

Verkehrsvertrag

Teilnetz Ostseeküste West



Überbrückung 12/2021 – 12/2025 nebst Option

Verkehrsvertrag

Teilnetz Ostseeküste-West Überbrückung (OKÜ)

zwischen

**den Ländern Mecklenburg-Vorpommern,
Schleswig-Holstein und Hamburg
federführend vertreten durch das
Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-
Vorpommern**

- nachfolgend „Länder“ oder „Auftraggeber“- genannt -

und

der DB Regio AG

- nachfolgend „EVU“ oder „Auftragnehmer“ genannt -

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

**über die
Erbringung von Verkehrsleistungen
im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

Inhaltsverzeichnis

Präambel	5
Vertragsgrundlagen	6
§ 1 Gegenstand	6
§ 2 Aufgabenträgerschaften und Rechtsstellungen	6
§ 3 Bestandteile des Vertrages	7
Leistungspflichten	8
§ 4 Fahrplanmäßiger Leistungsumfang	8
§ 4a Verträge über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur	8
§ 5 Fortschreibung der Jahresfahrpläne	11
§ 6 Qualität	12
§ 7 Tarif, Verkehrsverbünde	12
§ 8 Marketing und Kommunikation	14
Kooperationspflichten	15
§ 9 Ständige Zusammenarbeit der Vertragspartner	15
§ 10 Informations- und Berichtspflichten	15
§ 11 Kooperation mit anderen Unternehmen im ÖPNV	16
Finanzierung	17
§ 12 Vertraglicher Zuschuss	17
§ 13 Auswirkungen von Veränderungen der Leistungsvorgaben	22
§ 14 (freibliegend)	23
Leistungsstörungen	23
§ 15 Leistungsstörungen und Anschlusssicherung	23
§ 16 Verpflichtungen gegenüber den Reisenden, Fahrgastrechte	24
§ 17 Betriebsaufnahme, Fahrzeugeinsatz	25
Schlussbestimmungen	26
§ 18 Laufzeit, Kündigung, Verlängerungsoption	26
§ 19 Schlichtung	28
§ 20 Gerichtsstand	28
§ 21 Gesellschaftsrechtliche Änderungen des Auftragnehmers	28

§ 22 Kontrolle der Einhaltung von geschuldeten Mindestarbeitsbedingungen	29
§ 23 Bleibt frei	30
§ 24 Formerfordernis, Salvatorische Klausel, Vertragsurkunde	30

Anlagen

Anlage 1 Leistungsumfang

Anlage 1a Musterfahrplan fiktives Fahrplanjahr

Anlage 2 Qualität

Anlage 3 Statusberichte

Anlage 4 Fahrzeuge und Fahrzeugeinsatz

Anlage 5 Angebot der DB Regio AG vom [Datum]

Anlage 6 Tarif, Verkehrsverbünde

Anlage 6.1 Tarifierforderungen für das Gesamtnetz **Änd. nach Verh. 20.07.21**

Anlage 6.2 Weitere Gemeinschaftstarife **Änd. nach Verh. 20.07.21**

Anlage 7 Ausgefülltes Kalkulationsschema vom [Datum]

Grundlaufzeit 2021 – 2025

Optionsfall gesondert **Änd. nach Verh. 20.07.21**

Präambel

Mit dem vorliegenden Verkehrsvertrag soll auf den Linien des Teilnetzes Ostseeküste-West Überbrückung ein attraktiver Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gewährleistet werden. Das Angebot nach diesem Vertrag erstreckt sich länderübergreifend auf Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und die Freie und Hansestadt Hamburg (im folgenden Hamburg genannt).

Der SPNV im Teilnetz Ostseeküste-West Überbrückung soll zu einem Nahverkehrssystem beitragen, das eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.

Im Interesse der individuellen Mobilitätsbedürfnisse sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Sicherung der Mobilität im Rahmen der Daseinsvorsorge,
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Regionen,
- Verbesserung der Verknüpfung der Regionen in den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein sowie der Metropolregion Hamburg entsprechend den ausgeprägten Verkehrsströmen,
- Schaffung von Anreizen zur Verkehrsverlagerung.

Hierzu werden die Vertragspartner eng zusammenarbeiten und sich laufend abstimmen.

Die betroffenen Aufgabenträger haben festgelegt, die Angebote des SPNV im Teilnetz Ostseeküste West unter der Federführung des Landes Mecklenburg-Vorpommern zu bündeln. Dem Eisenbahnverkehrsunternehmen steht somit ein Vertragspartner zur Verfügung.

Dieses vorausgeschickt, wird zwischen den Ländern und der DB Regio AG folgender Verkehrsvertrag geschlossen:

Vertragsgrundlagen

§ 1 Gegenstand

- (1) Der Vertrag regelt Art, Umfang, Qualität und Finanzierung von Verkehrsleistungen im SPNV auf den Linien des Teilnetzes Ostseeküste West. Gegenstand ist das Erbringen von bestimmten, fahrplanmäßig festgelegten Verkehrsangeboten zur Beförderung der Allgemeinheit im SPNV.
- (2) Es handelt sich bei diesem Vertrag um einen „Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes“ nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Gegenstand ist die Erbringung eines fahrplanmäßig festgelegten Verkehrsangebots zur Bedienung der Allgemeinheit im öffentlichen Personennahverkehr.

§ 2 Aufgabenträgerschaften und Rechtsstellungen

- (1) Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist gemäß § 1 Absatz 2 RegG und § 3 Absatz 1 ÖPNVG M-V Aufgabenträger und zuständige Behörde für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im SPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern. Das Land wird vom Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern vertreten.
- (2) Die mit diesem Vertrag begründeten Rechte und Pflichten des Landes Mecklenburg-Vorpommern werden von der VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) wahrgenommen, soweit im Weiteren oder nach schriftlicher Anzeige nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart
- (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 vertreten. Die Belange der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation können auch von der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) wahrgenommen werden. **Änd. nach Verh. 20.07.21**
- (5) Das Land Mecklenburg-Vorpommern nimmt auch die sich für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein nach den **Absätzen 3 und 4** 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) Vertragspartner und Auftragnehmer ist die DB Regio AG. Sie verfügt über alle gesetzlichen und eisenbahnrechtlichen Zulassungen, die zur Erbringung der vertraglichen Verkehrsangebote in SPNV erforderlich sind.

§ 3 Bestandteile des Vertrages

- (1) Das Angebot der DB Regio AG vom [REDACTED] ist Bestandteil des Vertrages, soweit hier nichts anderes vereinbart ist.
- (2) Bei Widersprüchen im Vertrag gelten die nachfolgenden Unterlagen in folgender Rangfolge:
 - der Wortlaut dieses Vertrages inklusive seiner Anlagen,
 - die Informationsschreiben/Verhandlungsprotokolle der VMV an die DB Regio AG im Verfahren zur Vergabe des hiesigen Vertrags (bei Widersprüchen gehen die späteren Schreiben vor),
 - das Angebot der DB Regio AG vom [REDACTED] (**Anlage 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 der DB Regio AG ist ausgeschlossen.

Leistungspflichten

§ 4 Fahrplanmäßiger Leistungsumfang

- (1) Die DB Regio AG erbringt die in der **Anlage 1** vereinbarten Verkehrsangebote im SPNV auf den dort genannten Strecken bzw. Linien im Umfang der fahrplanmäßig bestellten Leistung in Zugkilometern (Zugkm). Darüber hinaus enthält **Anlage 1a** einen Musterfahrplan auf der Grundlage eines fiktiven Fahrplanjahres (365 Tage), der als Referenzgröße im Falle von Leistungsänderungen dient.
- (2) Die Vertragspartner unterrichten sich während des Fahrplanjahres über fahrplantechnische Änderungswünsche laufend, begründen diese und stellen vor deren Umsetzung Einvernehmen her.
- (3) Fahrplanmäßige Leistungen können bei Beibehaltung des vereinbarten Zugkilometerumfangs jederzeit zeitlich und räumlich verändert werden (Umbestellung). Eine Zustimmung der DB Regio AG zu Umbestellungen ist nicht erforderlich. Die finanziellen Auswirkungen von Umbestellungen regelt § 13.
- (4) Die DB Regio AG ist für die Erstellung des Fahrplans verantwortlich. Die Erstellung muss unter Beachtung der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und Fristen erfolgen. Insbesondere sind die gesetzlichen Vorgaben zur Eisenbahninfrastrukturnutzung zu beachten. Der einzureichende Fahrplanentwurf ist der VMV neun Monate vor Beginn der betroffenen Fahrplanperiode schriftlich anzuzeigen.

Die DB Regio AG garantiert die fahrplanmäßige Gestaltung des Zugangebotes gemäß **Anlage 1**. Dies gilt insbesondere für Taktintervalle und die systematische Verknüpfung des Angebotes untereinander und zu weiterführenden SPNV-Linien.

§ 4a Verträge über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

- (1) Die Verhandlungen über die Nutzung der Infrastruktur führt die DB Regio AG solange eigenverantwortlich, wie das Land nicht von seinem Recht nach Abs. 5

Gebrauch macht. Sie schließt die notwendigen Infrastrukturnutzungsverträge ab.

- (2) Der Abschluss und die inhaltliche Ausgestaltung von Verträgen der DB Regio AG über die Nutzung der Infrastruktur bedürfen während der gesamten Laufzeit dieses Vertrages der vorherigen Zustimmung der Länder. Gleiches gilt für Veränderungen der Infrastruktur, soweit die DB Regio AG hierfür nach ihrem Rechtsverhältnis zum Infrastrukturunternehmen vorab ihre Zustimmung erklären muss. Die DB Regio AG 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 bei der DB Regio AG vorzulegen. Ein Änderungsverlangen der Infrastrukturunternehmen an mit der DB Regio AG geschlossenen Verträgen ist den Ländern unverzüglich nach Zugang bei der DB Regio AG vorzulegen. Erfüllt die DB Regio AG 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 der DB Regio AG zu zahlen gewesen wäre.
- (3) Die Länder sind berechtigt, an Verhandlungen zwischen der DB Regio AG 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 von der DB Regio AG 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) Zur Sicherung der mittel- und langfristigen Fahrplananforderungen nach diesem Verkehrsvertrag (z. B. ITF-Anforderungen) ist die DB Regio AG verpflichtet, Rahmenverträge bzw. gleichartige Vereinbarungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur abzuschließen bzw. gegebenenfalls von den Ländern abgeschlossene Rahmenverträge anzuwenden. Der Abschluss von Rahmenverträgen erfolgt entsprechend den geltenden gesetzlichen Regelungen. Die Inhalte dieser Verträge sind von den Vertragspartnern dieses Verkehrsvertrages vor dem Abschluss miteinander abzustimmen.
- (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 Infrastrukturunter-

nehmen durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) sowie zum Abschluss von Rahmenverträgen über die Benutzung von Schienenwegekapaazität mit den Infrastrukturunternehmen vor. Die Verträge der DB Regio AG über die Benutzung der Infrastruktur sind nach entsprechender Aufforderung durch die Länder zu kündigen, wenn diese gleichzeitig erklären, im Anschluss Vertragspartner der Infrastrukturunternehmen werden zu wollen. Soweit die Länder ihr Recht zur Verhandlungsführung und zum Abschluss von Nutzungsverträgen wahrnehmen, übernehmen sie gegenüber der DB Regio AG die Gewährleistung für die notwendigen Vorleistungen der Infrastrukturunternehmen. Gleiches gilt bei Wahrnehmung der sonstigen Rechte nach Satz 1, wenn und soweit die DB Regio AG darlegen und beweisen kann, dass durch das Vorgehen der Länder die eigenen Leistungen gegenüber den Ländern erschwert werden.

- (6) Die DB Regio AG legt den Ländern jeweils bis zum **30. Oktober** auf Grundlage des jeweils aktuellen Fahrplans und des jeweils geltenden Preissystems eine Prognose der Infrastrukturbenutzungsentgelte für das darauf folgende Kalenderjahr vor. Die so ermittelten voraussichtlichen Infrastrukturkosten werden bei der Ermittlung und Zahlung der Abschlagsbeträge gemäß § 12 Abs. 7 berücksichtigt.
- (7) Die DB Regio AG muss gegenüber den Ländern auf dessen Verlangen hin nachweisen, dass sie alle in den von ihr 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, schulden die Länder nur die Trassen- oder Stationspreise, die angefallen wären, wenn die DB Regio AG ihren Pflichten aus dem vorherigen Satz nachgekommen wäre. Unabhängig davon geht die DB Regio AG 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 die DB Regio AG der Aufforderung der Länder nachkommt, übernehmen die Länder die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendigen Kosten. Die DB Regio AG 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.

§ 5 Fortschreibung der Jahresfahrpläne

- (1) Die Vertragspartner schreiben das Angebot im Rahmen der Jahresfahrpläne fort. Die Fortschreibung ist in der **Anlage 1** zu dokumentieren.
- (2) Bleibt frei.
- (3) Bleibt frei
- (4) Bleibt frei
- (5) Bleibt frei
- (6) Bleibt frei
- (7) Die DB Regio AG kann nach Zustimmung der VMV über die in der **Anlage 1** des Vertrages genannten Verkehre hinaus – auch aufgrund von Verträgen mit Dritten – zusätzliche Verkehrsleistungen im SPNV auf den Strecken/Linien gemäß Anlage 1 eigenwirtschaftlich erbringen. Über den Umfang der zusätzlich durchgeführten Verkehrsleistungen ist jährlich in der Anlage 3 Bericht zu erstatten. Keiner Zustimmung bedürfen einmalige Sonderfahrten sowie Fahrten auf Strecken/Linien, für die kein Vertrag zwischen einem Aufgabenträger nach § 2 und einem EVU über einen fahrplanmäßigen Verkehr besteht.
- (8) 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.

§ 6 Qualität

- (1) Die DB Regio AG erbringt die Verkehrsleistungen gemäß Anlage 1 sowie die nach § 15 Abs. 2 gegebenenfalls erforderlichen Ersatzleistungen in der nach diesem Vertrag und seinen Anlagen definierten Qualität.
- (2) Bei Nichteinhaltung der Qualitätsanforderungen wird der Zuschuss nach § 12 gemindert. Die Minderung des jährlichen Zuschussbetrages nach § 12 ist auf einen jährlichen Betrag von [REDACTED] begrenzt. Einzelheiten zur Ermittlung einzelner Minderungsbeträge enthält die Anlage 2. Die Abrechnung etwaiger Minderungen erfolgt im Rahmen der Schlussrechnung nach § 12 Absatz 8.
- (3) Die VMV misst die Erfüllung einzelner Qualitätsanforderungen während der Vertragslaufzeit mittels eines in Anlage 2 beschriebenen Qualitätsbewertungssystems. U.a. wird danach jährlich eine Kundenbefragung durchgeführt. Dabei werden die Wichtigkeit der Qualitätskriterien und die Zufriedenheit mit den Qualitätskriterien ermittelt. Die Befragung im ersten Betriebsjahr bildet die Bewertungsbasis für das folgende Jahr. Einzelheiten regelt die Anlage 2.
- (4) Neben der Bewertung der subjektiven Qualitätskriterien erfolgt eine Bewertung der Pünktlichkeit, der Zugbegleitung und des Vertriebs nach Anlage 2.
- (5) Zum Fahrzeugeinsatz sind die Festlegungen nach § 17 zu beachten.
- (6) Die DB Regio AG hat zur Durchführung ihrer Leistungen Verträge mit Dritten, insbesondere mit der DB Netz AG und der DB Station&Service AG (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) abzuschließen. Werden Qualitätsanforderungen gemäß Anlage 2 aus Gründen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu vertreten hat, nicht erfüllt, wird dennoch von den Minderungsregelungen nach Absatz 2 Gebrauch gemacht.

§ 7 Tarif, Verkehrsverbünde

- (1) Es gelten bei den vertragsgegenständlichen Nahverkehrsleistungen die jeweils genehmigte Beförderungsbedingungen der Deutsche Bahn AG für die Produktklasse C (im weiteren „BB DB“ genannt) bzw. diesen ersetzend der Deutschlandtarifverbund ab dem bundesweiten Einführungszeitpunkt, vorbehaltlich der Regelungen in Absatz 3. Die DB Regio AG hat die entsprechenden Tarifgenehmigungen gemäß AEG § 12 einzuholen.

- (2) Einzelheiten zu den Tarifierfordernngen nach Absatz 1 und den weiteren anzuwendenden Tarifen regelt die Anlage 6. Die BB DB sind auch im Hinblick auf die Einhaltung der Bestimmungen der §§ 305 ff. BGB und der in diesem Vertrag geregelten Fahrgastrechte nach § 16 von der DB Regio AG festzulegen, anzuerkennen bzw. anzuwenden.
- (3) Für Verkehre innerhalb der Grenzen bestehender Tarifgemeinschaften bzw. Verkehrsverbünde gelten deren Regelungen, insbesondere Gemeinschaftstarife, Kooperationsverträge, Einnahmeaufteilungsverträge und sonstige Mitwirkungspflichten. Die DB Regio AG verpflichtet sich, ab Betriebsaufnahme folgende (weitere) Gemeinschaftstarife (Anlage 6.2) anzuwenden:
- Verbundtarif Warnow (VW-Tarif)
 - Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif)
 - Hamburger Verkehrsverbund (HVV-Tarif)
- Kommen weitere Gemeinschaftstarife hinzu, sind diese in die **Anlage 6** aufzunehmen. Bei Einführung weiterer Gemeinschaftstarife steht der DB Regio AG ein Anspruch auf Preisanpassung entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B zu.
- (4) Die DB Regio AG gewährleistet die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise aus dem Fahrausweisverkauf zu/aus angrenzenden Netzen in Deutschland oder dem Ausland. Weiterhin gewährleistet die DB Regio AG eine durchgehende Abfertigung zwischen den von der DB Regio AG bedienten Verkehrsstationen und den Verkehrsstationen der angrenzenden Bedienungsgebiete des SPNV und des Schienenpersonenfernverkehrs in Deutschland gemäß Anlage 6.1. Für die in Anlage 6.1 aufgeführten Ziele sichert die DB Regio AG eine durchgehende Abfertigung beim Fahrscheinverkauf in den Zügen zu.
- (5) Einnahmen aus durchgehender Abfertigung und Anerkennung fremder Tarifangebote haben die beteiligten Stellen aufzuteilen. Die Verträge zur Einnahmeaufteilung sind auf Verlangen der VMV vorzulegen.
- (6) Die DB Regio AG ist bereit, bei Einführung eines regionalen oder landesweit kompatiblen oder einheitlichen Tarifsystems für den ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern dieses ebenso anzuwenden. Die DB Regio AG sichert zu, die Vorbereitung und Einführung nach Kräften zu unterstützen. Die Vertragsparteien bilden dazu dann eine gemeinsame Arbeitsgruppe. Bei Einführung der in diesem Absatz genannten Tarife steht der DB Regio AG ein Anspruch auf Preisanpassung entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B zu.
- (7) Bleibt frei

§ 8 Marketing und Kommunikation

- (1) Für Marketing und Kommunikation stellt die DB Regio AG je Kalenderjahr mindestens EUR 95.000 zur Verfügung. Im Jahr nach der Betriebsaufnahme ist ein zusätzliches Marketingbudget in Höhe von EUR 30.000 vorzusehen und zu verwenden. Die erbrachten und abgestimmten Marketingleistungen der DB Regio AG (Marketingplan) sind zur nächsten Jahresplanung (spätestens zum 31.03. des Folgejahres) nachzuweisen bzw. vorzulegen (Tabelle). Dabei ist auch die vollständige Verwendung des in Satz 1 genannten Budgets für diese Marketingleistungen nachzuweisen. Etwaige nicht verwendete Beträge des Marketingbudgets müssen in Abstimmung mit den Ländern im Folgejahr für Marketingleistungen verwendet werden.
- (2) Marketing und Kommunikation der DB Regio AG für die Verkehrsangebote im SPNV gemäß **Anlage 1** orientieren sich an den jeweiligen spezifischen Marketingkonzepten der Vertragspartner und den Verpflichtungen gegenüber den Reisenden nach **§ 16**. Die DB Regio AG stimmt ihren jährlichen Marketingplan mit der VMV spätestens bis zum **30. Oktober** des Vorjahres ab.
- (3) Die DB Regio AG berücksichtigt bei Imagewerbung und Informationsbereitstellung insbesondere die Schnittstellen mit anderen Verkehrsunternehmen und den Verkehrsverbünden.
- (4) Die DB Regio AG veröffentlicht die Tarife und Fahrpläne des SPNV in von ihr herausgegebenen Fahrplänen und stellt die Veröffentlichung auf allen von ihr bedienten Verkehrsstationen sicher. Die Veröffentlichung auf den Verkehrsstationen umfasst die statische Fahrgastinformation (Mindeststandard) und entsprechend der technischen Ausstattung die akustische und/oder dynamische Fahrgastinformation. Darüber hinaus veranlasst die DB Regio AG eine Veröffentlichung in den nationalen und regionalen Fahrplanmedien (Print- und Onlineauskunft) zu den üblichen Bedingungen.
- (5) Die Veröffentlichung der Tarife und Fahrpläne gemäß **Absatz 4** in den Verkehrsverbünden unterliegt den dort getroffenen spezifischen Festlegungen (Bestandteile der **Anlage 6**).
- (6) Die DB Regio AG wird sich an der elektronischen Fahrplanauskunft Mecklenburg-Vorpommern bzw. den in Schleswig-Holstein und Hamburg genutzten Auskunftssystemen beteiligen. Die DB Regio AG stellt dafür ihren Fahrplandatenbestand kostenfrei für die elektronische Fahrplanauskunft zur Verfügung und trägt für die regelmäßige Pflege der zur Verfügung gestellten Daten Sorge. Darüber hinaus stellt die DB Regio AG ihren Fahrplandatenbestand für regions- und verkehrsträgerübergreifende

Weiterentwicklungen der Auskunftssysteme (insbesondere DELFI und länderspezifische Anwendungen) kostenfrei zur Verfügung.

- (7) Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit erfolgt in vertrauensvoller Zusammenarbeit.
- (8) Die DB Regio AG wird im Rahmen ihres Marketingkonzeptes eng mit den Tourismusverbänden zusammenarbeiten.

Kooperationspflichten

§ 9 Ständige Zusammenarbeit der Vertragspartner

- (1) Die Vertragspartner bilden eine gemeinsame Arbeitsgruppe. Diese behandelt alle während der Vorbereitung der Betriebsaufnahme und bei der Vertragsdurchführung auftretenden Fragen. Sofern länderübergreifende Belange dieses Vertrages berührt werden, werden auch die Aufgabenträger der Länder Schleswig-Holstein und Hamburg hinzugezogen.
- (2) Die Vertragspartner können im Einvernehmen bei Bedarf sachkundige Dritte hinzuziehen.
- (3) Die DB Regio AG verpflichtet sich, in den Gremien der Verkehrsverbünde und Tarifkooperationen, denen sie beigetreten ist, entsprechend der dort getroffenen Festlegungen mitzuarbeiten.
- (4) Die DB Regio AG verpflichtet sich, im Bedarfsfall an übergreifenden Fragen, die für die Verkehrsunternehmen des ÖPNV der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg von Interesse sind, mitzuarbeiten.

§ 10 Informations- und Berichtspflichten

- (1) Die DB Regio AG verpflichtet sich, alle ihr bekannten vorliegenden Daten, die zur Beurteilung

- der Fahrplangestaltung,
- von Infrastrukturmaßnahmen,
- zur Bedarfsermittlung von Investitionen sowie
- zur Gestaltung von Verkehrsauskunftssystemen,
- der Nachfrage- und Erlösdaten,
- zur Einspeisung in Datenbanksysteme der Aufgabenträger

erforderlich sind, auf Anforderung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

- (2) Ergebnisse von Verkehrszählungen und Verkehrserhebungen einschließlich Erkenntnisse über Fahrtzwecke und -bedürfnisse stellen sich die Vertragspartner gegenseitig unentgeltlich zur Verfügung.
- (3) Die Daten nach den Absätzen 1 und 2 stehen auch für den Datenaustausch mit den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein gemäß § 2 Absätze 3 – 5 sowie die Nutzung für Ausschreibungen von SPNV-Leistungen der Aufgabenträger zur Verfügung. Die sonstige Weitergabe der Daten nach den Absätzen 1 und 2 an Dritte ist nur mit gegenseitiger schriftlicher Zustimmung der Vertragspartner zulässig.
- (4) Die DB Regio AG verpflichtet sich, die VMV bzw. Unternehmen, die im Auftrag der VMV tätig sind, bei Verkehrserhebungen und Kundenbefragungen zu unterstützen. Insbesondere wird die DB Regio AG dazu nach Abstimmung der jeweiligen Maßnahme zwischen den Vertragspartnern dem beauftragten Personal den ungehinderten und unentgeltlichen Zugang zu ihren Zügen und Anlagen gewähren.
- (5) Die DB Regio AG liefert der VMV Statusberichte gemäß **Anlage 3**. Die **Anlage 3** trifft auch ergänzende Festlegungen für die Kommunikationswege mit den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein gemäß **§ 2 Absätze 3 – 5**.
- (6) Die DB Regio AG stellt der VMV sowie den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein für die Wahrnehmung der Qualitätsüberwachung nach diesem Vertrag je zwei Netzfahrkarten für das gemäß **Anlage 1** befahrene Streckennetz zur Verfügung.

§ 11 Kooperation mit anderen Unternehmen im ÖPNV

- (1) Bei der Erstellung der Fahrpläne stimmt sich die DB Regio AG mit anderen Unternehmen im regionalen ÖPNV auf Schiene und Straße, aber auch mit dem Schienenpersonenfernverkehr sowie mit dem lokalen ÖPNV ab. Über hierbei auftretende Schwierigkeiten ist die VMV unverzüglich zu unterrichten.

- (2) Zur Herstellung der notwendigen Anschlussverbindungen trifft die DB Regio AG im Rahmen ihrer betrieblichen Möglichkeiten Vorsorge, dass auch bei geringfügigen Verspätungen die Anschlusssicherheit gewahrt bleibt. Über entsprechende Wartezeitvorschriften hat sich die DB Regio AG mit den anderen Verkehrsunternehmen des ÖPNV abzustimmen. Zum Inhalt der Vereinbarungen ist die VMV zu informieren. Solange eine Vereinbarung noch nicht zustande gekommen ist, ist mitzuteilen, welche Punkte strittig sind.

Finanzierung

§ 12 Vertraglicher Zuschuss

- (1) Die Zahlung des Zuschusses in voller Höhe setzt voraus, dass die Verkehrsleistungen vertragsgemäß erbracht werden. Die nicht vertragsgemäße Erbringung der Leistung mindert den Zuschussanspruch nach den Regelungen in **Anlage 2** und **Anlage 4**. Sind die Folgen von Abweichungen von der geschuldeten Qualität nicht in diesen Anlagen geregelt, bemisst sich die Minderung des Zuschusses nach § 638 Abs. 3 BGB. Die Minderung des Zuschusses enthebt die DB Regio AG nicht von der Verpflichtung, die Ursachen der Schlechtleistung unverzüglich zu beseitigen.
- (2) Für die Erbringung der nach diesem Verkehrsvertrag festgelegten Verkehrsleistungen gemäß **Anlage 1** erhält die DB Regio AG vorbehaltlich der in diesem Vertrag enthaltenen Regelungen zur Anpassung des Zuschussbetrages und vorbehaltlich etwaiger Minderungen gemäß Abs. 1 eine Zuschusszahlung nach **Anlage 7** (Kalkulation zum Angebot der DB Regio AG).
- (3) Ab dem Jahr 2022 erhalten die Vertragspartner das Recht, jeweils mit Wirkung ab Jahresbeginn Anpassung der Kosten zu verlangen. Angepasst werden die im Angebot der DB Regio AG ausgewiesenen Kostenpositionen laut **Anlage 7, Tabellenblatt 5, Position 9a, 9b**. Die übrigen Kostenbestandteile am Zuschuss (ohne Infrastruktur) sind während der Laufzeit des Vertrages unveränderlich.

Erstanpassung der Kosten (ab dem Jahr 2022 möglich)

Für die erste Anpassung im Jahr 2022 ist die Veränderung des Standes des im Jahr 2022 veröffentlichten Index für das Jahr 2021 im Vergleich Jahr 2020 maßgebend.

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 7** enthalten eine Beispielrechnung zur Wertsicherung.

- (3a) Die Kostenanpassung berechnet sich nach der Entwicklung folgender Indizes:
1. Personalkosten (siehe ausgewiesener Anteilswert Personal unter Tabellenblatt 5, Position 9a des Kalkulationsschemas, **Anlage 7**): 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).
 2. Energiekosten für die elektrisch zu erbringenden Verkehrsleistungen (siehe ausgewiesener Anteilswert Energie unter Tabellenblatt 5, Position 9b des Kalkulationsschemas, **Anlage 7**): 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).
- (3b) Werden die im Absatz 3a 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.
- (3c) 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.

- (3d) Die Abschlagszahlungen werden erstmals im übernächsten Monat nach Eingang des im vorangegangenen Absatz angesprochenen Verlangens beim jeweils anderen Vertragspartner angepasst. Ansprüche der Vertragspartner aus den Monaten vor der Anpassung der Abschlagszahlungen rückwirkend bis zum Jahresbeginn werden in der Schlussrechnung für das jeweilige Jahr berücksichtigt.
- (3e) Sollte sich im Falle der Umbasierung von Indexwerten durch das Statistische Bundesamt 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 Aufsatzzpunkt für die anstehende Fortschreibung auf Basis des neuen Index.
- (3f) Sollte einer der genannten Indizes während der Vertragslaufzeit durch das Statistische Bundesamt nicht fortgeführt werden, so wird der Index angewendet, dessen Anwendung das Statistische Bundesamt anstelle des nicht fortgeführten Index empfiehlt. Sofern ein anderer Index des Statistischen Bundesamtes 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 das Statistische Bundesamt keinen Index, so findet, sofern ein übergeordneter Index existiert, dieser Anwendung, wenn nicht ein anderer vom Statistischen Bundesamt veröffentlichter Index dem nicht fortgeführten Index näher kommt.
- (4) Die Tarifeinnahmen stehen der DB Regio AG zu und werden von ihr versteuert. Der Umfang der Tarifierlöse sowie der Erlöse aus Gemeinschaftsangeboten sind jährlich gemäß **Anlage 3** sowie auf Verlangen der VMV bei Tarifanpassungen gemäß **§ 7** gegebenenfalls auch differenziert nach Tarifarten bzw. -angeboten nachzuweisen.
- (4a) Das Risiko für die Höhe der Erlöse gemäß Abs. 4 trägt die DB Regio AG nach den folgenden Maßgaben:

- Wenn und soweit die Erlöse in einem Jahr unterhalb des von der DB Regio AG für dieses Jahr kalkulierten Garantiewertes (Zeile 9 der Anlage 7, Tabellenblatt 5a) liegen, gleichen die Auftraggeber die Differenz zwischen den Erlösen und dem Garantiewert zusätzlich zu der Zuschusszahlung gemäß Abs. 2 aus.
- Wenn und soweit die Erlöse in einem Jahr oberhalb des von der DB Regio AG für dieses Jahr kalkulierten Schwellenwertes für die Durchreichung von Mehrerlösen (Zeile 10 der Anlage 7, Tabellenblatt 5a) liegen, werden die oberhalb dieses Schwellenwertes liegenden Erlöse von der Zuschusszahlung gemäß Abs. 2 abgezogen.

Etwaige Ausgleichsbeträge im Falle von Mindererlösen oder Abzugsbeträge im Falle von Mehrerlösen werden im Rahmen der Schlussrechnung gemäß Abs. 8 ermittelt.

- (5) Die Entgelte für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Infrastrukturentgelte für Trasse/Verkehrsstationen) werden während der Laufzeit des Vertrages bei der Berechnung des Zuschusses als durchlaufende Kostengrößen berücksichtigt, soweit diese Entgelte für die Erbringung der fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen anfallen. Dies gilt ebenso für Veränderungen der Infrastrukturentgelte, die sich aus der Fortschreibung der Jahresfahrpläne nach **§ 5** ergeben.
- (6) Die DB Regio AG verpflichtet sich, nach schriftlicher Aufforderung durch die VMV eisenbahn-, verwaltungs-, zivil-, straf- und kartellrechtlich außergerichtlich und gerichtlich gegen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorzugehen, wenn die VMV der Auffassung ist, dass die Infrastrukturbenutzungsgebühren unangemessen oder missbräuchlich ausgestaltet sind. Die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendigen Kosten einschließlich der gesetzlichen Rechtsanwaltsgebühren der Gegenseite sowie der Gerichtskosten trägt die VMV. Diese Kosten werden im Rahmen der Zahlung des Zuschussbetrages p. a. nach **§ 12** berücksichtigt. Die Erstattung dieser Kosten erfolgt gegen Vorlage der entsprechenden Nachweise im Rahmen der Schlussrechnung nach **§ 12 Absatz 8**.
- (7) Der Zuschussbetrag p. a. ist in monatlichen auf **EUR 1.000** gerundeten Abschlagszahlungen in Höhe von jeweils einem Zwölftel des jährlichen Zuschussbetrags zum 20. eines Monats auf ein Konto der DB Regio AG zu überweisen. Treffen die Regionalisierungsmittel des Bundes verspätet bei den Ländern Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern oder Schleswig-Holstein ein, erfolgt die Zahlung unverzüglich nach Eingang bei der VMV. Bei einer vollständigen oder teilweisen Zahlung des Abschlagsbetrages nach Ablauf

des Monats, in dem die Zahlung fällig gewesen wäre, schuldet die VMV Verzugszinsen ab dem in Satz 1 genannten Zeitpunkt. Der DB Regio AG steht es frei, für aus der verspäteten Zahlung des Abschlagsbetrages resultierende Schäden darüber hinausgehenden Schadenersatz zu verlangen. Die Nachweispflicht für die Schäden trifft die DB Regio AG. Die VMV informiert die DB Regio AG sofort über derartige Zahlungsverzögerungen.

- (8) Spätestens am 15. Juli des Folgejahres erfolgt – sofern die Statusberichte nach **§ 10 Absatz 5** vollständig vorliegen – die Schlussrechnung. In ihr wird der geschuldete Ausgleichsanspruch für das jeweils vorherige Jahr ermittelt. Für die Jahre 2021 und 2022 erfolgt eine gemeinsame Schlussrechnung bis zum 15.07.2023.
- (9) Für die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der im Rahmen dieses Vertrages zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel finden die Vorschriften der Landeshaushaltsordnung Mecklenburg-Vorpommern Anwendung. Dies gilt auch für die in den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein erbrachten Angebote im SPNV gemäß **Anlage 1**.
- (10) Die Vertragspartner gehen unter Bezugnahme auf die Beschlüsse der Finanzministerkonferenz vom 23. Juni 1994 und 18. Mai 1995 davon aus, dass die in diesem Vertrag geregelten Zuschusszahlungen nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Sollte entgegen dieser Annahme für Leistungen nach diesem Vertrag Umsatzsteuer geschuldet werden, so erhöht sich der Zuschuss um diese sowie – falls und soweit diese nicht durch die DB Regio verursacht wurden – um die von der DB Regio AG zu entrichtenden Zinsen auf Steuernachzahlungen.
- (11) Erhält die DB Regio AG für die Erbringung der Verkehrsleistungen nach diesem Vertrag aus öffentlichen Mitteln Zuwendungen oder Zuschüsse außerhalb des Regelungsgehaltes dieses Vertrages, sind sich daraus ergebende Kapitalkostensparnisse, Rationalisierungsvorteile, Erlössteigerungen oder sonstige Vorteile anteilig bedarfsmindernd auf den Zuschussbetrag anzurechnen.
- (12) Ansprüche der DB Regio AG für die Beförderung von Personen mit Zeitfahr- ausweisen des Ausbildungsverkehrs gemäß § 6a AEG für die diesem Vertrag unterliegenden Verkehrsleistungen und nach SGB IX (Vom Hundertsatz) sind im Zuschuss preismindernd einkalkuliert. Änderungen an der Berechnungsgrundlage führen zu einer Anpassung des Zuschussbetrages.

§ 13 Auswirkungen von Veränderungen der Leistungsvorgaben

- (1) Umbestellungen im Sinne von § 4 Absatz 3 führen nicht zu einer Veränderung des Zuschussbetrages p. a., wenn diese lediglich geringfügig (in Summe p.a. < 1 % p.a. im Vergleich zur Kalkulation) veränderte Fahrausweiserlöse zur Folge haben und nicht zu einer Veränderung des Ressourcenbedarfes (Personal, Fahrzeuge) führen. Andernfalls ist der Zuschussbetrag nach § 2 Nr. 3 VOL/B anzupassen.
- (2) Angebotsausweitungen ohne Änderung des Ressourcenbedarfes (Personal, Fahrzeuge) werden mit dem aktuellen Zuschusssatz für Grundleistungen je Zugkm (**Anlage 7**, Tabellenblatt 7, Position 7) bewertet.
- (3) Angebotsausweitungen, die eine Änderung des Ressourcenbedarfes (Personal, Fahrzeuge) zur Folge haben, führen zu einer Änderung der Zuschussbetrages nach § 2 Nr. 3 VOL/B.
- (4) Angebotsminderungen verringern den Zuschussbetrag p. a.. Hierbei wird der aktuelle Zuschusssatz je Zugkm ungekürzt zugrunde gelegt, soweit sich die Anzahl der jährlich zu erbringenden Zugkm durch die Angebotsminderung nicht um mehr als **3,0 %** im Verhältnis zu dem mit Vertragsschluss vereinbarten Ausgangswert verringert. Ansonsten ist der Zuschussbetrag je Zugkm nach § 2 Nr. 3 VOL/B anzupassen.
- (5) Ist einer der Vertragspartner der Auffassung, dass eine Anpassung des Ausgleichsbetrages nach § 2 Nr. 3 VOL/B vorgenommen werden muss, ist dieser für das Vorliegen der hierfür im Vertrag aufgestellten Voraussetzungen beweispflichtig. Wird eine Anpassung des Zuschussbetrages nach § 2 Nr. 3 VOL/B notwendig, ist die DB Regio AG zur weitest gehenden Minderung ihrer Aufwendungen verpflichtet. Sie muss sich dasjenige anrechnen lassen, was sie unter Verstoß gegen diese Minderungspflicht nicht erspart oder durch eine anderweitige Verwendung ihrer Betriebsmittel oder ihres Personals erwirbt oder böswillig zu erwerben unterlässt. Bei der Anpassung des Zuschussbetrages werden die wegen der Leistungsveränderung zu erwartenden Veränderungen bei den Fahrausweiserlösen berücksichtigt. Die VMV kann die Überprüfung der einzelnen Angaben der DB Regio AG durch einen von ihr beauftragten Wirtschaftsprüfer oder Sachverständigen verlangen. Die DB Regio AG hat die Überprüfung zu unterstützen. Der Wirtschaftsprüfer oder Sachverständige entscheidet verbindlich und abschließend über die Anpassung des Zuschussbetrags und über die Kosten seiner Tätigkeit. Der Wirtschaftsprüfer oder Sachverständige ist verpflichtet, die Vertragspartner vor Bekanntgabe seiner endgültigen Entscheidung zu dieser anzuhören. § 319 BGB bleibt unberührt. Bei der Entscheidung über die Kosten seiner Tätigkeit hat der Wirtschaftsprüfer oder Sachverständige zu

berücksichtigen, in welchem Maße er der Position der jeweiligen Vertragspartei gefolgt ist.

§ 14 (Bleibt frei)

Leistungsstörungen

§ 15 Leistungsstörungen und Anschlusssicherung

- (1) Die DB Regio AG ist verpflichtet, die Folgen einer Leistungsstörung unverzüglich zu beseitigen, sofern die Leistungsstörung von ihr zu vertreten oder beeinflussbar ist. Dies gilt insbesondere für die Sicherstellung der Beförderung der Reisenden und die Anschlusssicherung zu anderen Verkehren.
- (2) Bei Zugausfällen ist die DB Regio AG zur Ersatzleistung verpflichtet. Die Ersatzleistung kann wahlweise durch andere als die vereinbarten Fahrzeuge oder durch Busbedienung (Schienenersatzverkehr (SEV) oder Busnotverkehr) erbracht werden. Einzelheiten regeln **VV Anlage 2, Punkt 2.2.**
- (3) Bei Zugausfällen hat die DB Regio AG mit Ausnahme der Regelungen nach den **Absätzen 6 bzw. 8** keinen Anspruch auf den Zuschuss. Der Abzug vom Zuschuss errechnet sich durch das Produkt der ausgefallenen Zugkm mit dem hierfür jeweils geltenden Zuschusssatz pro Zugkm im betroffenen Jahr.
- (4) Verspätete Züge werden bei der Ermittlung und Bewertung der Angebotsqualität nach **§ 6** berücksichtigt. Einzelheiten regelt die **Anlage 2, Punkt 1.2.**
- (5) Ersatzleistungen auf Grund vorhersehbarer Betriebsstörungen, z. B. in Folge von Baumaßnahmen, bedürfen vor Einrichtung der Zustimmung der jeweils betroffenen Länder. Einzelheiten regeln **VV Anlage 2, Punkt 2.2.3.**

- (6) Führen vorhersehbare Betriebsstörungen nach Absatz 5 zu längerfristigen Beeinträchtigungen der Betriebs- und Umlaufplanung der DB Regio AG, die über einen ununterbrochenen Zeitraum von **4 Wochen** im Jahr hinausgehen, ist ein finanzieller Ausgleich in Höhe des ohne die Betriebsstörung zu zahlenden Zuschusssatzes je Zugkm abzüglich ersparter Aufwendungen der DB Regio AG zu vereinbaren. Die Beweislast obliegt der DB Regio AG. Die DB Regio AG wird die VMV gegebenenfalls im Vorfeld entsprechender Betriebsstörungen rechtzeitig unterrichten.
- (7) Sind Zugausfälle auf eine unvorhersehbare Betriebsstörung zurückzuführen, ist ein Busersatzverkehr (BEV) einzurichten. Einzelheiten regelt **VV Anlage 2, Punkt 2.2.1 und Punkt 2.2.2**.
- (8) Bleibt frei
- (9) Die Abgeltung notwendiger Ersatzleistungen, die als Busbedienung erbracht werden, erfolgt bei vorhersehbaren Betriebsstörungen nach **Absatz 5** bzw. unvorhersehbaren Betriebsstörungen nach **Absatz 7** nach den Regelungen in VV Anlage 2, Punkt 2.3
- (10) Weitergehende Ansprüche bei Leistungsstörungen – auch bei gegebenenfalls entstehendem zusätzlichem Aufwand – hat die DB Regio AG aus diesem Vertrag nicht.

§ 16 Verpflichtungen gegenüber den Reisenden, Fahrgastrechte

- (1) Die DB Regio AG ist Vertragspartner der Reisenden. Sie wendet unbeschadet der folgenden Absätze 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 sowie bestehende Kundengarantien (insbesondere NAH.SH – Kundengarantie gemäß Anlage 6.2), die den Fahrgästen darüber hinausgehende Rechte gewähren, sind von der DB Regio AG zusätzlich anzuwenden.
- (2) Die DB Regio AG erkennt einen Anspruch der Reisenden auf richtige Information, die Ausweisung der im Einzelfall günstigsten Verbindung und Fahrkarte sowie die Sicherstellung der Weiterbeförderung bei Leistungsstörungen an..
- (3) Bei Verspätung oder Ausfall von Zügen trägt die DB Regio AG zur Sicherung

von Anschlüssen Sorge. Die DB Regio AG gewährleistet insbesondere jederzeit eine rechtzeitige und umfassende Information der betroffenen Reisenden. Von Verspätung oder Ausfall von Zügen betroffene Reisende werden von der DB Regio AG nach den gesetzlichen Regelungen entschädigt.

- (4) Die DB Regio AG hält Vertrieb nach **Anlage 6** vor. Weiterhin werden den Reisenden die Möglichkeiten der telefonischen Betreuung („Info-Telefon“) und des Abrufs von Informationen über das Internet (Homepage) angeboten. Zu allen Bereichen der Kundenbetreuung ist eine aktuelle Informationsvermittlung von der Betriebsleitstelle sicherzustellen.
- (5) Bleibt frei
- (6) Bleibt frei
- (7) Die DB Regio AG arbeitet mit der Mobilitätsservicezentrale (MSZ) als Single Point of Contact zusammen. Sie stellt der MSZ die erforderlichen Daten bereit und setzt die von der MSZ vermittelten Beförderungswünsche um. Die DB Regio AG ist bereit, auf Anforderung des Auftraggebers selbst in ein Vertragsverhältnis für den Betrieb der MSZ einzutreten. Die hierfür entstehenden Kosten erstatten der Auftraggeber auf entsprechenden Nachweis durch die DB Regio AG.
- (8) Die DB Regio AG verpflichtet sich, auf Anfragen und Beschwerden von Reisenden angemessen zu reagieren. Schriftliche Beschwerden von Reisenden (Brief, Fax oder E-Mail) sind innerhalb von 10 Arbeitstagen, gegebenenfalls zunächst in Form einer Zwischennachricht, zu beantworten. Die VMV wird auf Anfrage zu Art und Inhalt der Beschwerden sowie zu den ergriffenen Gegenmaßnahmen unterrichtet.

§ 17 Betriebsaufnahme, Fahrzeugeinsatz

- (1) Die DB Regio AG gewährleistet die uneingeschränkte Betriebsaufnahme mit Beginn des Jahresfahrplans 2022 (am 12. Dezember 2021).
- (2) Bleibt frei
- (3) Bleibt frei
- (4) Bleibt frei

- (5) Bleibt frei
- (6) Bleibt frei
- (7) Bleibt frei
- (8) Bleibt frei
- (9) Die DB Regio AG verpflichtet sich, während der Vertragslaufzeit Fahrzeuge gemäß **Anlage 4** einzusetzen. Dabei ist der vereinbarte Qualitätsstandard zu gewährleisten. Die Bewertung eines abweichenden Fahrzeugeinsatzes ist in der **Anlage 4, Punkt 4.2 einschließlich Anhang 4** Fahrzeugmängelkatalog geregelt. Die Abweichungen im Fahrzeugeinsatz sind in die monatlichen Statusmeldungen bzw. Sonderstatusberichte gemäß **Anlage 3** aufzunehmen.

Schlussbestimmungen

§ 18 Laufzeit, Kündigung, Verlängerungsoption

- (1) Der Vertrag tritt mit Unterzeichnung in Kraft. Die Angebote im SPNV nach diesem Vertrag sind ab Beginn des Jahresfahrplanes 2022 (am 12. Dezember 2021) über eine Laufzeit von 4 Jahren zu erbringen. Der Vertrag endet mit Ablauf des Jahresfahrplanes 2025 (am 13. Dezember 2025), sofern sich seine Laufzeit nicht nach Absatz 3 verlängert.
- (2) Eine vorzeitige Kündigung des Vertrages seitens der Länder aus wichtigem Grund ist unter den Voraussetzungen des § 314 BGB möglich. Ein wichtiger Grund, der unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses unzumutbar macht, kommt insbesondere in Frage,
 - wenn die DB Regio AG die Zulassung nach § 6 AEG verliert,
 - wenn die DB Regio AG ihre Zahlungen einstellt, über ihr Vermögen ein Insolvenz- oder gerichtliches Vergleichsverfahren eröffnet oder mangels Masse abgelehnt wird, ein außergerichtliches Vergleichsverfahren stattfindet oder eine sonstige wesentliche Verschlechterung eintritt, die befürchten lässt, dass die DB Regio AG ihren Verpflichtungen zeitweise oder dauerhaft nicht

- nachkommen wird,
 - wenn die DB Regio AG dauerhaft oder wiederholt und schuldhaft trotz mindestens zweimaliger schriftlicher Abmahnung gegen ihre vertrag- lichen Verpflichtungen verstößt,
 - wenn die Betriebsaufnahme nicht vertragsgemäß nach **§ 17** erfolgt,
 - wenn sich die gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse, insbesondere die Beteiligungsverhältnisse, so verändern, dass sich in Bezug auf die eisenbahnrechtliche Eignung der Gesellschaft oder deren Möglichkeit zur ordnungsgemäßen Vertragserfüllung berechnete Zweifel ergeben.
- (3) Die Länder haben das Recht, die Laufzeit des Vertrages um die Fahrplanjahre 2026 („1. Optionsjahr“) und 2027 („2. Optionsjahr“) zu verlängern. In diesem Fall endet die Vertragslaufzeit bei Ausübung der Option für das 1. Optionsjahr am **12.12.2026** bzw. bei der Ausübung der Option für das 2. Optionsjahr am **11.12.2027** (jeweils letzter Betriebstag). Von diesem Recht müssen die Länder hinsichtlich der Option für das 1. Optionsjahr im Rahmen der Zuschlagserteilung und hinsichtlich der Option für das 2. Optionsjahr bis spätestens zum **31.12.2023** Gebrauch machen. Eine weitere Vertragsverlängerung ist ausgeschlossen. Der dem Verkehrsunternehmen nach § 12 zustehende Zuschussbetrag bemisst sich in diesem Fall nach der diesbezüglichen Kalkulation des verbindlichen Angebotes. **Änd. nach Verh. 20.07.21**
- (4) Im Falle der Ausübung der Option für das 1. Optionsjahr durch die Länder ist es der DB Regio AG gestattet, bei der Leistungserbringung anstelle von maximal 10 % der nach diesem Vertrag einzusetzenden Fahrzeuge gleichwertige Doppelstockfahrzeuge einzusetzen. Im Falle der Ausübung der Option für das 2. Optionsjahr durch die Länder ist es der DB Regio AG gestattet, bei der Leistungserbringung anstelle der nach diesem Vertrag einzusetzenden Fahrzeuge gleichwertige Doppelstockfahrzeuge (Bauarten ab „Dosto 2003“ oder jünger, Beibehaltung Niederfluranteil 580 mm Einstiegshöhe (mind. gemäß **Anlage 4 Anh. 2**, Blatt UT6-7) und bezüglich der Zugkapazität mind. 480 vollwertige Sitzplätze) – ggf. auch ohne WLAN – in einem technisch und optisch einwandfreien Wartungszustand einzusetzen. Im Falle des Einsatzes solcher Fahrzeuge im 2. Optionsjahr werden sich die Vertragsparteien auf eine Anpassung der Zuschusszahlung verständigen, die einem etwaigen verminderten Qualitäts- oder Ausstattungsstandard der Fahrzeuge entspricht. **Änd. nach Verh. 20.07.21**

§ 19 Schlichtung

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei grundlegenden Meinungsverschiedenheiten über den Inhalt, die Wirksamkeit oder die Durchführung dieses Vertrages den Versuch einer Schlichtung zu unternehmen.
- (2) Die Schlichtung kann von jedem Vertragspartner in Textform angerufen werden. Die Anrufung der Schlichtung hemmt die Verjährung; die Hemmung endet drei Monate nach Vorlage eines Schlichtungsvorschlags durch die Schlichtungskommission oder nachdem ein Vertragspartner die Schlichtung schriftlich für gescheitert erklärt, spätestens aber 30 Jahre nach Anrufung der Schlichtung. Es wird innerhalb eines Monats nach Anruf der Schlichtung eine Schlichtungskommission aus fünf Mitgliedern einberufen. Die Schlichtungskommission setzt sich aus zwei Mitgliedern jeder Vertragspartei sowie einem von den Vertragsparteien einvernehmlich zu benennenden Vorsitzenden zusammen. Kommt eine einvernehmliche Einigung zur Benennung des Vorsitzenden nicht zustande, wird der Präsident des Oberlandesgerichts Rostock gebeten, einen Vorsitzenden zu benennen.
- (3) Die Schlichtungskommission arbeitet mit dem Ziel, innerhalb von zwei Monaten eine einvernehmliche Beilegung der Streitfragen zu erreichen.
- (4) Sofern eine Schlichtung nicht erfolgreich ist, steht der Rechtsweg offen.

§ 20 Gerichtsstand

Alleiniger Gerichtsstand ist Schwerin.

§ 21 Gesellschaftsrechtliche Änderungen des Auftragnehmers

Die DB Regio AG teilt der VMV alle wesentlichen Änderungen ihrer gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse mit, soweit diese auf die Vertragsdurchführung von Auswirkung sein könnten. Dies gilt für Änderungen des haftenden Kapitals, Gewinnabführungs-, Beherrschungs- und Konzerneingliederungsverträge. Erfolgen Änderungen im Handelsregistereintrag, ist die VMV dazu mit der Vorlage eines aktuellen Handelsregisterauszuges zu informieren.

§ 22 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 die DB Regio AG bei der Erbringung der im Land Mecklenburg-Vorpommern zu erbringenden Verkehrsleistungen ihre Verpflichtungen gemäß ihrer „Erklärung zur Tariftreue und zum Mindestentgelt“ (**Formblatt F.3**) 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 der DB Regio AG und ihren Nachunternehmern geschlossenen Verträge nehmen. Die DB Regio AG ist verpflichtet, ihre Beschäftigten auf die Möglichkeit solcher Kontrollen hinzuweisen. Die DB Regio AG ist außerdem verpflichtet, vollständige und prüffähige Unterlagen zur Vornahme der Kontrollen bereitzuhalten und dem Land Mecklenburg-Vorpommern auf Verlangen unverzüglich vorzulegen.

Für jeden schuldhaften Verstoß der DB Regio AG gegen ihre Verpflichtungen aus der „Erklärung zur Tariftreue und zum Mindestentgelt“ (**Formblatt F.3**) ist die DB Regio AG 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. Die DB Regio AG ist zur Zahlung der Vertragsstrafe auch für den Fall verpflichtet, dass der von ihr beauftragte Nachunternehmer oder ein von diesem eingesetzter Nachunternehmer gegen seine nach § 9 Abs. 5 VgG M-V begründete Obliegenheit verstößt, sofern die DB Regio diesen Verstoß kannte oder kennen musste.

- (2) Das Land Schleswig-Holstein ist gemäß § 4 Abs. 3 des Vergabegesetzes Schleswig-Holstein (VGSH) befugt, zu kontrollieren, ob die DB Regio AG bei der Erbringung der im Land Schleswig-Holstein zu erbringenden Verkehrsleistungen ihre Verpflichtungen gemäß ihrer „Erklärung zur Tariftreue und zum Mindestentgelt“ (**Formblatt F.3**) einhält.

Für jeden schuldhaften Verstoß der DB Regio AG gegen ihre Verpflichtungen aus der „Erklärung zur Tariftreue und zum Mindestentgelt“ (**Formblatt F.3**) oder eine Vereitelung der Kontrollen nach Abs. 2 Satz 1 ist die DB Regio AG 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 Schloeswig-Holstein zu erbringenden Leistungen zu zahlen.

- (3) Für jeden schuldhaften Verstoß der DB Regio AG gegen ihre Verpflichtungen aus der „Erklärung zur Tariftreue und zum Mindestentgelt“ (**Formblatt F.3**) ist die DB Regio AG 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. Die DB Regio AG 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.

§ 23 (Bleibt frei)

§ 24 Formerfordernis, Salvatorische Klausel, Vertragsurkunde

- (1) Nebenabreden sind nicht getroffen. Nebenabreden und Änderungen des Vertrages bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für die Änderung der Schriftform selbst.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für einen der Vertragspartner unzumutbar wird, werden die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.
- (3) Soweit einem Vertragspartner zu diesem Vertrag vertraulich zu behandelnde Sachverhalte oder Betriebsgeheimnisse des anderen Vertragspartners bekannt werden, ist er zum Stillschweigen und zur Geheimhaltung verpflichtet.
- (4) Jeder Vertragspartner sowie die VMV erhalten eine Ausfertigung des

Vertrages. Gleiches gilt für Nebenabreden und Änderungen des Vertrages nach **Absatz 1**.

(5) Die **Anlagen 1 bis 7** sind Bestandteil des Vertrages. **Änd. nach Verh. 20.07.21**

Datum und Unterschriften



Auftraggeber

Auftragnehmer

Für die Länder:

Für die DB Regio AG:

VMV – Verkehrsgesellschaft
Mecklenburg-Vorpommern mbH

