



Freie und Hansestadt Hamburg



8. Änderungsvereinbarung zum Verkehrsvertrag Verkehrsleistung S-Bahn Hamburg

über Anpassungen der 3. Änderungsvereinbarung zum Verkehrsvertrag
Verlängerung des Dosto-Verkehrs Linie RB 81 (Teil A) ab dem Fahrplanjahr 2028

zwischen der

**Freien und Hansestadt Hamburg,
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende**
(nachfolgend „FHH“ genannt)

und der

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH,
(nachfolgend „LNVG“ genannt)

und dem

**Land Schleswig-Holstein,
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr, Technologie und Tourismus**
(nachfolgend „SH“ genannt)

nachfolgend insgesamt „Auftraggeber“ genannt

und der

S-Bahn Hamburg GmbH
(nachfolgend „EVU“ oder „Auftragnehmer“ genannt)

alle zusammen nachfolgend „die Parteien“ oder „die Vertragspartner“ genannt

Inhalt

Präambel	3
§ 1 Gegenstand dieser Vereinbarung.....	4
§ 2 Folgeänderungen der Kapitel der 3. Änderungsvereinbarung.....	5
§ 3 Folgeänderungen der Anlagen der 3. Änderungsvereinbarung.....	10
Schlussbestimmungen.....	11

Präambel

Die Vertragspartner haben im Jahr 2022 die 3. Änderungsvereinbarung zum Verkehrsvertrag S-Bahn Hamburg über die Verkehrsleistung der heutigen Regionalbahnlinie RB 81 zwischen den Stationen Hamburg Hauptbahnhof (Hbf) und Bad Oldesloe und der künftigen S-Bahn Linie S4 zwischen den Stationen Altona Nord (derzeit Station Diebsteich) und Bad Oldesloe geschlossen.

Um dieses Vorhaben umsetzen zu können, erfolgt ein umfangreicher Ausbau der Infrastruktur, der den Bau von fünf neuen Stationen sowie den Bau von zusätzlichen Gleisen entlang der Bestandsinfrastruktur vorsieht. Neben ausschließlich von der Linie S4 genutzten Gleisen erfolgt auf dem letzten Abschnitt Richtung Bad Oldesloe der Verkehr weiterhin im Mischbetrieb mit Nah- und Fernverkehr sowie Güterverkehr. Die vollständige Inbetriebnahme (IBN) ist derzeit bis Ende der 2020er Jahre geplant, eine Teil-Inbetriebnahme auf eigener Infrastruktur bis Rahlstedt soll bereits zuvor ermöglicht werden. Bis zur Fertigstellung der erforderlichen Infrastruktur für die Teil-Inbetriebnahme der Linie S4 ist die fortgesetzte Bedienung der Verkehrsleistung zwischen Hamburg Hbf und Bad Oldesloe mit der Linie RB 81 erforderlich. Mit der Auslieferung von weiteren Fahrzeugen der Baureihe ET 490 aus einer zwischenzeitlich gezogenen Option des Verkehrsvertrags wurde beabsichtigt, die Leistungserbringung der Linie RB 81 mit Fahrzeugen der Baureihe ET 490 zu erbringen.

Vor dem Hintergrund des derzeitigen Ausbaustands der Infrastruktur, der einen Betrieb der Linie RB 81 mit Fahrzeugen der Baureihe ET 490 der S-Bahn Hamburg bis zum Ende des Jahres 2028 nicht ermöglicht, müssen die Vertragspartner die Verlängerung des Doppelstockwagen-Einsatzes (Dosto-Einsatz) der RB 81, der sogenannten Phase I, bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2028 neu vereinbaren. Eine Verlängerung der Phase I war in der 3. Änderungsvereinbarung ursprünglich nicht vorgesehen. Die vertraglich für diesen Zeitraum vorgesehene Phase III (Einsatz der Baureihe ET 490 als RB 81) gemäß der 3. Änderungsvereinbarung wird somit auch für das Fahrplanjahr 2028 entfallen.

Darüber hinaus soll der Umgang mit der neu geplanten Generalsanierung auf der Strecke zwischen Hamburg und Lübeck geregelt werden. Denn nach aktueller Information plant DB InfraGO AG ab Mitte 2028 bis Ende 2028 eine Vollsperrung für eine Generalsanierung des Streckenabschnitts zwischen Hamburg Hbf und Lübeck Hbf (Strecke Nr. 1120). In diesem Zeitraum wird aufgrund der umfangreichen Baumaßnahmen voraussichtlich kein Schienenpersonenverkehr möglich sein. Im Anschluss soll die Infrastruktur zum Betrieb der neuen S-Bahn-Strecke S4 für die Teilinbetriebnahme bis Hamburg-Rahlstedt (neue Strecke Nr. 1249) zur Verfügung stehen. Sollten aufgrund von Änderungen der Infrastruktur-Inbetriebnahmen andere S4-Teilbetriebnahmen als in der 3. Änderungsvereinbarung vorgesehen erforderlich sein, werden die Vertragspartner rechtzeitig Gespräche über das weitere Vorgehen und ggf. daraus folgende Vertragsanpassungen aufnehmen.

Die Auftraggeber verlängern hiermit den Betrieb der Phase I um voraussichtlich mindestens ein weiteres Jahr ab Fahrplanjahr 2028). Die vertraglich zum Teil optional vorgesehene Phase III (Teil B) RB 81-Betrieb mit der Baureihe ET 490 gemäß der 3. Änderungsvereinbarung entfällt somit mindestens für das Fahrplanjahr 2028.

Dies vorausgestellt, vereinbaren die Parteien Folgendes:

§ 1 Gegenstand dieser Vereinbarung

- (1) Das EVU erbringt die Verkehre auf der Linie RB 81 im Fahrplanjahr 2028 und im Fall einer, in dieser Vereinbarung geregelten, Optionsauslösung für das Fahrplanjahr 2029 mit Doppelstockwagen. Die Verlängerung der Phase 1 erfolgt zu den Bedingungen des Teils A (Verkehrsleistung Linie RB 81 (Doppelstockwagen)) der 3. Änderungsvereinbarung zum Verkehrsvertrag Verkehrsleistung S-Bahn Hamburg über die Integration Verkehrsleistung der Linien RB81 (Hauptbahnhof – Bad Oldesloe) und S4 (Altona Nord– Bad Oldesloe) vom 19.12.2022 (nachfolgend „3. Änderungsvereinbarung“ genannt), soweit nachfolgend nicht anders vereinbart.
- (2) Abweichend von der **Anlage 6_8_Kalkulationsschema_Preisliste** der 3. Änderungsvereinbarung, kommt für das Fahrplanjahr 2028 eine neue **Anlage 6_8_Kalkulationsschema_Preisliste_2028** zur Anwendung.
- (3) Für das Fahrplanjahr 2029 können die Auftraggeber eine Option zur Verlängerung des Teils A (Verkehrsleistung Linie RB 81 (Doppelstockwagen)) auslösen. Für das Optionsjahr 2029 und die Optionsauslösung gelten die Regelungen und Fristen gemäß § 2 Abs. 2 dieser Vereinbarung.
- (4) Abweichend von der **Anlage 6_8_Kalkulationsschema_Preisliste** der 3. Änderungsvereinbarung, kommt, für den Fall der Optionsauslösung, auch für das Fahrplanjahr 2029 eine neue **Anlage 6_8_Kalkulationsschema_Preisliste_2029** zur Anwendung. Für das Optionsjahr 2029 gelten ergänzend die Regelungen und Fristen gemäß § 2 Abs. 10 dieser Vereinbarung.
- (5) Neben der in der Anlage 6_8_Kalkulationsschema_Preisliste_2028 genannten Vergütung zahlt der Auftraggeber dem Auftragnehmer einen Einmalbetrag in Höhe von bis zu [REDACTED] um das notwendige Vorheizen der für den Betrieb der Linie RB 81 benötigten Fahrzeuge zu gewährleisten. Die Abrechnung des tatsächlichen Betrags erfolgt auf Nachweis unter Position „7.1.20 – Sonstiges nach Preisgleitung“ des Abrechnungsschemas einmalig im Jahr 2028, unabhängig von der Nutzungsdauer.
- (6) Änderungen der 3. Änderungsvereinbarung und abweichende sowie ergänzende Regelungen zur 3. Änderungsvereinbarung sind in §§ 2 und 3 dieser Änderungsvereinbarung vereinbart. Alle anderen nicht explizit aufgeführten vertraglichen Regelungen und Formulierungen der 3. Änderungsvereinbarung bleiben unverändert und gelten auch im Fahrplanjahr 2028 und, bei Optionsauslösung, im Fahrplanjahr 2029 wie im Bestandsvertrag (3. Änderungsvereinbarung) beschrieben.

§ 2 Folgeänderungen der Kapitel der 3. Änderungsvereinbarung

In den nachfolgenden Absätzen werden alle Ergänzungen sowie abweichende und neue Regelungen der 3. Änderungsvereinbarung (3. ÄV) der Verkehrsvertragsunterlagen festgehalten und **hervorgehoben**. In jedem Absatz wird dabei vorangestellt, ob die ursprüngliche vertragliche Regelung geändert oder erweitert (neu aufgenommen) wird.

(1) Kapitel 1.5.1 (Geltungsbereiche der Vertragsbestandteile) wird wie folgt geändert:

[...]

Phase Linie und Fahrzeug	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
Phase I RB81 (Dostos)	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün	Gelb	Grün	Grün	Grün	Grün
Phase III RB81 (BR 490)	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Grün	Gelb	Gelb	Gelb	Gelb
Phase IV S4 (BR 490)	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün
Phase V S4 (BR 490)	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Grün	Grün	Grün	Grün

Legende

Grün:	mit Abschluss der 3. und 8. Änderungsvereinbarung vereinbart
Gelb:	mit Vorlauffrist (ab-) bestellbar; Fahrplanjahr 2026: Phase I voll bzw. halb abbestellbar; Phase III nur bei verfügbarerer Fahrzeugflotte Baureihe BR 490 bestellbar
Rot:	nicht bestellbar
Gelbe Diagonale/grüner Grund:	Leistung gilt zunächst als bestellt; kann gesamt und zum kleinen Fahrplanwechsel des Jahres abbestellt werden
Rote Diagonale/gelber Grund:	Leistung ist zunächst nicht bestellt, kann aber zum Gesamtjahr und kleinen Fahrplanwechsel bestellt werden.

[...]

Informativ, „alte“ Darstellung in der 3. Änderungsvereinbarung:

Phase	Linie und Fahrzeug	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
Phase I	RB81 (Dostos)	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün
Phase III	RB81 (BR 490)	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün
Phase IV	S4 (BR 490)	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün
Phase V	S4 (BR 490)	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Rot	Grün	Grün	Grün	Grün

(2) Kapitel 1.5.2.1 (RB 81 Dosto-Betrieb) wird wie folgt geändert:

- (1) Für **das Fahrplanjahr 2028** ~~die Fahrplanjahre 2023–2026~~ wird das Betriebskonzept der Phase I mit einem Leistungsvolumen entsprechend Teil A, Ziff. 2 Leistungsbeschreibung vereinbart.
Für das Fahrplanjahr 2028 2025 und 2026 können die Auftraggeber zwischen 0% und 100% der

~~Fahrplanleistungen bei Einhaltung der Paarigkeit von Leistungen mit einer Vorlaufzeit von 6 Monaten jeweils zum Fahrplanwechsel im Juni oder Dezember abbestellen. Für abbestellte Nutzkilometer in den vorgenannten Fällen wird weiterhin das Bestellerentgelt abzüglich der variablen Kosten (s. Teil A, Kapitel 7 bzw. Anlage A.5_S4 AVP.4.1) erstattet. Nach einer erfolgten Abbestellung können die Auftraggeber mit einer 6-Monatsfrist zum Fahrplanwechsel im Juni oder Dezember wieder Zubestellungen bis zum ursprünglichen Leistungsumfang und Betriebskonzept durchführen.~~

- ~~(2) Zudem können die Auftraggeber bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023, die Leistung für das Fahrplanjahr 2026 zur Hälfte, also für Juni bis Dezember 2026, oder voll ständig abbestellen. Für die abbestellten Nutzkilometer im Rahmen der vorgenannten Regelung entfällt das Bestellerentgelt gem. Anlage A.5_S4 AVP.4.2.1 vollständig.~~
- ~~(3) Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 haben die Auftraggeber die Möglichkeit, eine Option für die Fortsetzung des Betriebs der Phase I im Fahrplanjahr 2027 zu ziehen. Auch bei diesem Optionsjahr gelten analog zu den Jahren 2025 und 2026 die Regelungen zur Abbestellung bzw. erneuten Zubestellung gemäß Absatz 1. Sollte das Fahrplanjahr 2026 komplett oder zur Hälfte abbestellt worden sein, verfällt die Option für das gesamte Fahrplanjahr 2027. Dies gilt auch dann, wenn die Option für das Jahr 2027 bereits gezogen wurde, bevor das Fahrplanjahr 2026 komplett oder zur Hälfte abbestellt worden ist. Für diesen Fall gilt, dass eine vollständige Vergütung der Fixkosten in den Jahren 2026 und 2027 gemäß Anlage A.5_S4 AVP.1.4 bzw. AVP.1.5 erfolgt.~~
- ~~(4) Sollte eine Verlängerung der Phase I über die genannten Optionen hinaus mit einer Fortsetzung über das fünfte Betriebsjahr hinaus erforderlich werden, werden die Vertragspartner hierzu frühestmöglich Gespräche aufnehmen. Gleiches gilt für eine erneute Bestellung bzw. Weiterführung des Betriebs nach vorheriger Komplettabbestellung.~~
- ~~(5) Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 haben die Auftraggeber die Möglichkeit, eine Option für die Fortsetzung des Betriebs der Phase I im Fahrplanjahr 2029 zu ziehen. Sollte im Fahrplanjahr 2028 das Betriebskonzept unterjährig vollständig abbestellt worden sein, verfällt diese Option für das gesamte Fahrplanjahr 2029.~~
- ~~(6) Spätestens mit Aufnahme des Betriebs nach der Generalsanierung endet die Leistungsverpflichtung gemäß der Phase I der 3. Änderungsvereinbarung durch den Auftragnehmer. Mit Beginn der Generalsanierung endet die Pflicht des Vorhaltens der Dostofahrzeuge für die Linie RB 81. Während der Generalsanierung gelten bezüglich eines Schienenersatzverkehrs die Regelungen und Vergütungssätze gemäß Phase I.~~
- ~~(7) Nach Beendigung der Generalsanierung durch die offizielle Streckenfreigabe seitens des Infrastrukturbetreibers (DB InfraGO AG) und der gleichzeitigen Fertigstellung der notwendigen Infrastruktur, die eine Betriebsaufnahme für einen Betrieb mit Fahrzeugen der Baureihe ET 490 gemäß den Regelungen der 3. Änderungsvereinbarung ermöglicht, nimmt der Auftragnehmer den Fahrgastbetrieb der neuen Linie S4 gem. den vertraglichen Bedingungen des Teil IV (Teil B) der 3. Änderungsvereinbarung auf. Nach der Streckenfreigabe ist zunächst ein Probe- und Vorlaufbetrieb erforderlich. Der Auftragnehmer wird die Auftraggeber rechtzeitig zur Dauer~~

des Probetriebs informieren. Während des Zeitraums des Probetriebs gelten die vertraglichen Regelungen, die im Fall einer baustellenbedingt nicht nutzbaren Strecke gelten, analog und es ist ein entsprechender Schienenersatzverkehr (SEV) einzurichten. Es gelten die vertraglichen Bedingungen gemäß Phase IV (Teil B) der 3. Änderungsvereinbarung.

- (8) *Der Auftraggeber hat dem Auftragnehmer mit einer Frist von 2 Jahren vor einer möglichen Betriebsaufnahme mitzuteilen, ob der Auftragnehmer abweichend von der o.g. Regelung im Anschluss an die Generalsanierung die Leistungen gemäß Phase III (Teil B) der 3. Änderungsvereinbarung vollständig oder teilweise erbringen soll. Die im o.g. genannten Regelungen zur Vorlaufzeit für einen gegebenenfalls erforderlichen Probe- und Vorlaufbetrieb der Phase III bleiben hiervon unberührt.*
- (9) *Sollte absehbar sein, dass sich der Beginn der Generalsanierung auf einen Zeitpunkt nach Ende des Fahrplanjahrs 2029 verschiebt, nehmen die Vertragspartner Gespräche über das weitere Vorgehen auf.*

[...]

- (3) Kapitel 2.2.1.1 (Bestelltes Angebot) wird wie folgt geändert:

[...]

~~*Abweichend dazu ist es dem Auftragnehmer innerhalb der ersten sechs Monate gestattet, mit 5-Wagen-Zügen zu verkehren, solange in diesen 6 Monaten ein Vollbetrieb mit 7 Umlaufzeiten (15-Minuten-Takt in der HVZ) durchgeführt werden kann.*~~

[...]

Die Auftraggeber stellen in Zusammenarbeit mit der NAH.SH sicher, dass Überführungsfahrten als bestellte Fahrten des Verkehrsvertrages Netz Mitte nach Kiel möglich sind. Mindestens werden jedoch 2 Fahrtenpaare je Tag ohne Pönalisierungen bezüglich des Fahrzeugeinsatzes und mit einem entsprechend angepassten Fahrplan durch die Auftraggeber, in Zusammenarbeit mit der NAH.SH zugestanden, für die dem Auftragnehmer das übliche Bestellerentgelt gemäß Regelungen des Verkehrsvertrags für das Netz Mitte zusteht.

[...]

- (4) Kapitel 2.2.1.4 (Mindestsitzplatzangebot) wird wie folgt geändert:

Jeder Zug hat umfasst eine Kapazität von mindestens 666 Sitzplätzen. Dabei wird immer mindestens ein Steuerwagen sowie mindestens ein 1. Klasse Wagen in der Garnitur geführt.

~~*Abweichend hierzu beträgt die Mindestsitzplatzkapazität bei einem 5-Wagen-Zug innerhalb der ersten sechs Monate 527 Sitzplätze. Wie bei einem 6-Wagen-Zug ist dieser mit mindestens einem Steuerwagen sowie mindestens einem 1. Klasse Wagen gebildet.*~~

- (5) Kapitel 2.3.2.1 (Zugausfall) wird wie folgt geändert:

[...]

Bewertung

Wird eine Ersatzbeförderung gemäß Nr. **2.3.2.5** durchgeführt und bietet der Auftragnehmer zu diesem Zweck zusätzliche Fahrten mit Zügen oder Bussen an, so erfolgt abweichend eine Abgeltung je betroffenem Nutz-km mit dem „Differenzbetrag Ausfall-km mit Ersatzbeförderung“:

Differenzbetrag Ausfall-km mit Ersatzbeförderung = [Ausgleichsbetrag je Nutzkilometer + SEV-Kostensatz **[Anhang 6/8 AVP 3.1.3)** – variable Kosten (**Anhang 6/8 AVP 3.1.5.)**].

Bei planmäßigen/baustellenbedingten Zugausfällen, für die kein SEV gefordert wird, wird vom Ausgleichsbetrag je Nutzkilometer der variable Kostenanteil abgezogen (**Anhang 6/8 AVP 3.1.5**). Alle weiteren Positionen werden weiterhin vergütet.

- (6) Kapitel 2.3.2.4 (Mindestsitzplatzangebot) wird wie folgt geändert:
[...]

Das Fehlen von bestellten Sitzplatzkapazitäten wird als Teilnichtleistung nach Nr. **2.8.1.1.2** behandelt. In diesem Fall erfolgt für die betroffenen Nutz-km eine anteilige Kürzung des Ausgleichsbetrages je reduziertem Wagen in Höhe von 16,67% des durchschnittlichen Ausgleichsbetrages je Nutz-km gemäß **Anhang 6/8 AVP.4.1.3**. Verkehrt ein Zug mit weniger als 4 Wagen, gilt diese Zugfahrt als Zugausfall.

~~Sollte es abweichend zu einem planmäßigen Einsatz eines 5-Wagen-Zuges bis zum kleinen Fahrplanwechsel 2023 kommen, gilt bei einer reduzierten Wagenanzahl (<5) abweichend ein reduzierter Ausgleichsbetrag je Nutzkilometer in Höhe von 20% je reduziertem Wagen gemäß **Anhang 6/8 AVP.4.1.3**. Verkehrt ein Zug mit weniger als 3 Wagen gilt diese Zugfahrt als Zugausfall.~~ Die Angaben des Auftragnehmers zur Ist-Zugbildung werden im Rahmen des QMS (**Anhang 3a** und Nr. **2.7.2.2**) überprüft.

[...]

- (7) Kapitel 2.4.1.2 (Fahrzeugalter) wird wie folgt geändert:

Die Innenraumgestaltung der Wagen (Sitze, Wände, Fußboden, Einstiege, Innentüren, WC, Beleuchtung, Fahrgastinformation) ist bis auf wenige Ausnahmen, nicht älter als Baujahr ~~2002~~ **2000**. Der Zustand aller Fahrzeuge ist gleichwertig zu den ~~aktuell im Jahr~~ **2021** im Netz Ost und im Netz Mitte eingesetzten Fahrzeugen. Unterschiede bei der Steckdosenkonfiguration sind möglich.

- (8) Kapitel 2.4.1.7 (Eingangsprüfung) wird wie folgt geändert:

~~Die aus anderen Netzen außerhalb Schleswig-Holsteins oder aus dem Stillstandsmanagement zugeführten Wagen („DB Regio Sonstige“) und die bisher auf der Linie RE 6 („Netz West“) eingesetzten Wagen, die ab 12/22 oder später auf der RB 81 eingesetzt werden, werden vom Aufgabenträger im laufenden Betrieb nach dem Fahrplanwechsel auf ihren vertragskonformen Zustand überprüft. Die entsprechenden Fahrzeuglisten sind zum Fahrplanwechsel zu übergeben.~~

~~Die aus anderen Netzen außerhalb Schleswig-Holsteins oder aus dem Stillstandsmanagement zugeführten Wagen („DB Regio Sonstige“) und die bisher auf der Linie RE 6 („Netz West“)~~

~~eingesetzten Wagen, die ab 12/22 oder später auf der RB 81 eingesetzt werden sollen, werden 18 Wochen vor ihrem erstmaligen Einsatz von Auftragnehmer und Aufgabenträger gemeinsam auf ihren vertragskonformen Zustand hin überprüft.~~

[...]

(9) Kapitel 2.7.1 (Systematik) wird wie folgt erweitert:

[...]

*Für das Fahrplanjahr 2027 kommen ein angepasstes Kalkulationsschema und damit neue Verrechnungssätze gem. **Anhang 6_8_Kalkulationsschema_Preisliste_2027** zur Anwendung.*

*Für das Fahrplanjahr 2028 kommen ein angepasstes Kalkulationsschema und damit neue Verrechnungssätze gem. **Anhang 6_8_Kalkulationsschema_Preisliste_2028** zur Anwendung. Für den Fall einer Streckensperrung im Rahmen der Generalsanierung auf dem Abschnitt zwischen Hamburg Hbf und Lübeck Hbf im Jahr 2028 kommen die Verrechnungssätze gemäß **Anhang 6_8_Kalkulationsschema_Preisliste_2028** nur für Monate zur Anwendung, in denen an einen oder mehreren Tagen Betriebsleistungen erbracht wurden. D.h., für den Fall, dass die Generalsanierung am 16. Juni 2028 beginnt, fallen 7/12tel der Vergütung gem. **Anhang 6_8_Kalkulationsschema_Preisliste_2028** an.*

*Für das Fahrplanjahr 2029 (Optionsjahr) kommen ein angepasstes Kalkulationsschema und damit neue Verrechnungssätze gem. **Anhang 6_8_Kalkulationsschema_Preisliste_2029** zur Anwendung. Für den Fall einer Streckensperrung im Rahmen der Generalsanierung auf dem Abschnitt zwischen Hamburg Hbf und Lübeck Hbf im Jahr 2029 kommen die Verrechnungssätze gemäß **Anhang 6_8_Kalkulationsschema_Preisliste_2029** nur für Monate zur Anwendung in denen an einen oder mehreren tagen, Betriebsleistungserbringung erbracht wurden. D.h., für den Fall, dass die Generalsanierung am 16. Juni 2029 beginnt, fallen 7/12tel der Vergütung gem. **Anhang 6_8_Kalkulationsschema_Preisliste_2029** an. Sollte das Fahrplanjahr 2028 komplett oder zur Hälfte abbestellt worden sein, verfällt die Option für das gesamte Fahrplanjahr 2029.*

§ 3 Folgeänderungen der Anlagen der 3. Änderungsvereinbarung

In den nachfolgenden Absätzen werden alle Ergänzungen und abweichenden Regelungen der 3. Änderungsvereinbarung (3. ÄV) der Verkehrsvertragsunterlagen festgehalten und **hervorgehoben**. Für jede Anlage ist dabei erläutert, ob die aufgeführte Anlage verändert wurde oder neu erstellt wurde.

Nummer	Anlage	Änderung
1	Anhang 2 Fahrzeugliste 2028	wird noch erstellt
2	6_8_Kalkulationsschema_Preisliste_2027	neu erstellt (gem. PN 53)
3	6_8_Kalkulationsschema_Preisliste_2028	neu erstellt (gem. 8. ÄV – Verlängerung RB 81)
4	6_8_Kalkulationsschema_Preisliste_2029	neu erstellt (gem. 8. ÄV – Verlängerung RB 81)

Schlussbestimmungen

- (1) Der Verkehrsvertrag, die Leistungsbeschreibung und die dazu geschlossenen Nachträge sowie die Änderungsvereinbarungen bleiben im Übrigen unberührt.
- (2) § 24 VV (Schlussbestimmungen) findet auch auf diese Änderungsvereinbarung Anwendung.
- (3) Die Vertragspartner gehen gemeinsam davon aus, dass es sich bei dieser Änderungsvereinbarung nicht um eine ausschreibungspflichtige wesentliche Änderung des Verkehrsvertrags i. S. von §§ 132, 133 GWB handelt. Insoweit handelt es sich allerdings um juristische Wertungsfragen, bei denen sich nicht mit letzter Sicherheit ausschließen lässt, dass andere Rechtsanwender diese abweichend beantworten. Für den Fall, dass diese Zusatzvereinbarung ganz oder teilweise von Dritten doch als wesentliche Vertragsänderung i. S. von § 133 Abs. 1 Nr. 1 GWB gewertet werden sollte, die nach § 132 GWB ein neues Vergabeverfahren erfordert hätte, vereinbaren die Vertragspartner Folgendes:
 - a. Ein etwaiges Kündigungsrecht des öffentlichen Auftrags nach § 133 Abs. 1 Nr. 1 GWB bezieht sich ausschließlich auf diese Änderungsvereinbarung, nicht auf den bisher geltenden Verkehrsvertrag.
 - b. Unabhängig von lit. a) werden die Auftraggeber von einem etwaigen Kündigungsrecht nach § 133 Abs. 1 Nr. 1 GWB weder im Hinblick auf diese Änderungsvereinbarung noch im Hinblick auf den Gesamtverkehrsvertrag Gebrauch machen, es sei denn, sie werden bestands- oder rechtskräftig durch eine Behörde oder ein Gerichtsurteil dazu verpflichtet oder sie weisen nach, dass sie sonst rechtlich zur Kündigung verpflichtet sind. Gegen etwaige vorgenannte behördliche oder gerichtliche Entscheidungen werden die Auftraggeber unter Ausschöpfung des Rechtswegs rechtlich vorgehen.
- (4) Für den Abschluss dieser Vereinbarung ist das folgende Procedere vorgesehen:
 - a. Bis zum 17.07.2026 unterzeichnen alle Vertragspartner die Vereinbarung.
 - b. Die Vereinbarung wird bis zum 21.07.2026 nach § 135 Abs. 2 Satz 2 GWB im EU-Amtsblatt bekannt gemacht.
 - c. Die Vereinbarung wird ebenfalls bis zum 21.07.2026 nach dem Hamburgischen Transparenzgesetz veröffentlicht.
 - d. Jeder Auftraggeber ist bis zum 22.08.2026 zum Rücktritt von der Vereinbarung berechtigt, jedoch nur, wenn gegen den Abschluss der Vereinbarung ein Nachprüfungsverfahren oder eine Klage gegen einen oder mehrere der Auftraggeber anhängig gemacht worden sind oder aus Sicht des betreffenden Auftraggebers andere gewichtige Gründe gegen das Festhalten an der Vereinbarung bestehen und der Rücktrittsgrund von dem Auftraggeber in der Rücktrittserklärung angegeben wird. Ein Rücktritt durch einen Auftraggeber gilt als Rücktritt aller Auftraggeber, auch wenn dies nicht ausdrücklich aus der Rücktrittserklärung hervorgeht. Die Erklärung des Rücktritts hat in Textform zu erfolgen und ist gegenüber dem EVU an den Vorsitzenden der Geschäftsführung des EVU [REDACTED] sowie nachrichtlich an den Prokuristen des EVU [REDACTED] zu richten.

Hamburg, den

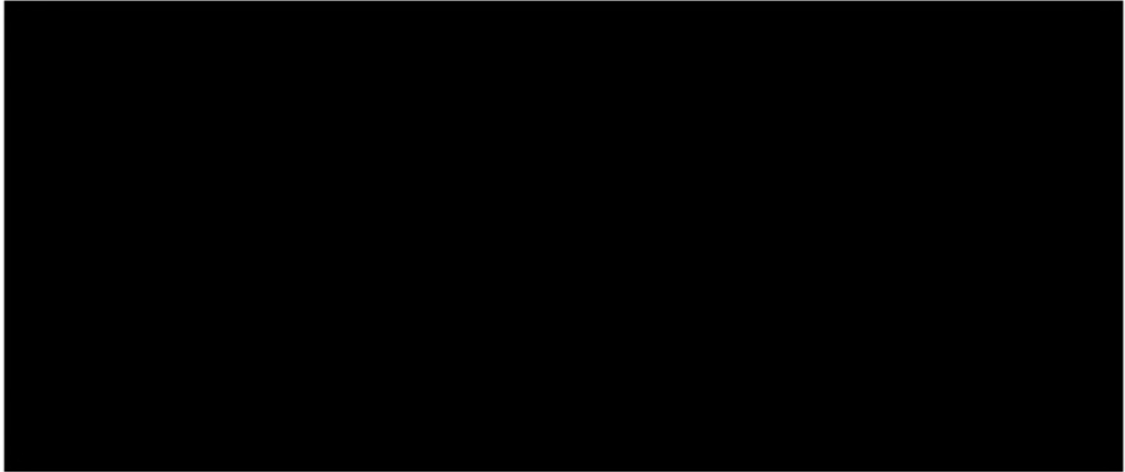
Für die Freie und Hansestadt Hamburg

(Behörde für Verkehr und Mobilitätswende)



Hannover, den

Für die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)



Kiel, den

Für das Land Schleswig-Holstein

(Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus)



Hamburg, den

Für die S-Bahn Hamburg GmbH

