

Verkehrsvertrag

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

zwischen dem

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd

– nachfolgend ZSPNV genannt –

sowie dem

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

– nachfolgend Gebietskörperschaften
oder Kommunen genannt –

– ZSPNV und Gebietskörperschaften/Kommunen zusam-
men nachfolgend Aufgabenträger genannt –

und der

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

– nachfolgend RNV genannt –

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Präambel	3
§ 1 Vertragsgegenstand	3
§ 2 Verkehrsangebot	3
§ 3 Qualitätssicherung	4
§ 4 Fahrplandaten	5
§ 5 Fahrplanänderungen	5
§ 6 Finanzierung des Verkehrsangebotes	5
§ 7 Pönalisierung und Zuschussminderung	7
§ 8 Tarife, Erlöse und Ausgleichsleistungen	7
§ 9 Wirksamkeit und Vertragslaufzeit	8
§ 10 Schlussbestimmungen	8
Unterschriften	9
Anlage 1 Fahrplantabellen und Mindest-Kapazitäten, der durch den ZSPNV bestellten Verkehre	
Anlage 2 „Qualität“	
Anlage 3 Theoretische Abschätzung der Zuschusszahlungen unter Zugrundelegung einvernehmlich getroffener Annahmen	
Anlage 4 Förderbescheid „RHB 2010“	
Anlage 5 Auswertung Fahrgastzahlen RHB-Binnennetz am Beispiel 2. HJ 2014	

Präambel

Die RNV 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 Vertrages ist die Eisenbahnverkehrsleistung zwischen Bad Dürkheim und Ludwigshafen Oggersheim, Haltestelle Bahnhof Oggersheim West (Bahnkilometer 0,00) bis Bad Dürkheim Bahnhof (Bahnkilometer 16,319) und die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.

Aufgabenträger für den SPNV ist der ZSPNV, die Landkreise Bad Dürkheim und Rhein-Pfalz Kreis sowie die Stadt Ludwigshafen. Der ZSPNV finanziert den heutigen Zug-km Umfang. Durch die kommunalen Gebietskörperschaften erfolgt eine Finanzierung aller Zusatzleistungen, die über den Status quo hinausgehen, im o.g. Streckenabschnitt.

Der ZSPNV 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 01.01.2016 sicherzustellen und zu finanzieren.

Dieser Konzessionsvertrag ist ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag über Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 und eine Dienstleistungskonzession im Sinne des Art. 1 Abs. 4 der Richtlinie 2004/18/EG.

§ 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 Ludwigshafen Oggersheim Endstelle nach Bad Dürkheim (Streckenkilometer 0,00 – 16,319).

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

§ 2 Verkehrsangebot

- 1) Der ZSPNV bestellt und bezuschusst und die RNV erbringt das in der **Anlage 1** zu diesem Vertrag fahrplanmäßig festgelegte Verkehrsangebot von insgesamt 379.000 Zugkilometern/Jahr, welches dem heutigen Zug-km Umfang entspricht. Darüber hinaus bezuschusst und bestellt der ZSPNV bei der RNV ein Kontingent von 15.000 Zugkilometern/Jahr Sonderverkehr (insbesondere zum Wurstmarkt, dem Erlebnistag Deutsche Weinstraße und zum Weinberggleuchten). Die RNV informiert den ZSPNV frühzeitig über die hierfür eingesetzte Fahrleistung mit Wagentyp (Platzkapazität).

- 2) Die Zusatzleistungen (**Anlage 1**), insbesondere die Express-Stadtbahnen, werden durch die Kommunen entlang der Strecke finanziert (rund 133.000 Zug-km) und verteilen sich wie folgt: Stadt Ludwigshafen 32,1 %, Rhein-Pfalz-Kreis 18,1 %, Landkreis Bad Dürkheim 49,8 %.
- 3) 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, können jährlich auf Basis aktueller Fahrgastzahlen angepasst werden. Die aktualisierte **Anlage 1** wird den Aufgabenträgern in diesen Fällen vier Wochen vor Fahrplanwechsel zur Verfügung gestellt und ersetzt mit ihrem Inkrafttreten die bis dahin gültige **Anlage 1**. Eine Reduzierung oder Ausweitung des festgelegten Angebots ist nur nach Maßgabe des § 2 Abs. 4 und 6 dieses Vertrags möglich.
- 4) Der ZSPNV ist berechtigt, während der Laufzeit des Vertrages das von ihm finanzierte Verkehrsangebot in Höhe von bis zu 6 % des in **Anlage 1** genannten Zugkilometervolumens abzubestellen, d. h. das Zugkilometervolumen pro Normjahr darf 356.260 Zug-km nicht unterschreiten. Für jeden abbestellten Zug-km werden die in § 6 Abs. 1 dieses Vertrags für das jeweilige Jahr genannten Zuschusssätze für die Betriebsleistungen und die Infrastruktur in Abzug gebracht. Der in § 6 Abs. 1 dieses Vertrags kalkulierte Gesamtzuschuss (Betriebskostenzuschüsse inklusive Infrastrukturgebühren) pro Zug-km ändert sich bei einer Reduzierung des Zug-Angebotes bis auf 356.260 Zug-km/Normjahr nicht.
- 5) Für den Fall, dass der ZSPNV aufgrund weiterer Kürzungen der finanziellen Zuweisungen zusätzliche Angebotseinschränkungen vornehmen muss und das o.g. Abstellkontingent ausgeschöpft ist, sind weitere Abbestellungen unter Berücksichtigung der dann der RNV entstehenden Remanenzkosten möglich. Die Höhe der Remanenzkosten wird durch einen Gutachter, der durch die RNV und den ZSPNV einvernehmlich festgelegt wird, überprüft. Als Remanenzkosten gelten ausdrücklich auch die möglicherweise zurückgeforderten Fördermittel in Zusammenhang mit dem Projekt RHB 2010 (**Anlage 4** Förderbescheid). Um eine Rückforderung von Fördermitteln auszuschließen, wird bei einer vorgesehenen Angebotskürzung im Vorfeld eine Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber des Projektes RHB 2010 erfolgen.
- 6) Vereinbarungen über Mehrleistungen, z.B. im Rahmen von Veranstaltungen, sind jederzeit möglich. Hierzu vereinbaren die Vertragspartner folgendes:

 Sofern gegenüber dem planmäßigen Betrieb kein Fahrzeugmehrbedarf entsteht, können Mehr- und Minderleistungen hinsichtlich des Zugkilometervolumens miteinander verrechnet werden. Hierfür werden die Betriebskostenzuschüsse ohne Infrastruktur nach § 6 Abs. 1 dieses Vertrags angewandt. Bei Mehrleistungen, die eine erhöhte Fahrzeuganzahl voraussetzen, ist eine gesonderte Kalkulation erforderlich.
- 7) Die RNV kann im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern 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 Qualitätssicherung

- 1) Die RNV erbringt das Verkehrsangebot nach § 2 Abs. 1 und 2 dieses Vertrags gemäß den in **Anlage 2** aufgeführten Qualitätsmerkmalen. Abweichungen von dieser Qualität sind nur mit Zustimmung aller Aufgabenträger möglich. Im Rahmen des RHB-Beirats wird hierüber entschieden. Dies gilt ebenfalls hinsichtlich der Aufnahme weiterer Qualitäts-

merkmale. Generell gilt, dass Beschlüsse des Beirates, die zu einer Fortschreibung der **Anlage 2** dieses Vertrages führen würden, der Einstimmigkeit der Vertragspartner bedürfen.

- 2) Der RHB-Beirat tagt mindestens zweimal im Jahr, jeweils einmal im ersten und einmal im zweiten Halbjahr und wird als zentrales Steuerungsgremium zur Nachhaltung und Fortschreibung der **Anlage 2** implementiert. Weitere Sitzungstermine sind nach Abstimmung zwischen den Beiratsmitgliedern möglich.
- 3) Unbeschadet der gemäß **Anlage 2** Punkt 1 geltenden Informations- und Meldepflichten wird die RNV den Aufgabenträgern Unfälle unverzüglich per E-Mail mitteilen. Über besondere betriebs- oder kundenrelevante Vorkommnisse, wie z.B. Betriebsstörungen und Fahrtaufälle, erfolgt am darauf folgenden Tag eine Information per E-Mail.

§ 4 Fahrplandaten

Die RNV ist verpflichtet, über die VDV Standardschnittstelle die Soll- und Ist-Fahrplandaten termingerecht und kostenfrei auf der Datendrehscheibe des VRN zur Verfügung zu stellen.

§ 5 Fahrplanänderungen

- 1) Die RNV kann Fahrpläne des Verkehrsangebotes im Abschnitt Bad Dürkheim bis Ludwigshafen Oggersheim nur mit Zustimmung der Aufgabenträger verändern.
- 2) Kleinere Fahrplanänderungen, insbesondere solche, die z.B. durch Umleitungen wegen Baumaßnahmen oder aufgrund von Anforderungen auf der restlichen Linie 4 (zwischen Ludwigshafen und Heddeshaim) notwendig werden, kann die RNV auch ohne vorherige Zustimmung der Aufgabenträger veranlassen, wenn sich daraus keine Konsequenzen für die Anschlüsse am Bahnhof in Bad Dürkheim ergeben. Die Aufgabenträger sind vorab, spätestens vier Wochen vor deren Inkrafttreten, über diese Änderungen zu informieren.

§ 6 Finanzierung des Verkehrsangebotes

- 1) Die RNV erhält zum Ausgleich der nicht durch Erlöse gedeckten Betriebskosten für das Verkehrsangebot nach **Anlage 1** folgende jährliche Zuschüsse (Betriebskostenzuschüsse inklusive Infrastrukturgebühren) von den Aufgabenträgern:

Jahr	Betriebskostenzuschuss in Euro/Zug-km (ohne Energie)	Kalkulierter Energiekostenanteil in Euro pro Zug-km, dynamisiert um jährlich 2 %	Summe Betriebskostenzuschuss in Euro/Zug-km (ohne Infrastruktur)	Infrastrukturzuschuss (inkl. Stationen) in Euro/Zug-km
2016	2,21 €	0,40 €	2,61 €	2,57 €
2017	2,22 €	0,40 €	2,62 €	2,68 €
2018	2,22 €	0,41 €	2,63 €	2,77 €
2019	2,24 €	0,41 €	2,65 €	2,85 €
2020	2,25 €	0,42 €	2,67 €	2,93 €
2021	2,27 €	0,43 €	2,70 €	3,00 €
2022	2,29 €	0,44 €	2,73 €	3,07 €

Der Berechnung des Betriebskostenzuschusses (ohne Infrastruktur) liegen alle Fahrgeleinnahmen, Surrogate (Zuschüsse gemäß § 8 Abs. 2 dieses Vertrags) und sonstige Erlöse sowie alle Aufwendungen, die mit der betrieblichen Leistungserbringung im SPNV der RNV auf der in der Präambel genannten Strecke entstehen, zugrunde. Darüber hinaus werden die noch bestehenden Restrukturierungslasten der RHB GmbH in die Kalkulation miteinbezogen.

Der Berechnung des Infrastrukturkostenzuschusses liegen die Instandhaltungskosten sowie die Kapitalkosten für die Erneuerung der in der Präambel genannten Strecke zugrunde.

- 2) Der ZSPNV sowie die Landkreise Bad Dürkheim und Rhein-Pfalz-Kreis zahlen den jährlichen Zuschuss nach vorstehendem Absatz 1 als Abschlag in zwölf gleichen Raten spätestens zum 15. eines jeden Monats, erstmals zum 15.01.2016. Für die Stadt Ludwigshafen erfolgt die Abwicklung der Zuschusszahlung nach Maßgabe des § 9 Abs. 2 dieses Vertrags.
- 3) Das in § 2 Abs. 1 dieses Vertrages kalkulierte Kontingent an Zugkilometern für Sonderverkehr wird mit nachfragegerechter Kapazität erbracht und beinhaltet alle bei der Erstellung dieser Leistungen anfallenden Kosten und Aufwendungen einschließlich des gegebenenfalls benötigten Service- und Sicherheitspersonals. Weitere Kapazitätserweiterungen bei Sonderverkehren können zu sprungfixen Kosten führen und werden nach § 2 Abs. 6 dieses Vertrags in Ansatz gebracht. Die Verrechnung der Sonderverkehre erfolgt über die jeweilige Jahresschlussrechnung..
- 4) Zum Ende des auf den Fahrplanwechsel folgenden vierten Kalendermonats, d.h. erstmals im April 2017, legt die RNV eine Schlussabrechnung auf Basis der jeweils gefahrenen Zugkilometer für das vergangene Fahrplanjahr vor. Ergibt sich eine Über- oder Unterzahlung, so wird der entsprechende Ausgleich nach Abschluss der Prüfung der Schlussabrechnung vorgenommen.
- 5) Im Betriebskostenzuschuss ohne Infrastruktur des Jahres 2016 nach vorstehendem Absatz 1 sind Energiekosten in Höhe von 13 %, d.h. 0,40 €/Zug-km auf Basis des Jahres 2014 enthalten, die jährlich nach dem Index des statistischen Bundesamtes Nr. 621, GP 35 11 15, "Elektrischer Strom bei Abgabe an Sondervertragskunden in Hochspannung" der Fachserie 17, Reihe 2, des Statistischen Bundesamtes, dynamisiert werden. Maßgeblich ist hierbei der Jahresdurchschnittswert.
- 6) Seitens der RNV wurde eine jährliche Steigerung des o.g. Energiekostenanteils von 2 % auf Basis des Jahres 2014 einkalkuliert. Unter- bzw. überschreitet der nach dem o.g. Energiepreisindex dynamisierte Energiekostenanteil den kalkulierten Wert, werden im Rahmen der jeweiligen Schlussabrechnung die bestehenden Differenzbeträge zwischen dem kalkulierten und dem tatsächlichen Energiekostenanteil zwischen den Vertragspartnern ausgeglichen.
- 7) Die Abrechnung der RNV erfolgt auf Basis einer von der RNV durchgeführten und von deren Wirtschaftsprüfer auf Ebene der RNV überprüften Trennungsrechnung. Bei der Überkompensationsprüfung ist neben den Kosten und Erträgen entsprechend den vorstehenden Absätzen 1 und 3 auch ein zulässiger angemessener Risiko-/Wagniszuschlag sowie gegebenenfalls eine Anreizwirkung für eine wirtschaftliche Geschäftsführung zu berücksichtigen.

Eine Überkompensation im Sinne dieses Vertrags liegt vor, wenn der – vorab kalkulierte – Ausgleichsbetrag durch die Aufgabenträger die – tatsächlich entstehenden – Nettokosten der RNV übersteigt. Die Nettokosten ermitteln sich aus der Summe der bei der Erfül-

lung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstehenden, berücksichtigungsfähigen Kosten abzüglich sämtlicher Einnahmen und zuzüglich eines angemessenen Risikozuschlags.

Während der Vertragslaufzeit haben regelmäßige Kontrollen stattzufinden, um ausschließen zu können, dass ein klarer Fall von übermäßigen Ausgleichsleistungen vorliegt.¹ Eine regelmäßige Kontrolle findet während der Laufzeit des Vertrages einmal nach drei Vertragsjahren auf Grundlage der Jahresabschlüsse 2016 bis 2018 statt.

Nach Vertragsbeendigung wird eine Überkompensationsprüfung bezogen auf die gesamte Vertragslaufzeit durchgeführt.

Wird eine Überkompensation bezogen auf die gesamte Vertragslaufzeit festgestellt, ist die RNV verpflichtet, den Zuschuss in Höhe der festgestellten Überkompensation zurückzuzahlen.

- 8) Die gemäß den Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 erforderliche Anreizwirkung zur wirtschaftlichen Geschäftsführung ergibt sich aus den Wirtschaftsplanvorgaben sowie den Zuschussvorgaben dieses Vertrags im Zusammenwirken mit dem Vergütungssystem für die Geschäftsführung sowie die Führungskräfte der RNV. Die Anreizregelung zur Qualität ergibt sich aus den Qualitätsvorgaben der **Anlage 2** im Zusammenwirken mit der hieran gekoppelten Pönalenregelung.
- 9) Die Voraussetzungen und Rechtsfolgen des Zahlungsverzugs richten sich nach den jeweils geltenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

§ 7 Pönalisierung und Zuschussminderung

- 1) Entspricht das Verkehrsangebot nicht den vertraglichen Vereinbarungen, so sind die Aufgabenträger zur Pönalisierung bzw. Zuschussminderung berechtigt. Näheres ist in **Anlage 2** geregelt.
- 2) Jeder Aufgabenträger darf maximal 5 % der von ihm jährlich entrichteten Ausgleichszahlung (nur Betriebskostenzuschuss) als Pönale ziehen, soweit sein Verkehrsangebot betroffen ist.
- 3) Zuschussminderungen aufgrund von Zugausfällen ohne KOM-Ersatzverkehr unterliegen keiner finanziellen Deckelung.
- 4) Die Pönalen werden im Rahmen der Schlussabrechnung entsprechend den jeweiligen Zugkilometer-Anteilen auf die einzelnen Aufgabenträger verteilt.

§ 8 Tarife, Erlöse und Ausgleichsleistungen

- 1) Die RNV trägt das Erlörisiko während der Vertragslaufzeit.
- 2) Der RNV stehen die Verkehrserlöse, die ZRN Zuschüsse sowie sämtliche Ausgleichsleistungen nach § 6a AEG und die Schwerbehindertenzuschüsse zu.

¹ Vgl. zur „regelmäßigen Kontrolle“ Nr. 2.4.2. der Auslegungsleitlinien zur VO 1370/2007, Amtsblatt der Europäischen Union vom 29. März 2014, C 92/1.

- 3) Die Einnahmen, die ZRN Zuschüsse und die Ausgleichsleistungen nach § 6a AEG (alt) sowie die Schwerbehindertenzuschüsse sind in der Berechnung des Betriebskostenzuschusses des ZSPNV und der Kommunen enthalten.
- 4) Mit der jährlichen Schlussabrechnung werden die tatsächlich erzielten Fahrgelderlöse offengelegt.
- 5) Die RNV wendet die Tarife des VRN an.
 - a. Die Tarifangebote „Schönes-Wochenende-Ticket“, „Bahncard“ und „Rheinland-Pfalz-Ticket“ oder entsprechende Folgeangebote werden anerkannt.
 - b. Fahrkartenautomaten sowie Entwerter werden gemäß **Anlage 2** Punkt 7 aufgestellt.

§ 9 Wirksamkeit und Vertragslaufzeit

- 1) Dieser Vertrag hat eine Laufzeit bis zum 30.09.2022. Da ab dem Jahr 2020 Neufahrzeuge auf der RHB-Strecke zum Einsatz kommen könnten, erfolgt spätestens bis zum 30.09.2019, bezogen auf die Fahrzeugkosten, eine einvernehmliche Neufestsetzung der Zuschüsse nach § 6 Abs. 1 dieses Vertrags mit Wirkung für den Zeitraum 01.01.2020 bis 30.09.2022. Etwaige hieraus entstehende Erhöhungen der Zuschussätze dürfen nicht herangezogen werden, um Abbestellungen sowie sonstige Angebotseinschränkungen gemäß § 2 Abs. 4 und 5 dieses Vertrages vorzunehmen.
- 2) Hinsichtlich des SPNV-Streckenabschnitts 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“) abgeschlossen. Sofern Regelungen dieses Vertrags der Betrauungsvereinbarung widersprechen, gehen die Regelungen dieses Vertrags vor. Die Zuschusszahlung des Aufgabenträgers Stadt Ludwigshafen erfolgt für die durch diesen Vertrag auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Höhe nach entsprechend den Festlegungen dieses Vertrags. Die Abwicklung der Zuschusszahlung erfolgt allerdings nach Maßgabe der Betrauungsvereinbarung. Sofern durch die Betrauungsvereinbarung weitergehende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der RNV oder der VBL auferlegt werden, sind VBL und RNV berechtigt, über die Betrauungsvereinbarung gegebenenfalls weitergehende, über die Festlegungen dieses Vertrags hinausgehende, Zuschusszahlungen zu erhalten. Insofern erfolgt dann eine Überkompensationskontrolle entsprechend der Betrauungsvereinbarung.
- 4) Dieser Vertrag löst den zwischen der RNV sowie den Landkreisen Bad Dürkheim und Rhein-Pfalz-Kreis abgeschlossenen SPNV-Finanzierungsvertrag („Vertrag zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Allgemeinheit im SPNV auf dem Gebiet der Strecke Bad Dürkheim – Ludwigshafen-Ruchheim“) vom 30.09.2009 ab.

§ 10 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, werden die Aufgabenträger die zusätzlich anfallende Umsatzsteuer ab dem Zeitpunkt der Neuregelung tragen. Die Aufgabenträger haben dann das Recht, Angebotskürzungen in Höhe der zusätzlich anfallenden Umsatzsteuer entsprechend den Regelungen des § 2 Abs. 4 und 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 Mannheim.
- 7) Die folgenden Anlagen sind Bestandteil des Vertrages:
 - Anlage 1: Fahrplantabellen
 - Anlage 2: Qualität
 - Anlage 3: Theoretische Abschätzung der Zuschusszahlungen unter Zugrundelegung einvernehmlich getroffener Annahmen
 - Anlage 4: Förderbescheid „RHB 2010“
 - Anlage 5: Auswertung Fahrgastzahlen RHB-Binnennetz am Beispiel 2. HJ 2014

Im Januar 2016

Für den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

Dr. Winfried Hirschberger

– Verbandsvorsteher –

Für den Rhein-Pfalz-Kreis

Clemens Körner

– Landrat –

Für den Landkreis Bad Dürkheim

Hans-Ulrich Ihlenfeld

– Landrat –

Für die Stadt Ludwigshafen

Dr. Eva Lohse

– Oberbürgermeisterin –

Für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

Martin in der Beek

– Technischer Geschäftsführer –

Christian Volz

– Kaufmännischer Geschäftsführer –