darlegen und beweisen kann, dass durch das Vorgehen der Länder die eigenen Leistungen gegenüber den Ländern erschwert werden.
- (6) Das EVU legt der VMV für die Länder jeweils bis zum **30. Oktober** auf Grundlage des jeweils aktuellen Fahrplans und des jeweils geltenden Preissystems eine länderscharfe Prognose der Infrastrukturbenutzungsentgelte für das darauf folgende Kalenderjahr vor. Die so ermittelten voraussichtlichen

Infrastrukturkosten werden bei der Ermittlung und Zahlung der Abschlagsbeträge gemäß § 31 berücksichtigt.

- (7) Das EVU muss gegenüber den Ländern auf deren Verlangen hin nachweisen, dass es alle in den von ihm abgeschlossenen Verträgen über die Inanspruchnahme der für die vertragsgegenständlichen Leistungen notwendigen Infrastruktur enthaltenen Möglichkeiten genutzt hat, um die Infrastruktur auf die günstigste Art und Weise zu nutzen. Ist dies nicht geschehen, schuldet das Land nur die Trassen- oder Stationspreise, die angefallen wären, wenn das EVU seinen Pflichten aus dem vorherigen Satz nachgekommen wäre. Unabhängig davon geht das EVU auf Aufforderung der Länder außergerichtlich und gerichtlich gegen den Träger der Infrastruktur vor, wenn die Länder der Auffassung sind, dass die Infrastrukturbenutzungsentgelte unangemessen oder missbräuchlich ausgestaltet sind. Soweit das EVU der Aufforderung der Länder nachkommt, übernehmen die Länder die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendigen Kosten. Das EVU hat bei der Führung von Verfahren oder Prozessen Weisungen der Länder Folge zu leisten. Den Ländern ist auf Verlangen Prozessstandschaft einzuräumen.
- (8) Die Regelungen der letzten vier Sätze des Abs. 7 gelten bei aus Sicht der Länder unangemessenen oder missbräuchlichen Benutzungsbedingungen oder unbilligen Behinderungen durch das Infrastrukturunternehmen entsprechend.

## **§ 9 Leistungen zum Vertrieb von Fahrausweisen**

Das EVU ist für den Vertrieb von Fahrausweisen verantwortlich. Die diesbezüglichen Anforderungen ergeben sich aus der **Anlage 6**.

## **§ 10 Verpflichtungen gegenüber den Reisenden, Fahrgastrechte**

- (1) Das EVU ist Vertragspartner der Reisenden. Das EVU wendet unbeschadet der folgenden Absätze 2 und 3 mindestens die Regelungen der VO (EG) Nr. 1371/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Regionalverkehr an. Nationale gesetzliche Regelungen, die den Fahrgästen darüber hinausgehende Rechte gewähren, sind vom EVU zusätzlich anzuwenden.
- (2) Das EVU erkennt einen Anspruch der Reisenden auf richtige Information, die Ausweisung der im Einzelfall günstigsten Verbindung und Fahrkarte sowie die Sicherstellung der Weiterbeförderung bei Leistungsstörung an.

- (3) Das EVU verpflichtet sich, auf Anfragen und Beschwerden von Reisenden angemessen zu reagieren. Es gelten die relevanten Mindestvorgaben der Leistungsbeschreibung, beispielsweise **Punkt 4.4.4** und **Punkt 4.6.4.2** sowie die im Angebot getroffenen Festlegungen des EVU.

### § 11 Statusberichte

- (1) Das EVU trägt die Beweislast für die ordnungsgemäße Erbringung der im Rahmen dieses Vertrages geschuldeten Leistungen.
- (2) Das EVU erstattet dem Auftraggeber aus diesem Grund Berichte über die von ihm erbrachten Leistungen und deren Qualität gemäß **Anlage 3**. Die Berichterstattung erfolgt soweit in **Anlage 3** nicht anders angegeben in elektronischer Form über entsprechende Datenschnittstellen. Die Anforderungen an die Datenschnittstellen sind in der **Leistungsbeschreibung Anlage L** definiert.

### § 12 Kontrolle der Einhaltung von geschuldeten Mindestarbeitsbedingungen

- (1) Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 1 des Vergabegesetzes Mecklenburg-Vorpommern (VgG M-V) befugt, zu kontrollieren, ob das EVU bei der Erbringung der im Land Mecklenburg-Vorpommern zu erbringenden Verkehrsleistungen seine Verpflichtungen gemäß seiner „Erklärung zur Tariftreue und zum Mindestentgelt“ (**Formblatt F.3a**) einhält. Zur Durchführung dieser Kontrollen kann das Land Mecklenburg-Vorpommern Einsicht in die Entgeltabrechnungen, die die zur Erfüllung der nach diesem Vertrag im Land Mecklenburg-Vorpommern geschuldeten Leistungen eingesetzten Beschäftigten betreffen, sowie in die zwischen dem EVU und seinen Nachunternehmern geschlossenen Verträge nehmen. Das EVU ist verpflichtet, seine Beschäftigten auf die Möglichkeit solcher Kontrollen hinzuweisen. Das EVU ist außerdem verpflichtet, vollständige und prüffähige Unterlagen zur Vornahme der Kontrollen bereitzuhalten und dem Land Mecklenburg-Vorpommern auf Verlangen unverzüglich vorzulegen.
- (2) Das Land Schleswig-Holstein ist gemäß § 4 Abs. 3 des Vergabegesetzes Schleswig-Holstein (VGSH) befugt, zu kontrollieren, ob das EVU bei der Erbringung der im Land Schleswig-Holstein zu erbringenden Verkehrsleistungen seine Verpflichtungen gemäß seiner „Erklärung zur Tariftreue und zum Mindestentgelt“ (**Formblatt F.3b**) einhält.

- (3) Die Freie und Hansestadt Hamburg ist gemäß § 10 des Hamburgischen Vergabegesetzes (HmbVgG) berechtigt, Kontrollen durchzuführen, um die Einhaltung der Verpflichtungen des EVU gemäß seiner „Erklärung zur Tariftreue und zum Mindestentgelt“ (**Formblatt F.3c**) bei der Erbringung der in der Freien und Hansestadt Hamburg zu erbringenden Verkehrsleistungen zu überprüfen. Zu diesem Zweck müssen das EVU und seine Nachunternehmer folgende Unterlagen über die eingesetzten Beschäftigten bereithalten:
1. Entgeltabrechnungen der Auftragnehmer und der Nachunternehmer,
  2. Unterlagen über die Abführung von Steuern und Beiträgen gemäß § 7 Abs. 1 HmbVgG,
  3. Die zwischen Auftragnehmer und Nachunternehmer abgeschlossenen Verträge.

Das EVU hat seine Beschäftigten auf die Möglichkeit solcher Kontrollen hinzuweisen.

### **§ 12a Übernahme von Betriebspersonal des bisherigen Betreibers**

Das EVU hat nach Maßgabe von **Anlage 12** dem Betriebspersonal des bisherigen Betreibers die Rechte zu gewähren, auf die es Anspruch hätte, wenn ein Betriebsübergang nach § 613a BGB erfolgt wäre.

### **§ 13 Einbeziehung von Subunternehmern**

- (1) Das EVU kann sich zur Erfüllung der ihm nach diesem Vertrag obliegenden Leistungspflichten Dritter bedienen. Die Verantwortung des EVU für die Erfüllung der Pflichten nach diesem Vertrag wird dadurch nicht berührt. Das EVU ist gemäß Art. 4 Abs. 7 VO (EG) Nr. 1370/2007 verpflichtet, mindestens 30 % der Fahrbetriebsleistungen und der Leistungen der Zugbegleitung (außer Kontroll- und Sicherheitspersonal gemäß **LB Punkt 4.4.2**) selbst zu erbringen.
- (2) Das EVU ist bei der Vergabe von Unteraufträgen für Fahrbetriebsleistungen verpflichtet, nach § 4 VgG M-V zu verfahren. Kleine und mittlere Unternehmen sind bei der Einholung von Angeboten für Unteraufträge regelmäßig angemessen zu beteiligen. Sie sind bei der Vergabe von Aufträgen zu bevorzugen, soweit dies mit den für das EVU geltenden gesetzlichen Bestimmungen und mit der vertragsgemäßen Ausführung des Auftrags zu vereinbaren ist. Dem Unterauftragnehmer sind die Länder als Auftraggeber des EVU zu benennen. Vorstehendes gilt entsprechend bei der Unterauftragsvergabe durch Unterauftragnehmer.

- (3) Bei Vergabe eines Unterauftrages gemäß Abs. 2 dürfen mit dem Unterauftragnehmer keine ungünstigeren Bedingungen vereinbart werden, als zwischen dem EVU und dem Auftraggeber vereinbart sind.
- (4) Die nachträgliche Einschaltung oder Änderung des Einsatzes von Subunternehmern bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Auftraggebers. Voraussetzung für die Erteilung der Zustimmung des Auftraggebers ist, dass die Befähigung bzw. Erlaubnis des Unterauftragnehmers zur Berufsausübung sowie – falls dieser für die Durchführung der fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen eingesetzt werden soll – dessen technische und berufliche Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden und dass für den Unterauftragnehmer keine zwingenden Ausschlussgründe gemäß § 123 GWB vorliegen. Bei Vorliegen von fakultativen Ausschlussgründen im Sinne des § 124 GWB liegt die Zustimmung im Ermessen des Auftraggebers. Die Befähigung bzw. Erlaubnis des Unterauftragnehmers zur Berufsausübung sowie ggf. dessen technische und berufliche Leistungsfähigkeit und das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen nach den §§ 123 und 124 GWB sind dem Auftraggeber bei der Beantragung der Zustimmung zur Übertragung von Teilen der Leistung auf einen Dritten nachzuweisen. Die Zustimmung des Auftraggebers ist nicht erforderlich bei unwesentlichen Teilleistungen oder solchen Teilleistungen, auf die der Betrieb des Auftragnehmers nicht eingestellt ist.

#### **§ 14 Nachweis über Vorbereitungsmaßnahmen zur Betriebsaufnahme**

- (1) Das EVU legt dem Auftraggeber für jede Betriebsstufe jeweils ein verbindliches Betriebsaufnahmekonzept mit Zeitplan vor, das die Anforderungen von **Anlage 8** berücksichtigt. Das Betriebsaufnahmekonzept für die Leistungen der **BS B** ist innerhalb von **4 Monaten** nach der Zuschlagserteilung vorzulegen, das Betriebsaufnahmekonzept für die Leistungen der **BS L** ist innerhalb von **18 Monaten** nach der Zuschlagserteilung vorzulegen. Das jeweilige Betriebsaufnahmekonzept muss im Einzelnen nachvollziehbar und hinsichtlich seiner Abläufe und Fristen objektiv geeignet sein, die Betriebsaufnahme zu gewährleisten.
- (2) Das EVU hat dem Auftraggeber die fristgerechte Umsetzung des jeweiligen Betriebsaufnahmekonzeptes für die **BS B** ab **Juli 2025** sowie für die **BS L** ab **Juli 2028 jeweils zum Beginn eines Quartals** sowie ab **Januar 2026** für die **BS B** und ab **Januar 2029** für die **BS L jeweils zum 15. eines jeden Monats** schriftlich nachzuweisen.
- (3) Zeigt der Auftraggeber während der Umsetzung des jeweiligen Betriebsaufnahmekonzeptes schriftlich Zweifel daran an, dass die nach dem Angebot des EVU zur Erbringung der geschuldeten Verkehrsleistungen vorgesehenen Ressourcen zum Zeitpunkt der jeweiligen Betriebsaufnahme

(vollständig) zur Verfügung stehen, ist das EVU innerhalb von **sechs Wochen** nach Zugang der Anzeige zur Aufstellung eines Ersatzkonzeptes gemäß **Anlage 8** verpflichtet.

- (4) Das Ersatzkonzept ist umzusetzen, wenn die Betriebsaufnahme anderenfalls nicht gewährleistet werden kann. Dies gilt insoweit nicht, wie das EVU dem Auftraggeber belegt, dass die vertraglich zum Einsatz vorgesehenen Ressourcen zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme eingesetzt werden können. Können die vertraglich geschuldeten Ressourcen nur teilweise zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme eingesetzt werden, entscheidet der Auftraggeber über den Einsatzort der Ressourcen. Das EVU kommuniziert den Einsatz von Betriebsaufnahme-Ersatzfahrzeugen (BA-Ersatzfzg.) gemäß **Anlage 8** einschließlich der gegebenenfalls damit verbundenen Einschränkungen bzw. das vereinbarte Ersatzangebot gegenüber den Fahrgästen.

### § 15 Sonstige Pflichten des EVU

- (1) Die Vertragspartner bilden im **Januar 2026** eine gemeinsame Arbeitsgruppe, über deren Besetzung und Kompetenzen sie sich einvernehmlich verständigen. Diese behandelt alle während der Vorbereitung der Betriebsaufnahme und bei der Vertragsdurchführung auftretenden Fragen. Die Zusammenkünfte finden turnusmäßig alle zwei Monate bzw. ab September 2026 monatlich statt.
- (2) Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit über die vertragsgegenständliche Leistung erfolgt in vertrauensvoller Zusammenarbeit. Die Leistungspflichten des EVU im Bereich Marketing und Kommunikation richten sich nach den Festlegungen von **LB, Punkt 4.7** sowie ergänzend nach dem Angebot des EVU. Als jährliches Marketingbudget ist der jeweils in der **Position 7** des Kalkulationsschemas im Anhang zur **Anlage 5** ausgewiesene Betrag zu verwenden. Die zweckgemäße Verwendung des Marketingbudgets ist im Rahmen der Jahresschlussabrechnung nachzuweisen. Kosten für weitere ortsbezogene Marketingmaßnahmen im Einzugsbereich des vertragsgegenständlichen Teilnetzes, die zusätzlich zum Marketingbudget nach Satz 3 entstehen, werden dem EVU gegen Nachweis und nur erstattet, wenn die Länder diese Leistungen zuvor beauftragt haben. In einem Vertragsjahr aus dem Marketingbudget nicht verausgabte Mittel müssen in das Folgejahr übertragen werden. Nicht verausgabte Mittel im letzten Vertragsjahr werden im Rahmen der Jahresschlussabrechnung verrechnet.
- (3) Bei der Erstellung der Fahrplanentwürfe stimmt sich das EVU mit den im Einzugsbereich tätigen Verkehrsunternehmen im regionalen ÖPNV auf Schiene und Straße, den Verkehrsverbänden, aber auch mit den Verkehrsunternehmen des Schienenpersonenfernverkehrs sowie des lokalen ÖPNV ab. Bei eventuell auftretenden Schwierigkeiten ist der Auftraggeber unverzüglich zu unterrichten.

Die Leistungspflichten des EVU zur Anschlussgestaltung in der Planung und im Betrieb regelt ☞ **LB, Punkt 4.2.4.**

- (4) Das EVU verpflichtet sich, alle ihm vorliegenden vertragsbezogenen Daten, die zur Beurteilung der Fahrplangestaltung, zur Gestaltung von Verkehrsauskunftssystemen sowie zur Einspeisung in Datenbanksysteme des Auftraggebers erforderlich sind, dem Auftraggeber auf Anforderung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.
- (5) Die Leistungspflichten des EVU zu Fahrgastzählungen richten sich nach den Festlegungen von ☞ **LB, Punkt 4.6.4.1.** Zähl- und Erhebungsdaten sind gemäß **Anlage 3** bereitzustellen. Die Ergebnisse von Kundenbefragungen und Verkehrserhebungen einschließlich Erkenntnissen über Fahrtzwecke und -bedürfnisse stellen sich die Vertragspartner darüber hinaus gegenseitig unentgeltlich zur Verfügung.
- (6) Die Weitergabe der Daten nach den Abs. 4 und 5 an Dritte ist nur zulässig, soweit dieser Vertrag oder seine Anlagen den Vertragspartnern ein entsprechendes Recht einräumt oder die Vertragspartner der Weitergabe vorab zustimmen. Für die Verwendung der Daten gemäß § 38 ist eine Zustimmung des EVU nicht erforderlich.
- (7) Das EVU verpflichtet sich, den Auftraggeber bzw. Unternehmen, die im Auftrag des Auftraggebers tätig sind, bei Verkehrserhebungen, Kundenbefragungen und Kundenzufriedenheitsanalysen zu unterstützen. Insbesondere wird das EVU dazu aktuelle Fahrplandaten bereitstellen und dem beauftragten Personal den ungehinderten und unentgeltlichen Zugang zu seinen Zügen gewähren.
- (8) Das EVU verpflichtet sich, im Bedarfsfall an übergreifenden Fragen, die für die im Einzugsbereich des vertragsgegenständlichen Teilnetzes tätigen Verkehrsunternehmen des ÖPV von Interesse sind, mitzuarbeiten.

### **3. Abschnitt: Veränderung der Leistungspflichten des EVU**

#### **§ 16 Jährliche Fortschreibung des Fahrplans**

- (1) Die Vertragspartner unterrichten sich laufend über fahrplantechnische Änderungswünsche und begründen diese. Das EVU ist für die jährliche Fortschreibung des Fahrplanes verantwortlich und erstellt dazu unter Berücksichtigung der Vorgaben des § 15 Abs. 3 einen Fahrplanentwurf zur Abstimmung mit dem Auftraggeber.



Zur Erstellung der Jahresfahrpläne gilt folgendes Procedere:

- Der Auftraggeber teilt dem EVU spätestens bis **01.02. eines jeden Jahres** bzw. nach dem mit dem EVU abgestimmten Zeitplan seine Bestellabsichten mit.
  - Daraufhin werden die entsprechenden Planungsstände einschließlich des Erstentwurfs für den Jahresfahrplan gemäß Abs. 2 spätestens bis **30.03. eines jeden Jahres** vom EVU erstellt und zwischen den Vertragspartnern ausgetauscht. Dabei müssen auch die konkreten Verkehrstagerregelungen (u. a. Jahreswechsel, Feiertage) spätestens bei der Endabstimmung der einzelnen Fahrplanabschnitte zwischen Auftraggeber und EVU festgelegt werden.
  - Für jedes Jahresblatt erfolgt die Endabstimmung des Leistungsumfanges und die Bestätigung des Auftraggebers für den vom EVU einzureichenden Fahrplanentwurf (siehe **Anlage 1**) gemäß den Vorgaben von Abs. 2.
- (2) Der vollständige Erstentwurf des Jahresfahrplans des EVU ist dem Auftraggeber in jedem Fall spätestens **sechs Wochen** vor Ablauf der im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) genannten Frist zur Anmeldung von Zugtrassen schriftlich zur Zustimmung vorzulegen. Gibt der Auftraggeber innerhalb von vier Wochen nach Vorlage des Fahrplanentwurfs keine Stellungnahme ab, gilt die Zustimmung des Auftraggebers als erteilt. Kann über den vom EVU vorgelegten Fahrplanentwurf kein Einvernehmen hergestellt werden, kommt dem Auftraggeber das Letztentscheidungsrecht zu. Der jeweils geltende Fahrplan wird in den Jahresblättern in der **Anlage 1** dokumentiert.
- (3) Der Auftraggeber hat das Recht, Verkehrsleistungen zeitlich und räumlich umzubestellen, sofern dadurch der Umfang der fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen insgesamt nicht verändert wird. Umbestellungen im Sinne dieses Absatzes führen nicht zu einer Veränderung des Zuschusses des Auftraggebers nach § 28 Abs. 6, wenn sie paarig erfolgen, innerhalb des jeweiligen Betriebszeitenrahmens gemäß **LB, Punkt 4.2.3** liegen, nicht zu einer Veränderung des Fahrzeugbedarfs oder zu zusätzlichen Leerfahrten führen; ansonsten wird im Falle von Umbestellungen der Zuschuss des Auftraggebers gemäß § 2 Nr. 3 VOL/B angepasst.

## § 17 Unterjährige Fahrplananpassungen

- (1) Die Änderung des Fahrplans während der Fahrplanperiode ist nur einvernehmlich möglich.

- (2) Soweit einer der Vertragspartner eine unterjährige Änderung des Fahrplanes begehrt, unterrichtet er den anderen Vertragspartner hiervon und begründet seinen Änderungswunsch.

### § 18 Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen (Mehrleistungen)

- (1) Der Auftraggeber hat das Recht zur Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen im Teilnetz OSTA und auf angrenzenden Strecken mit Bezug zum Teilnetz OSTA im Einzugsbereich der Länder, soweit dies zur Sicherstellung einer bedarfsgerechten Versorgung erforderlich ist und die infrastrukturellen Rahmenbedingungen, insbesondere auch nach Schaffung von Kapazitäten/ Ausbaumaßnahmen, die Einrichtung weiterer Verkehrsangebote zulassen. Dies ist anzunehmen, wenn
- Taktlücken geschlossen werden können (betrifft insbesondere Etablierung des 30-min-Taktes Hamburg – Büchen in der Nebenverkehrszeit (NVZ)),
  - leistungserweiternde Anpassungen an die Umsetzungsschritte zum Deutschlandtakt erfolgen, insbesondere im Abgleich zwischen den Einzelplanungen der Länder, ,
  - Durchbindungen an den Endpunkten Hamburg Hbf und Rostock Hbf ressourcenneutral realisierbar sind (u.a. Ausfahren der Stillstandszeiten),
  - HVZ- und Saisonregelungen skaliert oder
  - zusätzliche Angebote in Tagesrandlagen erbracht werden sollen.

Das Recht zur Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen besteht auch bei Linienanpassungen der länderübergreifenden Verkehrsangebote wie die Einrichtung von Unterlinien oder Anpassungen des Betriebskonzeptes im Zuge der Verknüpfung der Nah- und Fernverkehrsangebote auf dem befahrenen Streckennetz. Es sind auch angrenzende Strecken eingeschlossen (z.B. Ludwigslust/Wittenberge, Wismar, Güstrow, Warnemünde, Ribnitz-Damgarten).

Zusätzlich bestellte Verkehrsleistungen sind alle Leistungen, die den Umfang der Grundleistungen gemäß **Anlage 1a** überschreiten.

- (2) Wenn der Auftraggeber zusätzliche Verkehrsleistungen auf den Strecken des Teilnetzes OSTA gemäß **Anlage 1** bestellt, die nicht zu einer Veränderung des Bedarfs an Personal und/oder Fahrzeugen führen, ergibt sich die Anpassung des Zuschusses nach den Regelungen in § 28 Abs. 6. Der maximale Umfang danach zusätzlich bestellter Leistungen beträgt 20 % der Grundleistungen nach **Anlage 1a**.

- (3) Können die auf den Strecken des Teilnetzes OSTA zusätzlich bestellten Verkehrsleistungen gemäß **Anlage 1** nur mit zusätzlichem Personal und/oder zusätzlichen Fahrzeugen erbracht werden, wird der Zuschuss des Auftraggebers nach § 28 gemäß § 2 Nr. 3 VOL/B angepasst. In diesem Fall weist das EVU die aus den Mehrleistungen folgenden Kostenveränderungen gegenüber dem Auftraggeber unter Verwendung des jeweils einschlägigen Kalkulationsschemas gemäß **Anlage 5 (BS B oder BS L)** nach.
- (4) Wenn und soweit der Auftraggeber Mehrleistungen außerhalb der Strecken des Teilnetzes OSTA auf angrenzenden Strecken im Land Mecklenburg-Vorpommern bestellt, einigen sich die Parteien zuvor auf einen Zuschusssatz, der die Kosten der zusätzlichen Leistungen und die daraus resultierenden Mehr- und Minderkosten der übrigen Leistungen des EVU im Teilnetz OSTA berücksichtigt. § 21 gilt entsprechend. In diesem Fall weist das EVU die hieraus folgenden Kostenveränderungen gegenüber dem Auftraggeber unter Verwendung des jeweils einschlägigen Kalkulationsschemas gemäß **Anlage 5 (BS B oder BS L)** nach.
- (5) Die Länder haben das Recht, vom EVU die Bestellung jeweils eines weiteren Dreiteilers und /oder eines weiteren Fünfteilers zu verlangen (Option zusätzliches Fahrzeug). Das EVU ist verpflichtet, sich ein entsprechendes Bestellrecht bei dem von ihm ausgewählten Fahrzeughersteller vorzubehalten. Von diesem Recht müssen die Länder bis zum Ablauf von drei Monaten nach der Zuschlagserteilung im Vergabeverfahren Gebrauch machen. Die Ausübung oder Nichtausübung der Option wird schriftlich erklärt. Die dem EVU in diesem Fall zustehende Anpassung des Zuschusses nach § 28 bemisst sich nach der diesbezüglichen Kalkulationsangabe in den fixen Kosten des Angebots des EVU.

### **§ 19 Abbestellung von Verkehrsleistungen (Minderleistungen)**

- (1) Der Auftraggeber hat das Recht zur Abbestellung von Verkehrsleistungen. Minderleistungen nach diesem Absatz können mit einer Vorlaufzeit von mindestens sechs Wochen vor Ablauf der im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) genannten Frist zur Anmeldung von Zugtrassen verlangt werden. Der Auftraggeber wird Verkehrsleistungen nur paarig abbestellen.
- (2) Abbestellungen führen nicht zu einer Änderung des fixen Kostenanteils nach Tabellenblatt 7, Pos. 3 des jeweiligen Kalkulationsschemas, sofern der Umfang der Abbestellung **maximal 3,0 %** des Umfangs der Grundleistungen gemäß **Anlage 1a** ausmacht. Der Umfang der Abbestellung wird ermittelt, indem der Umfang der Verkehrsleistung der **Anlage 1** des Vertragsjahres 20XX mit dem Umfang der jeweiligen Grundleistung in der entsprechen Betriebsstufe gemäß **Anlage 1a** verglichen wird. Im Falle von Abbestellungen nach Satz 1 wird der

Zuschuss entsprechend der Veränderung des variablen Kostenanteils nach den Regelungen des § 28 Abs. 6 angepasst.

- (3) Werden Verkehrsleistungen in größerem Umfang als in Abs. 2 geregelt abbestellt, ist der Zuschuss nach § 2 Nr. 3 VOL/B an die veränderten Kosten des EVU anzupassen. Für die Anpassung ist der zum Zeitpunkt der Abbestellung jeweils geltende Stand des fixen und des variablen Kostenanteils maßgebend.

### § 20 Veränderung sonstiger Leistungspflichten des EVU

- (1) Der Auftraggeber hat auch das Recht zur Veränderung der sonstigen Leistungspflichten des EVU, soweit dies zur Sicherstellung einer bedarfsgerechten Versorgung der Allgemeinheit, zur Steigerung der Attraktivität des SPNV-Angebots auf den vertragsgegenständlichen Strecken oder zu einer effizienteren Nutzung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel erforderlich ist. Dies ist insbesondere anzunehmen, wenn die vertragsgegenständliche Kundenbetreuungs- und/oder Prüfdienstquote oder das Sicherheitspersonaleinsatzkontingent vermindert oder erhöht werden; technische Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge oder Betriebsmittel im Zusammenhang mit dem technischen Fortschritt verändert; Designelemente der Fahrzeuge an die Wahrnehmung oder das Nutzungsverhalten der Reisenden anzupassen sind; netzübergreifende Marketingleistungen, Vertriebsdienstleistungen oder zusätzliche Dienstleistungen bei Großveranstaltungen erbracht werden sollen.
- (2) Es gilt § 2 Nr. 3 VOL/B.

### § 21 Anpassung des Zuschusses nach § 2 Nr. 3 VOL/B

- (1) Erfolgt eine Anpassung des Zuschusses des Auftraggebers nach den veränderten Kosten des EVU im Sinne des § 2 Nr. 3 VOL/B, hat das EVU die sich verändernden Kosten gegenüber dem Auftraggeber im Einzelnen darzulegen. Hierzu übergibt das EVU dem Auftraggeber einen Kostennachweis unter Verwendung des jeweils einschlägigen Kalkulationsschemas (**BS B** oder **BS L**) nach **Anlage 5**. Beruft es sich auf Kostenerhöhungen, ist es für deren Vorliegen beweispflichtig. Das EVU ist des Weiteren zur weitestgehenden Minimierung seiner Aufwendungen und Remanenzkosten verpflichtet. Es muss sich dasjenige anrechnen lassen, was es unter Verstoß gegen diese Minimierungspflicht nicht erspart oder durch eine anderweitige Verwendung seiner Betriebsmittel oder seines Personals erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt.

- (2) Der Auftraggeber kann die Angaben des EVU durch einen Wirtschaftsprüfer oder eine andere fachkundige Person (bezeichnet als Sachverständiger) überprüfen lassen. Dieser wird einvernehmlich festgelegt. Wird kein Einvernehmen erzielt, wird der Sachverständige durch den Präsidenten des Oberlandesgerichts Rostock bestimmt. Der Sachverständige entscheidet verbindlich für die Vertragsparteien über die Anpassung des Zuschusses und über die Verteilung der Kosten seines Tätigwerdens und berücksichtigt bei der zuletzt genannten Entscheidung, inwieweit die ursprünglichen Vorstellungen der Vertragspartner in seinem Prüfungsergebnis Eingang gefunden haben. Im Zweifel hat er seine Kosten gleichmäßig auf die Vertragsparteien aufzuteilen.

#### **4. Abschnitt: Nicht- und Schlechtleistungen; Vertragsstrafen**

### **§ 22 Nichtleistungen**

- (1) Werden fahrplanmäßige Zugkilometer wegen Zugausfalls nicht erbracht, wird der in der jeweiligen Betriebsstufe geltende Zuschuss in Höhe des variablen Kostenanteils je nicht erbrachten Zugkm im aktuellen Stand (siehe **Anlage 5, Tabellenblatt 7 – Pos. 7**, (wertgesichert nach § 29, ggf. fortgeschrieben nach 3. Abschnitt) gemindert.
- (2) Unter welchen Voraussetzungen ein Zugausfall vorliegt, ergibt sich aus **Anlage 2, Punkt 2.1**.
- (3) Werden fahrplanmäßige Zugkilometer wegen baubedingter infrastruktureller Einschränkungen (gemäß Ursachencodierung in den Statusberichten der **Anlage 3**) nicht erbracht und beträgt der Umfang dieser nicht erbrachten Zugkilometer maximal **5,0 %** des Umfangs der Grundleistungen gemäß **Anlage 1a** (nicht kumulativ zu Abbestellungen gemäß § 19 Abs. 2), wird der Zuschuss wie in Abs. 1 beschrieben gemindert.
- (4) Übersteigt der Umfang der wegen baubedingter infrastruktureller Einschränkungen (gemäß Ursachencodierung in den Statusberichten der **Anlage 3**) nicht erbrachten Zugkilometer **5,0 %** des Umfangs der Grundleistungen je Betriebsstufe gemäß **Anlage 1a**, erhält das EVU für die oberhalb dieser Schwellenwerte liegenden nicht erbrachten Zugkilometer den gesamten Zuschussbetrag je Zugkilometer im aktuellen Stand (siehe **Anlage 5, Tabellenblatt 7 – Pos. 8**) jedoch abzüglich eines pauschalen Betrags in Höhe von **25 %** des variablen Zuschussbetrags je Zugkilometer zur Abgeltung der ersparten Aufwendungen des EVU.

- (5) Erbringt das EVU die ausgefallenen fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen im Wege eines Busersatzverkehr nach den Vorgaben der **Anlage 2**, erhält das EVU hierfür anstelle des nach Abs. 1 geminderten variablen Kostenanteils einen Zuschuss nach Maßgabe der **Anlage 2 Punkt 2.3**.
- (6) Das EVU berichtet dem Auftraggeber nach Maßgabe der **Anlage 3** über Zugausfälle und darüber, ob Busersatzverkehr eingerichtet wurde.
- (7) Werden sonstige vom EVU geschuldete Leistungen von diesem nicht erbracht, wird der Zuschuss nach Maßgabe des § 638 Abs. 3 BGB entsprechend dem durch die Nichtleistung verminderten Wert der Leistung gemindert.

### § 23 Schlechtleistungen

- (1) Erbringt das EVU die von ihm geschuldeten Leistungen nicht in der geschuldeten Qualität, ist der Auftraggeber zur Minderung seines Zuschusses berechtigt.
- (2) Die Voraussetzungen des Rechts zur Minderung des Zuschusses und die Höhe der Minderungsbeträge auf Grund der Kundenzufriedenheitsanalyse (KZA) gemäß § 7 Abs. 2 und 3 sind in **Anlage 2 Punkt 1** geregelt. Weitere Minderungstatbestände ergeben sich aus den übrigen Regelungen der **Anlage 2** sowie den **Anlagen 4 und 6**.
- (3) Die Minderungen auf Grund der KZA erfolgen betriebsstufenspezifisch. Für die **BS B** sind sie auf maximal **1.700.000 €** p. a. begrenzt. Für die **BS L** sind sie im ersten Betriebsjahr 2030 auf maximal **2.200.000 €** begrenzt. In den Folgejahren unterliegt der Höchstbetrag der Minderung nach Satz 2 der Wertsicherung nach § 29 Abs. 10.
- (4) Die Minderung für das objektive Qualitätskriterium Pünktlichkeit nach **Anlage 2** unterliegt einem erweiterten Minderungsverfahren. Neben dem KZA-Anteil nach Abs. 3 wird zusätzlich ein Sockelminderungsbetrag bei Unterschreiten der definierten Soll-Pünktlichkeitsquote wirksam. In den Betriebsjahren der **BS B** beträgt der Sockelminderungsbetrag 100.000 € p. a.. In den Betriebsjahren der **BS L** unterliegt dieser Betrag der Wertsicherung nach § 29 Abs. 10.
- (5) Sind Abweichungen von der geschuldeten Qualität nicht in **Anlage 2, 4 oder 6** geregelt, bemisst sich die Minderung des Zuschusses nach § 638 Abs. 3 BGB. Die Minderung des Zuschusses enthebt das EVU nicht von der Verpflichtung, die Ursachen der Schlechtleistung unverzüglich zu beseitigen.

- (6) Soweit in diesem Vertrag und seinen Anlagen pauschale Abzugsbeträge wegen Nicht- oder Schlechtleistungen des EVU gemäß §§ 22 und 23 geregelt sind, handelt es sich dabei um Minderungsbeträge, die dem verminderten Wert der erbrachten Leistung im Vergleich zur geschuldeten Leistung entsprechen. Die Möglichkeit des Gegenbeweises für das EVU im Sinne von § 309 Nr. 5b BGB bleibt insoweit (pauschaler Abzugsbetrag entspricht angeblich nicht dem verminderten Wert der erbrachten Leistung) unberührt. Wenn der Auftraggeber für die jeweilige Nicht- oder Schlechtleistung (mit) verantwortlich ist, ist dies bei der Bemessung der eben genannten Abzüge nach den Grundsätzen des § 254 BGB zu berücksichtigen.

### § 24 Vertragsstrafen

- (1) Der Auftraggeber ist in den nachfolgend genannten Fällen nicht gehöriger Erfüllung vertraglicher Verpflichtungen durch das EVU im Sinne des § 341 BGB (nachfolgend Abs. 2 bis 5, Abs. 7 bis 10 und Abs. 13) sowie im Falle der Nichterfüllung vertraglicher Verpflichtungen des EVU im Sinne des § 340 BGB (nachfolgend Abs. 6, 11, 12 und 14) zur Erhebung einer Vertragsstrafe nach Maßgabe der folgenden Regelungen berechtigt.
- (2) Nimmt das EVU die fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen nicht zu den in § 4 genannten Zeitpunkten für die Betriebsstufen **BS B** und **BS L** auf, so hat der Auftraggeber Anspruch auf die Zahlung einer Vertragsstrafe. Diese beträgt jeweils **10.000 € pro vollendeten Tag** der Verspätung. Bei nicht vollständiger Aufnahme des Verkehrsbetriebs verringert sich die Vertragsstrafe proportional um den Anteil der aufgenommenen Verkehre. Soweit das EVU die Ursache für die verspätete Betriebsaufnahme nicht zu vertreten hat, wird es von der Verpflichtung zur Zahlung der Vertragsstrafe frei. Sollte eine nicht rechtzeitige Betriebsaufnahme durch eine verspätete Bereitstellung der Fahrzeuge (Neu- oder Ersatzfahrzeuge) durch etwaige Vertragspartner des EVU (Vertragsverletzung durch diese) verursacht werden, gilt dies nicht als Verschulden des EVU.
- (3) Für jeden schuldhaften Verstoß des EVU gegen seine gegenüber dem Land Mecklenburg-Vorpommern eingegangenen Verpflichtungen aus der „Erklärung zur Tariftreue und zum Mindestentgelt“ (**Formblatt F.3a**) ist das EVU gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 2 VgG M-V verpflichtet, eine Vertragsstrafe in Höhe von 1 vom Hundert, bei mehreren Verstößen bis höchstens 5 vom Hundert des Auftragswertes der in Mecklenburg-Vorpommern zu erbringenden Leistungen zu zahlen. Das EVU ist zur Zahlung der Vertragsstrafe auch für den Fall verpflichtet, dass der von ihm beauftragte Nachunternehmer oder ein von diesem eingesetzter Nachunternehmer gegen seine nach § 9 Abs. 5 VgG M-V begründete Obliegenheit verstößt, sofern das EVU diesen Verstoß kannte oder kennen musste.

Für jeden schuldhaften Verstoß des EVU gegen seine gegenüber dem Land Schleswig-Holstein eingegangenen Verpflichtungen aus der „Erklärung zur Tariftreue und zum Mindestentgelt“ (**Formblatt F.3b**) oder eine Vereitelung der Kontrollen nach § 12 Abs. 2 Satz 1 ist das EVU gemäß § 4 Abs. 4 Nr. 3 VGSH verpflichtet, eine Vertragsstrafe in Höhe von 1 vom Hundert, bei mehreren Verstößen bis höchstens 5 vom Hundert des Auftragswertes der in Schleswig-Holstein zu erbringenden Leistungen zu zahlen.

Für jeden schuldhaften Verstoß des EVU gegen seine gegenüber der Freien und Hansestadt Hamburg eingegangenen Verpflichtungen aus der „Erklärung zur Tariftreue und zum Mindestentgelt“ (**Formblatt F.3c**) ist das EVU gemäß § 11 Abs. 1 des Hamburgischen Vergabegesetzes (HmbVgG) verpflichtet, eine Vertragsstrafe in Höhe von 1 vom Hundert, bei mehreren Verstößen bis höchstens 5 vom Hundert des Auftragswertes der in der Freien und Hansestadt Hamburg zu erbringenden Leistungen zu zahlen. Das EVU ist zur Zahlung der Vertragsstrafe auch für den Fall verpflichtet, dass der Verstoß durch einen von ihr eingesetzten Nachunternehmer oder einen von diesem eingesetzten Nachunternehmer zu vertreten ist.

- (4) Hält das EVU trotz Abmahnung und Setzung einer angemessenen Nachfrist seine in § 14 geregelten Vertragspflichten zur Vorlage eines Betriebsaufnahmekonzeptes nach § 14 Abs. 1, zur Vorlage der Berichte zur Umsetzung des Betriebsaufnahmekonzeptes nach § 14 Abs. 2 sowie zur Vorlage eines Ersatzkonzeptes nach § 14 Abs. 3 nicht ein, ist der Auftraggeber berechtigt, nach billigem Ermessen eine Vertragsstrafe in Höhe von **bis zu 1.000 € pro vollendetem Tag der Verspätung** zu erheben. Die Höhe der Vertragsstrafe wird dabei nach dem pflichtgemäßen Ermessen des Auftraggebers unter Berücksichtigung der Schwere des Vertragsverstoßes und dessen Folgen für eine ordnungsgemäße Betriebsaufnahme bestimmt.
- (5) Meldet das EVU trotz Abmahnung und Setzung einer angemessenen Nachfrist die von ihm erzielten Fahrgeldeinnahmen entgegen der Verpflichtung gemäß § 27 Abs. 4 nicht oder nicht vollständig im Rahmen der Statusberichte, ist der Auftraggeber berechtigt, nach billigem Ermessen eine Vertragsstrafe in Höhe von **bis zu 1.000 € pro vollendetem Tag der Verspätung** zu erheben. Die Höhe der Vertragsstrafe wird dabei nach dem pflichtgemäßen Ermessen des Auftraggebers unter Berücksichtigung der Höhe der nicht oder nicht vollständig gemeldeten Einnahmen bestimmt.
- (6) Unterschreitet die Ist-Pünktlichkeitsquote nach **Anlage 2 Punkt 2.1** eines fahrplanmäßigen Betriebsjahres den Wert von 91 %, wird für dieses Fahrplanjahr eine Vertragsstrafe in Höhe von 200.000 € (Sprungstrafe I) erhoben. Ab der BS L erhöht sich die Vertragsstrafe bei Ist-Pünktlichkeits-



- quoten eines fahrplanmäßigen Betriebsjahres von unter 85 % auf 500.000 € (Sprungstrafe II).
- (7) Kommt das EVU trotz Abmahnung und Setzung einer angemessenen Nachfrist seiner Verpflichtung aus § 11 zur Vorlage der geschuldeten Statusberichte oder zur Vorlage von Sonderstatusberichten nicht nach, ist der Auftraggeber berechtigt, nach billigem Ermessen eine Vertragsstrafe in Höhe von **bis zu 1.000 € pro vollendetem Tag der Verspätung** zu erheben. Die Höhe der Vertragsstrafe wird dabei nach dem pflichtgemäßen Ermessen des Auftraggebers unter Berücksichtigung der nicht oder nicht vollständig gelieferten Statusberichte bestimmt.
- (8) Verstößt das EVU gegen seine Verpflichtung aus **Anlage 13, Ziffer 8.1** zur Überlassung der Fahrzeuge oder des Ersatzteillagers nach Ausübung des Vertragseintrittsrechts innerhalb der insoweit festgelegten Fristen, wird für jeden vollendeten Tag und jedes Fahrzeug und/oder das Ersatzteillager nach dieser Frist eine Vertragsstrafe in Höhe von **2.000 €** erhoben.
- (9) Verstößt das EVU gegen seine Verpflichtungen zur Übergabe der in **Anlage 13, Ziffer 8.3** genannten Dokumente an einen Folgenutzer der Fahrzeuge, wird für jeden vollendeten Tag und jedes Fahrzeug nach dieser Frist für jeden Verstoß eine Vertragsstrafe in Höhe von **1.000 €** erhoben.
- (10) Verstößt das EVU trotz Abmahnung und Setzung einer angemessenen Nachfrist gegen eine seiner in **Anlage 13 Ziffer 9.1 bis 9.7** geregelten Mitwirkungspflichten, ist der Auftraggeber berechtigt, nach billigem Ermessen eine Vertragsstrafe in Höhe von **bis zu 1.000 € pro Verstoß** zu erheben. Die Höhe der Vertragsstrafe wird dabei nach dem pflichtgemäßen Ermessen des Auftraggebers unter Berücksichtigung der Folgen des jeweiligen Verstoßes gegen einer der Mitwirkungspflichten bestimmt.
- (11) Verstößt das EVU gegen seine Verpflichtung aus **Anlage 13, Ziffer 7.1.3** zur Sicherstellung, dass die Fahrzeuge ohne Zustimmung der Länder nicht außerhalb der vertragsgegenständlichen Leistung eingesetzt werden, wird für jeden Verstoß eine Vertragsstrafe in Höhe von **5.000 €** erhoben.
- (12) Wenn und soweit das EVU in seinem Angebot eine verbindliche Garantie für die Durchführung der jeweils im Tagesverlauf ersten Zugfahrten laut Zuordnung der Präsenzzüge gemäß **LB, Punkt 4.2.2.2/3** angeboten hat, wird für jeden Verstoß gegen die aus dieser Garantie folgenden Vertragspflichten des EVU eine Vertragsstrafe in Höhe von **4.000 € je Einzelfall in BS B** und in Höhe von **5.000 € je Einzelfall in BS L** erhoben.
- (13) Verstößt das EVU trotz Abmahnung und Setzung einer angemessenen Nachfrist gegen die in Anlage 13, Ziffer 7.2.1.3 geregelte Pflicht zur Einrichtung

einer Zugangsmöglichkeit für die Länder sowie die fortlaufende Dokumentation der Instandhaltungsleistungen oder gegen die in Anlage 13, Ziffer 7.2.1.4 geregelte Pflicht zur Erstellung und Übergabe eines Instandhaltungsberichts, ist der Auftraggeber berechtigt, nach billigem Ermessen eine Vertragsstrafe in Höhe von bis zu 1.000 € pro Verstoß zu erheben. Die Höhe der Vertragsstrafe wird dabei nach dem pflichtgemäßen Ermessen des Auftraggebers unter Berücksichtigung der Folgen des jeweiligen Verstoßes gegen einer der Mitwirkungspflichten bestimmt.

- (14) Wird die Ausübung der Aufgaben und Befugnisse der Controlling-Gruppe gemäß Anlage 13, Ziffer 7.3.3.2 bis 7.3.3.5 durch das EVU vereitelt, wird von dem Auftraggeber für jeden Verstoß eine Vertragsstrafe in Höhe von 1.000 € erhoben.
- (15) Die jährlichen Vertragsstrafen sind auf eine Höchstsumme von **fünf Prozent** des Grundbetrags des Zuschusses nach § 28 Abs. 6 in dem betroffenen Jahr begrenzt. Soweit in den vorstehenden Regelungen die Einräumung einer angemessenen Nachfrist vorgesehen ist, gilt eine Nachfrist von mindestens 5 Werktagen als angemessen. Die Vertragsstrafen nach diesem Vertrag werden nur verwirkt, wenn das EVU den Vertragsverstoß zu vertreten hat, was widerleglich vermutet wird. Für die Vertragsstrafe nach Abs. 6 gilt, dass der Auftraggeber nachzuweisen hat, dass das EVU den Vertragsverstoß zu vertreten hat. Ist eine Vertragsstrafe aus Sicht des EVU unverhältnismäßig hoch, hat es die Möglichkeit zur Beantragung einer Herabsetzung der Strafe entsprechend § 343 BGB. Die Erhebung einer der vorstehenden Vertragsstrafen steht einer etwaigen Minderung der Ausgleichszahlung nach den §§ 22 und 23 nicht entgegen. Schadensersatzansprüche sowie weitere Rechte des Auftraggebers gegen das EVU bleiben unberührt. Die gezahlten Vertragsstrafen sind jedoch auf den Schadensersatzanspruch anzurechnen, soweit Interessenidentität besteht. Die Höhe der Vertragsstrafen nach den **Absätzen 4 bis 14** unterliegt der Wertsicherung nach § 29 Abs. 10.
- (16) Für die Vertragsstrafe nach Abs. 12 gilt die Berenzung nach Abs. 15 Satz 1 nicht.

## § 25 Zugang zu den Zügen und Anlagen des EVU

- (1) Der Auftraggeber ist berechtigt, Stichproben zur Qualitätskontrolle auch ohne Vorankündigung vorzunehmen. Das EVU gewährt dem Auftraggeber bzw. von diesem beauftragten Dritten zur Erfüllung ihrer Kontrolltätigkeit in Bezug auf die Leistungen aus diesem Vertragsverhältnis uneingeschränkten und unentgeltlichen Zugang zu den im Fahrgastbetrieb befindlichen Zügen sowie innerhalb der Geschäfts- und Betriebsstunden zu den für die Erbringung der Verkehrs-


leistung vorgesehenen Arbeitsplätzen, Werkstätten, Lagerräumen und Abstellanlagen.

- (2) Das EVU gewährt dem Auftraggeber auf Verlangen Einblick in alle den Vertragsgegenstand betreffenden betrieblichen Unterlagen und Daten, soweit dies für die Qualitätskontrolle des Auftraggebers erforderlich ist und erteilt die hierfür erforderlichen Auskünfte. § 4 Nr. 2 Abs. 2 und Abs. 3 VOL/B gelten entsprechend.
- (3) Das EVU stellt den Ländern für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben jeweils zwei Netzfahrkarten für die 1. Wagenklasse für die vertragsgegenständlichen Leistungen zur Verfügung.

### **5. Abschnitt: Tarife, Einnahmen aus Beförderungsentgelten**

#### **§ 26 Tarife**

- (1) Das EVU hat die in **Anlage 6** genannten Tarife anzuwenden.
- (2) Das EVU beantragt die erforderlichen Tarifgenehmigungen und sorgt für die Bekanntmachung der auf den Strecken des Teilnetzes OSTA geltenden Tarife. Darüber hinaus hat das EVU vor einer Beantragung einer Genehmigung im Sinne des Satzes 1 das Einvernehmen mit dem Auftraggeber über den Antragsinhalt sowie über die vorgesehene Aufteilung der nach dem zu beantragenden Tarif erzielten Einnahmen herzustellen. Dies gilt unabhängig von den gesetzlichen Regelungen nach dem AEG. Der Auftraggeber wird vorliegenden Anträgen zustimmen, sofern die Anforderungen der Anlage 6 sowie des § 27 Abs. 3a eingehalten werden.
- (3) Für Verkehre innerhalb der Grenzen von Verkehrskooperationen (Tarifgemeinschaften, Verkehrsverbünde) gelten deren Regelungen, insbesondere Gemeinschaftstarife, Kooperationsverträge, Einnahmenaufteilungsverträge und sonstige Mitwirkungspflichten. Einzelheiten regelt die **Anlage 6**. Der Auftraggeber hat das Recht, seine Rechte bzw. Interessen jederzeit in Gänze oder einzelfallbezogen selbst wahrzunehmen.
- (4) Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Reisenden ist Angehörigen von Polizei und Bundespolizei Freifahrt zu gestatten, sofern diese Uniform tragen. Weitere Freifahrtberechtigungen bedürfen der Zustimmung des Auftraggebers. Die Nutzung der weiteren Freifahrtberechtigungen unterliegt der Meldepflicht gemäß **Anlage 3**.

- (5) Das EVU ist auf Anforderung der VMV zur Mitwirkung bei der Vorbereitung eines landeseinheitlichen SPNV- oder ÖPNV-Tarifs in Mecklenburg-Vorpommern, einschließlich landeseinheitlicher Tarifangebote verpflichtet. Dazu bilden die Vertragspartner eine gemeinsame Arbeitsgruppe. Auf dieser Basis neu eingeführte Tarife sind vom EVU anzuwenden. Einzelheiten regelt  **LB, Punkt 4.5.1.1.**

### § 27 Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten

- (1) Die vom EVU erzielten Einnahmen und Erlöse (Fahrgeldeinnahmen) aus Beförderungsentgelten für die nach diesem Vertrag geschuldeten Verkehrsleistungen sowie evtl. angefallene erhöhte Beförderungsentgelte (vorbehaltlich insoweit abweichender Regelungen in Verkehrsverbänden/Tarifkooperationen) stehen dem EVU zu und werden von ihm versteuert. Sie werden mit Ausnahme des erhöhten Beförderungsentgelts auf den Zuschuss der Länder nach den Vorgaben des § 28 angerechnet.
- (2) Das EVU hat gegenüber dem Auftraggeber sicher zu stellen, dass die Beförderung der Fahrgäste nur gegen Entgelt erfolgt, soweit eine Beförderung ohne Entgelt nicht gesetzlich vorgeschrieben ist oder dieser Vertrag keine abweichenden Regelungen enthält.
- (3a) Einnahmen aus durchgehender Abfertigung und Anerkennung fremder Tarifangebote gemäß **Anlage 6** hat das EVU mit den beteiligten Unternehmen zu teilen. Die Einnahmenaufteilung ist in gesonderten Verträgen zu regeln. Die Verträge zur Einnahmenaufteilung bedürfen der vorherigen Zustimmung des Auftraggebers. Der Auftraggeber darf seine Zustimmung nur verweigern, wenn der Einnahmenaufteilungsvertrag keine leistungsgerechte Zuweisung der Fahrgeldeinnahmen auf die vom Auftragnehmer aufgrund des Verkehrsvertrages Teilnetz OSTA erbrachten Verkehrsleistungen zur Folge hat. Die Nachweisführung obliegt dem EVU.
- (3b) Der Auftraggeber hat das Recht, die Verhandlungen zu Einnahmenaufteilungsverträgen insbesondere nach Abs. 3a und sonstigen Kooperationsverträgen, die Auswirkungen auf die Einnahmengröße und -entwicklung der aufgrund dieses Vertrages erbrachten SPNV-Leistungen haben, selbst zu führen. Unbeschadet dessen führt das EVU die Verhandlungen so lange eigenverantwortlich, wie der Auftraggeber nicht gegenüber dem EVU erklärt, diese Verhandlungen selbst führen zu wollen. Dies kündigt der Auftraggeber mit einem Vorlauf von mindestens drei Wochen an. Das EVU unterrichtet den Auftraggeber, sofern es die Verhandlungen selbst führt, laufend und unverzüglich über den jeweiligen Stand der Verhandlungen. Dem Auftraggeber ist es jederzeit gestattet, an diesen Verhandlungen teilzunehmen

- (4) Das EVU berichtet dem Auftraggeber in seinen Statusberichten gemäß § 11 nach den Vorgaben der **Anlage 3** über die Höhe der monatlich erzielten Fahrgeldeinnahmen aus den Beförderungsentgelten. Alle kassentechnischen Einnahmen eines vollständigen Jahres sind jeweils bis zum 30.04. des Folgejahres durch einen Wirtschaftsprüfer zu testieren. Der Ergebnisbericht des Wirtschaftsprüfers ist der VMV unverzüglich vorzulegen. Mitteilungen zu Einnahmen nach Abs. 3a sind der VMV ebenfalls unverzüglich vorzulegen. Die Einnahmen der Randjahre 2026 (**BS B**) und 2029 (**BS L, ab Fahrplanwechsel**) sind jeweils im Folgejahr mit zu erfassen. Die Kosten des Wirtschaftsprüfers trägt das EVU. Auch für den Eigenaufwand des EVU erfolgt keine separate Erstattung. Die testierten Einnahmen des Jahres sowie die festgestellten Ansprüche aus der Einnahmenaufteilung nach Abs. 3a bilden die Grundlage für die jeweilige Jahresschlussabrechnung nach **Anlage 3**.
- (5) Liegen der WP-Bericht nach Abs. 4 und die Mitteilungen zu Einnahmen nach Abs. 3a nicht bis zur Erstellung der Jahresschlussabrechnung vor, behält sich die VMV vor, die Höhe der anzurechnenden Erlöse nach eigenem Ermessen festzulegen. Nach Vorliegen des WP-Berichtes nach Abs. 4 und den Mitteilungen zu Einnahmen nach Abs. 3a erfolgt mit der Jahresschlussabrechnung des Folgejahres gegebenenfalls eine Korrektur der Erlösposition.
- (6) Das EVU legt der VMV für die Länder jeweils bis zum **30. Oktober** auf Grundlage der anzuwendenden Tarife gemäß **Anlage 6** eine Erlösprognose für das Folgejahr vor. Hierbei sind die kassentechnischen Einnahmen und die Erlösansprüche differenziert für jeden Tarif zu prognostizieren (**Anlage 3, Anhang II, Tabellenblatt Prognose**). Die Erlösprognose wird nach Bestätigung durch die Länder für die Ermittlung der Abschlagsbeträge gemäß § 31 Abs. 1 herangezogen.

## **6. Abschnitt: Finanzierung und Zahlungsmodalitäten**

### **§ 28 Berechnung des jährlichen Zuschusses an das EVU**

- (1) Die Länder zahlen für die vom EVU zu erbringenden Leistungen einen jährlichen Zuschuss. Dieser errechnet sich nach den in diesem Paragraphen dargestellten, aufeinander aufbauenden Schritten.
- (2) Ausgangspunkt der Berechnung sind die im Angebot des EVU ausgewiesenen jährlichen Kosten für die Leistungserbringung der Verkehrsleistungen in der jeweiligen Betriebsstufe **BS B** oder **BS L** ohne Infrastrukturkosten (Grundleistungen im Sinne von Anlage 1a, siehe **Anhang zur Anlage 5, jeweils Tabellenblatt 5, Positionen 9 Kf, 9 Kv und 9 Kg**).

- (3) Die Kosten gemäß **Anhang zur Anlage 5, Tabellenblatt 5**, Positionen 9a bis 9c werden nach den in § 29 enthaltenen Regelungen zur Wertsicherung verändert. Weitere Kostenpositionen werden nicht wertgesichert.
- (4) (freibleibend)
- (5) Erfolgen Veränderungen der vom EVU geschuldeten Leistung nach den Regelungen des 3. Abschnittes, so verringern oder erhöhen sich die für das jeweilige Jahr nach den vorangegangenen Absätzen errechneten Kosten nach den im 3. Abschnitt beschriebenen Modalitäten.
- (6) Der jeweilige Grundbetrag des Zuschusses für **BS B** und für **BS L** errechnet sich durch Addition aus fixen und variablen Kosten (wertgesichert nach § 29, ggf. fortgeschrieben nach 3. Abschnitt) gemäß Tabellenblatt 7 des Kalkulationsschemas:
- a) für den fixen Kostenanteil nach Tabellenblatt 7, Pos. 3 des Kalkulationsschemas.
  - b) für den variablen Kostenanteil nach Tabellenblatt 7, Pos. 4 des Kalkulationsschemas. Dieser Kostenanteil gleitet über die Vertragslaufzeit mit der tatsächlich bestellten Leistungsmenge. Er errechnet sich, indem die Pos. 4 durch die Zahl der Zugkm nach Tabellenblatt 7, Pos. 1, des Kalkulationsschemas geteilt wird und sodann mit den im jeweiligen Jahr tatsächlich bestellten Zugkm nach Anlage 1, Jahresleistung 20XX, multipliziert wird. Dies ergibt den für das Kalenderjahr 20XX geltenden variablen Grundbetrag des Zuschusses (ohne Infrastrukturkosten).
- Für die Randjahre 2026 (**BS B**), 2029 (**BS L**) und 2040 (**BS L**) errechnet sich der Grundbetrag des Zuschusses abweichend von den vorstehend genannten Regelungen durch Addition aus fixen und variablen Kosten (wertgesichert nach § 29, ggf. fortgeschrieben nach 3. Abschnitt) wie folgt:
- c) für den fixen Kostenanteil durch Multiplikation des Betrages nach Tabellenblatt 7, Pos. 6 mit der Zahl der tatsächlich bestellten Zugkm nach Anlage 1, Jahresleistung Randjahr.
  - d) für den variablen Kostenanteil entsprechend den Regelungen nach lit. b).
- (7) Von dem jetzt jeweils betriebsstufenspezifisch vorliegenden Grundbetrag des Zuschusses (ohne Infrastrukturkosten) erfolgen nunmehr alle zugkilometer-abhängigen Abzüge für Nicht- und Schlechtleistungen einschließlich der tatsächlich geleisteten Zugkapazitäten nach den §§ 22 und 23. Es werden die jeweils für diese Positionen ermittelten Zugkm (mit dem jeweils anwendbaren variablen Zuschusssatz je Zugkm (**Anlage 5, Tabellenblatt 7, Pos. 7**,

**wertgesichert nach § 29, ggf. fortgeschrieben nach 3. Abschnitt)**  
multipliziert und verrechnet.

- (8) (freibleibend)
- (9) Im nächsten Schritt erfolgt gegebenenfalls jeweils der Abzug von allen nicht zugkilometerabhängigen Nicht- und Schlechtleistungen nach §§ 22 und 23 als einmaliger Betrag.
- (10) Im nächsten Schritt erfolgt gegebenenfalls jeweils der Abzug von Vertragsstrafen nach § 24 als einmaliger Betrag.
- (11) Im nächsten Schritt erfolgt jeweils ein Abzug vom Zuschuss der Länder für Ausgleichsleistungen bzw. Zuwendungen oder Fördermittel Dritter nach den Regelungen des § 30 sowie von Nutzungsüberlassungsentgelten für Regelfahrzeugeinsätze außerhalb des Teilnetzes OSTA nach § 35 Abs. 4.
- (12) Von dem nach den vorstehenden Regelungen ermittelten Betrag werden die dem EVU für die Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen zustehenden Fahrgeldeinnahmen abgezogen.
- (13) Weiterhin erstatten die Länder dem EVU die jeweils in den Betriebsstufen anfallenden Entgelte für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Infrastrukturbenutzungsentgelte für Trasse/Verkehrsstationen) als durchlaufende Kosten für die im jeweiligen Kalenderjahr gemäß Jahresblatt der **Anlage 1** bestellten und erbrachten Zugkilometerleistungen, soweit es sich nicht um Nichtleistungen nach § 22 handelt. Im Rahmen der Jahresschlussabrechnung nach § 32 weist das EVU die ihm tatsächlich entstandenen erstattungsfähigen Infrastrukturkosten unter Vorlage von Rechnungen oder Leistungsnachweisen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachvollziehbar nach. Infrastrukturbenutzungsentgelte für sonstige Fahrten (z. B. Überführungs- und Leerfahrten sowie Abstellgebühren) werden nicht erstattet.
- (14) Die Vorlaufkosten gemäß Position 1 des Tabellenblatts 5a des jeweiligen Kalkulationsschemas im Anhang zur **Anlage 5** erstatten die Länder gesondert gemäß dem auf **Tabelleblatt 5a** festgelegten Zahlungsplan. Weitere Fälligkeitsvoraussetzung für die Erstattung ist die Beibringung der Sicherheitsleistung nach § 36 sowie für Zahlungen vor der tatsächlichen Betriebsaufnahme die Einhaltung der Pflichten zur Betriebsaufnahme nach § 14.
- (15) Wenn und soweit dem EVU ein Bonusbetrag aus dem Nachfrageanreizsystem gemäß **Anlage 7** zusteht, erhöht sich der Zuschuss um den entsprechenden Betrag.

## § 29 Wertsicherungsklausel

- (1) Ab dem **Jahr 2027** erhalten die Vertragspartner das Recht, jeweils mit Wirkung ab Jahresbeginn eine für die Zukunft wirkende Anpassung der nachfolgend bestimmten Kosten in den Kalkulationen (**BS B und BS L**) zu verlangen. Angepasst werden die im Angebot des EVU in den Betriebsstufen jeweils ausgewiesenen variablen Kostenpositionen laut **Anlage 5, Position 9a, 9b und 9c**, bzw. die entsprechenden variablen Kostenanteile für die nach §§ 18 ff. geänderten Leistungen. Die übrigen fixen Kostenanteile bleiben bei der Berechnung der Anpassung unverändert.

### Erstanpassung der Kosten (ab dem Jahr gemäß Satz 1 möglich)

Für die erste Anpassung im Jahr E ist die Veränderung des Standes des im Jahr E veröffentlichten Index im Vergleich zum Stand im Kalkulationsjahr 2022 maßgebend, der im Jahr 2023 veröffentlicht wird.

### Folgeanpassungen der Kosten

Nach der ersten Anpassung erfolgen weitere Anpassungen im jeweiligen Jahr F nach der Veränderung des Indexstandes im Jahr F-1, der im Jahr F veröffentlicht wird, im Vergleich zu dem Indexstand, der im Jahr der letzten Anpassung veröffentlicht worden ist.

Angepasst wird jeweils anhand der prozentualen, auf zwei Stellen hinter dem Komma kaufmännisch gerundeten Veränderung des betrachteten Indexes. Die Tabellenblätter (8) und (9) in **Anlage 5** enthalten eine Beispielrechnung zur Wertsicherung.

- (2) Die Kostenanpassung berechnet sich nach der Entwicklung folgender Indizes:
1. Personalkosten für Zugpersonal (siehe ausgewiesener Anteilswert unter **Position 9a** des Kalkulationsschemas, **Anlage 5**): Branchenindex PKI SPNV gemäß **Anlage G, Anhang III**.
  2. Sonstige Personalkosten (siehe ausgewiesener Anteilswert Personal unter **Position 9b** des Kalkulationsschemas, **Anlage 5**): Index der tariflichen Monatsverdienste in der Gesamtwirtschaft ohne Sonderzahlungen für Deutschland im Wirtschaftszweig "Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr" (WZ 2008: H 49.3) des Statistischen Bundesamtes (Fachserie 16, Reihe 4.3, Index der Tarifverdienste und Arbeitszeiten).
  3. Energiekosten für die elektrisch zu erbringenden Verkehrsleistungen (siehe **Position 3.2 bzw. 9.c** des Kalkulationsschemas, **Anlage 5**):



Index des Statistischen Bundesamtes für „Elektrischer Strom bei Abgabe an Sondervertragskunden in Hochspannung“ (Fachserie 17, Reihe 2 unter Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz), Tabelle 1.1 Aktuelle Ergebnisse – Elektrischer Strom bei Abgabe an Sondervertragskunden in Hochspannung, Nr. 625, Klassifikation 35 11 15).

4. Sonstige variable Kosten (siehe **Position 9.d** des Kalkulationsschemas, Anlage 5): nach der Entwicklung des Erzeugerpreisindex für Dienstleistungen des Statistischen Bundesamtes (GENESIS-Online, Themenbereich 61311: Deutschland, Insgesamt).
- (3) Werden die in Abs. 2 genannten Indizes mehrmals im Jahr veröffentlicht und erfolgt keine amtliche Feststellung eines Jahreswertes, sind der o. g. Berechnung die Durchschnittswerte des jeweiligen Indexes für dieses Jahr zugrunde zu legen.
  - (4) (freibleibend)
  - (5) Die Anpassung der Kosten setzt voraus, dass dies spätestens zum 30. April des Jahres, für das angepasst werden soll, schriftlich und unter Vorlage der zur Anpassung erforderlichen Nachweise von einem der Vertragspartner beim jeweils anderen Vertragspartner verlangt wird. Die Anpassung erfolgt anschließend rückwirkend zum 01. Januar des Jahres, für das die Kosten angepasst werden sollen. Eine weiter gehende rückwirkende Anpassung ist ausgeschlossen.
  - (6) Die Abschlagszahlungen werden erstmals im übernächsten Monat nach Eingang des im vorangegangenen Absatz angesprochenen Verlangens beim jeweils anderen Vertragspartner angepasst, wenn die hierfür geltenden Voraussetzungen erfüllt sind. Ansprüche der Vertragspartner aus den Monaten vor der Anpassung der Abschlagszahlungen rückwirkend bis zum Jahresbeginn werden in der Schlussrechnung für das jeweilige Jahr berücksichtigt und ggf. verrechnet.
  - (7) Sollte sich im Falle der Umbasierung von vorstehend in Bezug genommenen Indexwerten eine rückwirkende Veränderung der Entwicklung zwischen zwei auf einer anderen Basis bereits veröffentlichten Indexwerten ergeben, so erfolgt keine rückwirkende Anpassung des Zuschusses. Maßgebend sind die im Kalenderjahr (F) veröffentlichten Indexwerte des Kalenderjahres F-1. Bei der Anwendung eines umbasierten Index zur aktuell anstehenden Fortschreibung werden ausschließlich die nach Maßgabe der eingangs dargestellten Regelungen zu vergleichenden Indexwerte auf Basis des umbasierten Index angewandt. Es erfolgt keine Neuberechnung der Veränderungen der bereits

festgestellten Fortschreibung als Aufsatzpunkt für die anstehende Fortschreibung auf Basis des neuen Index.

- (8) Sollte einer der genannten Indizes während der Vertragslaufzeit nicht fortgeführt werden, so wird der Index angewendet, dessen Anwendung der bisherige Index-Ersteller anstelle des nicht fortgeführten Index empfiehlt. Sofern ein anderer Index in der Vergangenheit mit dem entfallenden Index wirtschaftlich und inhaltlich eher vergleichbar war, kann jede Vertragspartei innerhalb eines Jahres ab der Nichtfortführung des entfallenden Indexes seine Anwendung verlangen. Empfiehlt der bisherige Index-Ersteller keinen Index, so findet, sofern ein übergeordneter Index existiert, dieser Anwendung, wenn nicht ein anderer veröffentlichter Index dem nicht fortgeführten Index näher kommt. Übergeordneter Index für den PKI-SPNV ist der unter Abs. 2 Nr. 2 in Bezug genommene Index des Statistische Bundesamtes.
- (9) Unabhängig von den Abs. 7 und 8 können auf schriftlichen Antrag einer Vertragspartei die Indizes des Statischen Bundesamtes dahingehend überprüft werden, ob sie die Kostenentwicklung im Nahverkehrsmarkt für EVU in Bezug auf die Personal- und Energiekosten angemessen berücksichtigen. Der Nachweis einer möglichen Unangemessenheit liegt beim Antragsteller. Dieser muss nachweisen, dass ein anderer, unabhängig ermittelter Index der tatsächlichen Kostenentwicklung im Nahverkehrsmarkt für EVU besser Rechnung trägt als der bisherige Index, gleichermaßen diskriminierungsfrei ist und die jeweils andere Vertragspartei durch das Änderungsverlangen nicht unangemessen belastet. Wird einer der in Abs. 2 Ziffern 2. bis 4. genannten Indizes gewechselt, wirkt sich dieser Wechsel erstmalig in dem auf das Jahr der Antragstellung folgenden Jahr aus. Eine rückwirkende Zuschussanpassung ist ausgeschlossen.
- (10) Neben der Wertsicherung variabler Kostenpositionen unterliegen die von den Ländern während der Vertragslaufzeit geltend gemachten Minderungen nach § 23 Abs. 2 Satz 2 sowie Vertragsstrafen nach § 24 Abs. 4 bis 14 einer Wertsicherung unter Anwendung des in Abs. 2 Nr. 4 genannten Index. Die Wertsicherung nach Satz 1 erfolgt betriebsstufenunabhängig ab dem Jahr 2027. Die Wertsicherung für Minderungen nach § 23 Abs. 3 und 4 erfolgt in der **BS L** ab dem Jahr 2031 ebenfalls nach dem in Abs. 2 Nr. 4 genannten Index. Eines Anpassungsverlangens seitens einer Vertragspartei bedarf es dafür jeweils nicht.

### § 29a Übernahme des Zinsänderungsrisikos

- (1) Die Auftraggeber übernehmen im Zusammenhang mit der Kalkulation der Finanzierungskosten für die Anschaffung der zur Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen erforderlichen Neufahrzeuge Zinsänderungsrisiko

und -chance im Zeitraum zwischen der Angebotsabgabe und dem Zeitpunkt der Entscheidung über die Ausübung der Fahrzeugoption nach § 18 Abs. 5 – spätestens aber dem Ablauf der in § 18 Abs. 5 geregelten Entscheidungsfrist zur Ausübung dieser Option – nach Maßgabe der folgenden Regelungen, um Wagniszuschläge des EVU zu vermeiden. Dies erfolgt durch eine Gegenüberstellung des „Basiszinses“ gemäß Abs. 2 und des „Vergleichszinses“ gemäß Abs. 3.

- (2) Der „Basiszins“ wird wie folgt festgestellt: Es wird der ungewichtete Durchschnitt aller in der zweiten vollen Kalenderwoche vor der Woche, in der die Angebotsfrist endete, veröffentlichten Referenzzinsen ermittelt. Als Referenzzinssatz wird die von der Intercontinental Exchange Benchmark Administration Ltd (ICE) veröffentlichte ICE Swap-Rate „EUR Rates 1100 – tenor: 30 years“ verwendet.
- (3) Der „Vergleichszins“ wird wie folgt festgestellt: Es wird der ungewichtete Durchschnitt aller in der zweiten vollen Kalenderwoche vor der Woche, in der die Entscheidung nach Abs. 1 Satz 1 zur Ausübung der Fahrzeugoption getroffen wurde, veröffentlichten Referenzzinsen im Sinne des Abs. 2 ermittelt.
- (4) Bei einer Veränderung zwischen Basiszins und Vergleichszins von mehr als 0,25 Prozentpunkten (25 Basispunkten) werden 0,25 Prozentpunkte (25 Basispunkte) als Selbstbehalt des EVU bzw. der Auftraggeber von der Differenz abgezogen, um den Rest werden die vom EVU im Kalkulationschema seines Angebots ausgewiesenen Fahrzeugfinanzierungskosten angepasst. Veränderungen zwischen Basiszins und Vergleichszins von weniger als 25 Basispunkten fallen in den Toleranzbereich und führen somit zu keiner Anpassung der Fahrzeugfinanzierungskosten.

### **§ 30 Gesetzliche Ausgleichsleistungen, Zuwendungen und Fördermittel**

- (1) Das EVU ist verpflichtet, eine Erstattung der Fahrgeldausfälle nach dem IX. Buch des Sozialgesetzbuches bei der zuständigen Behörde zu beantragen. Die danach jährlich individuell gewährte Erstattung reduziert den Zuschuss des Auftraggebers nach § 28 Abs. 11. Verfahrensauskünfte sind der VMV jederzeit auf Anforderung zu erteilen. Die Verrechnung erfolgt im Rahmen der Jahresschlussabrechnung nach § 32 Abs. 1. Das EVU stellt die hierfür erforderlichen Nachweise (Anträge, Bescheide und dergleichen) der VMV im Rahmen der Jahresschlussabrechnung zur Verfügung.
- (2) Erhält das EVU darüber hinaus für die Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen Zahlungen zum Ausgleich von Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverlusten, reduzieren diese den Zuschuss des Auftraggebers.

- (3) Erhält das EVU Zuwendungen oder Zuschüsse des Auftraggebers außerhalb dieses Vertrages im Zusammenhang mit der Durchführung der vertragsgegenständlichen Leistungen, ist es verpflichtet, sich daraus ergebende Kapitalkostenersparnisse, Rationalisierungsvorteile, Erlössteigerungen oder sonstige finanzielle Vorteile bei der Jahresschlussabrechnung des Zuschussbetrags für die hiesigen SPNV-Leistungen zuschussmindernd anzurechnen.
- (4) Das EVU informiert den Auftraggeber im Rahmen der Jahresschlussabrechnung über erhaltene Ausgleichsleistungen, Zahlungen etc. nach den vorangegangenen Absätzen.
- (5) Die in den Absätzen 1 bis 4 genannten Mittel werden bei der Ermittlung des Zuschusses auch dann berücksichtigt, wenn und soweit diese Einnahmen nur deshalb ausbleiben, weil es das EVU versäumt hat, diese frist- und formgerecht zu beantragen, es sei denn das EVU weist nach, dass es das Versäumnis nicht zu vertreten hat. Erhält das EVU nach Abrechnung des letzten vertragsgegenständlichen Kalenderjahres gesetzliche Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit den vertragsgegenständlichen Leistungen, ist das EVU dem Auftraggeber gegenüber in entsprechender Höhe zur Erstattung verpflichtet. Gleiches gilt, soweit entsprechende Zahlungen mangels form- oder fristgerechten Antrages ausbleiben und dies vom EVU zu vertreten ist.

### § 31 Abschlagszahlungen durch die Länder

- (1) Das EVU erhält von den Ländern jeweils monatliche, auf 1.000,00 € abgerundete, Abschlagszahlungen auf den jährlichen Zuschuss der jeweiligen Betriebsstufe. Diese betragen 1/12 des jeweiligen Grundbetrags nach § 28 Abs. 6 für das jeweilige Jahr sowie 1/12 der der VMV gemäß § 8 Abs. 6 jeweils länderscharf mitgeteilten prognostizierten Infrastrukturbenutzungsentgelte, die für die Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen anfallen. Von diesem Betrag wird jeweils 1/12 der gemäß § 27 Abs. 6 prognostizierten Fahrgeldeinnahmen abgezogen. Die Gewährung der Abschlagszahlungen bedeutet keine Abnahme der Leistung und keine Anerkennung der bis dahin vorgelegten Berichte und Nachweise. Bei erheblichen Leistungsstörungen darf die VMV die Abschlagszahlungen für die Länder angemessen kürzen.
- (2) Die Länder bedienen sich der jeweils zuständigen Gesellschaften bzw. Stellen (VMV, NAH.SH, BVM) zur Abwicklung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs. Die Abschlagszahlungen sind von diesen jeweils zum **20. eines Monats** für diesen Monat auf ein vom EVU angegebenes Konto des EVU zu überweisen. Änd. B-1039

- (3) Bei einer vollständigen oder teilweisen Zahlung des Abschlagsbetrages nach Ablauf des auf den Monat, in dem die Zahlung fällig gewesen wäre, folgenden Monats schuldet der jeweils säumige Auftraggeber Verzugszinsen in Höhe von **2,0 Prozent p. a.** ab dem in Abs. 2 genannten Zeitpunkt. Dem EVU steht es frei, für aus einer verspäteten Zahlung des Abschlagsbetrages resultierende Schäden darüber hinaus gehenden Schadensersatz zu verlangen. Die Nachweispflicht für die Schäden trifft das EVU.

### **§ 32 Jahresschlussabrechnung**

- (1) Das EVU hat den Ländern über die VMV spätestens zum 15. März (Stufe 1) bzw. zum 15. Juli (Stufe 2) des Folgejahres eine gesamthafte Jahresabschlussabrechnung zur Prüfung vorzulegen. Mit der Jahresabschlussabrechnung wird der dem EVU zustehende Ausgleichsanspruch für das gegenständliche Kalenderjahr ermittelt. Die Jahresabschlussabrechnung ist nach der Prüfung durch die Länder von einem vom EVU beauftragten Wirtschaftsprüfer innerhalb von drei Monaten bestätigen zu lassen. Weitere Einzelheiten regelt die **Anlage 3**.
- (2) Ergeben sich aus der Jahresabschlussabrechnung Über- oder Unterzahlungen, werden diese dem EVU gesondert in Rechnung gestellt bzw. gesondert an dieses ausgezahlt. Der Ausgleich ist einen Monat nach dem Eingang der Bestätigung des Wirtschaftsprüfers bei beiden Vertragsparteien zur Zahlung fällig.
- (3) Für die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der im Rahmen dieses Vertrages von den Ländern zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel finden die Vorschriften der Landeshaushaltsordnung Mecklenburg-Vorpommern Anwendung.
- (4) Sollten die Vorschriften der Landeshaushaltsordnungen von Schleswig-Holstein oder der Freien und Hansestadt Hamburg eine über die Prüfung nach Abs. 3 hinausgehende Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Zahlungen erfordern und reichen die diesen Ländern zur Verfügung stehenden Unterlagen und Informationen für die Prüfung nicht aus, so wird die VMV den prüfenden Behörden dieser Länder in dem erforderlichen Maße Akteneinsicht gewähren.

### **§ 33 Umsatzsteuer**

- (1) Auf den Zuschuss für die durch den Auftraggeber bestellten fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen fällt nach den Beschlüssen der Finanzministerkonferenz

vom 23.06.1994 und der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17.11.1995 keine Umsatzsteuer an.

- (2) Die Vertragsparteien gehen davon aus, dass die in Abs. 1 genannten Beschlüsse Bestand haben und die Zuschusszahlungen des Auftraggebers nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Soweit dennoch von den zuständigen Stellen gegenüber dem EVU zu Recht Umsatzsteuer erhoben wird, wird der Auftraggeber die dann anfallende Umsatzsteuer zahlen. Dies gilt auch, wenn die Zuschusszahlungen rückwirkend nach Ablauf der Vertragslaufzeit der Umsatzsteuer unterworfen werden. Erstattet werden auch etwaige Säumniszinsen und -zuschläge, sofern diese nicht vom EVU zu vertreten sind, sowie etwaige Zinsnachteile, die dem EVU dadurch entstehen, dass es bis zu einer rechtlichen Klärung vorläufig zur Abführung der Umsatzsteuer verpflichtet ist, sowie Zinsnachteile, die dadurch entstehen, dass es aufgrund eines bestandkräftigen Umsatzsteuerbescheides endgültig zur Abführung der Umsatzsteuer verpflichtet ist. Eine nachträgliche Umsatzsteuerfestsetzung für Jahre, für welche die Jahresschlussabrechnung bereits abgeschlossen ist und etwaige noch offene Forderungen ausgeglichen sind, wird – sofern noch nicht alle Vertragsjahre abgerechnet sind – in den Zuschuss für das nächste noch abzurechnende Jahr eingerechnet und sonst gesondert abgerechnet.
- (3) Werden die Zuschüsse nach diesem Vertrag der Umsatzsteuerpflicht unterzogen, ist der Auftraggeber berechtigt, Leistungen im notwendigen Umfang abzubestellen, um die zusätzlichen finanziellen Belastungen aus der Umsatzsteuerpflicht auszugleichen. Es gilt § 19.

### § 34 (freibleibend)

### § 35 Eigenwirtschaftliche Verkehre, Fahrzeugeinsatz außerhalb des Verkehrsvertrages

- (1) (freibleibend)
- (2) Das EVU kann nach schriftlicher Zustimmung des Auftraggebers über die in **Anlage 1** genannten fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen hinaus – auch aufgrund von Verträgen mit Dritten – zusätzliche Verkehrsleistungen im SPNV auf den Strecken des Teilnetzes OSTA ohne Anspruch auf einen Zuschuss durch den Auftraggeber erbringen. Keiner Zustimmung bedürfen einmalige Sonderfahrten.

- (3) Über den Umfang der zusätzlich durchgeführten Verkehrsleistungen und der hieraus erzielten Einnahmen ist dem Auftraggeber jährlich in der Jahresschlussabrechnung gemäß § 32 Bericht zu erstatten.
- (4) Die vertragsgegenständlichen Regelfahrzeuge nach Anlage 4 dürfen nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung des Auftraggebers außerhalb des Teilnetzes OSTA eingesetzt werden. Dies gilt nicht für notwendige Überführungsfahrten (z.B. für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten). Voraussetzung für die Erteilung der Zustimmung des Auftraggebers ist, dass die Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen sichergestellt ist, und dass das EVU mit dem Nutzer der Fahrzeuge ein angemessenes Nutzungsüberlassungsentgelt für den Einsatz außerhalb des Teilnetzes OSTA vereinbart. Diese Vereinbarung ist dem Auftraggeber im Rahmen der Beantragung der Zustimmung sowie mit der Jahresschlussabrechnung gemäß § 32 vorzulegen. Das vereinbarte Nutzungsüberlassungsentgelt wird im Rahmen der Jahresschlussabrechnung bei der Ermittlung des Zuschusses zuschussmindernd berücksichtigt. Beabsichtigt das EVU selbst einen Einsatz der einzusetzenden Fahrzeuge außerhalb des Teilnetzes OSTA, wird im Rahmen der Jahresschlussabrechnung bei der Ermittlung des Zuschusses anstelle eines Nutzungsüberlassungsentgelts ein Betrag zuschussmindernd berücksichtigt, der einem angemessenen Nutzungsüberlassungsentgelt entspricht und über den das EVU und der Auftraggeber im Rahmen der Beantragung der Zustimmung des Auftraggebers Einvernehmen zu erzielen haben.

### § 36 Sicherheitsleistung

- (1) Das EVU verpflichtet sich, zur Absicherung von Ansprüchen des Auftraggebers auf Schadensersatz gegen das EVU, wegen Nichterfüllung oder nicht gehöriger Erfüllung der sich aus diesem Vertrag ergebenden Leistungspflichten des EVU, insbesondere zur Deckung etwaiger Mehrkosten bei der Beauftragung eines anderen EVU im Anschluss an eine vorzeitige Beendigung dieses Vertrages sowie zur Absicherung etwaiger Überzahlungen aus den vom Auftraggeber geleisteten Abschlagszahlungen an das EVU (jeweils inklusive Kosten und Zinsen) aus diesem Vertrag eine Sicherheit durch eine Bürgschaft eines zugelassenen Kreditinstituts oder Kreditversicherers im Sinne des § 18 VOL/B zu leisten. Konzernbürgschaften sind nicht zugelassen. Der zu sichernde Anspruch des Auftraggebers wird ab Betriebsaufnahme der BS B auf **3.500.000 €** festgelegt und über die gesamte Vertragslaufzeit beibehalten. Sollte über das genannte Datum hinaus ein Sicherheitsbedürfnis bestehen, ist der Auftraggeber berechtigt, die Laufzeit der Sicherheitsleistung zu verlängern oder eine neue Sicherheitsleistung zu fordern, bis kein Sicherheitsbedürfnis mehr besteht.

- (2) Die Bürgschaft nach Abs. 1 Satz 2 ist innerhalb von sechs Wochen nach Vertragsabschluss zu erbringen. Wenn das EVU die Sicherheit nicht erbringt, ist der Auftraggeber berechtigt, die Abschlagszahlungen bzw. Zahlungen von Vorlaufkosten nach § 28 Abs. 13 einzubehalten, bis der Sicherungsbetrag erreicht ist. Für die weiteren Einzelheiten wird auf § 18 VOL/B verwiesen.
- (2a) Die Gültigkeit der Bürgschaft kann zeitlich begrenzt werden. Diese erste Begrenzung der Bürgschaft darf nicht vor dem 01.01.2029 datieren. Zudem ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, die Bürgschaft so rechtzeitig durch eine neue Bürgschaft in identischer Höhe zu ersetzen, dass die neue Bürgschaftsurkunde dem Auftraggeber spätestens 6 Monate vor dem Auslaufen der jeweils vorhergehenden Bürgschaft vorliegt.
- (3) Die Sicherheit ist spätestens drei Monate nach Vorlage einer vollständigen und prüffähigen Jahresschlussabrechnung für das letzte Betriebsjahr und nach Erfüllung der hieraus ggf. resultierenden Zahlungspflichten des EVU vom Auftraggeber vollständig zurückzugeben.
- (4) Macht der Auftraggeber während der Laufzeit des Vertrages Ansprüche aus oder in Zusammenhang mit dem hiesigen Vertrag gegen das EVU geltend und legt er dem Sicherheitsleistenden die Kopie eines vom zuständigen Gericht dem EVU zugestellten Schriftsatzes zur Erhebung einer Klage oder die Kopie eines vom zuständigen Gericht gegen das EVU erlassenen Mahnbescheids vor, verlängert sich die Laufzeit der Sicherheitsleistung in Höhe des Betrages, der von dem Auftraggeber geltend gemacht wird, zzgl. Zinsen und Kosten bis zum Ablauf von drei Monaten nach dem rechtskräftigen Abschluss des gerichtlichen Verfahrens. Gleiches gilt, wenn der Auftraggeber den Sicherheitsleistenden ohne Vorklage in Anspruch nimmt und hierüber ein gerichtliches Verfahren angestrengt wird. Wenn der klagende Auftraggeber seine Klage ganz oder teilweise zurücknimmt, endet die Verlängerung der Laufzeit der Sicherheitsleistung in Höhe des Betrages, auf den sich die Rücknahme bezieht.

### § 37 Kündigung des Vertrages

- (1) Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist berechtigt, den Vertrag ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist mit Wirkung zum nächsten Fahrplanwechsel hinsichtlich der im Gebiet des Landes Mecklenburg-Vorpommern zu erbringenden Leistungen zu kündigen, sofern das EVU oder seine Subunternehmer gegen die nach dem **Formblatt F.3a** bestehenden Pflichten vorsätzlich, grob fahrlässig oder mehrfach verstößt (vgl. § 10 Abs. 2 Nr. 4 VgG M-V vom 07.07.2011 zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes v. 12.07.2018). Das EVU hat dem Land Mecklenburg-Vorpommern den durch die Kündigung entstandenen Schaden zu ersetzen.



Das Land Schleswig-Holstein ist berechtigt, den Vertrag ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist mit Wirkung zum nächsten Fahrplanwechsel hinsichtlich der im Gebiet des Landes Schleswig-Holstein zu erbringenden Leistungen zu kündigen, sofern das EVU oder seine Subunternehmer gegen die nach dem **Formblatt F.3b** bestehenden Pflichten verstößt oder die Kontrollen nach § 12 Abs. 2 vereitelt (vgl. § 4 Abs. 4 Nr. 3 VGSH).

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist berechtigt, den Vertrag ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist mit Wirkung zum nächsten Fahrplanwechsel hinsichtlich der im Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg zu erbringenden Leistungen zu kündigen, sofern das EVU oder seine Subunternehmer gegen die nach dem **Formblatt F.3c** oder nach § 12 Abs. 3 dieses Vertrags bestehenden Pflichten verstößt (vgl. § 11 Abs. 2 HmbVgG).

- (2) Der Vertrag kann im Übrigen von beiden Vertragspartnern nur aus wichtigem Grund gekündigt werden. Ein wichtiger Grund liegt vor, wenn dem kündigenden Vertragspartner unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses bis zur vereinbarten Beendigung oder bis zum Ablauf einer Kündigungsfrist nicht zugemutet werden kann. Ein wichtiger Grund ist insbesondere gegeben, wenn die Vermögensverhältnisse eines Vertragspartners sich wesentlich verschlechtern oder eine wesentliche Verschlechterung einzutreten droht, so dass eine Erfüllung der ihm aus dem Verkehrsvertrag obliegenden Pflichten unmittelbar und nicht nur im unerheblichen Umfang gefährdet erscheint. Dabei werden auch wesentliche Änderungen der gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse berücksichtigt, soweit diese – insbesondere bei Änderungen des haftenden Kapitals sowie bei Abschluss oder Änderung von Gesellschafts-, Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträgen – zu einer wesentlichen Verschlechterung der Vermögensverhältnisse führen.

Vor Ausübung eines Kündigungsrechts ist die beabsichtigte Kündigung unter Angabe des Kündigungsgrundes schriftlich anzudrohen. Mit der Kündigungsandrohung ist eine angemessene Frist zur Beseitigung des Kündigungsgrundes einzuräumen. Die Fristsetzung ist entbehrlich, wenn der andere Vertragspartner die Beseitigung des Kündigungsgrundes ernsthaft und endgültig verweigert, die Beseitigung des Kündigungsgrundes unmöglich ist oder die Fristsetzung dem die Kündigung beabsichtigenden Vertragspartner ausnahmsweise unzumutbar ist. Soweit die folgenden Absätze konkrete Angaben zur Fristsetzung enthalten, gehen die dortigen Bestimmungen vor. Beseitigt der andere Vertragspartner den Kündigungsgrund innerhalb der gesetzten Frist, entfällt insoweit das Recht zur Kündigung. Die Kündigung ist schriftlich unter Angabe des Kündigungsgrundes zu erklären.

- (3) Ein wichtiger Grund für den Auftraggeber liegt in den in § 133 Abs. 1 GWB genannten Fällen vor. Ein entsprechender Kündigungsgrund ist ferner insbesondere in folgenden Fällen gegeben:
1. Das EVU führt die nach seinem Betriebsaufnahmekonzept gemäß § 14 i. V. m. **Anlage 8** für die Aufnahme des Betriebes notwendigen Maßnahmen und Vorarbeiten trotz schriftlicher Aufforderung des Auftraggebers und Fristsetzung von einem Monat nicht ordnungsgemäß durch, so dass der Termin für die Betriebsaufnahme nach aller Wahrscheinlichkeit nicht mehr eingehalten werden kann; dies gilt nicht, soweit das EVU dies nicht zu vertreten hat.
  2. Das EVU verstößt schuldhaft gegen seine Verpflichtung zur vollständigen Betriebsaufnahme der fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen nach § 4.
  3. Das EVU hat die Sicherheitsleistung gemäß § 36 trotz Nachfristsetzung von einem Monat nicht ordnungsgemäß geleistet.
  4. Das EVU verliert die Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bzw. § 6f Abs. 1 AEG oder die Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG bestands- oder rechtskräftig oder ein während der Vertragslaufzeit erfolgter Widerruf der Unternehmensgenehmigung oder der Sicherheitsbescheinigung wird für sofort vollziehbar erklärt und das EVU erhebt entweder nicht unverzüglich Widerspruch oder Anfechtungsklage gegen den Widerruf und beantragt die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung oder das Gericht der Hauptsache stellt die aufschiebende Wirkung in der letzten Instanz nicht wieder her.
  5. Das EVU verstößt nach Ablauf einer vom Auftraggeber zur Abhilfe gesetzten Frist weiter schuldhaft gegen seine Pflicht zur Anwendung von Tarifen gemäß § 26.
  6. Das EVU verstößt schuldhaft dauerhaft oder wiederholt gegen sonstige Pflichten dieses Vertrages, obwohl es zuvor durch den Auftraggeber wegen des Vertragsverstoßes mindestens zwei Mal schriftlich unter angemessener Fristsetzung und Kündigungsandrohung zur Abhilfe aufgefordert worden ist, soweit es sich mit Blick auf die Zumutbarkeit der Vertragsfortsetzung nicht um unwesentliche Verpflichtungen handelt.
- (4) Ein wichtiger Grund für das EVU kommt insbesondere in Betracht, wenn der Auftraggeber seinen Zahlungsverpflichtungen trotz zweimaliger schriftlicher Mahnung durch das EVU und jeweiligem Ablauf einer angemessenen Nachfrist nicht nachkommt.

- (5) Führt eine Vertragspartei schuldhaft eine Situation herbei, welche zur außerordentlichen Kündigung durch die andere Vertragspartei führt, hat erstere auf Verlangen der anderen Partei den durch die Kündigung entstehenden Schaden zu ersetzen.

### **§ 38 Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs**

- (1) Das EVU hat dem Auftraggeber innerhalb einer vom Auftraggeber gesetzten angemessenen Frist die zur Vorbereitung der Vergabe der Leistungen für den Zeitraum nach dem Ende der Laufzeit (Nachfolgeleistung) wesentlichen Informationen zur Verfügung zu stellen. Dazu gehören:
- Informationen über Fahrgastnachfrage, Tarife und Einnahmen aus Beförderungsentgelten im Zusammenhang mit den öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die Gegenstand des wettbewerblichen Vergabeverfahrens sind,
  - die nach § 131 Abs. 3 GWB i.V.m. Art. 4 Abs. 5 Satz 2 und Abs. 6 VO (EG) Nr. 1370/2007 relevanten Angaben.

Hierbei hat das EVU Informationen zu kennzeichnen, die es als vertrauliche Geschäftsinformationen ansieht. Der Auftraggeber stellt allen interessierten Parteien relevante Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens um die Nachfolgeleistung zur Verfügung und gewährleistet dabei den legitimen Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen des EVU.

- (2) Unabhängig von Abs. 1 ist der Auftraggeber zur Weitergabe der vom EVU während der Vertragslaufzeit erhaltenen Informationen an Wettbewerber des EVU berechtigt, soweit dies für die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs um die Nachfolgeleistung im Teilnetz OSTA erforderlich ist und soweit keine Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse des EVU einer Weitergabe entgegenstehen. Insbesondere ist der Auftraggeber danach zur Weitergabe der während der Vertragslaufzeit erhobenen Nachfragedaten und der Summe der jährlich erzielten Einnahmen aus Beförderungsentgelten berechtigt.

## **7. Abschnitt: Schlussbestimmungen**

### **§ 39 Schlichtung**

Bei Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien aus diesem Verkehrsvertrag, auch über die Rechtswirksamkeit des Vertrages, etwaiger Nachträge oder einzelner seiner Bestimmungen, ist zunächst auf eine gütliche Beilegung des Streits hinzuwirken,

indem ein von den Vertragsparteien einvernehmlich bestimmter Sachverständiger zu einem Vergleichsgespräch hinzugezogen wird. Scheitert eine einvernehmliche Bestimmung eines Sachverständigen durch die Vertragsparteien, erfolgt dessen Bestimmung durch den Präsidenten des OLG Rostock. Hat im Beisein dieses Sachverständigen ein Schlichtungstermin stattgefunden und konnte eine Einigung nicht erzielt werden, steht den Vertragsparteien der Rechtsweg offen. Hinsichtlich der Kosten der Schlichtung gilt § 21 Abs. 2 Satz 4 und 5.

#### **§ 40 Sonstiges**

- (1) Das EVU teilt dem Auftraggeber alle wesentlichen Änderungen seiner gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse mit, soweit diese für die Vertragsdurchführung von Bedeutung sein können. Mitzuteilen sind insbesondere Änderungen des haftenden Kapitals, Gewinnabführungs-, Beherrschungs- und Konzerneingliederungsverträge. Erfolgen Änderungen im Handelsregister, ist der Auftraggeber hierüber mit der Vorlage eines aktuellen Handelsregisterauszugs zu informieren.
- (2) Das EVU ist der Preisprüfung nach VO (PR) 30/53 in der jeweils geltenden Fassung unterworfen. Das EVU ist verpflichtet, das Recht zur Preisprüfung bei allen Verträgen über wesentliche Vorleistungen zu sichern, soweit diese nicht im Wettbewerb beschafft werden können. Zur Erfüllung dieser Vertragspflicht reicht es aus, dass das EVU den entsprechenden Unternehmen, insbesondere den EIU, vor oder bei dem Abschluss des Vertrages über die betreffenden Vorleistungen schriftlich anzeigt, dass der Auftraggeber die Anwendung der VO PR 30/53 in der jeweils geltenden Fassung auf solche Verträge verlangt. Dies ist dem Auftraggeber auf Wunsch nachzuweisen. Für Ansprüche aus der Preisprüfung gelten nur die gesetzlichen Verjährungsfristen.
- (3) Nebenabreden zu diesem Vertrag bestehen nicht. Veränderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Dies gilt auch für den Verzicht auf das Schriftformerfordernis. Änderungen der vom EVU zu erbringenden fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen gemäß Anlage 1 bedürfen lediglich der Textform.
- (4) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für einen Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung oder zur Ausfüllung der Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am

nächsten kommt und die vom Beginn der Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit oder dem Auftreten der Regelungslücke an gilt.

(5) Jeder Vertragspartner sowie die VMV erhalten je eine Ausfertigung des Vertrages. Gleiches gilt für Veränderungen oder Ergänzungen des Vertrages nach Abs. 3.

(6) Gerichtsstand ist Schwerin. Es gilt deutsches Recht.

### Datum und Unterschriften

Schwerin, den....., den .....

Auftraggeber

Auftragnehmer

Für das Land

Mecklenburg-Vorpommern:

Für das EVU:

.....  
XXX

.....  
XXX

....., den.....

Auftraggeber

Für das Land

Schleswig-Holstein:

.....  
XXX

....., den.....

Auftraggeber

Für die Freie und Hansestadt  
Hamburg:

.....  
XXX