

# Verkehrsvertrag

über

SPNV-Angebote auf der Strecke zwischen  
Ludwigshafen-Oggersheim und Bad Dürkheim

zwischen dem

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr  
Rheinland-Pfalz Süd

- nachfolgend ZÖPNV RLP Süd oder Aufgabenträger (AT)  
genannt -

sowie dem

Rhein-Pfalz-Kreis, dem Landkreis  
Bad Dürkheim und der Stadt Ludwigshafen

- nachfolgend Gebietskörperschaften  
oder Kommunen genannt -

- alle vorstehenden gemeinsam Beauftragende (BA) genannt -

und der

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

- nachfolgend rnv genannt -

## Inhaltsverzeichnis

§1	Vertragsgegenstand .....	4
§2	Betriebsprogramm .....	4
2.1	Verkehrsangebot.....	4
2.2	Anforderungen an das Betriebsprogramm.....	5
2.3	Fahrplanzwangspunkte .....	5
2.4	Fahrplanplanung während der Betriebslaufzeit .....	5
2.5	Leistungsänderungen.....	6
§3	Betriebsführung .....	7
3.1	Leitstelle.....	7
3.2	Umgang mit Betriebsstörungen.....	8
3.2.1	Absehbare Betriebsstörungen.....	8
3.2.2	Nicht absehbare Betriebsstörungen .....	9
3.3	Vergütung von Not- und Ersatzverkehren .....	10
§4	Fahrzeuge .....	10
4.1	Allgemeine Anforderungen.....	10
4.2	Vorzuhaltende Kapazitäten .....	11
§5	Personalkonzept.....	11
5.1	Allgemeine Rahmenbedingungen .....	11
5.2	Zugpersonal.....	11
5.2.1	Anforderungen an das gesamte Zugpersonal .....	11
5.2.2	Fahrgeldsicherung .....	12
§6	Fahrgastinformation und Service .....	12
6.1	Allgemeine Anforderungen.....	12
6.2	Information und Kommunikation über das Internet und über mobile Informationsmedien .....	13
6.3	Echtzeit-Datenbereitstellung in Online Medien.....	13
6.4	Erreichbarkeit der rnv für den Kunden.....	13
6.5	Maßnahmen in den Zügen .....	14
6.6	Informationen und Hilfe für mobilitätsbeeinträchtigte Personen.....	14
§7	Marketing .....	14
7.1	Allgemeine Anforderungen.....	14
7.2	Anfrage- und Beschwerdemanagement .....	15
7.3	Werbung .....	15
§8	Erhebungen, Fahrgastzählungen.....	15
8.1	Anforderungen an Erhebungen und Fahrgastzählungen .....	15
8.2	Allgemeine Anforderungen AFZS.....	16
§9	Tarife und Einnahmensicherung .....	16
9.1	Allgemeine Anforderungen.....	16

9.2	Tarife .....	17
9.3	Fahrgeldeinnahmen .....	17
§10	Vertrieb.....	17
§11	Qualitätssicherung.....	17
11.1	Allgemeine Melde- und Betriebspflichten .....	17
11.2	Statusbericht.....	18
11.3	Pünktlichkeit.....	19
11.4	Betriebsstörungen und Durchführung von Schienenersatz- oder Notverkehr .....	20
11.5	Zugausfall .....	20
11.6	Kapazitäten.....	21
11.7	Funktionsfähigkeit und Schadensfreiheit der Fahrzeuge und ihrer Ausstattung .....	21
11.8	Sauberkeit Fahrzeuge.....	21
11.9	Vertrieb.....	22
11.10	Kundenbefragungen zur weiteren Qualitätsbewertung .....	22
11.11	Dynamisierung von Minderungen und Vertragsstrafen.....	22
§12	Finanzierung des Verkehrsangebotes .....	23
§13	Abrechnung, Verhältnis zur Betrauung Ludwigshafen, Überkompensationskontrolle .....	26
§14	Pönalisierung und Zuschussminderung.....	26
§15	Wirksamkeit und Vertragslaufzeit .....	27
§16	Schlussbestimmungen .....	27

## Präambel

Die rnv GmbH erbringt zur Verwirklichung öffentlicher Verkehrsinteressen (Daseinsvorsorge) im Rahmen der EU-Verordnung 1370/2007 die Meterspurverkehrsleistungen in der Region aus einer Hand. Zu diesen Verkehrsleistungen gehören auch die auf der Eisenbahninfrastruktur der RHB GmbH als Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten Nahverkehrsleistungen für die Allgemeinheit (Schienenpersonennahverkehr – SPNV).

Gegenstand dieses Vertrags ist die Eisenbahnverkehrsleistung (u.a. Angebotsumfang, Fahrzeugeinsatz, Kapazitäten) zwischen Bad Dürkheim Bahnhof (Bahnkilometer 0,000) bis Ludwigshafen-Oggersheim, Haltestelle Oggersheim Endstelle (Bahnkilometer 16,319) und die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur. Diese Verkehrsleistung wird konzeptionell durch einen Linienverkehr der rnv erbracht, welcher aus Fahrtrichtung Bad Dürkheim kommend eine Weiterfahrt im selben Fahrzeug ab Ludwigshafen-Oggersheim Endstelle ins Stadtgebiet Ludwigshafen/Mannheim bis mindestens Mannheim Hauptbahnhof und zurück vorsieht.

Aufgabenträger für den SPNV ist der ZÖPNV RLP Süd. Die Landkreise Bad Dürkheim und Rhein-Pfalz-Kreis sowie die Stadt Ludwigshafen finanzieren das Angebot mit.

Der ZÖPNV RLP Süd sowie die Kommunen verfolgen zusammen die Absicht, die von der rnv erbrachten Eisenbahnverkehrsleistungen auf dem Streckenabschnitt zwischen der Stadt Bad Dürkheim und Ludwigshafen-Oggersheim im Interesse einer ausreichenden Verkehrsbedien-ung der Allgemeinheit auf der Grundlage dieser Regelung ab dem 01.10.2022 sicherzustellen und zu bezuschussen. Dieser Verkehrsvertrag ist ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag über Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007.

Sämtliche ältere Vereinbarungen zur Verkehrsleistung - oder auch nur im Zusammenhang mit ihr - auf der ehemaligen RHB-Strecke in RLP verlieren mit dem Abschluss des hier vorlie-gend Vertrages ihre Wirkung.

## §1 Vertragsgegenstand

Der Vertrag regelt Art, Umfang, Bezuschussung sowie Qualitätsmerkmale der durch die rnv zu erbringenden Verkehrsangebote im sog. RHB-Netz auf dem Streckenabschnitt von Bad Dürkheim Bahnhof nach Ludwigshafen-Oggersheim Endstelle (Streckenkilometer 0,00 – 16,319).

Berücksichtigt werden hierbei die von der rnv, den Kommunen und dem Land Rheinland-Pfalz getätigten Investitionen.

## §2 Betriebsprogramm

### 2.1 Verkehrsangebot

- 1) Der AT bestellt und die BA bezuschussen das in der **Anlage 1** zu diesem Vertrag fahr-planmäßig festgelegte Verkehrsangebot von insgesamt rund 525.000 Zugkilome-tern/Normjahr.
- 2) Darüber hinaus bezuschusst und bestellt der AT bei der rnv ein Kontingent von 15.000 Zugkilometern/Jahr für Zusatzverkehre (insbesondere zum Wurstmarkt und zur Weinberg-nacht), welches in den Betriebskostenzuschuss einkalkuliert ist. Die rnv stimmt mit dem AT frühzeitig die hierfür eingesetzte Fahrleistung mit Wagentyp (Platzkapazität) ab. Hier-bei stellt die rnv sicher, dass diese Zusatzangebote jeweils nachfragegerecht ausgestaltet

- sind und - sofern notwendig - durch entsprechendes Sicherheitspersonal begleitet werden.
- 3) Es wird ein standardisierter Verkehrstageschlüssel (Normjahr) mit 252 Werktagen (Montag – Freitag), 52 Samstagen und 61 Sonn- und Feiertagen zu Grunde gelegt.
  - 4) Die Kostenverteilung erfolgt während der Vertragslaufzeit in Bezug auf den in Abs. 1 genannten Angebotsumfang und inklusive der Zusatzkontingente zwischen den BA - unabhängig von Liniennummern - nach dem in der Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung festgelegten Verteilungsschlüssel.
  - 5) Bestehen Änderungswünsche der BA, trägt die daraus resultierenden Kosten der Veranlasser selbst oder die betroffenen Gebietskörperschaften.

## 2.2 Anforderungen an das Betriebsprogramm

- 1) Die rnv hat ein Betriebskonzept anzubieten, welches die in diesem Verkehrsvertrag definierten Mindestanforderungen vollständig erfüllt. Dieses Betriebsprogramm ist für die Leistungserbringung verbindlich.
- 2) Für die Erbringung des Verkehrsangebotes wird die rnv Stadtbahnwagen einsetzen, welche die in **Anlage 1** fixierten Mindestkapazitäten sicherstellen. Diese Mindestkapazitäten sowie die Fahrplantabellen, die in der **Anlage 1** enthalten sind, werden rechtzeitig (vier Wochen) vor dem Fahrplanwechsel in Abstimmung mit dem Aufgabenträger auf Basis aktueller Fahrgastzahlen bei Bedarf angepasst. Die angepasste **Anlage 1** ersetzt in diesen Fällen die bis dahin gültige **Anlage 1** mit ihrem Inkrafttreten, also zum jeweiligen Fahrplanwechsel.

## 2.3 Fahrplanzwangspunkte

- 1) Die rnv setzt das Betriebsprogramm gem. §2 dieses Vertrags um. Folgende Vorgaben sind bei der Erstellung und Erfüllung des Betriebsprogramms einzuhalten:
  - a) Verkehrstage, Takt und Bedienungszeiträume,
  - b) Anfangs- und Endpunkte jedes Zuglaufs,
  - c) Halte an den Stationen und deren Bedienungsreihenfolge sowie
  - d) Herstellung zu Anschlüssen des SPNV am Bahnhof Bad Dürkheim mit einer Mindestübergangszeit von 5 Minuten wo möglich und vereinbart, Ausnahmen in Abstimmung AT / rnv.
- 2) Zur Sicherung von Anschlüssen kann der AT die Einhaltung von Wartezeiten verlangen.

## 2.4 Fahrplanplanung während der Betriebslaufzeit

- 1) Die rnv kann Fahrpläne des Verkehrsangebotes im Abschnitt Bad Dürkheim bis Ludwigshafen-Oggersheim nur mit Zustimmung des AT verändern.
- 2) Kleinere Fahrplanänderungen (Dauer bis zu 2 Wochen zzgl. Vorlaufwochenende), insbesondere solche, die z.B. durch Umleitungen wegen Baumaßnahmen oder aufgrund von Anforderungen im Stadtgebiet Mannheim/Ludwigshafen notwendig werden, kann die rnv auch ohne vorherige Zustimmung des AT veranlassen, wenn sich daraus keine Konsequenzen für die Anschlüsse am Bahnhof in Bad Dürkheim ergeben. Der AT ist vorab, spätestens vier Wochen vor deren Inkrafttreten, über diese Änderungen zu informieren, sofern es sich nicht um kurzfristige und unvorhergesehene Baumaßnahmen, Anforderungen im Stadtgebiet Mannheim/Ludwigshafen oder ähnliches handelt. In einem solchen Fall ist der AT umgehend, innerhalb von 5 Arbeitstagen ab Kenntnis von der Fahrplanänderung, zu informieren.
- 3) Während der Betriebslaufzeit der vertragsgegenständlichen SPNV-Leistungen können Änderungen der infrastrukturellen, betrieblichen und sonstigen Rahmenbedingungen – insbesondere aufgrund von Baumaßnahmen, von Planungen Dritter, aufgrund veränder-

ter Schulanfangs- oder -endzeiten oder Fahrgastzuwächsen bzw. -verlagerungen – eintreten. Zur Gewährleistung eines integrierten Angebotes entwickelt die rnv zur Betriebsaufnahme sowie in Abstimmung und im Einvernehmen mit dem AT die Fahrpläne weiter bzw. passt diese den sich verändernden Rahmenbedingungen an. Kann das Einvernehmen nicht hergestellt werden, findet keine Änderung des Fahrplans statt.

- 4) Die elektronischen Fahrplandaten sind dem AT und dem VRN von der rnv jeweils spätestens vier Wochen vor jedem Fahrplanwechsel kostenlos und uneingeschränkt für die elektronische Fahrplanauskunft in einem mit dem AT und dem VRN abgestimmten marktüblichen Format zur Verwendung in jeglichen Informationssystemen (z.B. landesweiter Datenverbund) zur Verfügung zu stellen. Die Übergabe sowie die technischen Voraussetzungen werden jeweils bilateral abgesprochen und dem aktuellen Stand angepasst.

Die Frist von vier Wochen vor jedem Fahrplanwechsel gilt ausschließlich für die Fahrplanwechsel, in denen die rnv die Fahrplandaten selbständig direkt in die Fahrplansoftware des VRN einarbeitet. Sollte der VRN die Dateneingabe übernehmen müssen, erhöht sich die Frist auf sechs Wochen.

In den seltenen Fällen, in denen der Fahrplan in einer Fahrplanbroschüre abgedruckt werden soll, beträgt die Frist sieben Wochen. Für den Druck ist allerdings nur der Regelfahrplan (keine Baustellenfahrpläne oder Sonderfahrten) zu liefern. Der VRN wird die ihm bekannten Ansprechpersonen mit einer Frist von elf Wochen vor Fahrplanwechsel über den Druck einer Fahrplanbroschüre informieren.

- 5) Für die Einarbeitung in QUMA (vgl. §11 dieses Vertrags) sind auf Anforderung des AT auf Microsoft Excel basierende vertragsgegenständliche Linientabellen von der rnv zur Verfügung zu stellen und an den AT zu übersenden. Zugläufe sind in einem Blatt komplett darzustellen. Die genannten Tabellen müssen neben allen Stationen und Uhrzeiten auch Linienummer, Zugnummer, Verkehrstagesregelung und die jeweils gültigen Mindestkapazitäten (Fortschreibung der Angebotsfahrpläne) enthalten.

## 2.5 Leistungsänderungen

- 1) Der AT hat das Recht, die nachfolgend beschriebenen Leistungsänderungen zu verlangen. Unter Leistungsänderungen sind Zu- und Abbestellungen von Verkehrsleistungen sowie die Anpassung der Sitzplatzkapazitäten, d.h. Änderung des Wagentyps, zu verstehen. Unter Umbestellung sind Zug-km-neutrale Verschiebungen von Fahrten bzw. Sitzplatzkapazitäten zu verstehen.
- 2) Die rnv kann im Einvernehmen mit dem AT über das in **Anlage 1** des Vertrages genannte Angebot hinaus – auch aufgrund von Verträgen mit Dritten – zusätzliche Verkehrsangebote durchführen. Das Einvernehmen darf nur aus wichtigem Grund verweigert werden.
- 3) Zu- und Abbestellungen von Verkehrsleistung (Zug-km)
  - a) Der AT ist mit einem Vorlauf von möglichst 6 Monaten, mindestens jedoch 3 Monaten berechtigt, in Schriftform von der rnv Zu- und Abbestellungen von Verkehrsleistungen (Zug-km) zu verlangen. Voraussetzung hierfür ist, dass die gewünschten Leistungsänderungen mit der angebotenen Fahrzeugmenge umsetzbar sind. Als „Fahrzeugmenge“ wird die Anzahl der in der Fahrplanspitze benötigten Fahrzeuge gemäß dem Angebot verstanden – hinzugerechnet werden die Fahrzeuge der Betriebsreserve.
  - b) Die in Abs. a) genannten Fristen gelten nicht bei zeitlich sehr begrenzten Ereignissen, wie z.B. Konzerten, Events, Volksfesten, Baustellen etc. Der AT kann dann auch bei Unterschreitung der Fristen notwendige Zu- und Abbestellungen nach Absprache mit der rnv verlangen.
  - c) Zu- und Abbestellungen werden durch den AT umlaufseitig paarweise vorgenommen, sofern die rnv in geeigneter Form nachweist, dass durch die Zu-/Abbestellung einzelner Fahrten, bzw. Kapazitäten umlaufbedingt ein erheblicher betrieblicher Mehraufwand bei der rnv entsteht. Unter einem erheblichen betrieblichen Mehraufwand ist u.a. zu verstehen, dass die Zu-/Abbestellung einer einzelnen Fahrt eine Leerfahrt der

Fahrzeuge zurück zum Ausgangspunkt der bestellten Fahrt erforderlich macht. Eine verschlechterte Dienstplaneffizienz bzw. die notwendige Einrichtung zusätzlicher Dienste ist kein Grund für die Ablehnung von Zu-/Abbestellungen. Lediglich die Fahrzeugverfügbarkeit und die umlaufseitige Abbildbarkeit der Zu-/Abbestellung ist maßgeblich. Unter „umlaufseitig paarweise“ versteht der AT, dass durch die Zu- oder Abbestellung der Fahrzeugumlauf weiterhin geschlossen bleibt und ohne zusätzliche Leerfahrt produziert werden kann. Der AT erwartet daher, dass im Falle von Zu- oder Abbestellungen zunächst die Umlaufplanung mit dem Ziel des Ausgleiches des Fahrzeugumlaufes optimiert wird. Hierfür können beispielsweise auch in der Gegenrichtung entbehrliche Schleppfahrten entfallen.

- d) Der AT hat das Recht, Verringerungen des jährlichen Leistungsvolumens (Zug-km/a) vom ersten Gültigkeitstag dieses Vertrags an ohne Angabe von Gründen in einer Höhe von bis zu 10 % der in § 2.1 Abs. 1) ausgewiesenen Betriebsleistung (Zug-km/a) zu verlangen. Der jährlich vertraglich vereinbarte Betriebskostenzuschussatz pro Zug-km ändert sich dadurch nicht.
  - e) Der AT hat das Recht, eine Ausweitung des jährlichen Leistungsvolumens (Zug-km/a) innerhalb der vorhandenen Fahrzeugkapazitäten (exklusive Reservefahrzeuge) in einer Höhe von bis zu 10 % der in § 2.1 Abs. 1) ausgewiesenen Betriebsleistung (Zug-km/a) zu verlangen. Der jährlich vertraglich vereinbarte Betriebskostenzuschussatz pro Zug-km ändert sich dadurch nicht.
  - f) Sollte streitig sein, ob Leistungsmehrungen mit den vorhandenen Fahrzeugkapazitäten umsetzbar sind, hat die rnv den Nachweis der nicht ausreichenden Fahrzeugkapazitäten zu erbringen und dem AT diesbezügliche Nachweise vorzulegen.
  - g) Der AT ist berechtigt, Zu- und Abbestellungen, die über das in Abs. d) und e) genannte Volumen hinausgehen, nach schriftlicher Aufforderung zu verlangen. Bei einer Absenkung über 10 % der im Musterfahrplan ausgewiesenen Betriebsleistung (Zug-km/a) hinaus werden hierdurch verursachte und durch die rnv nachgewiesene Remanenzkosten durch den AT ausgeglichen (gem. §2 Nr. 3 VOL B).
- 4) Zu- und Abbestellungen von Kapazitäten
- a) Im Fall von Zu- und Abbestellungen von Kapazitäten, die reine Umbestellungen darstellen, werden diese miteinander verrechnet.
  - b) Der AT ist mit einem Vorlauf von mindestens zwei Monaten berechtigt, in Schriftform von der rnv Zu- und Abbestellungen von Kapazitäten zu verlangen. Voraussetzung hierfür ist, dass die gewünschten Leistungsänderungen mit der angebotenen Fahrzeugmenge umsetzbar sind. Als „Fahrzeugmenge“ wird die Anzahl der in der Fahrplanspitze benötigten Fahrzeuge gemäß dem Angebot verstanden (exklusive Reservefahrzeuge).
  - c) Die in vorstehend unter b) genannten Fristen gelten nicht bei zeitlich sehr begrenzten Ereignissen, wie z.B. Konzerten, Events, Volksfesten, Baustellen etc. Der AT kann dann auch bei Unterschreitung der Fristen notwendige Zu- und Abbestellungen verlangen.

## **§3 Betriebsführung**

### **3.1 Leitstelle**

Die rnv hat eine Leitstelle vorzuhalten. Diese muss

- a) rund um die Uhr besetzt und in diesen Zeiten für den AT mindestens telefonisch erreichbar sein. Ergänzend wird dem AT eine E-Mail-Adresse der Leitstelle zur Verfügung gestellt.
- b) mit qualifiziertem Personal besetzt sein und bei Störungen im Betriebsablauf die Kunden zeitnah über Änderungen und mögliche Anschlüsse informieren bzw. diese Informationen veranlassen.

## 3.2 Umgang mit Betriebsstörungen

- 1) Die rnv hat für die vertrags- und ordnungsgemäße Durchführung des Betriebes zu sorgen. Zur Sicherung der vertragsgemäßen Durchführung des Betriebes hat die rnv neben der Einrichtung einer Betriebsleitstelle insbesondere ein Notfall- und Störungsmanagement vorzuhalten, das im Bedarfsfall u. a. auch die Fahrzeugdisposition regelt. Die Kommunikationsmöglichkeit zwischen den Triebfahrzeugführern und der Betriebsleitstelle ist durch die rnv während der Betriebszeiten über Funk zu gewährleisten. Die Betriebsleitstelle muss fortlaufend auf die Position der Fahrzeuge zugreifen können und über deren aktuellen Standort informiert sein.
- 2) Die rnv hat die BA unverzüglich, spätestens am nächsten Arbeitstag, schriftlich per E-Mail über Zugausfälle, insbesondere aufgrund Störungen der Infrastruktur mit einer Dauer größer 4 Stunden, während der Betriebszeit zu informieren. Darüber hinaus haben die BA bei Unregelmäßigkeiten das Recht auf die Anforderung von Sonderberichten.

### 3.2.1 Absehbare Betriebsstörungen

- 1) Bei absehbaren, d.h. der rnv mindestens vier Wochen vor Eintritt bekannten Abweichungen vom Regelbetrieb laut Fahrplan, wie beispielsweise bei verkehrlichen Einschränkungen infolge von Baumaßnahmen, gilt Folgendes:
  - a) Die rnv hat den AT unverzüglich nach Kenntnis über die geplante Abweichung vom Regelbetrieb und über die jeweils vorgesehenen Baufahrplan- und SEV-Konzepte schriftlich zu informieren.
  - b) Ein Ersatzkonzept sowohl für verbleibende Schienenangebote als auch ersatzweise fahrende Busse ist auszuarbeiten und dem AT in schriftlicher Form zur Zustimmung vorzulegen.
  - c) Nach erfolgter schriftlicher Zustimmung ist das Ersatzkonzept umzusetzen. Wird die Zustimmung nicht erteilt, hat die rnv ein alternatives Ersatzkonzept zu erarbeiten und dem AT erneut zur Zustimmung vorzulegen. Erfolgt innerhalb von zwei Wochen nach Kenntnis des jeweiligen Ersatzkonzeptes, jedoch spätestens zwei Wochen vor Beginn der Betriebsstörung, keine schriftliche Reaktion seitens des AT, gilt die Zustimmung als schriftlich erteilt. Eine Vergütung des SEV entsprechend der Regelung in 3.3 dieses Vertrags erfolgt nur dann, wenn die schriftliche Zustimmung des AT zu allen Bestandteilen des ÖPNV-Gesamtkonzeptes zur Durchführung des Verkehrsangebotes einschließlich der erforderlichen Maßnahmen im Umfeld der Betriebsstörung (wie zum Beispiel einer Baustelle; beispielhaft genannt: Anschlüsse zwischen SEV und SPNV) vorgelegen hat und wenn und soweit eine Umsetzung erfolgt.
  - d) Der Ersatzverkehr ist so zu gestalten, dass die jeweilige Nachfrage nach der Verkehrsleistung befriedigt wird und keine Fahrgäste zurückbleiben. Maßstab ist dabei die ermittelte Nachfrage in den zu ersetzenden Zügen. Wird die Kapazität nicht im genannten Maße vorgehalten, gelten die in §11.4 Abs. 3) definierten Minderungen.
  - e) Das Ersatzkonzept darf nicht länger aufrechterhalten werden, als die zugrundeliegende Ursache der Abweichung vom Regelbetrieb besteht, außer der AT stimmt einer derartigen Konzeption zu.
  - f) Die rnv prüft im Vorfeld von Schienenersatzverkehren, ob die erforderlichen Straßen und Bahnquerungen nutzbar sind, oder ob Bauarbeiten oder Sperrungen aufgrund von Festen den SEV erschweren oder sogar unmöglich machen. Die rnv hat nachzuweisen, dass der jeweils zuständige Straßenbaulastträger bzw. die jeweiligen Kommunen entlang der SEV-Strecke über die möglichen Linienführungen des SEV rechtzeitig informiert und um Stellungnahme gebeten wurden.
  - g) Für den Fall, dass diese Unterrichtung und Abfrage nicht durch die rnv durchgeführt wurde und zusätzliche SEV-Kosten, z.B. durch Umleitungsfahrten aufgrund einer Straßensperrung entstehen, werden die BA diese Kosten nicht übernehmen.
  - h) Des Weiteren hat die rnv unverzüglich die SOLL-Daten über die VDV 452 Schnittstelle an den VRN weiterzuleiten.

- 2) Die rnv hat die Fahrgäste im Voraus und während der Dauer der Abweichung vom Regelbetrieb gem. Abs. 1) über Art und Ursache der Abweichung, ihre voraussichtliche Dauer und Auswirkungen zu informieren. Hierbei sind folgende zeitliche Meilensteine seitens der rnv zwingend einzuhalten:
- a) 14 Kalendertage vor dem Beginn der Betriebsstörung: Herausgabe einer Medieninformation an die regionalen Medien im Bereich der Betriebsstörung sowie im Bereich der verkehrlich betroffenen Relationen. Darüber hinaus sind zeitgleich die betroffenen Schulen und kommunalen Gebietskörperschaften entsprechend zu informieren.
  - b) 14 Kalendertage vor Beginn der Betriebsstörung hat die rnv dem AT einen Vorschlag für spezielle Wartezeitregelungen Zug <-> Bus zu übersenden. Diese sind, nach Zustimmung durch den AT, als Bestandteil einer Weisung an das Fahrpersonal in den Zügen und Bussen mitzuteilen.
  - c) Ab acht Kalendertagen vor der Betriebsstörung: Ansagen und, wo technisch möglich, Anzeige auf den Bildschirmen in den Zügen der betreffenden Linie, dass eine Baumaßnahme mit SEV/Baufahrplan bevorsteht.
  - d) Ab acht Kalendertagen vor der Betriebsstörung: Darstellung aller relevanten Informationen auf der Homepage der rnv (SEV-Fahrplan, kartografische Darstellung der Lage der Ersatzhaltestellen, Wegbeschreibung zur Ersatzhaltestelle von der Station, voraussichtliche Zeitdauer des SEV).
  - e) Ab acht Kalendertagen vor dem SEV: Mindestinformationen über die DFI-Anlage, wie z.B. „Bauarbeiten vom 26.08.2025 – 01.09.2025 Schienenersatzverkehr zwischen A-Dorf und B-Stadt. Informationen entnehmen Sie bitte den Fahrplanaushängen in A-Dorf und B-Stadt, bzw. im Internet“.
  - f) Ab drei Kalendertagen vor dem SEV: Gut sichtbare und professionelle Ausschilde- rung (keine handgeschriebenen Zettel) des Weges von der regulären Station zur SEV-Haltestelle und umgekehrt sowie deutliche Kennzeichnung der SEV-Haltestellen am Anfangs- und Endpunkt des SEV.
  - g) Ab drei Kalendertagen vor dem SEV: Gut lesbare und professionelle Fahrplanaus- hänge mit dem gesamten SEV-Fahrplan und den jeweiligen Zug- und Busanschlüs- sen an allen SEV-Haltestellen (keine handgeschriebenen Zettel). Die SEV-Haltestel- len sind in Abstimmung mit dem AT und den betroffenen Gemeinden festzulegen.
  - h) Ab Beginn des SEV: Ansagen und Anzeige auf den Bildschirmen in den Zügen, dass ab der Station X ein Schienenersatzverkehr besteht.
  - i) Ab Beginn des SEV: Qualifizierte Zielbeschilderung der SEV-Busse, wie z.B. Schie- nenersatzverkehr Endhaltestelle (Umstiegshaltestelle).

### 3.2.2 Nicht absehbare Betriebsstörungen

- 1) Bei nicht vorhersehbaren Abweichungen vom Regelbetrieb (Betriebsstörungen) gilt Fol- gendes:
- a) Die rnv hat die BA über die Ursachen, die verkehrlichen Auswirkungen und die vo- rausichtliche Dauer der Störungen unverzüglich und schriftlich zu informieren (vgl. §3.2 Abs. 2)).
  - b) Das Fahrpersonal der rnv hat die Kunden unverzüglich über Art und Ursache der Störung, ihre voraussichtliche Dauer und die verkehrlichen Auswirkungen sowie ins- besondere über alternative Reisemöglichkeiten zu informieren.
  - c) Bei (Teil-)Ausfall von Fahrten mit daraus resultierenden Wartezeiten von mehr als 30 Minuten ist durch die rnv ein Notverkehr einzurichten. Der Notverkehr kann mit Bus- sen oder Taxen erfolgen. Die Ausfallzeiten bis zur Aufnahme des Notverkehrs an den betroffenen Haltestellen dürfen 60 Minuten seit Eintritt der Betriebsstörung nicht über- schreiten. Die Kapazität des Notverkehrs ist möglichst so zu gestalten, dass die je- weilige Nachfrage nach der Verkehrsleistung befriedigt wird.
  - d) Wenn mit einer Störung von mehr als 60 Minuten zu rechnen ist, führt die rnv inner- halb von 120 Minuten einen am Regelfahrplan orientierten Ersatzbetrieb durch.

- e) Die rnv stellt sicher, dass die Busse bei Ersatzverkehren spätestens nach 180 Minuten nach Eintritt der Störung eine Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen aufweisen.
  - f) Die Kapazitäten des Busnotverkehrs sind entsprechend der Fahrgastzahlen des Schienenverkehrs zu bemessen.
  - g) Zum Notverkehr wird folgendes festgelegt:  
Die rnv hat die Kunden über die eigene Webseite, den Fahrplamticker des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (soweit technisch und organisatorisch für den VRN möglich) und an den Stationen über die DFI-Anlagen adäquat zu informieren. Hierzu gehören mindestens die folgenden Informationen: Bekanntgabe der vom Not- bzw. SEV-Verkehr bedienten End-/bzw. Starthaltestellen (Haltestellenname Anfangs- und Endpunkt). Darüber hinaus informiert die rnv auch über alternative Reisemöglichkeiten einschl. Fahrmöglichkeiten über die DB-Infrastruktur.
  - h) Dauert ein Notverkehr voraussichtlich länger als 24 Stunden an, so hat die rnv konkrete Fahrpläne gemäß den Vorgaben des SEV schnellstmöglich zu veröffentlichen.
- 2) Ergeben sich im Rahmen der Durchführung von Ersatz- und Notverkehren sowie der dazugehörigen sonstigen Maßnahmen (Organisationsaufgaben, Kundeninformation, Öffentlichkeitsarbeit) zusätzliche Kosten, so hat die rnv diese zu tragen.

### 3.3 Vergütung von Not- und Ersatzverkehren

- 1) Bei der Durchführung eines kapazitätsgerechten und rechtzeitig eingerichteten Ersatzverkehrs erhält die rnv eine Vergütung.  
Diese besteht aus dem Betriebskostenzuschussatz (Berechnung gemäß §12) je ausgefallenem Zugkilometer für die laut Fahrplan zu erbringende Schienenverkehrsleistung (km und Kapazität) unter Beachtung des anteiligen Einsatzes der vereinbarten mit RNT zu erbringenden Zug-KM (s. hierzu §12 Abs. 13)) – der Infrastrukturnutzungszuschussatz findet keine Anwendung.
- 2) Ein SEV und Busnotverkehr wird dann wie folgt abgerechnet:  
Bei der Ermittlung des Infrastrukturnutzungszuschusses im Rahmen der Jahresschlussrechnung werden die ausgefallenen Schienen-Regelleistungen nicht berücksichtigt.
- 3) Die BA können eine Dokumentation für die Not- und SEV-Verkehre verlangen. Die Vergütung für die Not- und SEV-Verkehre kann durch den AT gekürzt werden, soweit diese Dokumentation die vertragsgemäße Durchführung dieser Verkehre nicht belegt.
- 4) Werden die Kosten der Not- und SEV-Verkehre durch Dritte teilweise oder vollständig erstattet, so werden die der rnv zustehenden Kosten entsprechend in der jährlichen Schlussrechnung reduziert. Alle Belege einschließlich der hierzu geführten schriftlichen Kommunikationen sind auf Anforderung dem AT vorzulegen.

## §4 Fahrzeuge

Die rnv muss zum Erbringen der Betriebsleistungen Fahrzeuge einsetzen, welche die nachfolgenden Anforderungen erfüllen.

### 4.1 Allgemeine Anforderungen

- 1) Unter dem Begriff „Regelfahrzeuge“ werden sowohl die zum Vertragsabschluss eingesetzten Niederflur-Stadtbahnwagen (GT6/N, GT8/N, RNV6, RNV8 (Ein- und Zweirichtungsfahrzeuge)) als auch Neufahrzeuge Typ Rhein-Neckar-Tram verstanden.
- 2) Diese Fahrzeuge müssen den Mindestanforderungen der Qualitätsvorgaben gem. **Anlage 2** entsprechen.
- 3) Die Anzahl der insgesamt erforderlichen Regelfahrzeuge ist so zu bemessen, dass die Anforderungen an das Betriebsprogramm gemäß dem vorgegebenen Fahrplan (vgl. **Anlage 1**) erfüllt werden können; dabei sind die Mindest-Vorgaben zur Sitzplatzkapazität

- (vgl. **Anlage 1**) sowie unternehmensspezifische Einflussgrößen wie z.B. betrieblich notwendige Pausen-, Wende- und Leerfahrzeiten zu berücksichtigen.
- 4) Bezogen auf den Fahrzeugbedarf der RHB-Strecke ist eine 15 %-ige Reserve gem. Fahrzeugen aus Abs. 1) zu kalkulieren.
  - 5) Verringert sich in Folge von Ereignissen (z.B. aufgrund von Unfällen an Bahnübergängen) der Fahrzeugeinsatzbestand, dann hat die rnv die Instandhaltungsmaßnahmen (z.B. durch verstärkte Nacharbeit in der Werkstatt) so zu optimieren, dass notfalls alle Reservefahrzeuge zur Überbrückung des Fahrzeugspitzenbedarfs während des Berufsverkehrs eingesetzt werden können.
  - 6) Ist dies nachweisbar nicht oder nicht in ausreichendem Umfang möglich, bzw. es kann der verringerte Fahrzeugbestand auch nicht durch den vollständigen Einsatz der Reservefahrzeuge aufgefangen werden, entscheidet die rnv in Abstimmung mit dem AT und im wohlverstandenen Interesse der Fahrgäste, wo und wie lange Kapazitäten im Berufsverkehr reduziert werden, um fehlende Fahrzeuge freizusetzen.
  - 7) Die rnv stellt zudem sicher, dass die Fahrzeuge so ausgestattet sind, dass das Fahr- und Prüfpersonal im Bedarfsfall eine rasche Verständigung von Sicherheitskräften ermöglicht. Des Weiteren wird als Zusatzservice den Fahrgästen auf Wunsch ein Taxi ab dem Zielbahnhof für die Weiterfahrt gerufen.

## 4.2 Vorzuhaltende Kapazitäten

In der der Kalkulation zugrundeliegenden Fahrplankonzeption (**Anlage 1**) sind die geforderte vorzuhaltende (Mindest-) Sitzplatzkapazität angegeben. Diese gilt von Betriebsbeginn an und muss – sofern nicht anders gekennzeichnet – jeweils für den gesamten Zuglauf und die gesamte Vertragslaufzeit vorgehalten werden. Abweichungen von der geplanten Zugbildung werden quartalsweise in Monatsscheiben im Statusbericht dargestellt.

## §5 Personalkonzept

### 5.1 Allgemeine Rahmenbedingungen

Die rnv hat sicherzustellen, dass während der gesamten Vertragslaufzeit für die Betriebsleistungen der Rhein-Haardtbahn mindestens eine qualifizierte Ansprechperson für die BA für den allgemeinen Vertragsvollzug und die Angebotsplanung zur Verfügung steht. Während des Urlaubs bzw. absehbaren längeren Abwesenheiten dieses Mitarbeiters/Mitarbeiterin hat das Unternehmen sicherzustellen, dass er/sie durch eine qualifizierte Person vertreten wird.

Die rnv hat vorausschauend zu berichten, wenn Dienste im Vertragsgebiet nicht besetzt werden können.

### 5.2 Zugpersonal

#### 5.2.1 Anforderungen an das gesamte Zugpersonal

Die Anforderungen an das eingesetzte Fahr- sowie Service- und Sicherheitspersonal ist in **Anlage 2** geregelt.

- 1) Während des Wurstmarktes wird das Service- und Prüfpersonal verstärkt im RHB-Netz, z.B. an der Station Bad Dürkheim Bahnhof und während der Fahrten, zur Deeskalation eingesetzt.
- 2) Wesentliche Besonderheiten (z.B. Übergriffe) während der Tätigkeiten des Servicepersonals werden in einem Quartalsbericht dargestellt.
- 3) Bzgl. des Umgangs mit herrenlosen Gepäckstücken hat die rnv für ihr Personal genaue Verhaltensregeln aufzustellen, wie mit nicht zuzuordnenden Gegenständen in den Zügen und im Stationsbereich umzugehen ist. Auf Verlangen ist dies schriftlich dem AT durch Vorlage geeigneter Unterlagen nachzuweisen.

## 5.2.2 Fahrgeldsicherung

Die Fahrausweisprüfungen erfolgen gemäß den Vereinbarungen im VRN bzw. der Deutschlandtarifverbund GmbH. Die Prüfquote wird in dem quartalsweisen Reporting dargestellt.

- 1) Kunden, die ohne bzw. ohne gültigen Fahrschein angetroffen werden, sind zur Zahlung eines „erhöhten Beförderungsentgeltes“ (EBE) aufzufordern. Die Höhe des EBE richtet sich nach den Beförderungsbedingungen der anzuwendenden Tariforganisationen in der jeweils geltenden Fassung. Die Beförderungsbedingungen des VRN in ihrer geltenden Fassung sind anzuwenden. Dabei ist der Fahrgast gerade in Zweifelsfällen stets höflich und korrekt zu behandeln, insbesondere ein „Bloßstellen“ vor anderen Fahrgästen ist zu unterlassen.
- 2) Die Einnahmen aus dem EBE stehen der rnv in voller Höhe zu und wirken sich nicht mindernd auf deren Grundanspruch aus. Die rnv ist verpflichtet, dem AT auf Anforderung eine monatliche Statistik zur Vereinnahmung des EBE zuzusenden.
- 3) Die rnv ist verpflichtet, sich an Fahrausweis- und Fälschungssicherheits-Überprüfungsaktionen der Verbünde und Tarifgemeinschaften zu beteiligen.
- 4) Die rnv nimmt zur Prüfung von eTickets am Elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM) teil, stattet ihr Zugbegleitpersonal mit entsprechenden Prüfterminalen aus und nimmt an den jeweils relevanten Datenaustauschsystemen im Rahmen des EFM teil. Die Prüfgeräte müssen auch in der Lage sein, alle im Gebiet des AT gültigen Fahrausweise mit allen jeweils gültigen VDV- und UIC-Barcodes zu prüfen.
- 5) Die Ausweitung des EFM während der Vertragslaufzeit kann den Einbau von Geräten in den Fahrzeugen der rnv notwendig machen. Die rnv hat auf Verlangen der BA die dadurch entstehenden Kosten zu kalkulieren. Auf Verlangen der BA hat die rnv entsprechende Förderanträge zu stellen. Die rnv und die BA regeln die Übernahme der ermittelten Kosten einvernehmlich. Nach einer entsprechenden Vereinbarung ist die rnv zu einer zügigen Durchführung der Arbeiten verpflichtet.

## §6 Fahrgastinformation und Service

### 6.1 Allgemeine Anforderungen

- 1) Es gilt das von der rnv im Rahmen der Kalkulation vorgelegte Konzept zur umfassenden Fahrgastinformation (s. **Anlage 2**). Die rnv hat eine kundengerechte Fahrgastinformation sicherzustellen. Diese umfasst mindestens:
  - a) Fahrplaninformationen, auch Zusatzangebote,
  - b) Informationen zu Tickets und Tarifen (Tarifbestimmungen und -informationen) sowie die Beförderungsbedingungen,
  - c) Störungsinformationen,
  - d) Allgemeine Informationen über das eigene Verkehrsunternehmen sowie zum VRN, den BA und deren Partner von Seiten der Länder.Zur Fahrgastinformation sind mindestens zu nutzen:
  - a) Eigene Medien (optisch und akustisch),
  - b) Medien der BA und ihrer Managementgesellschaften (z.B. elektronische Fahrplanauskunft) sowie des fachlich zuständigen Landesministeriums,
  - c) Medien des VRN.
- 2) Die rnv verpflichtet sich zur Kooperation mit den BA, dem VRN sowie gegebenenfalls auch anderen Verkehrsunternehmen. Diese Verpflichtung der rnv beinhaltet insbesondere die kostenfreie Kommunikation des eigenen Verkehrsangebotes (Linien, Fahrplan, Tarif) an die Partner.
- 3) Die rnv sorgt bezüglich des Regelfahrplans für eine für die BA kostenfreie Veröffentlichung der Fahrpläne in den gedruckten und elektronischen Fahrplanmedien der Deutschen Bahn AG (d.h. insbesondere (elektronisches) Kursbuch, DB-Reiseauskunft im Internet).

Sie gewährleistet die Veröffentlichung in den Printmedien und elektronischen Fahrplanmedien des VRN und des AT.

- 4) Die rnv hat dafür zu sorgen, dass ihre aktuellen Fahrplandaten (Echtzeitdaten) auf der Digitalen Fahrgastinformation (DFI) sowie den Onlinemedien der Deutschen Bahn AG bzw. auf ihrer eigenen Homepage angezeigt werden.
- 5) Die Fahrgäste sind im Falle von Störungen im Betriebsablauf unverzüglich über die Ursache und die Auswirkungen der Störung zu informieren.

## **6.2 Information und Kommunikation über das Internet und über mobile Informationsmedien**

Die rnv hat auf ihrer Homepage mindestens die nachstehend aufgeführten Auskünfte zu erteilen bzw. zu verlinken:

- 1) umfassende - möglichst adressscharfe - Fahrplanauskunft für Fahrten innerhalb des Bediengebietes des Ausschreibungsnetzes,
- 2) Echtzeitauskunft mit Angabe von Verspätungen, Zugausfällen bzw. deren Gründe,
- 3) Abfahrtstafel für alle bedienten Stationen,
- 4) Informationen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und Angabe der Telefonnummer zum Erreichen der Mobilitätsservice-Zentrale,
- 5) Fahrgastrechte.

## **6.3 Echtzeit-Datenbereitstellung in Online Medien**

Die rnv hat für jedes fahrplanmäßig eingesetzte Fahrzeug kontinuierlich Daten nach den VDV-Spezifikationen 453 / 454 (insbesondere fahrzeitrelevante Ist-Daten sowie Ausfälle bzw. Teilausfälle von Fahrten) zu liefern. Die Positionsbestimmung muss dabei in GPS-Qualität möglich sein.

Die Echtzeitdaten sind dem VRN sowie dem AT und dem Land Rheinland-Pfalz auf Anforderung, zur Verwendung für ihre Kundeninformationsmedien kostenlos und in real-time zur Verfügung zu stellen. Der AT sowie das Land Rheinland-Pfalz ist berechtigt, die Echtzeitdaten im Rahmen des Qualitätssystems zu speichern.

Die rnv räumt dem AT sowie dem Land Rheinland-Pfalz an den kostenlos zur Verfügung gestellten Fahrplandaten (Soll-Daten), Pünktlichkeitsdaten sowie sämtlichen real-time-Informationen zum aktuellen Betriebsablauf (Ist-Daten) ein umfassendes Nutzungs- und Verwertungsrecht ein. Hierdurch entstehen für den AT keine weiteren Verpflichtungen. Die Nutzung und Verwertung dieser Daten durch die rnv ist weiterhin gestattet.

## **6.4 Erreichbarkeit der rnv für den Kunden**

Die rnv ist für den Kunden mindestens telefonisch und per Internet bzw. auf dem Postweg erreichbar. Die telefonische Erreichbarkeit ist vor Ort über eine Service-Nummer (regionale Festnetznummer) zu gewährleisten ohne Zusatzkosten für den Anrufer. Kooperationen mit anderen Verkehrsunternehmen oder anderen Organisationen sind zulässig.

Die rnv gewährleistet im Rahmen der Erreichbarkeit für den Kunden mindestens folgende Dienstleistungen:

- 1) Informationen zu allen für die Rhein-Haardtahn relevanten Tarifen, zudem zu dem übrigen ÖPNV im Verkehrsgebiet,
- 2) Fundsachen-Management,
- 3) Entgegennahme von Beschwerden.
- 4) Über die Service-Nummer muss die rnv mindestens zu folgenden Zeiten erreichbar sein: Werktags außer samstags 7.00 bis 17.30 Uhr, an allen anderen Tagen über die rnv-Zentrale 24/7.

- 5) Die rnv macht die regionale Festnetznummer an jeder bedienten Station sowie in den Fahrplanmedien bekannt.

## **6.5 Maßnahmen in den Zügen**

Die rnv ist verpflichtet, in jeder Fahrzeugeinheit den Hinweis auf das Mitführen einer gültigen Fahrkarte einschließlich der Information über das erhöhte Beförderungsentgelt anzubringen.

Die rnv muss alle Komponenten und Funktionalitäten des akustischen und optischen Fahrgastinformationssystems bestimmungsgemäß anwenden. Bei Defekt der automatischen Anlage sind die akustischen Informationen durch das Zugpersonal zu gewährleisten. Des Weiteren hat das Zugpersonal bzw. die Leitstelle die Fahrgäste bei nennenswerten Verzögerungen der Abfahrt unverzüglich mittels einer Durchsage bezüglich des Grundes der Verspätung und deren Auswirkungen zu informieren. Dies gilt ebenfalls bei außerplanmäßigen Halten auf freier Strecke.

## **6.6 Informationen und Hilfe für mobilitätsbeeinträchtigte Personen**

Zur verbesserten Information der in ihrer Mobilität beeinträchtigten Personen hat die rnv auf ihrer Homepage alle Informationen, die für mobilitätsbeeinträchtigte Fahrgäste von Relevanz sind, darzustellen:

Dies beinhaltet die aktuelle Übersicht der barrierefrei erreichbaren Bahnsteiganlagen, an denen ohne fremde Hilfe ein- und ausgestiegen werden kann.

# **§7 Marketing**

## **7.1 Allgemeine Anforderungen**

- 1) Die rnv verpflichtet sich zur aktiven Mitwirkung an Marketingmaßnahmen sowohl auf überregionaler Ebene (landesweites Marketing in Rheinland-Pfalz (sog. Dachmarketing)) als auch auf regionaler Ebene. Die Mitwirkung umfasst die Vorhaltung entsprechender Personalkapazitäten sowie die Teilnahme an regelmäßig stattfindenden Abstimmungsrunden zur Vorbereitung und Durchführung der Maßnahmen auf landesweiter oder regionaler Ebene.
- 2) Bezüglich des überregionalen Marketings in Rheinland-Pfalz liegt die Federführung und Entscheidungshoheit in punkto Mittelverwendung sowie inhaltlicher und gestalterischer Verantwortung beim AT. Diese Stelle ist auch für den Vollzug der Marketing-Maßnahmen verantwortlich.
- 3) Bezüglich des regionalen Marketings liegt die Federführung und Entscheidungshoheit in punkto Mittelverwendung sowie die inhaltliche und gestalterische Verantwortung bei dem AT.
- 4) Das Marketingbudget für das Dachmarketing und das regionale Marketing (je 50%) ist in Anlage 3 definiert.
- 5) Der rnv ist freigestellt, zusätzliche Marketingmaßnahmen auf eigenen Wunsch durchzuführen. Soweit sich die Maßnahmen überwiegend auf den Gegenstand der vertrags-/ vergabegegenständlichen Verkehrsdienstleistung beziehen, bedürfen sie der vorherigen schriftlichen Zustimmung des AT. Die Information muss in der Planungsphase der Maßnahme erfolgen. Es muss sowohl über die Inhalte, die zeitliche Planung und die Gestaltung informiert werden.
- 6) Bei diesen Marketingmaßnahmen ist auf einen einheitlichen visuellen Auftritt mit der Dachmarke in Rheinland-Pfalz und auf eine Erhöhung des Bekanntheitsgrades dieser Dachmarke hinzuwirken.

- 7) Auf allen Printprodukten der zusätzlichen Marketingmaßnahmen auf eigene Kosten, die sich auf Leistungen dieses Vertrages beziehen, ist Raum für die Dachmarkenlogos der Auftraggeber vorzusehen.
- 8) Die Festlegung der Produkt- und Linienbezeichnungen der hier vertragsgegenständlichen Leistungen erfolgt im Einvernehmen zwischen rnv und dem AT.

## 7.2 Anfrage- und Beschwerdemanagement

- 1) Die rnv gewährleistet ein kundenorientiertes Beschwerdemanagement gem. **Anlage 2**.
- 2) Beschwerden, die Zuständigkeitsbereiche des AT tangieren, sind (ggf. anonymisiert) unverzüglich an diesen weiterzuleiten. Die weitere Verfahrensweise erfolgt dann in Abstimmung zwischen dem AT und der rnv.
- 3) Auf Verlangen des AT sind einzelne Vorgänge (Beschwerde und Antwort) vollständig vorzulegen.
- 4) Die Beantwortung von Anfragen von Medienvertretern sowie die übrige Medienarbeit hinsichtlich der vertraglichen Leistung sind dem AT vorbehalten. Davon ausgenommen sind Informationen zu rein betrieblichen Angelegenheiten, Notfällen und Betriebsstörungen.
- 5) Planbare Pressemeldungen, die die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen betreffen, sind vor Veröffentlichung mit dem AT im Wortlaut abzustimmen. Für jeden schuldhaften Verstoß gegen diese Vorgabe ist der AT berechtigt, eine Vertragsstrafe zu verlangen (siehe §11.1 Abs. 5)).
- 6) Anfragen und Beschwerden in Bezug auf die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen, die von Ministerien, Schlichtungsstellen, politischen Mandatsträgern, Medienvertretern und Institutionen oder Fahrgastverbänden bei der rnv eingehen, sind dem AT unverzüglich nach ihrem Eingang in Kopie zu übermitteln. Die Beantwortung dieser Anfragen und Beschwerden ist mit dem AT im Wortlaut abzustimmen oder erfolgt auf deren Wunsch direkt durch den AT.

## 7.3 Werbung

- 1) Die rnv unterstützt Werbeaktionen der BA, indem sie Plakate und Broschüren, die sie von den BA kostenlos zur Verfügung gestellt bekommt, in den Fahrzeugen auslegt bzw. verteilt bzw. an geeigneten Stellen, v.a. in Vitrinen an den Stationen, anbringt.
- 2) Des Weiteren ist die rnv verpflichtet, überregionale Medien (z. B. Verbundinformationen, landesweite Medien), die von den BA zur Verfügung gestellt werden, in den Zügen und rnv-Agenturen (siehe **Anlage 2**) unentgeltlich auszulegen bzw. zu verteilen.
- 3) Die rnv gestattet den BA bzw. Dritten, die von den BA dazu beauftragt wurden, unentgeltlich Promotion-Aktionen in den Fahrzeugen auf den bedienten Linien durchzuführen, wenn keine betrieblichen Gründe entgegenstehen.
- 4) Die rnv sorgt wo möglich dafür, dass eine für die BA und den Verbund kostenfreie Nutzung der Informationsvitrinen auf den Verkehrsstationen für die Werbe- und Informationsmaterialien des ÖPNV und SPNV möglich ist. Die Bestückung der Informationsvitrinen erfolgt durch die rnv.

## §8 Erhebungen, Fahrgastzählungen

### 8.1 Anforderungen an Erhebungen und Fahrgastzählungen

- 1) Der AT und/oder der VRN können Erhebungen (z.B. Zählungen, Befragungen etc.) durchführen. Zur Durchführung dieser gewährt die rnv dem AT und dem VRN oder von diesen beauftragten Dritten während der Erhebung eine kostenfreie Mitfahrt auf den vertragsgegenständlichen Fahrten und stattet diese mit entsprechenden Berechtigungsausweisen aus. Es besteht ein allumfassendes und kostenfreies Nutzungs- und Verwertungsrecht

der gewonnenen Daten für den AT. Auf Nachfrage kann die rnv Zugang zu den Ergebnissen der Erhebung erhalten.

- 2) Führt die rnv auf den vertragsgegenständlichen Linien auf eigene Rechnung eine Vollerhebung mit Befragungen durch, so ist sie verpflichtet, den AT hierüber vorab mit einer Frist von drei Monaten zu informieren sowie die Ergebnisse dieser Erhebungen mit einer Frist von einer Woche nach endgültigem Gutachterergebnis unentgeltlich und vollständig auf Anfrage zur Verfügung zu stellen. Der AT hat das Recht, eine Erweiterung der Erhebung im Hinblick auf die den AT betreffenden Fragestellungen gegen Übernahme der dadurch verursachten Mehrkosten bis spätestens 6 Wochen vor Beginn der Erhebung zu verlangen.
- 3) Der AT hat das Recht, gegen Kostenübernahme die rnv zu verpflichten, eine Erhebung zu beauftragen und die Überlassung der Ergebnisse zu verlangen.

## **8.2 Allgemeine Anforderungen AFZS**

- 1) Mindestens 70 Prozent der eingesetzten Fahrzeuge müssen an allen Ein- und Ausstiegs-türen mit fest installierten Zählgeräten, sog. Fahrgastzählssystemen (AFZS), ausgestattet sein, die kontinuierliche Vollerhebungen durchführen. Die bereinigten Daten sind dem AT gemäß §11.1 Abs. 5) fahrtenscharf für den hier vertragsgegenständlichen Streckenabschnitt zu übermitteln (z.B. Zugang zu Cloud-Ordnern). Das Berechnungsverfahren ist dem AT im Vorfeld der Datenlieferungen darzulegen.
- 2) Es besteht ein allumfassendes und kostenfreies Nutzungs- und Verwertungsrecht der gewonnenen Daten für den AT und von diesen beauftragten Dritten.
- 3) Das Format der Datenlieferung (Spaltenaufbau/Datenfelder) sowie die Art der Lieferung (Einspielung in eine Datenbank oder E-Mail Lieferung an eine gesonderte Mail-Adresse) ist im Vorfeld mit dem AT abzustimmen.
- 4) Die Genauigkeit der AFZS ist von der rnv nach der jeweils gültigen VDV-Richtlinie zu zertifizieren. Dies ist nach Aufforderung dem AT nachzuweisen.
- 5) Sollten die AFZS dauerhaft nicht einsatzbereit sein, ist der AT berechtigt, von der rnv stichprobenartige manuelle Fahrgastzählungen zu verlangen.

## **§9 Tarife und Einnahmensicherung**

### **9.1 Allgemeine Anforderungen**

- 1) Die rnv verpflichtet sich, die gemäß §9.2 dieses Vertrags relevanten Tarife inklusive der entsprechenden Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen anzuwenden.
- 2) Die rnv stellt ergänzend bei der Anwendung der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen Folgendes sicher:
  - a) Montags bis freitags (außer an Feiertagen) ist ab 9.00 Uhr bis Betriebsende sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig die kostenlose Mitnahme eines Fahrrades pro Reisenden anzubieten. Montags bis freitags (außer an Feiertagen) vor 9.00 Uhr kommen die jeweils geltenden Tarifregularien des Verkehrsverbunds zur Anwendung.
  - b) Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit der Reisenden ist den Angehörigen von Landes- und Bundespolizei Freifahrt zu gestatten, sofern diese eine vollständige Uniform tragen. Weitere Regelungen für Freifahrtberechtigte und Ermäßigungen, die nicht auf Entscheidungen des VRN beruhen, bedürfen der Zustimmung des AT.
  - c) Spezielle tarifliche Angebote der rnv mit negativen finanziellen Auswirkungen auf den vertragsgegenständlichen Verkehr dürfen nur nach schriftlicher Vereinbarung mit dem AT eingeführt werden. Bestehende spezielle tarifliche Angebote der rnv (bspw. Freifahrt- bzw. Fahrvergünstigungsregelungen von Mitarbeitern der rnv und von Dritten) bleiben von dieser Bestimmung unberührt.

- 3) Fahrkartenautomaten an den Stationen sowie Entwerter im Fahrzeug werden gemäß **Anlage 2** aufgestellt bzw. montiert. Die hierfür anfallenden Kosten sowie alle Vertriebskosten sind im Zuschuss einkalkuliert.

## 9.2 Tarife

- 1) Die rnv wendet und erkennt die auf den vertragsgegenständlichen Leistungen jeweils gültigen Tarife und Beförderungsbedingungen sowie die Tarifbestimmungen des VRN-Tarifes an. Die rnv wird die bestehenden Verbund-Regelwerke vollumfänglich akzeptieren und alle dazu erforderlichen vom VRN vorgegebenen Verträge abschließen und für die Laufzeit des Verkehrsvertrages aufrechterhalten.
- 2) Die rnv wendet und erkennt die auf den vertragsgegenständlichen Leistungen jeweils gültigen Tarife und Beförderungsbedingungen sowie die Tarifbestimmungen des DTV-Tarifes an. Die rnv wird die bestehenden DTV-Regelwerke vollumfänglich akzeptieren und alle dazu erforderlichen von der Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG) vorgegebenen Verträge abschließen und für die Laufzeit des Verkehrsvertrages aufrechterhalten.
- 3) Der AT hat das Recht, eine Anpassung der Vorgaben unter §9.2 dieses Vertrags, z. B. aufgrund der Einführung eines Landstarifs in Rheinland-Pfalz, schriftlich zu verlangen. Etwaige notwendige Mehrkosten oder Minderkosten erhöhen oder mindern den Anspruch der rnv.

## 9.3 Fahrgeldeinnahmen

- 1) Die rnv trägt das Erlörisiko während der Vertragslaufzeit.
- 2) Die rnv ist verpflichtet, als Verbundunternehmen im VRN und bei der DTVG konstruktiv an den Einnahmeverfahren teilzunehmen.

## §10 Vertrieb

- 1) Die rnv ist im Rahmen der Vorgaben in **Anlage 2** für den Vertrieb von Fahrscheinen verantwortlich.
- 2) Die rnv gewährleistet im Rahmen der Vorgaben in **Anlage 2**, dass jeder Fahrgast vor dem Einstieg in den Zug die Gelegenheit zum Erwerb eines Fahrscheins nach den VRN-Tarifbedingungen hat. Dies ist mindestens über stationäre Fahrausweisautomaten zu gewährleisten.

## §11 Qualitätssicherung

Die rnv erbringt das Verkehrsangebot nach §2.1 Abs. 1) und 2) dieses Vertrags gemäß den in **Anlage 2** und diesem Paragraphen aufgeführten Qualitätsmerkmalen. Abweichungen von dieser Qualität sind nur mit Zustimmung des AT möglich. Entsprechende Beschlüsse werden in einem Lenkungskreis einvernehmlich gefasst, dem die BA und das Verkehrsunternehmen angehören. Dieser Lenkungskreis findet bedarfsweise oder auf Anforderung einer der Teilnehmer statt.

### 11.1 Allgemeine Melde- und Betriebspflichten

- 1) Mit der jährlichen Schlussabrechnung werden die tatsächlich erzielten Einnahmen offengelegt. Diese setzen sich insbesondere zusammen aus den Fahrgelderlösen, den ZRN-Zuschüssen und den Erstattungen von Fahrgeldausfällen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im öffentlichen Personenverkehr nach §§ 228 ff des SGB IX.

- 2) Die rnv legt dem AT bei Änderungen am Regelfahrplan die jeweils aktuellen Kapazitäts- und Umlaufpläne (differenziert nach den Verkehrstagen werktags außer samstags, samstags, sonn- und feiertags) in elektronischer Form vor.  
Erfolgt die Lieferung der Fahrplandaten aus von der rnv verschuldeten Gründen nicht gemäß den Anforderungen in 3)2.43) dieses Vertrags, fällt eine Vertragsstrafe gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 1) an.
- 3) Erfolgt die Lieferung der Echt-Zeit Daten aus von der rnv verschuldeten Gründen nicht gemäß den Anforderungen gemäß 6.3 dieses Vertrags, so fällt eine Vertragsstrafe gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 20) an. Die Lieferungen gelten als nicht erbracht/nicht fristgerecht geliefert, solange nicht alle geforderten Daten geliefert werden.
- 4) Die rnv übermittelt dem AT quartalsweise in Monatsscheiben die Auswertung der Fahrgastzählungen nach 8.2 dieses Vertrags spätestens 30 Arbeitstage nach Quartalsende. Bei schuldhaft nicht fristgerechter Lieferung der Auswertung fällt eine Vertragsstrafe gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 2) an. Die Auswertungen gelten als nicht erbracht/nicht fristgerecht geliefert, solange nicht alle geforderten Daten geliefert werden.
- 5) Verstößt die rnv schuldhaft gegen die Vorgaben zu Maßnahmen mit Öffentlichkeitsrelevanz gemäß §7.2 dieses Vertrags, so wird eine Vertragsstrafe gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 21) fällig.
- 6) Werden durch den AT schuldhaft Abweichungen von der angebotenen Qualität festgestellt und dokumentiert, die durch die in diesem Paragraphen ‚Qualitätssicherung‘ genannten Regelungen zur Minderung des Zuschusses bei Schlechtleistungen nicht erfasst sind (bspw. Verstoß gegen die Erreichbarkeit gemäß 6.4 dieses Vertrags, fehlerhafte Durchsagen, keine Meldungen der Leitstelle etc.) sind die Parteien einig, dass diese Verstöße pauschaliert mit einer Minderung sanktioniert werden, deren Höhe sich aus **Anlage 4** (Ifd. Nr. 22) ergibt, wenn nicht der AT einen höheren Schaden nachweist.
- 7) Im Quartalsbericht, welcher 30 Arbeitstage nach Quartalsende von der rnv versendet wird, ist eine Übersicht über Fahrgastkritik und -hinweise einschließlich der Ursachen zu erstellen.

## 11.2 Statusbericht

- 1) Den Nachweis für die ordnungs- und vertragsgemäße Leistungserbringung leistet die rnv durch die quartalsweise Abgabe von Statusberichten in Monatsscheiben, die alle in diesem Paragraphen geforderten Berichtspflichten beinhalten. Der AT nutzt für die Berechnung von Ist-Kilometern und der meisten Pönaletatbestände derzeit das EDV-System QUMA. Die rnv verpflichtet sich, die entsprechenden Statusberichte in dem durch das System vorgegebenen Dateiformat (CSV-Dateien) und der vorgegebenen Tabellenform zu liefern. Der AT hat das Recht, die Anforderungen an die Datenformate im Laufe der Vertragslaufzeit zu ändern bzw. ggfs. ein Nachfolgesystem des EDV-Systems QUMA zu implementieren, sofern eine Umstellung für die rnv zumutbar ist.
- 2) Die rnv benennt den innerhalb des Unternehmens für die Statusberichte zuständigen Vertreter. Dieser wird durch den AT umfassend geschult. Es ist damit zu rechnen, dass die unternehmensseitige Vorbereitung für die Anwendung von QUMA ein Jahr in Anspruch nehmen wird. Der AT wird die rnv dabei weitmöglich unterstützen. Die Nutzung von QUMA ist für die rnv nicht mit Lizenzkosten etc. verbunden.
- 3) AT und rnv streben an, QUMA für das Kalenderjahr 2024 zum Einsatz zu bringen. Die Regularien sowie Kostentragungen werden bis zur Inbetriebnahme geklärt.
- 4) Sofern QUMA aus Gründen, die die rnv nicht zu verantworten hat, nicht rechtzeitig für die erste Einspielung von Liefernachweisen zur Verfügung steht, sind diese hilfsweise per E-Mail dem AT als Datei zur Verfügung zu stellen.
- 5) So lange die rnv keine QUMA-konformen Liefernachweise aus ihren IT-Systemen erzeugen kann, wird das Reporting gemäß Vertrag vom Januar 2016 fortgeführt. Inbegriffen sind hier auch die im Vertrag vom Januar 2016 noch nicht abgebildeten Reportingthemen wie bspw. Fahrausweisautomaten oder verfrühte Abfahrten.

- 6) Die Statusberichte sind durch die rnv bis spätestens zum 30. Arbeitstag nach Quartalsende in QUMA einzuspielen (Liefernachweise), (Bsp.: Berichtsquartal Oktober bis Dezember 2025 – Lieferfrist: 13. Februar 2026).
- 7) Der AT ist jederzeit berechtigt, Stichproben zur Überprüfung der Ordnungsmäßigkeit bzw. Richtigkeit der Liefernachweise vorzunehmen. Ergeben die durchgeführten Stichproben, dass die in den Liefernachweisen dokumentierten Leistungen entgegen deren Aussage nicht oder nicht ordnungsgemäß erbracht wurden (= fehlerhafte Berichterstattung), so wird je festgestelltem Fall eine Vertragsstrafe gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 3) fällig, wenn die rnv dies zu verschulden hat.
- 8) Die in nachfolgender Tabelle aufgeführten Berichtsinhalte sind im Rahmen der Statusberichte und Liefernachweise vorzulegen. So lange die Statusberichte oder Liefernachweise unvollständig sind - es reicht das Fehlen eines einzelnen Berichtsinhalts – fällt eine Vertragsstrafe gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 4) an, wenn die rnv dies zu verschulden hat.

Übersicht über die im Rahmen des Statusberichts vorzulegenden Berichtsinhalte:

Nr.	Berichtsinhalt	Vgl.
1	Pünktlichkeitsdaten (QUMA)	Ziffer 11.3
2	Betriebsstörungen und Durchführung von Schienenersatz- oder Notverkehr	Ziffer 11.4
3	Zugausfall (teilweise QUMA)	Ziffer 11.5
4	Kapazitäten (QUMA)	Ziffer 11.6
5	Funktionsfähigkeit und Schadensfreiheit der Fahrzeuge und ihrer Ausstattung	Ziffer 11.7
6	Sauberkeit Fahrzeuge	Ziffer 11.8
7	Vertrieb (QUMA)	Ziffer 11.9

### 11.3 Pünktlichkeit

- 1) Die rnv ist zur pünktlichen Erbringung der fahrplanmäßigen Zugleistungen verpflichtet. Züge mit einer Verspätung bis 4:59 Minuten gelten (bezogen auf die Ankunftszeit am Messpunkt) als pünktlich.
- 2) Die Messung der Ankunftszeiten erfolgt an den folgenden Messstellen:
  - a) von Ludwigshafen Richtung Bad Dürkheim
    - Station „Westlich B9“
    - Station „Bad Dürkheim Ost“
  - b) von Bad Dürkheim Richtung Ludwigshafen
    - Station „Bad Dürkheim Ost“
    - Station „Ludwigshafen-Oggersheim Endstelle“.
- 3) Wird während der Vertragslaufzeit in einem Kalenderjahr die durchschnittliche Pünktlichkeit von 93 % (Durchschnitt aller Messstellen) nicht erreicht, werden pro hieran fehlendem Zehntelprozentpunkt 0,1 % des vereinbarten Betriebskostenzuschusses (Jahreswert) abgezogen (vgl. Anlage 4 (Ifd. Nr. 5)).
- 4) Verspätungen zum Beispiel aufgrund höherer Gewalt, Verschulden Dritter (u.a. anderer VU) und fallweise erhöhter Fahrradmitnahme sind in den Pünktlichkeitsvorgaben der AT bereits berücksichtigt. Die rnv kann sich folglich hierauf nicht berufen.
- 5) Der rnv obliegt eine Meldepflicht. Sie hat quartalsweise in Monatsscheiben Pünktlichkeitsdaten (Ankunftsdaten) für die o.g. Messstellen in einer mit dem AT abzustimmenden Form tages- und zugscharf und unter Angabe der Verspätung in Minuten im Rahmen des Liefernachweises (vgl. 11.2 an den AT zu übermitteln. In Einzelfällen sind auf Anforderung des AT Pünktlichkeitsdaten für einzelne Tage oder Züge auch kurzfristig (innerhalb von maximal drei Werktagen) zu liefern.
- 6) Bei Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf die Pünktlichkeit sollen besondere Vereinbarungen getroffen werden. Die rnv informiert den AT rechtzeitig über Baumaßnahmen und bittet ggf. um Prüfung, ob aufgrund der Maßnahmen einzelne Leistungen oder Strecken

bzw. Streckenabschnitte für eine bestimmte Zeit von der Pünktlichkeitswertung ausgenommen werden.

#### 11.4 Betriebsstörungen und Durchführung von Schienenersatz- oder Notverkehr

- 1) Betriebsstörungen sind alle planbaren und nicht planbaren Abweichungen vom Regelbetrieb. Die Anforderungen an die verkehrlichen und sonstigen Maßnahmen bei planbaren bzw. nicht planbaren Abweichungen vom Regelbetrieb sind in b) dieses Vertrags definiert.
- 2) Bei Durchführung von Schienenersatzverkehren (SEV) mit nicht den Anforderungen entsprechenden Kapazitäten gemäß b) wird der durch die rnv kalkulierte Betriebskostenzuschussatz gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 6) gemindert.
- 3) Bei Durchführung von Busnotverkehren (BNV) mit nicht den Anforderungen entsprechenden Kapazitäten des BNV gemäß b) wird der durch die rnv kalkulierte Betriebskostenzuschussatz gemäß Anlage 4 (Ifd. Nr. 6) gemindert. Wird ein Busnotverkehr (BNV) schuldhaft nicht rechtzeitig gemäß b) eingerichtet, fällt eine Vertragsstrafe gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 8) an.
- 4) Informiert die rnv die BA schuldhaft nicht unverzüglich (spätestens am folgenden Werktag) über Betriebsstörungen, die die Durchführung von Ersatz- oder Notverkehren erforderlich machen, oder legt sie das Ersatzkonzept gemäß §3.2 verspätet vor, so fällt eine Vertragsstrafe gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 9) an. Ebenso erfolgt eine Vertragsstrafe entsprechend **Anlage 4** (Ifd. Nr. 9) bei schuldhaft verspäteter oder nicht erfolgter Kundeninformation entsprechend §3.2.
- 5) Werden die in den § 3.2.1 und § 3.2.2 dieses Vertrags genannten Mindestanforderungen, bzw. deren Dokumentation schuldhaft nicht oder nur unvollständig eingehalten, so fällt pro Tag eine Vertragsstrafe gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 10) an, bis zu dem Zeitpunkt, an dem der Mangel beseitigt ist.

#### 11.5 Zugausfall

- 1) Ein Zugausfall liegt vor, soweit der Zug nicht verkehrt oder wenn seine Verspätung an einem Messpunkt größer als eine Taktfolge beträgt. Züge, die verfrüht abfahren, gelten ebenfalls für den dann folgenden gesamten Linienlaufweg als ausgefallen bis zu der Station, an der wieder eine planmäßige Abfahrt erfolgt. Als Verfrüfung gilt hier eine Abfahrt größer 10 Sekunden vor der Soll-Abfahrt. Diese Regel gilt so lange, wie die rnv das bestehende Trapeze-System einsetzt. Sobald hier eine Änderung eintritt, wird die 10 Sekunden Regel hinfällig.
- 2) Wegen Zugausfall gem. Abs. 1) nicht erbrachte Zugkilometer werden durch die BA nicht vergütet. Der Infrastrukturkostenzuschuss wird nicht erstattet. Vergleiche auch **Anlage 4** (Ifd. Nr. 11).
- 3) Entsteht der Ausfall dadurch, dass die rnv schuldhaft kein Personal und/oder Fahrzeug für die jeweilige Zugleistung gestellt hat, wird die rnv zusätzlich mit einer Vertragsstrafe gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 12) belegt. Dies gilt nicht, wenn das Unternehmen den Zugausfall
  - a) durch Busverkehre ersetzt hat oder
  - b) das Unternehmen nachweisen kann, dass die Beförderung der Fahrgäste anderweitig erfolgte (einschließlich Parallelverkehre auch anderer SPNV-Anbieter).
- 4) Eine tages- und zugscharfe Aufstellung der Zugausfälle inklusive einer Aussage darüber, ob Ersatz- bzw. Notverkehr eingerichtet wurde und welcher Grund zum Zugausfall führte, ist spätestens bis zum 30. Arbeitstag nach Quartalsende mittels Liefernachweis in QUMA einzuspielen.
- 5) Wird ein Verkehrshalt ausgelassen, obwohl für den Betreiber erkennbar ein Aus- oder Einsteigewunsch vorlag, so wird der Streckenabschnitt zwischen den davor und danach angefahrenen Halten als ausgefallen gewertet. Als Nachweis hierfür gelten berechnete Kundenbeschwerden und Aufzeichnungen der BA.

- 6) Die Leistungen im SEV/BNV sind nicht mittels Liefernachweis in QUMA zu dokumentieren. Ausgefallene Leistungen im SEV/BNV werden gem. **Anlage 4** (Ifd. Nr. 7) gemindert.

## 11.6 Kapazitäten

- 1) Die Anforderungen an die von der rnv zu erbringenden Kapazitäten sind den Fahrplanta-bellen der **Anlage 1** zu entnehmen.
- 2) Die rnv meldet dem AT verbindlich und fahrtscharf sowie differenziert nach Verkehrsta-gen, mit welchem Fahrzeugtyp sie die geforderten bzw. angebotenen Mindest-Sitzplatzkapazitäten bereitstellen wird. Für das Programm QUMA sind die Kapazitäten darüber hinaus in einer Tabelle anzugeben, die den Fahrzeugeinsatz je Zugnummer für jeden Fahrplanabschnitt differenziert nach Verkehrstagen beinhaltet. Dies kann auch in Kombi-nation mit der Lieferung der Fahrpläne in einer Tabelle erfolgen. Veränderungen des Fahr-zeugeinsatzes sind zwischen dem AT und der rnv abzustimmen.
- 3) Die rnv meldet dem AT im Rahmen des quartalsweisen Liefernachweises in Monatsschei-ben spätestens bis zum 30. Arbeitstag nach Quartalsende alle Unterschreitungen des ge-forderten Fahrzeugeinsatzes (vgl. 11.2).
- 4) Werden die geforderten Mindestkapazitäten unterschritten, mindert sich der Zuschuss für die betroffenen Leistungen gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 14).

## 11.7 Funktionsfähigkeit und Schadensfreiheit der Fahrzeuge und ihrer Ausstat-tung

- 1) Sämtliche Fahrzeuge müssen stets in vertragsgemäßigem Zustand zum Einsatz kommen. Auftretende Schäden und Mängel sind vorbehaltlich speziellerer Vorgaben dieses Vertra-ges unverzüglich zu beheben.
- 2) Sofern Funktionsstörungen an Türen, Heizung, Lüftung und Klimatisierung oder der akus-tischen und optischen Fahrgastinformation in und an den Fahrzeugen auftreten, sind diese innerhalb von 24 Stunden nach Kenntnis durch die rnv zu beseitigen. Fahrzeuge, die Vandalismusschäden (auch Graffiti und Scratching) aufweisen, dürfen maximal 72 Stunden nach Kenntnisnahme durch die rnv im Regelbetrieb bleiben, spätestens dann sind sie aus dem Regelbetrieb zu nehmen. Beim Wiedereinsatz der Fahrzeuge im Regel-betrieb müssen die Fahrzeuge schadenfrei sein.
- 3) Das Erlangen der Kenntnis durch die rnv wird spätestens zum Zeitpunkt des morgendli-chen Betriebsanlaufes nach der Nachtabstellung des jeweiligen Fahrzeuges unwiderleg-lich vorausgesetzt.
- 4) Die Überschreitung der in 2)2) genannten Fristen wird bei weiterem Einsatz des jeweiligen Fahrzeugs als Schlechtleistung mit Minderungen gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 15) belegt. Dies gilt auch bei einem Ersteinsatz (d. h. aus Nachtabstellung bzw. Werkstattaufenthalt) mit Mängeln.
- 5) Werden durch den AT bei den eingesetzten Fahrzeugen Abweichungen von der angebo-tenen Qualität festgestellt und die durch die in Absätzen 2) - 4) genannten Regelungen zur Minderung des Zuschusses bei Schlechtleistungen nicht erfasst sind, so werden je festgestellten negativen Abweichungen von der geschuldeten Qualität Abzüge vom Zu-schuss gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 15) vorgenommen.

## 11.8 Sauberkeit Fahrzeuge

- 1) Die Fahrzeuge und insbesondere alle kundenbezogenen Bestandteile des Fahrzeugs (au-ßen und innen) haben sich stets in einem sauberen, gepflegten Zustand zu befinden (s. **Anlage 2**).
- 2) Die Einhaltung der Mindestanforderungen wird durch den AT stichprobenartig kontrolliert.
- 3) Werden durch den AT bei den eingesetzten Fahrzeugen Abweichungen von der angebo-tenen Qualität festgestellt, werden Abzüge vom Zuschuss gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nrn. 16 + 17) vorgenommen.

## 11.9 Vertrieb

- 1) Die Anforderungen an die Vertriebswege sind in §10 dieses Vertrags beschrieben.
- 2) Die rnv erbringt gegenüber dem AT im Rahmen des quartalweisen Statusberichts in Monatsscheiben zum 30. Arbeitstag nach Quartalsende Nachweise über Abweichungen von der vertraglich vereinbarten Qualität. Diese umfassen Meldungen über die Kenntnis des Ausfalls (Datum und Dauer) und die Instandsetzung von Fahrausweisautomaten im Vertragsgebiet.
- 3) Das Vorhandensein und die vollständige Funktionsfähigkeit der Fahrausweisautomaten im Vertragsgebiet ist jederzeit sicherzustellen. Defekte Fahrausweisautomaten sind innerhalb von 48 Stunden in Stand zu setzen. Wird diese Frist überschritten, bzw. fehlt ein Automat führt dies zu einer Minderung des Zuschusses gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nrn. 18 + 19).

## 11.10 Kundenbefragungen zur weiteren Qualitätsbewertung

- 1) Zur Erfassung der Kundenzufriedenheit werden im Auftrag des AT zweimal jährlich Kundenbefragungen durchgeführt. Die Kosten werden von den BA übernommen.
- 2) Die rnv gewährt während der Untersuchungszeiträume den mit der die Erhebung beauftragten Mitarbeitenden die kostenfreie Mitfahrmöglichkeit.
- 3) Folgende Zufriedenheitsgrade der Leistungen der rnv werden durch die Kundenbefragung erfasst:
  - Schadensfreiheit der Fahrzeuge innen und außen
  - Sauberkeit der Fahrzeuge innen und außen
  - Fahrgastinformation im Fahrzeug (auch im Störfall)
  - Fahrgastinformation am Bahnsteig (auch im Störfall)
  - Subjektive Sicherheit
  - Subjektive Pünktlichkeit
  - Freundlichkeit des Personals
  - Funktion der Heizung/Lüftung/Klimatisierung
  - Qualität und Verfügbarkeit des kostenfreien WLAN im Zug.
- 4) Die Befragungen wird mit einer hinreichenden statistischen Sicherheit und einer maximalen Fehlerquote von fünf Prozent durchgeführt.
- 5) Hierbei werden die Fahrgäste gebeten, für die einzelnen in Abs. 2) genannten Merkmale Schulnoten von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) zu vergeben. Aus den Daten beider Befragungen eines Kalenderjahres wird für jedes Merkmal eine Jahresdurchschnittsnote (mit zwei Dezimalstellen) ermittelt.
- 6) Ist die Note eines oder mehrerer Merkmale schlechter (also höher) als 2,10 (z.B. 2,41), so wird dies je Merkmal mit Abzugsbeträgen vom jährlichen Grundanspruch gemäß **Anlage 4** (Ifd. Nr. 23) belegt. Ein Bonus wird nicht gewährt.
- 7) Der rnv wird jeweils nach Auswertung der Erhebungswellen das Ergebnis der Kundenbefragungen zur Qualitätsbewertung zur Verfügung gestellt. Die BA haben das Recht, die Ergebnisse der Befragungen zu veröffentlichen.
- 8) Ferner hat der AT das Recht, weitere Fragen/Kriterien vorzugeben als die in Abs. 2) genannten. Diese sind aber dann nicht pönalerelevant.
- 9) Wird aus von dem AT nicht zu verantwortenden Gründen pro Jahr nur eine Kundenbefragung durchgeführt, so bildet deren Ergebnis allein die Grundlage für die Pönalisierung und tritt somit an die Stelle des Jahresdurchschnittswertes.

## 11.11 Dynamisierung von Minderungen und Vertragsstrafen

Sämtliche Geldbeträge in **Anlage 4** werden ab dem Jahr 2024 mit einer jährlichen Steigerung von 1,8 % zum Ausgangsbetrag bzw. in den Folgejahren zum Betrag des Vorjahres dynamisiert.

## §12 Finanzierung des Verkehrsangebotes

- 1) Die rnv erhält von den BA zum Ausgleich der nicht durch Einnahmen gedeckten Kosten für das Verkehrsangebot nach **Anlage 1** jährliche Betriebskostenzuschüsse und Zuschüsse für die Infrastrukturnutzung (Infrastrukturnutzungszuschuss) zur Durchführung des Betriebs. Diese sowie die Kalkulationssystematik können dem Kalkulationsblatt (**Anlage 3**) entnommen werden.
- 2) Bei dem vorliegenden Verkehrsvertrag handelt es sich um einen Nettovertrag, d.h. das Einnahmenrisiko liegt bei der rnv.
- 3) Die Verkehrserlöse werden entsprechend Kalkulationsblatt (**Anlage 3**) im Betriebskostenzuschuss für 2023 berücksichtigt.  
Die im Betriebskostenzuschuss berücksichtigten Verkehrserlöse werden für die Jahre 2024 - 2026 jährlich spitz abgerechnet.  
rnv und AT vereinbaren, dass die Verkehrserlöse für das Jahr 2027, v.a. nach Vorliegen der Ergebnisse der Einnahmeverteilung zum Deutschlandticket, gesondert festgelegt werden. Zu diesem Zeitpunkt wird dann auch festgelegt, wie die Verkehrserlöse in den darauffolgenden Jahren fortgeschrieben werden.
- 4) Ebenso wird vereinbart, dass bei bundes- oder landesweiten Entscheidungen (bspw. Deutschlandticket), die die Verkehrserlöse direkt oder indirekt beeinflussen, Abstimmungen zwischen der rnv und dem AT zur Anpassung der Verkehrserlöse vorgenommen werden.
- 5) Der für 2023 festgelegte Betriebskostenzuschuss wird für die Folgejahre um die nachfolgenden Indizes bzw. Fortschreibungsfaktoren fortgeschrieben.
  - 5.1) Die Fortschreibung der Energiekosten (vgl. **Anlage 3** Pos. A 3) erfolgt nach dem Index des statistischen Bundesamtes <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Preise/Erzeugerpreisindex-gewerbliche-Produkte/Publikationen/publikationen-innen-statistischer-bericht.html> 61241-01: Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte lfd. Nr. 625 35 11 15, "Elektrischer Strom, bei Abgabe an Sondervertragskunden in Hochspannung".
  - 5.2) Die Fortschreibung für den Bereich Personalkosten (vgl. **Anlage 3** Pos. A 2.1, A 2.2, A 2.3, A2.6, A 2.7) erfolgt gem. der jährlichen Entwicklung des „TVÖD VKA Kommunen“.
  - 5.3) Die Fortschreibung der Material- und sonstigen Kosten (vgl. **Anlage 3**, Pos. A 1, A 5 und A 7.1) erfolgt vereinbarungsgemäß mit 1,80% p. a..
- 6) Der für das Jahr 2023 kalkulierte Infrastrukturnutzungszuschuss setzt sich aus den Personalkosten für den Infrastrukturservice und den Infrastrukturkosten zusammen. Zuschüsse der Gesellschafter der RHB GmbH sowie Dritter sind vollständig in die Kalkulation des Infrastrukturnutzungszuschusses zuschussmindernd einzustellen.
  - 6.1) Die Fortschreibung der Personalkosten für den Infrastrukturservice (vgl. **Anlage 3** Pos. A 2.4 und A 2.5) erfolgt nach der Regelung zu Personalkosten gem. Abs. 5.2).
  - 6.2) Die Fortschreibung der Infrastrukturkosten (vgl. **Anlage 3**, Pos. A 6) erfolgt zu 60 % nach der Regelung für Materialien gem. Abs. 5.3) und zu 40 % nach der Regelung zu Personalkosten gem. Abs. 5.2).
- 7) Die Positionen „Pönale“ (vgl. **Anlage 3** Pos. A 7.2) und „Wagnis und Gewinn“ (vgl. **Anlage 3** Pos. A 7.3) werden gemäß der gewichteten Fortschreibung des Betriebskosten- (Absätze 5.1) – 5.3)) und des Infrastrukturnutzungszuschusses (Absätze 6.1) – 6.2)) jährlich fortgeschrieben.
- 8) Für die Fortschreibung (Absätze 5) – 7)) gilt jeweils der Jahresdurchschnittswert des Vorjahres als Basis für das Abrechnungsjahr der Leistungserbringung. Die Preisfortschreibung erfolgt jeweils von Jahr zu Jahr. So wird z. B. für die Ermittlung des Anspruchs für das Jahr 2024 die Änderung des Fortschreibungswertes 2024 gegenüber 2023 herangezogen.  
Sofern das Statistische Bundesamt während der Vertragslaufzeit die Bezeichnung, die Bezugsquelle, das Basisjahr und/oder den Wägungsfaktor für die Indexentwicklung än-

dern sollte, gilt anschließend der vom Bundesamt benannte Nachfolger. Sollte kein Nachfolger benannt werden, verständigen sich die Vertragspartner unverzüglich auf eine neue geeignete Basis, die der ursprünglichen Indexreihe zum Zeitpunkt der Angebotskalkulation am ehesten entspricht und somit keine Nachteile für eine der Parteien über die weitere Vertragslaufzeit entstehen.

- 9) Für den Zeitraum 01.10.2022 bis 31.12.2022 werden ein Betriebskostenzuschuss von 3,77 € / Zug-km und ein Infrastrukturnutzungszuschuss von 3,99 € / Zug-km für die Erbringung der Verkehrsleistung vereinbart.
- 10) Der AT zahlt den jährlichen Zuschuss als Abschlag in zwölf gleichen Raten spätestens zum 15. eines jeden Monats. Darin beinhaltet ist auch der Abschlag für die gem. §2.1 Abs. 2) mit dem Betriebskostenzuschuss bewerteten Zusatzkilometer.
- 11) Spätestens zum 30. April jeden Jahres legt die rnv den Entwurf einer Schlussabrechnung (auf Ebene der Gebietskörperschaften) auf Basis der jeweils gefahrenen Zugkilometer (inklusive Zusatzkilometer) für das vergangene Kalenderjahr vor. Die Prüfung und Rückmeldung seitens des AT muss innerhalb von 3 Monaten erfolgen, so dass zum 30.07. jeden Jahres die Schlussrechnung erfolgt.
- 12) Der Betriebskostenzuschuss (d.h. ohne Infrastrukturnutzungszuschuss) nach vorstehendem Abs. 2) erhöht sich mit einem Neufahrzeug des Typs „Rhein-Neckar-Tram“ (RNT) um 2,04 € je erbrachtem, vereinbartem Zug-km. Die mit RNT zu erbringenden Zug-km werden von rnv und AT für jedes Kalenderjahr vorab vereinbart und dürfen die Zug-km des Vorjahres nicht unterschreiten.  
Der erbrachte Einsatz der Neufahrzeuge Typ „Rhein-Neckar-Tram“ wird von der rnv im Rahmen der jährlichen Schlussabrechnung nachgewiesen.
- 13) Der Gesamtzuschuss gemäß vorstehenden Angaben berechnet sich wie folgt:

a) Betriebskostenzuschuss

Zuschusssatz	Multiplikator Zug-km		
	Abschlag	Schlussrechnung	Ersatzverkehr
Betriebskostenzuschussatz des Vorjahres + Fortschreibung gem. §12 Abs. 5	Regelkilometer + Zusatzkilometer gem. §2.1	erbrachte Ist-Kilometer (= um nicht erbrachte Kilometer reduzierte Regelkilometer und Zusatzkilometer)	Regelkilometer (Schiene) für den Zeitraum des Ersatzverkehrs
RNT-Zuschusssatz gem. §12 Abs. 12	vereinbarte Kilometer gem. §12 Abs. 12	erbrachte, höchstens vereinbarte Kilometer mit RNT gem. §12 Abs. 12	Regelkilometer (Schiene) für den Zeitraum des Ersatzverkehrs multipliziert mit dem Faktor aus vereinbarten RNT-Kilometer zu Regelkilometer

Beispiel Ersatzverkehr:

Regelkilometer (Schiene) für den Zeitraum des Ersatzverkehrs = 10.500 Zug-km

Vereinbarte RNT-Kilometer = 105.000 Zug-km

Regelkilometer = 525.000 Zug-km

Ersatzverkehr =  $10.500 * (105.000 / 525.000) = 2.100$  Zug-km

Für den Ersatzverkehr erfolgt ein Zuschuss über 2.100 Zug-km mit dem RNT-Zuschuss-satz.

Damit werden für den Ersatzverkehr 10.500 Zug-km mit dem Betriebskostenzuschussatz und zusätzlich 2.100 Zug-km mit dem RNT-Zuschussatz vergütet.

b) Infrastrukturnutzungszuschuss

Zuschussatz	Multiplikator Zug-km		
	Abschlag	Schlussrechnung	Ersatzverkehr
Infrastrukturnut-zungszuschussatz des Vorjahres + Fortschreibung gem. §12 Abs. 6	Regelkilometer gem. §2.1 Abs. 1	erbrachte Ist-Kilometer (= um nicht erbrachte Kilometer reduzierte Regelkilometer sowie abzüglich der im Ersatzverkehr ausgefallenen Zug-km)	sh. Schlussabrechnung (für Ersatzverkehr wird kein Infrastrukturnutzungszuschuss gezahlt)

Anmerkung: Für das Kalenderjahr 2023 gelten für die Zuschussätze die Angaben gem. **Anlage 3**.

- 14) Die Vorfinanzierungskosten RNT für RHB inkl. Avalprovision in Höhe der Summe lt. **Anlage 3** Nr. D werden als Einmalzahlung im Jahr 2023 von den BA übernommen.
- 15) Sofern sich die verkehrlichen oder wirtschaftlichen Grundlagen des Vertrags so wesentlich geändert haben, dass aus dieser Verkehrsleistung ein Defizit entsteht und für die rnv bei dem Ausgleich dieses Defizits ein beihilfe- oder kommunalrechtliches Risiko entsteht, werden die Vertragspartner prüfen, ob eine Neufestsetzung der Zuschüsse notwendig ist. Die verkehrlichen und wirtschaftlichen Grundlagen des Vertrags können sich in so weit nicht wesentlich geändert haben, als Kostensteigerungen bereits durch die in diesem Vertrag benannten Indizes aufgefangen wurden.
- 16) Soweit der Betriebskostenzuschuss und Infrastrukturnutzungszuschuss aufgrund von unvorhergesehenen Umständen den finanziellen Nettoeffekt aus der Verkehrsleistungserbringung nicht deckt, sind die BA einzeln oder gemeinsam berechtigt, aber nicht verpflichtet, weitere Zuschüsse zu leisten, um den finanziellen Nettoeffekt auszugleichen. Dies gilt auch für den Fall, dass bei Abrechnung des Verkehrsvertrags über SPNV-Angebote zwischen Ludwigshafen-Oggersheim und Bad Dürkheim zwischen BA und rnv aus Januar 2016 eine solche Unterdeckung des finanziellen Nettoeffekts zutage tritt.

### **§13 Abrechnung, Verhältnis zur Betrauung Ludwigshafen, Überkompensationskontrolle**

- 1) Für den Streckenabschnitt von Ludwigshafen-Oggersheim Endstelle bis Bad Dürkheim erfolgt die Abrechnung der rnv auf Basis einer von der rnv durchgeführten und von deren Wirtschaftsprüfer auf Ebene der rnv überprüften Trennungsrechnung.
- 2) Bei der Überkompensationsprüfung ist neben sämtlichen auf diesen Streckenabschnitt entfallenden Kosten und Erträgen auch ein zulässiger angemessener Risiko-/Wagniszuschlag sowie gegebenenfalls eine Anreizwirkung für eine wirtschaftliche Geschäftsführung zu berücksichtigen. Entsprechend den Auslegungsleitlinien zur VO 1370/2007 (ABl. EU C 92/1 v. 29.3.2014) ist für die gesamte Laufzeit dieses Vertrags in regelmäßigen zeitlichen Abständen eine Kontrolle auf übermäßige Ausgleichsleistung vorzunehmen (vorläufige Überkompensationskontrolle). Diese kann grundsätzlich durch eine Betrachtung der Kosten und Erträge nach der vorstehend beschriebenen Trennungsrechnung erfolgen. Zudem haben die BA – gegebenenfalls unter Zuhilfenahme eines branchenkundigen Wirtschaftsprüfers – am Ende der Laufzeit dieses Vertrags eine „endgültige“ Überkompensationskontrolle durchzuführen. Soweit eine Überkompensation in dem Bereich nach Ende der Vertragslaufzeit eingetreten ist, haben die BA die jeweils überhöhte Ausgleichszahlung zurückzufordern. Bis zum Ende der Vertragslaufzeit ist die rnv berechtigt, gegebenenfalls erzielte Gewinne mit etwaigen Verlusten in den Folgejahren zu verrechnen.
- 3) Hinsichtlich des SPNV-Streckenabschnitts von Ludwigshafen-Oggersheim bis Ludwigshafen-Ruchheim wurde am 23.09.2009 zwischen der Stadt Ludwigshafen und den Verkehrsbetrieben Ludwigshafen am Rhein GmbH (VBL) sowie der rnv eine Betrauungsvereinbarung („Betrauungsvereinbarung über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung des auf Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz beruhenden ÖPNV in der Stadt Ludwigshafen am Rhein“, im Folgenden: „Betrauungsvereinbarung“) abgeschlossen. Die Betrauungsvereinbarung ist noch bis zum 30.09.2024 wirksam. Ab dem 01.10.2024 gilt die Betrauung über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung des auf Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz beruhenden ÖPNV in der Stadt Ludwigshafen am Rhein mit Stadtratsbeschluss vom 15.04.2019 (im Folgenden: „Betrauung“, zusammen mit der Betrauungsvereinbarung auch als „Betrauungen“ bezeichnet) im Hinblick auf den genannten Streckenabschnitt. Soweit Regelungen dieses Vertrags im Hinblick auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen den Betrauungen widersprechen, gehen die Regelungen dieses Vertrags vor. Die Zuschusszahlungen der Stadt Ludwigshafen erfolgen für die durch diesen Vertrag auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Höhe nach entsprechend den Festlegungen dieses Vertrags. Sofern durch die Betrauungen weitergehende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der rnv, der RHB oder der VBL auferlegt werden, sind VBL, RHB und rnv berechtigt, über die jeweils gültige Betrauung gegebenenfalls weitergehende, über die Festlegungen dieses Vertrags hinausgehende, Zuschusszahlungen zu erhalten.
- 4) Die Voraussetzungen und Rechtsfolgen des Zahlungsverzugs richten sich nach den jeweils geltenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

### **§14 Pönalisierung und Zuschussminderung**

- 1) Entspricht das Verkehrsangebot nicht den vertraglichen Vereinbarungen, so ist der Aufgabenträger zur Pönalisierung bzw. Zuschussminderung berechtigt. Näheres ist in **Anlage 4** geregelt.
- 2) Der AT darf maximal 5 % der von ihm jährlich entrichteten Ausgleichszahlung auf Basis der Schlussabrechnung (nur Betriebskostenzuschuss nach Nr. F des Kalkulationsblattes (**Anlage 3**)) als Vertragsstrafe ziehen.
- 3) Zuschussminderungen aufgrund von Zugausfällen ohne KOM-Ersatzverkehr unterliegen keiner finanziellen Deckelung.

- 4) Die Vertragsstrafen und Minderungen werden im Rahmen der Schlussabrechnung entsprechend der Kostenaufschlüsselung gem. §2.1 Abs. 4) auf die einzelnen BA verteilt.

## **§15 Wirksamkeit und Vertragslaufzeit**

Dieser Vertrag hat eine Laufzeit vom 01.10.2022 bis zum 30.09.2037.

## **§16 Schlussbestimmungen**

- 1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für einen der Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Regelungen dieses Vertrages nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. An Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Auffüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck am nächsten kommt.
- 2) Die Vertragsparteien gehen unter Bezugnahme auf die Beschlüsse der Finanzministerkonferenz vom 23. Juni 1995 und der Verkehrsministerkonferenz vom 16/17. November 1995 davon aus, dass der in diesem Vertrag zur Finanzierung der fahrplanmäßig festgelegten SPNV-Angebote vereinbarte Zuschuss nicht der Umsatzsteuerpflicht in Deutschland unterliegt. Dies ist eine wesentliche Grundlage dieses Vertrages im Sinne von § 313 Abs. 1 BGB. Sollte § 313 BGB zur Anwendung kommen, haben die Vertragsparteien das Ziel, das Anpassungsgebot gemäß § 313 Abs. 1 BGB anzuwenden. Kommt es zu keiner Einigung der Vertragspartner bezüglich der Anpassung des Vertrages, wird der Aufgabenträger die zusätzlich anfallende Umsatzsteuer ab dem Zeitpunkt der Neuregelung tragen. Der AT hat dann das Recht, Angebotskürzungen in Höhe der zusätzlich anfallenden Umsatzsteuer entsprechend den Regelungen des 2.5 vorzunehmen.
- 3) Änderungen des Vertrages und Nebenabreden einschließlich der Schriftformklausel bedürfen der Schriftform.
- 4) Der Vertrag wird fünffach ausgefertigt. Jeder Vertragspartner erhält ein gezeichnetes Exemplar.
- 5) Die Vertragspartner einigen sich im Falle von Streitigkeiten bereits jetzt darauf, vor der gerichtlichen Auseinandersetzung eine dann gemeinsam zu bestimmende Schiedsstelle anzurufen. Zur Vermeidung unnötiger Gerichtskosten wird bei Notwendigkeit zuerst die Schiedsstelle angerufen.
- 6) Gerichtsstand ist Kaiserslautern.

Die folgenden Anlagen sind Bestandteil des Vertrags:

- Anlage 1: Fahrplantabellen
  - a) Fahrplan 01.10.2022 – 02.04.2023
  - b) Fahrplan ab 03.04.2023
- Anlage 2: Qualitätsstandards Fahrzeuge, Vertrieb, Stationen
- Anlage 3: Kalkulationsblatt
- Anlage 4: Vertragsstrafen und Minderungen

-----  
Datum

**Für den Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd**

-----  
Dr. Fritz Brechtel

– Vorstandsvorsteher –

-----  
Datum

**Für den Rhein-Pfalz-Kreis**

-----  
Clemens Körner

– Landrat –

-----  
Datum

**Für den Landkreis Bad Dürkheim**

-----  
Hans-Ulrich Ihlenfeld

– Landrat –

-----  
Datum

**Für die Stadt Ludwigshafen**

-----  
Alexander Thewalt  
– Beigeordneter –

-----  
Datum

**Für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH**

-----  
Martin in der Beek  
– Technischer Geschäftsführer –

-----  
Christian Volz  
– Kaufmännischer Geschäftsführer –