

**Bekanntmachung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen
zur Durchführung der 100. Sitzung der Verbandsversammlung
vom 17. Mai 2023**

Die 100. Sitzung der Verbandsversammlung findet am Freitag, den 9. Juni 2023, 09:00 Uhr, in der Geschäftsstelle der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH, Am Rathaus 2, 09111 Chemnitz statt.

Tagesordnung

1. Begrüßung, Feststellung der Tagesordnung, Anwesenheit, Beschlussfähigkeit und Protokollkontrolle
2. 100. Sitzung der Verbandsversammlung
3. Informationen der Geschäftsführung
4. Verkehrsvertrag RE 6
5. Vergabe MDSB2025BEMU
6. Verkehrsvertrag IC 17
7. Chemnitzer Modell, Stufe 4 – Bau- und Finanzierungsvertrag
8. Einheitliche Beförderungsbedingungen ab 1. August 2023
9. zustimmungspflichtige Geschäfte SDG
10. zustimmungspflichtige Geschäfte DTVG
11. Sonstiges

Chemnitz, 17. Mai 2023

Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
Sven Schulze
Verbandsvorsitzender

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-12/23

für die 100. Sitzung der Verbandsversammlung am 9. Juni 2023

- öffentlich -

Gegenstand: **Verkehrsvertrag RE 6**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt

1. die Vergabe der SPNV-Leistungen auf der Linie RE 6 für den Übergangszeitraum von Dezember 2023 bis Juni 2024 an die Transdev Regio Ost GmbH (TDRO) durch Abschluss des Verkehrsvertrages gemäß Anlage 2 und
2. die Erteilung der Vollmacht an den Verbandsvorsitzenden, vor Abschluss des Vertrages gemäß Anlage 2 den Text gegenüber der beschlossenen Fassung abzuändern, soweit dies zu keiner Verschiebung von Chancen und Risiken zu Lasten des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) führt.



Sven Schulze

Anlagen

1. Ausgangslage

Gegenstand ist das Erbringen von fahrplanmäßigen SPNV-Leistungen auf der Linie RE 6 zwischen Chemnitz und Leipzig mit einem Leistungsvolumen von ca. 1,1 Mio. Zugkilometer (Zkm) pro Fahrplanjahr, wovon ca. 424.000 Zkm auf das Gebiet des ZVMS und ca. 680.000 Zkm auf das Gebiet des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) entfallen. Der derzeitige Betreiber ist die Mitteldeutsche Regiobahn, eine Marke der TDRO. Die Laufzeit des derzeitigen Vertrages endet zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2023.

Das Vergabeverfahren zur Erbringung von fahrplanmäßigen SPNV-Leistungen ab Dezember 2023 auf der Linie RE 6 zwischen Chemnitz und Leipzig wurde am 24. August 2022 mit EU-weiter Bekanntmachung im TED (vgl. auch ABl. Nr. 2022/S 162-461643) gestartet und am 3. April 2023 mit Zuschlagserteilung an die TDRO abgeschlossen. Aufgrund von Verzögerungen bei der Herstellung der durch den ZVMS beigestellten batterieelektrischen Triebzüge (BEMU) erfolgte bereits während des Vergabeverfahrens am 5. Dezember 2022 eine terminliche Anpassung: Die Inbetriebnahme und somit die Wirkung des neuen Verkehrsvertrages musste vom Dezember 2023 auf Juni 2024 verschoben werden (vgl. auch die EU-weite Bekanntmachung im TED unter ABl. Nr. 2022/S 234-674888).

Hieraus ergibt sich eine Lücke zwischen dem Ende des bisherigen und dem Start des neuen Verkehrsvertrages. Für diesen Übergangszeitraum von Dezember 2023 bis Juni 2024 ist eine Notmaßnahme zur Vergabe der Verkehrsleistung nach Art. 5 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 an den bisherigen und auch zukünftigen Betreiber TDRO vorgesehen.

2. Eckdaten und wesentliche Inhalte des Verkehrsvertrages

Rechtlicher Hintergrund

Nach Art. 5 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist eine Notmaßnahme im SPNV/ÖPNV in Form einer Direktvergabe, förmlichen Vereinbarung über die Ausweitung eines Auftrags oder Auflage zulässig, wenn andernfalls eine Unterbrechung eines Verkehrsdienstes eintreten oder unmittelbar drohen würde. Dieser Sachverhalt trifft hier zu.

Aus Sicht des ZVMS ist mit Blick auf die Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit als bisheriger und zukünftiger Betreiber ausschließlich die TDRO in der Lage, diese Leistungen zur Überbrückung des Zeitraums zwischen dem Ende des bisherigen und dem Start des neuen Verkehrsvertrages zu erbringen. Die SPNV-Leistungen auf der Linie RE 6 für den Übergangszeitraum von Dezember 2023 bis Juni 2024 sollen daher direkt an die TDRO vergeben werden.

Inhalte des Verkehrsvertrages

Der Verkehrsvertrag für den Übergangszeitraum von Dezember 2023 bis Juni 2024 orientiert sich am bisherigen Verkehrsvertrag:

- Bedienung im Halbknoten Chemnitz (Anschluss an RB 30 in Chemnitz wie bisher gesichert)
- Bruttovertrag (neu: ohne Anreiz)
- Pünktlichkeitsgrad: 95 %
- Kundenbetreuerquote: 100 %
- Pönalisierung bzw. Zuschussminderung bei Nichtleistung oder Qualitätseinschränkungen
- Anpassung von Dynamisierungsregelungen
- Fahrzeugkonzept wie Status Quo

Zu den Einzelheiten wird auf den Verkehrsvertrag (Anlage 2) verwiesen.

3. Ablauf des Verfahrens

Die weitere Zeitschiene ist wie folgt vorgesehen:

- Eingang Angebot TDRO: 8. Juni 2023
- Zuschlagserteilung: vsl. September 2023

Sofern das Angebot im Ergebnis finanzierbar ist und kein unangemessenes Verhältnis von Preis und Leistung darstellt, ist der Zuschlag darauf zu erteilen. Basis zur Bewertung der Finanzierbarkeit bildet der Haushaltsplan des ZVMS. Aktuell sind im Haushaltplan ca. 5 Mio. EUR p. a. für den ZVMS-Anteil der o. g. Linie vorgesehen.

4. Begründung zu den Beschlusspunkten

Nach § 10 Abs. 12 der Verbandssatzung des ZVMS obliegt die Beschlussfassung über die vertragliche Bestellung von Verkehrsleistungen der Versammlung.

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

Verkehrsvertrag
für die Erbringung von SPNV-Leistungen
auf der Strecke
Chemnitz - Leipzig RE 6

Stand: 21.04.2023

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

Der Verkehrsvertrag wird geschlossen zwischen:

den Auftraggebern

- 1. Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen**
Am Rathaus 2, 09111 Chemnitz

vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden
Herrn Oberbürgermeister Sven Schulze

- nachfolgend ZVMS oder Aufgabenträger genannt -

- 2. Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig**
Emilienstraße 15, 04107 Leipzig

vertreten durch den Vorstandsvorsitzenden
Herrn Landrat Kai Emanuel

- nachfolgend ZVNL oder Aufgabenträger genannt -

- ZVMS und ZVNL gemeinsam auch „Auftraggeber“ oder „Aufgabenträger“ genannt -

und

dem Auftragnehmer

- 3. Transdev Regio Ost GmbH**
Wintergartenstraße 12, 04103 Leipzig

vertreten durch die Geschäftsführer
Herrn Henning Weize, Herrn Jan Kleinwechter

- nachfolgend EVU oder Auftragnehmer genannt -

- die Vertragsparteien gemeinsam auch „Vertragspartner“ genannt -.

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

Gliederung

Präambel	4
§ 1 Vertragsgegenstand	4
§ 2 Vertragsbestandteile, Vertragsgrundlagen, Rangfolge	5
§ 3 Zuständigkeit und Rechtsstellung	5
§ 4 Revisionsklausel, Änderung der Verkehrsleistung	6
§ 5 Kalkulationsgrundlage, betriebliches Leistungsangebot	7
§ 6 Verfahren zur Festlegung des betrieblichen Leistungsangebotes, Infrastrukturanmeldung	8
§ 7 Nicht- und Schlechtleistungen, Pönale	9
§ 8 Ersatzverkehre	10
§ 9 Fahrzeugeinsatz, Zugbegleitpersonal und Fahrgastinformation	11
§ 10 Vergütung	12
§ 11 Abschlagszahlungen	14
§ 12 Abrechnungsverfahren	15
§ 13 Informations- und Berichtspflichten, Leistungskontrolle	15
§ 14 Tarif, Vertrieb und Kooperation mit Verkehrsverbänden	16
§ 15 Einnahmen und Einnahmenaufteilung, Vertriebs- und Einnahmedaten	17
§ 16 Marketing / Öffentlichkeitsarbeit	22
§ 17 Zusammenarbeit / Vertraulichkeit / Informationen	23
§ 18 Vertragslaufzeit, Betriebsaufnahme	23
§ 19 Kündigung / Außerordentliche Kündigung	24
§ 20 Versicherungsschutz	25
§ 21 Gerichtsstand	25
§ 22 Salvatorische Klausel	25
§ 23 Schlussbestimmungen / Ausfertigung	25

Anlagen zum Verkehrsvertrag:

Anlage 1	Leistungsangebot
Anlage 2	Anforderungen an die Fahrplanerstellung
Anlage 3	Planungskalender
Anlage 4	Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge
Anlage 5	- entfällt -
Anlage 6	MDV-Handbuch Anlage 3 - Auszug -
Anlage 7	Erhebungen und Datenübergabe
Anlage 7.1	ZVNL – Spezifikation Automatische Fahrgastzählssysteme
Anlage 7.2	ZVNL – Spezifikation SEV
Anlage 7.3	ZVNL – Datenübergabe Erhebungsdaten
Anlage 7.4	ZVNL – Spezifikation Befragungen
Anlage 7.5	ZVMS – Spezifikation Fahrgastzählungen und Datenübergabe

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

Präambel

Der ZVMS und der ZVNL tragen als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich die Verantwortung für die Planung, Gestaltung und Finanzierung des SPNV.

Das EVU erbringt auf der vertragsgegenständlichen Strecke SPNV-Leistungen auf Basis eines Verkehrsvertrages vom 8. Juni 2015. Die Laufzeit dieses Verkehrsvertrages endet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023.

Zur Beauftragung eines neuen Verkehrsvertrages für die SPNV-Leistungen ab Dezember 2023 haben die Aufgabenträger ein Vergabeverfahren durchgeführt und mit einer Zuschlagserteilung an das EVU abgeschlossen. Aufgrund von Verzögerungen bei der Herstellung und Lieferung der Akkus für die im neuen Verkehrsvertrag dem EVU durch den ZVMS beigestellten batterieelektrischen Triebzüge (BEMU) erfolgte bereits während des Vergabeverfahrens eine Verschiebung der Inbetriebnahme und somit der Wirkung des neuen Verkehrsvertrages von Dezember 2023 auf Juni 2024.

Zur Vermeidung der Unterbrechung des Verkehrsdienstes auf der vertragsgegenständlichen Strecke soll das EVU im Rahmen einer Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Übergangszeitraum von Dezember 2023 bis Juni 2024 mit der Erbringung der SPNV-Leistungen beauftragt werden. Vor diesem Hintergrund schließen die Vertragspartner den vorliegenden Verkehrsvertrag.

Durch den Verkehrsvertrag soll ein qualitativ hochwertiger, zuverlässiger und preislich attraktiver SPNV gewährleistet werden. Die Vertragspartner verpflichten sich, in partnerschaftlicher und vertrauensvoller Zusammenarbeit die Attraktivität des SPNV auf der vertragsgegenständlichen Strecke beständig zu erhöhen.

Der Verkehrsvertrag basiert auf dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG), dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG Sachsen) sowie der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO), jeweils in der aktuell gültigen Fassung.

§ 1 Vertragsgegenstand

Gegenstand dieses Vertrages ist das Erbringen von fahrplanmäßig festgelegten Verkehrsangeboten zur Bedienung der Allgemeinheit im SPNV auf der Relation Chemnitz – Bad Lausick – Leipzig entsprechend **Anlage 1** vom Fahrplanwechsel im Dezember 2023 bis zum Sommerfahrplanwechsel im Juni 2024. Die SPNV-Leistungen werden dabei unverändert dem Status quo (Fahrplanjahr 2022) erbracht. Der Leistungsumfang beträgt ca. 1,1 Mio. Zug-km p.a..

Der Vertrag, der durch seine Anlagen konkretisiert wird, regelt Art, Umfang, Qualität und Finanzierung von Verkehrsleistungen im SPNV. Es handelt sich bei diesem Vertrag um einen „Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes“ im Sinne von Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007. Das Einnahmerisiko liegt vollständig beim Auftraggeber (sog. „Bruttovertrag“, ohne Anreizsystem).

§ 2 Vertragsbestandteile, Vertragsgrundlagen, Rangfolge

- (1) Das Vertragsverhältnis zwischen dem EVU und den Auftraggebern regelt sich nach diesem Vertrag sowie den folgenden Bestimmungen, die Bestandteil dieses Vertrages sind. Bei Widersprüchen gelten sie in der im Folgenden genannten Reihenfolge:
1. der Wortlaut dieses Verkehrsvertrages
 2. die Anlagen dieses Verkehrsvertrages
 3. die Vergabeunterlagen der Auftraggeber in der für die Angebotsabgabe maßgeblichen Fassung
 4. die Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen (VOL/B) in der Fassung vom 5. August 2003
 5. das Angebot des EVU mit seinen Anlagen
- (2) Die Anlagen dieses Verkehrsvertrages entsprechen mit Ausnahme der Anlage 5 den Anlagen zu dem zwischen den Vertragspartnern geschlossenen Verkehrsvertrag vom 8. Juni 2015, jeweils in der zuletzt gültigen Fassung, soweit sich aus diesem Verkehrsvertrag nicht Abweichendes ergibt.

Soweit in den Anlagen zum Verkehrsvertrag vom 8. Juni 2015 die Bezeichnung „Expresslinie E 7“ oder „Linie E7 Leipzig Hbf – Geithain – Chemnitz“ o.ä. verwendet wird, ist für diesen Verkehrsvertrag die vertragsgegenständliche Linie Chemnitz - Leipzig RE 6 gemeint.

Die Anlage 5 zum Verkehrsvertrag vom 8. Juni 2015 entfällt für diesen Verkehrsvertrag.

- (3) Etwaige Vertrags- oder Zahlungsbedingungen des EVU oder sonstige Allgemeiner Geschäftsbedingungen (AGB) des EVU sind ausdrücklich nicht Vertragsbestandteil.

§ 3 Zuständigkeit und Rechtsstellung

- (1) Die Auftraggeber sind zuständige Aufgabenträger für den SPNV nach § 4 Abs. 1, Abs. 2 ÖPNV-Gesetz für den Freistaat Sachsen in Verbindung mit den jeweiligen Verordnungen des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit. Die Auftraggeber sind damit die zuständigen Behörden im Sinne des § 15 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Der ZVMS bedient sich zur Erfüllung seiner satzungsgemäßen Aufgaben der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS GmbH), die zur Abwicklung des vorliegenden Vertrages aufgrund rechtsgeschäftlicher Vollmacht des ZVMS tätig wird.
- (2) Das EVU bleibt nach Maßgabe dieses Vertrages ein eigenverantwortliches, selbstständiges, rechtlich und wirtschaftlich unabhängiges Unternehmen im Sinne des AEG und somit Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten als Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dem EVU obliegt es, den SPNV in eigenem Namen und auf eigene

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

Rechnung nach den Vorgaben dieses Vertrages zu organisieren und durchzuführen. Das EVU ist gegenüber den Reisenden Vertragspartner aus den jeweiligen Beförderungsverträgen, es haftet für deren Schäden und stellt die Auftraggeber insoweit frei.

- (3) Das EVU erbringt nach dem Vertrag Verkehrsleistungen und erlangt daher unmittelbar Kenntnis von den Auswirkungen der Vorgaben der Auftraggeber auf den Betrieb und die Nutzung des Verkehrsangebotes. Es ist verpflichtet, den Auftraggebern im Bereich der eigenen Wahrnehmung auf alle negativen Folgen von Bestellungen, Weisungen, Empfehlungen oder sonstigen Erklärungen der Auftraggeber ausdrücklich hinzuweisen und, soweit möglich und zumutbar, Alternativvorschläge zu unterbreiten.
- (4) Die Auftraggeber sind berechtigt, alle vom EVU nach Maßgabe dieses Vertrages vorzulegenden bzw. gelieferten Berichte, Daten, Rechnungen und sonstigen Aufstellungen und Erhebungen (zusammen „Nachweise“), die zur Überprüfung der Erfüllung von Pflichten des EVU nach diesem Vertrag erforderlich sind, selbst zu überprüfen oder durch einen Gutachter überprüfen zu lassen. Das EVU hat den Auftraggebern oder den von den Auftraggebern damit beauftragten Personen ungehinderten Zugang zu allen für die Prüfung erforderlichen Unterlagen, Daten und Einrichtungen zu gewähren. Dabei sind die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des EVU zu wahren. Der Auftraggeber, der ggf. Dritte entsprechend beauftragt, steht dafür ein, dass von ihm beauftragte Dritte einer entsprechenden Vertraulichkeitsverpflichtung unterworfen werden.
- (5) Sollte die Prüfung nach Absatz (4) die Unrichtigkeit der Berichte, Daten, Rechnungen oder sonstigen Aufstellungen und Erhebungen (zusammen „Nachweise“) ergeben, hat das EVU den Auftraggebern die angemessenen Kosten für den beauftragten Gutachter zu ersetzen, es sei denn, das EVU hat die Unrichtigkeit nicht zu vertreten.
- (6) Das EVU teilt den Auftraggebern schriftlich alle wesentlichen Änderungen seiner gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse mit, soweit diese auf die Vertragsdurchführung Auswirkungen haben oder für die Auftraggeber im Hinblick auf den vorliegenden Vertrag von Bedeutung sein können. Dies gilt insbesondere für den Verkauf, die Verschmelzung, Eingliederung oder Aufspaltung seines Unternehmens und den Abschluss von Gewinnabführungs-, Beherrschungs- und Konzerneingliederungsverträgen sowie Änderungen des haftenden Kapitals.

§ 4 Revisionsklausel, Änderung der Verkehrsleistung

- (1) Bei dem vereinbarten Regelbestellvolumen sind die Auftraggeber davon ausgegangen, dass sich die Zuweisungen des Freistaats Sachsen jährlich so entwickeln, wie es in der ÖPNVFinVO vorgesehen ist und dass sie um jährlich 3,0 % im Vergleich zum Vorjahr steigen. Bleiben die Zuweisungen an die Auftraggeber dahinter zurück, sind die Auftraggeber berechtigt, die Vergütung (Zuschussbedarf je Fpl-km¹ x Regelbestellvolumen) um denjenigen Prozentsatz zu kürzen, um den die

¹ Fpl-km: „Fahrplankilometer“; entspricht den von den Auftraggebern bestellten fahrplanmäßigen Zugkilometern

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

tatsächliche Zuweisung des Freistaates Sachsen hinter der prognostizierten Zuweisung zurückgeblieben ist. Das EVU ist dann berechtigt, eine Reduktion des Regelbestellvolumens vorzunehmen, die ggf. zu einem neuen Zuschussbedarf je Fpl-km führt. Der Umfang der Reduktion ist so gering wie möglich zu halten. Der Reduktionsumfang und der neue Zuschussbedarf je Fpl-km sind nach § 2 Nr. 3 VOL/B i.V.m. den Regelungen des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 zu berechnen und in einem Nachtrag zum Verkehrsvertrag zu dokumentieren.

- (2) Die Auftraggeber haben das EVU von einer beabsichtigten Kürzung der Vergütung gemäß Abs. (1) schriftlich zu unterrichten. Hierbei haben sie die Höhe des beabsichtigten Kürzungsbetrags dem EVU mitzuteilen. Das EVU hat innerhalb von vier Wochen nach Mitteilung den Auftraggebern gegenüber schriftlich zu erklären, welches betriebliche Leistungsangebot mit der gekürzten Vergütung noch zu betreiben ist. Für das reduzierte betriebliche Angebot unterbreitet es den Auftraggebern dabei nach deren verkehrlichen Vorgaben Vorschläge. Soweit die Kosten je Fahrplankilometer (Fpl-km) des EVU anzupassen sind, legt das EVU seine Auffassung dar. Die Auftraggeber entscheiden innerhalb von vier Wochen, ob sie das reduzierte betriebliche Angebot annehmen oder eine andere Umsetzung verlangen. Das EVU ist auf Verlangen der Auftraggeber verpflichtet, bis zu drei weitere Umsetzungsvarianten nach den Maßgaben der Auftraggeber innerhalb von vier Wochen zu entwickeln.
- (3) Die Auftraggeber legen gemeinsam das reduzierte Betriebsprogramm nach Abstimmung mit dem EVU verbindlich fest.
- (4) Ausgenommen von den unter Absatz (1) fallenden Abbestellungen sind Zu- oder Abbestellungen der Leistung nicht möglich.

§ 5 Kalkulationsgrundlage, betriebliches Leistungsangebot

- (1) Die im Preisblatt des Angebots des EVU angegebene Kalkulation des Zuschussbedarfs pro Fahrplankilometer (Fpl-km) erfolgte auf Grundlage des Leistungsumfanges gemäß dem Angebotsfahrplan nach **Anlage 2** zu diesem Vertrag und eines Normjahres bestehend aus 252 Verkehrstagen Montag – Freitag, 52 Verkehrstagen Samstag sowie 61 Verkehrstagen Sonn- und Feiertags.
- (2) Der seitens der Auftraggeber bestellte Fahrplan wird wenn nötig entsprechend § 6 den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst. Mit den ggf. nötigen Anpassungen soll eine jeweils optimale Verknüpfung der vertragsgegenständlichen Leistungen mit den Verkehrsangeboten insbesondere in den Knotenbahnhöfen Leipzig Hbf, Geithain und Chemnitz Hbf erreicht werden.
- (3) Das EVU verpflichtet sich, das von den Auftraggebern vorgegebene betriebliche Leistungsangebot nach den Bestimmungen dieses Vertrages mit SPNV-Leistungen zu erbringen. Das betriebliche Leistungsangebot ergibt sich aus
 - dem seitens der Auftraggeber bestellten Fahrplan bzw. dem fortgeschriebenen Betriebsprogramm nach § 6 einschließlich der auf der vorgegebene Strecke zu bedienenden Bahnhöfe und Haltepunkte (nachfolgend Stationen genannt) und

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

- den sich daraus rechnerisch ergebenden, durch fahrplanmäßige Züge zurückzulegenden Kilometern zwischen Abgangs- und Zielstation. Diese werden als Fahrplankilometer (Fpl-km) bezeichnet und stellen die vertraglich geschuldete Leistungseinheit bzw. Verkehrsleistung dar.

Die vertraglichen Leistungen sind in der in diesem Vertrag und seinen Anlagen sowie dem Angebot des EVU beschriebenen Qualität zu erbringen.

- (4) Werden nach Ansicht der Auftraggeber Änderungen an der Beschaffenheit oder des Leistungsumfanges der vom EVU geschuldeten Leistungsbestandteile zweckmäßig, wird sich das EVU um die Umsetzung bemühen, es sei denn, sie sind dem EVU nicht zumutbar.

§ 6 Verfahren zur Festlegung des betrieblichen Leistungsangebotes, Infrastrukturanmeldung

- (1) Zu jedem Fahrplanwechsel hat das EVU für die jeweils bestellte Leistung einen Tabellenfahrplan und einen Umlaufplan in tabellarischer Form (Format MS-Excel) sowie einen Bildfahrplan in grafischer Form (als pdf-Datei) vorzulegen, in dem das Gesamtangebot an Zügen (auch Leer- und Überführungsfahrten) und die Zugbildung für die Durchführung der beauftragten Leistung dargestellt sind.
- (2) Der Planungskalender nach **Anlage 3** regelt auf der Grundlage der geltenden Fristen für die Bestellung von Trassen die sich daraus ergebenden vertraglichen Fristen zu den notwendigen Abstimmungen zwischen den Vertragspartnern. Ohne eine Fortschreibung oder Modifikation des betrieblichen Leistungsangebotes durch die Auftraggeber gilt das der Bestellung des vorangegangenen Fahrplanjahres zugrunde gelegte betriebliche Leistungsangebot als bestellt.
- (3) Die ordnungsgemäße und pünktliche Anmeldung der Trassen und die Bestellung der Verkehrshalte entsprechend des betrieblichen Leistungsangebots gegenüber den zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im Sinne des § 2 AEG obliegt dem EVU, soweit die Auftraggeber nicht gemäß § 51 Abs. 4 S. 1 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) von ihrem Recht Gebrauch machen, die Anmeldung der Trassen und die Bestellung von Stationshalten und die Abstimmung von Fahrplänenwürfen mit den EIU selbst vorzunehmen.
- (4) In allen Fällen der Anmeldung der Trassen und der Bestellung der Verkehrshalte hat das EVU bezogen auf die Nutzungsentgelte die wirtschaftlich günstigste Möglichkeit zu wählen.
- (5) Das EVU informiert die Auftraggeber umgehend, wenn das EIU Konflikte mit anderen Interessenten für die Trassen ankündigt oder bestimmte Trassen als nicht zu vergeben benennt. Die Auftraggeber können in diesen Fällen direkt an den Trassenkonfliktgesprächen teilnehmen. Gleiches gilt für die Bestellung von Stationshalten bei dem zuständigen EIU.
- (6) Das EVU wird die Auftraggeber auf deren Wunsch hin zur Vornahme folgender Handlungen bevollmächtigen:

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

- Verhandlungen mit den EIU zur Trassenvergabe und zur Bestellung von Stationshalten,
- Rügen von Qualitätsmängeln an der Infrastruktur,
- Abstimmung von Betriebsprogrammen bei Baumaßnahmen,
- Stellungnahmen zu Änderungen der Eisenbahninfrastruktur,
- Prozessführung im Wege der Prozessstandschaft gegenüber den EIU.

Das EVU wird im Rahmen der Bevollmächtigung von seiner Pflicht zur eigenverantwortlichen Vornahme vorgenannter Handlungen frei, bis die Auftraggeber gegenüber dem EVU erklären, von der Vollmacht keinen Gebrauch mehr zu machen. Das EVU unterstützt die Auftraggeber auf Wunsch während der Bevollmächtigung bei den Handlungen.

- (7) Unverzüglich nach Abschluss der Fahrplanung erstellt das EVU für das betreffende Fahrplanjahr die Zugkilometerberechnung des betrieblichen Leistungsangebotes.

§ 7 Nicht- und Schlechtleistungen, Pönale

- (1) Für jeden nicht durch das EVU erbrachten Fpl-km (Nichtleistung) entfällt der Anspruch auf die Zahlung des unter C. 2 des Preisblatts angegebenen und gemäß § 10 Abs. (2) fortgeschriebenen Zuschussbedarfes.
- (2) Des Weiteren gelten folgende Fälle als Nichtleistung:
- Zugfahrten mit einer verfrühten Abfahrt ab ≥ 1 Minute (60 Sekunden). Diese gelten hinsichtlich der Fpl-km auf dem Abschnitt bis zum nächsten Stationshalt mit nicht verfrühter Abfahrt als ausgefallen.
 - Zugfahrten mit 60 oder mehr Minuten Verspätung an der Start- und/oder Zielstation. Diese gelten über den gesamten Laufweg als ausgefallen.
 - Einzelne Stationen wurden nicht bedient, es sei denn, das EVU hat dies nicht zu vertreten. Die Fpl-km gelten in dem Abschnitt bis zum nächsten Stationshalt als nicht geleistet.
 - Einsatz anderer Fahrzeuge als im Angebot des EVU angegeben ohne Zustimmung der Auftraggeber nach § 9 Abs. (3), ausgenommen bei kurzfristigem und dispositivem Fahrzeugeinsatz.
- (3) Unterschreiten die eingesetzten Fahrzeuge die Mindestsitzplatzkapazität nach § 9 Abs. (1), wird der Zuschussbedarf abweichend von § 10 für die mit nur reduzierter Sitzplatzkapazität erbrachten Fpl-km anteilig zu der tatsächlich angebotenen Sitzplatzkapazität wie folgt berechnet:

(Zuschussbedarf nach Preisblatt, Zeile C.2) • (angebotene Sitzplatzkapazität)

Mindestsitzplatzkapazität nach § 9 Abs. (1)

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

Anpassungen des Zuschussbedarfs gemäß § 10 Absatz (1) werden bei der Berechnung berücksichtigt.

- (4) Entsprechen die eingesetzten Fahrzeuge über Absatz (3) hinaus nicht den Anforderungen nach § 9 Abs. (1) und/oder den Angaben im Angebot des EVU ohne Zustimmung der Auftraggeber nach § 9 Abs. (3), wird der nach § 10 fällige Zuschussbedarf um 0,80 Euro je Fpl-km gemindert.
- (5) Für jeden vertragswidrig nicht gemäß § 9 Abs. (6) mit Zugbegleitpersonal besetzten Fpl-km wird der nach § 10 fällige Zuschussbedarf für diese Fpl-km um 10 %, mindestens jedoch um 0,70 EUR je Fpl-km, gemindert, wobei Anpassungen des Zuschussbedarfs gemäß § 10 Absatz (2) berücksichtigt werden. Satz 1 findet auf Nichtleistungen im Sinne der Absätze (1) und (2) keine Anwendung.
- (6) Sinkt der kalendermonatliche Pünktlichkeitsgrad – bezogen auf Verspätungen mit 5,0 Minuten (300 Sekunden) und mehr Minuten – unter 95,0 %, wird pro begonnenem Zehntel Prozentpunkt Unterschreitung der Monatsbetrag für den betroffenen Linienanteil auf dem Gebiet des jeweiligen Auftraggebers um 0,02 % gekürzt. Satz 1 findet auf Nichtleistungen im Sinne der Absätze (1) und (2) keine Anwendung.

Eine Verspätung liegt vor, wenn die im Fahrplan oder bei Baumaßnahmen die in der Fahrplananordnung bekannt gegebene Ankunftszeit nicht eingehalten wird. Der Monatsbetrag ermittelt sich aus dem im Preisblatt, Zeile C.2, angegebenen Zuschussbedarf multipliziert mit dem für den jeweiligen Monat durch den jeweils betroffenen Auftraggeber bestellten Leistungsumfang in Fpl-km der vertragsgegenständlichen Linie, wobei Anpassungen des Zuschussbedarfs gemäß § 10 Absatz (2) berücksichtigt werden. Die Messung der Pünktlichkeit erfolgt dabei für das Gebiet des ZVNL in Leipzig Hbf, für das Gebiet des ZVMS in Chemnitz Hbf.

Verspätungen, die aus Einhaltung von den zwischen den Auftraggebern und dem EVU einvernehmlich für das jeweilige Fahrplanjahr abgestimmten Anschlussbeziehungen in Chemnitz Hbf und Leipzig Hbf resultieren, werden bei der Berechnung des Pünktlichkeitsgrades nicht berücksichtigt.

Verspätungen aufgrund von infrastrukturellen Einschränkungen (z. B. Bautätigkeiten an der Infrastruktur, Mängel der Infrastruktur), die das EVU nicht zu vertreten hat, werden bei der Berechnung des Pünktlichkeitsgrades ebenfalls nicht berücksichtigt.

§ 8 Ersatzverkehre

- (1) Bei Betriebsstörungen im SPNV, die eine Beförderung der Fahrgäste auf dem von einer Störung betroffenen Streckenabschnitt bzw. in fahrplanmäßigen Zügen ausschließen, wird das EVU unverzüglich Busersatzverkehr einrichten.
- (2) Der Busersatzverkehr hat mit sauberen, gepflegten Fahrzeugen zu erfolgen und hinsichtlich der Sitzplatz-Kapazitäten der Fahrgastnachfrage zu entsprechen.

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

- (3) Die Fahrgäste sind hinsichtlich Abfahrtszeiten und Lage der Haltestellen des Busersatzverkehrs eindeutig und nachvollziehbar zu informieren. In Chemnitz ist neben dem Hauptbahnhof ebenfalls die Zentralhaltestelle oder in Abstimmung mit dem ZVMS eine andere Haltestelle im Stadtzentrum zu bedienen.
- (4) Für Busersatzverkehre mit Einsatzzeiten von über zwölf Stunden legt das EVU den Auftraggebern unverzüglich nach Vertragsschluss ein betriebliches Ersatzverkehrskonzept zur Zustimmung vor. Das Ersatzverkehrskonzept enthält betriebliche Angaben für die wesentlichen, möglichen Ursachen. Das Ersatzverkehrskonzept ist über die Vertragslaufzeit wenn nötig entsprechend den praktischen Erfahrungen mit Ersatzverkehr zwischen den Vertragspartnern einvernehmlich abzustimmen und vom EVU fortzuschreiben.

§ 9 Fahrzeugeinsatz, Zugbegleitpersonal und Fahrgastinformation

- (1) Die Verkehrsleistung wird mit Schienenfahrzeugen erbracht, die den verkehrlichen Anforderungen und den in der Anlage 4 dargestellten Anforderungen entsprechen müssen. Es gelten im Übrigen die Anforderungen unverändert dem Status quo (Fahrplanjahr 2022) hinsichtlich Rollmaterial und deren Ausstattung und Kapazität. In Nebenverkehrszeiten (NVZ) kann gemäß Abstimmung zwischen den Vertragspartnern mit Fahrzeugen des Typs Alstom Coradia Lint 41 in Doppeltraktion gefahren werden.
- (2) *bleibt frei*
- (3) Vor dem Einsatz anderer als der nach Absatz (1) vorgesehenen Schienenfahrzeuge hat das EVU die schriftliche Zustimmung der Auftraggeber einzuholen. Die Zustimmung darf bei gleich- oder höherwertiger Qualität der eingesetzten Schienenfahrzeuge nicht verweigert werden. In allen anderen Fällen steht die Erteilung der Zustimmung im freien Ermessen der Auftraggeber; das EVU hat keinen Anspruch auf Erteilung der Zustimmung.
- (4) *bleibt frei*
- (5) Grobmüll und ekelerregende Verunreinigungen in den Schienenfahrzeugen sind durch das Zugbegleitpersonal oder durch vom Auftragnehmer beauftragte Dritte während oder zwischen den Fahrten zu beseitigen.
- (6) Alle bestellten Zugfahrten sind durchgängig mit Zugbegleitpersonal zur Betreuung der Fahrgäste zu besetzen. Dem Zugbegleitpersonal obliegen insbesondere folgende Aufgaben:
 - physische und psychische Präsenz für den Kunden während der Fahrzeit des Zuges und am Bahnsteig
 - Erteilung von Auskünften zu den anzuwendenden Tarifen
 - Erteilung von Fahrplaninformationen über die im Einzugsbereich der vertragsgegenständlichen Linie verkehrenden SPNV- und ÖSPV-Verbindungen einschließlich der Fernverkehrsverbindungen an Bahnhöfen mit Eisenbahnfernverkehr

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

- Maßnahmen zur Sicherung von Anschlüssen bei Verspätungen
 - Leistung der ersten Hilfe und Herbeirufen von Hilfe (z.B. bei Krankheit, Belästigung oder Bedrohung eines Fahrgastes, Vandalismus)
 - Unterstützung von Personen mit eingeschränkter Mobilität einschließlich Hilfestellungen bei der Gepäck- und Fahrradunterbringung
 - Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung im Zug, Wahrnehmung des Hausrechts
 - Entgegennahme und Verwahrung von Fundsachen
 - Meldung von Schäden oder starken Verunreinigungen (ggf. Absperren des betroffenen Zugteils)
- (7) Im Zug ist der Erwerb von Fahrausweisen zu ermöglichen. Das dafür vom EVU vorzuhaltende Fahrausweissortiment wird bis zur Betriebsaufnahme zwischen Auftraggeber und dem EVU einvernehmlich abgestimmt.
- (8) Das EVU veröffentlicht die Fahrpläne der Linie Chemnitz - Leipzig RE 6. Das EVU vereinbart mit den Betreibern der Fahrplaninformationsmedien der DB AG, der Verkehrsverbünde MDV und VMS die Aufnahme der vertragsgegenständlichen Leistungen in die Auskunftssysteme und stellt die Daten entsprechend zur Verfügung.

§ 10 Vergütung

- (1) Die Höhe der jährlich durch die Auftraggeber an das EVU zu zahlenden Vergütung ermittelt sich aus dem im Preisblatt des Angebots des EVU (Preisstand 2022) unter C.2 angegebenen Zuschussbedarf pro Fpl-km multipliziert mit dem für das jeweilige Fahrplanjahr vereinbarten betrieblichen Leistungsangebot in Fpl-km abzüglich der auf nicht erbrachte und / oder nicht vertragsgemäß erbrachte Verkehrsleistungen nach § 7 entfallenden Zuschussanteile und zuzüglich des finanziellen Beitrags für Ersatzverkehrsleistungen nach § 10 Abs. (4).
- (2) Ab dem Kalenderjahr 2023 wird der im Preisblatt des Angebots unter C.2 angegebene Zuschussbedarf pro Fpl-km wie folgt kalenderjährlich angepasst:
- Anpassung der im Preisblatt des Angebots **unter Pos. 8** angegebenen Infrastrukturbenutzungskosten entsprechend den tatsächlichen Kosten für die Infrastrukturbenutzung durch fahrplanmäßige Fahrten
 - Anpassung der im Preisblatt des Angebots **unter Pos. 1.4** angegebenen Dieselposten auf Basis des vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten² Jahreswerts zum „Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte: Deutschland, Jahre, Güterverzeichnis“ (Tabelle/Code 61241-0003), dort „Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte“ (Code PRE001), dort Position GP09-1920260052 „Dieselkraftstoff, Abgabe an Großverbraucher“

² Die Veröffentlichung erfolgt unter (letzter Zugriff am **19.04.2023**):
<https://www-genesis.destatis.de/genesis/online>

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

- Anpassung der im Preisblatt des Angebots **unter Pos. 1.1 und Pos. 1.2** angegebenen Personalkosten (Fahrpersonal, Kontroll- und Servicepersonal) auf Basis des Personalkostenindexes für den Schienenpersonennahverkehr (nachfolgend „**PKI SPNV**“ genannt). Der PKI SPNV wird nach derzeitigem Stand vom Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. (BSN) veröffentlicht.³ Der aktuelle Stand zum PKI SPNV ist in dem Dokument „Personalkostenindex für den Schienenpersonennahverkehr - Beschreibung der Prozesse und der Modellierung - Gesamtdokumentation“, erstellt von der KCW GmbH und der IVU Traffic Technologies AG, Stand 7. März 2022 (Version 2022), enthalten.
- Erhöhung aller weiteren im Preisblatt des Angebots **in Teil A** angegebenen EVU-Kosten jährlich pauschal um 3,0 %.

Das EVU dokumentiert die Anpassung des Zuschussbedarfs durch eine entsprechende Fortschreibung des Preisblatts.

- (3) *bleibt frei*
- (4) Für vertragsgemäße geplante Ersatzverkehrsleistungen (Schienenersatzverkehr) erhält das EVU anstelle des im Preisblatt unter C.2 angegebenen Zuschussbedarfs pro eingesetzten Bus einen finanziellen Beitrag in Höhe von 3,50 Euro multipliziert mit den gefahrenen Bus-km. Für vertragsgemäße ungeplante Ersatzverkehrsleistungen (Busnotverkehr) erhält das EVU anstelle des im Preisblatt unter C.2 angegebenen Zuschussbedarfs pro eingesetzten Bus einen finanziellen Beitrag in Höhe von 4,00 Euro multipliziert mit den gefahrenen Bus-km. Der finanzielle Beitrag für den Busersatzverkehr wird jedoch auf den im Preisblatt unter C.2 angegebenen Zuschussbedarf begrenzt, wobei Anpassungen des Zuschussbedarfs gemäß Absatz (2) berücksichtigt werden. Sind SPNV-Leistungen als Ersatzverkehr zu erbringen, ohne dass das EVU dies zu vertreten hat, und müssen dabei gemäß § 8 Abs. (2) Zugfahrten durch mehr als drei Busse ersetzt werden, hat das EVU Anspruch auf Ersatz der insgesamt für diesen Ersatzverkehr anfallenden Kosten, sofern das EVU das Ersatzverkehrskonzept mit den Auftraggebern abgestimmt hat und die Auftraggeber diesem Ersatzverkehrskonzept zugestimmt haben.
- (5) Zugausfälle sowie als Zugausfälle nach § 7 Abs. (2) gewertete Leistungen werden nicht vergütet, es entfällt der gesamte Zuschussbedarf pro Fpl-km multipliziert mit den ausgefallenen bzw. als Ausfall zu wertenden Fpl-km. Für die Vergütung von Ersatzverkehrsleistungen wird auf Absatz (4) verwiesen.
- (6) *bleibt frei*
- (7) Das EVU trägt die Beweislast für die tatsächliche und mängelfreie Erbringung seiner Leistungen.
- (8) Zahlungsansprüche einer Vertragspartei werden nach Ablauf von 14 Tagen nach Fälligkeit mit 5 Prozentpunkten p.a. über dem Basiszinssatz verzinst.

³ abrufbar unter (letzter Zugriff am **19.04.2023**):
<https://www.schiennahverkehr.de/veroeffentlichungen/personalkostenindex-spnv/>

- (9) Die Auftraggeber dürfen Zahlungsansprüche des EVU mit ihren fälligen und dem EVU bekannt gegebenen Forderungen (z.B. aus Rückzahlung, Minderung, Vertragsstrafen oder Schadensersatzleistungen) aufrechnen, soweit diese unstreitig oder rechtskräftig festgestellt sind. Hierzu ist dem EVU eine Abrechnung auszustellen. Das EVU ist zur Aufrechnung aus unbestrittenen oder rechtskräftigen Forderungen gegen die Auftraggeber berechtigt.

§ 11 Abschlagszahlungen

- (1) Abschlagszahlungen setzen voraus, dass das EVU den Versicherungsschutz nach § 20 nachgewiesen hat.
- (2) Die monatlichen Abschlagzahlungen der Auftraggeber an das EVU betragen ein Zwölftel des im Preisblatt unter C.2 angegebenen Zuschussbedarfs pro Fpl-km (wobei Anpassungen des Zuschussbedarfs gemäß § 10 Absatz (2) berücksichtigt werden) multipliziert mit dem jährlichen Leistungsumfang in Fpl-km nach **Anlage 1** bzw. der für das jeweilige Fahrplanjahr geltenden Fortschreibung nach § 6 Absatz (7).
- (3) Unter Bezugnahme auf die Beschlüsse der Finanzministerkonferenz vom 23. Juni 1994 und der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17. November 1995 wird davon ausgegangen, dass die sich aus der erbrachten Verkehrsleistung ergebenden Zahlungen der Auftraggeber an das EVU nicht der Umsatzsteuerpflicht unterliegen. Sollte diese Regelung während der Vertragslaufzeit entfallen oder geändert werden, werden die Auftraggeber die vom EVU aufgrund einer rechtskräftigen Entscheidung oder Maßnahme an die Finanzbehörden zu zahlende Umsatzsteuer inkl. evtl. anfallender Zinsen (§§ 233 – 237 AO) tragen; die an das EVU zu zahlende Vergütung erhöht sich entsprechend. In diesem Fall sind die Auftraggeber berechtigt, eine Kürzung der Vergütung (Zuschussbedarf je Fpl-km x Regelbestellvolumen) vorzunehmen und das EVU ist berechtigt, die Leistungsmenge und ggf. den Zuschussbedarf je Fpl-km anzupassen, um die zusätzlichen finanziellen Belastungen aus der Umsatzsteuerpflicht, soweit zeitlich im Rahmen der verbleibenden Laufzeit des Verkehrsvertrages noch möglich, auszugleichen. Die vorstehende Zahlungspflicht gilt entsprechend für den Fall, dass die Zahlungen der Auftraggeber an das EVU nach Ende der Vertragslaufzeit rückwirkend der Umsatzsteuer unterworfen werden.
- (4) Die Auftraggeber behalten sich vor, die Abschlagszahlungen bei Nicht- und Schlechtleistungen gemäß § 7 des Vertrages angemessen anzupassen.
- (5) Für die zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen wird für das laufende Kalenderjahr ein vom Auftragnehmer an die Auftraggeber zu zahlender aufgabenträgerspezifischer monatlicher Abschlag festgelegt. Die Abschlagsbeträge für die Fahrgeldeinnahmen werden von den Auftraggebern im Rahmen der monatlichen Abschlagszahlungen an den Auftragnehmer in Abzug gebracht. Die Abrechnung der Fahrgeldeinnahmen erfolgt unabhängig von der Jahresschlussrechnung (§ 12) nach Maßgabe von § 15.
- (6) Die Zahlung des Abschlags bedeutet keine Abnahme der Leistung und keine Anerkennung der bis dahin vorgelegten Berichte und Nachweise.

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

- (7) Die Abschlagszahlungen sind während der Vertragslaufzeit mit Wertstellung auf das Konto des EVU bis zum 30. des laufenden Monats für diesen Monat fällig. Sofern der 30. des jeweiligen Monats bzw. der 28. Februar auf einen Samstag, Sonntag oder gesetzlichen Feiertag fällt, erfolgt die Wertstellung jeweils zu dem auf den vorgesehenen Zahlungstag folgenden Arbeitstag.

§ 12 Abrechnungsverfahren

- (1) Der Abrechnungszeitraum für die Jahresschlussrechnung ist das jeweilige Kalenderjahr. Zeitabschnitte während der Laufzeit dieses Vertrages, die nur einen Teil eines Kalenderjahres umfassen, werden wie Kalenderjahre behandelt.
- (2) Das EVU hat bis zum 30. April des Folgejahres eine prüffähige Jahresschlussrechnung schriftlich vorzulegen. Die Einzelkomponenten der Jahresschlussrechnung sind vorab im Zuge der Rechnungserstellung mit den Auftraggebern abzustimmen. Diese Jahresschlussrechnung beinhaltet jedoch mindestens:
- a. die Nachweise über die Kosten der Infrastrukturbenutzung,
 - b. das bestellte Leistungsprogramm nach Fpl-km,
 - c. die Summe der ausgefallenen Zugleistungen,
 - d. die Summe der geleisteten Ersatzverkehre in ersetzten Fpl-km,
 - e. die Darstellung aller sonstigen Nicht- und Schlechtleistungen mit Beschreibung von Art, Umfang und Auswirkung

Die Jahresschlussrechnung ist insbesondere dann nicht prüffähig, wenn die unter lit. a bis lit. e genannten Inhalte fehlen oder der jährliche Qualitätsbericht nach § 13 Abs. (2) nicht vorliegt.

- (3) Soweit zum 30. Juni des Folgejahres keine Einwände gegen die Richtigkeit der Jahresschlussrechnung erhoben werden, ist der sich aus der jeweiligen Jahresschlussrechnung ergebende Betrag bis zum 30. Juni des Folgejahres auszugleichen. Werden Einwände erhoben, ist der unstreitige Rechnungsbetrag bis zum 30. Juni des Jahres zu zahlen, im Übrigen spätestens zwei Wochen nach Feststellung der Richtigkeit der Jahresschlussrechnung.

§ 13 Informations- und Berichtspflichten, Leistungskontrolle

- (1) Das EVU stellt den Auftraggebern alle Daten zur Verfügung, die für die Abrechnung der vertragsgegenständlichen Leistungen nötig sind.
- (2) Den Auftraggebern wird monatlich und jährlich ein Qualitätsbericht zur Verfügung gestellt. Die Qualitätsberichte sind in Papierfassung sowie elektronischer Form (Excel-Format) den Auftraggebern zu übergeben. Die Berichte beinhalten für den jeweiligen Berichtszeitraum eine tabellarische Darstellung der Nicht- und Schlechtleistungen mit Beschreibung von Art, Umfang und Auswirkung. Zudem sind Äußerungen dazu zu treffen, wie eventuelle Mängel abgestellt und die Qualität der Leistungserbringung allgemein verbessert wird. Die genaue Ausgestaltung der tabellarischen Darstellung der Nicht- und Schlechtleistungen wird

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

- zwischen den Auftraggebern und dem EVU bis zur Betriebsaufnahme abgestimmt. Die Monatsberichte sind bis zum 15. des Folgemonats und der Jahresbericht bis 30. April des Folgejahres den Auftraggebern zu übermitteln.
- (3) Das EVU informiert die Auftraggeber unverzüglich per E-Mail über Anfang und Ende von Betriebsstörungen, Abweichungen von den Fahrzeuganforderungen nach § 9 Abs. (1), Einrichtung von Ersatzverkehren und dergleichen.
 - (4) Bezüglich der Übergabe und Dokumentation von Vertriebs- und Einnahmedaten wird auf § 15 verwiesen.
 - (5) Die Auftraggeber können unangekündigt Kontrollen aller vereinbarten Leistungsbestandteile vornehmen; die Betriebsabläufe des EVU dürfen dadurch nicht beeinflusst werden. Insbesondere sind die Auftraggeber nach vorheriger Anmeldung bei dem EVU berechtigt, selbst Fahrgastzählungen und -befragungen durchzuführen und zu diesem Zwecke die Züge durch von ihnen beauftragte Unternehmen / Personen jederzeit - solange dadurch keine Behinderungen des Betriebsgeschehens hervorgerufen werden - zu betreten und die Zählungen oder Befragungen durchzuführen. Das Zugpersonal ist in diesen Fällen verpflichtet, die von den Auftraggebern beauftragten Unternehmen / Personen zu unterstützen. Die beauftragten Unternehmen / Personen sind berechtigt, die Züge zum Zwecke der Zählungen oder Befragungen kostenfrei zu benutzen.

§ 14 Tarif, Vertrieb und Kooperation mit Verkehrsverbänden

- (1) Für Fahrten innerhalb der Verkehrsverbände gelten die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des jeweiligen Verkehrsverbandes in der jeweils gültigen Fassung. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, Vertragspartner des VMS-Kooperationsvertrages zu werden bzw. zu bleiben und alle damit verbundenen Rechte und Pflichten wahrzunehmen. Für Fahrten über Verkehrsverbundgebiete hinaus hat sich der Auftragnehmer an ein nationales Tarifsysteem (durchgehende Tarife nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 AEG) anzuschließen. Dieses System muss gewährleisten, dass
 - von/zu jeder Station/jedem Tarifpunkt der dort vertretenen Bahnen ein Fahrschein zum Regel-, Kinder- und Gruppentarif mit 1. und 2. Klasse sowie eine Fahrradkarte erworben werden kann,
 - die Tarifbestimmungen in angemessenem Umfang harmonisiert sind,
 - die Erstattung nicht- oder teilbenutzter Fahrausweise bei jeder der dort vertretenen Bahnen möglich ist und
 - Fahrgastrechte bei jeder der dort vertretenen Bahnen bzw. einer gemeinsamen Stelle dieser Bahnen geltend gemacht werden können.
- (2) Der Auftragnehmer kann unter Berücksichtigung der vorstehenden Maßgaben und nach Zustimmung der territorial zuständigen Auftraggeber darüber hinaus für verkehrsverbundübergreifende Fahrten einen eigenen Tarif bzw. eigene Tarifprodukte anbieten. Die Tarife sind entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen durch die zuständige Genehmigungsbehörde genehmigen zu lassen.

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

- (3) Die jeweiligen Kooperations- und Einnahmeverträge der Verkehrsverbünde sind durch das EVU anzuwenden.
- (4) Eine Entwertung der Fahrausweise muss an den Zugangsstellen oder im Fahrzeug möglich sein.
- (5) Das EVU hat den Fahrkartenvertrieb so zu organisieren, dass jeder Fahrgast bis spätestens 5 Minuten nach Fahrtantritt einen Fahrschein erwerben kann.
- (6) Im Bahnhof Burgstädt ist ein personalbedienter Verkauf von Fahrscheinen des Eisenbahnnah- und -fernverkehrs als Präsenzagatur mit Provisionsstufe 3 zu gewährleisten. Die Kosten sind dem ZVMS zuzuordnen.

§ 15 Einnahmen und Einnahmeverteilung, Vertriebs- und Einnahmedaten

- (1) Sämtliche Fahrgeldeinnahmen des Auftragnehmers aus den zu erbringenden Verkehrsleistungen im Vertragsgebiet stehen den Auftraggebern zu. Einnahmen in diesem Sinne sind die aus der Erbringung der Verkehrsleistungen der vertragsgegenständlichen Linie entstandenen kassentechnischen Einnahmen des Auftragnehmers aus dem Verkauf von Fahrscheinen/Fahrausweisen auf Grundlage der Tarife im Sinne von § 12 Abs. 1 Satz 1 AEG zuzüglich der positiven oder negativen Zuweisungen der beteiligten Verkehrsverbünde und Tarifkooperationen auf Grundlage des jeweils geltenden Einnahmeverteilungsvertrages der betreffenden Verkehrsverbünde/Tarifkooperationen, Einnahmeverweisungen von Dritten aus der Anerkennung - sonstiger Tarife des Eisenbahnnah- und -fernverkehrs sowie Zuweisungen aus sonstigen Einnahmeverteilungsverträgen, die gesetzlichen Ausgleichszahlungen an den Auftragnehmer unter Berücksichtigung der Absätze (3) und (4) sowie sonstige Ausgleichsleistungen für entgangene Fahrgeldeinnahmen. Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt verbleiben beim Auftragnehmer; ausgenommen hiervon ist der Fahrgeldanteil am erhöhten Beförderungsentgelt. Sonstige Einnahmen, z. B. aus Werbung verbleiben beim Auftragnehmer.
- (2) Zur Abrechnung herangezogen werden jeweils die Nettoeinnahmen. Nettoeinnahmen sind die Bruttoeinnahmen gem. Absatz (1) ohne Mehrwertsteuer, weitere Minderungen, z.B. Vertriebsprovisionen sind nicht in Abzug zu bringen. Die Einnahmen gemäß Satz 2 werden auch als Erlöse oder Fahrgelderlöse bezeichnet.
- (3) Die Beförderung von schwerbehinderten Menschen gemäß § 228 SGB IX ist Bestandteil der Leistungserbringung. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, entsprechende Ausgleichsmittel nach §§ 231 ff. SGB IX zu beantragen. Die Einnahmen aus der Gewährung der Ausgleichsmittel durch die Länder und den Bund stehen dem Vertragspartner zu, dem gemäß Absatz (1) die Einnahmen zustehen. Die Einnahmen werden nach dem Belegenheitsprinzip aufgeteilt. Dieses gilt auch, wenn der Auftragnehmer schuldhaft unterlassen hat, diese Mittel zu beantragen und diese Einnahmen folglich tatsächlich nicht erhalten hat.
- (4) Die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs ist Bestandteil der Leistungserbringung. Der Auftragnehmer ist jedoch

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

verpflichtet, darüberhinausgehende Ausgleichsleistungen zu erlangen, insbesondere auf der Grundlage von § 1 Abs. 1a ÖPNVFinAusG Sachsen und/oder eines Vertrags im Sinne von § 1 Abs. 1d Satz 10 ÖPNVFinVO Sachsen. Die Einnahmen aus der Gewährung dieser Ausgleichsleistungen stehen dem Vertragspartner zu, dem gemäß Absatz (1) die Einnahmen zustehen. Die Einnahmen werden nach dem Belegenheitsprinzip aufgeteilt. Hat der Auftragnehmer schuldhaft unterlassen, diese Ausgleichsleistungen zu erlangen und diese Einnahmen folglich tatsächlich nicht erhalten, erstattet der Auftragnehmer den Auftraggebern daraus resultierende Mindereinnahmen.

- (5) Die Einnahmen gemäß der Absätze (1) und (3) und (4) sind vom Auftragnehmer zu vereinnahmen und werden bei der Berechnung des Vergütungsanspruches berücksichtigt. Zur Ermittlung der Höhe der VMS- und MDV-Verbundtarifeinnahmen sind die Anforderungen der **Anlage 7** umzusetzen. Zur Ermittlung der Erlösansprüche aus der Anerkennung eines nationalen Tarifsystems ist das EVU verpflichtet, Verkehrserhebungen gemäß Tarifkooperationsvertrag der Deutschlandtarifverbund GmbH (DTV GmbH) durchzuführen, unabhängig davon, ob das EVU diesen Tarifkooperationsvertrag abschließen muss. Hinsichtlich der Durchführung der Erhebung ist grundsätzlich von 15.000 notwendigen Interviews auszugehen. Das Erhebungskonzept, die Erhebungsdurchführung, die Bewertungsansätze und die Auswahl des Erhebungsbüros und des Gutachters sind mit den Auftraggebern abzustimmen. Die Ergebnisse der Verkehrserhebung (Beförderungsfälle, Beförderungsleistung in Personenkilometer [Pkm]) sowie die sich ergebenden Erlösansprüche sind den Auftraggebern vollständig zu dokumentieren.
- (6) Der Auftragnehmer wird den Auftraggebern die ihm aus von ihm durchgeführten Erhebungen gemäß **Anlage 7** vorliegenden Daten in EDV-aufbereiteter Form und als Rohdaten zur Verfügung stellen. Für die Verwendung der Daten im Rahmen eines zukünftigen Vergabeverfahrens gilt die Zustimmung des Auftragnehmers als erteilt. Gleiches gilt für die Verwendung der Daten im Rahmen der jeweils geltenden Einnahmenaufteilungsverfahren.
- (7) Der Auftragnehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass seine Angaben gemäß der Absätze (5) und (6) ordnungsgemäß und sorgfältig ermittelt sind. Die Auftraggeber sind berechtigt, die Angaben zu prüfen und gegebenenfalls durch eine von ihnen zu bestimmende Wirtschaftsprüfungsgesellschaft testieren zu lassen.
- (8) Alle kassentechnischen und sonstigen Einnahmen und Zuweisungen im Sinne der Absätze (1) und (3) und (4) sind den Auftraggebern in einem monatlichen Einnahmenbericht bis spätestens zum 15. des Folgemonats zu melden. Dabei sind die kassentechnischen Einnahmen (brutto und netto) und die Anzahl der Fahrausweisverkäufe differenziert nach:
 - Vertriebsweg,
 - Verkaufsstelle (Standort),
 - angewandter Tarif (Verbundtarife, Deutschlandtarif (DTV), sonstige Tarife und Sondertickets),
 - Fahrausweisart des angewandten Tarifs,

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

- Fahrtrelation (bei Pauschaltickets ist die Fahrtrelation dann anzugeben, wenn sie aus dem Verkaufsbeleg hervorgeht)

anzugeben. Es kann mit einem vorläufigen Steuersatz gearbeitet werden. Dies muss in der Einnahmenmitteilung gekennzeichnet sein. Die endgültigen Netto-Einnahmen sind unmittelbar nach Vorliegen des tatsächlichen Steuersatzes nachzuliefern, spätestens aber bis zur Erstellung der Schlussrechnung. Außerdem sind Erstattungen, zum Beispiel aus der Rücknahme von Fahrausweisen, separat aufzuführen.

In den monatlichen Einnahmenberichten sind ebenso alle Zuweisungen aus Einnahmenaufteilungsverträgen und alle Ausgleichszahlungen gemäß Absätze (1) und (3) und (4) zu melden. Sofern die Zuweisungen der beteiligten Verkehrsverbände aus den Einnahmenaufteilungsverträgen nicht bis zum 15. des Folgemonats vorliegen, sind diese unmittelbar nach Vorliegen der Zuweisungen mit der darauf folgenden Einnahmenmitteilung vorzulegen. Dasselbe trifft für eventuelle Korrekturabrechnungen zu. Ungeachtet dessen, hat das EVU im Rahmen seiner Mitgliedschaft in den Gremien der beteiligten Verkehrsverbände alles in seiner Macht stehende zu unternehmen, um eine zügige Einnahmenaufteilung der Verbundeinnahmen zu gewährleisten.

- (9) Die Übergabe der Verkaufs- und Einnahmedaten hat elektronisch zu erfolgen. Das Format der Datenübergabe ist vor Betriebsaufnahme mit den Auftraggebern abzustimmen. Das Format der Datenübergabe wird in Anlage 6 erläutert. Verbundeinnahmen müssen im gleichen Format an die Aufgabenträger übergeben werden.
- (10) Die Auftraggeber können nach Maßgabe des Verkehrsvertrages zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Prüfung der Angaben des Auftragnehmers kostenlos über die Nutzung der Daten verfügen, die die Linien betreffen, an denen sie beteiligt sind. Die Auftraggeber werden diese Daten unter anderem zur Tarifikalkulation, für Einnahmeprognosen, für Verkehrsplanungen und zu Marketingzwecken nutzen.
- (11) Der Auftragnehmer erstellt nach Abschluss des Kalenderjahres eine endgültige Aufstellung seiner kassentechnischen und sonstigen Einnahmen und Zuweisungen (brutto und netto) für dieses Kalenderjahr. Diese Aufstellung erfolgt entsprechend der für die monatlichen Meldungen gemäß Abs. (8) vorgesehenen Weise jeweils bis zum 28. Februar des Folgejahres. Abs. (7) gilt entsprechend.
- (12) Verbundunabhängige Einnahmen stehen den Aufgabenträgern anteilig auf Basis Pkm nach dem Belegenheitsprinzip zu. Dieses gilt sowohl für die Einnahmen aus der Anerkennung des Tarifs des nationalen Tarifsystems (durchgehende Tarife nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 AEG) als auch für Einnahmen aus allen weiteren Kooperationsverträgen (z.B. Schülerferienticket, Semestertickets).
- (13) Die Grundsätze der Einnahmenaufteilung in den Verkehrsverbänden richten sich nach den Vorgaben der einzelnen Verkehrsverbände.

Verbundeinnahmen MDV:

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

Die Einnahmen aus dem Verkehrsverbundtarif innerhalb des MDV werden dem ZVNL zugeteilt. Die Einnahmenaufteilung richtet sich nach den im MDV abgeschlossenen Verträgen.

Verbundeinnahmen VMS:

Die Einnahmen aus dem Verkehrsverbundtarif innerhalb des VMS werden dem ZVMS zugeteilt.

Weitere Tarifkooperationen:

Finden zwischen dem Auftragnehmer und anderen Verkehrsunternehmen weitere Einnahmenaufteilungen für DTV und/oder sonstige Tarife statt, die auf der vertragsgegenständlichen Linie Anwendung finden, weist der Auftragnehmer den Auftraggebern die daraus resultierenden Ausgleichszahlungen unverzüglich in prüfbarer Form nach, beispielsweise durch Vorlage des Testats der Einnahmenaufteilung. Die Zuordnung dieser Einnahmen auf die einzelnen Auftraggeber erfolgt anhand von Personenkilometern.

- (14) Die Verhandlungen zu Einnahmenaufteilungsverträgen und sonstigen Kooperationsverträgen, die Auswirkungen auf die Einnahmegröße und -entwicklung der aufgrund dieses Vertrages erbrachten Verkehrsleistungen haben, führt der Auftragnehmer solange eigenverantwortlich, wie die Auftraggeber nicht gegenüber dem Auftragnehmer erklären, diese Verhandlungen führen zu wollen. Der Auftragnehmer unterrichtet die betroffenen Auftraggeber unverzüglich über den jeweiligen Stand der Verhandlungen. Den Auftraggebern ist es gestattet, an diesen Verhandlungen teilzunehmen. Die Auftraggeber haben das Recht, diese Verhandlungen auch eigenständig zu führen. Die Auftraggeber kündigen dies mit einem Vorlauf von mindestens drei Monaten an.
- (15) Der Auftragnehmer darf Einnahmenaufteilungsverträge und sonstige Kooperationsverträge, die Auswirkungen auf die Einnahmegröße und -entwicklung der aufgrund dieses Vertrages erbrachten Verkehrsleistungen haben, nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der betroffenen Auftraggeber schließen. Der Auftragnehmer wird die jeweils betroffenen Auftraggeber auf deren Wunsch hin zur Vornahme von Verhandlungen mit Verbänden, Tarifkooperationen etc. zur Einnahmenaufteilung auf der Linie Chemnitz - Leipzig RE 6 bevollmächtigen. Die Bevollmächtigung entbindet den Auftragnehmer nicht von seiner Pflicht zur Selbstvornahme vorgenannter Handlungen und begründet kein Auftragsverhältnis zwischen dem Auftragnehmer und den Auftraggebern.
- (15a) Abweichend von Abs. (14) und (15) wird die Pflicht zur Einholung der Zustimmung bezüglich Einnahmenaufteilungsfragen, die im Rahmen der DTV GmbH verhandelt werden, auf eine stetige rechtzeitige Information der Auftraggeber durch den Auftragnehmer beschränkt. Der Auftragnehmer ist weiterhin verpflichtet, die Position der Auftraggeber zu den einzelnen Verhandlungsthemen in der DTV GmbH zu transportieren. Etwaige Stimmanteile des Auftragnehmers in der DTV GmbH sind davon unbenommen.
- (16) Absätze (14) und (15) gelten entsprechend für Verhandlungen des EVU mit anderen Verkehrsunternehmen und Verbänden über die Konzipierung, Planung und Durchführung von Verkehrserhebungen, die der Einnahmenermittlung dienen.

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

- (17) Der Auftragnehmer verpflichtet sich, dem MDV beizutreten oder eine entsprechende Kooperationsvereinbarung abzuschließen und nimmt am praktizierten MDV-Einnahmenaufteilungsverfahren teil. Im Falle des Beitritts unterzeichnet der Auftragnehmer den Einnahmenaufteilungsvertrag für den MDV in der jeweils gültigen Fassung. Er ist Gläubiger bzw. Schuldner der Ansprüche aus der Einnahmenaufteilung. Der Auftragnehmer hat sich während der Vertragslaufzeit so zu verhalten, als trüge er das vollständige Erlösrisiko. Im Gebiet des ZVNL erfolgt dies im Einvernehmen mit dem ZVNL. Die Ausübung des Stimmrechts – bezogen auf alle Fragen der Tarifentwicklung und der Einnahmenaufteilung – im Aufsichtsrat und in der Gesellschafterversammlung des MDV erfolgt für diese Teilleistungen nur nach vorheriger Zustimmung des ZVNL. Der Auftragnehmer räumt dem ZVNL, soweit im MDV keine Beschlüsse dem entgegenstehen, das Recht ein, anstelle des Auftragnehmers in den zuständigen Ausschüssen und Arbeitsgruppen des MDV bzw. anderer Tarifkooperationen die Verhandlungen über die Anpassung der Tarife und Tarifgestaltung, über die Gestaltung und Abänderung der Einnahmenaufteilung zu führen. In jedem Fall ist der Auftragnehmer verpflichtet, die Auftraggeber unverzüglich über alle wesentlichen Vorgänge zu Tarif- und Einnahmenaufteilungsfragen umfassend zu unterrichten. Die Interessen des Auftragnehmers sind im Sinne dieses Vertrages in angemessener Art und Weise zu berücksichtigen. Hierzu werden die Vertragspartner eine enge und umfassende Abstimmung vornehmen.
- (18) Die Regelungen in Absatz (17) Satz 5 bis 8 gelten nicht, wenn das Stimmgewicht des Auftragnehmers im MDV ohne diesen Vertrag und ggf. weitere Verträge der Auftraggeber mit dem Auftragnehmer im Gebiet des MDV, die diese Regelung enthalten, höher ist als das Stimmgewicht, das dieser Vertrag und ggf. weitere Verträge der Auftraggeber mit dem Auftragnehmer im Gebiet des MDV, die diese Regelung enthalten, zur Folge haben werden. Hat der ZVNL aufgrund einer eventuellen zukünftigen Änderung des Gesellschaftsvertrages oder weiterer Verträge des MDV für den hier betroffenen Verkehrsvertrag den gleichen Anspruch auf Stimmrechte wie ein Verkehrsunternehmen im Fall eines Nettovertrages, gelten im Verhältnis zwischen diesem Auftraggeber und dem Auftragnehmer die Regelungen in Absatz (17) Satz 5 bis 8. Der Auftragnehmer ist jedoch in jedem Fall verpflichtet, gemäß § 11 des Einnahmenaufteilungsvertrages des MDV die Ausübung seiner Rechte auf den betroffenen Auftraggeber zu übertragen, soweit sich diese Rechte auf die dem Auftraggeber zustehenden Einnahmen beziehen.
- (19) *bleibt frei*
- (20) Der Beitritt zu einem Verkehrsverbund oder der Abschluss eines Kooperationsvertrages mit einem Verkehrsverbund in den Verbundgebietsgrenzen bei Abgabe des Angebots begründet keine Ansprüche des Auftragnehmers gegenüber den Auftraggebern auf den Ausgleich von Durchtarifierungs- oder Harmonisierungsverlusten oder sonstigen verbundbedingten Aufwendungen.
- (21) Der Auftragnehmer ist verpflichtet, alle Abrechnungen aus Einnahmenaufteilungs- und Vertriebsverträgen zeitnah inhaltlich zu prüfen und ggf. zu beanstanden.

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

- (22) Der Auftragnehmer muss nach Aufforderung der Auftraggeber nachweisen, dass er eigenverantwortlich alle Möglichkeiten, einschließlich der Anrufung der zuständigen Behörden und etwaiger Rechtsmittel, genutzt hat, um eine leistungsgerechte Aufteilung der Einnahmen und Vergütung des Vertriebs zu bewirken. Zudem geht der Auftragnehmer auf Aufforderung der Auftraggeber außergerichtlich und gerichtlich gegen die Aufteilung der Einnahmen und Vergütung des Vertriebs vor, wenn diese der Auffassung sind, dass diese unangemessen oder missbräuchlich ausgestaltet sind. Die Auftraggeber übernehmen die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendigen Kosten, soweit der Auftragnehmer auf Aufforderung der Auftraggeber außergerichtlich oder gerichtlich vorgeht und die Auftraggeber eine Kostenübernahme zuvor schriftlich zugesagt haben. Der Auftragnehmer hat bei der Führung von Verfahren oder Prozessen den Weisungen der Auftraggeber Folge zu leisten. Den Auftraggebern ist auf Verlangen Prozessstandschaft einzuräumen. Wird eine unangemessene oder missbräuchliche Ausgestaltung der Einnahmenaufteilung oder Vertriebsvergütung rechts- oder bestandskräftig festgestellt, stehen die Einnahmen den Aufgabenträgern in der Höhe zu, wie sie nach angemessener und nicht missbräuchlicher Ausgestaltung anfallen. Dies gilt nicht, wenn und soweit der Auftragnehmer gegenüber den Auftraggebern nachweist, dass ein Anspruch des Auftragnehmers auf rechtmäßige Einnahmenaufteilung oder Vertriebsvergütung auch nach Inanspruchnahme aller ihm zur Verfügung stehenden außergerichtlichen und gerichtlichen Möglichkeiten ausgeschlossen ist.
- (23) Die Regelungen des Absatzes (22) Sätze 2 bis 5 gelten bei aus Sicht der Auftraggeber unangemessenen oder missbräuchlichen Einnahmenaufteilungen oder unbilligen Behinderungen entsprechend.

§ 16 Marketing / Öffentlichkeitsarbeit

- (1) Die die vertragsgegenständlichen Leistungen betreffende Öffentlichkeits- und Pressearbeit des EVU ist mit den Auftraggebern in vertrauensvoller Zusammenarbeit unter Berücksichtigung der spezifischen Interessen der Auftraggeber durchzuführen. Je nach Bedarfsfall ist dabei ein gemeinsames Auftreten anzustreben. Das EVU ist verpflichtet, sich diesbezüglich rechtzeitig und umfassend mit den Auftraggebern abzustimmen.
- (2) Die Verwendung der Logos der Auftraggeber und der Verkehrsverbände ist auf Verlangen und in Abstimmung mit den Auftraggebern unentgeltlich vorzunehmen. Das betrifft alle internen und externen Kommunikations- und Werbemaßnahmen des EVU. Die Logos werden dem EVU von den Auftraggebern kostenlos zur Verfügung gestellt.

§ 17 Zusammenarbeit / Vertraulichkeit / Informationen

- (1) Die Vertragspartner verpflichten sich, in allen Bereichen eng und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten.
- (2) Die Vertragspartner bewahren über die im Rahmen dieses Vertrags oder anderer Verträge erlangten Kenntnisse über die jeweils andere Vertragspartei oder über sonstige Dritte, die nach dem Willen und dem berechtigten Interesse einer Vertragspartei oder des Dritten nicht in die Öffentlichkeit gelangen sollen, gegenseitiges Stillschweigen.
- (3) Das EVU gestattet den Auftraggebern, im Rahmen einer zukünftigen wettbewerblichen Vergabe der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen den Bewerbern folgende Daten zur Verfügung zu stellen:
 - Fahrgeldeinnahmen und Fahrgastzahlen entsprechend § 15 Absatz (6)
 - Fahrplandaten

§ 18 Vertragslaufzeit, Betriebsaufnahme

- (1) Die Laufzeit dieses Vertrages beginnt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 (10. Dezember 2023) und endet zum Sommerfahrplanwechsel im Juni 2024 (8./9. Juni 2024).
- (2) Die Auftraggeber sind berechtigt, diesen Vertrag um ein halbes Jahr bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 zu verlängern. Die Option ist schriftlich (Fax ausreichend) bis spätestens 3 Monate vor dem geplanten Leistungsbeginn auszuüben. Die optionalen Leistungen werden entsprechend den Regelungen in § 10 vergütet. Ein Anspruch des EVU auf Beauftragung der Option durch die Auftraggeber besteht nicht. Dem EVU stehen bei Nichtausübung der Option keinerlei Ansprüche zu.
- (3) Am Tag der Betriebsaufnahme beginnt die Fahrleistung des EVU entsprechend des Betriebsprogramms ab 3:00 Uhr.
- (4) Kommt das EVU mit der Aufnahme des Betriebs ganz oder teilweise in Verzug und hat es diesen Verzug zu vertreten, so hat es den Auftraggebern den durch die verspätete Betriebsaufnahme entstehenden Schaden, insbesondere die Mehrkosten für die Realisierung von Ersatzverkehren zu ersetzen. Die Auftraggeber sind berechtigt, in diesem Fall ein anderes Unternehmen mit der Betriebsleistung zu beauftragen, bis das EVU diese erbringen kann. Das EVU hat keine Ansprüche gegen die Auftraggeber, soweit die Betriebsleistungen durch ein anderes EVU erbracht werden.

§ 19 Kündigung / Außerordentliche Kündigung

- (1) Eine ordentliche Kündigung des Verkehrsvertrages ist ausgeschlossen.
- (2) Die Auftraggeber und das EVU sind berechtigt, den Vertrag aus wichtigem Grund gemäß § 314 BGB zu kündigen.
- (3) Die Auftraggeber sind zur Kündigung aus wichtigem Grund insbesondere berechtigt, wenn
 - das EVU die Zulassung nach § 6 AEG oder die Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG während der Vertragslaufzeit bestands- oder rechtskräftig verliert oder ein während der Vertragslaufzeit erfolgter Widerruf der Genehmigung nach § 6 AEG oder der Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG für sofort vollziehbar erklärt wird und das EVU entweder nicht unverzüglich Widerspruch oder Anfechtungsklage gegen den Widerruf erhebt und die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung beantragt oder das Gericht der Hauptsache die aufschiebende Wirkung letztinstanzlich nicht wiederherstellt oder das EVU die Zulassung nach § 6 AEG oder die Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG bis zum Termin der Betriebsaufnahme nicht erhalten hat,
 - das EVU den Termin der Betriebsaufnahme verschuldet überschreitet oder das EVU die für die Aufnahme des Betriebes notwendigen Maßnahmen und Vorarbeiten trotz schriftlicher Nachfristsetzung von einem Monat nicht ordnungsgemäß durchgeführt hat und deshalb der Termin der Betriebsaufnahme unter den zu erwartenden und absehbaren Umständen nicht mehr eingehalten werden kann,
 - durch das EVU in erheblichem Umfang und wiederholt oder dauerhaft gegen wesentliche Leistungspflichten dieses Vertrages verstoßen wird, dies vom EVU zu vertreten ist und den Auftraggebern unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beidseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertrages bis zum Ende der Laufzeit nicht zugemutet werden kann; dies ist u. a. der Fall, wenn über einen Zeitraum von 3 Kalendermonaten
 - a) entweder bei mindestens 10 % der Zugfahrten die Mindestsitzplatzkapazitäten gemäß § 9 Abs. (1) ohne Zustimmung der Auftraggeber unterschritten werden und das EVU dies zu vertreten hat
 - b) oder 10 % der Fpl-km eines Kalenderjahres gemäß § 7 Abs. (1) und § 7 Abs. (2) nicht geleistet werden und das EVU dies zu vertreten hat,
 - das EVU die geschuldeten Verkehrsleistungen über einen Zeitraum von mehr als 72 Stunden nicht erbringt und es dies zu vertreten hat, es sei denn die Leistungsunterbrechung ist durch einen Streik im Betrieb des EVU oder eines Nachunternehmers oder durch höhere Gewalt bedingt,
 - das EVU erklärt, die geschuldeten Verkehrsleistungen ganz oder zu einem erheblichen Teil nicht mehr zu erbringen,

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

- nach Zuschlagserteilung festgestellt wird, dass das EVU wegen einer Straftat einer für das EVU tätigen Person oder einer unzulässigen, den Wettbewerb behindernden Maßnahme im Vergabeverfahren auszuschließen gewesen wäre oder
 - ein Insolvenz- oder Liquidationsverfahren oder ein sonstiges vergleichbares gesetzliches Verfahren gegenüber dem EVU eröffnet oder mangels Masse abgelehnt wird.
- (4) Im Fall der Kündigung aus wichtigem Grund durch die Auftraggeber bleibt das EVU verpflichtet, die Verkehrsleistungen solange weiter zu erbringen, bis die Auftraggeber ein anderes Unternehmen mit der Erbringung der Verkehrsleistungen beauftragt haben und das andere Unternehmen den Fahrbetrieb in vollem Umfang aufnehmen kann. Dieses gilt nicht bei einer Kündigung im Sinne von Absatz (3), 1. Spiegelpunkt.
- (5) Das Recht der Auftraggeber vom EVU Schadensersatz zu verlangen und/oder andere Ansprüche aus diesem Vertrag geltend zu machen, wird durch die Kündigung nicht ausgeschlossen.

§ 20 Versicherungsschutz

Das EVU hat zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme einen Versicherungsschutz nach den gesetzlichen Vorgaben nachzuweisen.

§ 21 Gerichtsstand

Gerichtsstand für Streitigkeiten aus diesem Vertrag ist Chemnitz.

§ 22 Salvatorische Klausel

Sollte eine oder sollten mehrere Regelungen dieses Vertrages ganz oder teilweise unwirksam sein oder werden oder ihre Rechtswirksamkeit später verlieren oder aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrags für einen der Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, wird hierdurch die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Regelung(en) oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist diejenige gesetzlich zulässige Regelung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich und rechtlich am nächsten kommt. Diese wird dem Vertrag nach einvernehmlichen Beschluss aller Vertragspartner hinzugefügt. § 139 BGB findet keine Anwendung.

§ 23 Schlussbestimmungen / Ausfertigung

Verkehrsvertrag Chemnitz - Leipzig RE 6
Übergangszeitraum Dezember 2023 bis Juni 2024

- (1) Der Vertrag gibt die getroffenen Abreden vollständig wieder. Mündliche Nebenabreden bestehen nicht.
- (2) Änderungen dieses Vertrags, Anpassungen des Entgelts des EVU, Nebenabreden und Zusatzvereinbarungen zu diesem Vertrag bedürfen der Schriftform. Das Gleiche gilt für den Verzicht auf dieses Schriftformerfordernis.
- (3) Es gilt deutsches Recht. Verweise auf ausländisches Recht und auf etwaige Allgemeine Geschäftsbedingungen des EVU sind ausgeschlossen.
- (4) Das EVU ist zur Abtretung oder Verpfändung von Forderungen aus diesem Vertrag nur nach Zustimmung durch die Auftraggeber berechtigt.
- (5) Der Vertrag wird dreifach ausgefertigt. Jeder Vertragsbeteiligte erhält ein Exemplar.

Für die Auftraggeber:

Chemnitz, _____

Leipzig, _____

Sven Schulze
Verbandsvorsitzender

Kai Emanuel
Verbandsvorsitzender

Für den Auftragnehmer:

Leipzig, _____

Henning Weize
Geschäftsführer

Jan Kleinwechter
Geschäftsführer

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-13/23

für die 100. Sitzung der Verbandsversammlung am 9. Juni 2023

- öffentlich -

Gegenstand: **Vergabe MDSB2025BEMU**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt

1. den Abschluss des Verkehrsvertrages für die Erbringung von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Linie des Vergabernetzes MDSB2025BEMU gemäß Anlage 2 durch Erteilung des Zuschlages nach Abschluss des Vergabeverfahrens auf das wirtschaftlichste Angebot und
2. die Erteilung der Vollmacht an den Verbandsvorsitzenden, vor Abschluss des vorgenannten Vertrages gemäß Anlage 2 den Text gegenüber der beschlossenen Fassung abzuändern, soweit dies zu keiner Verschiebung von Chancen und Risiken zu Lasten des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) führt.



Sven Schulze

Anlagen

1. Ausgangslage

Gegenstand dieser Vergabe ist das Erbringen von fahrplanmäßigen SPNV-Leistungen im Vergabernetz MDSB2025BEMU auf der Linie S 1 Leipzig Miltitzer Allee – Leipzig Stötteritz – Borsdorf – Grimma – Döbeln (RB 110 integriert).

Die zu vergebenden Leistungen umfassen pro Fahrplanjahr insgesamt ca. 1,56 Mio. Zugkilometer (Zkm), wovon ca. 0,21 Mio. Zkm auf den ZVMS und ca. 1,35 Mio. Zkm auf den Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) entfallen.

Die Verkehrsleistungen auf der RB 110 (Leipzig Hbf – Döbeln) werden aktuell durch die Transdev Regio Ost GmbH mit ihrer Marke Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) erbracht. Im Rahmen der Vergabe MDSB2025BEMU werden die Leistungen in das Mitteldeutsche S-Bahnnetz integriert. Die Leistungen sind mit batterie-elektrischen Fahrzeugen (BEMU) zu erbringen.

2. Eckdaten zur Ausschreibung

Im Verfahren MDSB2025BEMU hat der ZVNL die Federführung. Der ZVMS wirkt in diesem Verfahren mit. Die Vertragslaufzeit ist von Dezember 2026 bis Dezember 2038. Eine Verlängerungsoption ist nicht vorgesehen.

Die Leistungen waren ursprünglich im Vergabernetz MDSB2025plus enthalten, das am 15. Dezember 2021 im TED (2021/S 243-641151) sowie die Anpassungen am 21. Dezember 2021 (2021/S 247-654427) und 12. Januar 2022 (2022/S 008-016279) veröffentlicht wurde. Das Vergabeverfahren wurde als offenes Verfahren durchgeführt.

Im offenen Vergabeverfahren konnte kein wirtschaftliches Ergebnis erzielt werden. Daher wurde es nach § 63 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 VgV im Dezember 2022 aufgehoben. Die Auftraggeber haben daher beschlossen, die Leistungen nunmehr in zwei separaten Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb nach § 14 Abs. 3 Nr. 5 VgV zu vergeben, in die sie alle geeigneten Unternehmen einbeziehen, die im offenen Vergabeverfahren form- und fristgerechte Angebote abgegeben haben. Als Termin für die Angebotsabgabe im Verhandlungsverfahren MDSB2025BEMU wurde der 5. Mai 2023 definiert.

3. Fahrzeugeinsatz

Die vertragsgegenständlichen Leistungen sind mit 16 batterie-elektrischen Triebzügen zu erbringen. Diese werden vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beschafft und von der neu gegründeten ZVNL Fahrzeugpool GmbH mit Strukturwandel-Fördermitteln erworben. Zur Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen werden die Fahrzeuge anschließend dem EVU beigestellt. Für die Instandhaltung der beigestellten Fahrzeuge ist das EVU verantwortlich.

4. Ablauf und aktueller Stand des Verfahrens

Es ist von einem Bieter ein Angebot innerhalb der Angebotsfrist abgegeben worden. Aktuell wird dieses abschließend geprüft. Details hierzu sind in der Anlage 3 (nicht öffentlich) ersichtlich.

Weitere Zeitschiene:

- eventuelle Verhandlungsrunde: vsl. 23./24. KW 2023
- Gremiensitzungen ZVMS/ZVNL: 9. Juni 2023/Ende Juni 2023
- Zuschlagserteilung: bis 28. Juli 2023
- Angebotsbindefrist: 28. Juli 2023

Sofern die Ergebnisse des Verfahrens finanzierbar sind und kein unangemessenes Verhältnis von Preis und Leistung darstellen, ist der Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot zu erteilen.

Aktuell sind im Haushaltsplan des ZVMS für 2024 ca. 3 Mio. EUR (netto) p. a. für den ZVMS-Anteil an der o. g. Linie vorgesehen.

5. Begründung zu den Beschlusspunkten

Nach § 10 Abs. 12 der Verbandssatzung des ZVMS obliegt die Beschlussfassung über die vertragliche Bestellung von Verkehrsleistungen der Verbandsversammlung.

Verkehrsvertrag zwischen

1. dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig,
Emilienstraße 15, 04107 Leipzig,

vertreten durch den Verbandsvorsitzenden
Herrn Landrat Kai Emanuel,

(nachfolgend "ZVNL" genannt),

2. dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen,
Am Rathaus 2, 09111 Chemnitz,

vertreten durch den Verbandsvorsitzenden
Herrn Sven Schulze,

(nachfolgend "ZVMS" genannt),

die Vertragsparteien zu 1. bis 2. gemeinsam die "**Auftraggeber**" genannt,

und

3. dem Eisenbahnverkehrsunternehmen [...],

vertreten durch [...]

(nachfolgend "**Auftragnehmer**" bzw. "**EVU**" genannt),

die Vertragsparteien zu 1. bis 3. gemeinsam die "**Vertragspartner**" genannt.

(Stand 05.05.2023)

Inhaltsverzeichnis

Präambel	4
§ 1 Vertragsgegenstand.....	4
§ 2 Rechtsstellung und Haftung der Auftraggeber	6
§ 3 Rechtsstellung des Auftragnehmers	6
§ 4 Regionale Präsenz.....	7
§ 5 Unterauftragnehmer	7
§ 5a Übernahme von Betriebspersonal des bisherigen Betreibers	8
§ 6 Umfang der Verkehrsleistung.....	10
§ 7 Leistungsveränderungen	11
§ 8 Bleibt frei.....	13
§ 9 Qualitätsanforderungen	13
§ 10 Nicht- und Schlechtleistungen.....	14
§ 11 Leistungsnachweis.....	14
§ 12 Fahrzeugeinsatz	15
§ 13 Ersatzverkehr.....	15
§ 14 Vergütung, Infrastrukturbenutzungsentgelte, Fahrgeldeinnahmen, Zahlungen und Abrechnung	16
§ 14a Umsatzsteuer.....	16
§ 15 Tarif, Vertrieb, Einnahmen und Anreizsystem.....	17
§ 16 Marketing / Öffentlichkeitsarbeit.....	17
§ 17 Fahrgasterhebungen.....	17
§ 18 Bleibt frei.....	17
§ 19 Bleibt frei.....	17
§ 20 Vertragslaufzeit	18
§ 21 Betriebsaufnahme	18
§ 22 Revisionsklausel, Mittelzuweisungen	19
§ 23 Kündigung / Außerordentliche Kündigung	21
§ 24 Sicherheitsleistung / Haftung / Versicherungsschutz	23
§ 24a Bereitstellung von Informationen.....	23

§ 24b Sozialstandards	24
§ 25 Gerichtsstand.....	24
§ 26 Überleitung dieses Vertrags.....	24
§ 27 Schlussbestimmungen / Ausfertigung.....	25
Anlagenverzeichnis:.....	27

ENTWURF

Präambel

Der Vertrag dient der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Zugverbindungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als Aufgabe der allgemeinen Daseinsvorsorge. Er soll zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Attraktivität des SPNV in den Gebieten der Auftraggeber beitragen. Die Leistungen, die Gegenstand dieses Vertrags sind, werden als Leistungen im „Mitteldeutschen S-Bahn-Netz 2025BEMU“ (MDSB 2025BEMU) bezeichnet.

Die Vertragspartner stimmen darin überein, den SPNV in einem permanenten Prozess zu verbessern und seine Attraktivität als volkswirtschaftlich wie ökologisch sinnvolle Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und zur Absicherung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger unter sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen und landesplanerischen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Des Weiteren streben die Vertragspartner an, die Belange von Menschen mit eingeschränkter Mobilität im Rahmen der technischen und betrieblichen Möglichkeiten unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben angemessen zu berücksichtigen. Für die Akzeptanz des SPNV als Alternative zum MIV ist neben einer attraktiven Angebotsausgestaltung vor allem auch ein hoher Qualitätsstandard bei der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit der Züge, den Reisezeiten, der Fahrgastinformation, dem Fahrgastkomfort, der Sauberkeit und der Sicherheit maßgeblich.

Dieser Verkehrsvertrag basiert auf dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 06. März 2020 (BGBl. I S. 445), dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1531) und dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNV-Gesetz Sachsen) vom 14. Dezember 1995 (SächsGVBl. S. 412, 449), zuletzt geändert durch Artikel 36 des Gesetzes vom 27. Januar 2012 (SächsGVBl. S. 130) i. V. m. der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO) vom 29. April 2009 (SächsGVBl. S. 232), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 14. Dezember 2020 (SächsGVBl. S. 742).

Hierzu vereinbaren die Vertragspartner eine enge partnerschaftliche und vertrauensvolle Zusammenarbeit nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Vertrags.

§ 1 Vertragsgegenstand

- (1) Gegenstand dieses Vertrags ist das Erbringen von fahrplanmäßig festgelegten Verkehrsangeboten entsprechend der Anlage **MDSB2025BEMU_4010 Leistungsvolumen** zur Bedienung der Allgemeinheit im SPNV auf folgender Relation:

S 1	Leipzig Miltitzer Allee – Leipzig Stötteritz – Borsdorf – Grimma – Döbeln
-----	---

Der Vertrag regelt Art, Umfang, Qualität und Finanzierung der vertragsgegenständlichen SPNV-Leistungen. Es handelt sich bei diesem Vertrag um einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1, geändert durch Art. 1 ÄndVO (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016 (ABl. EU Nr. L 354 S. 22), nachfolgend VO (EG) Nr. 1370/2007)).

- (2) Die in der Anlage **MDSB2025BEMU_4010_Leistungsvolumen** aufgeführten Strecken und Linien bilden das für den vorliegenden Vertrag maßgebende Vertragsgebiet.
- (3) Das Vertragsverhältnis zwischen dem Auftragnehmer und den Auftraggebern regelt sich nach den folgenden Vertragsbestandteilen:
1. der Wortlaut dieses Vertrags nebst Anlagen,
 2. die Vergabeunterlagen in der zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe gültigen Fassung (*Vertragsanhang I – wird nach Zuschlag erstellt*)
 3. die Bieterinformationen der Auftraggeber an die Bewerber (*Vertragsanhang II – wird nach Zuschlag erstellt*) (bei Widersprüchen innerhalb der Bieterinformationen gehen die späteren Informationen vor)
 4. das Angebot des Auftragnehmers (*Vertragsanhang III – wird nach Zuschlag erstellt*),
 5. die Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen (VOL/B).
- Bei etwaigen Widersprüchen bzw. Unklarheiten gelten die Vertragsbestandteile in vorgenannter Reihenfolge.
- (4) Dieser Vertrag unterliegt deutschem Recht. Die Geltung Allgemeiner Geschäftsbedingungen (AGB) des Auftragnehmers ist ausgeschlossen.
- (5) Zur Erzielung von Einnahmen ist der Auftragnehmer zu weiteren Geschäftstätigkeiten (z. B. Vermietung von Werbeflächen auf oder in den Fahrzeugen) nur berechtigt, wenn diese nach ihrem Inhalt den Vertragsgegenstand nicht zu beeinträchtigen oder zu gefährden geeignet sind. Insbesondere politische Werbung, Werbung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und Werbung, die eine Konkurrenz zu anderen Dienstleistern des ÖPNV vermittelt, beeinträchtigen den Vertragsgegenstand im vorstehenden Sinne. Die Werbeflächen sind nach Maßgabe der Anlage **MDSB2025BEMU_3020_Fahrzeuge** zwischen den Vertragspartnern im Vorfeld der Maßnahme abzustimmen.

- (6) Die Auftraggeber einerseits und der Auftragnehmer andererseits verpflichten sich, darauf hinzuwirken, dass es dem Ziel der Attraktivitätssteigerung entsprechend zwischen den Auftraggebern, dem Auftragnehmer, ggf. beteiligten Infrastrukturunternehmen, den Landkreisen, den Gemeinden, weiteren Verkehrsunternehmen und anderen zu einer konstruktiven Zusammenarbeit kommt, vor allem bei Verkehrsplanung, Fahrplanfeinabstimmung, Nutzerinformation und Marketing.

§ 2 Rechtsstellung und Haftung der Auftraggeber

- (1) Der ZVNL und der ZVMS sind jeweils für ihr Gebiet der zuständige Aufgabenträger für den SPNV nach § 3 Abs. 2 ÖPNV-Gesetz Sachsen. Sie sind damit zuständige Behörden im Sinne von § 15 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).
- (2) Die Auftraggeber haften im Verhältnis zum Auftragnehmer jeweils als Teilschuldner und zwar dem Grunde und der Höhe nach nur für Leistungen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich, deren Anteil an den Fahrplankilometern sich aus der **Anlage MDSB2025BEMU_4010_Leistungsvolumen** ergibt. Das gilt insbesondere für die Entgelte bzw. die Vergütung, die der jeweils territorial zuständige Auftraggeber dem Auftragnehmer für die Erbringung der vertraglich geschuldeten Verkehrsleistungen schuldet. Jede gesamtschuldnerische Haftung der Auftraggeber gegenüber dem Auftragnehmer ist ausgeschlossen.

§ 3 Rechtsstellung des Auftragnehmers

- (1) Der Auftragnehmer ist nach Maßgabe dieses Vertrags ein eigenverantwortliches, selbstständiges, rechtlich und wirtschaftlich unabhängiges Unternehmen im Sinne des AEG und somit Träger der sich aus Gesetz, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten als Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Auftragnehmer ist bei der Erbringung seines Verkehrsangebotes an die für seine Tätigkeiten geltenden rechtlichen Bestimmungen gebunden.
- (2) Dem Auftragnehmer obliegt es, den SPNV in eigener Regie nach den Vorgaben dieses Vertrags zu organisieren und durchzuführen. Er führt den vereinbarten SPNV im eigenen Namen und auf eigene Rechnung durch. Der Auftragnehmer ist gegenüber den Reisenden alleiniger Vertragspartner aus den jeweiligen Beförderungsverträgen. Er haftet für deren Schäden und stellt die Auftraggeber insoweit frei.
- (3) Der Auftragnehmer erbringt nach dem Vertrag Verkehrsleistungen und erlangt daher unmittelbar Kenntnis von den Auswirkungen der Vorgaben der Auftraggeber auf den Betrieb und die Nutzung des Verkehrsangebots. Er ist verpflichtet, die Auftraggeber im Bereich der eigenen Wahrnehmung auf entsprechende

mögliche negative Folgen von Bestellungen, Weisungen, Empfehlungen oder sonstige Erklärungen der Auftraggeber ausdrücklich hinzuweisen und, soweit möglich und zumutbar, Alternativvorschläge zu unterbreiten.

- (4) Der Auftragnehmer teilt den Auftraggebern alle wesentlichen Änderungen seiner gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse mit. Dies gilt insbesondere für Änderungen des haftenden Kapitals, von Gewinnabführungs-, Beherrschungs- und Konzerneingliederungsverträgen, soweit sie für die Auftraggeber im Hinblick auf den vorliegenden Vertrag von Bedeutung sein können.

§ 4 Regionale Präsenz

Der Auftragnehmer hält im Vertragsgebiet mindestens einen dort zentralen Betriebsstandort vor. Er gewährleistet, dass an dem/den Betriebsstandort/en für die jeweiligen Auftraggeber entscheidungsbefugte regionale Ansprechpartner für die Vertragsabwicklung zur Verfügung stehen. Dies betrifft insbesondere die Qualitätsüberwachung, die Angebotsplanung, das Marketing und das Störungsmanagement.

§ 5 Unterauftragnehmer

- (1) Der Auftragnehmer ist nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen berechtigt, Teile der Leistung von geeigneten Dritten (Unterauftragnehmern) ausführen zu lassen. Der Auftragnehmer darf die Ausführung von Teilen der SPNV-Leistungen nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der betroffenen Auftraggeber an Unterauftragnehmer übertragen. Die Zustimmung gilt in Bezug auf die in der **MDSB2025BEMU_1050_Erklärung_Unterauftragnehmer** aufgeführte Leistungserbringung durch Unterauftragnehmer als erteilt. Die Übertragung von anderen Leistungen auf Unterauftragnehmer einschließlich Leistungen nach § 13 bedarf keiner Zustimmung. Sie ist jedoch jeweils drei Monate vor dem geplanten Beginn der Leistung durch den Unterauftragnehmer den betroffenen Auftraggebern anzuzeigen. Die Auftraggeber können ihre Zustimmung nach Satz 2 nur bei Vorliegen eines wichtigen Grundes verweigern. Als wichtiger Grund gilt insbesondere, wenn die Auftraggeber Zweifel an der Eignung des Nachunternehmers für die in Rede stehende Leistung haben und der Auftragnehmer in diesem Fall die Eignung des Nachunternehmers nicht nachweisen kann. Der Auftragnehmer gewährleistet und weist den Auftraggebern auf Nachfrage hin für jede Übertragung von Leistungen an Unterauftragnehmer nach, dass er
- a) bei der Übertragung von Teilen der Leistung (Unterauftrag) nach wettbewerblichen Gesichtspunkten verfährt,
- b) dem Unterauftragnehmer auf Verlangen die Auftraggeber aus diesem Vertrag nennt,

- c) dem Unterauftragnehmer insgesamt keine ungünstigeren Bedingungen – insbesondere hinsichtlich der Zahlungsweise und Sicherheitsleistungen – stellt, als zwischen ihm und den Auftraggebern vereinbart sind,
 - d) bei der Einholung von Angeboten für Unteraufträge regelmäßig kleine und mittlere Unternehmen angemessen beteiligt,
 - e) sich bei Großaufträgen bemüht, Unteraufträge an kleinere und mittlere Unternehmen in dem Umfang zu erteilen, wie er es mit der vertragsgemäßen Ausführung der Leistung vereinbaren kann.
- (2) Die mögliche Übertragung von Teilen der Leistung führt nicht zur Übertragung der Pflichten des Auftragnehmers auf den/die Unterauftragnehmer. Vertragspartner der Auftraggeber bleibt allein der Auftragnehmer.
 - (3) Vergibt der Auftragnehmer Unteraufträge für SPNV-Leistungen, ist er verpflichtet, einen bedeutenden Teil (mehr als 50 %) der Verkehrsleistung mit Eisenbahnfahrzeugen und der Serviceleistungen in den Zügen durch Zugbegleiter selbst zu erbringen (Art. 4 Abs. 7 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007).
 - (4) Die Regelungen nach Abs. 1 Satz 2 ff. gelten nicht, soweit der Unterauftrag an ein mit dem Auftragnehmer im Sinne von § 15 AktG verbundenes Unternehmen erteilt wird.

§ 5a Übernahme von Betriebspersonal des bisherigen Betreibers

- (1) Das EVU ist auf der Grundlage von § 131 Abs. 3 GWB in Verbindung mit Art. 4 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 bei einem Wechsel des Betreibers verpflichtet, nach Maßgabe der nachfolgenden Regelungen die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die beim bisherigen Betreiber für die Erbringung dieser Verkehrsleistung beschäftigt waren, zu übernehmen und ihnen die Rechte zu gewähren, auf die sie einen Anspruch hätten, wenn ein Übergang gemäß § 613 a BGB erfolgt wäre. Die Verpflichtung besteht nur bezogen auf die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die als Triebfahrzeugführer, KiN oder Zugbereitsteller für die Erbringung der übergehenden Verkehrsleistung unmittelbar erforderlich sind; dabei dürfen eigene und bei etwaigen Unterauftragnehmern eingesetzte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nicht bedarfsmindernd berücksichtigt werden. Soweit dieser Vertrag Verpflichtungen des EVU zur Übernahme von Betriebspersonal des bisherigen Betreibers begründet, handelt es sich für die in der **Anlage MDSB2025BEMU_3031_Dokumente_für_Personalübergang** genannten Personen um einen Vertrag zugunsten Dritter im Sinne von § 328 Abs. 1 BGB.
- (2) Die Auftraggeber übergeben dem EVU spätestens 24 Monate vor Beginn der Leistungserbringung eine Aktualisierung der in den Vergabeunterlagen als **Anlage MDSB2025BEMU_3031_Dokumente_für_Personalübergang**

enthaltenen anonymisierten Liste der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die beim bisherigen Betreiber für die Erbringung der übergehenden Verkehrsleistung beschäftigt sind. Die Liste der **Anlage MDSB2025BEMU_3031_Dokumente_für_Personalübergang** und eventuelle Aktualisierungen enthalten Angaben des bisherigen Betreibers. Die Auftraggeber schließen für ihren Inhalt jede Haftung aus mit Ausnahme der Haftung für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer fahrlässigen Pflichtverletzung der Auftraggeber oder einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen der Auftraggeber beruhen sowie für sonstige Schäden, die auf einer grob fahrlässigen Pflichtverletzung der Auftraggeber oder auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen der Auftraggeber beruhen. Spätestens 21 Monate vor dem Beginn der Leistungserbringung fragt der bisherige Betreiber in einem mit dem EVU inhaltlich abgestimmten Schreiben diese Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, ob sie daran interessiert sind, ab dem Beginn der Leistungserbringung ein Arbeitsverhältnis zum EVU mit den in Abs. 1 Satz 1 genannten Rechten zu begründen. Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer haben innerhalb eines Monats nach Zugang des an sie gerichteten Anfrageschreibens des bisherigen Betreibers die Möglichkeit, unmittelbar gegenüber dem EVU schriftlich und unter Nachweis ihres bisherigen Einsatzes für die Dienste ihr Interesse an einem solchen Arbeitsverhältnis zu bekunden.

- (3) Das EVU unterbreitet den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, auf die sich die Verpflichtung bezieht und die innerhalb der Frist nach Abs. 2 Satz 5 schriftlich ihr Interesse bekundet haben, spätestens 18 Monate vor dem Beginn der Leistungserbringung ein Angebot auf Abschluss eines Arbeitsvertrags nach den Anforderungen von Abs. 1 Satz 1.
- (4) Nur sofern innerhalb der Frist nach Abs. 2 Satz 5 mehr Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die die Voraussetzungen von Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 erfüllen, ihr Interesse bekunden, als nach dem Bedarf des EVU nach Abs. 1 Satz 2 unmittelbar erforderlich sind, trifft das EVU eine Auswahl. Es wählt dann aus den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern nach Satz 1 im Umfang seines Bedarfs nach Abs. 1 Satz 2 die Personen aus, denen es ein Angebot unterbreitet. Dabei ist, soweit möglich, sicherzustellen, dass die ausgewählten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Durchschnitt nach Lebensalter, Dauer der Betriebszugehörigkeit sowie Entgeltgruppe/-stufe dem Durchschnitt der in der aktualisierten **Anlage MDSB2025BEMU_3031_Dokumente_für_Personalübergang** benannten Personen entsprechen. Das EVU versieht die individuellen Angebote mit angemessenen Bindefristen, die einen Monat nicht unterschreiten dürfen. Soweit möglich, muss das EVU seinen Bedarf nach Abs. 1 Satz 2 aus dem Kreis der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer decken, auf die sich die Verpflichtung bezieht und die innerhalb der Frist nach Abs. 2 Satz 5 schriftlich ihr Interessen bekundet haben. Bei Ablauf der Bindefristen ohne Annahme des Angebots unterbreitet es dazu im Umfang seines Bedarfs noch nicht berücksichtigten Personen aus diesem Kreis ein Angebot.

- (5) Der Abschluss der Arbeitsverträge mit Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern nach Abs. 3 und 4 soll bis 15 Monate vor dem Beginn der Leistungserbringung beendet sein. Soweit das EVU nach dem Verfahren von Abs. 2 bis 4 seinen Bedarf nach Abs. 1 Satz 2 nicht innerhalb der Frist des Satzes 1 decken kann, weil nicht genügend Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer die Angebote auf Abschluss eines Arbeitsvertrags innerhalb der Bindefristen annehmen, darf es nach seiner freien Entscheidung andere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für die Erbringung der Verkehrsleistung beschäftigen.
- (6) Sofern der Zeitraum zwischen dem Zuschlag und dem Beginn der Leistungserbringung die Einhaltung der in Abs. 2 bis 5 genannten Fristen nicht zulässt, sind sie in Abstimmung mit den Auftraggebern angemessen anzupassen. Die Bindefristen für die Angebote auf Abschluss eines Arbeitsvertrags dürfen jedoch keinesfalls einen Monat unterschreiten.
- (7) Zeitgleich mit der Übersendung der Schreiben nach Abs. 2 Satz 4 und der Angebote nach Abs. 3 und Abs. 4 Satz 2 hat das EVU den Auftraggebern Sachstandsberichte zur Personalübernahme vorzulegen.
- (8) Soweit der bisherige Betreiber oder Dritte tarifvertragliche Regelungen im Sinne von § 131 Abs. 3 Satz 3 GWB zwischen der Auftragsbekanntmachung und der Übernahme des Betriebs missbräuchlich zu Lasten des EVU anpassen, ist das EVU aus § 5a nicht zur Übernahme der Anpassung verpflichtet. Die mit § 5a begründete Verpflichtung des EVU beschränkt sich dann insoweit auf die Rechte, auf die die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ohne die missbräuchliche Anpassung einen Anspruch hätten. Weitergehende Rechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gegen den bisherigen Betreiber und gegen das EVU bleiben unberührt.
- (9) Im Vorfeld einer Vergabe der Verkehrsleistung nach dem Ende des Verkehrsvertrags ist das EVU nach Aufforderung durch die Auftraggeber verpflichtet, innerhalb angemessener Fristen alle nach § 131 Abs. 3 Satz 4 GWB erforderlichen Angaben zu machen. Das EVU kooperiert mit dem Nachfolgebetreiber bei der Übernahme von Personal nach § 131 Abs. 3 GWB oder einer Nachfolgeregelung dazu. Das EVU hat dabei auch die für die Erbringung dieser Verkehrsleistung beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in angemessenem Umfang für Schulungen durch den neuen Betreiber freizustellen.

§ 6 Umfang der Verkehrsleistung

- (1) Der Auftragnehmer ist verpflichtet, das verkehrliche Leistungsangebot zu erbringen.
- (2) Die verkehrlichen Leistungen werden in der Einheit Zugkilometer angegeben.

- (3) Das verkehrliche Leistungsangebot umfasst das Regelangebot gemäß der Anlage **MDSB2025BEMU_4010_Leistungsvolumen** sowie den Schienenersatz- und den Busnotverkehr.
- (4) Das Leistungsvolumen des Fahrplanjahres ist für das sogenannte Normjahr zu bemessen. Das Normjahr besteht aus 252 Verkehrstagen Montag – Freitag, 52 Verkehrstagen Samstag sowie 61 Verkehrstagen Sonn- und Feiertage.
- (5) Das Verkehrsangebot an Feiertagen wird zwischen den Vertragspartnern jährlich neu geregelt. Hierbei finden die Feiertage aller am Vertrag beteiligten Bundesländer Berücksichtigung.
- (6) Der Auftragnehmer darf nur nach Zustimmung der Auftraggeber über die in diesem Vertrag genannten Verkehrsleistungen hinaus – auch aufgrund von Verträgen mit Dritten (z. B. Landkreisen, anderen EVU) – zusätzliche SPNV-Angebote auf dem zu befahrenden Netz durchführen.

§ 7 Leistungsveränderungen

- (1) Die Auftraggeber können jederzeit Veränderungen der Beschaffenheit oder des Leistungsumfangs jedweder vom EVU geschuldeten Leistungsbestandteile verlangen, soweit dies vergaberechtlich zulässig ist.
- (2) Die Auftraggeber können jederzeit zeitliche oder räumlichen Umbestellungen von Verkehren (Fahrplanänderungen) sowie einmalige oder zeitlich befristete Sonderverkehre verlangen, auch wenn sie zu Veränderungen der Betriebsleistungen in Zugkilometern gegenüber dem bezuschlagten LV (Vertrags-Soll) führen. Dies schließt auch einmalige oder befristete Veränderungen oder Linienverlängerungen und -verkürzungen ein.
- (3) Fahrplanänderungen und Sonderverkehre, die zu einem Mehrbedarf an Schienenfahrzeugen führen, bedürfen der Zustimmung des EVU, es sei denn, die Fahrzeuge sind nicht vom EVU selbst zu finanzieren. Sofern der Mehrbedarf an Schienenfahrzeugen lediglich auf die Unterschreitung der Mindestfahrzeugreserve im Sinne von Abs. 4 Satz 1 zurückgeht, kann die Leistung nach Satz 1 einvernehmlich vorübergehend auch unter Nutzung der Reservefahrzeuge durchgeführt werden. Soweit das EVU die Zustimmung nach Satz 1 verweigert, sind die Auftraggeber berechtigt, die Mehrleistungen bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestellen. Fahrplanänderungen, die zu einem Minderbedarf an Schienenfahrzeugen führen, dürfen die Auftraggeber nach Anhörung des EVU auch einseitig anordnen.
- (4) Ein Mehrbedarf an Schienenfahrzeugen liegt vor, wenn auf Grundlage der Leistungsveränderungen zusätzliche Fahrzeuge beschafft werden müssen, weil die bislang einzusetzende Anzahl der Fahrzeuge nicht ausreicht, um die veränderte Leistung durchzuführen. Ein Minderbedarf liegt vor, soweit Fahrzeuge für die vertragsgegenständliche Leistung dauerhaft, d. h. mindestens für einen

Zeitraum von 12 Monaten nicht mehr benötigt werden. Die Ermittlung des Mehrbedarfs an Schienenfahrzeugen richtet sich nach den in Kap. 2.1.2 **MDSB2025BEMU_3020_Fahrzeuge** niedergelegten Grundsätzen zur Mindestfahrzeugreserve. Sofern das EVU in seinem Angebot eine höhere Mindestreserve zugesagt hat, ist diese für die Berechnung des Mehrbedarfs zu Grunde zu legen. Als Schienenfahrzeuge im Sinne dieser Regelung gelten Einzelwagen, Triebwagen, Triebzüge, zusätzliche nachrüstbare Module von Triebzügen sowie für die im Linieneinsatz zur Traktion von Einzelwagen benötigten Lokomotiven.

- (5) Werden durch Leistungsveränderungen nach Abs. 3 in Summe je Linienbündel kalenderjährlich zusätzliche Leerfahrtkilometer gegenüber dem Betriebskonzept notwendig, das der Kalkulation zu Grunde lag und gegebenenfalls durch frühere Leistungsveränderungen nach Abs. 3 angepasst worden ist, werden diese Leerfahrtkilometer nach Kapitel 2 Abs. 2 lit. c) **MDSB2025BEMU_4130_Vergütung** mit dem variablen Preisanteil (P_v) nach dem LV vergütet und dafür anfallende Infrastrukturnutzungsentgelte erstattet. Werden durch Leistungsveränderungen nach Abs. 3 in Summe je Linienbündel kalenderjährlich weniger Leerfahrtkilometer gegenüber dem Betriebskonzept im Sinne von Satz 1 notwendig, erfolgt ein Abzug von der Vergütung für diese Leerfahrtkilometer in Höhe des variablen Preisanteils (P_v) nach dem LV. Eine Leerfahrt ist in diesem Zusammenhang die Überführung eines Zuges unter eigenständiger Benutzung der Infrastruktur zu einem anderen Ort. Überführungen von Zugteilen in Regelzügen gelten nicht als Leerfahrt.
- 5a) Bei Leistungsveränderungen nach Abs. 2, die nicht zu einem Mehrbedarf an Schienenfahrzeugen führen, werden im Falle der Bestellung unpaariger Fahrten die aufgrund der jeweiligen Lastfahrt notwendigen Leerfahrtkilometer nach Kapitel 2 Abs. 2 lit. c) **MDSB2025BEMU_4130_Vergütung** mit dem variablen Preisanteil (P_v) nach dem LV vergütet und dafür anfallende Infrastrukturnutzungsentgelte erstattet. Dies gilt nur, soweit durch Leistungsveränderungen nach Abs. 2 in Summe je Linienbündel kalenderjährlich zusätzliche Leerfahrtkilometer gegenüber dem Betriebskonzept notwendig werden, das der Kalkulation zu Grunde lag und gegebenenfalls durch frühere Leistungsveränderungen nach Abs. 2 angepasst worden ist. Das EVU hat die Notwendigkeit der jeweiligen Leerfahrt nachzuweisen. BI0243
- (6) In folgenden Fällen sind die Preisanteile P_f und P_v für die Leistungserstellung gemäß LV nach § 2 Nr. 3 VOL/B an die veränderten Kosten des EVU anzupassen:
1. bei Veränderungen der Beschaffenheit und/oder des Leistungsumfangs jedweder vom EVU geschuldeten Leistungsbestandteile nach Abs. 1 mit Ausnahme von Veränderungen des Umfangs der verkehrlichen Leistung im Sinne von § 6 Abs. 2 bei Veränderungen der Beschaffenheit nach Abs. 4 BI0100

2. bei Fahrplanänderungen und Sonderverkehren nach Abs. 3 mit einem Fahrzeugmehr- oder Minderbedarf

Soweit eine einmalige Maßnahme vorliegt, kann dem EVU der betreffende Betrag gesondert, d. h. ohne Veränderung des Preises für die Leistungserstellung, erstattet werden. In allen Fällen einer Anpassung nach Satz 1 ist das EVU für die Kosten bzw. Einnahmen nachweispflichtig. Das EVU hat sich dabei dasjenige anrechnen zu lassen, was es infolge der Änderung seiner Leistung an Aufwendungen spart oder durch anderweitige Verwendung seiner Kapazitäten erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt. § 11 Abs. 3 gilt entsprechend. Die Abrechnung erfolgt im Rahmen der jährlichen Schlussrechnung.

§ 8 Bleibt frei

§ 9 Qualitätsanforderungen

- (1) Der Auftragnehmer erbringt die vereinbarten Verkehrsleistungen nach den in der Anlage **MDSB2025BEMU_4070_Qualitätsstandards** vorgegebenen Qualitätsstandards.
- (2) Art und Umfang, Messung und Kontrolle sowie die Bewertung wegen Unterschreitung der vereinbarten Qualitätsstandards bestimmen sich nach der Anlage **MDSB2025BEMU_4070_Qualitätsstandards**.
- (3) Unbeschadet der gesetzlichen Minderungs- und Schadensersatzregelungen können die Auftraggeber die Vergütung nach Maßgabe der Anlage **MDSB2025BEMU_4070_Qualitätsstandards** wegen Nicht- und Schlechtleistungen des Auftragnehmers mindern. Die danach vorgesehenen Minderungen entsprechen dem Minderwert der Leistung im Vergleich zum Wert der geschuldeten Leistung.
- (4) Der Vertrag enthält Vertragsstrafenregelungen, die in **MDSB2025BEMU_4070_Qualitätsstandards** und **MDSB2025BEMU_4080_Minderungen_Vertragsstrafen** mit Verweisen als solche bezeichnet sind. Erfüllt das EVU seine Verbindlichkeiten nicht oder nicht in gehöriger Weise, so verwirkt es nach Maßgabe der einzelnen Regelungen eine Vertragsstrafe, wenn es in Verzug kommt bzw. bei einem geschuldeten Unterlassen der Pflicht zuwiderhandelt, es sei denn, es hat dies nicht zu vertreten. Die Summe aller Vertragsstrafen dieses Vertrags ist je Auftraggeber auf 5 % des anteiligen Grundanspruchs nach **MDSB2025BEMU_4130_Vergütung Kapitel 2, Abs. 2** für die gesamte Vertragslaufzeit begrenzt. Weitergehende Ansprüche

der Auftraggeber gegen den Auftragnehmer auf Schadensersatz bleiben unberührt. Verwirkte Vertragsstrafen sind jedoch jeweils auf sie anzurechnen.

§ 10 Nicht- und Schlechtleistungen

- (1) Nichtleistungen sind nicht erbrachte Verkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3. Die Leistung eines Zugs gilt auch dann als nicht erbracht, soweit gemäß **MDSB2025BEMU_4070_Qualitätsstandards** als Ausfall bewertet wird.
- (2) Schlechtleistungen sind Leistungen, die von der Leistungsbeschreibung oder von der vereinbarten Qualität der Leistungserbringung insbesondere gemäß der Anlage **MDSB2025BEMU_4070_Qualitätsstandards** abweichen und nicht unter Abs. 1 fallen.

§ 11 Leistungsnachweis

- (1) Der Auftragnehmer trägt die Darlegungs- und Beweislast für die Ordnungsmäßigkeit der im Rahmen dieses Vertrags zu erbringenden Leistungen nach Art, Umfang und Qualität, sofern der Vertrag nicht ausdrücklich abweichende Regelungen vorsieht. Alle Dokumentationen werden den jeweils betroffenen Auftraggebern kostenlos zur Verfügung gestellt.
- (2) Den Nachweis für die vertragsmäßige Leistungserbringung leistet der Auftragnehmer, soweit nicht ausdrücklich anders festgelegt, mittels elektronischer Information in Dateiform in Gestalt der im jeweiligen Regelungstext des Vertrags und dessen Anlagen beschriebenen Leistungsnachweise zu den dort definierten Terminen. Der Auftragnehmer hat auf Anforderung der Auftraggeber Erhebungsmethode, Zeitpunkt und Ort der vorgenommenen Datenerhebungen mitzuteilen.
- (3) Die Auftraggeber sind berechtigt, alle vom Auftragnehmer nach Maßgabe dieses Vertrags vorzulegenden bzw. gelieferten Berichte, Daten, Gutachten, Rechnungen und sonstigen Aufstellungen und Erhebungen, die zur Überprüfung der Erfüllung von Pflichten des Auftragnehmers nach diesem Vertrag erforderlich sind, selbst zu überprüfen oder durch einen Gutachter überprüfen zu lassen. Dies schließt aufgrund des Brutto-Vertragscharakters sämtliche zur Überprüfung der den Auftraggebern zustehenden Fahrgeldeinnahmen erforderlichen Informationen ein, insbesondere die Kooperations- und Einnahmeverträge und Einnahmenezuscheidungen. Sollte die Prüfung die Unrichtigkeit von Angaben des Auftragnehmers ergeben, so hat der Auftragnehmer die angemessenen Kosten des Gutachters zu ersetzen. Der Auftragnehmer ermöglicht den Auftraggebern bzw. dessen Vertretern auf Verlangen, die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen zu überprüfen. Die Auftraggeber können sich in den im Fahrgastbetrieb auf den vertragsgegenständlichen Linien befindlichen Zügen sowie in den Werkstätten und Abstellanlagen zu den dortigen Geschäfts-/Arbeitszeiten für Züge der vertragsgegenständlichen Strecken unentgeltlich von der

vertragsgemäßen Ausführung der geschuldeten Leistung unterrichten. Es gilt § 4 Nr. 2 VOL/B.

- (4) Der Auftragnehmer stellt jedem einzelnen Auftraggeber zum Zwecke der Wahrnehmung ihrer Kontrolltätigkeit sowie für sonstige dienstliche Fahrten jährlich rechtzeitig vier übertragbare Karten für das vertragsgegenständliche Teilnetz zur uneingeschränkten und unentgeltlichen Nutzung der im Rahmen dieses Vertrags erbrachten SPNV-Leistungen in der 1. Klasse zur Verfügung. Die Auftraggeber verpflichten sich, den für sie tätig werdenden Personen die Nutzung der Freifahrten nur zu dienstlichen Zwecken zu gestatten.
- (5) Der Auftragnehmer gewährt den Auftraggebern auf Verlangen Einblick in alle den Vertragsgegenstand betreffenden betrieblichen Unterlagen und Daten, soweit dies dem Leistungsnachweis bzw. der sonstigen Vertragsdurchführung dient. Die im Rahmen dieser Tätigkeiten offenzulegenden Informationen gelten im Verhältnis zu den Auftraggebern nicht als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Auftragnehmers.
- (6) Zur Überprüfung der Meldungen zu den Fahrgeldeinnahmen und zur Quote der Schwarz-, Grau- und Freifahrer sind die Auftraggeber berechtigt, an Verkehrserhebungen und Fahrausweiskontrollen des Auftragnehmers teilzunehmen bzw. eigene Verkehrserhebungen und Kontrollen der Fahrausweisprüfung durchzuführen. Der Auftragnehmer teilt den Auftraggebern im Vorfeld die Termine von Verkehrserhebungen, sonstige Einzelheiten sowie die Ergebnisse der Erhebungen bzw. Kontrollen mit.

§ 12 Fahrzeugeinsatz

Für den Fahrzeugeinsatz gelten die Regelungen der Anlage **MDSB2025BEMU_3020_ Fahrzeuge** und der Anlage **MDSB2025BEMU_4070_ Qualitätsstandards**.

§ 13 Ersatzverkehr

- (1) Die Anforderungen an den Ersatzverkehr sind in der Anlage **MDSB2025BEMU_3010_Betrieb_Ersatzverkehr** definiert.
- (2) Der Ersatzverkehr ist nach den Bestimmungen des § 2 Abs. 5 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist, sowie den Anforderungen dieses Vertrags entsprechend zu erbringen.

§ 14 Vergütung, Infrastrukturbenutzungsentgelte, Fahrgeldeinnahmen, Zahlungen und Abrechnung

- (1) Der Auftragnehmer erhält für die erbrachten Leistungen eine Vergütung.
- (2) Darüber hinaus werden dem Auftragnehmer die von ihm geleisteten Infrastrukturbenutzungsentgelte für bestellte und erbrachte Fahrplanleistungen erstattet.
- (3) Soweit Fahrgeldeinnahmen des Auftragnehmers den Auftraggebern zustehen, wird der Auftragnehmer nach Maßgabe von § 15 Abs. 1 über das Anreizsystem an der Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen beteiligt.
- (4) Detaillierte Regelungen zur Vergütung und der Erstattung von Infrastrukturbenutzungsentgelten sowie den Abschlagszahlungen und der Jahresrechnung enthält die Anlage **MDSB2025BEMU_4130_Vergütung**.

§ 14a Umsatzsteuer

- (1) Die Vertragspartner gehen unter Bezugnahme auf den Beschluss der Finanzministerkonferenz vom 23. Juni 1994 und den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17. November 1995 als Geschäftsgrundlage im Sinne von § 313 BGB davon aus, dass die in diesem Vertrag geregelten Ausgleichszahlungen der Auftraggeber an den Auftragnehmer nicht der Umsatzsteuer unterliegen. Der Auftragnehmer hat alle gesetzlich zulässigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die von den Auftraggebern gewährten Zuwendungen einschließlich der Vergütung von den Finanzbehörden und den Gerichten als nicht umsatzsteuerbare Zuschüsse im öffentlichen Interesse anerkannt werden.
- (2) Insbesondere ist der Auftragnehmer unter rechtzeitiger und vollständiger Einbindung der Auftraggeber sowie nach ihrer schriftlichen Aufforderung verpflichtet, gegen anders lautende Entscheidungen und Maßnahmen alle möglichen Rechtsmittel und Rechtsbehelfe fristgerecht und ordnungsgemäß einzulegen. Die notwendigen Kosten diesbezüglicher Rechtsmittel- und Rechtsbehelfsverfahren tragen die Auftraggeber. Der Auftragnehmer hat bei der Führung von Verfahren oder Prozessen rechtmäßigen Weisungen der Auftraggeber Folge zu leisten.
- (3) Soweit von den zuständigen Stellen gegenüber dem Auftragnehmer zu Recht Umsatzsteuer erhoben wird, erhöhen sich die Ausgleichszahlungen entsprechend, wobei die Auftraggeber dem Auftragnehmer zusätzlich etwaige steuerliche Nebenleistungen im Sinne von § 3 Abs. 4 AO erstatten, soweit der Auftragnehmer deren Entstehung nicht zu vertreten hat. Eine nachträgliche Umsatzsteuererhebung für Jahre, für die die Jahresrechnung nach § 14 Abs. 4 bereits abgerechnet ist, sowie steuerliche Nebenleistungen werden dem Auftragnehmer entweder gesondert oder im Rahmen der Jahresrechnung für das nächste noch abzurechnende Jahr erstattet. Im Fall einer Umsatzsteuererhebung können die Auftraggeber gegenüber dem Auftragnehmer eine Anpassung des

vereinbarten Verkehrsangebots verlangen, die sicherstellt, dass die mit einer Umsatzsteuerpflicht verbundene Erhöhung der jährlichen Ausgleichszahlungen so ausgeglichen wird, dass die Auftraggeber keine höheren jährlichen Zahlungspflichten haben als ohne die Umsatzsteuerpflicht. In diesem Fall findet § 22 Anwendung.

§ 15 Tarif, Vertrieb, Einnahmen und Anreizsystem

- (1) Die Anforderungen und Vereinbarungen im Tarifbereich ergeben sich aus der Anlage **MDSB2025BEMU_3060_Tarife**, das Verfahren der Einnahmenaufteilung ist in der Anlage **MDSB2025BEMU_3090_Einnahmen und Einnahmenaufteilung** beschrieben, das Anreizsystem ist in der Anlage **MDSB2025BEMU_4120_Anreizsystem** dargestellt.
- (2) Die vom Auftragnehmer zu erbringenden Leistungen des Vertriebs sind in den Anlagen **MDSB2025BEMU_4070_Qualitätsstandards** und **MDSB2025BEMU_4110_Vertrieb_und_Vertriebstechnik** geregelt.

§ 16 Marketing / Öffentlichkeitsarbeit

Die Aktivitäten im Bereich des Marketings und der Öffentlichkeitsarbeit sind in der Anlage **MDSB2025BEMU_3050_Marketing** geregelt.

§ 17 Fahrgasterhebungen

Der Auftragnehmer führt über die automatischen Fahrgastzähleinrichtungen kontinuierliche Zählungen durch und wertet diese aus. Näheres regeln die Anlagen **MDSB2025BEMU_3110_Erhebung**, **MDSB2025BEMU_3111_Spezifikation_Befragung**, **MDSB2025BEMU_3112_Spezifikation_SEV**, **MDSB2025BEMU_3113_Erhebungskonzept**, **MDSB2025BEMU_3114_Datenübergabe**, **MDSB2025BEMU_3120_Spezifikation_Automatische_Fahrgastzählssysteme**, **MDSB2025BEMU_3121_Schnittstelle_Solldaten** und **MDSB2025BEMU_3122_Schnittstelle_Istdaten**.

§ 18 Bleibt frei

§ 19 Bleibt frei

§ 20 Vertragslaufzeit

- (1) Der Vertrag wird mit dem Datum der Erteilung des Zuschlags auf das Angebot des Auftragnehmers geschlossen.
- (2) Die vereinbarten Verkehrsleistungen werden für die Dauer von zwölf Jahren erbracht, gerechnet jeweils vom Fahrplanwechsel bis zum Fahrplanwechsel (Fahrplanwechsel [2026/2027](#) [BI0143.2](#) im Dezember 2026 [BI0143.2](#) [BI0240](#) bis zum Fahrplanwechsel [2038/2039](#) [BI0143.2](#) im Dezember [2038](#) [BI0143.2](#)). Als Fahrplanwechsel gilt der international zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestimmte Termin. Ändert sich dieser Termin während der Vertragslaufzeit, so endet der Vertrag spätestens am 31. Dezember [2038](#) [BI0143.2](#).

§ 21 Betriebsaufnahme

- (1) Der Auftragnehmer hat die Einhaltung der Aufnahme der vereinbarten Verkehrsleistungen einschließlich des Fahrgastbetriebs (Betriebsaufnahme) zu dem in § 20 Abs. 2 des Vertrags genannten Zeitpunkt zu gewährleisten. Der Auftragnehmer legt den Auftraggebern hierzu innerhalb der ersten drei Monate nach Zuschlagserteilung ein Betriebsaufnahmekonzept mit Zeitplan vor, auf das sich der Auftragnehmer verbindlich festlegt. Das Betriebsaufnahmekonzept beschreibt Maßnahmenschritte und Meilensteine für die Bereiche Fahrzeugbeschaffung, Personalakquisition und -schulung, Flächenakquisition, Reinigung, Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge, Fahrzeugabstellung, Qualitätsmanagement sowie Tarif, Vertrieb, Erhebungen und Marketing vom Zeitpunkt seiner Aufstellung bis zur Betriebsaufnahme der vereinbarten Verkehrsleistungen. Das Betriebsaufnahmekonzept muss im Einzelnen nachvollziehbar und inhaltlich hinsichtlich Abläufen und Fristen objektiv geeignet sein, die Betriebsaufnahme zu gewährleisten.
- (2) Bis zur Betriebsaufnahme hat der Auftragnehmer je Quartal – bzw. nach Aufforderung durch die Auftraggeber monatlich – einen Bericht/Jour Fixe über die fristgerechte Umsetzung des Betriebsaufnahmekonzepts, ggf. einschließlich des Ersatzfahrzeugkonzepts nach Abs. 3, zu erstellen bzw. unter Beteiligung aller Auftraggeber in Leipzig durchzuführen und den Auftraggebern die Berichte unter Beifügung geeigneter Nachweise über den Stand der Vorbereitung einschließlich der Fahrzeugbeschaffung bzw. Fahrzeugbereitstellung vorzulegen. Insbesondere weist der Auftragnehmer den Auftraggebern jeweils nach, dass ihm die für die Leistung nach seinem Angebot (§ 1 Abs. 3 Nr. 3) vorgesehenen Fahrzeuge vollzählig bis zur Betriebsaufnahme zur Verfügung stehen werden.
- (3) Bei absehbar verzögerter Fahrzeugbereitstellung ist der Auftragnehmer verpflichtet, unverzüglich die Auftraggeber zu informieren und das Ersatzkonzept nach Maßgabe des Kapitels 2.4 der Anlage **MDSB2025BEMU_3020_Fahrzeuge** vorzulegen.

- (4) Verzögert sich die Aufnahme des Betriebs ganz oder teilweise oder zeigt der Auftragnehmer an, dass die Betriebsaufnahme nicht rechtzeitig erfolgen wird oder dass ihm die für die Leistung nach seinem Angebot (§ 1 Abs. 3 Nr. 3) vorgesehenen Fahrzeuge bis zur Betriebsaufnahme nicht vollzählig zur Verfügung stehen werden, sind die Auftraggeber berechtigt, ein anderes Unternehmen ganz oder teilweise mit den Betriebsleistungen zu beauftragen, bis der Auftragnehmer sie vollständig erbringt. Der Auftragnehmer hat den Auftraggebern den durch die verspätete Betriebsaufnahme entstehenden Schaden, insbesondere die Mehrkosten für die Realisierung von Ersatzverkehren sowie eventuell notwendige Kosten für die erneute Durchführung eines Vergabeverfahrens, zu ersetzen. Zur Finanzierung der Beauftragung Dritter und zum Ersatz des ihnen entstehenden Schadens sind die Auftraggeber auch berechtigt, die Sicherheitsleistung gemäß § 24 in Anspruch zu nehmen. Das Recht der Auftraggeber zur außerordentlichen Kündigung nach § 23 dieses Vertrages bleibt unberührt. Der Auftragnehmer hat gegenüber den Auftraggebern keine Ansprüche auf Zahlung der Vergütung oder eines sonstigen Entgelts, soweit die Betriebsleistungen durch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht werden.

§ 22 Revisionsklausel, Mittelzuweisungen

- (1) Die Auftraggeber können zur Abfederung der nachfolgend aufgezählten unvorhergesehenen Umstände Leistungen abbestellen. Diese Regelung kommt zur Anwendung, wenn
1. die Auftraggeber oder einzelne Auftraggeber während der Laufzeit des Vertrags weniger Mittel zur Finanzierung von SPNV-Leistungen erhalten als es nach § 5 RegG in der zur Zeit des Vertragsschlusses geltenden Fassung und unter der Annahme einer entsprechenden Fortschreibung dieser Mittel über die gesamte Vertragslaufzeit zu erwarten war; dieses Recht zur Abbestellung von Leistungen besteht für das gesamte betroffene Kalenderjahr und die Folgejahre; die Vertragspartner können dabei auch eine vorübergehende Abbestellung vereinbaren und/oder
 2. entgegen den Beschlüssen der Finanzministerkonferenz vom 23. Juni 1994 und der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17. November 1995, Entgelte an den Auftragnehmer während der Vertragslaufzeit der Umsatzsteuer unterworfen werden und daraufhin die Auftraggeber die anfallende Umsatzsteuer zahlen müssen und/oder
 3. eine Erhöhung der Infrastrukturbenutzungsentgelte, die über die gemäß § 37 ERegG (Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 09. Juni 2021 (BGBl. I S. 1737)) zulässige jährliche Preisentwicklung hinausgeht,

ein der Kostenerhöhung bzw. der Mittelreduzierung entsprechender Einsparbetrag durch Abbestellung nach Maßgabe von § 7 nicht erzielt werden kann und sich die Auftraggeber auf diese Regelung und nicht auf § 7 stützen.

Satz 2 Nr. 1 gilt entsprechend, wenn dem ZVNL und/oder dem ZVMS während der Laufzeit dieses Vertrags durch den Freistaat Sachsen weniger Finanzmittel gemäß der jeweils aktuellen Regelung des Freistaats Sachsen zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (zur Zeit des Vertragsschlusses: ÖPNVFinVO) in dem jeweiligen Jahr zur Verfügung gestellt werden, als dies anteilig zur Finanzierung der SPNV-Leistungen nach dem vorliegenden Vertrag erforderlich ist. Der Kürzung steht dabei eine nicht oder nicht in ausreichendem Umfang erfolgende Erhöhung der Finanzmittel nach der jeweils aktuellen Regelung des Freistaats Sachsen zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gleich.

- (2) Die Auftraggeber haben den Auftragnehmer von einer beabsichtigten Abbestellung nach Abs. 1 schriftlich zu unterrichten. Hierbei haben sie dem Auftragnehmer die Höhe der durch die Abbestellung beabsichtigten Verringerung der Vergütung mitzuteilen. Der Auftragnehmer hat innerhalb von sechs Wochen nach Mitteilung den Auftraggebern gegenüber schriftlich zu erklären, welches betriebliche Leistungsangebot mit der verringerten Vergütung noch zu betreiben ist. Für das reduzierte betriebliche Angebot unterbreitet er den Auftraggebern dabei nach deren verkehrlichen Vorgaben Vorschläge. Soweit die Kosten je Fahrplankilometer des Auftragnehmers anzupassen sind, legt der Auftragnehmer seine Auffassung dar, wobei Abs. 5 anzuwenden ist. Die Auftraggeber entscheiden innerhalb von sechs Wochen, ob sie das reduzierte betriebliche Angebot annehmen oder eine andere Umsetzung verlangen. Der Auftragnehmer ist auf Verlangen der Auftraggeber verpflichtet, bis zu drei weitere Umsetzungsvarianten nach den Maßgaben der Auftraggeber jeweils innerhalb von vier Wochen zu entwickeln.
- (3) Die Auftraggeber legen das reduzierte Betriebsprogramm verbindlich fest, falls kein Einvernehmen zwischen Auftraggebern und Auftragnehmer hergestellt werden konnte. Der Auftragnehmer kann den Auftraggebern ungeachtet dessen Alternativen zum von ihnen festgelegten Betriebsprogramm vorschlagen. Sofern nichts anderes vereinbart wird, hat der Auftragnehmer vier Wochen nachdem die Auftraggeber das reduzierte Betriebsprogramm verbindlich mitgeteilt haben, dieses Betriebsprogramm umzusetzen.
- (4) Der Auftragnehmer und die Auftraggeber sind unter den in Abs. 5 genannten Voraussetzungen berechtigt, eine Neufestlegung der Vergütung zu verlangen. Die Abschlagszahlungen an den Auftragnehmer werden entsprechend verringert.
- (5) Ist einer der Vertragspartner der Auffassung, dass eine Anpassung des Entgelts nach § 2 Nr. 3 VOL/B erfolgen muss, ist er für das Vorliegen der hierfür geltenden Voraussetzungen darlegungs- und beweispflichtig. Wird eine Anpassung des Entgelts nach den veränderten Kosten des Auftragnehmers im Sinne des § 2 Nr. 3 VOL/B verlangt, hat der Auftragnehmer die sich verändernden Kosten gegenüber den Auftraggebern im Einzelnen darzulegen. Beruft er sich auf

Kostenerhöhungen, ist er für ihr Vorliegen beweispflichtig. Er hat im Einzelnen nachzuweisen, warum und inwieweit die kalkulierten Positionen nicht mehr zutreffend sind und Abweichungen aufgrund von Remanenzkosten oder Erlöseinbußen entstehen. Insoweit darf der Auftragnehmer sich nicht auf Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse berufen. Der Auftragnehmer ist zur weitestgehenden Minimierung seiner Aufwendungen verpflichtet (Schadensminderungspflicht). Er muss sich bei der Erstattung seiner Kosten dasjenige anrechnen lassen, was er unter Verstoß gegen diese Minimierungspflicht nicht erspart oder durch eine anderweitige Verwendung seiner Betriebsmittel oder seines Personals erwirbt oder böswillig zu erwerben unterlässt.

§ 23 Kündigung / Außerordentliche Kündigung

- (1) Während der Vertragslaufzeit ist eine ordentliche Kündigung des Vertrags durch den Auftragnehmer ausgeschlossen. Die Auftraggeber können den Vertrag mit Wirkung für die Zukunft nach § 648 Satz 1 BGB kündigen.
- (2) Beide Seiten sind berechtigt, den Vertrag aus wichtigem Grund, den der Kündigende nicht zu vertreten hat, gemäß § 314 BGB zu kündigen. Eine außerordentliche Kündigung erfolgt mit sofortiger Wirkung, sofern der Kündigende keinen abweichenden Beendigungstermin (Fristlose Kündigung mit Auslaufzeit) vorgibt.

Die Auftraggeber sind zur Kündigung aus wichtigem Grund in der Regel berechtigt, wenn bezogen auf mindestens einen der Auftraggeber:

1. der Auftragnehmer die Unternehmensgenehmigung nach § 6 AEG oder die Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG bestands- oder rechtskräftig verliert oder bis zum Termin der Betriebsaufnahme nicht erhalten hat,
2. der Auftragnehmer - auch für wesentliche Teilleistungen - den Termin der Betriebsaufnahme um mehr als drei Monate überschreitet oder der Auftragnehmer die für die Aufnahme des Betriebs notwendigen Maßnahmen und Vorarbeiten trotz schriftlicher Nachfristsetzung von einem Monat nicht ordnungsgemäß durchgeführt hat und deshalb der Termin unter den zu erwartenden und absehbaren Umständen nicht mehr eingehalten werden kann. Das Recht zur Geltendmachung von Schadensersatz und Vertragsstrafen bleibt davon unberührt,
3. der Auftragnehmer trotz schriftlicher Nachfristsetzung von 14 Tagen weder das Ersatzfahrzeugkonzept gemäß § 21 Abs. 3 i. V. m. der Anlage **MDSB2025BEMU_3020_Fahrzeuge** ordnungsgemäß erstellt noch den Nachweis führt, dass die Verfügbarkeit der Ersatzfahrzeuge zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist,
4. entgegen den Angaben des Auftragnehmers im Vergabeverfahren nicht für alle angebotenen Fahrzeuge eine Lieferzusage besteht und dadurch die rechtzeitige Fahrzeuglieferung gefährdet wird,

5. der Auftragnehmer dauerhaft oder wiederholt, trotz zweimaliger Abmahnung, gegen sonstige wesentliche vertragliche Regelungen verstößt, dies zu vertreten hat und den Auftraggebern unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses nicht zugemutet werden kann.
6. der Auftragnehmer die gesamten geschuldeten Verkehrsleistungen über einen Zeitraum von mehr als 72 Stunden nicht erbringt und er dies zu vertreten hat, es sei denn, die Leistungsunterbrechung ist durch einen Streik im Betrieb des Auftragnehmers oder eines Unterauftragnehmers bedingt. Sobald abzusehen ist, dass der 72-Stunden-Zeitraum erreicht wird, werden die Auftraggeber in geeigneter Weise mit dem EVU in Kontakt treten und auf die drohende Kündigungssituation hinweisen. Der Auftragnehmer erhält Gelegenheit, durch unverzügliche angemessene Gegenmaßnahmen die Kündigung abzuwenden.
7. der Auftragnehmer erklärt, die geschuldeten Verkehrsleistungen ganz oder teilweise nicht mehr erbringen zu wollen,
8. der Auftragnehmer die nach § 24 zu leistende Sicherheit trotz schriftlicher Nachfristsetzung von 14 Tagen nicht vertragsgemäß erbringt,
9. nach Zuschlagserteilung festgestellt wird, dass der Auftragnehmer wegen einer Straftat einer für ihn tätigen Person oder einer unzulässigen, den Wettbewerb behindernden Maßnahme im Vergabeverfahren hätte ausgeschlossen werden können,
10. ein Insolvenz-, Vergleichs-, oder Liquidationsverfahren oder ein vergleichbares Verfahren gegenüber dem Auftragnehmer angeordnet, eröffnet oder mangels Masse abgelehnt wird.

Eine außerordentliche Kündigung ist nicht allein aufgrund von Nicht- oder Schlechtleistungen möglich, die auf extreme Wetterverhältnisse zurückgehen, welche außerhalb des Temperaturbereichs liegen, für den eine Funktionsfähigkeit der Fahrzeuge gefordert ist.

Erforderlich ist die Kündigungserklärung aller Auftraggeber.

Ein wichtiger Grund für den Auftraggeber liegt insbesondere vor, wenn die Auftraggeber ihren Zahlungsverpflichtungen in Höhe von mindestens zwei Abschlagszahlungen trotz zweimaliger Mahnung durch den Auftragnehmer und jeweiligem Ablauf einer angemessenen Nachfrist nicht nachkommen und unbestritten oder rechtskräftig festgestellt ist, dass insoweit kein Zurückbehaltungsrecht besteht.

- (3) Das Recht der Auftraggeber, vom Auftragnehmer Schadenersatz zu verlangen und/oder andere Ansprüche aus diesem Vertrag geltend zu machen, wird durch die Kündigung nicht berührt.

§ 24 Sicherheitsleistung / Haftung / Versicherungsschutz

- (1) Der Bieter hat je Auftraggeber eine Sicherheitsleistung in Form einer Bankbürgschaft in Höhe von 1/4 des jeweiligen Grundanspruchs (Entgelt entsprechend Kapitel 2 Abs. 5 der Anlage **MDSB2025BEMU_4130_Vergütung – Preisstand 2022**) für die Leistungserstellung für das erste vollständige Betriebsjahr zu stellen. Es gilt § 18 VOL/B. Die Hinterlegung ist ausgeschlossen. Mit schriftlicher Einwilligung des jeweiligen Auftraggebers kann Bürge auch eine Konzerngesellschaft des Auftragnehmers sein, von der der jeweilige Auftraggeber nach seiner freien Einschätzung mit hinreichender Sicherheit die Erfüllung der Verpflichtungen aus der Bürgschaft erwartet. Die Sicherheitsleistung ist den Auftraggebern sechs Monate vor der vereinbarten Betriebsaufnahme nachzuweisen. Solange der Auftragnehmer die Sicherheitsleistung nicht erbringt, steht den Auftraggebern, unbeschadet des Kündigungsrechts nach § 23, ein Zurückbehaltungsrecht bis zur Höhe des Sicherungsbetrags zu.
- (2) Sicherungsgegenstand sind sämtliche Zahlungsansprüche, die den Auftraggebern gegenüber dem Auftragnehmer aus diesem Vertrag zustehen können, insbesondere wegen Nicht- oder Schlechterfüllung, oder aufgrund von Überzahlungen einschließlich Zinsansprüchen.
- (3) Der Auftragnehmer hat zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme einen Versicherungsschutz nach den gesetzlichen Vorgaben nachzuweisen. Der Auftragnehmer legt den Auftraggebern zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme entsprechende Versicherungsnachweise vor. Die Auszahlung von Abschlagszahlungen kann von der Vorlage der Nachweise abhängig gemacht werden.

§ 24a Bereitstellung von Informationen

Das EVU hat den Auftraggebern unabhängig von der Auskunft nach § 5a Abs. 9 innerhalb einer von den Auftraggebern 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, Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die Gegenstand des wettbewerblichen Vergabeverfahrens sind,

- Einzelheiten der Infrastrukturspezifikationen, die für den Betrieb der erforderlichen Fahrzeuge bzw. des erforderlichen Rollmaterials relevant sind, um interessierten Parteien die Abfassung fundierter Geschäftspläne zu ermöglichen sowie
- die nach Art. 4 Abs. 5 Satz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 relevanten Angaben.

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

§ 24b Bleibt frei

▬

§ 25 Gerichtsstand

Gerichtsstand für Streitigkeiten aus diesem Vertrag, die nur einen Auftraggeber betreffen, ist der Sitz des jeweiligen Auftraggebers. Sind mehrere Auftraggeber betroffen, ist der Gerichtsstand Leipzig.

§ 26 Überleitung dieses Vertrags

- (1) Sollte während der Laufzeit dieses Vertrags die Aufgabenträgerschaft für einen der Auftraggeber (betroffene Auftraggeber) für das vertragsgegenständliche SPNV-Angebot ganz oder teilweise auf Grund gesetzlicher Änderungen oder sonstiger Entwicklungen auf einen oder mehrere andere Auftraggeber übergehen, ist der betroffene Auftraggeber berechtigt, die Rechte oder Pflichten aus diesem Vertrag ganz oder teilweise auf den oder die anderen Auftraggeber zu übertragen.
- (2) Hat der Auftragnehmer in dem diesen Vertrag zugrundeliegenden Vergabeverfahren als Bietergemeinschaft (Gesellschaft bürgerlichen Rechts) angeboten, kann er Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag auf eine Kapitalgesellschaft übertragen. Mitglieder und Beteiligungsverhältnisse müssen dabei gleich bleiben.
- (3) Wünscht ein konzernangehöriger Auftragnehmer, aus Gründen der konzerninternen Organisation die Rechtsstellung aus dem Verkehrsvertrag auf eine andere konzernangehörige Gesellschaft zu übertragen, wird der Auftraggeber einer derartigen Übertragung zustimmen, wenn sichergestellt ist, dass hierdurch keine nachteilige Veränderung der Rechtsstellung des Auftraggebers aus dem geschlossenen Verkehrsvertrag eintritt. Eine nachteilige Veränderung

der Rechtsstellung der Auftraggeber ist beispielsweise dann nicht gegeben, wenn die ursprünglichen qualitativ festgelegten Eignungskriterien auch vom neuen Auftragnehmer erfüllt werden.

§ 27 Schlussbestimmungen / Ausfertigung

- (1) Sollte eine oder sollten mehrere Regelungen dieses Vertrags ganz oder teilweise unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrags für einen der Vertragspartner unzumutbar wird oder sollte sich in dem Vertrag eine Regelungslücke herausstellen, wird hierdurch die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung der Regelungslücke ist diejenige rechtlich zulässige Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich, rechtlich und verkehrspolitisch am Nächsten kommt, wenn sie die Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit der Regelung bedacht hätten, und die von Beginn der Unwirksamkeit bzw. Undurchführbarkeit an gilt. Diese wird dem Vertrag nach einvernehmlichem Beschluss der Vertragspartner in Schriftform hinzugefügt.
- (2) Der Vertrag gibt die getroffenen Vereinbarungen vollständig wieder. Mündliche Nebenabreden bestehen nicht.
- (3) Soweit durch die Leistungen des EVU Werke entstehen, bezüglich derer dem EVU das Urheberrecht zusteht, überträgt er den Auftraggebern bzw. der/den Beauftragten ein Nutzungsrecht, das auch nach Vertragsende bestehen bleibt. Dieses Nutzungsrecht schließt die Einräumung einfacher Nutzungsrechte durch die Auftraggeber ohne eine weitere Zustimmung des EVU, die Bearbeitung sowie die Verwertung, Vervielfältigung und Übertragung der Werke – auch in geänderter Form – ein; es bezieht sich – im Rahmen der vertragsgemäßen Nutzung – auf alle Nutzungsarten. Dieser Absatz gilt nur für urheberrechtsfähige Werke, die das EVU zur Bewerbung der vertragsgegenständlichen Linien und/oder zur Fahrgastinformation entwickelt hat und an deren weiteren Nutzung die Auftraggeber nach Vertragsende ein berechtigtes Interesse haben, insbesondere Namen, Logos o.ä., nicht jedoch sonstige technische Entwicklungen des EVU.
- (4) Änderungen oder Ergänzungen des Vertrags bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Dies gilt auch für die Änderung oder Ergänzung des Schriftformerfordernisses.
- (5) Der Auftragnehmer ist zur Abtretung von Forderungen aus diesem Vertrag nur nach Zustimmung der jeweiligen Auftraggeber berechtigt. Die Zustimmung gilt als erteilt, soweit der Auftragnehmer seinen Anspruch auf die Ausgleichszahlung zur Erfüllung oder [Sicherung von Ansprüchen](#), die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Beschaffung der Fahrzeuge für die Erbringung der vertraglichen Verkehrsleistungen stehen, abtritt. Sie ist je Auftraggeber begrenzt auf eine anteilige Abtretung von höchstens 50 % der jeweiligen Vergütung ohne

Infrastrukturkostenerstattung sowie der darauf entfallenden Abschlagszahlungen. Die Darlegungs- und Beweislast für das Bestehen eines unmittelbaren Zusammenhangs mit der Beschaffung trägt der Auftragnehmer. Der Auftragnehmer zeigt den jeweiligen Auftraggebern eine solche Abtretung unverzüglich an und übersendet zugleich eine Kopie der Abtretungsvereinbarung.

- (6) Der Auftragnehmer ist der Preisprüfung nach VO (PR) 30/53 in der jeweils geltenden Fassung unterworfen. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, das Recht zur Preisprüfung bei allen Verträgen über wesentliche Vorleistungen umfassend zu sichern, soweit diese nicht im Wettbewerb beschafft werden.
- (7) Die Vertragspartner werden eine besondere Urkunde über den Vertrag nebst Anlagen fertigen, von der jeder Vertragspartner eine Ausfertigung erhält.

ENTWURF

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1 BVB Leistungsvolumen
- Anlage 2 BVB Planungskalender
- Anlage 3 BVB Vollmachtserklärung
- Anlage 4 BVB Zugliste
- Anlage 5 BVB Wartezeitvorschrift
- Anlage 6 BVB Qualitätsstandards
- Unteranlage 7/1 Dokumentationsvorlagen
- Unteranlage 7/2 Schäden an Fahrzeugen
- Unteranlage 7/3 Fahrgastinformation
- Unteranlage 7/4 Berichtswesen
- Anlage 8 BVB Minderung/Vertragsstrafen bei Schlechtleistung
- Anlage 9 BVB Schwarzfahrerquote
- Anlage 10 BVB Anreizsysteme
- Anlage 11 BVB Vergütung
- Anlage 12 BVB **Bleibt frei**
- Anlage 13 BVB Wertsicherungsklausel

[Unterschriften der Vertragspartner]

Anlage 3
(aktueller Stand des Verfahrens und Angebotsauswertung)

Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-14/23

für die 100. Sitzung der Verbandsversammlung am 9. Juni 2023

- öffentlich -

Gegenstand: **Chemnitzer Modell, Stufe 4 – Bau- und Finanzierungsvertrag**

Begründung: siehe Anlage 1

- Beschlussvorschlag:
1. Die Verbandsversammlung beschließt,
 - a. den Abschluss des „Bau- und Finanzierungsvertrages für die Infrastrukturmaßnahme Chemnitzer Modell, Stufe 4 – Ausbau Chemnitz – Limbach-Oberfrohna“ sowie
 - b. dem Verbandsvorsitzenden Vollmacht zu erteilen, vor Abschluss des Vertrages gemäß Anlage 2 den Text gegenüber der beschlossenen Fassung abzuändern, soweit dies zu keiner Verschiebung von Chancen und Risiken zu Lasten des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) führt.
 2. Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, in der Gesellschafterversammlung der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS GmbH) dem Abschluss des „Bau- und Finanzierungsvertrages für die Infrastrukturmaßnahme Chemnitzer Modell, Stufe 4 – Ausbau Chemnitz – Limbach-Oberfrohna“ zuzustimmen.



Sven Schulze

Anlagen

1. Ausgangslage

Zur Realisierung des Vorhabens „Chemnitzer Modell, Stufe 4 – Ausbau Chemnitz – Limbach-Oberfrohna“ (im Folgenden „Vorhaben CM4“) ist u. a. zur Regelung der Finanzierung, der Abrechnung und der Eigentumsfragen zwischen den am Vorhaben Beteiligten (Stadt Chemnitz, Chemnitzer Verkehrs-AG [CVAG], ZVMS und VMS GmbH) ein Bau- und Finanzierungsvertrag zu schließen.

Am 3. Juni 2022 ist in der Verbandsversammlung des ZVMS über einen Entwurf (Stand: 24. März 2022, ergänzt am 5. Mai 2022) für einen solchen Bau- und Finanzierungsvertrag beraten worden. Im Ergebnis hat die Verbandsversammlung den Abschluss dieses Vertrages im Entwurfsstand 24. März 2022, ergänzt am 5. Mai 2022 beschlossen (vgl. ZVMS-06/22).

Im Anschluss an die vorgenannte Sitzung der Verbandsversammlung des ZVMS haben zwischen den Beteiligten weitere Abstimmungen zum Vertragsentwurf zu kaufmännischen und steuerlichen Fragen – zuletzt im September 2022 – sowie bilaterale Abstimmungen zwischen Stadt Chemnitz und CVAG stattgefunden. Infolge dessen liegt inzwischen ein aktualisierter Vertragsentwurf des Bau- und Finanzierungsvertrages vor (vgl. Anlage 2). Aufgrund dessen ist eine erneute Beschlussfassung erforderlich.

2. aktuelle Erkenntnisse und Entwicklungen

Im Rahmen der zuletzt geführten Abstimmungen haben sich teilweise wesentliche Änderungen im Vergleich zu der Entwurfsfassung (Stand: 24. März 2022, ergänzt am 5. Mai 2022) ergeben, die nach Durchführung diverser Vertragsverhandlungen unter Berücksichtigung der gegenseitigen Interessen der Vertragsparteien akzeptiert werden können. Im Einzelnen handelt es sich insbesondere um folgende wesentliche Änderungen:

- Übernahme des Eigenanteils der zuwendungsfähigen Ausgaben für Maßnahmen CM4-Strab sowie anteilig für die Maßnahmen CM4-Q_{ZVMS} durch die CVAG und den ZVMS jeweils zu 50 % (anstatt der bisherigen Aufteilung des Eigenanteils auf ZVMS zu 50 % und CVAG und Stadt Chemnitz jeweils zu 25 %), vgl. § 6 Absatz 1 des Vertragsentwurfs:

§ 6 Absatz 1

bisherige Regelung

(Entwurfsstand: 24. März 2022,
ergänzt am 5. Mai 2022):

Den Eigenanteil der zuwendungsfähigen Ausgaben für die in § 3 Absatz (1)a.) dieses Vertrages genannten Maßnahmen (**CM4-Strab**) sowie anteilig für die Maßnahmen gemäß § 3 Absatz (1)c.) dieses Vertrages (**CM4-Q_{ZVMS}**) tragen der ZVMS zu 50 %, und die CVAG sowie die Stadt Chemnitz jeweils zu 25 %.

§ 6 Absatz 1

neue Regelung

(Entwurfsstand gemäß Anlage 2):

Der Eigenanteil der zuwendungsfähigen Ausgaben für die in § 3 Absatz (1)a.) dieses Vertrages genannten Maßnahmen (**CM4-Strab**) sowie anteilig für die Maßnahmen gemäß § 3 Absatz (1)c.) dieses Vertrages (**CM4-Q_{ZVMS}**) tragen der ZVMS zu 50 % **und die CVAG zu 50 %.**

Dieser vorgenannte Verteilungsschlüssel ist dann auch in dem Fall anzuwenden, dass die Bewilligungsbehörde im Rahmen des GVFG-Projektes CM4-Strab Ausgaben als nicht zuwendungsfähig einschätzt.

In diesem Zusammenhang sind diverse (redaktionelle) Anpassungen im Vertragstext vorgenommen worden, so etwa im Hinblick auf die Regelungen zur Abrechnung und zum Eigentum für die Maßnahmen CM4-Strab, CM4-Q_{ZVMS} und CM4-Q_{CVAG} (vgl. insbesondere § 8 Absatz 4, Absatz 7 und Absatz 8 des Vertragsentwurfs).

- Aufnahme einer ergänzenden Regelung zur regelmäßigen verbindlichen Fortschreibung der Anlage 1 zum Bau- und Finanzierungsvertrag (betrifft tabellarische Leistungsbeschreibung und Kostenaufstellung mit Kostenzuordnung) ohne entsprechende Gremiendurchläufe bzw. Vertragsnachträge, vgl. § 3 Absatz 2 des Vertragsentwurfs:

§ 3 Absatz 2

bisherige Regelung
(Entwurfsstand: 24. März 2022,
ergänzt am 5. Mai 2022):

Die gesamte Infrastrukturmaßnahme ist in **Anlage 1** (tabellarische Leistungsbeschreibung und Kostenaufstellung) und in **Anlage 10** (Kostenteilungspläne) inhaltlich untersetzt sowie in **Anlage 2** entsprechend schematisch dargestellt. Die Vertragspartner sind sich einig, dass die sich bislang nur auf den PFA 1 beziehende **Anlage 1** und **Anlage 10** (Kostenteilungspläne) gemäß Projektfortschritt fortgeschrieben werden.

§ 3 Absatz 2

neue Regelung
(Entwurfsstand gemäß Anlage 2):

Die gesamte Infrastrukturmaßnahme ist in **Anlage 1** (tabellarische Leistungsbeschreibung und Kostenaufstellung) und in **Anlage 10** (Kostenteilungspläne) inhaltlich untersetzt sowie in **Anlage 2** entsprechend schematisch dargestellt. Die Vertragspartner sind sich einig, dass die sich bislang nur auf den PFA 1 beziehende **Anlage 1** und **Anlage 10** (Kostenteilungspläne) gemäß Projektfortschritt fortgeschrieben werden. **Zur Fortschreibung der Anlage 1 sind sich die Vertragspartner einig, dass diese Fortschreibung regelmäßig anhand des jeweiligen Projektfortschrittes im gemeinsamen Einvernehmen der Vertragspartner erfolgt und dann für alle Vertragspartner verbindlich ist, da diese Anlage 1 in der jeweils fortgeschriebenen Fassung die Grundlage für die jeweiligen Haushaltsplanungen bildet. Dabei wird das Einvernehmen zwischen den Vertragspartnern hergestellt. Die Fortschreibungen der Anlage 1 erfolgen jeweils in schriftlicher Form, sind jeweils in einer Fortschreibung der Anlage 1 zu dokumentieren und von den Vertragspartnern entsprechend zu bestätigen.**

- Anpassung der Regelung Ermittlung des Gemeinkostenzuschlags, vgl. § 6 Absatz 10 a.) des Vertragsentwurfs:

§ 6 Absatz 10 a.)

bisherige Regelung
(Entwurfsstand: 24. März 2022,
ergänzt am 5. Mai 2022):

Der Gemeinkostenzuschlag wird nach der Kostenaufschlagmethode (CPM/Cost Plus Method) ermittelt und orientiert sich an den tatsächlichen Personal-, Raum-, IT-Kosten sowie weiteren sonstigen Kosten der VMS GmbH für die im Rahmen der Infrastrukturmaßnahme Chemnitzer Modell Stufe 4 zum Einsatz kommenden Mitarbeitenden der VMS GmbH. Der Gemeinkostenzuschlag wird pauschalisiert ermittelt, indem die anteiligen durchschnittlichen Kosten der VMS GmbH pro Vollzeitäquivalente herangezogen werden. Die Vertragspartner gehen dabei davon aus, dass über die Projektlaufzeit durchschnittlich mindestens zehn Mitarbeitende vollumfänglich mit den entsprechenden Aufgaben beschäftigt sind. Diese pauschalierten Kosten werden um einen Gewinnzuschlag von pauschal 2,8 % erhöht und ergeben den Gemeinkostenzuschlag.

§ 6 Absatz 10 a.)
neue Regelung
(Entwurfsstand gemäß Anlage 2):

Der Gemeinkostenzuschlag wird nach der Kostenaufschlagmethode (CPM/Cost Plus Method) ermittelt und orientiert sich an den tatsächlichen Personal-, Raum-, IT-Kosten sowie weiteren sonstigen Kosten der VMS GmbH für die im Rahmen der Infrastrukturmaßnahme Chemnitzer Modell Stufe 4 zum Einsatz kommenden Mitarbeitenden der VMS GmbH. Der Gemeinkostenzuschlag wird pauschalisiert und für alle Vertragspartner nachvollziehbar ermittelt, indem die anteiligen durchschnittlichen Kosten der VMS GmbH pro Vollzeitäquivalente herangezogen werden. ~~Die Vertragspartner gehen dabei davon aus, dass über die Projektlaufzeit durchschnittlich mindestens zehn Mitarbeitende vollumfänglich mit den entsprechenden Aufgaben beschäftigt sind.~~ Diese pauschalisierten Kosten werden um einen Gewinnzuschlag von pauschal 2,8 % erhöht und ergeben den Gemeinkostenzuschlag.

- Des Weiteren sind in Bezug auf die Abrechnung der CM4-ZM- und CM4-Q_{SVC}-Maßnahmen klarstellende Regelungen in Bezug auf die auszustellenden Rechnungsbeträge ergänzt worden (gemäß Abstimmung zwischen den Vertragsparteien Anfang Mai 2023, vgl. § 7 Absatz 1 des Vertragsentwurfs:

§ 7 Absatz 1
bisherige Regelung
(Entwurfsstand: 24. März 2022,
ergänzt am 5. Mai 2022):

Die VMS GmbH wird (...) im Einzelnen wie folgt:

- Die VMS GmbH ist berechtigt, der CVAG gegenüber pauschale Abschläge auf Grundlage der Zahlungspläne der Planungs- und Bau-Auftragnehmer bereits vor Fälligkeit der Zahlungen in Rechnung zu stellen. Die VMS GmbH und die CVAG werden sich über den Zeitpunkt der Abschläge abstimmen. Die VMS GmbH wird einmal jährlich eine Übersicht über die tatsächlichen Projektausgaben und die pauschalen Abschläge erstellen. Soweit sich hieraus eine Differenz ergibt, wird diese bei dem nächsten fälligen Abschlag entsprechend erhöhend oder vermindern berücksichtigt.
- Die VMS GmbH ist berechtigt, der Stadt Chemnitz gegenüber unmittelbar nach Kostenanfall Abschläge auf Grundlage von Leistungsnachweisen der Planungs- und Bau-Auftragnehmer in Rechnung zu stellen.

§ 7 Absatz 1
neue Regelung
(Entwurfsstand gemäß Anlage 2):

Die VMS GmbH wird (...) im Einzelnen wie folgt:

- a.) Die VMS GmbH ist berechtigt, der CVAG (...).
- Die von der VMS GmbH an die CVAG auszustellenden Rechnungsbeträge ergeben sich aus:
- dem pauschalen Abschlag gemäß § 7 Absatz (1) a.) dieses Vertrages,
 - zuzüglich eines Gemeinkostenzuschlages gemäß § 6 Absatz (10.) b.) dieses Vertrages,
 - zuzüglich der jeweils gesetzlich gültigen Umsatzsteuer.

b.) Die VMS GmbH ist berechtigt, der Stadt Chemnitz (...).

Die von der VMS GmbH an die Stadt Chemnitz auszustellenden Rechnungsbeträge ergeben sich aus:

- dem pauschalen Abschlag gemäß § 7 Absatz (1) b.) dieses Vertrages,
- zuzüglich eines Gemeinkostenzuschlages gemäß § 6 Absatz (10) b.) dieses Vertrages,
- zuzüglich der jeweils gesetzlich gültigen Umsatzsteuer.

- Ergänzung der Regelungen der auflösenden Bedingungen zugunsten aller Vertragsparteien, vgl. § 14 Absatz 3 ff. des Vertragsentwurfs:

§ 14 Absatz 3 ff.
bisherige Regelung
(Entwurfsstand: 24. März 2022,
ergänzt am 5. Mai 2022):

(1.) Dieser Vertrag steht des Weiteren unter der auflösenden Bedingung, dass die zur Finanzierung des GVFG-Projektes **Strab-CM4** (vgl. § 3 Absatz (1) a.) dieses Vertrages) erforderlichen Eigenmittel im Haushalt des ZVMS sowie im Wirtschaftsplan der VMS GmbH nicht zur Verfügung stehen.

(2.) Dieser Vertrag steht des Weiteren unter der auflösenden Bedingung, dass die zur Finanzierung des GVFG-Projektes **Strab-CM4** (vgl. § 3 Absatz (1) a.) dieses Vertrages) erforderlichen Eigenmittel im Wirtschaftsplan der CVAG nicht zur Verfügung stehen.

§ 14 Absatz 3 ff.
neue Regelung
(Entwurfsstand gemäß Anlage 2):

(3.) Dieser Vertrag steht des Weiteren unter der auflösenden Bedingung, dass die zur Finanzierung des GVFG-Projektes **Strab-CM4** und **CM4-Q_{ZVMS}** (vgl. § 3 Absatz (1)a.) **und Absatz (1)c.)** dieses Vertrages) erforderlichen Eigenmittel im Haushalt des ZVMS sowie im Wirtschaftsplan der VMS GmbH nicht zur Verfügung stehen.

(4.) Dieser Vertrag steht des Weiteren unter der auflösenden Bedingung, dass die zur Finanzierung des GVFG-Projektes **Strab-CM4**, **CM4-Q_{CVAG}** und **CM4-ZM_{CVAG}** (vgl. § 3 Absatz (1) a.) bis Absatz (1) c.) dieses Vertrages) erforderlichen Eigenmittel im Wirtschaftsplan der CVAG nicht zur Verfügung stehen.

(5.) Des Weiteren steht dieser Vertrag unter der auflösenden Bedingung, dass die zur Finanzierung der Maßnahmen **CM4-ZM_{svc}**, **CM4-Q_{svc}** (vgl. § 3 Absatz (1) b.) und Absatz (1) c.) dieses Vertrages) erforderlichen Finanzmittel im Haushalt der Stadt Chemnitz nicht zur Verfügung stehen.

(6.) Wenn die erforderlichen Finanzmittel in den Haushalts- und Wirtschaftsplänen der Vertragspartner nicht zur Verfügung stehen, können die Vertragspartner statt der sofortigen Auflösung des Vertrages auch ein Ruhen des Vertrages bis zum Zeitpunkt, zu dem die erforderlichen Mittel bei allen Vertragspartnern zur Verfügung stehen, vereinbaren.

3. Begründung zu den Beschlusspunkten

Nach § 10 Absatz 1 Nr. 5 der Verbandssatzung des ZVMS obliegt die Beschlussfassung der Verbandsversammlung. Gemäß § 11 Absatz 3 der Verbandssatzung des ZVMS obliegt die Ausübung von Gesellschafterrechten bei Gesellschaften, an denen der Zweckverband beteiligt ist, dem Verbandsvorsitzenden. Für die Ausübung des Stimmrechts bei Beteiligungsgesellschaften bedarf der Verbandsvorsitzende nach § 11 Absatz 5 der Verbandssatzung des ZVMS der vorherigen Zustimmung der Verbandsversammlung.

Anlage 2

*(Entwurf des Bau- und Finanzierungsvertrages in der Fassung vom Stand:
24. März 2022, ergänzt am 5. Mai 2022, zuletzt aktualisiert am 26. April 2023)*

Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.

*Der vollständige Vertragsentwurf kann beim Zweckverband Verkehrsverbund
Mittelsachsen, in der Geschäftsstelle Am Rathaus 2 in Chemnitz, mit vorheriger
Anmeldung eingesehen werden.*

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-15/23

für die 100. Sitzung der Verbandsversammlung am 9. Juni 2023

- öffentlich -

Gegenstand: **Einheitliche Beförderungsbedingungen ab 1. August 2023**

Begründung: siehe Anlage 1

- Beschlussvorschlag:
1. Die Verbandsversammlung beschließt die als Anlage 2 beiliegende Fassung der „Einheitlichen Beförderungsbedingungen“ des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV), des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS), des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO), des Verkehrsverbundes Vogtland (VVV) sowie des Verkehrsverbundes Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) mit Gültigkeit ab 1. August 2023.
 2. Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, in der Gesellschafterversammlung der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH dem Beschluss der als Anlage 2 beigelegten Fassung der „Einheitlichen Beförderungsbedingungen“ des MDV, des VMS, des VVO, des VVV sowie des ZVON mit Gültigkeit ab 1. August 2023 zuzustimmen.



Sven Schulze

Anlagen

1. Ausgangslage

Die fünf sächsischen Verkehrsverbände (MDV, VMS, VVO, VVV und ZVON) haben sich zu einer Anpassung der „Einheitlichen Beförderungsbedingungen“ abgestimmt. Hintergrund sind redaktionelle Überarbeitungen und Anpassungen. Hierzu wird an einigen Stellen die Formulierung „der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes“ ergänzt. Diese Ergänzung dient der eindeutigeren Zuordnung der Verweise auf den Teil D (Anlagen).

Die mit Wirkung ab 1. August 2023 zu beschließenden „Einheitlichen Beförderungsbedingungen“ sind als Anlage 2 der Vorlage beigefügt. Die Änderungen gegenüber den aktuell gültigen Regelungen sind im Änderungsmodus zur besseren Nachvollziehbarkeit dargestellt.

2. Weiteres Vorgehen

Der Beschluss durch die Verkehrsunternehmen im Tarifbeirat wurde im Umlaufverfahren am 26. April 2023 gefasst. Die Anzeige der Änderung der „Einheitlichen Beförderungsbedingungen“ wurde dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr bzw. dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr am 27. April 2023 übermittelt.

3. Begründung zu den Beschlusspunkten

Nach § 10 Abs. 1 Nr. 9 der Verbandssatzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen und § 2 Abs. 2 der Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Anwendung eines einheitlichen Beförderungstarifes und den Ausgleich der dadurch entstehenden Mindererlöse und Mehrkosten obliegt die Beschlussfassung über die Festlegung des einheitlichen Tarifes, einheitlicher Tarifbestimmungen und einheitlicher Beförderungsbedingungen der Verbandsversammlung.

Stand: 26.10.2022

Einheitliche Beförderungsbedingungen
des MDV, VMS, VVO, VVV und ZVON
zum ~~01.08.2021~~01.08.2023

Teil A

§ 1 Geltungsbereich

- (1) Diese Beförderungsbedingungen gelten für die Beförderung von Personen, Sachen und Tieren auf den in den Tarifbestimmungen des jeweiligen Verkehrsverbundes aufgeführten Linien bzw. Linienabschnitten der in Teil D Anlage 1 gesondert je Verkehrsverbund aufgeführten Verkehrsunternehmen.
- (2) Die Beförderungsbedingungen gelten zusammen mit den öffentlich bekannt gemachten Tarifbestimmungen des jeweiligen Verkehrsverbundes, im SPNV jedoch nur für Fahrten mit Quelle und Ziel im Verbundgebiet, und werden mit Betreten von Fahrzeugen, Betriebseinrichtungen bzw. besonders gekennzeichneten Betriebsanlagen sowie im SPNV mit dem Betreten der Bahnanlagen Bestandteil des Beförderungsvertrages.
- (3) Für Reisen mit Nahverkehrszügen von bzw. nach außerhalb des Verbundraumes liegenden Zielen gelten die Beförderungsbedingungen des jeweiligen Verkehrsunternehmens oder – soweit vorhanden – die des verbundübergreifenden Tarifs.
- (4) Der Abschluss des Beförderungsvertrages erfolgt im jeweiligen Verkehrsverbund mit dem Verkehrsunternehmen, dessen Fahrzeug der Kunde betritt. Soweit das Fahrzeug im Auftragsverkehr fährt, ist der Auftraggeber Vertragspartner.

§ 2 Anspruch auf Beförderung

- (1) Anspruch auf Beförderung besteht, soweit:
 1. nach den Vorschriften des für den jeweiligen Verkehr geltenden Gesetzes (Personenbeförderungsgesetz und Allgemeines Eisenbahngesetz) und den auf Grund dieser Gesetze erlassenen Rechtsvorschriften sowie der EVO eine Beförderungspflicht gegeben ist,
 2. die Beförderungsbedingungen eingehalten werden,
 3. die Beförderung mit den regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln möglich ist,
 4. die Beförderung nicht durch Umstände behindert wird, welche die Unternehmen nicht abwenden können und denen sie auch nicht abhelfen konnten und
 5. der Fahrgast einen gültigen Fahrausweis oder eine gültige Fahrtberechtigung vorweisen kann.
- (2) Sachen werden nur nach Maßgabe des § 11 und Tiere nur nach Maßgabe des § 12 befördert.

§ 3 Von der Beförderung ausgeschlossene Personen

- (1) Personen, die eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Betriebes oder für die Fahrgäste darstellen, sind von der Beförderung ausgeschlossen und können aus den Fahrzeugen und von den Anlagen und Einrichtungen des Verkehrsunternehmens verwiesen werden. Soweit diese Voraussetzungen vorliegen, sind insbesondere ausgeschlossen:
 1. Personen, die unter dem Einfluss alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel stehen,
 2. Personen mit ansteckenden Krankheiten gemäß Infektionsschutzgesetz,
 3. Personen mit Waffen, die unter das Waffengesetz fallen, es sei denn, dass sie zum Führen von Waffen berechtigt sind,
 4. Personen, die Gewaltbereitschaft zeigen oder Gewalt ausüben,
 5. extrem übel riechende Personen.
- (2) Nicht schulpflichtige Kinder bis zum 6. Geburtstag können von der Beförderung ausgeschlossen werden, sofern sie nicht auf der ganzen Fahrstrecke von Personen ab dem 6. Geburtstag begleitet werden. Die Vorschriften des Absatzes 1 bleiben unberührt.
- (3) Über den Ausschluss von Personen entscheidet das Betriebspersonal. Betriebspersonal im Sinne dieser Beförderungsbedingungen sind alle von dem Unternehmen zur Erfüllung seiner Aufgaben beauftragten Personen. Diese üben auch das Hausrecht für das Verkehrs- bzw. Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus. Auf deren Forderung hin sind Fahrzeuge und Anlagen gemäß § 1 Abs. 2 zu verlassen.
- (4) Der rechtmäßige Ausschluss von der Fahrt bzw. der rechtmäßige Verweis einer Person aus dem Fahrzeug bzw. von der Betriebsanlage begründet keinen Anspruch auf Schadenersatz. Der § 10 Abs. 6 bleibt von dieser Regelung unberührt.

§ 4 Verhalten der Fahrgäste

- (1) Fahrgäste haben sich bei Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Betriebs, ihre eigene Sicherheit und die Rücksicht auf andere Personen gebieten. Anweisungen des Betriebspersonals sind zu folgen.
- (2) Fahrgästen ist insbesondere untersagt,
 1. sich mit dem Fahrzeugführer während der Fahrt zu unterhalten,
 2. die Türen, ausgenommen die Stirnwandtüren der Schmalspurbahnen, während der Fahrt oder außerhalb von Haltestellen eigenmächtig zu öffnen oder sich in die Tür zu stellen, um ein Schließen dieser zu verhindern,
 3. Gegenstände aus den Fahrzeugen zu werfen oder hinausragen zu lassen,
 4. sich hinauszulehnen oder Körperteile aus den Fahrzeugen zu halten,
 5. während der Fahrt auf- oder abzuspringen,
 6. ein durch das Betriebspersonal als besetzt erklärtes Fahrzeug zu betreten,
 7. die Benutzbarkeit der Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen (Entwerter, Fahrausweisverkaufsautomaten usw.), der Durchgänge, der Ein- und Ausstiege einzuschränken bzw. durch sperrige Gegenstände zu beeinträchtigen,

8. außer in den dafür freigegebenen Bereichen zu rauchen oder Zigaretten (jeglicher Art, einschließlich elektrischer Zigaretten) zu verwenden,
 9. Tonwiedergabegeräte, Tonrundfunkempfänger, Musikinstrumente oder andere geräuscherzeugende Gegenstände zu benutzen, wenn dadurch andere Personen belästigt werden,
 10. in den Fahrzeugen oder auf den Betriebsanlagen zu betteln,
 11. Fahrzeuge, Betriebseinrichtungen und Bahnanlagen zu beschädigen oder zu verunreinigen, Bahnkörper außerhalb der Übergänge zu betreten oder zu überqueren sowie Fahrzeuge, Betriebsanlagen oder -einrichtungen zu betreten, zu öffnen oder zu betätigen, die nicht zur Benutzung freigegeben sind,
 12. im Bahnhofs- bzw. Haltestellenbereich oder in Fahrzeugen Sportgeräte, insbesondere Fahrräder, Roller, Rollschuhe, Inline-Skates, Skateboards oder vergleichbare Fortbewegungsmittel zu benutzen,
 13. in den Fahrzeugen und auf den Betriebsanlagen Waren, Werbe- und Informationsmaterial, Dienstleistungen, Sammlungen, Befragungen oder kulturelle Darbietungen jeglicher Art ohne Zustimmung des Verkehrs- bzw. Eisenbahninfrastrukturunternehmens anzubieten oder durchzuführen,
 14. mitgeführte Rollatoren während der Fahrt als Sitzgelegenheit oder als alleinige Haltemöglichkeit zu benutzen.
- (3) Den Fahrgästen ist es nicht gestattet, in Verkehrsmitteln offene, zum sofortigen Verbrauch bestimmte Nahrungsmittel und Getränke mitzunehmen, die zur Verunreinigung von Kleidungsstücken der Fahrgäste und der Wageneinrichtung führen können.
- (4) Die Fahrgäste dürfen die Fahrzeuge nur an den Haltestellen und nur an der dazu bestimmten Fahrzeugseite betreten und verlassen; Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Betriebspersonals. An Haltestellen haben die Fahrgäste ihren Zustiegswunsch gegenüber dem Fahrpersonal rechtzeitig durch eine deutlich sichtbare Warteposition anzuzeigen. In Bussen und Straßenbahnen sowie an Bedarfshalten im Eisenbahnverkehr haben die Fahrgäste ihren Ausstiegswunsch durch rechtzeitiges Betätigen der Haltewunschtaaste anzuzeigen. Soweit besonders gekennzeichnete Eingänge oder Ausgänge vorhanden sind, sind diese beim Betreten oder Verlassen der Fahrzeuge zu benutzen. Es ist zügig ein- und auszusteigen sowie in das Wageninnere aufzurücken. Wird die bevorstehende Abfahrt angekündigt oder schließt sich eine Tür, darf das Fahrzeug nicht mehr betreten oder verlassen werden.

Jeder Fahrgast ist verpflichtet, sich im Fahrzeug stets einen festen Halt zu verschaffen.

Busse sind grundsätzlich am Vordereinstieg beim Fahrer zu betreten. Ausnahmen werden durch örtliche Bekanntmachung angezeigt. Dem Fahrpersonal ist unaufgefordert der gültige Fahrausweis zur Kontrolle vorzuweisen bzw. am vordersten Entwerter der Fahrausweis zu entwerfen oder ~~beim Fahrer~~ ein Fahrausweis zu erwerben. Chipkarten mit elektronischen Fahrausweisen (im Folgenden Chipkarten mit eFAW genannt) sowie Fahrausweise mit Barcodes sind unaufgefordert an das Kartenprüf- bzw. Lesegerät zu halten, bis die Beendigung der Fahrausweisprüfung signalisiert wird.

Die Fahrgäste haben darauf zu achten, dass an Doppelhaltestellen von Straßenbahnen und Bussen anfährende zweite Züge/Wagen die Haltestelle ohne nochmaligen Halt verlassen können.

- (5) Der Fahrgast kann zu den in Teil D Anlage 2 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes bekannt gegebenen Zeiten im Linienverkehr mit Bussen einen Halt auch zwischen den Haltestellen anmelden. Der Haltewunsch ist spätestens an der letzten vor dem Ausstiegsziel liegenden Haltestelle dem Fahrer mitzuteilen. Ein Ausstieg ist nur an der vorderen Tür (Ausnahme: Kinderwagen, Rollstuhlfahrer usw.) möglich.

Ob ein außerplanmäßiger Halt im Einzelfall ermöglicht werden kann, liegt im Ermessen des Fahrers. Der Fahrpreis wird so bemessen, als würde der Fahrgast an der nächstfolgenden regulären Haltestelle aussteigen.

- (6) Die Beaufsichtigung von Kindern obliegt den Begleitern. Sie haben insbesondere zur Sicherheit der Kinder dafür zu sorgen, dass die Kinder nicht auf den Sitzplätzen knien oder stehen und nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften im Linienverkehr mit Personenkraftwagen (z. B. Anruflinientaxi, Anrufsammeltaxi) Sicherheitsgurte angelegt haben oder in einer Rückhalteeinrichtung für Kinder gesichert sind.
- (7) Verletzt ein Fahrgast trotz Ermahnung die ihm obliegenden Pflichten nach den Absätzen 1 bis 6, so kann er von der Beförderung ausgeschlossen werden. Bei schwerwiegenden Verstößen bedarf es keiner Ermahnung.
- (8) Bei Verunreinigung von Fahrzeugen oder Betriebsanlagen werden durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen bzw. -verbünde in Teil D Anlage 3 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes festgelegte Reinigungskosten erhoben; weitergehende Ansprüche bleiben unberührt.
- (9) Bei Straftaten und zur Sicherung zivilrechtlicher Ansprüche des Verkehrsunternehmens haben das Personal sowie Beauftragte das Recht, nach § 229 BGB bzw. § 127 Abs. 1 StPO die Personalien festzustellen und, wenn diese verweigert werden, den Fahrgast bis zum Eintreffen der Polizei festzuhalten.
- (10) Beschwerden sind - außer in den Fällen des § 6 Abs. 11 und des § 7 Abs. 5 - nicht an das Fahr-, sondern an das Aufsichts- bzw. Servicepersonal zu richten. Soweit die Beschwerden nicht durch das Aufsichts- oder Servicepersonal erledigt werden können, sind sie unter Angabe von Datum, Uhrzeit, Wagen- und Linienbezeichnung sowie möglichst unter Angabe von Ort, Fahrtrichtung und unter Beifügung des Fahrausweises bzw. einer Kopie, bei Abonnements unter Angabe der Vertragsnummer, an die Servicestelle des Verkehrsunternehmers zu richten.
- (11) Wer missbräuchlich die Notbremse oder andere Sicherheitseinrichtungen betätigt, hat - unbeschadet einer Verfolgung im Straf- oder Bußgeldverfahren und weitergehender zivilrechtlicher Ansprüche - einen ~~durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen bzw. -verbünde~~ im Teil D Anlage 3 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes festgelegten Betrag zu zahlen. Dasselbe gilt, wenn gegen die Untersagung nach Absatz 2 Nr. 3 oder Nr. 8 verstoßen wird.

- (12) Bei den Schmalspurbahnen ist der Aufenthalt auf den Wagenbühnen während der Fahrt nur Erwachsenen und nur bei geschlossenem Bühnengeländer gestattet. Bei der Nutzung der offenen Wagen und Wagenbühnen sind die zusätzlichen Warnhinweise zu beachten. Auf Weisung des Fahrpersonals ist der offene Wagen (z. B. bei Herannahen einer Schlechtwetterfront) zu räumen bzw. darf nicht genutzt werden.
- (13) Im Fährverkehr gelten zusätzlich die Vorschriften, die auf den Fähren und an den Anlegestellen aushängen. Ohne Erlaubnis des Fahrpersonals dürfen Fähren und Anleger nicht betreten bzw. verlassen werden.
- (14) Bei den Bergbahnen gelten zusätzlich die Vorschriften des LSeilbG, die in den Stationen aushängen.

§ 5 Zuweisung von Wagen und Plätzen

- (1) Das Betriebspersonal kann Fahrgäste auf bestimmte Wagen verweisen, wenn dies aus betrieblichen Gründen oder zur Erfüllung der Beförderungspflicht notwendig ist.
- (2) Das Betriebspersonal ist berechtigt, Fahrgästen Plätze zuzuweisen; Anspruch auf einen Sitzplatz besteht nicht. Sitzplätze sind für schwerbehinderte Menschen, in der Gehfähigkeit Beeinträchtigte, ältere oder gebrechliche Personen, werdende Mütter und für Fahrgäste mit kleinen Kindern freizugeben.

§ 6 Beförderungsentgelte, Fahrausweise

- (1) Für die Beförderung sind die festgesetzten Beförderungsentgelte zu entrichten; hierfür werden Fahrausweise, die als geldwerte Belege gelten, ausgegeben. Die Fahrausweise werden im Namen und für Rechnung der in Teil D Anlage 1 genannten Verkehrsunternehmen verkauft. Die Fahrausweise gelten in allen öffentlichen Linienverkehrsmitteln der in den Verbundtarif einbezogenen Linien; Ausnahmen bzw. Sonderregelungen enthalten die Tarifbestimmungen.
- (2) Fahrausweise können auch in elektronischer Form (elektronische Fahrausweise, Abk.: eFAW) wie folgt ausgegeben werden:
 - auf einer Chipkarte mit eFAW,
 - auf Basis mobiler Endgeräte (im Folgenden HandyTicket genannt),
 - als Onlineticket.

Handy- und Onlinetickets gelten grundsätzlich nur in Verbindung mit einem in den jeweiligen Geschäftsbedingungen geregelten Kontrollmedium für die auf dem Fahrausweis angegebene Person. Ausnahmen bzw. Sonderregelungen enthalten die Tarifbestimmungen. HandyTickets müssen bereits vor Betreten des Fahrzeugs auf dem Mobiltelefon-mobilen Endgerät sichtbar herunter geladen sein.

- (3) Fahrausweise sind nur gültig, wenn sie durch das Verkehrsunternehmen oder durch eine vom Verkehrsunternehmen autorisierte Stelle ausgegeben werden. Die gewerbliche bzw. entgeltliche Weitergabe von Fahrausweisen durch Dritte und deren Nutzung ist untersagt.

- (4) Der Fahrgast hat sich beim Empfang des Fahrausweises zu vergewissern, dass dieser seinen Angaben gemäß ausgefertigt ist.
- (5) Fahrausweise ohne Angabe der Wagenklasse gelten in Zügen des Nahverkehrs in der 2. Wagenklasse.
- (6) Der Fahrgast hat seinen Fahrausweis für die gesamte Beförderungsstrecke grundsätzlich vor Fahrtantritt zu erwerben. Dies gilt insbesondere auch für den Erwerb von Anschlussfahrausweisen gemäß Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes. Ist der Fahrgast beim Betreten des Fahrzeuges nicht mit einem für diese Fahrt gültigen Fahrausweis versehen, hat er unverzüglich und unaufgefordert den erforderlichen Fahrausweis zu lösen.

Fahrzeuge oder Fahrzeugbereiche ohne Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs dürfen nur von Fahrgästen mit hierfür gültigen Fahrausweisen genutzt werden. Meldet der Fahrgast, dass am Reiseantrittsbahnhof eine Fahrausweisausgabe nicht geöffnet bzw. ein Fahrausweisautomat bzw. Entwerter nicht betriebsbereit war, kann der Fahrausweis in den Nahverkehrszügen beim Kundenbetreuer/Fahrausweisprüfer erworben bzw. entwertet werden. Bei nicht betriebsbereiten Automaten am Einstiegsbahnhof kann der Kundenbetreuer zum Fahrausweisverkauf die Personaldaten des Kunden zur Überprüfung des Sachverhaltes aufnehmen. Nach Bestätigung der Automatenstörung werden die Daten des Kunden sofort gelöscht.

- (7) Ist der Fahrgast beim Betreten des Fahrzeuges mit einem Fahrausweis versehen, der zu entwerten ist, hat er die Entwertung unverzüglich und unaufgefordert entsprechend der Beförderungsstrecke an vorhandenen Entwertern vorzunehmen oder den Fahrausweis dem Betriebspersonal zur Entwertung auszuhändigen. Im Eisenbahnverkehr - außer bei den schmalspurigen Eisenbahnen - und bei den Bergbahnen sind die Fahrausweise an Entwertern auf den Stationen, falls vorhanden, zu entwerten. Der Fahrgast hat sich von der ordnungsgemäßen Entwertung zu überzeugen.
- (8) Der Fahrgast hat den Fahrausweis bis zur Beendigung der Fahrt aufzubewahren und ihn dem Betriebs- und Kontrollpersonal auf Verlangen zur Prüfung vorzuzeigen und auszuhändigen. Die Fahrt gilt als beendet, wenn der Fahrgast an seiner Zielhaltestelle angekommen ist und das Fahrzeug sowie die Betriebsanlagen verlassen hat.
- (9) Fahrausweise, außer übertragbare Zeitkarten, dürfen nach Inanspruchnahme nicht weitergegeben werden.
- (10) Kommt der Fahrgast einer Pflicht nach den Absätzen 6 bis 8 trotz Aufforderung nicht nach, kann er von der Beförderung ausgeschlossen werden; die Pflicht zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgelts nach § 9 bleibt unberührt. Ersatzansprüche, insbesondere für Zeitverluste oder Verdienstauffälle, sind ausgeschlossen.
- (11) Beanstandungen des Fahrausweises einschließlich des Entwerteraufdrucks sind sofort, beim Erwerb an Fahrausweisautomaten unverzüglich bei einer Serviceeinrichtung oder der Verwaltung des Verkehrsunternehmens vorzubringen. Spätere Beanstandungen werden nicht berücksichtigt.

- (12) Bei Verlust oder Diebstahl von Fahrausweisen besteht kein Anspruch auf Ersatz durch die Verkehrsunternehmen. Ausgenommen hiervon sind Chipkarten mit eFAW. In diesen Fällen wird gemäß der im jeweiligen Verbund getroffenen Regelungen im Teil D Anlage 2 eine neue Chipkarte mit eFAW ausgestellt.
- (13) Für Bescheinigungen, Fahrpreisbestätigungen, Duplikate usw. werden Gebühren gemäß der im jeweiligen Verbund getroffenen Regelungen im Teil D Anlage 3 erhoben.

§ 7 Zahlungsmittel

- (1) Das Fahrgeld soll bei Barzahlung abgezahlt bereitgehalten werden. Das Fahr- und Zugbegleitpersonal, soweit es Fahrausweise verkauft, ist nicht verpflichtet, Geldbeträge über 10 Euro zu wechseln. Vom Fahr-, Zugbegleit- und Verkaufspersonal werden Ein- und Zwei-Cent-Stücke im Betrag von mehr als 10 Cent nicht angenommen. Erheblich beschädigte Geldscheine und Münzen, deren Gültigkeit in Frage gestellt ist, werden nicht angenommen bzw. dürfen nicht verwendet werden.

Es werden nur die am jeweiligen Fahrausweisautomaten angegebenen Zahlungsmittel akzeptiert. Erfolgt der Verkauf aus Fahrausweisautomaten im Fahrzeug, wechselt das Fahr- und Zugbegleitpersonal nicht. Hierauf hat sich der Fahrgast vor Fahrtantritt einzustellen.

- (2) Soweit das Fahrpersonal Geldbeträge nicht wechseln kann, erhält der Fahrgast eine Quittung/Überzahlungsgutschein über den zurückbehaltenen Betrag. Es ist Sache des Fahrgastes, das Wechselgeld unter Vorlage der Quittung/des Überzahlungsgutscheins bei der Verwaltung oder einer Servicestelle des ausgebenden Unternehmens abzuholen. Ist der Fahrgast mit dieser Regelung nicht einverstanden, muss er die Fahrt abrechnen. Ersatzansprüche, insbesondere für Zeitverluste oder Verdienstauffälle, sind ausgeschlossen.
- (3) Bei anderen Vertriebswegen (Fahrausweisautomat, Internet, elektronische Fahrausweise, mobile Endgeräte u. a. m.) ist entsprechend den dort erklärten technischen Vorgaben zu zahlen. An ausgewählten Vorverkaufsstellen und Verkaufsgeräten ist eine bargeldlose Zahlung zulässig. Ein Anspruch auf bargeldlose Zahlung besteht nicht. Bei fehlgeschlagener bargeldloser Bezahlung werden dem Kunden die anfallenden Bearbeitungsentgelte gemäß Teil D Anlage 3 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes sowie Rücklastschriftgebühren in Rechnung gestellt; für Mobilfunktelefone-mobile Endgeräte gelten zum Teil abweichende Regelungen des jeweiligen Verkehrsverbundes. Im Falle der Übergabe an ein Inkassobüro hat der Fahrgast die ihm in Rechnung gestellten Inkassogebühren zu tragen.
- (4) Sofern Fahrausweisautomaten auch Wechselgeldquittungen ausgeben, werden die Regelungen zur Rückerstattung nach Absatz 2 angewendet.
- (5) Beanstandungen des Wechselgeldes oder der vom Fahr- und Zugbegleitpersonal ausgestellten Quittungen/Überzahlungsgutscheine müssen sofort vorgebracht werden.

- (6) Fahrgeld ist grundsätzlich in Euro zu entrichten. Für grenzüberschreitende Linien nach Polen und Tschechien können die Verkehrsunternehmen abweichende Regelungen treffen.

§ 8 Ungültige Fahrausweise

- (1) Fahrausweise, auch Kundenkarten, die entgegen den Vorschriften der Beförderungsbedingungen oder der Tarifbestimmungen benutzt werden, sind ungültig und werden eingezogen; dies gilt auch für Fahrausweise, die
1. nicht vorschriftsmäßig ausgefüllt sind und trotz Aufforderung nicht sofort ausgefüllt werden,
 2. nicht mit gültiger Wertmarke versehen sind,
 3. zerrissen, zerschnitten oder sonst stark beschädigt, stark beschmutzt, unleserlich oder unerlaubt eingeschweißt/laminiert oder beklebt oder gegenüber dem Originalzustand so geändert sind, dass keine einwandfreie Prüfung möglich ist,
 4. eigenmächtig geändert oder unrechtmäßig erworben, hergestellt oder kopiert sind bzw. unrechtmäßig genutzt werden,
 5. von Nichtberechtigten benutzt werden,
 6. zu anderen als den zulässigen Fahrten benutzt werden,
 7. wegen Zeitablaufs oder aus anderen Gründen (z. B. nach Tarifänderungen) verfallen sind,
 8. ohne erforderliche Kundenkarte bzw. mit nicht vollständig ausgefüllter Kundenkarte oder fehlendem, fest aufgeklebten Passbild genutzt werden,
 9. erst nach Kontrollbeginn oder mehrfach, d. h. über die Anzahl der Fahrtberechtigungen hinaus, entwertet sind (von Kontrollpersonal zusätzlich angebrachte Prüfzeichen zählen nicht als doppelte Entwertung) bzw. die Entwertungsmerkmale geändert oder manipuliert wurden,
 10. personengebunden sind und keine Übereinstimmung von Vor- und Nachnamen bzw. der Nummer auf Fahrausweis und dem Nachweis für die Nutzungsberechtigung gemäß Teil B bzw. C aufweisen.

Gesperrete, nicht lesbare oder zerstörte elektronische Fahrausweise (z. B. Chipkarte mit eFAW) sind ebenso ungültige Fahrausweise. Fahrausweise, deren Trägermedium (Mobiltelefonmobiles Endgerät, Studierendenausweis, etc.) nicht Eigentum eines Verkehrsunternehmens ist, werden nicht eingezogen.

Entrichtetes Fahrgeld wird nicht erstattet.

- (2) Ein Fahrausweis, der nur in Verbindung mit einem Berechtigungsnachweis oder einem in den Tarifbestimmungen vorgesehenen Personenausweis zur Beförderung berechtigt, gilt als ungültig und kann eingezogen werden, wenn der Berechtigungsnachweis oder Personenausweis auf Verlangen nicht vorgezeigt wird.
- (3) Für eingezogene Fahrausweise wird auf Verlangen des Fahrgastes eine Quittung oder eine Fahrpreisnacherhebung ausgestellt. Ersatzansprüche, insbesondere für Zeitverluste oder Verdienstauffälle, sind ausgeschlossen.

- (4) Das Verkehrsunternehmen kann einen eingezogenen Fahrausweis aus Billigkeit an den Fahrgast zurückgeben. Der Fahrgast ist für das Abholen des Fahrausweises selbst verantwortlich bzw. hat die dadurch anfallenden Kosten selbst zu tragen.

§ 9 Erhöhtes Beförderungsentgelt

- (1) Ein Fahrgast ist zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgelts verpflichtet, wenn er
1. sich keinen gültigen Fahrausweis beschafft hat,
 2. einen gesperrten oder zerstörten elektronischen Fahrausweis vorweist,
 3. sich einen gültigen Fahrausweis beschafft hat, diesen jedoch bei einer Überprüfung nicht vorzeigen kann,
 4. den Fahrausweis nicht oder nicht unverzüglich im Sinne des § 6 Abs. 7 entwertet hat oder entwerten ließ,
 5. den Fahrausweis auf Verlangen nicht zur Prüfung vorzeigt oder aushändigt,
 6. Ermäßigungen in Anspruch nahm, ohne dass dazu die entsprechende Berechtigung vorgezeigt werden kann oder
 7. für einen mitgeführten Hund, ein mitgeführtes Fahrrad oder eine mitgeführte Sache, soweit sie entgeltpflichtig gemäß der Tarifbestimmungen sind, keinen gültigen Fahrausweis vorzeigen kann.

Eine Verfolgung im Straf- oder Bußgeldverfahren bleibt unberührt. Die Vorschriften unter den Nummern 1, 4 und 7 werden nicht angewendet, wenn das Beschaffen oder die Entwertung des Fahrausweises aus Gründen unterblieben ist, die der Fahrgast nicht zu vertreten hat.

- (2) Ein Fahrgast, der zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgeltes verpflichtet ist, hat sich bei Aufforderung durch das Prüfpersonal diesem gegenüber mittels eines amtlichen Personaldokuments mit Lichtbild zu legitimieren. Soweit dies nicht erfolgt oder falsche Personalien angegeben werden, sind von ihm die hierdurch entstehenden Kosten zu tragen.
- (3) In den Fällen des Absatzes 1 kann das Unternehmen ein erhöhtes Beförderungsentgelt von 60 Euro erheben. Das Unternehmen kann jedoch das Doppelte des Beförderungsentgelts für die einfache Fahrt auf der vom Fahrgast zurückgelegten Strecke erheben, sofern sich hiernach ein höherer Betrag als nach Satz 1 ergibt; hierbei kann das erhöhte Beförderungsentgelt nach dem Ausgangspunkt der Linie berechnet werden, wenn der Fahrgast die zurückgelegte Strecke nicht nachweisen kann.
- (4) Die ausgestellte Fahrgeldnachforderung bzw. die Quittung für das erhöhte Beförderungsentgelt berechtigt zur Fahrt im gleichen Verkehrsmittel (ohne Umstieg) maximal bis Fahrtende, jedoch nur innerhalb des jeweiligen Verbundraumes. Im MDV gelten abweichende Regelungen gemäß Teil D Anlage 2. Für den SPNV gelten die Regelungen lt. EVO.

- (5) Das erhöhte Beförderungsentgelt ermäßigt sich im Falle von Absatz 1 Nr. 3 und Nr. 6 auf den im Teil D Anlage 3 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes genannten Betrag, wenn der Fahrgast innerhalb einer Woche ab dem Feststellungstag bei der Servicestelle des Verkehrsunternehmens, dem er das erhöhte Beförderungsentgelt bezahlt hat oder dem er zur Zahlung verpflichtet ist, nachweist, dass er im Zeitpunkt der Feststellung Inhaber einer gültigen persönlichen Zeitkarte bzw. der Ermäßigungsberechtigung war. Soweit § 12 Abs. 3 EVO für Fahrten mit der Eisenbahn günstigere Regelungen vorsieht, bleiben diese unberührt.
- (6) Erfolgt keine sofortige Zahlung des erhöhten Beförderungsentgeltes beim Fahrausweisprüfer, kann eine Bearbeitungsgebühr gemäß Teil D Anlage 3 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes erhoben oder die Forderung an ein vom Verkehrsunternehmen beauftragtes Inkassounternehmen übergeben werden. Wenn der Fahrgast für die durch das Verkehrsunternehmen oder den Fahrausweisprüfer ausgestellte Zahlungsaufforderung eine Zahlungsfrist von 14 Kalendertagen (abweichende Regelungen im MDV: siehe Teil D Anlage 2 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des MDV) ab Zugang der Zahlungsaufforderung nicht einhält, kann für jede weitere Zahlungsaufforderung ein pauschalierter Betrag gemäß Teil D Anlage 3 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes erhoben werden. Im Falle der Übergabe an ein Inkassobüro erhält der Fahrgast keine weitere Mahnung und hat sämtliche ihm nach Ablauf der Zahlungsfrist von 14 Kalendertagen in Rechnung gestellte Inkassogebühren zu tragen. Weitergehende Ansprüche nach § 288 Abs. 1 BGB bleiben unberührt. Muss bei Nichtzahlung des erhöhten Beförderungsentgelts zur Feststellung der Personalien eine Auskunft bei der zuständigen Behörde eingeholt werden, so sind die zusätzlich anfallenden Kosten vom Fahrgast zu tragen.
- (7) Bei Verwendung von ungültigen Zeitkarten bleiben weitergehende Ansprüche des Unternehmens unberührt.

§ 10 Erstattung von Beförderungsentgelt

- (1) Wird ein Fahrausweis nicht zur Fahrt benutzt, so wird das Beförderungsentgelt auf Antrag gegen Vorlage des Fahrausweises erstattet, soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt ist. Beweispflichtig für die Nichtbenutzung des Fahrausweises ist der Fahrgast.
- (2) Für nicht benutzte Einzelfahrausweise, Mehrfahrtenkarten, Tageskarten sowie weitere in den Tarifbestimmungen von der Erstattung ausgenommene Tarifarten wird das Beförderungsentgelt nicht erstattet. ~~Im MDV gelten abweichende Regelungen gemäß Teil D Anlage 2. Abweichende Regelungen sind in Teil D Anlage 2 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes dargestellt.~~ Ebenso ist eine Teilerstattung des Fahrpreises für Personen, die auf Gruppenfahrausweisen ihre Fahrt nicht angetreten haben, ausgeschlossen.

- (3) Wird eine Zeitkarte nicht oder nur teilweise benutzt, so wird das Beförderungsentgelt für die Zeitkarte unter Anrechnung des Beförderungsentgelts für die durchgeführten Einzelfahrten auf formlosen Antrag gegen Vorlage des Fahrausweises erstattet. Für die Feststellung des Zeitpunkts, bis zu dem Einzelfahrten – je Tag zwei Fahrten in der jeweiligen Preisstufe – als durchgeführt gelten, ist der Tag der Rückgabe oder Hinterlegung der Zeitkarte oder das Datum des Poststempels der Übersendung der Zeitkarte mit der Post maßgeblich. Ein früherer Zeitpunkt kann nur dann und nur bei persönlichen Zeitkarten (nicht übertragbar) berücksichtigt werden, wenn die Bescheinigung eines Arztes, eines Krankenhauses oder einer Krankenkasse über Krankheit, Unfall oder Tod des Fahrgasts vorgelegt wird. Bei der Anrechnung des Beförderungsentgelts für die durchgeführten Einzelfahrten wird eine Ermäßigung nur bei Vorliegen der hierfür erforderlichen Voraussetzungen, im Übrigen das Beförderungsentgelt für eine einfache Fahrt zum Normaltarif zugrunde gelegt. Für Abo- und Jahreskarten sowie für Zeitkarten des Übergangstarifs für Fahrten zwischen ZVON- und VVO-Verbundraum sind auch die Angaben in den Tarifbestimmungen des jeweiligen Verkehrsverbundes zu beachten.
- (4) Anträge nach den Absätzen 1 bis 3 sind unverzüglich, spätestens innerhalb einer Woche nach Ablauf der Gültigkeit des Fahrausweises bei der Verwaltung oder Servicestelle des Unternehmers, bei welchem der Fahrausweis erworben wurde, zu stellen.

Bei EVU sind die Anträge innerhalb von sechs Monaten einzureichen.

- (5) Von dem zu erstattenden Betrag werden ein Bearbeitungsentgelt gemäß Teil D Anlage 3 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes sowie eine etwaige Überweisungsgebühr abgezogen. Das Bearbeitungsentgelt und eine etwaige Überweisungsgebühr werden nicht abgezogen, wenn die Erstattung auf Grund von Umständen beantragt wird, die der Unternehmer zu vertreten hat.
- (6) Bei Ausschluss von der Beförderung besteht, ausgenommen § 3 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2, kein Anspruch auf Erstattung des entrichteten Entgelts.
- (7) Fahrgeld für abhanden gekommene Fahrausweise wird nicht erstattet. Es besteht kein Anspruch auf Erstattung; für Chipkarten mit eFAW gelten davon abweichende Regelungen gemäß Teil D Anlage 2 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes.

§ 11 Beförderung von Sachen

- (1) Ein Anspruch auf Beförderung von Sachen besteht nicht. Handgepäck und sonstige Sachen werden bei gleichzeitiger Mitfahrt des Fahrgasts und nur dann befördert, wenn dadurch die Sicherheit und Ordnung des Betriebs nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können.

Eine Mitnahme von Sachen scheidet aus, wenn hierdurch der Haltestellenaufenthalt über das übliche Maß verlängert wird oder die Gefahr besteht, dass auf Grund der Mitnahme der Sache andere Fahrgäste keinen Platz im Fahrzeug finden. Die Fahrgäste haben wegen der Unterbringung der Sachen die Anordnungen des Betriebspersonals zu befolgen.

- (2) Von der Beförderung sind gefährliche Stoffe und gefährliche Gegenstände ausgeschlossen, insbesondere
1. explosionsfähige, leicht entzündliche, radioaktive, übelriechende oder ätzende Stoffe,
 2. unverpackte oder ungeschützte Sachen, durch die Fahrgäste verletzt werden können,
 3. Gegenstände, die über die Wagenumgrenzung hinausragen.

- (3) Die Pflicht zur Beförderung von Kleinkindern in Kinderwagen und behinderten Fahrgästen in Rollstühlen richtet sich nach den Vorschriften des § 2.

Die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen mit orthopädischen Hilfsmitteln bzw. Kind im Kinderwagen hat Vorrang vor der Fahrradbeförderung.

Die Mitnahme von Fahrrädern einschließlich Kinderfahrräder, Fahrradanhänger, Liegeräder, Tandems, ~~E-Bikes~~, zusammengeklappte elektrische Tretrroller und E-Bikes (Fahrräder mit elektrischer Trethilfe) wird gestattet, wenn die Voraussetzungen zur Beförderung dazu gegeben sind.

Es dürfen nur so viele Fahrräder mitgenommen werden, wie ohne Gefährdung oder Belästigung anderer Fahrgäste möglich ist. Dreirädrige Fahrräder, Fortbewegungsmittel mit Verbrennungsmotor, Mofas, Lastenträgerfahrräder und mit besonderen Zuggeräten verbundene Rollstühle (Minibike, Minitrack) sowie nicht zusammengeklappte, zulassungs- oder versicherungspflichtige Fahrzeuge sind grundsätzlich von der Beförderung ausgeschlossen. Bei Mitnahme von Fahrrädern in Fahrradbusanhängern, Fahrradträgern am Heck von Bussen und Gepäckwagen schmalspuriger Eisenbahnen sind Gepäcktaschen, Fahrradkörbe sowie Gepäckstücke jeglicher Art durch den Fahrgast vom Fahrrad vor dem Beladen zu entfernen.

- (4) Rollstühle (einschl. Elektrorollstühle) und vergleichbare zugelassene Hilfsmittel werden nur dann befördert, wenn die Voraussetzungen gemäß Teil D Anlage 2 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes gegeben sind. Nach Möglichkeit soll das Betriebspersonal dafür sorgen, dass Fahrgäste mit Kind im Kinderwagen sowie mobilitätseingeschränkte Menschen mit orthopädischen Hilfsmitteln (z. B. Rollstuhl, Rollator) nicht zurückgewiesen werden, sofern es die Bauart des Fahrzeuges zulässt und keine Verminderung der Verkehrssicherheit eintritt. Das Betätigen von Einstiegsrampen ist nur dem Fahrpersonal gestattet.

Die Entscheidung über die Mitnahme liegt beim Betriebspersonal.

- (5) Der Fahrgast hat mitgeführte Sachen so unterzubringen und zu beaufsichtigen, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebs nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können. Große Rucksäcke sind vor Betreten des Fahrzeuges abzunehmen.

Fahrgäste mit Kinderwagen sollen an den mit dem Kinderwagensymbol versehenen Türen einsteigen und den Kinderwagen am entsprechend gekennzeichneten Platz abstellen. Rollstühle sind rückwärts in Fahrtrichtung abzustellen.

Der Fahrgast haftet für alle Schäden durch Mitführen, unzweckmäßige Unterbringung, mangelhafte Beaufsichtigung oder unvollständige Sicherung einer von ihm mitgeführten Sache in den Betriebsanlagen, -einrichtungen und Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen.

- (6) Das Betriebspersonal entscheidet im Einzelfall, ob Sachen zur Beförderung zugelassen werden und an welcher Stelle sie unterzubringen sind.
- (7) Im Teil D Anlage 2 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes können weitergehende Regelungen zu den Absätzen 1, 3, 4 und 5 enthalten sein.

§ 12 Beförderung von Tieren

- (1) Auf die Beförderung von Tieren ist § 11 Abs. 1, 5 und 6 sinngemäß anzuwenden.
- (2) Hunde werden nur unter Aufsicht einer hierzu geeigneten Person befördert. Hunde, die nicht in geeigneten Behältern mitgenommen werden, sind an einer kurzgehaltenen Leine zu führen und müssen einen Maulkorb tragen.
- (3) Blindenführ- und Assistenzhunde, die eine Person begleiten, sowie in Ausbildung befindliche Blindenführ- und Assistenzhunde müssen Führungsgeschirr bzw. -decke tragen und sind von der Maulkorbpflicht befreit.
- (4) Sonstige Tiere dürfen nur in geeigneten Behältern mitgenommen werden.
- (5) Tiere dürfen nicht auf Sitzplätzen untergebracht werden.
- (6) Bei Verstoß gegen Absatz 2, 4 und 5 wird ein Betrag nach Teil D Anlage 3 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes erhoben. Für Schäden, die durch mitgeführte Tiere verursacht werden, haften Tierhalter oder Tierhüter.

§ 13 Fundsachen

- (1) Fundsachen sind gemäß § 978 BGB unverzüglich dem Betriebspersonal abzuliefern. Eine Fundsache wird an den Verlierer durch das zuständige Fundbüro des Unternehmens gegen Zahlung eines Entgelts gemäß Teil D Anlage 3 der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes für die Aufbewahrung zurückgegeben. Sofortige Rückgabe an den Verlierer durch das Betriebspersonal ist zulässig, wenn er sich einwandfrei als Verlierer ausweisen kann. Der Verlierer hat den Empfang der Sache schriftlich zu bestätigen.
- (2) Fundsachen können nach einer Aufbewahrungsfrist von höchstens sechs Monaten einem Fundbüro übergeben werden. Die Fundsachenaufbewahrung ist beim zuständigen Verkehrsunternehmen zu erfragen.

§ 14 Haftung

- (1) Das Unternehmen haftet für die Tötung oder Verletzung eines Fahrgastes und für Schäden an Sachen, die der Fahrgast an sich trägt oder mit sich führt, nach den allgemein geltenden Bestimmungen. Für Sachschäden haftet das Unternehmen gegenüber jeder beförderten Person nur bis zum Höchstbetrag von 1000 Euro; die Begrenzung der Haftung gilt nicht, wenn die Sachschäden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind. Bei einem vom Unternehmen verursachten Verlust oder einer Beschädigung von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten gilt die vorgenannte Begrenzung der Haftung im jeweiligen Anwendungsbereich der Verordnung (EG) 1371/2007 und Verordnung (EU) 181/2011 nicht.
- (2) Die Unternehmen haften für Schäden, die durch mitgeführte Sachen oder Tiere verursacht werden, lediglich im Rahmen der Betriebsgefahr. Die Unternehmen behalten sich vor, den Besitzer bei Schädigung Dritter in Regress zu nehmen. Auf den schmalspurigen Eisenbahnen haften sie nicht für Schäden, die durch den Dampfbetrieb allgemein in Fahrzeugen besonders bei Nutzung der offenen Aussichtswagen und der offenen Wagenbühnen entstanden sind (z. B. Verschmutzung der Kleidung, des Gepäcks, des Kinderwagens).

§ 15 Videoüberwachung

Zur Wahrnehmung berechtigter Interessen, insbesondere zur Aufklärung und Prävention von Straftaten, der Rekonstruktion von Unfällen in den Verkehrsmitteln und der Kontrolle der Fahrgastwechsel behalten sich die Verkehrsunternehmen vor, Fahrgasträume und Betriebsanlagen mit Videoanlagen zu überwachen. Die Daten werden durch das Verkehrsunternehmen erhoben, welches die Verkehrsleistung erbringt. Durch die Unternehmen wird der Missbrauch der Daten ausgeschlossen. Fahrzeuge, in denen eine Videoüberwachung erfolgt, sind besonders gekennzeichnet.

§ 16 Ausschluss von Ersatzansprüchen

- (1) Abweichungen von Fahrplänen durch Verkehrsbehinderungen, Betriebsstörungen oder Unterbrechungen sowie Platzmangel begründen keine Ersatzansprüche; insoweit wird auch keine Gewähr für das Einhalten von Anschlüssen übernommen. Der Anspruch auf Beförderung gilt auch als erfüllt, wenn das Unternehmen aus betrieblichen Gründen andere als im Fahrplan angegebene Fahrzeuge bereit stellt oder Umleitungsstrecken gefahren werden.
- (2) Ausnahmen stellen die jeweils geltenden Kundengarantien der Verkehrsunternehmen und Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 dar. Diese und weitergehende Ansprüche (z. B. Erstattungen oder Entschädigungen bei Zugausfall oder -verspätungen) gemäß § 17 EVO bei einer Beförderung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind im Teil D Anlage 4 [der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des jeweiligen Verbundes](#) geregelt.

- (3) Die im Teil D Anlage 2 aufgeführten Verkehrsunternehmen sind bereit, an Streitbelegungsverfahren vor der

söp Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V.
Fasanenstraße 81
10623 Berlin
(Webseite: www.soenp-online.de)

nach Maßgabe der Regelungen dieser Verbraucherschlichtungsstelle teilzunehmen. Diese Verbraucherschlichtungsstelle kann kontaktiert werden, wenn einer Beschwerde eines Fahrgastes in Textform durch eines dieser Verkehrsunternehmen nicht abgeholfen wurde.

Die übrigen Verkehrsunternehmen nehmen nicht an Streitbelegungsverfahren vor einer Verbraucherschlichtungsstelle teil.

§ 17 Datenschutz

Kunden werden nach den Vorschriften der Europäischen Datenschutzgrundverordnung bei der Erhebung über den Zweck und den Umgang mit ihren personenbezogenen Daten sowie über die verantwortliche Stelle inklusive deren Kontaktdaten informiert.

§18 Gerichtsstand

Der Gerichtsstand für alle Streitigkeiten, die sich aus dem Beförderungsvertrag ergeben, ist der Sitz des Verkehrsunternehmens.

Beschlussvorlage ZVMS-16/23

für die 100. Sitzung der Verbandsversammlung am 9. Juni 2023

- öffentlich -

Gegenstand: **Zustimmungspflichtige Geschäfte SDG**

Begründung: Der Aufsichtsrat der SDG Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SDG) hat in seiner 86. Sitzung am 29. März 2023 über die Themen (1.) Erteilung Gesamtprokura und (2.) Annahme des anwaltlichen Vergleichsvorschlages nebst Verhandlungsmandat beraten und der Gesellschafterversammlung der SDG eine entsprechende Beschlussfassung empfohlen.

Die Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung der SDG ist aufgrund zeitlicher Abläufe und externer Zwangspunkte nach entsprechender Information der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) im Umlaufverfahren erfolgt, sodass analog der Vorgehensweise bei der Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG) die Verbandsversammlung den Verbandsvorsitzenden nachträglich ermächtigt, (1.) der Erteilung der Gesamtprokura und (2.) dem Vergleichsvorschlag nebst Verhandlungsmandat zuzustimmen und somit die gefassten Beschlüsse genehmigt, vgl. § 11 Abs. 3 in Verbindung mit § 11 Abs. 5 Nr. 10 (zu 1.) und Abs. 4 und 5 (zu 2.) der Verbandssatzung des ZVMS.

Beschlussvorschlag: 1. Die Verbandsversammlung genehmigt den im Umlaufverfahren am 20. April 2023 gefassten Beschluss Nr. U GV SDG 01/2023 zur Zustimmung des anwaltlichen Vergleichsvorschlages sowie zur Beauftragung und Bevollmächtigung der Geschäftsleitung, Verhandlungen mit der Gegenseite zu führen mit dem Ziel, eine geringere Vergleichsquote als 50 % zu erreichen.

2. Die Verbandsversammlung genehmigt den im Umlaufverfahren am 20. April 2023 gefassten Beschluss Nr. U GV SDG 02/2023 zur Erteilung der Gesamtprokura an Herrn Daniel Däumlich, geboren am 16. September 1988.



Sven Schulze

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-17/23

für die 100. Sitzung der Verbandsversammlung am 9. Juni 2023

- öffentlich -

Gegenstand: **Zustimmungspflichtige Geschäfte DTVG**

Begründung: siehe Anlage

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung genehmigt den in der 10. Gesellschafterversammlung der Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG) am 20. April 2023 gefassten Beschluss

1. zum Nachtrag des Wirtschafts- und Stellenplanes der DTVG für das Jahr 2023,
2. zur Erhöhung des Finanzierungsbedarfes von 1.375.584 EUR auf 1.490.673 EUR und deren Aufteilung nach dem Stimmanteil der Gesellschafter sowie
3. zur Festlegung von 14,91 EUR pro Stimme. Davon wurden durch die Gesellschafter zum 1. Januar 2023 bereits 13,76 EUR pro Stimme geleistet. Der verbleibende Betrag von 1,15 EUR pro Stimme wird zum 1. Mai 2023 fällig.



Sven Schulze

Anlage

1. Ausgangslage

Der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) ist mit derzeit 1,36 % an der DTVG beteiligt. Entsprechend der beschlossenen Vorgehensweise zur Wahrnehmung der Gesellschafterrechte bei der DTVG (vgl. Beschlussvorlagen ZVMS-12/22 und ZVMS-37/22) werden die gefassten Beschlüsse bei der DTVG durch die Verbandsversammlung genehmigt.

Am 20. April 2023 fand die 10. Gesellschafterversammlung der DTVG in Frankfurt/Main unter Beteiligung eines Vertreters des ZVMS statt. Inhalt dieser 10. Gesellschafterversammlung war u. a. die Beratung und Beschlussfassung eines Nachtrages zum Wirtschafts- und Stellenplan 2023. Durch aufgetretene strukturelle Mehrbedarfe im Personalbereich Ende 2022 sowie zu Beginn des Jahres 2023 konnte das hohe Leistungsniveau durch die aktuelle Personalausstattung nicht gewährleistet werden. Zur Verbesserung der Personalausstattung der DTVG soll aus diesem Grund der Stellenplan um vier weitere Planstellen erweitert werden.

Der sich auf Basis des Wirtschaftsplanes 2023 ergebende Finanzierungsbedarf des Jahres 2023 erhöht sich von 1.375.584 EUR auf 1.490.673 EUR und wird je Stimmanteil der Gesellschafter aufgeteilt. Der Anteil pro Stimme beträgt 14,91 EUR, davon wurden durch die Gesellschafter zum 1. Januar 2023 bereits 13,76 EUR pro Stimme geleistet. Der verbleibende Betrag von 1,15 EUR pro Stimme wird zum 1. Mai 2023 fällig.

2. Begründung zu den Beschlusspunkten

Gemäß § 8 Abs. 1b des Gesellschaftsvertrages der DTVG beschließt die Gesellschafterversammlung der DTVG über die Änderung des Wirtschaftsplanes, wenn sich das Ergebnis des Wirtschaftsplanes voraussichtlich um mehr als 10 TEUR verschlechtert.

Gemäß § 11 Abs. 3 der Verbandssatzung des ZVMS obliegt die Ausübung von Gesellschafterrechten bei Gesellschaften, an denen der ZVMS beteiligt ist, dem Verbandsvorsitzenden. Für die Ausübung des Stimmrechtes bei Beteiligungsgesellschaften bedarf der Verbandsvorsitzende nach § 11 Abs. 4 Nr. 2 der Verbandssatzung des ZVMS der Zustimmung der Verbandsversammlung.