

## **Vertrag**

zwischen

dem Land Berlin sowie dem Land Brandenburg

– nachfolgend "Aufgabenträger" genannt –

und

der S-Bahn Berlin GmbH

– nachfolgend „S-Bahn“ genannt –

Aufgabenträger einerseits und S-Bahn andererseits gemeinsam bezeichnet als "die Vertragspartner"

über die Durchführung von Interimsverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)  
auf den Linien S1, S15, S2, S25, S3, S5, S7, S75, S85 und S9/S45 der Berliner S-Bahn.

## Präambel

Gemäß den Gesetzen über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) in Berlin und Brandenburg ist die Sicherstellung einer dem öffentlichen Interesse entsprechenden Verkehrsbedienung im S-Bahnverkehr Aufgabe der Länder Berlin und Brandenburg.

Der aktuelle Verkehrsvertrag vom 27.08.2004 in der Fassung des Änderungsvertrages vom 11.10.2010 über die Erbringung von Verkehrsleistungen auf dem S-Bahn-Netz der Berliner S-Bahn endet im Jahr 2017. Auf dem Teilnetz „Ring“ ist die Erbringung von Verkehrsleistungen bereits durch Abschluss entsprechender Verkehrsverträge beauftragt. Auf den Linien S1, S15, S2, S25, S3, S5, S7, S75, S85 und S9/S45 der Berliner S-Bahn (Teilnetze „Stadtbahn“ und „Nord-Süd“) wird der Folgebetrieb bis zur Aufnahme der Verkehrsleistungen durch den/die in wettbewerblichen Verfahren zu findenden Anschlussbetreiber mit dem vorliegenden Vertrag sichergestellt.

Da nur die S-Bahn aktuell über Fahrzeuge verfügt, die technisch im Gleichstromnetz der Berliner S-Bahn eingesetzt werden können und entsprechende Fahrzeuge durch Dritte auch nicht rechtzeitig beschafft werden können, werden diese Leistungen direkt an die S-Bahn gemäß § 14 Abs. 4 Nr. 2 lit. b) und § 14 Abs. 6 VgV vergeben.

Im Interesse der individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger der Region Berlin-Brandenburg sowie zur Sicherstellung einer auch unter sozialen, umweltpolitischen und landesplanerischen Kriterien ausreichenden Verkehrsbedienung soll ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) gewährleistet werden.

Ferner soll den Belangen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität im Rahmen der bestehenden technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Möglichkeiten Rechnung getragen werden.

Planungsgrundlage sind der Nahverkehrsplan für das Land Berlin (2014 – 2018) und der Landesnahverkehrsplan für das Land Brandenburg (2013 – 2017) sowie deren Fortschreibungen und vergleichbare Vorgaben der Aufgabenträger und das zwischen den Vertragspartnern abgestimmte Betriebskonzept.

Angebotsseitig (Fahrplan, Qualitätsstandards) sollen sich die Verkehrsangebote im S-Bahnverkehr im Zusammenspiel mit den Angeboten der übrigen Verkehrsträger des ÖPNV im Raum Berlin zu einem ganzheitlichen Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ergänzen.

Tariflich sind die vertragsgegenständlichen Verkehrsangebote in den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) integriert.

Durch ein System des Leistungs- und Qualitätscontrolling, das durch die Aufgabenträger oder einen von diesen beauftragten Dritten durchgeführt wird, soll die im Vertrag geregelte Umsetzung der oben genannten Ziele sichergestellt werden.

Die Leistungen auf dem Teilnetz "Ring" werden im Zeitraum zwischen dem 15.12.2017 und der Aufnahme der vollen Betriebsleistung im für dieses Teilnetz vergebenen Verkehrsvertrag über die Durchführung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr auf den Linien S41, S42, S46, S47 und S8 der Berliner S-Bahn (SBR-VV), voraussichtlich bis zum 13. 10.2023, ebenfalls auf Basis eines Interimsvertrages mit Altfahrzeugen von der S-Bahn Berlin GmbH (SBI-VV) erbracht. Der eben genannte Vertrag enthält keine Regelungen zu verschiedenen Querschnittsleistungen des S-Bahn-Verkehrs, die für beide Interimsverträge zu erbringen sind. Diese Querschnittsleistungen – auch soweit sie sich auf Verkehrsleistungen nach dem Interimsvertrag I (SBI-VV) beziehen – werden ausschließlich auf Basis des hiesigen Interimsvertrages II (SBI II-VV) geregelt und vergütet.

Dieses vorausgeschickt, wird zwischen den Aufgabenträgern und der S-Bahn folgender öffentlich-rechtlicher Verkehrsvertrag geschlossen:

## Inhalt

Präambel.....	2
Abschnitt 1. Grundlagen der wechselseitigen Vertragsbeziehungen.....	6
§ 1 Vertragsgrundlagen.....	6
§ 2 Begriffsdefinitionen und Abkürzungen .....	6
§ 3 Grundsätze der Zusammenarbeit .....	8
§ 4 Einhaltung sozialer Verpflichtungen.....	13
§ 5 Qualitätsanforderungen Umwelt .....	15
§ 6 Haftung der Aufgabenträger .....	15
§ 6a Leistungsänderungen .....	16
§ 6b Zusatzanforderungen an die Fahrzeuge der Baureihen 481 und 482 .....	18
Abschnitt 2 Tarif, Einnahmenaufteilung und Vertrieb .....	19
§ 7 Tarif.....	19
§ 8 Einnahmenaufteilung.....	22
§ 9 Vertrieb durch die S-Bahn als Vertriebsdienstleister (VDL).....	24
§ 10 Vertrieb durch den Folge-VDL im Bereich der Interimsverkehre .....	26
§ 11 Abrechnung der kassentechnischen Einnahmen aus dem Vertrieb des Folge-VDL im Bereich der Interimsverkehre .....	29
§ 12 Mitwirkung der S-Bahn am Vertrieb des Folge-VDL im Bereich der Interimsverkehre.....	30
§ 13 Auf den Vertrieb des Folge-VDL im Bereich der Interimsverkehre bezogene Obliegenheiten der Aufgabenträger und Haftung der Aufgabenträger .....	32
Abschnitt 3 Verkehrsleistungen und Nebenleistungen .....	33
Unterabschnitt 3.1 Leistungspflichten .....	33
§ 14 Verkehrsangebot .....	33
§ 15 Infrastruktur .....	37
§ 16 Fahrplan .....	44
§ 17 Qualität, Kundenzufriedenheit .....	51
§ 18 Sicherheit, Service, Fahrausweiskontrollen .....	52
§ 19 Marketing, Werbung, Öffentlichkeitsarbeit .....	53
§ 20 Fahrgastinformation.....	57
§ 21 Fahrgastrechte .....	59
§ 22 Nebenpflichten .....	60
§ 23 Berichte .....	61
§ 24 Nachbesserungspflicht bei Leistungsmängeln.....	65

Unterabschnitt 3.2 Vergütung, Leistungsstörungen, Vertragsstrafen .....	67
§ 25 Preisprüfung .....	67
§ 26 Ex ante Überkompensationskontrolle .....	67
§ 27 Ex post Überkompensationskontrolle.....	67
§ 28 Grundsätze der Finanzierung .....	70
§ 29 Vergütung des Ersatzverkehrs.....	74
§ 30 Festlegung der abzuziehenden Einnahmen.....	74
§ 31 Infrastrukturkosten.....	76
§ 32 Abzüge wegen nicht vertragsgerechter Leistung .....	77
§ 33 Vertragsstrafen.....	80
Abschnitt 4 Zahlungsmodalitäten.....	82
§ 34 Grobprüfung der Daten und Berichte der S-Bahn .....	82
§ 35 Abschlagszahlungen .....	83
§ 36 Jahresschlussrechnung .....	86
Abschnitt 5 Laufzeit, Beendigung und abschließende Regelungen.....	90
§ 37 Laufzeit, Inkrafttreten und Kündigung .....	90
§ 38 Erstattung remanenter Kosten .....	91
§ 38a Erstattung Wagniskosten Vertrieb .....	95
§ 39 Schutzrechte, Nutzungsrechte.....	96
§ 40 Schlussbestimmungen .....	97
§ 41 Vertragsbestandteile.....	99

## Abschnitt 1. Grundlagen der wechselseitigen Vertragsbeziehungen

### § 1 Vertragsgrundlagen

- (1) Die Länder Berlin und Brandenburg sind Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Sie können sich zur Durchführung ihrer Aufgaben sowie der Wahrnehmung der Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag Dritter bedienen.
- (2) Gegenstand des Vertrages sind der Umfang und die Qualität der von der S-Bahn zu erbringenden Verkehrsleistungen der Personenbeförderung auf den Linien S1, S15, S2, S25<sup>1</sup>, S3, S5, S7, S75, S85 und S9/S45 des Berliner S-Bahn-Netzes ab dem 15.12.2017 (im Folgenden auch abgekürzt als „Verkehrsleistungen“ bezeichnet) nebst Nebenleistungen (z. B. Instandhaltung der hierfür erforderlichen S-Bahn-Fahrzeuge) sowie verschiedene Querschnittsleistungen für diesen Vertrag und auch für den SBI-VV auf der einen Seite sowie die Bemessung der dafür von den Aufgabenträgern zu leistenden finanziellen Beiträge auf der anderen Seite.
- (3) Es handelt sich bei diesem Vertrag um einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gemäß Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/07.
- (4) Die S-Bahn ist als Eisenbahnverkehrsunternehmen Trägerin der sich aus Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten als Eisenbahnunternehmen. Ihr obliegt die ordnungsgemäße Durchführung der Verkehrsangebote. Sie ist Vertragspartnerin der Reisenden und haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen für deren Schäden.
- (5) Die S-Bahn hat Versicherungsverträge in dem für Eisenbahnunternehmen jeweils gesetzlich vorgeschriebenen Umfang abzuschließen. Dies sind insbesondere Betriebshaftpflicht-, Personenschutz- und Unfallversicherungen. Das Vorliegen eines solchen Versicherungsschutzes hat die S-Bahn den Aufgabenträgern auf schriftliches Verlangen zu belegen.

### § 2 Begriffsdefinitionen und Abkürzungen

**Feiertage:** Neujahrstag, Karfreitag, Ostermontag, 1. Mai, Himmelfahrtstag, Pfingstmontag, 3. Oktober, 1. und 2. Weihnachtstag

**Leerfahrten:** Leerfahrten im Sinne dieses Vertrages sind nur solche Fahrten ohne Beförderung von Fahrgästen, die unmittelbar im Vor- und Nachlauf zu einer Fahrgastfahrt durchgeführt werden.

---

<sup>1</sup> Für die Zwecke der Fahrgastinformation und der Vertragsabwicklung, dürfen Züge der Tageszuggruppe der S25 als „S26“ bezeichnet werden.

**Zuggruppe:** Eine Zuggruppe wird einvernehmlich mit dem Ziel der Vereinfachung betrieblicher Abläufe als betriebliche Einheit einer Gruppe von Zügen mit bestimmten Merkmalen, definiert. Zwei oder mehr Züge, die planmäßig innerhalb einer bestimmten Einsatzzeit auf dem gleichen Laufweg und im festen Takt verkehren, können eine Zuggruppe bilden. Jede Zuggruppe wird immer genau einer Linie zugeordnet. Eine Linie kann mehrere Zuggruppen umfassen.

**Abkürzungsverzeichnis:**

AgV MoVe: Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister

BB: Beförderungsbedingungen

BGB: Bürgerliches Gesetzbuch

BerAVG: Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetz

BR: Baureihe

BR 481: Fahrzeuge der Baureihen 481 und 482

CG: Controlling Gruppe

EAV: Einnahmenaufteilungsvertrag

EBE: erhöhtes Beförderungsentgelt

EIBV: Eisenbahninfrastruktur- Benutzungsverordnung

EIU: Eisenbahninfrastrukturunternehmen

EVG: Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

EVU: Eisenbahnverkehrsunternehmen

FFV: Frauenförderverordnung des Landes Berlin

GBV: Geschäftsbesorgungsvertrag mit DB Station & Service AG

GV: Grundvergütung

GWB: Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen

HGB: Handelsgesetzbuch

HIM: HAFAS-Informationsmanager

HVZ: Hauptverkehrszeit

INBP: Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe

IRS: Inforufsäule

KiS: Servicepersonal: Kundenbetreuer i. S. der Anlage SI

LeiDis: Leitsystem Disposition der Betriebszentrale

moA: Servicepersonal: mobile Aufsichten i. S. der Anlage SI

NIS: Notruf- und Infosäule

NV: Nachtverkehr

NVZ: Nebenverkehrszeit

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr

SBI-VV:	Mit Zuschlag vom 22.09.2016 direkt vergebener Verkehrsvertrag über die Durchführung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf den Linien S41, S42, S46, S47 und S8 der Berliner S-Bahn.
SBI II-VV:	Hiesiger, direkt vergebener Verkehrsvertrag für die Durchführung von Interimsverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf den Linien S1, S15, S2, S25, S3, S5, S7, S75, S85 und S9/S45 der Berliner S-Bahn
SBR-VV:	Mit Zuschlag vom 21.12.2015 wettbewerblich vergebener Verkehrsvertrag über die Durchführung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf den Linien S41, S42, S46, S47 und S8 der Berliner S-Bahn.
SGB:	Sozialgesetzbuch
SNB:	Schienennetz-Nutzungsbedingungen
SÖP:	Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V.
SPNV:	Schienenpersonennahverkehr
SPS:	Stationspreissystem
SVZ:	Schwachverkehrszeit
TBNE:	Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
TPS:	Trassenpreissystem
VBB:	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VDL:	Vertriebsdienstleister
VDV:	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VOL/B:	Verdingungsordnung für Leistungen Teil B
Vz:	Viertelzug
Vzkm:	Viertelzugkilometer
VzP:	Vollzeitpersonale
Zkm:	Zugkilometer

### § 3 Grundsätze der Zusammenarbeit

- (1) Mit der vertraglichen Zusammenarbeit wird das gemeinsame Ziel verfolgt, die Marktposition des ÖPNV insbesondere gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu stärken. Dieses Ziel ist durch einen effizient organisierten, wirtschaftlich produzierten, an den Fahrgastbedürfnissen ausgerichteten und Betreiber übergreifend integrierten ÖPNV zu erreichen.
- (2) Die Vertragspartner werden zur Erreichung des gemeinsamen Ziels gemäß Abs. 1 wie folgt zusammenarbeiten:



- Informationen mit Relevanz für die Erreichung des in Abs. 1 beschriebenen Ziels werden sich die Vertragspartner wechselseitig zukommen lassen.
  - Die Vertragspartner werden in geeigneter Weise in der Öffentlichkeit gemeinsam für die Zielerreichung eintreten.
  - Auch bei streitigen Fragen haben die Vertragspartner stets das gemeinsame Ziel gemäß Abs. 1 zu berücksichtigen
- (3) Auch bei einer künftigen Neuorganisation des Nahverkehrsmarktes werden die Aufgabenträger dafür sorgen, dass die S-Bahn ihre Anliegen in geeigneter Weise fachlich vertreten kann. Dieses betrifft insbesondere die Besetzung von durch die Aufgabenträger oder einen durch diese beauftragten Dritten einberufenen fachlichen Ausschüssen und die Präsenz in einem möglichen Fahrgastbeirat. Im Gegenzug ist die S-Bahn verpflichtet, zur Arbeitsfähigkeit derartiger Gremien durch kompetente Präsenz bei Sitzungen beizutragen.
- (4) Die S-Bahn wird die Aufgabenträger auf alle negativen Folgen für den S-Bahnverkehr, die durch Bestellungen, Weisungen, Empfehlungen und sonstige Erklärungen der Aufgabenträger entstehen können, ausdrücklich hinweisen, soweit diese negativen Folgen für die S-Bahn erkennbar sind, und Alternativvorschläge unterbreiten. Der Sorgfaltsmaßstab ist hierbei diejenige Sorgfalt, die die S-Bahn in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt (§ 277 BGB).
- (5) Die S-Bahn integriert ihre vertragsgegenständlichen Leistungen in den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und kooperiert dazu vollumfänglich mit den Aufgabenträgern, der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH) sowie den anderen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen. Dazu gehört insbesondere die Anwendung des „Gemeinsamen Tarifs der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif)“, die Unterzeichnung des Einnahmenaufteilungsvertrages für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg in der jeweils gültigen Fassung sowie die Teilnahme an Einnahmenaufteilungsverfahren und die konstruktive Mitwirkung in den Gremien der VBB GmbH, entsprechend **Anlage GR**.

Die S-Bahn stellt in ihrem gesamten öffentlichen Auftritt die vertragsgegenständlichen S-Bahn-Teilnetze als integrale Bestandteile eines gesamthaft organisierten ÖPNV in der Hauptstadtregion dar. Für die Fahrplanauskunft der Fahrgäste nutzt die S-Bahn vorrangig die integrierten Fahrplanmedien der VBB GmbH, in denen Daten zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln der Hauptstadtregion bereitgestellt werden.

Weitere Einzelheiten zu den Kooperationspflichten der S-Bahn sind in diesem Vertrag geregelt.

- (6) Die Aufgabenträger berichten generell über die Erfüllung der vertraglichen Pflichten und die Erreichung der mit dem Vertrag angestrebten Ziele in der Öffentlichkeit und gegenüber den Parlamenten. Spezielle Berichtspflichten können sich aus der parlamentarischen Kontrolle über die Tätigkeit der Verwaltung ergeben (z. B. Große/Kleine Anfragen). Die S-Bahn wird die Aufgabenträger bei der Erfüllung der Berichtspflichten und auch im Hinblick auf anderweitige Instrumente der parlamentarischen Kontrolle (z. B. Anhörungen) unterstützen, soweit dies objektiv erforderlich ist, damit die Aufgabenträger ihren Aufgaben nachkommen können.

- (7) Die Aufgabenträger sind zur Veröffentlichung der tatsächlichen Leistungsqualität der S-Bahn zusammen mit den vereinbarten Zielwerten, insbesondere im Internet, in den Berichten des VBB, in Berichten an die Verkehrsausschüsse des Berliner Abgeordnetenhauses und des Brandenburger Landtages berechtigt. Die Aufgabenträger dürfen alle Daten und Berichte für ihre Zwecke (inkl. vorbereitender Erhebungen und Befragungen) und die damit verbundene Öffentlichkeitsarbeit verwenden. Insbesondere gelten diese nicht als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse der S-Bahn.
- (8) Die Aufgabenträger dürfen Informationen über die vertragsgegenständliche Verkehrsleistung bei der Durchführung künftiger Vergabeverfahren zugrunde legen und bei sonstigen Handlungen, die der Aufgabenerfüllung der Aufgabenträger auch über diesen Vertrag hinaus dienen, verwenden, soweit dies für eine ordnungsgemäße Leistungsbeschreibung oder zur Erfüllung der Aufgaben der Aufgabenträger erforderlich ist. Im Rahmen künftiger Vergabeverfahren dürfen Informationen, wie z. B. die Verkehrsnachfrage, die Zuverlässigkeit, die Pünktlichkeit oder die Fahrgastzufriedenheit an die Bewerber weitergegeben werden.
- (9) Die Aufgabenträger sind berechtigt, in den Zügen der S-Bahn eigene Verkehrserhebungen und Befragungen, Werbe- und Promotionsaktionen sowie Qualitätsprüfungen vorzunehmen oder durch Dritte vornehmen zu lassen. Die S-Bahn stellt dazu auf Verlangen die notwendigen Betretungsausweise aus, um die ausführenden Personen gegenüber dem Personal der S-Bahn zu legitimieren. Das Einholen einer speziellen Genehmigung von der S-Bahn für Erhebungen, Befragungen, Aktionen und Prüfungen ist darüber hinaus nicht erforderlich. Bei dem Dritten darf es sich nicht um einen Konkurrenten der S-Bahn und um kein Unternehmen handeln, das ein wirtschaftliches Interesse am unternehmerischen Erfolg eines Konkurrenten der S-Bahn hat. Außerdem dürfen die bei dem Beauftragten handelnden natürlichen Personen kein unmittelbares wirtschaftliches Interesse am Erfolg eines Konkurrenten der S-Bahn haben.
- (10) Die Aufgabenträger können eine federführende Person zur Wahrnehmung ihrer Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag, insbesondere für die Vertragsumsetzung und -abrechnung benennen (Beauftragter). Insoweit handelt der Beauftragte als Vertreter der Aufgabenträger. Handlungen des Beauftragten wirken für und gegen die Aufgabenträger. Er ist zur Entgegennahme von jedweden Willenserklärungen im Zusammenhang mit der Vertragsumsetzung und -abrechnung bevollmächtigt. Abs. 9 Sätze 4 und 5 gelten für den Beauftragten entsprechend. Soweit der S-Bahn keine Abweichungen hiervon schriftlich angezeigt werden, fungiert die VBB GmbH als Beauftragter.
- (11) Die S-Bahn verwendet zur Kommunikation mit den Aufgabenträgern gängige Informations- und Datenübermittlungswege und Software, die mindestens den jeweils allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Die Kosten für die eigene Kommunikationstechnik und die Übertragung trägt in jedem Fall die S-Bahn. Die Aufgabenträger und die S-Bahn werden sich zu den jeweiligen fachlichen Ansprechpersonen, deren Erreichbarkeit und generell zu den Kommunikationswegen und -abläufen im Vertragsmanagement austauschen und Festlegungen treffen.

- (12) Die S-Bahn erfüllt ihre Verpflichtungen in dem Bewusstsein, dass die von ihr auf Basis dieses Vertrages zu erbringenden Verkehrsleistungen Teil eines S-Bahn-Gesamtsystems sind und dass die Aufgabenträger in Erfüllung ihrer Aufgaben zur Daseinsvorsorge ein elementares Interesse an der Funktionsfähigkeit dieses Gesamtsystems haben. Die S-Bahn berücksichtigt deshalb im Rahmen des Zumutbaren die Erfordernisse des Gesamtsystems und kooperiert mit den Betreibern der auf Basis anderer Verträge zu erbringenden Verkehrsleistungen. Die S-Bahn unterstützt die Aufgabenträger in diesem Rahmen bei der Lösung ggf. auftretender Kollisionslagen. Entstehen der S-Bahn bei der Erfüllung dieser Pflichten zusätzliche Kosten, werden diese durch die Aufgabenträger entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.
- (13) Ein Ereignis gilt als höhere Gewalt, wenn es sich um ein außergewöhnliches, betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis handelt, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung nicht vorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit von der S-Bahn als gewöhnliches Ereignis hinzunehmen ist (vgl. die anerkannte Definition zum Begriff der höheren Gewalt im Sinne des § 1 Abs. 2 Haftpflichtgesetz).
- Die Nicht- oder Schlechterfüllung von Leistungen von Vertragspartnern der S-Bahn, die zum DB Konzern gehören, z. B. von Infrastrukturunternehmen, oder von sonstigen natürlichen oder juristischen Personen, deren Leistungen die S-Bahn im Zusammenhang mit diesem Verkehrsvertrag in Anspruch nimmt, und ein Streik stellen nach der für diesen Vertrag geltenden Definition keinen entsprechenden Eingriff bzw. keine Beeinträchtigung durch Dritte dar. Vorstehender Satz gilt nicht, wenn die Nicht- oder Schlechterfüllung des Vertragspartners der S-Bahn wiederum auf höherer Gewalt i. S. dieses Absatzes bzw. auf Eingriffen oder Beeinträchtigungen durch Dritte i. S. dieses Absatzes beruht.
- (14) Die Aufgabenträger sind berechtigt, diesen Vertrag ganz oder teilweise im Internet zu veröffentlichen.
- (15) Die Abtretung von Forderungen aus diesem Vertrag ist nur mit Zustimmung des jeweils anderen Vertragspartners/ der jeweils anderen Vertragspartner zulässig.
- (16) Die Aufgabenträger sind berechtigt, selbst, durch ihren Beauftragten nach Abs. 10 oder durch Gutachter Kontrollen bezüglich der vertragskonformen Leistungsdurchführung nach den nachstehenden Maßgaben vorzunehmen; die bahnbetrieblichen Sicherheitsanforderungen sind zu beachten. Die S-Bahn unterstützt die Kontrollen im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten.

Die Aufgabenträger können die Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen, den Zustand der Fahrzeuge, der Werkstatt, die Instandhaltung der Fahrzeuge im Sinne der DIN 31051, die Maßnahmen zur Umsetzung der zusätzlichen Fahrzeuganforderungen hinsichtlich der BR 481 und BR 482 und die Betriebsabläufe kontrollieren und dazu eine eigene Dokumentation bzw. Beweissicherung erstellen. Sie können dazu Kontrollbegehungen in den Fahrzeugen, Betriebsanlagen und Diensträumen der S-Bahn und sämtlicher von dieser zur Erfüllung ihrer Leistungen unmittelbar oder mittelbar eingebundenen Nachunternehmer zu üblichen Betriebszeiten ohne Vorankündigung durchführen, diese betreten und in Augenschein nehmen und in sämtliche für die Überprüfung der vertragskonformen Leistungsausführung relevante Unterlagen Einsicht nehmen. Bei der Einsichtnahme in Unterlagen unterstützt die S-Bahn die Aufgabenträger, indem sie die von den Aufgabenträgern gewünschten Unterlagen zur Einsicht bereit stellt bzw. die Einsichtnahme am Computer gewährt. Kopien sind nach ausdrücklicher Genehmigung durch die S-Bahn bzw. deren unmittelbar oder mittelbar eingebundenen Nachunternehmer zulässig.

Durch die Ausübung der Überwachungs- und Kontrollrechte darf die Vertragserfüllung durch die S-Bahn nicht beeinträchtigt werden. Für Kontrollen an den Fahrzeugen und in den Werkstätten teilt die S-Bahn den Aufgabenträgern mit, ob und wann die Überprüfungen so durchgeführt werden können, dass sie sich nicht negativ auf die Verfügbarkeit der Fahrzeuge für die Durchführung des Betriebsprogramms und des Instandhaltungsprogramms auswirken. Dabei kann die S-Bahn auch einen abweichenden Zeitpunkt vorschlagen. Sofern die Aufgabenträger den entsprechenden Vorschlag nicht annehmen und die Prüfungen gleichwohl zu dem beabsichtigten Zeitpunkt durchführen oder sich nicht vermeiden lässt, dass sich die Überprüfungen negativ auf die Verfügbarkeit der Fahrzeuge für die Durchführung des Betriebsprogramms und des Instandhaltungsprogramms auswirken, wird die S-Bahn von hieraus resultierenden Abzügen für Nicht- oder Schlechtleistungen freigestellt.

Soweit ausgeschlossen werden kann, dass dadurch das Prüfergebnis beeinflusst wird, sind Kontrollen mindestens 48 Stunden im Voraus in Textform an eine von der S-Bahn zu benennende Adresse seitens der Aufgabenträger nach Zeitpunkt, Art und Umfang anzukündigen.

Im Zuge der Kontrollen offen gelegte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der S-Bahn und der Nachunternehmer werden vertraulich behandelt; bei Missbrauch haften die Aufgabenträger. Anderweitige Bestimmungen zu Veröffentlichungs- oder Weitergaberechten der Aufgabenträger bleiben davon unberührt. Im Zuge der Kontrollen müssen datenschutzrechtliche Anforderungen beachtet werden.

Die S-Bahn vereinbart mit ihren in die Erfüllung ihrer Leistungen eingebundenen Nachunternehmern den Vorgaben der vorstehenden Unterabsätze entsprechende Rechte der Aufgabenträger zu Kontrollbegehungen.

Die S-Bahn hat sicherzustellen, dass den Aufgabenträgern oder deren Gutachtern bei Vorliegen eines gültigen Fahrscheins ungehinderter Zutritt zu den Fahrzeugen gewährt wird.

Die im Zuge der Kontrollen festgestellten Mängel werden von einer von den Aufgabenträgern zur Durchführung dieser Kontrollen eingesetzten Person protokolliert und unterzeichnet. Festgestellte Mängel werden der S-Bahn unter Angabe der feststellenden Personen und des Sachverhalts schriftlich mitgeteilt. Die S-Bahn nimmt zu der Mitteilung der Aufgabenträger nach dem vorangehenden Satz schriftlich Stellung. Sie wird in der Stellungnahme darstellen, welche Mängel sie anerkennt und wie sie diese abstellen wird und welche Mängel aus Sicht der S-Bahn aus welchen Gründen unzutreffend festgestellt worden sind. Die Mängel nach den Übermittlungen der Aufgabenträger gelten als zugestanden, wenn die S-Bahn nicht innerhalb von einem Monat nach Zugang des Berichtes bestreitet, dass diese vorgelegen haben. Die Fristenregelung in § 34 Abs. 3 bleibt hiervon unberührt.

Die Aufgabenträger sind berechtigt, begründete Einwendungen gegen die von der S-Bahn erstellten Berichte, die übermittelten Daten sowie gegen Gutachten, Rechnungen und sonstige Aufstellungen und Erhebungen der S-Bahn zu erheben und die S-Bahn unter Setzung einer angemessenen Nachfrist zur Korrektur der Angaben aufzufordern, wenn den Aufgabenträgern aus eigenen Kontrollen oder aus anderen Quellen Beweismittel vorliegen, die den Angaben der S-Bahn entgegenstehen. Die S-Bahn hat innerhalb der angemessenen Nachfrist zu den Einwendungen Stellung zu nehmen. Hierbei ist darzustellen, welchen Einwendungen der Aufgabenträger durch Ergänzungen bzw. Korrekturen der Angaben der S-Bahn abgeholfen wird und welche Einwendungen aus Sicht der S-Bahn aus welchen Gründen unzutreffend sein sollen. Gibt die S-Bahn keine fristgemäße Stellungnahme ab, gelten die Einwendungen der Aufgabenträger als anerkannt.

Die Aufgabenträger erhalten von der S-Bahn zum Zwecke der Wahrnehmung von Kontrolltätigkeiten auf Anforderung jeweils bis zu vier übertragbare Fahrberechtigungs- ausweise zur uneingeschränkten und unentgeltlichen Nutzung der im Rahmen dieses Vertrages erbrachten SPNV-Leistungen.

Die in den sonstigen Vertragsbestandteilen festgelegten Kontrollrechte ergänzen die vorstehenden Regelungen.

#### **§ 4 Einhaltung sozialer Verpflichtungen**

- (1) Die S-Bahn verpflichtet sich bei der Ausführung der vertragsgegenständlichen Leistungen,
  1. ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die bei der Ausführung der Leistung eingesetzt werden, hierfür mindestens nach den hierfür jeweils geltenden Entgelttarifen zu entlohnen. Dies sind für die „Kernleistung“ der betrieblichen Aufgaben / Fahrbetriebsleistung der Branchentarifvertrag für den SPNV in Deutschland zwischen dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e. V. (AgV MoVe und "G6") und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) (Branchentarifvertrag SPNV) sowie die diesen ergänzenden Tarifverträge der AgV MoVe; für Leistungen außerhalb betrieblicher Aufgaben/ Fahrbetriebsleistungen die Tarifvereinbarungen auf Unternehmensebene oder Tarifvereinbarungen für das betreffende Marktsegment;

2. sofern kein Tarifvertrag oder eine Tarifvereinbarung auf Unternehmensebene oder für das betreffende Marktsegment nach Ziffer 1 einschlägig ist oder ein solcher das Mindest-Stundenentgelt nach den jeweils aktuellen Vorgaben des § 1 Abs. 4 BerlAVG unterschreitet, ihren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern (ohne Auszubildende) mindestens ein Stundenentgelt nach den jeweils aktuellen Vorgaben des § 1 Abs. 4 BerlAVG zu bezahlen;
  3. die von ihr beauftragten Nachunternehmer oder einen von ihr oder einem Nachunternehmer beauftragten Verleiher zu verpflichten, seinen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern mindestens die Arbeitsbedingungen zu gewähren, die die S-Bahn selbst nach Ziffer 1. bzw. 2. einzuhalten hätte;
  4. sicherzustellen, dass die o. a. Verpflichtungen auf einen von ihr beauftragten Nachunternehmer oder auf einen von ihr oder von einem Nachunternehmer beauftragten Verleiher jeweils schriftlich übertragen wird und den Aufgabenträgern auf Verlangen die schriftlichen Übertragungen nachzuweisen;
  5. sicherzustellen, dass die beauftragten Nachunternehmer ihrerseits den von ihnen beauftragten Nachunternehmern oder den von ihnen beauftragten Verleihern die o. a. Verpflichtungen jeweils schriftlich übertragen und diese verpflichten, den Aufgabenträgern auf Verlangen die schriftlichen Übertragungen nachzuweisen.
- (2) Die S-Bahn verpflichtet sich bei der Ausführung der vertragsgegenständlichen Leistungen weiterhin,
1. das geltende Gleichbehandlungsrecht zu beachten, insbesondere ihren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern bei gleicher oder gleichwertiger Arbeit gleiches Entgelt zu zahlen (tarifvertragliche Regelungen bleiben davon unberührt);
  2. die Maßnahme bzw. die Maßnahmen der Frauenförderung und/oder der Förderung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie im Sinne von § 2 Frauenförderverordnung des Landes Berlin (FFV) durchzuführen, zu der/denen sie sich ausweislich ihrer Eigenerklärung nach **Anlage FF** verpflichtet hat;
  3. sicher zu stellen, dass zur Vertragserfüllung eingeschaltete Nachunternehmer sich nach Maßgabe des § 3 FFV zur Durchführung von Maßnahmen gemäß § 2 FFV und zur Einhaltung der Verpflichtungen nach § 4 FFV bereit erklären. Eine Verletzung dieser Verpflichtung durch den Nachunternehmer wird der S-Bahn zugerechnet.
- (3) Die Aufgabenträger dürfen zu Kontrollzwecken Einblick in die Entgeltabrechnungen der S-Bahn und der weiteren ausführenden Unternehmen, in die Unterlagen über die Abführung von Steuern und Beiträgen an in- und ausländische Sozialversicherungsträger, in die Unterlagen über die Abführung von Beiträgen an in- und ausländische Sozialkassen des Baugewerbes und in die zwischen den ausführenden Unternehmen abgeschlossenen Verträge nehmen. Die ausführenden Unternehmen haben ihre Beschäftigten auf die Möglichkeit solcher Kontrollen schriftlich hinzuweisen. Die ausführenden Unternehmen haben vollständige und prüffähige Unterlagen zur Prüfung nach Satz 1 bereitzuhalten und auf Verlangen den Aufgabenträgern vorzulegen. Die Unterlagen können von der S-Bahn in anonymisierter oder pseudonymisierter Form zur Verfügung gestellt werden, soweit die Einhaltung der Verpflichtungen aus Abs. 1 und Abs. 2 dennoch von den Aufgabenträgern geprüft werden kann.

## § 5 Qualitätsanforderungen Umwelt

- (1) Produkte, deren Inverkehrbringen oder Verwendung nach den Vorschriften des europäischen Gemeinschaftsrechts oder des deutschen Rechts aus Gründen des Umwelt- oder Gesundheitsschutzes unzulässig sind, dürfen nicht zur Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen gezielt angeschafft werden. Weiterhin dürfen bei der Instandhaltung der Fahrzeuge im Sinne der DIN 31051 und bei den Maßnahmen zur Umsetzung der zusätzlichen Fahrzeuganforderungen hinsichtlich der BR 481 und 482 keine Produkte, die in der **Anlage UM** aufgeführt sind, nach Maßgabe der Regelungen der Anlage UM eingesetzt werden.
- (2) Die S-Bahn muss mit ihrem Stromlieferanten einen Vertrag abschließen, nach dem der elektrische Strom, der für die Auftragsdurchführung benötigt wird, vollständig aus erneuerbaren Energien stammt. Dieses ist über Herkunftsnachweise, die im Herkunftsnachweisregister des Umweltbundesamtes gelistet sind nachzuweisen. Der Nachweis muss auch die Regel- und Ausgleichsenergie erfassen. Die Zuordnung des Nachweises auf die Strommengen des hiesigen Auftrags ist entbehrlich, wenn der Nachweis die Strommengen für die Auftragsdurchführung aller von der S-Bahn abgeschlossenen Verkehrsverträge umfasst.
- (3) Die Aufgabenträger haben das Recht vorzugeben, aus welchen Quellen bzw. Art der Anlagen die erneuerbare Energie stammen soll. Entstehen der S-Bahn bei der Erfüllung dieser Pflicht zusätzliche Kosten, werden diese durch die Aufgabenträger entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.

## § 6 Haftung der Aufgabenträger

Eine gesamtschuldnerische Haftung der Aufgabenträger (§ 421 BGB) wird durch diesen Vertrag nicht begründet. Die Aufgabenträger haften gegenüber der S-Bahn grundsätzlich als Teilschuldner. Dabei haftet das Land Berlin zu 87 % und das Land Brandenburg zu 13 %. Für die Erfüllung unteilbarer vertraglicher Leistungen haftet jeder Aufgabenträger allein. Jeder Aufgabenträger haftet vollumfänglich für eigenes Verschulden. Die Aufgabenträger müssen sich das Verschulden der von ihnen zur Durchführung des Vertrages eingeschalteten Dritten wie eigenes Verhalten zurechnen lassen.

## § 6a Leistungsänderungen

- (1) Soweit an anderer Stelle dieses Vertrages keine spezielleren Anforderungen an die Fristen zur Umsetzung der Änderungen der vertraglich geschuldeten Leistungen aufgestellt sind, sind Änderungen der Leistungen der S-Bahn von dieser in hierfür nach der Bestellung der Aufgabenträger objektiv ausreichender Frist auszuführen. Änderungsvorschläge und eine Bestellung von Leistungsveränderungen durch die Aufgabenträger können auch im Zeitraum bis zur Betriebsaufnahme der Verkehrsleistungen erfolgen. Für die Durchführung des in den Abs. 2 und 3 beschriebenen Verfahrens über Änderungsvorschläge und -verlangen kann die S-Bahn keine Ansprüche auf Vergütung oder Verlängerung der vereinbarten Ausführungsfristen geltend machen.
- (2) Vorschläge für Leistungsänderungen können sowohl die Aufgabenträger als auch die S-Bahn aussprechen. Sie sind dem anderen Vertragspartner in Textform vorzulegen. Mögliche Änderungsvorschläge sind unabhängig davon, ob sie später zur Leistungsänderung führen, in einer zwischen den Vertragspartnern abzustimmenden Liste zu dokumentieren und fortlaufend zu nummerieren. Ein Vorschlag zur Leistungsänderung stellt – unabhängig von wem er gestellt wird – keine Anordnung auf Unterbrechung oder gar Änderung der vertraglichen Leistungen dar. Die S-Bahn hat vielmehr bis zur Anordnung einer Leistungsänderung die vertraglichen Leistungen fortzusetzen, ohne dass sie sich wegen des Vorschlags zur Leistungsänderung auf eine Behinderung oder eine Erschwernis berufen kann.
- (3) Die S-Bahn hat einen Änderungsvorschlag der Aufgabenträger unverzüglich nach Zugang des Vorschlages zu analysieren. Die S-Bahn teilt den Aufgabenträgern im Anschluss unverzüglich mit, ob ihr die Umsetzung des Änderungsvorschlages unzumutbar ist (§ 2 Nr. 1 VOL/B), sie Bedenken gegen die Leistungsänderung hat (§ 2 Nr. 2 Satz 1 VOL/B) oder ob sie glaubt, durch die Leistungsänderung in der ordnungsgemäßen Ausführung der Leistung behindert zu werden (§ 5 Nr. 1 Satz 1 VOL/B).
- (4) Verlangen die Aufgabenträger eine Änderung der von der S-Bahn geschuldeten Leistung, wird die kalenderjährliche Vergütung nach den die Leistungsänderung regelnden Vorschriften dieses Vertrages angepasst. Muss die S-Bahn zur Umsetzung der Leistungsveränderung Güter (z. B. Vertriebsinfrastruktur) beschaffen, informiert die S-Bahn vor Auslösung der eigenen Bestellung der Güter die Aufgabenträger über die Höhe der für die Beschaffung anfallenden Kosten und holt auf dieser Grundlage die Zustimmung der Aufgabenträger zur Beschaffung ein.



- (5) Die S-Bahn hat die durch die Leistungsveränderung entstehenden Kostenerhöhungen oder -minderungen gegenüber den Aufgabenträgern im Einzelnen darzulegen. Beruft sie sich auf Kostenerhöhungen, ist sie hierfür nachweispflichtig. Die S-Bahn ist des Weiteren zur weitest gehenden Minderung ihrer Aufwendungen verpflichtet. Sie muss sich bei der Anpassung der Vergütung dasjenige anrechnen lassen, was sie unter Verstoß gegen diese Minderungspflicht nicht erspart oder durch eine anderweitige Verwendung ihrer Betriebsmittel oder ihres Personals erwirbt oder böswillig zu erwerben unterlässt. Muss die S-Bahn zur Umsetzung der Leistungsveränderung Güter beschaffen, sind ihr die hieraus entstehenden Kosten im Jahr der Beschaffung vollumfänglich zu ersetzen. Die S-Bahn ist nach Beendigung des hiesigen Vertrages zur unentgeltlichen Übereignung dieser Güter an die Aufgabenträger oder an einen von diesen benannten Dritten verpflichtet.
- (6) Die Aufgabenträger können die Angaben der S-Bahn nach Abs. 5 durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer oder eine andere fachkundige Person (beide im Folgenden: Sachverständiger) überprüfen lassen. Sofern der Sachverständige nicht binnen eines Monats nach dem Zugang des Wunsches der Aufgabenträger nach Überprüfung der Angaben der S-Bahn einvernehmlich benannt wird, wird die Präsidentin des Kammergerichts gebeten, einen geeigneten Sachverständigen zu benennen. Der Sachverständige entscheidet verbindlich und abschließend über die Anpassung des finanziellen Beitrags und über die Kosten seiner Tätigkeit. Er ist verpflichtet, die Vertragspartner vor Bekanntgabe seiner endgültigen Entscheidung zu dieser anzuhören. § 319 BGB bleibt unberührt. Bei der Kostenentscheidung sind diese im Zweifel zwischen den Vertragspartnern zu teilen. Unter Berücksichtigung des Umstands, inwieweit er zu von den ursprünglichen Vorstellungen eines Vertragspartners abweichenden Vorschlägen gekommen ist, kann der Sachverständige auch eine höhere prozentuale Beteiligung eines Vertragspartners festsetzen. Ungeachtet dessen ist eine durch die Aufgabenträger gewünschte Maßnahme nach deren schriftlicher Anweisung unverzüglich durch die S-Bahn zu realisieren.
- (7) Die S-Bahn ist dafür verantwortlich, dass durch das Leistungsänderungsverfahren die Erfüllung der vertraglichen Leistungen nicht berührt wird. Sind von der S-Bahn Leistungen auszuführen, die nach Durchführung einer entsprechenden Leistungsänderung hinfällig wären, so hat die S-Bahn hierauf unverzüglich schriftlich hinzuweisen. Ohne einen entsprechenden Hinweis sind die Kosten der hinfälligen Leistung unabhängig von ihrer tatsächlichen Ersparnis im Rahmen der Anpassung der Grundvergütung für die geänderte Leistung mindernd zu berücksichtigen. Dies gilt auch, wenn der S-Bahn Aufwendungen für deren Rückgängigmachung entstehen.
- (8) Meldet die S-Bahn Bedenken gegen einen Änderungsvorschlag der Aufgabenträger schriftlich an und ordnen die Aufgabenträger trotz der dargelegten Bedenken der S-Bahn die Leistungsänderung an, so verantworten die Aufgabenträger die konkreten Auswirkungen dieser Leistungsänderung, sofern und soweit die S-Bahn darlegen und beweisen kann, dass die von der S-Bahn nach der Änderung vertraglich geschuldeten Leistungen aufgrund der Anordnung der Aufgabenträger nicht oder nicht wie vertraglich bestimmt erreicht werden können.

- (9) Macht die S-Bahn geltend, dass ihr die Umsetzung eines Änderungsvorschlags der Aufgabenträger im Sinne von § 2 Nr. 1 VOL/B unzumutbar ist, hat sie unverzüglich darzulegen, worauf sich die Unzumutbarkeit gründet, sowie Vorschläge zu unterbreiten, wie ihr die Umsetzung des Änderungsvorschlages zumutbar ist. Dabei ist die S-Bahn verpflichtet, den Änderungsvorschlag der Aufgabenträger möglichst weitgehend zu berücksichtigen. Kann die S-Bahn darlegen und beweisen, dass ihr die Leistungsänderung nicht, auch nicht zu unwirtschaftlichen Konditionen, finanzierbar ist, wird sie von der Verpflichtung zur Umsetzung der Leistungsänderung frei, es sei denn, die Aufgabenträger übernehmen die Kosten im Wege einer Einmalzahlung.

### § 6b Zusatzanforderungen an die Fahrzeuge der Baureihen 481 und 482

- (1) Die S-Bahn schuldet die Umsetzung von Zusatzanforderungen der Aufgabenträger an den Fahrzeugen der BR 481 und 482. Die Zusatzanforderungen an die Fahrzeuge der BR 481 und 482 und der Zeitplan zu ihrer Umsetzung sind in **Anlage ZA** aufgeführt.
- (2) Soweit die vorgenannten Leistungspflichten von der S-Bahn nicht fristgemäß durchgeführt werden, ist die S-Bahn verpflichtet, diese innerhalb einer von den Aufgabenträgern zu setzenden angemessenen Nachfrist nachzuholen. Wenn die Umsetzung der Zusatzanforderungen auch nicht innerhalb der gesetzten angemessenen Nachfrist nachgeholt wurde, sind die Aufgabenträger zur Minderung der Vergütung nach § 638 Abs. 3 BGB berechtigt. Gleichzeitig entfällt die Pflicht zur Umsetzung der nicht fristgemäß durchgeführten Zusatzanforderungen.
- (3) Die Aufgabenträger können von der S-Bahn verlangen, eine in **Anlage ZA** festgelegte Zusatzanforderung nicht umzusetzen, solange mit der Umsetzung noch nicht begonnen wurde. Diese Entscheidung kann auch für einzelne Fahrzeuge getroffen werden. Die entsprechende Mitteilung der Aufgabenträger muss spätestens 12 Wochen vor der Umsetzung einer Zusatzanforderung am jeweiligen Fahrzeug erfolgen. Auf § 3 Abs. 4 wird verwiesen. Für den vorgenannten Fall ist die Vergütung nach § 2 Nr. 3 VOL/B anzupassen. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.
- (4) Die Aufgabenträger können sodann auch die Nachrüstung von Fahrzeugen mit einzelnen, nicht in **Anlage ZA** aufgeführten, technischen Komponenten bzw. Einrichtungen, auch zur Verbesserung des Reisekomforts der Fahrgäste sowie mit fahrzeugseitiger Technik für elektronisches Ticketing (bspw. für CIBO-Systeme), verlangen. In diesem Fall ist die Vergütung nach § 2 Nr. 3 VOL/B anzupassen. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.
- (5) Die Aufgabenträger erteilen der S-Bahn eine Wiederzulassungsgarantie für die Fahrzeuge der BR 481 in den Verfahren über die Vergabe der sich unmittelbar an die Beendigung des hiesigen Vertrages anschließenden Nachfolgeverträge für die Verkehrsleistungen auf den Teilnetzen „Stadtbahn“ und „Nord-Süd“. Die Fahrzeuge der BR 481 können in diesen Verfahren wieder angeboten werden. Es werden dort somit von den Aufgabenträgern maximal solche qualitativen Anforderungen an die Fahrzeuge gestellt, die ein Angebot mit den Fahrzeugen nicht verbieten. Vorgaben der Aufsichtsbehörde oder des Infrastrukturbetreibers bleiben unberührt.

## Abschnitt 2 Tarif, Einnahmenaufteilung und Vertrieb

### § 7 Tarif

- (1) Die S-Bahn wendet für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen den „Gemeinsamen Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif)“ in der jeweils gültigen Fassung an. Die VBB GmbH gibt den VBB-Tarif im Einzelnen vor.

Fahrausweise bei in das Verbundgebiet ein- oder aus dem Verbundgebiet aus- oder durch das Verbundgebiet durchbrechenden Verkehren nach den „Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG (BB DB)“ bzw. eines zukünftig ersatzweise möglichen unternehmensneutralen SPNV-Tarifs anstelle von Fahrausweisen für Züge der Produktklasse C oder nach den „Beförderungsbedingungen für Personen im Anstoßverkehr der Eisenbahnunternehmen in Deutschland (BB Anstoßverkehr)“ in der jeweils gültigen Fassung werden entsprechend ihres jeweiligen Geltungsbereiches von der S-Bahn für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen vorbehaltlich ggf. erforderlicher Zustimmungen Dritter bzw. eines erforderlichen Abschlusses von Tarif- und Vertriebsvereinbarungen anerkannt. Auf die Absätze 4, 5 und 6 wird verwiesen. Änderungen der BB DB, gegenüber dem aktuellem Veröffentlichungsstand (11. Dezember 2016) unter

[https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/agb/gesamt\\_2017/mdb\\_245528\\_befoerederungsbedingungen\\_06\\_03\\_2017.pdf](https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/agb/gesamt_2017/mdb_245528_befoerederungsbedingungen_06_03_2017.pdf) werden, soweit der S-Bahn bekannt, den Aufgabenträgern zur Kenntnis gegeben.

- (2) Mit Ausnahme des BB DB können die Aufgabenträger der S-Bahn jederzeit die Anwendung, Einschränkung oder Erweiterung von anderen Tarifen neben dem VBB-Tarif vorgeben (ggf. ein zukünftig ersatzweise möglicher unternehmensneutraler SPNV-Tarif). Soweit der S-Bahn durch ein solches Verlangen zusätzliche Vertriebskosten entstehen, werden diese von den Aufgabenträgern nach § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 6a Abs. 5 und Abs. 6 gelten entsprechend.
- (3) Die S-Bahn hat, soweit ihr dies rechtlich und tatsächlich möglich ist, an Gremien (insbesondere in den entsprechenden Gremien des VBB und im Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen [TBNE] bzw. in den Gremien einer zukünftigen Organisation, die einen möglichen unternehmensneutralen SPNV-Tarif betreut) zur Weiterentwicklung des Vertriebs und der Tarife teilzunehmen, sowie Verhandlungen zu Tarif- und Vertriebskooperationen aufzunehmen bzw. an diesen teilzunehmen. Dies betrifft auch Verhandlungen zu zeitlich und örtlich begrenzten Sonderregelungen gemäß Teil C des VBB-Tarifs.

- (4) Die S-Bahn ist verpflichtet, daran mitzuwirken, dass für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen Tarif- und Vertriebskooperationen mit anderen Verkehrsunternehmen zur Anerkennung von Fahrausweisen für verbundüberschreitende Fahrten abgeschlossen sowie durchgehende Tarife aufgestellt werden. Entsprechende Vereinbarungen sind vorbehaltlich der ggf. erforderlichen Zustimmung Dritter möglichst zeitnah nach Abschluss dieses Vertrages abzuschließen. Für die Übergangszeit (von der Betriebsaufnahme bis zum Abschluss der Tarif- und Vertriebskooperation) ist eine buchbare bzw. zahlungsbegründende Unterlage (in Form eines „Letter of Intent“) für die Anerkennung der jeweiligen Tarife zu schaffen, wenn der Tarif zur Anwendung kommen soll. Die Aufgabenträger sind auf Verlangen direkt in alle Verhandlungen einzubinden. Der Abschluss von Vereinbarungen zur Tarif- und Vertriebskooperation mit anderen Unternehmen bedarf der Zustimmung der Aufgabenträger, sofern diese Vereinbarungen Auswirkungen auf die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen haben.
- (5) Falls die S-Bahn keine Einigung über eine Einnahmenaufteilung auf Grundlage der auf statistisch belastbarer Basis ermittelten tatsächlichen Fahrgastnachfrage und den hieraus resultierenden Einnahmen (im Folgenden: leistungsgerechte Zuweisung der Einnahmen) erreicht, können die Aufgabenträger die Anwendung der BB Anstoßverkehr bzw. eines Additionstarifs verlangen oder selbst im Namen der S-Bahn in die Verhandlungen mit zuständigen Unternehmen eintreten.

Des Weiteren können die Aufgabenträger verlangen, dass die S-Bahn die ihr zu Gebote stehenden Rechtsmittel ausschöpft, um eine leistungsgerechte Zuweisung der Einnahmen durchzusetzen. Die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung erforderlichen Kosten sind von den Aufgabenträgern entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B zu erstatten. § 6a Abs. 5 und Abs. 6 gelten entsprechend. Der Eigenaufwand der S-Bahn wird nicht ersetzt oder vergütet. Die Vorgehensweise bei der Rechtsverfolgung hat im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern zu erfolgen; auf Verlangen ist den Aufgabenträgern Prozessstandschaft zu gewähren.

- (6) Soweit die Teilnahme der S-Bahn an den entsprechenden Gremien möglich ist, darf die S-Bahn Positionen, Stimmrechte und Stellungnahmen zur Weiterentwicklung der Tarife mit Vertragsbezug, soweit die betroffenen Änderungen Auswirkungen auf die Fahrgelderlöse und die Tarifanwendung nach diesem Vertrag oder auf die Qualität der von der S-Bahn nach diesem Vertrag geschuldeten Leistung haben (insbesondere in den entsprechenden Gremien des VBB und im TBNE bzw. in den Gremien einer zukünftigen Organisation, die einen möglichen unternehmensneutralen SPNV-Tarif betreut), nur mit Zustimmung der Aufgabenträger abgeben bzw. ausüben.

Betreibt die S-Bahn über diesen Vertrag hinaus weitere Linien bzw. Verkehre, übt sie ihre Stimmrechte nach diesem Vertrag jeweils entsprechend der jeweiligen Anteile der einzelnen Verträge aus, soweit dies nach den jeweiligen Satzungen der betreffenden Organisationen zulässig ist. Die S-Bahn ist verpflichtet, die Aufgabenträger vor der Ausübung von Stimmrechten und vor der Abgabe von Positionen oder Stellungnahmen nach Satz 1 zu unterrichten. Ist die anteilige Stimmrechtsausübung:

- nach den jeweiligen Satzungen der betreffenden Organisationen nicht zulässig,
- haben die Änderungen Auswirkungen auf die bei der S-Bahn verbleibenden Fahrgelderlöse aus anderen Verkehrsverträgen, in denen die S-Bahn im Einnahmerisiko steht, und/oder auf die Qualität der nach anderen Verkehrsverträgen geschuldeten Leistung und

- betrifft die Änderung überwiegend die vertragsgegenständlichen Leistungen,

wird die Zustimmung erteilt, wenn die S-Bahn nachweist, dass die Änderungen keine negativen Auswirkungen auf die zu erwartenden Fahrgelderlöse für die vertragsgegenständlichen Leistungen haben oder diese Auswirkungen durch Fahrgelderlöse kompensiert werden, die wegen der Änderungen zu Gunsten der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen zusätzlich zu erwarten sind. In diesem Fall ist zusätzliche Voraussetzung für die Erteilung der Zustimmung der Nachweis durch die S-Bahn, dass sie die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen nicht gegenüber anderen von ihr betriebenen Verkehrsleistungen benachteiligt. Kann die S-Bahn ihre Stimmrechte nicht anteilig ausüben und sind von der Änderung nicht überwiegend die vertragsgegenständlichen Verkehre betroffen, wird die Zustimmung unter dem Vorbehalt erteilt, dass die S-Bahn vertragsnetzbezogene Ausnahmen vereinbart. Ist auch dies der S-Bahn nicht möglich, reduziert sich die Pflicht zur vorherigen Einholung der Zustimmung auf eine vorherige Informationspflicht. Die Aufgabenträger sind berechtigt, ihre Interessen an der Weiterentwicklung der Tarife mit Vertragsbezug in den Gremien nach Satz 1 auch selbst wahrzunehmen, sofern dies mit deren Satzung vereinbar ist. Soweit der S-Bahn in den o. g. Gremien keine eigenständige oder geteilte Stimmrechtsausübung möglich ist, wird sie nach ihren Möglichkeiten auf eine entsprechende Änderung der einschlägigen Gremienstatuten hinwirken. Die Aufgabenträger können verlangen, dass die S-Bahn ihnen ihre entsprechenden Initiativen nachweist.

- (7) Bevor die S-Bahn bei der zuständigen Tarifgenehmigungsbehörde Anträge auf Tarifänderungen und -einführungen stellt, ist die Zustimmung der Aufgabenträger einzuholen, soweit die Tarife auf die vertragsgegenständlichen Leistungen Anwendung finden oder nach ihrer Genehmigung Anwendung finden sollen. Gleiches gilt sinngemäß, wenn Tarifänderungen und -einführungen nur anzeigespflichtig oder weder genehmigungs- noch anzeigepflichtig sind. Die vorstehend genannte Zustimmung der Aufgabenträger ist bei Tarifänderungen und -einführungen innerhalb der BB DB nur einzuholen, wenn Versuchs- und/oder Sonderangebote betroffen sind, die der Definition in § 2 Abs. 4 Sätze 1 und 2 der Muster-Kooperationsverträge „Tarif“ des TBNE unterfallen.

Alle für die Einführung und Anwendung des VBB-Tarifes notwendigen Tarifanträge oder -anzeigen werden von der VBB GmbH im Namen der S-Bahn bei den zuständigen Genehmigungsbehörden gestellt. Gleiches gilt für Tarifanpassungen. Die S-Bahn ermächtigt die VBB GmbH hiermit unwiderruflich, bzgl. des VBB-Tarifs in ihrem Namen die erforderlichen Tarifgenehmigungsanträge oder Anzeigen zu stellen.

- (8) Die S-Bahn gewährt Personengruppen gemäß den aktuell geltenden gesetzlichen Bestimmungen bzw. gemäß den entsprechenden Regelungen des VBB-Tarifs (Punkte 5.7 und 5.8 der VBB-Tarifbestimmungen – [Stand 01.01.2017](#)) eine unentgeltliche Beförderung. Weitere Regelungen für Freifahrten enthält Abschnitt 6 von Anlage SI.

- (9) Die S-Bahn verhandelt und schließt die Verträge zwischen sich und Fahrgästen, für die Fahrpreise für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen verhandelt werden (nach VBB-Tarif Stand Januar 2017: bspw. Verträge mit Hochschulen zu Semestertickets), in eigenem Namen, jedoch in Abstimmung mit der BVG. Mit den Aufgabenträgern sind im Vorfeld die für die Kalkulation notwendigen Prämissen einvernehmlich festzulegen. Entspricht das Verhandlungsergebnis nicht den vorab festgelegten Kalkulationsprämissen, ist die Zustimmung der Aufgabenträger zum Verhandlungsergebnis vor Vertragsschluss einzuholen. Die Aufgabenträger sind berechtigt, die S-Bahn zum Abschluss entsprechender Verträge anzuweisen und ihre Interessen in den Verhandlungen auch selbst wahrzunehmen. Die in den beiden vorangegangenen Sätzen geregelten Rechte der Aufgabenträger gelten auch für den Abschluss von Verträgen für die in Satz 1 genannten Verkehrsleistungen im Bereich des elektronischen Fahrgeldmanagements (e-Ticket auf Chipkarte, Handyticket, Onlineticket), soweit die Aufgabenträger die S-Bahn zum Vertragsschluss auffordert. Die S-Bahn schließt jedenfalls die nach derzeitigem Stand (Januar 2017) notwendigen Verträge ab. Dies sind neben den Vereinbarungen zum HandyTicket Deutschland und zum DB Navigator auch die Verträge mit der VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG sowie deren Sicherheitsdienstleister. Die S-Bahn beschafft alle hierfür notwendigen Sicherheitskomponenten. Die abgeschlossenen Verträge sind den Aufgabenträgern vorzulegen. Auf § 10 Abs. 2 Nr. 5 wird verwiesen.

## § 8 Einnahmenaufteilung

- (1) Die S-Bahn nimmt mit der Gesamtheit der auf Basis dieses Verkehrsvertrages sowie auf Basis des SBI-VV beauftragten Verkehren an der VBB-Einnahmenaufteilung teil.

Es bestehen zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses folgende Regelungen zur VBB-Einnahmenaufteilung (inkl. trilaterale Einnahmenaufteilung):

- Der von der S-Bahn ohne Befristung geschlossene Vertrag über die VBB-Einnahmenaufteilung (VBB-EAV) – zuletzt geändert am 20.06.2014 – sowie eine Vielzahl weiterer auf Verbundebene geschlossener spezifischer Vereinbarungen zur Einnahmenaufteilung bestimmter VBB-Fahrausweise (z. B. Semestertickets, Kombitickets, Schülerferientickets); vgl. dazu die Übersicht in **Anlage EAV c**.
  - Der von der S-Bahn geschlossene Vertrag über die trilaterale Einnahmenaufteilung (triEAV) – zuletzt geändert am 9.12.2013; derzeit befristet bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2017; **Anlage EAV b**.
- (2) Mit Wirkung ab dem 15.12.2017 können die Aufgabenträger der S-Bahn den Abschluss und/oder die Anwendung neuer und auch weiterer Einnahmenaufteilungsverträge für den VBB-Tarif vorgeben bzw. von ihr die Änderung bestehender Einnahmenaufteilungsverträge für den VBB-Tarif verlangen. Zur Umsetzung des Verlangens hat die S-Bahn auf Aufforderung durch die Aufgabenträger insbesondere den anderen Partnern der betreffenden Einnahmenaufteilungsverträge ein rechtsverbindlich unterzeichnetes Angebot bzw. Änderungsangebot ggf. verbunden mit einer Kündigung zukommen zu lassen, bzw. ein ihr von diesen übermitteltes Angebot bzw. Änderungsangebot rechtsverbindlich zu unterzeichnen. Zum Nachweis der Umsetzung ist den Aufgabenträgern eine Kopie der betreffenden Regelungen durch Aktualisierung der **Anlage EAV a** zu übermitteln.

- (3) Die S-Bahn darf und hat die vor Abschluss dieses Verkehrsvertrages bestehenden Vereinbarungen über die Einnahmenaufteilung, wenn und insoweit sie ohne eine Kündigung nach dem 15.12.2017 anzuwenden sind, unter Einhaltung der für die S-Bahn geltenden vertraglichen Regelungen dann und nur dann zu kündigen, wenn die Aufgabenträger die S-Bahn dazu auffordern. Sollte eine Kündigung aus Sicht der S-Bahn rechtlich nicht zulässig sein, sind die Aufgabenträger hiervon unverzüglich nach Aufforderung unter Beifügung der die Kündigung verbietenden Regelung und unter Darlegung des bei Nichtbeachtung des Verbotes entstehenden Schadens zu unterrichten. Sollten die Aufgabenträger die S-Bahn danach erneut zur Kündigung auffordern, so hat die S-Bahn diese Kündigung auszusprechen. Realisieren sich die von der S-Bahn dargelegten Schäden, haben die Aufgabenträger diese zu ersetzen.
- (4) Der Abschluss und die Änderung von weiteren Vereinbarungen mit Regelungen zur Einnahmenaufteilung mit Wirkung ab dem 15.12.2017 bedürfen der Zustimmung der Aufgabenträger. Soweit der Abschluss oder die Änderung der Vereinbarungen Auswirkungen auf die bei der S-Bahn verbleibenden Fahrgelderlöse aus anderen Verkehrsverträgen haben und die S-Bahn dort im Einnahmerisiko steht, wird die Zustimmung erteilt, wenn die Vereinbarung eine leistungsgerechte Zuweisung der Einnahmen vorsieht. Des Weiteren ist Voraussetzung für die Erteilung der Zustimmung, dass die S-Bahn nachweist, dass sie die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen in den Regelungen zur Einnahmenaufteilung und der Durchführung derselben nicht gegenüber anderen von ihr betriebenen Verkehrsleistungen benachteiligt. Für den Fall, dass die S-Bahn für Teile der Einnahmen keine Einnahmenaufteilungsverträge abschließen muss (z. B. wenn sie selbst die Tarifhoheit über den durchgehenden Tarif besitzt), hat sie ersatzweise eine Selbstverpflichtungserklärung gegenüber den Aufgabenträgern abzugeben, welche den gleichen inhaltlichen und formellen Anforderungen unterworfen ist, wie die ersetzten Einnahmenaufteilungsverträge.
- (5) Die S-Bahn bringt die von ihr nach § 9 Abs. 1 erwirtschafteten bzw. die nach § 11 Abs. 1 für die auf Basis dieses Verkehrsvertrages sowie auf Basis des SBI-VV beauftragten Verkehre vom Folge-VDL abgerechneten kassentechnischen Einnahmen in die Einnahmenaufteilungen ein.

Kassentechnische Einnahmen sind – unabhängig von den hierbei zur Anwendung kommenden Tarifen – alle Einnahmen aus den im Vertragszeitraum dieses Verkehrsvertrages und des SBI-VV im Namen und auf Rechnung der S-Bahn verkauften Fahrausweise ohne Berücksichtigung der Zuflüsse oder Abflüsse aus den Salden der Einnahmenaufteilung.

Die Meldung der Einnahmen erfolgt ohne Abzug von Vertriebsprovisionen oder Vertriebsentgelten die der S-Bahn als VDL gemäß § 9 Abs. 1 oder dem Folge-VDL gemäß § 11 Abs. 1 zustehen.

Die Einnahmenmeldungen erfolgen gemäß den Vorgaben der **Anlagen DV und SSB** sowie ggf. weiterer zwischen den Vertragspartnern oder der S-Bahn und der VBB GmbH vereinbarter Formate.

- (6) Die S-Bahn wird Gläubiger bzw. Schuldner der Ansprüche aus den verschiedenen Einnahmenaufteilungen (Salden der Einnahmenaufteilung).

- (7) Soweit die S-Bahn mit den Interimsleistungen auf Basis des SBI-VV sowie des SBI II-VV in ihrer Gesamtheit an den Einnahmenaufteilungsverfahren teilnimmt und diese keine speziellen Regelungen für die Zuordnung der EAV-Salden innerhalb des S-Bahn-Verkehrs enthalten (vgl. Abs. 8), hat die S-Bahn die Salden der Einnahmenaufteilung entsprechend den jeweiligen Zugkilometeranteilen (vertragliches Leistungssoll gemäß Bestellung, Jahresfahrplan) den einzelnen Verkehrsverträgen zuzuordnen.
- (8) Die Aufgabenträger beabsichtigen, alle den S-Bahn-Verkehr betreffenden Einnahmenaufteilungsverträge so zu gestalten oder zu ändern bzw. gestalten oder ändern zu lassen, dass der S-Bahn-Verkehr weiterhin in seiner Gesamtheit an der jeweiligen Einnahmenaufteilung teilnimmt. In den Einnahmenaufteilungsverträgen soll daher ergänzend geregelt werden, dass auch dann, wenn mehrere EVU vertragliche Leistungen für den Berliner S-Bahn-Verkehr erbringen, dieses keine Erhöhung der für die Einnahmenaufteilung relevanten Beförderungsfälle bewirkt (Behandlung wie ein Unternehmen). Zudem soll geregelt werden, dass die Zuordnung der jeweiligen Salden der Einnahmenaufteilung auf die verschiedenen vertraglichen Leistungen im S-Bahn-Verkehr nach deren Zugkilometeranteilen (vertragliches Leistungssoll gemäß Bestellung, Jahresfahrplan) an der Gesamtleistung des S-Bahn-Verkehrs erfolgen soll.
- (9) Die S-Bahn hat an den Gremien der entsprechenden Einnahmenaufteilungen teilzunehmen. Sie hat sich in den Einnahmenaufteilungsverfahren so zu verhalten, als würde sie das Risiko für den Erhalt der Beförderungsentgelte selbst tragen. § 7 Abs. 6 gilt entsprechend.
- (10) Die S-Bahn ist verpflichtet, die Verkehrserhebungen gemäß **Anlage VE** auf eigene Kosten durchzuführen. Die Aufgabenträger können verlangen, dass die S-Bahn Anpassungen der Zuweisungen der Einnahmen im Ergebnis einer gemäß **Anlage VE** durchgeführten Verkehrserhebung gegenüber ihren Vertragspartnern geltend macht. Lehnen die Vertragspartner der S-Bahn dies ab, gilt § 7 Abs. 5 UA 2 entsprechend.

## § 9 Vertrieb durch die S-Bahn als Vertriebsdienstleister (VDL)

- (1) Die S-Bahn ist verpflichtet, Vertriebsdienstleistungen im Gesamtnetz der Berliner S-Bahn zu erbringen. Sie erbringt diese Leistungen nicht nur für den hiesigen Verkehrsvertrag, sondern auch für den SBI-VV (§ 10 Abs. 2 **SBI-VV**), für den SBR-VV (§ 20 Abs. 3 Satz 3 **SBR-VV**) sowie für den/die Folgevertrag/Folgeverträge des **SBI II-VV**. Die S-Bahn wird insoweit als Vertriebsdienstleister (VDL) bezeichnet.

Die Vertriebspflichten, die damit verbundenen Nebenleistungspflichten sowie die Vergütung der erbrachten Vertriebsleistungen sind in der **Anlage V** geregelt. Bis zum 31.12.2020 gilt die Anlage V\_Phase 1. Ab dem 01.01.2021 gilt die Anlage V\_Phase 2; deren Bestimmung aus Abschnitt 6 können allerdings ggf. insoweit eine Vorwirkung entfalten, als zur Erfüllung der Vertragspflichten laut Anlage V\_Phase 2 Vorbereitungsmaßnahmen im Zeitraum vor dem 01.01.2021 erforderlich sind. Soweit dieser Vertrag nur die Anlage V ohne weitere Spezifikation in Bezug nimmt, sind die Regelungen der jeweils zeitlich einschlägigen Anlage V gemeint. Wird in diesem Vertrag auf eine spezifische Phase (1 oder 2) Bezug genommen, gelten nur die Regelungen aus der betreffenden Version der Anlage V.



Die im hiesigen Verkehrsvertrag und insbesondere in der **Anlage V** vorgesehenen Regelungen zum Vertrieb treten bis zu dem in Abs. 3 genannten Zeitpunkt wegen Personenidentität an die Stelle des im SBR-VV ansonsten erforderlichen Vertriebsvertrages; vgl. § 20 Abs. 4 und Abs. 5 **SBR-VV**. Gleiches gilt für einen/die Folgevertrag/Folgeverträge des SBI II-VV, soweit dieser/diese von den Aufgabenträgern mit der S-Bahn geschlossen werden.

Soweit ein Folgevertrag bzw. die Folgeverträge des SBI II-VV von den Aufgabenträgern mit einem Dritten abgeschlossen werden, hat die S-Bahn diesem ein Angebot zum Abschluss eines Vertriebsvertrages über Art, Umfang und Vergütung der von der S-Bahn als VDL nach diesem Vertrag geschuldeten und deswegen für diesen Dritten zu erbringenden Vertriebsleistungen zu übermitteln. Dieses Angebot muss die von der S-Bahn ab dem Zeitpunkt eines etwaigen Betreiberwechsels gegenüber dem Dritten zu erfüllenden Vertriebsanforderungen gemäß **Anlage V\_Phase 2** abbilden und die Pflicht des Dritten zur anteiligen Vergütung der Vertriebsleistung nach Zugkilometeranteilen gemäß Abschnitt 2.3. Absatz (4), Abschnitt 4.1 Absatz (6) sowie Abschnitt 4.2 Absatz (4) von Anlage V\_Phase 2 beinhalten. Die Aufgabenträger geben der S-Bahn das Muster eines solchen Angebotes vor, das von der S-Bahn anzuwenden ist, wenn es den vorstehenden Anforderungen entspricht und keine nach diesem Vertrag nicht von der S-Bahn geschuldete, im Zusammenhang mit dem Vertrieb stehende Pflichten der S-Bahn gegenüber einem etwaigen Nachfolgebetreiber enthält. Das Muster des Angebotes ist mit der S-Bahn vor seiner etwaigen Verwendung in einem Verfahren zur Vergabe des bzw. der Folgeverträge des SBI II-VV abzustimmen.

- (2) Vorbehaltlich der Regelungen in den Abs. 3 und 4 werden die in Abs. 1 beschriebenen Leistungen mindestens bis einschließlich 12.10.2023 erbracht.
- (3) Ab dem in Abs. 2 bzw. Abs. 4 festgelegten Zeitpunkt werden die in Abs. 1 beschriebenen Vertriebsdienstleistungen sukzessive innerhalb von zwölf Monaten durch einen von den Aufgabenträgern zu bestimmenden Folgevertriebsdienstleister (Folge-VDL) übernommen (Übergangszeitraum).

Die Zusammenarbeit zwischen der S-Bahn als VDL und dem Folge-VDL in einem Übergangszeitraum ist in Abschnitt 6 der **Anlage V\_Phase 2** geregelt. Art und Umfang der hiervon umfassten Tätigkeiten und Verpflichtungen sind zwischen S-Bahn und Folge-VDL vertraglich zu regeln. Nähere Vorgaben zur Ausgestaltung dieses Vertrages enthält Abschnitt 6 der Anlage V\_Phase 2. Die Pflicht zur vertraglichen Regelung der Zusammenarbeit entfällt bei Personenidentität zwischen VDL und Folge-VDL.

- (4) Die Aufgabenträger können den in Abs. 2 festgelegten Zeitpunkt auf einen späteren Zeitpunkt legen und damit die Pflicht der S-Bahn zur Erbringung der Vertriebsdienstleistung zu den in diesem Verkehrsvertrag und in der **Anlage V** festgelegten Konditionen verlängern. Dieses Recht müssen die Aufgabenträger spätestens 18 Monate vor Beginn des Übergangszeitraums gemäß Abs. 3 unter Angabe des Endes des Verlängerungszeitraums gegenüber der S-Bahn ausüben. Der Verlängerungszeitraum darf maximal 18 Monate betragen.

- (5) Die Aufgabenträger können zudem von der S-Bahn verlangen, dass sie dem Folge-VDL ein Angebot zur Ersatzerbringung der ihr zum jeweiligen Zeitpunkt noch möglichen Vertriebsleistungen auf Kostenerstattungsbasis inklusive eines angemessenen Gewinns für die Fälle unterbreitet, dass
- a. erst nach dem in Abs. 4 Satz 2 genannten Termin eine Verzögerung der Aufnahme der Vertriebsleistungen durch den Folge-VDL ersichtlich wird und/oder
  - b. es zu Verzögerungen von Übernahmezeitpunkten ab Beginn des Übergangszeitraums gemäß dem endgültigen Standortübernahmekonzept entsprechend Abschnitt 6.2 Absatz (2) **Anlage V\_Phase 2** kommt und/oder
  - c. trotz erfolgter Übergabe gemäß Abschnitt 6.2 **Anlage V\_Phase 2**, es dem Folge-VDL unmöglich ist, die entsprechenden Vertriebsleistungen zu erbringen.

Die durch das Verlangen der Aufgabenträger nach Satz 1 ausgelöste Pflicht zur Ersatzerbringung durch die S-Bahn gilt jeweils bis zur tatsächlichen Leistungsaufnahme durch den Folge-VDL, jedoch maximal für 18 weitere Monate ab dem gemäß endgültigem Standortübernahmekonzept entsprechend Abschnitt 6.2 Absatz (2) **Anlage V\_Phase 2** eigentlich vorgesehenen Beginn des Übergabeprozesses für den Fall unter a. bzw. längstens bis zu 6 weiteren Monaten nach dem gemäß endgültigem Standortübernahmekonzept entsprechend Abschnitt 6.2 Absatz (2) Anlage V\_Phase 2 eigentlich vorgesehenen Endzeitpunkt des Übergabeprozesses für den Fall unter b. sowie maximal für 3 weitere Monate nach der Übergabe für den Fall unter c.

## § 10 Vertrieb durch den Folge-VDL im Bereich der Interimsverkehre

- (1) Ab dem in § 9 Abs. 2 bzw. § 9 Abs. 4 gesetzten Termin und vorbehaltlich der in § 9 Abs. 3 beschriebenen Regelungen zum Übergangszeitraum gehört der Vertrieb von Fahrausweisen im Gesamtnetz der Berliner S-Bahn nicht zum vertraglichen Leistungsumfang der S-Bahn.
- (2) Ab dem in § 9 Abs. 2 bzw. § 9 Abs. 4 gesetzten Termin und vorbehaltlich der in § 9 Abs. 3 beschriebenen Regelungen zum Übergangszeitraum stellen die Aufgabenträger der S-Bahn Vertriebsleistungen nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen bei. Unter der Beistellung der Vertriebsleistungen wird verstanden, dass die S-Bahn verpflichtet wird, die Vertriebsleistungen bei einem von den Aufgabenträgern noch zu bestimmenden Folge-VDL zu beziehen. Bezogen werden insbesondere die nachstehend aufgeführten Einzelleistungen:
  1. der Verkauf sämtlicher Fahrausweise;
  2. die Einrichtung und der Betrieb der für die o. g. Leistungen erforderlichen technischen Geräte (Vertriebstechnik), d. h. insbesondere Fahrausweisautomaten und Entwerter;
  3. die Konzeption und Ausgestaltung von Vertriebswegen;
  4. Vertragsabschlüsse und -beendigungen mit Tarifkunden der S-Bahn (Fahrgäste, Unternehmen usw.), soweit keine Fahrpreise zu verhandeln sind (nach VBB-Tarif Stand Januar 2017: bspw. Verträge zu VBB-Umweltkarten im Abonnement, Firmenticketverträge);

5. das Management und Controlling der Verträge (Kundendatenmanagement, Kommunikation mit Fahrgästen einschließlich Versand von Fahrausweisen, Empfang und Controlling der Zahlungen, Forderungsmanagement etc.), die gemäß Nr. 4 von dem Folge-VDL oder gemäß § 7 Abs. 9 von der S-Bahn mit jeglichen Kunden (Fahrgäste, Unternehmen, Hochschulen etc.) geschlossen wurden. Dies betrifft derzeit u. a. VBB-Umweltkarten, Firmentickets, Kombitickets, Semesterticketverträge und das elektronische Fahrgeldmanagement.
- (3) Rechtzeitig vor dem in § 9 Abs. 2 bzw. § 9 Abs. 4 und vorbehaltlich der in § 9 Abs. 3 beschriebenen Regelungen zum Übergangszeitraum gesetzten Termin bestimmen die Aufgabenträger gegenüber der S-Bahn einen Folge-VDL. Dieser ist von der S-Bahn unwiderruflich zu berechtigen, im Namen und für Rechnung der S-Bahn alle Fahrausweise, mit denen die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen und diejenigen des SBI-VV genutzt werden können, zu begeben und – mit Ausnahme des erhöhten Beförderungsentgelts (EBE) – die Beförderungsentgelte unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen zu erheben. Ab dem in § 9 Abs. 2 bzw. § 9 Abs. 4 gesetzten Termin und vorbehaltlich der in § 9 Abs. 3 beschriebenen Regelungen zum Übergangszeitraum ist der S-Bahn der Vertrieb von Fahrausweisen für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen nicht mehr gestattet, soweit der Folge-VDL einen den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Vertrieb der Fahrausweise durchführt. Etwaige Berechtigungen der S-Bahn zum Vertrieb der Tarife nach § 8 Abs. 1 bis 3 aus anderen Verkehrsverträgen bleiben hiervon unberührt.

Die Aufgabenträger bestimmen in eigener Verantwortung über die Art und Weise der Durchführung des Vertriebs. Die S-Bahn ist weder gegenüber den Aufgabenträgern noch gegenüber dem jeweiligen Folge-VDL weisungsbefugt.

- (4) Art, Umfang und Vergütung (Vertriebsprovisionen oder Vertriebsentgelte) der vom Folge-VDL zu leistenden Tätigkeiten werden bei fehlender Personenidentität zwischen S-Bahn und Folge-VDL in einem zwischen diesen zu schließenden Vertriebsvertrag geregelt. Der Vertriebsvertrag wird auch Regelungen zu seiner Laufzeit enthalten. Die Aufgabenträger sind berechtigt während der Laufzeit dieses Verkehrsvertrages, zeitlich hintereinander mehrere Folge-VDL im Sinne des Satzes 1 zu bestimmen. Die Aufgabenträger werden die Inhalte der jeweiligen Vertriebsverträge rechtzeitig vor Ablauf des vorangehenden Vertriebsvertrages festlegen und der S-Bahn und dem jeweiligen Folge-VDL zum Zwecke des gegenseitigen Vertragsschlusses vorlegen.

- (5) Die Aufgabenträger werden den jeweiligen Folge-VDL darauf verpflichtet, den jeweiligen Vertriebsvertrag im Sinne von Abs. 4 anzuwenden und der S-Bahn den Abschluss dieses Vertriebsvertrags anzubieten. Die S-Bahn verpflichtet sich gegenüber den Aufgabenträgern, bei fehlender Personenidentität mit dem Folge-VDL den vom jeweiligen Folge-VDL angebotenen jeweiligen Vertriebsvertrag wie von diesem angeboten anzunehmen, wenn der Vertriebsvertrag allein Pflichten und Obliegenheiten der S-Bahn enthält, die den §§ 10 bis 12 dieses Verkehrsvertrages zu entnehmen sind oder die Aufgabenträger nach Abs. 6 vorgehen. Die S-Bahn darf den jeweiligen Vertriebsvertrag nur bei Vorliegen eines wichtigen Grundes im Sinne einer Unzumutbarkeit einer weiteren Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Folge-VDL im Sinne des § 314 BGB kündigen. Änderungen der jeweiligen Vertriebsverträge bedürfen jeweils der Zustimmung der Aufgabenträger. Die Aufgabenträger können die S-Bahn dazu verpflichten, einer Änderung des jeweiligen Vertriebsvertrages zuzustimmen, wenn der geänderte Vertriebsvertrag allein Pflichten und Obliegenheiten der S-Bahn enthält, die den §§ 10 bis 12 dieses Verkehrsvertrages zu entnehmen sind oder die Aufgabenträger nach Abs. 6 vorgehen.
- (6) Soweit die Aufgabenträger für die S-Bahn über die aus den §§ 10 bis 12 ersichtlichen Pflichten und Obliegenheiten hinaus weitere oder andere rechtlich zulässige Pflichten oder Obliegenheiten bezüglich des Vertriebs begründen oder die S-Bahn anweisen, solche für sich zu begründen, erfüllen die Aufgabenträger diese nach ihrer Wahl selbst oder stellen die S-Bahn im Innenverhältnis von diesen bzw. den hieraus entstehenden Kosten frei. § 6a Abs. 5 und Abs. 6 gelten im zuletzt genannten Fall entsprechend. Bestimmungen dieses Vertrages über Handlungspflichten der S-Bahn bezüglich Einnahmenaufteilungsverfahren bleiben davon unberührt.
- (7) Die S-Bahn führt Fahrausweiskontrollen nach Maßgabe des § 18 Abs. 4 durch.
- (8) Für die Zwecke der Festsetzung des erhöhten Beförderungsentgeltes (EBE) im Rahmen der Fahrausweiskontrollen durch die S-Bahn stellen die Aufgabenträger über den jeweiligen Folge-VDL sicher, dass die S-Bahn über eine internetbasierte Schnittstelle abrufen kann, an welchen Stationen des Berliner S-Bahn-Netzes wegen Ausfalls von vorhandenen Fahrausweisautomaten und personenbedienten Verkaufsstellen kein Fahrausweiserwerb möglich ist. Gleiches gilt für den elektronischen Fahrausweisvertrieb.

Die S-Bahn stellt sicher, dass das Einzahlen eines EBE in bar oder per Überweisung möglich ist; außerdem kann der Nachweis über vorhandene gültige Fahrausweise als Beleg zur Ermäßigung eines EBE als persönliche Vorlage, per Fax, per Brief oder online erfolgen. Soweit datenschutzrechtlich zulässig und soweit die Feststellung des EBE nicht mit dem Einzug von Unterlagen oder anderen Beweismitteln vom Kunden verbunden war, können die Aufgabenträger darüber hinaus vorsehen, dass die vom jeweiligen Folge-VDL nach Maßgabe des jeweiligen Vertriebsvertrages vorzuhaltenden personenbedienten Verkaufsstellen der Berliner S-Bahn die Einzahlung des EBE durch Fahrgäste entgegennehmen und der S-Bahn nebst Abrechnungsdaten zuleiten sowie auf Grundlage von durch den Kunden vorgelegter Dokumente die Überprüfung vornehmen, ob ein ermäßigtes EBE gemäß den jeweils geltenden Beförderungsbedingungen zur Anwendung kommt. Die S-Bahn hat dem jeweiligen Folge-VDL die dazu erforderlichen Daten online zu übermitteln.

- (9) Zur Wahrung eines einheitlichen Marktauftritts ist der jeweilige Folge-VDL berechtigt, die Marken und die sonstigen geschützten Zeichen der S-Bahn, die durch die S-Bahn für diesen Auftrag vorgesehen sind, im Rahmen der von ihm wahrzunehmenden Vertriebsaktivitäten zu verwenden.
- (10) Bei Personenidentität zwischen dem Folge-VDL und der S-Bahn ergänzen die in dem Vertriebsvertrag gemäß Abs. 4 Satz 1 enthaltenen Rechte und Pflichten die Regelungen dieses Vertrages nach Maßgabe der dafür im Vertriebsvertrag vorgesehenen Bestimmungen.

## § 11 Abrechnung der kassentechnischen Einnahmen aus dem Vertrieb des Folge-VDL im Bereich der Interimsverkehre

- (1) Der jeweilige Folge-VDL (in diesem Kontext bezeichnet als „der Abrechnende“) wird die kassentechnischen Einnahmen der S-Bahn aus allen für die hiesigen Verkehrsleistungen sowie den Verkehrsleistungen des SBI-VV zur Anwendung kommenden Tarifen für jeden Kalendermonat bis spätestens zum 15. Tag des folgenden Kalendermonats schriftlich gegenüber der S-Bahn abrechnen und abzüglich von Vertriebsprovisionen oder Vertriebsentgelten auf ein von der S-Bahn angegebenes Konto überweisen. Für die Rechtzeitigkeit der Zahlung ist eine Anweisung an ein Bankinstitut zur Überweisung der Zahlung ausreichend. Bei Personenidentität zwischen S-Bahn und Abrechnendem entfallen die vorstehenden Verpflichtungen.
- (2) In der monatlichen Abrechnung der S-Bahn werden die kassentechnischen Einnahmen und die Anzahl der Fahrausweisverkäufe, differenziert nach Fahrausweisarten des VBB-Tarifes und anderer Tarife (z. B. BB Personenverkehr und sonstige Tarife) angegeben. Außerdem werden Erstattungen, die sich auf die Höhe der kassentechnischen Einnahmen auswirken, separat aufgeführt. Ebenfalls separat ausgewiesen werden abgezogene Vertriebsprovisionen bzw. Vertriebsentgelte. Bei Personenidentität zwischen S-Bahn und Abrechnendem können sich Anpassungen der vorstehenden Pflichten der S-Bahn nach Maßgabe der dafür im Vertriebsvertrag vorgesehenen Regelungen ergeben; vgl. dazu § 10 Abs. 10 i. V. m § 10 Abs. 4 Satz 1.
- (3) Die S-Bahn prüft die monatlichen Abrechnungen des Abrechnenden, welche in Form der Dokumentationsvorlagen 40 und 42 der Anlage DV geliefert werden, auf rechnerische Richtigkeit und weist den Abrechnenden auf für ihn erkennbare Unstimmigkeiten, Unvollständigkeiten sowie auf sonstige Inplausibilitäten hin. Darüber hinaus sind die Dokumentationsvorlagen 41 und 43 der Anlage DV sowie die Daten gemäß Anlage SSB auf Vollständigkeit zu prüfen. Der Abrechnende überprüft seine Abrechnung und korrigiert diese gegebenenfalls. Die S-Bahn meldet anschließend die kassentechnischen Einnahmen und Erstattungen gemäß **Anlage DV** und **Anlage SSB** sowie die Vertriebsprovisionen bzw. Vertriebsentgelte den Aufgabenträgern. Enthalten diese Meldungen aus Sicht der S-Bahn noch Unstimmigkeiten, Unvollständigkeiten oder Inplausibilitäten, informiert die S-Bahn die Aufgabenträger hierüber. Bei Personenidentität zwischen S-Bahn und Abrechnendem entfallen die vorstehenden Verpflichtungen.

- (4) Die S-Bahn fasst entsprechend der **Anlage DV** sowie der Anlage SSB nach Abschluss des Kalenderjahres die kassentechnischen Einnahmen (brutto und netto) für das Kalenderjahr zusammen. Dazu wird der S-Bahn von dem Abrechnenden eine von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüfte und testierte Aufstellung der kassentechnischen Einnahmen bis zum 01.03. des Folgejahres zugeleitet. Aus dieser Aufstellung soll auch hervorgehen, in welcher Höhe die kassentechnischen Einnahmen an die S-Bahn überwiesen wurden und in welcher Höhe Vertriebsprovisionen bzw. Vertriebsentgelte vom Abrechnenden einbehalten wurden. Bei Personenidentität zwischen S-Bahn und Abrechnendem können sich Anpassungen der vorstehenden Pflichten der S-Bahn nach Maßgabe der dafür im Vertriebsvertrag vorgesehenen Regelungen ergeben; vgl. dazu § 10 Abs. 10 i. V. m § 10 Abs. 4 Satz 1.

## **§ 12 Mitwirkung der S-Bahn am Vertrieb des Folge-VDL im Bereich der Interimsverkehre**

- (1) Die S-Bahn ist verpflichtet, dem Folge-VDL im Rahmen ihrer Möglichkeiten die für die Durchführung des Vertriebs erforderliche Inanspruchnahme der Eisenbahninfrastruktur und auch anderweitig die Durchführung der von diesem gewünschten Vertriebsleistungen zu ermöglichen. Nähere Einzelheiten regeln zunächst die folgenden Absätze. Sollten darüber hinausgehende Leistungen der S-Bahn notwendig werden, werden der S-Bahn die hieraus folgenden Kosten von den Aufgabenträgern nach § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.
- (2) Zur Erfüllung ihrer Pflichten aus Abs. 1 Satz 1 hat die S-Bahn zunächst sicherzustellen, dass dem jeweiligen Folge-VDL ungehinderter und kostenloser Zugang zu den vertragsgegenständlichen Stationen gewährt wird und von diesem auch die notwendige Anzahl an Vertriebstechnik in den Stationen aufgestellt und betrieben werden kann. Soweit die Bereitstellung der Flächen für die notwendige Vertriebstechnik über die Basisleistungen der Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (INBP) hinausgehen, ist auf gesonderten Auftrag der Aufgabenträger eine entgeltliche Überlassung dieser Flächen von der S-Bahn mit dem EIU zu vereinbaren. Eine entsprechende Vereinbarung ist auf Veranlassung der Aufgabenträger durch die S-Bahn auch zu schließen, wenn dieses erforderlich sein sollte, um stationsseitig Verfahren des Fahrausweisvertriebs im Bereich des Elektronischen Fahrgeldmanagements nutzen zu können. Die S-Bahn tritt zu diesem Zweck mit Vertragsschluss sämtliche ab dem in § 9 Abs. 2 bzw. § 9 Abs. 4 gesetzten Termin und vorbehaltlich der in § 9 Abs. 3 beschriebenen Regelungen zum Übergangszeitraum bereits bestehenden auf die Durchführung von Vertriebsleistungen bezogenen Rechte aus den die vertragsgegenständlichen Linien des hiesigen Verkehrsvertrages und des SBI-VV und die dort belegenen Stationen betreffenden Infrastrukturnutzungsverträgen an die diese Abtretung annehmenden Aufgabenträger ab. Die Aufgabenträger sind ihrerseits berechtigt, die ihnen übertragenen Rechte aus den Infrastrukturnutzungsverträgen an den jeweiligen Folge-VDL abzutreten. Sollten sich die vorgenannten Abtretungen als ganz oder teilweise unwirksam, unmöglich oder zur Durchführung der gewünschten Vertriebsleistungen nicht ausreichend erweisen, wird die S-Bahn dem jeweiligen Folge-VDL im Rahmen ihrer Möglichkeiten und auf Kosten der Aufgabenträger (§ 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend, soweit die Kosten nicht nach § 31 ersetzt werden) auf andere Weise, z. B. im Wege der Überlassung von Flächen, die vertriebsnotwendige Nutzung der Eisenbahninfrastruktur verschaffen und

die Durchführung der gewünschten Vertriebsleistungen ermöglichen. Auf Aufforderung der Aufgabenträger geht die S-Bahn gegen das zuständige EIU außergerichtlich und gerichtlich vor. In diesem Fall übernehmen die Aufgabenträger die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder -verteidigung notwendigen Kosten, einschließlich des Eigenaufwands, der S-Bahn. Die S-Bahn hat bei der Führung von Verfahren oder Prozessen Weisungen der Aufgabenträger Folge zu leisten. Alternativ ist den Aufgabenträgern auf deren Verlangen Prozessstandschaft einzuräumen. Erforderlichenfalls muss die S-Bahn die für die Vertriebsleistungen erforderlichen technischen Geräte, insbesondere die Fahrausweisautomaten/-entwerter auf Veranlassung des jeweiligen Folge-VDL und auf Kosten der Aufgabenträger (§ 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend) aufstellen.

- (3) Soweit Komponenten zum Elektronischen Fahrgeldmanagement (z. B. für Be-In/Be-Out-Systeme) oder sonstige Vertriebstechnik in den Fahrzeugen zu installieren sind, erhalten die Aufgabenträger das Recht zur Bestellung des Einbaus in den Fahrzeugen, die die S-Bahn unverzüglich umsetzen muss. Entstehen der S-Bahn bei der Erfüllung dieser Pflichten zusätzliche Kosten, werden diese durch die Aufgabenträger nach § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.
- (4) Die S-Bahn hat den ungehinderten und kostenlosen Zugang von mit Vertriebsaufgaben befassten Mitarbeitern des jeweiligen Folge-VDL zu den vertragsgegenständlichen Stationen und deren Aufenthalt dort durchzusetzen. Abs. 2, Sätze 7 bis 11 gelten entsprechend. Soweit Vertriebstechnik in den Fahrzeugen installiert wird, ist im Zuge der Installation zu regeln, wie und zu welchen Zeiten der jeweilige Folge-VDL die Wartung dieser Technik vornehmen kann.
- (5) Bedenken gegen die Art und Weise der Durchführung des Vertriebs seitens des jeweiligen Folge-VDL sowie sonstige Schwierigkeiten mit der Art und Weise der Durchführung des Vertriebs hat die S-Bahn zunächst dem jeweiligen Folge-VDL unverzüglich in Textform mitzuteilen. Die S-Bahn und der jeweilige Folge-VDL haben sodann zu versuchen, einvernehmlich eine Klärung dieser Fragen herbeizuführen. Wenn die einvernehmliche Klärung der Bedenken bzw. Schwierigkeiten nicht in angemessener Zeit herbeizuführen ist, sind die Aufgabenträger unverzüglich zu informieren und in die weitere Lösung einzubeziehen.
- (6) Die S-Bahn hat an den Gremien teilzunehmen, die sich mit der Weiterentwicklung der für die vertragsgegenständlichen Verkehre relevanten Vertriebswege- und Vertriebsanforderungen befassen. Die S-Bahn darf Positionen, Stimmrechte und Stellungnahmen zur Weiterentwicklung der Vertriebswege- und Vertriebsanforderungen mit Vertragsbezug, soweit die betroffenen Änderungen Auswirkungen auf die Fahrgelderlöse und den Vertriebsaufwand haben, nur mit Zustimmung der Aufgabenträger abgeben bzw. ausüben. Die S-Bahn ist verpflichtet, die Aufgabenträger vor der Ausübung von Stimmrechten und vor der Abgabe von Positionen oder Stellungnahmen nach Satz 2 zu unterrichten. Soweit Aspekte betroffen sind, die in den Bereich der beigestellten Vertriebsleistungen gemäß § 10 Abs. 2 fallen, entscheiden die Aufgabenträger bzw. mit ihrem Einverständnis der jeweilige Folge-VDL über Art und Umfang der Einwilligung („Marschroute“) oder Genehmigung der Handlungen der S-Bahn. Die Aufgabenträger bzw. der jeweilige Folge-VDL erteilen ihre Zustimmung nach billigem Ermessen, soweit Aspekte der Erhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes (z. B. Prüfbarkeit von Fahrausweisen) oder von Vertriebs- und Tarifkooperationen des Elektronischen Fahrgeld-

managements zu denen die S-Bahn Verträge gemäß § 7 Abs. 10 abgeschlossen hat, betroffen sind. Sie berücksichtigen dabei einerseits die Interessen der S-Bahn an Praktikabilität und Wirtschaftlichkeit des EBE und der Erfüllung der Vertragspflichten aus den Verträgen gemäß § 7 Abs. 10 und andererseits die Erfordernisse der Integration im Verbund sowie der im Interesse der Aufgabenträger stehenden Anforderungen der Einnahmensicherung. Die Aufgabenträger sind berechtigt, die Interessen in den Gremien auch selbst wahrzunehmen oder durch Vertreter wahrnehmen zu lassen oder zumindest die S-Bahn zu den Sitzungen zu begleiten oder durch Vertreter begleiten zu lassen, um dort unmittelbar über Zustimmungen entscheiden zu können, sofern dies mit der Satzung der jeweiligen Gremien vereinbar ist.

### **§ 13 Auf den Vertrieb des Folge-VDL im Bereich der Interimsverkehre bezogene Obliegenheiten der Aufgabenträger und Haftung der Aufgabenträger**

- (1) Die Aufgabenträger stellen die S-Bahn von Ansprüchen Dritter frei, die wegen eines nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Vertriebs der Fahrausweise durch den Folge-VDL, aus sonstigen im Zusammenhang mit einer pflichtwidrigen Durchführung des Vertriebs stehenden Gründen oder wegen nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprechender Tarife gegen die S-Bahn geltend gemacht werden. Die S-Bahn wird die Aufgabenträger unverzüglich informieren, wenn derartige Ansprüche gegenüber der S-Bahn erhoben werden. Etwaige Ansprüche Dritter dürfen nur nach schriftlicher Einwilligung der Aufgabenträger anerkannt oder vergleichsweise geregelt werden. Die Aufgabenträger können verlangen, dass die S-Bahn die Ansprüche Dritter unter Ausschöpfung aller außergerichtlichen und gerichtlichen Möglichkeiten abzuwehren versucht, sofern die Aufgabenträger erklären, hierfür die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung notwendigen Kosten zu tragen. Der Eigenaufwand der S-Bahn wird nicht ersetzt oder vergütet.
- (2) Die Aufgabenträger haften auch für schuldhaft verursachte Schäden, die der S-Bahn infolge einer pflichtwidrigen Abrechnung oder Überweisung der kassentechnischen Einnahmen für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen durch den jeweiligen Folge-VDL entstehen.
- (3) Die Aufgabenträger haben für eigenes Verschulden sowie für das Verschulden des jeweiligen Folge-VDL einzustehen.
- (4) Eine Inanspruchnahme der Aufgabenträger nach Maßgabe der vorstehenden Regelungen setzt voraus, dass die S-Bahn ihren insoweit bestehenden Mitwirkungspflichten nachgekommen ist und keine Personenidentität zwischen S-Bahn und Folge-VDL besteht.



## Abschnitt 3 Verkehrsleistungen und Nebenleistungen

### Unterabschnitt 3.1 Leistungspflichten

#### § 14 Verkehrsangebot

- (1) Die Aufgabenträger bestellen und die S-Bahn erbringt ab dem 15.12.2017 das in **Anlage VA**, Abschnitt 3 nach Zugkilometern (Zkm) spezifizierte Verkehrsangebot. Änderungen des Umfangs des Verkehrsangebotes sind nur nach Maßgabe dieses Vertrages möglich.

Die in **Anlage VA**, Abschnitt 3 für jedes Land und jedes Kalenderjahr spezifisch ausgewiesenen Zkm sind als Bezugsgröße zwischen den Vertragspartnern vereinbart.

Die Bedienung jeder Station auf dem Laufweg einer Fahrgastfahrt ist Bestandteil des Verkehrsangebotes. Hiervon ausgenommen ist die Bedienung von Stationen, soweit infrastrukturelle Einschränkungen oder behördliche bzw. gerichtliche Anordnungen in Bezug auf die Nutzbarkeit der Infrastruktur dazu führen, dass ein Zug an den betroffenen Stationen nicht halten darf oder kann.

- (2) Ab dem 15.12.2017 schuldet die S-Bahn – abhängig von dem jeweiligen Betriebsprogramm – den Einsatz von maximal 427 Viertelzügen im Linieneinsatz ohne Instandhaltungsreserve zzgl. einer Betriebsreserve von maximal 7 Viertelzügen (betriebsprogramm-spezifischer Spitzenbedarf). Einzelheiten für das jeweilige Betriebsprogramm sind in **Anlage VA** geregelt. Der betriebsprogramm-spezifische Spitzenbedarf sinkt zu den in § 37 Abs. 1 genannten und sich ggf. nach den Vorgaben des § 37 Abs. 2 verändernden Zeitpunkten mit dem Ende der Erbringung der Verkehrsleistung für die dort genannten Linien um die Anzahl der jeweils für diese Linien gemäß Anlage VA vereinbarten Viertelzüge. Hierbei gelten die in Anlage VA, Abschnitt 4 aufgeführten Ausnahmen. Die Verpflichtung zur Bereitstellung einer Betriebsreserve nach Satz 1 endet zum Zeitpunkt der Beendigung der Verkehrsleistungen auf der Linie S2 (3 Viertelzüge) und auf der Linie S7 (4 Viertelzüge) nach § 37 Abs. 1 bzw. Abs. 2. Die S-Bahn ist berechtigt, die Betriebsreserven nach dem hiesigen Vertrag bis zu einem entsprechenden Widerruf der Länder mit Wirkung für die Zukunft auch im Teilnetz Ring des SBI-VV einzusetzen.

Kann die S-Bahn die jeweils geschuldete Anzahl der Fahrzeuge des betriebsprogramm-spezifischen Spitzenbedarfs nicht bereit stellen, weil Fahrzeuge beschädigt worden sind, hat die S-Bahn diese auf eigene Kosten unverzüglich wiederherzustellen, es sei denn die S-Bahn weist nach, dass ihr dies unzumutbar ist und die Aufgabenträger sich nicht entscheiden, die über die Zumutbarkeitsschwelle hinausgehenden Kosten der Wiederherstellung entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B zu erstatten. § 6a Abs. 5 und Abs. 6 gelten bei einer Erstattung von Kosten durch die Aufgabenträger entsprechend.

Die Wiederherstellung eines Viertelzuges ist unzumutbar, wenn die voraussichtlichen Kosten der Wiederherstellung des betroffenen Viertelzuges den Betrag von ██████████ übersteigen.

Unterbleibt die Wiederherstellung wegen Unzumutbarkeit, reduziert sich der geschuldete betriebsprogrammspezifische Spitzenbedarf insoweit rückwirkend ab dem Zeitpunkt des Schadensereignisses, sofern die Beschädigung des Fahrzeugs von der S-Bahn nicht zu vertreten ist. Die von der S-Bahn wegen des Fehlens von Fahrzeugen nicht erbrachten Verkehrsleistungen bzw. nicht erbrachten Viertelzugkilometer gelten für die laufende Fahrplanperiode als ausgefallen. Für die nicht erbrachten Viertelzugkilometer wird insoweit für die laufende Fahrplanperiode kein Abzug fällig. Die verringerte Fahrzeugzahl ist bei den sich anschließenden Fahrplanerstellungen zu berücksichtigen. Die in **Anlage VA**, Abschnitt 3 für jedes Land und jedes Kalenderjahr ausgewiesenen Zugkilometer verringern sich in den Folgejahren entsprechend.

- (3) Ändert sich der Umfang des Verkehrsangebotes in Zugkilometern gemäß § 37 Abs. 1, ändert sich die Bezugsgröße nach Abs. 1 UA 2 entsprechend. Gleiches gilt bei einer Änderung des Umfangs des Verkehrsangebotes gemäß Absatz 4 Unterabsatz 5.

Treten zeitliche Abweichungen gegenüber den in **Anlage VA**, Abschnitt 5 dargestellten Prämissen auf, ändert sich die Bezugsgröße nach Abs. 1 UA 2 entsprechend.

Bei verspätetem Eintreten des Ereignisses wird das Verkehrsangebot des vorhergehenden Zeitraumes entsprechend zeitlich fortgeschrieben, wenn der sich für den Linieneinsatz in Summe ergebende Viertelzugbedarf vom betriebsprogrammspezifischen Spitzenbedarf für den Fortschreibungszeitraum nicht abweicht. Weicht der betriebsprogrammspezifische Spitzenbedarf im Fortschreibungszeitraum vom fortzuschreibenden Verkehrsangebot ab, entscheiden die Länder über erforderliche Anpassungen des Verkehrsangebotes zur Einhaltung des betriebsprogrammspezifischen Spitzenbedarfes. Die **Anlage VA** wird hierbei gemäß des Verfahrens nach Abs. 4 aktualisiert.

Bei verfrühtem Eintreten des Ereignisses wird das Verkehrsangebot des nachfolgenden Zeitraumes entsprechend zeitlich vorgezogen, wenn der sich für den Linieneinsatz in Summe ergebende Viertelzugbedarf vom betriebsprogrammspezifischen Spitzenbedarf für den vorhergehenden Zeitraum nicht abweicht. Weicht der betriebsprogrammspezifische Spitzenbedarf im vorhergehenden Zeitraum vom vorgezogenen Verkehrsangebot ab, entscheiden die Länder über erforderliche Anpassungen des Verkehrsangebotes zur Einhaltung des betriebsprogrammspezifischen Spitzenbedarfes. Die **Anlage VA** wird hierbei gemäß des Verfahrens nach Abs. 4 aktualisiert.

- (4) Im Rahmen der jährlichen Fahrplanerstellung nach § 16 sind Abweichungen von der in **Anlage VA**, Abschnitt 3 für jedes Land und jedes Kalenderjahr ausgewiesenen Bezugsgröße möglich.

Das Verkehrsangebot wird basierend auf den Vorgaben der **Anlage VA**, Abschnitt 1 sowie den Vorgaben der jeweils gültigen Nahverkehrspläne durch Aktualisierung der Anlage VA, Abschnitte 2 und 4 mit verbindlichen Angaben zu Laufwegen, Zugfahrten, Verkehrstagen, Zugkilometern und Zugstärken gemäß des Verfahrens nach Abs. 6 fortgeschrieben. Dies umfasst Zubestellungen, Abbestellungen und Umbestellungen. Anpassungen der Zugstärken sind dabei einheitlich je Zuggruppe und Verkehrszeit einvernehmlich unter Einhaltung der Vorgaben zum Planungskalender zwischen den Vertragspartnern festzulegen. Hierbei sind infrastrukturelle und betriebliche Beschränkungen (z. B. Umlaufverknüpfungen) angemessen zu berücksichtigen. Der sich für den Linieneinsatz in Summe ergebende Viertelzugbedarf je Verkehrszeit gemäß Anlage VA darf den betriebsprogrammspezifischen Spitzenbedarf nicht überschreiten.

Auf den von den vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen bedienten Strecken können Verkehrsleistungen auch von Betreibern anderer Verkehrsverträge (Fremdbetreiber) erbracht werden. Dabei dürfen nur gesamte Zuggruppen durch Fremdbetreiber erbracht werden. Die vertraglichen Regelungen zu Ab-, Zu- und Umbestellungen für die Leistungen nach diesem Vertrag bleiben davon unberührt. Auf § 3 Abs. 12 wird verwiesen. Bei der Fortschreibung der hiesigen **Anlage VA** und der jährlichen Fahrplanerstellung sind die Verkehrsleistungen von Fremdbetreibern nachrichtlich darzustellen.

Zur Ausschöpfung des betriebsprogrammspezifischen Spitzenbedarfs sind die Aufgabenträger ausnahmsweise berechtigt, bei maximal einer Zuggruppe unterschiedliche Zugstärken in der Verkehrszeit des betriebsprogrammspezifischen Spitzenbedarfs vorzugeben. Für diese Fälle gelten abweichende Regelungen bei Leistungsstörungen, die in § 32 Abs. 2, letzter Unterabsatz, geregelt sind.

Sofern die zunächst für die Verkehrsleistungen auf dem Teilnetz Ring vorgesehenen Fahrzeuge der BR 480 erfolgreich auf ZBS umrüstbar sind und auch keine anderen technischen Umstände gegen einen Einsatz dieser Fahrzeuge vorliegen, stimmen sich die Länder gemeinsam mit der S-Bahn über Möglichkeiten zur Anpassungen des Verkehrsangebotes (Mehrleistungen in Zugkilometern und/oder in Zugstärken) ab. Die Länder entscheiden anschließend darüber, welche Möglichkeiten zur Anpassung des Verkehrsangebotes zur Ermittlung der Anzahl an zusätzlich im Linieneinsatz erforderlichen Fahrzeugen der BR 480 (ohne Instandhaltungsreserve) zugrunde zu legen ist. Die daraus resultierende Anzahl an zusätzlich im Linieneinsatz erforderlichen weiteren Fahrzeugen (ohne Instandhaltungsreserve) wird schriftlich dokumentiert. Die Anzahl der im Linieneinsatz erforderlichen weiteren Fahrzeuge (ohne Instandhaltungsreserve) gemäß der vorgenannten Dokumentation erhöht den betriebsprogrammspezifischen Spitzenbedarf im Sinne von Absatz 2 entsprechend, sofern und soweit Fahrzeuge der BR 480 in entsprechender Anzahl erfolgreich auf ZBS umgerüstet worden sind und diese Fahrzeuge nicht mehr für die Verkehrsleistungen auf dem Teilnetz Ring nach dem SBI-VV vertraglich geschuldet werden. Bei Vorliegen der in den Sätzen 1 bis 4 dieses Unterabsatzes genannten Voraussetzungen sind die Aufgabenträger entsprechend der Anzahl an weiteren Fahrzeugen nach Satz 3 dieses Unterabsatzes zur Um- und/oder Zubestellung von Verkehrsleistungen in Zugkilometern oder von Zugstärken auf den vertragsgegenständlichen Strecken berechtigt und verpflichtet. Im Ergebnis dieser Um- und/oder Zubestellung wird die Anlage VA gemäß dem Verfahren nach Absatz 6 entsprechend fortgeschrieben. Die vertraglichen Regelungen zu Ab-, Zu- und Umbestellungen für die Leistungen nach § 28 bleiben davon unberührt. Bei Fortschreibung der Anlage VA aufgrund einer Um- und/oder Zubestellung nach Satz 5 dieses Unterabsatzes, insbesondere bei insoweit erfolgter Erhöhung des betriebsprogrammspezifischen Spitzenbedarfs nach Satz 4 dieses Unterabsatzes und/oder bei einer insoweit erfolgten Änderung der Bezugsgröße gemäß Absatz 3 Unterabsatz 1 Satz 2, ist die Grundvergütung entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B unter Berücksichtigung der insoweit zusätzlich erforderlichen Instandhaltungsreserve anzupassen. § 6a Abs. 5 und 6 Sätze 1 bis 7 gelten entsprechend.

Die Aufgabenträger können von der S-Bahn die Nachrüstung der Fahrzeuge der BR 480 mit einem Zugbeeinflussungssystem (ZBS) sowie weitere Maßnahmen zur Ertüchtigung dieser Fahrzeuge verlangen, sofern und soweit die Voraussetzungen des Unterabsatzes 5 Satz 1 vorliegen. Die der S-Bahn hierdurch zusätzlich entstehenden Kosten werden von den Aufgabenträgern entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend. Die Vertragsparteien werden sich dazu verständigen, inwieweit die Regelungen der Anlage EM 3 zum SBI-VV entsprechend Anwendung finden können.

In diesem Zusammenhang ist es voraussichtlich unvermeidbar, dass die zu ertüchtigenden Fahrzeuge der BR 480 während der Durchführung der Ertüchtigungsmaßnahmen nicht für die Leistungen des SBI-VV zur Verfügung stehen. Aufgabenträger und S-Bahn stimmen überein, dass der S-Bahn daraus keine wirtschaftlichen Nachteile erwachsen sollen; die S-Bahn soll dabei in Bezug auf den SBI-VV so gestellt werden, als wenn die Ertüchtigungsmaßnahmen nicht stattfänden und die Fahrzeuge der BR 480 für die Erbringung der Leistungen des SBI-VV zur Verfügung ständen. Aufgabenträger und S-Bahn werden dies in einem entsprechenden Nachtrag zum SBI-VV sicherstellen.

- (5) Eine Fahrlagenänderung gilt nicht als Zu- oder Abbestellung. Zu- und Abbestellungen dürfen grundsätzlich nur paarig erfolgen. Bei Zu- und Abbestellungen, die nur einzelne Zugfahrten betreffen, ist die technische Machbarkeit, insbesondere hinsichtlich der Abstellmöglichkeiten nach Betriebsschluss bzw. vor Betriebsbeginn sowie hinsichtlich der Übergänge von einer Zugfahrt auf die anschließende Zugfahrt zu beachten. Hierzu erfolgt eine Abstimmung der Aufgabenträger mit der S-Bahn. Führen Zu- und Abbestellungen zu einer wesentlichen Veränderung des Verhältnisses zwischen Leerkilometern und Lastkilometern der jeweiligen Betriebsstufe, so bedürfen diese Zu- und Abbestellungen der Herstellung des Einvernehmens zwischen den Vertragspartnern. Eine wesentliche Veränderung des Verhältnisses zwischen Leerkilometern und Lastkilometern ist dann gegeben, wenn sich dieses in Folge der Zu- und Abbestellung um mehr als 0,06 Prozentpunkte gegenüber dem ursprünglichen Verhältnis zwischen Leerkilometern und Lastkilometern der jeweiligen Betriebsstufe verändert. Bei einer wesentlichen Veränderung des Verhältnisses zwischen Leerkilometern und Lastkilometern ist die Grundvergütung entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B anzupassen. § 6a Abs. 5 und 6 Sätze 1 bis 7 gelten entsprechend.
- (6) Das Verfahren zur Aktualisierung der **Anlage VA** ist unter dem Titel "Planungskalender für das Verkehrsangebot" in **Anlage PLB** geregelt.

## § 15 Infrastruktur

- (1) Die S-Bahn hat zur Umsetzung des gemäß den Regelungen dieses Vertrages festgelegten Verkehrs- bzw. Fahrplanangebotes mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) die erforderlichen Vereinbarungen zur Nutzung der Infrastruktur (Trassen, Stationen, Abstellanlagen etc.) unter Berücksichtigung der folgenden Absätze abzuschließen.

Von diesen Vereinbarungen nebst sämtlichen Anlagen übergibt die S-Bahn den Aufgabenträgern vollständige Kopien spätestens zwei Wochen nach deren Abschluss.

- (2) Die S-Bahn hat in ihren Geschäftsbeziehungen zu den EIU auf eine Leistungsfähigkeit der Infrastruktur hinzuwirken, die eine vertragsgemäße Durchführung der Verkehrsleistungen gewährleistet.

Die S-Bahn wird die Aufgabenträger über Planungen und Maßnahmen der EIU oder Dritter informieren, die dauerhaft zu einer Veränderung der Leistungsfähigkeit der für die Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen erforderlichen Infrastruktur führen würden bzw. werden. Die Information erfolgt unverzüglich nach Kenntniserlangung durch die S-Bahn. Diese Informationspflicht betrifft insbesondere die Veränderung der vorhandenen Kapazitäten, die Entwicklung der nutzbaren Geschwindigkeiten sowie die Veränderung von Rückfallebenen für absehbare Betriebsunregelmäßigkeiten zur Sicherung der Stabilität des Betriebsprogramms.

Die S-Bahn wird an den regionalen Bauinformationsgesprächen und den weiteren Kundenveranstaltungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen teilnehmen und die Aufgabenträger zeitnah über die dort besprochenen Inhalte informieren.

Soweit infrastrukturelle Einschränkungen oder Beschränkungen der Umsetzung des von den Aufgabenträgern gewünschten Verkehrsangebotes (§ 14) bzw. Fahrplans (§ 16) entgegenstehen oder in Zukunft entgegenstehen drohen, wird die S-Bahn die Aufgabenträger auf Aufforderung darüber informieren, welche Maßnahmen des EIU aus ihrer Sicht ausreichend und erforderlich wären, um die Wünsche der Aufgabenträger möglichst zeitnah und betrieblich/wirtschaftlich sinnvoll umzusetzen.

Soweit Änderungen der Infrastruktur die Zustimmung oder die Mitwirkung der S-Bahn voraussetzen, wird die S-Bahn die Einwilligung der Aufgabenträger einholen. Das gilt nicht, soweit die S-Bahn nach den allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG oder aufgrund von Rechtsvorschriften zur Erteilung der Zustimmung verpflichtet ist.

- (3) Die S-Bahn ist verpflichtet, die Infrastrukturnutzung und den Abschluss der hierzu notwendigen Vereinbarungen gemäß Abs. 1 so vorzunehmen, als würde sie das vollständige Preisrisiko tragen.

Sie hat die Aufgabenträger in den nachfolgend aufgeführten Fällen zu informieren und eine Bewertung dahingehend zu erstellen und zu übermitteln, welche wirtschaftlichen Konsequenzen sich aus der Sicht der S-Bahn im Hinblick auf die Zahlungspflichten nach § 31 Abs. 1 aus der jeweiligen Information ableiten lassen:

- a. Die S-Bahn hat den Aufgabenträgern unverzüglich nach Kenntnisnahme etwaige Entwürfe der EIU zu zukünftigen Nutzungsbedingungen und Entgeltregelungen der Infrastruktur zu übermitteln (Bezeichnungen in 2017: SNB, INBP, TPS, SPS).
- b. Die S-Bahn hat die Aufgabenträger unverzüglich nach Kenntnisnahme über eingeleitete Genehmigungsverfahren vor der Regulierungsbehörde, die das von der S-Bahn befahrene Netz betreffen, zu unterrichten.
- c. Die S-Bahn hat die Aufgabenträger unverzüglich nach Kenntnisnahme über die für die Vereinbarung nach Abs. 1 einschlägigen Entscheidungen der Regulierungsbehörde in Verfahren zur Genehmigung der Entgelte bzw. der Entgeltgrundsätze zu informieren und den Wortlaut der Entscheidung zu übermitteln.
- d. Die S-Bahn hat die Aufgabenträger darüber zu informieren, welche Gestaltungsoptionen mit Blick auf den Abschluss von Rahmenverträgen, Laufzeiten und Kündigungsoptionen für den Abschluss von Vereinbarungen nach Abs. 1 bestehen und welche Gestaltungsoption bei gesamthafter Betrachtung aus ihrer Sicht zu bevorzugen ist und ihre Auffassung zu erläutern.
- e. Die S-Bahn wird die Aufgabenträger über die Aufnahme von Verhandlungen zum Abschluss der in Abs. 1 genannten Vereinbarungen sowie periodisch über den Verhandlungsstand unterrichten. Wenn ihr die Aufgabenträger keine andere Gestaltungsoption vorgeben, hat sie die nach lit. d von ihr bevorzugte Gestaltungsoption zu verfolgen.
- f. Die S-Bahn wird den Aufgabenträgern spätestens 4 Wochen vor Abschluss einer der in Abs. 1 genannten Vereinbarungen deren beabsichtigten Wortlaut unter Hinweis auf den geplanten Termin zum Vertragsabschluss übersenden.

- g. Die S-Bahn wird den Aufgabenträgern ein Änderungsverlangen der EIU an mit der S-Bahn geschlossenen Vereinbarungen im Sinne von Abs. 1 unverzüglich nach Zugang bei der S-Bahn in Kopie übermitteln. Über den Umgang mit dem Verlangen wird die S-Bahn die Einwilligung der Aufgabenträger einholen.
- (4) Teilen die oder ein Aufgabenträger der S-Bahn mit, dass sie oder er Rechtsbehelfe gegen eine bestimmte Entscheidung der Regulierungsbehörde einlegen werden/wird, dann hat die S-Bahn sicher zu stellen, dass die rechtskräftige Rechtsbehelfsentscheidung noch auf die von der S-Bahn zu zahlenden und von den Aufgabenträgern gemäß § 31 Abs. 1 zu erstattenden Infrastrukturnutzungsentgelte durchschlagen kann. Gleichermaßen hat die S-Bahn sicherzustellen, dass ein Beschluss oder eine sonstige Entscheidung der Regulierungsbehörde oder Entscheidungen in sonstigen Verwaltungsverfahren für und gegen die S-Bahn wirken, soweit diese das von der S-Bahn befahrene Netz betreffen. Insbesondere hat sie sicherzustellen, dass aus einer solchen Entscheidung resultierende geringere Entgelte zu ihren Gunsten wirksam werden. Die Aufgabenträger teilen der S-Bahn die insoweit aus ihrer Sicht einschlägigen regulierungsbehördlichen oder sonstigen Verwaltungsverfahren rechtzeitig vorab mit.

Im Fall der Hinzuziehung zum Beschlusskammerverfahren oder der Beiladung zu einem sonstigen Verwaltungsverfahren bzw. zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung, wird sich die S-Bahn in ihren Verfahrenshandlungen nicht gegen die von den Aufgabenträgern verfolgte Rechtsauffassung positionieren. Der für den Fall der Hinzuziehung oder Beiladung entstehende notwendige Aufwand der S-Bahn wird von den Aufgabenträgern entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.

- (5) Die S-Bahn wird genehmigungsbedürftige Infrastrukturnutzungsentgelte, die nicht vollständig bestands- oder rechtskräftig genehmigt sind, nur unter Vorbehalt an die EIU zahlen, sicherstellen, dass etwaige Rückforderungsansprüche für diese Entgelte nicht verjähren und alle ihr möglichen Schritte gegen das Entstehen sonstiger Einwendungen oder Einreden gegen derartige Ansprüche unternehmen. Diese Pflichten gelten auch für den Fall, dass die Regulierungsbehörde Infrastrukturnutzungsentgelte lediglich vorläufig festsetzt.

Sofern sich durch bestands- oder rechtskräftige behördliche oder verwaltungsgerichtliche Entscheidung unmittelbar oder mittelbar ein Rückerstattungsanspruch der S-Bahn ergibt und das betroffene EIU deswegen an die S-Bahn Infrastrukturnutzungsentgelte in Bezug auf den Rückerstattungsanspruch endgültig erstattet hat, wird die S-Bahn den erhaltenen Rückerstattungsbetrag an die Aufgabenträger auskehren; die S-Bahn kann sich insofern nicht auf den Wegfall der Bereicherung berufen. Soweit das EIU Infrastrukturnutzungsentgelte noch nicht endgültig an die S-Bahn erstattet hat, wird die S-Bahn den Aufgabenträgern auf Festlegung der Aufgabenträger einen etwaigen Rückzahlungsanspruch nach Satz 1 dieses Unterabsatzes bevorzugt abtreten oder den Aufgabenträgern die gegebenenfalls notwendige Prozessstandschaft zur Geltendmachung eines etwaigen Rückzahlungsanspruchs nach Satz 1 dieses Unterabsatzes gewähren. Endgültig im Sinne von Satz 1 und 2 dieses Unterabsatzes ist die Erstattung, wenn sie vorbehaltlos erfolgt ist oder die Rückforderung der Erstattung durch das EIU nicht mehr möglich ist (insb. Verjährung oder rechtskräftige Feststellung).

- (6) Erheben die Aufgabenträger Beschwerde bei der Regulierungsbehörde wegen der Entscheidung oder des Verhaltens (Tun, Dulden oder Unterlassen) eines EIU, so gelten die Pflichten aus Abs. 4 und 5 für die S-Bahn entsprechend.
- (7) Halten die Aufgabenträger ein zivilrechtliches Vorgehen gegen die Betreiber der Infrastruktur für geboten und können die Aufgabenträger den Rechtsstreit auf Grund ihrer eigenen Rechtsstellung nicht betreiben, so hat die S-Bahn den Aufgabenträgern unbeschadet des Absatzes 4 die erforderliche Prozessstandschaft zur Führung dieses Rechtsstreits zu gewähren. Auf Verlangen der Aufgabenträger hat die S-Bahn ihnen einen etwaigen Rückforderungsanspruch für Infrastrukturnutzungsentgelte abzutreten. Die S-Bahn wird sich in ihren Verfahrenshandlungen nicht gegen die von den Aufgabenträgern verfolgte Rechtsauffassung positionieren.

In diesen Fällen wird die S-Bahn die von dem Rechtsstreit betroffenen Infrastrukturnutzungsentgelte – auch für Folgezeiträume – nur unter Vorbehalt an die EIU zahlen. Sofern sich durch rechtskräftige Entscheidung des angerufenen Gerichts oder durch anderweitige Beendigung des Verfahrens (z. B. außergerichtlicher Vergleich) ein Rückerstattungsanspruch der S-Bahn ergibt und das betroffene EIU deswegen an die S-Bahn Infrastrukturnutzungsentgelte in Bezug auf den Rückerstattungsanspruch endgültig erstattet hat, wird die S-Bahn den Rückerstattungsbetrag an die Aufgabenträger auskehren; die S-Bahn kann sich insofern nicht auf den Wegfall der Bereicherung berufen.

- (8) Die S-Bahn fördert die von den Aufgabenträgern gegen die EIU betriebenen öffentlich- und zivilrechtlichen Verfahren. Dies geschieht insbesondere durch Bereitschaft zum Zeugenbeweis und in Bezug auf von den Aufgabenträgern konkret zu benennende Sachverhalte und Fragestellungen auf Aufforderung der Aufgabenträger durch die Bereitstellung von konkret zu benennenden Unterlagen und die Erteilung von Auskünften. Die S-Bahn wird den Aufgabenträgern bei ihr vorhandene Unterlagen, die von den Aufgabenträgern nicht benannt worden sind, aber nach Einschätzung der S-Bahn für die von den Aufgabenträgern betriebenen Verfahren erforderlich sind, zur Verfügung stellen. Konkrete Nachforderungen von Unterlagen durch die Aufgabenträger bleiben vorbehalten. § 402 BGB bleibt unberührt.
- (9) Im Benehmen mit den Aufgabenträgern setzt sich die S-Bahn beim zuständigen EIU für Maßnahmen mit dem Ziel der Verbesserung der Ausstattung und des Erscheinungsbildes der Verkehrsstationen ein.
- (10) Erhält die S-Bahn Kenntnis von der beabsichtigten Namensfindung für eine neue S-Bahn-Station oder von einer beabsichtigten Änderung eines Stationsnamens, informiert sie die Aufgabenträger hierüber unverzüglich nach Kenntniserlangung. Auf Wunsch der Aufgabenträger nimmt die S-Bahn gegenüber dem EIU inhaltlich zu dem Sachverhalt Stellung und setzt bei dieser Stellungnahme etwaige Vorgaben der Aufgabenträger um.



- (11) Die S-Bahn ist für die Sauberkeit und Instandhaltung der von den vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen sowie den Verkehrsleistungen des SBI-VV und des SBR-VV bedienten S-Bahn-Stationen verantwortlich, soweit ein mit der DB Station & Service AG zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Verkehrsvertrages vereinbarter Geschäftsbesorgungsvertrag (GBV) dies vorsieht. Dies ist zum Zeitpunkt des Vertragschlusses der Fall. Die S-Bahn verpflichtet sich, soweit und solange sie als EVU alleine im Rahmen von Verkehrsverträgen S-Bahn-Stationen bedient, den GBV mit DB Station & Service AG nicht zu kündigen, es sei denn, behördliche oder gerichtliche Anordnungen erfordern dies.

Sofern ein anderes EVU von den Ländern mit der Erbringung von S-Bahn-Verkehrsleistungen beauftragt wird, und dabei auch Stationen bedient, die vom GBV erfasst sind, wird die S-Bahn die Geschäftsbesorgung auch an diesen Stationen im Rahmen des GBV weiter in dem bisherigen Umfang durchführen. Die Länder werden im Rahmen der Verkehrsverträge sicherstellen, dass das andere EVU im notwendigen Maß mit der S-Bahn kooperieren wird. Die Länder werden den Anschlussbetreiber verpflichten, die für die Fahrgastinformation über dessen Leistungen benötigten Unterlagen rechtzeitig (spätestens 6 Arbeitstage vor dem geplanten Aushangstermin) in elektronischer Form druckfertig zu übermitteln.

Die S-Bahn verpflichtet sich für den Zeitraum der Gültigkeit des GBV, neben den von ihr mit dem Geschäftsbesorgungsentgelt der DB Station & Service AG finanzierten Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen bezogen auf das gesamte Berliner S-Bahn-Netz zusätzliche Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen an Stationen durchzuführen, die dem GBV unterliegen. Damit wird das zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses bestehende Sauberkeits- und Instandhaltungsniveau aufrechterhalten. Inhalt und Umfang der Reinigungs- und Instandhaltungspflichten der S-Bahn sind in **Anlage Q** Abschnitt 6.2 beschrieben.

Die S-Bahn bestimmt die Schwerpunktsetzung bei den Maßnahmen innerhalb der vereinbarten Leistungsumfänge dieses Vertrages und der im SBI-VV insoweit vereinbarten Leistungsumfänge und kann die genannten Maßnahmen auch zwischen den Leistungsumfängen dieses Vertrages und des SBI-VV bedarfsgerecht austauschen; vgl. zu den vereinbarten Leistungsumfängen die Angaben in **Anlage F8\_B**, Blatt C.VI. Die S-Bahn wird dazu ihre Planungen bezüglich der zusätzlichen Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen bezogen auf das gesamte Berliner S-Bahn Netz mit den Aufgabenträgern jährlich zum 01. Dezember, erstmals im Jahr 2017, für das Folgejahr abstimmen. Diese Planungen enthalten die von der S-Bahn für das Folgejahr geplanten zusätzlichen Reinigungsleistungen und Instandhaltungsmaßnahmen mit dem jeweils vorgesehenen Budget. Zudem wird die S-Bahn ihre Planungen unterjährig aktualisieren und frühestmöglich, spätestens jedoch bis zum 30. August eines Jahres mit den Aufgabenträgern abstimmen.

Zum 31. März des in Bezug auf das plangegegenständliche Jahr folgenden Jahres ist von der S-Bahn nachzuweisen, dass und inwieweit die Maßnahmen des Plans für die zusätzlichen Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen im vorhergehenden Jahr umgesetzt wurden und das jeweils einschlägige (s. o.) Budget ausgeschöpft wurde.

Mit Blick auf die zusätzlichen Instandhaltungs- und Reinigungsleistungen übermittelt die S-Bahn zum vorgenannten Termin jeweils eine Übersicht über die von ihren Dienstleistern im Abrechnungszeitraum gestellten Rechnungen in Summe oder, sofern und soweit die hier in Rede stehenden zusätzlichen Leistungen von einem konzerninternen Dienstleister durchgeführt worden sind, über die von dem konzerninternen Dienstleister im Abrechnungszeitraum gebuchten Verrechnungen in Summe verbunden mit der Bestätigung der S-Bahn, dass alle gebuchten zusätzlichen Leistungen durchgeführt worden sind und stellt die insoweit durchgeführten zusätzlichen Instandhaltungs- bzw. Reinigungsleistungen unter Bezugnahme auf die Planung laut vorhergehendem Unterabsatz 4 dieses Absatzes dar. Zudem übergibt die S-Bahn den Ländern die Ergebnisse ihrer Qualitätsstichprobenprüfungen der durchgeführten Reinigungsleistungen. Haben die Länder Zweifel an der Richtigkeit der eben genannten summarischen Darstellung bezüglich der Abrechnung von zusätzlichen Leistungen konzernexterner Dienstleister, können sie die Vorlage der einzelnen Rechnungen verlangen. Haben die Länder Zweifel an der Richtigkeit der eben genannten summarischen Darstellung bezüglich der Abrechnung zusätzlicher Leistungen konzerninterner Dienstleister, können sie sich eine Bestätigung des konzerninternen Dienstleisters über die auftragsgemäße Durchführung einzelner Leistungen vorlegen lassen.

Die S-Bahn wird den Ländern zudem spätestens unverzüglich nach Vertragsschluss die für das Jahr 2017 geltenden Stundenverrechnungssätze mitteilen und diese Angaben im Zuge der Abrechnung der einzelnen Vertragsjahre aktualisieren. Haben die Länder Zweifel an der Richtigkeit der Angaben der S-Bahn, sind sie berechtigt, sich die der Abrechnung jeweils zugrunde liegende Leistungsvereinbarung vorlegen zu lassen. Die Länder sind berechtigt, die den Buchungen zugrunde liegenden Stundenverrechnungssätze um den Teil zu kürzen, um den die Verrechnungssätze nachweislich über dem jeweiligen Marktniveau liegen, das bei einer vergleichbaren Transaktion unter voneinander unabhängigen Dritten auf einem externen Markt gegeben wäre; bei dieser Betrachtung ist eine vergleichbare tarifvertragliche Bindung der unabhängigen Dritten zu unterstellen. Im Falle einer berechtigten Kürzung der Stundenverrechnungssätze bzw. eines Stundenverrechnungssatzes wird das jeweils einschlägige Budget gemäß Unterabsatz 4 nur in der Höhe verbraucht, die sich unter Anwendung der jeweils berechtigt gekürzten Stundenverrechnungssätze ergibt.

Haben die Länder bezüglich der zusätzlichen Instandhaltungs- und/oder Reinigungsleistungen Zweifel daran, dass es sich bei den in den vorgenannten Unterabsätzen in Rede stehenden Leistungen gegenüber den durch den GBV finanzierten Grundleistungen tatsächlich um zusätzliche Leistungen handelt, können die Länder von der S-Bahn eine Bestätigung verlangen, dass die im Rahmen des GBV für die Grundleistungen zur Verfügung stehenden Mittel ausgeschöpft worden sind.

Nicht verausgabte Mittel werden in das Folgejahr übertragen und dort zusätzlich verausgabt, soweit die Aufgabenträger nichts anderes festlegen. Im bzw. bis zum letzten Vertragsjahr nicht verausgabte Mittel sind den Aufgabenträgern zu erstatten oder werden von diesen mit Zahlungsansprüchen der S-Bahn verrechnet. Die S-Bahn hat auf Verlangen der Aufgabenträger weitere zusätzliche Reinigungs- und Instandhaltungsmaßnahmen durchzuführen. Der S-Bahn daraus zusätzlich entstehende Kosten werden entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 6a Abs. 5 und Abs. 6 gelten entsprechend.

Sollte der GBV zwischen S-Bahn und DB Station & Service AG vor Ablauf des hiesigen Vertrages ganz oder teilweise beendet werden, wird die Grundvergütung wegen der entfallenden Verpflichtung zur Erbringung der hier geregelten zusätzlichen Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen ebenfalls entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B angepasst; die Regelungen des § 6a Abs. 5 und 6 gelten insoweit entsprechend.

Soweit zwischen der S-Bahn und der DB Station & Service AG kein neuer GBV zustandekommt oder kein solcher mehr besteht, verpflichtet sich die S-Bahn dazu, mit den Aufgabenträgern eng und vertrauensvoll mit dem Ziel zusammenzuarbeiten, auf den Stationen ein möglichst hohes Qualitätsniveau sicherzustellen. Die S-Bahn verpflichtet sich insbesondere dazu, im Rahmen der jeweils geltenden eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und INBP auf Anforderung und im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern:

- a. mit der DB Station & Service AG die Erbringung von über die Basisleistungen hinausgehenden Zusatzleistungen der Infrastrukturbetreiberin bzw.
- b. Gestattungsverträge zur Eigenerbringung von Leistungen auf Stationen zu vereinbaren.

Soweit die unter lit. a. und b. genannten Verpflichtungen mangels erforderlicher Kontrahierungsbereitschaft der DB Station & Service AG nicht umsetzbar sind, wird die S-Bahn die Aufgabenträger – soweit diese nicht an den Verhandlungen beteiligt sind – unverzüglich informieren, damit die Aufgabenträger bei den Verhandlungen ggf. unterstützend tätig werden können. Die Aufgabenträger sind auf Verlangen an den Verhandlungen zu beteiligen.

Die S-Bahn übergibt den Aufgabenträgern vollständige Kopien der zu lit. a und/oder b. getroffenen Vereinbarungen, einschließlich sämtlicher Anlagen, spätestens zwei Wochen nach deren Abschluss. Im Übrigen gelten für den Abschluss der Vereinbarungen über die Zusatzleistungen bzw. den Abschluss der Gestattungsverträge die Abs. 3 und 4 sinngemäß.

- (12) Die S-Bahn betreibt die an Bahnsteigen mit Fahrgastbetrieb die zu Vertragsbeginn vorhandenen und funktionsfähigen Wechselsprecheinrichtungen, sogenannte Inforufsäulen (IRS), um Fahrgästen für Serviceanfragen eine Kommunikation mit der S-Bahn zu ermöglichen. Diese Verpflichtung gilt auch für die von der S-Bahn auf Grundlage des mit ihr geschlossenen SBI-VV (Laufzeit 2017 bis 2023) sowie auf Grundlage des mit Zuschlag vom 21.12.2015 geschlossenen SBR-VV angefahrenen Stationen. Die Verpflichtung aus den vorstehenden Sätzen erlischt für diejenigen IRS, bei denen ein Weiterbetrieb nur mit einer Voice-over-IP-Anbindung technisch möglich ist. Darüber hinaus entfällt die Verpflichtung, sofern und soweit ein von den Aufgabenträgern beauftragter Vertriebsdienstleister an den Stationen Vertriebstechnik installiert, die (ggf. auch durch verbundene Geräte) eine entsprechende Kommunikation mit der S-Bahn ermöglicht oder entsprechende Geräte durch die DB Station & Service AG aufgestellt und betrieben werden oder die S-Bahn gemäß der nachfolgenden Regelung an Stationen Notruf- und Infosäulen (NIS) aufstellt und betreibt.

Die Aufgabenträger sind berechtigt, bei der S-Bahn die Einrichtung und den Betrieb von NIS sowie eine ergänzende Ausstattung mit Videotechnik und deren Betrieb an von ihnen benannten Stationen zu bestellen. Die der S-Bahn dadurch entstehenden zusätzlichen

Kosten werden von den Aufgabenträgern entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.

## § 16 Fahrplan

- (1) Die Fahrpläne haben den Vorgaben des § 14 i. V. m. **Anlage VA** zu entsprechen. Die Fahrpläne sind grundsätzlich auf die anderen Verkehrsangebote im SPNV und ÖPNV im Vertragsgebiet abzustimmen.

Die Gültigkeitszeiträume der Jahresfahrpläne orientieren sich grundsätzlich an den europaweit harmonisierten Terminen. Abweichungen von diesen Terminen sind bei Grunderneuerung oder Netzerweiterung möglich.

- (2) Die Fahrpläne werden von der S-Bahn entwickelt. Fahrplanentwürfe (Betriebsprogramme) für den jeweils nächsten Jahresfahrplan sind von der S-Bahn entsprechend dem Planungskalender (**Anlage PLB**) vor Beginn des Gültigkeitszeitraums den Aufgabenträgern zu übersenden und diesen vorzustellen.

- (3) Auf Grundlage der Entwürfe kontrollieren die Aufgabenträger, ob die Vorgaben der **Anlage VA** eingehalten wurden. Bei Einhaltung der Vorgaben ist dem Fahrplanentwurf die Zustimmung zu erteilen.

Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn der Fahrplanentwurf nicht innerhalb von vier Wochen nach Übersendung gemäß Abs. 2 von den Aufgabenträgern beanstandet wird. Mit der Zustimmung wird die Erbringung der fahrplanmäßigen Verkehrsangebote zur verbindlichen Vertragspflicht.

- (4) Wenn die Vorgaben nach Abs. 1 nach Ansicht der Aufgabenträger nicht eingehalten wurden, haben die Aufgabenträger der S-Bahn innerhalb von vier Wochen nach Übersendung gemäß Abs. 2 (Zugang bei den Aufgabenträgern) eine begründete Beanstandung zu übersenden (Zugang bei der S-Bahn).

Die S-Bahn wird auf Grundlage der Beanstandung den Fahrplanentwurf korrigieren und den Aufgabenträgern erneut übergeben. Sollte aus Sicht der Aufgabenträger auch der korrigierte Entwurf zu beanstanden sein, haben die Vertragspartner über die streitigen Punkte durch Verhandlungen zügig eine Einigung herbeizuführen und den Fahrplan verbindlich zu fixieren.

Die endgültige Abstimmung ist spätestens 14 Tage vor dem in der EIBV festgelegten Fristende zur Trassenanmeldung (gemäß **Anlage PLB** Planungskalender x-8,5) abzuschließen. Kommt ein Einvernehmen zwischen den Vertragspartnern bis zu diesem Termin nicht zustande, gelten die vereinbarten Zugstärken, differenziert nach einzelnen Linien, Zuggruppen und Verkehrszeiten, des laufenden Betriebsprogramms auch für die kommende Fahrplanperiode, soweit eine Fortschreibung des laufenden Betriebsprogramms ohne Abweichungen tatsächlich möglich ist.

Wenn sich im Rahmen des Abstimmungsprozesses herausstellt, dass aus rechtlicher oder tatsächlicher Unmöglichkeit die beabsichtigte Bestellung nicht umgesetzt werden kann, gilt hilfsweise die Bestellung des laufenden Fahrplans auch für die kommende Fahrplanperiode. Sollte diese aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht möglich sein, ist ein Fahrplan für die kommende Fahrplanperiode zu bestellen, der der jeweils laufenden Fahrplanperiode am nächsten kommt. Die gesetzlichen Fristen der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) für die Bestellung der Infrastruktur sind dabei zu beachten.

Eine beabsichtigte Bestellung ist auch dann rechtlich oder tatsächlich unmöglich, wenn infrastrukturelle Einschränkungen, wie z. B. eingeschränkte Nutzbarkeit von Bahnsteiglängen, oder behördliche bzw. gerichtliche Anordnungen in Bezug auf die Nutzbarkeit von Infrastruktur dazu führen, dass die in **Anlage VA** für eine Zuggruppe festgelegte Zuglänge von der S-Bahn teilweise oder in Gänze nicht eingehalten werden kann. Die Unmöglichkeit bezieht sich jeweils auf die gesamte, von der Einschränkung oder Anordnung betroffene Zuggruppe. Für die Dauer der infrastrukturellen Einschränkung oder behördlichen bzw. gerichtlichen Anordnung gelten für die durch die Unmöglichkeit betroffenen Zuggruppen die möglichen und den ursprünglichen Planungen am Nächsten kommenden Zugstärken als vereinbart.

- (5) Die S-Bahn hat im Rahmen des technisch objektiv Möglichen die von ihr zu erbringende Kapazität der bestellten fahrplanmäßigen Fahrten im laufenden Fahrplanjahr zur Befriedigung eines besonderen Verkehrsbedürfnisses zu bestimmten Anlässen (einzelne Anlässe oder Anlässe, die max. bis zu 4 Wochen dauern) und Veranstaltungen (z. B. bei Sportgroßveranstaltungen, Volksfesten, Konzerten, Messen) sowie bei Einschränkungen des Verkehrsangebotes im sonstigen SPNV oder im übrigen ÖPNV nach Zustimmung durch die Aufgabenträger zu erhöhen. Sofern die Kapazitätserhöhung zur Befriedigung des vorübergehenden besonderen Verkehrsbedürfnisses nicht ausreicht, ist die S-Bahn im Rahmen des technisch objektiv Möglichen verpflichtet, Sonderfahrpläne mit zusätzlichen Fahrten zu erstellen, diese mit den EIU sowie mit den übrigen Verkehrsunternehmen, die einschlägige Verkehrsleistungen erbringen, abzustimmen und die zusätzlichen Fahrten nach Zustimmung der Aufgabenträger durchzuführen.

Die vorgesehenen Kapazitätsänderungen oder Sonderfahrpläne sind den Aufgabenträgern grundsätzlich 10 Wochen vor geplanter Umsetzung zur Zustimmung vorzulegen. Ist die Einhaltung dieser Frist der S-Bahn aus tatsächlichen Gründen unmöglich, kann ausnahmsweise auch eine spätere Vorlage zur Zustimmung erfolgen. Die Vorlage der Sonderfahrpläne muss jedoch unverzüglich nach Erhalt des Sonderfahrplans vom EIU erfolgen.

Erfüllt die S-Bahn ihre o. g. Pflicht nicht oder sind die Aufgabenträger der Auffassung, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht ausreichen, um das besondere vorübergehende Verkehrsbedürfnis zu befriedigen, sind die Aufgabenträger auch ohne Vorlage der entsprechenden Vorschläge zu Kapazitätsänderungen oder ohne Vorlage der entsprechenden Sonderfahrpläne durch die S-Bahn zur unterjährigen Bestellung von Kapazitätserhöhungen bzw. zusätzlichen Fahrten berechtigt.

Die S-Bahn ist verpflichtet, Kapazitätserhöhungen oder zusätzliche Fahrten zu erbringen, soweit dies technisch zum Durchführungszeitpunkt objektiv möglich ist und wenn die Aufgabenträger spätestens 8 Wochen vor dem Zeitpunkt der erforderlichen Zusatzleistungen oder unverzüglich nach einer entsprechenden Vorlage der S-Bahn zugestimmt oder spätestens 8 Wochen vor dem Zeitpunkt der erforderlichen Zusatzleistungen eine Bestellung nach dem letzten Unterabsatz ausgelöst haben. Die Kapazitätserhöhungen oder zusätzliche Fahrten dürfen grundsätzlich nicht zur Einschränkung von Instandhaltungs- und Betriebsreserven führen. Ansonsten sind sie im Sinne dieses Unterabsatzes nicht technisch möglich.

Soweit die S-Bahn die Kapazitätserhöhungen oder zusätzlichen Fahrten nicht durch geplant für den Linienbetrieb verfügbare Fahrzeuge realisieren kann, wird sie prüfen, ob und inwieweit die Zusatzleistungen durch Umplanungen der Instandhaltungsplanung doch ermöglicht werden können. Sollte dies nicht gelingen, wird die S-Bahn dies gegenüber den Aufgabenträgern substantiiert begründen.

Soweit Zusatzleistungen mit einer kürzeren Vorlaufzeit notwendig sind, wird die S-Bahn diese durchführen, soweit dies ohne Inanspruchnahme der Betriebs- und Instandhaltungsreserve technisch objektiv möglich ist. Dazu werden sich die Vertragspartner jeweils kurzfristig abstimmen.

Bei kurzfristig auftretender verkehrlicher Notwendigkeit kann die S-Bahn darüber hinaus aus eigenem Antrieb zusätzliche Fahrten bis maximal 5 % des täglichen Fahrplanangebotes, in Summe über das Jahr jedoch nicht mehr als 0,5 % der jährlich geschuldeten Fahrplankilometer erbringen, sofern dies den Aufgabenträgern zuvor mit Begründung in Textform angezeigt wurde und soweit diese nicht in Textform widersprechen; diese Leistungen gelten dann als bestellt. Ein Widerspruch der Aufgabenträger wirkt für die Zeit ab dessen Zugang bei der S-Bahn.

Eine Vergütung von zusätzlicher Kapazität oder zusätzlichen Fahrplankilometern erfolgt nur, soweit die Aufgabenträger zugestimmt oder diese selbst bestellt haben oder die Leistungen im Sinne des vorstehenden Unterabsatzes als bestellt gelten.

Über die zusätzlichen Verkehrsangebote sind von der S-Bahn Liefernachweise gemäß § 23 Abs. 2 zu erstellen.

- (6) bleibt frei
- (7) Die S-Bahn kann, wenn und solange unabänderliche Kapazitätsengpässe im Bereich der Infrastruktur auftreten, die bei der Erstellung des Netzfahrplans nicht berücksichtigt werden konnten, auf den von den Kapazitätsengpässen im Bereich der Infrastruktur betroffenen Linien von dem im Fahrplan fixierten Verkehrsangebot abweichen („Abweichungsverkehr“). Im Zuge der Abweichung zusätzlich erbrachte Verkehrsangebote außerhalb der S-Bahn-Infrastruktur („Ersatzverkehr“) müssen den Vorgaben von **Anlage Q**, Abschnitt 4 entsprechen.

Nachdem der S-Bahn die Kapazitätsengpässe im Bereich der Infrastruktur bekannt werden, hat sie den Aufgabenträgern unverzüglich ein Betriebsführungskonzept für den Abweichungsverkehr (beinhaltet Angaben zu den vorgesehenen Linienführungen, Takten, Fahrlagen, Bahnsteig- und Gleisnutzungen, Fahrzeugeinsätzen und betrieblichen Besonderheiten) und, soweit erforderlich, ein Konzept für den Ersatzverkehr entsprechend den Vorgaben der **Anlage Q**, Abschnitt 4 zur Zustimmung vorzulegen. Im Hinblick auf das Betriebsführungskonzept für den Abweichungsverkehr sind die Fristen

der EIU und im Hinblick auf das Konzept für den Ersatzverkehr die Fristen von Genehmigungsbehörden von den Vertragspartnern zu beachten.

Die S-Bahn teilt den Aufgabenträgern mit Vorlage des Betriebsführungskonzeptes für den Abweichungsverkehr und des Konzeptes für den Ersatzverkehr die Höhe der voraussichtlichen Kosten für den Ersatzverkehr mit. Die veränderten Kosten des Betriebsführungskonzeptes für den Abweichungsverkehr legt die S-Bahn ebenfalls vor, wenn die voraussichtlichen Kosten des Betriebsführungskonzeptes für den Abweichungsverkehr unter Berücksichtigung der Veränderung der Infrastrukturnutzungsentgelte („Kosten Abweichungsverkehr“) und der Kosten des Ersatzverkehrs („Kosten Ersatzverkehr“) in Summe höher sind als die Kosten des von den Aufgabenträgern vor Auftreten der zu diesem Abweichungs- bzw. Ersatzverkehr führenden Kapazitätsengpässe im Bereich der Infrastruktur bestellten Verkehrsangebotes („Kosten reguläres Verkehrsangebot“); andernfalls teilt die S-Bahn den Aufgabenträgern mit, dass die „Kosten Abweichungsverkehr“ und die „Kosten Ersatzverkehr“ in Summe die „Kosten reguläres Verkehrsangebot“ nicht übersteigen. Sollten die tatsächlichen „Kosten Abweichungs- und Ersatzverkehr“ in Summe entgegen der Mitteilung der S-Bahn über den „Kosten reguläres Verkehrsangebot“ liegen, sind die Aufgabenträger insoweit nur zum Ausgleich der Kosten in Höhe der „Kosten reguläres Verkehrsangebot“ verpflichtet.

Die Aufgabenträger sind zur Erteilung der Zustimmung für den Abweichungsverkehr verpflichtet, es sei denn,

1. das Betriebsführungskonzept sieht für den Abweichungsverkehr in Verbindung mit den Umfahrungsmöglichkeiten anderer Verkehrsträger unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsnachfrage keine ausreichenden Kapazitäten vor oder
2. die im Betriebsführungskonzept vorgesehene Linienführung des Abweichungsverkehrs entspricht nicht den Vorstellungen der Aufgabenträger oder
3. die voraussichtlichen „Kosten Abweichungsverkehr“ und „Kosten Ersatzverkehr“ sind in Summe höher als die „Kosten reguläres Verkehrsangebot“.

Die Aufgabenträger sind zur Erteilung der Zustimmung für den Ersatzverkehr verpflichtet, es sei denn,

1. der Ersatzverkehr entspricht nicht den Vorgaben der **Anlage Q**, Abschnitt 4 oder
2. die Aufgabenträger lehnen die Übernahme der mit dem vorgeschlagenen Konzept für den Ersatzverkehr verbundenen Kosten ab.

Im Falle der Zustimmungsverweigerung ist die S-Bahn verpflichtet, das Konzept hinsichtlich der Ablehnungsgründe unverzüglich zu überarbeiten und den Aufgabenträgern erneut zur Zustimmung vorzulegen. Dabei hat die S-Bahn etwaigen Wünschen der Aufgabenträger zur Ausgestaltung des Abweichungs- und Ersatzverkehrs nachzukommen. Soweit es der S-Bahn aus Zeitgründen nicht möglich war, die erforderliche Zustimmung vor Beginn des Abweichungs- und Ersatzverkehrs einzuholen oder eine Entscheidung der Aufgabenträger bis zum Beginn des Abweichungs- und/oder Ersatzverkehrs nicht bzw. noch nicht vorliegt, gilt die Zustimmung für den bis zur Entscheidung der Aufgabenträger über die Zustimmung zuzüglich einer Reaktions- und Umsetzungsfrist der S-Bahn von einer Woche durchgeführten Abweichungsverkehre und/oder Ersatzverkehr als erteilt. In diesen Fällen sind die Aufgabenträger zur Finanzierung des Leistungsumfangs des Abweichungs- und Ersatzverkehrs nur bis zu der Höhe der „Kosten reguläres Verkehrsangebot“ verpflichtet.

Abweichungs- und Ersatzverkehr nach **Anlage Q**, Abschnitt 4 treten an die Stelle des sonst nach diesem Vertrag zu erbringenden Verkehrsangebotes.

Abweichungs- oder Ersatzverkehre, die von den Aufgabenträgern abgelehnt worden sind oder bei denen die Zustimmung nicht als erteilt gilt, gelten als nicht erbracht.

Werden die in **Anlage Q**, Abschnitt 4 formulierten Qualitätsanforderungen nicht erfüllt, erfolgen – unabhängig davon, ob die Zustimmung von den Aufgabenträgern erteilt wurde oder ob die Zustimmung nach den vorgenannten Regelungen als erteilt gilt – Abzüge von den zu erstattenden Kosten für den Ersatzverkehr gemäß § 32 Abs. 5 Ziffer 2, es sei denn, von diesen Qualitätsanforderungen wurde mit Einwilligung des jeweiligen Aufgabenträgers im Ausnahmefall abgewichen.

Im Abweichungsverkehr finden die Vorgaben zu Zugstärken gemäß **Anlage VA** Anwendung. Eine Unterschreitung der nach Anlage VA vorgegebenen Zugstärke ist nur und insoweit zulässig, als keine verkehrliche Notwendigkeit für deren Einhaltung besteht. Die S-Bahn zeigt den Aufgabenträgern die Abweichung der Zugstärke spätestens acht Wochen zuvor an und begründet diese. Die Aufgabenträger haben die Möglichkeit, der Abweichung innerhalb von zwei Wochen schriftlich zu widersprechen. Widersprechen die Aufgabenträger nicht oder nicht innerhalb der vorgenannten 2-Wochenfrist, gelten die angezeigten Abweichungen als genehmigt.

Die Vorgaben zu Zugstärken gemäß **Anlage VA** finden keine Anwendung, wenn und soweit es der S-Bahn während eines laufenden Fahrplanjahres wegen infrastruktureller Einschränkungen, wie z. B. eingeschränkter Nutzbarkeit von Bahnsteiglängen, oder behördlicher bzw. gerichtlicher Anordnungen in Bezug auf die Nutzbarkeit von Infrastruktur rechtlich oder tatsächlich unmöglich ist, die Vorgaben zu Zugstärken gemäß Anlage VA für eine Zuggruppe teilweise oder in Gänze einzuhalten. Die Regelungen in Abs. 4 Unterabsatz 5 gelten insoweit entsprechend.

- (8) Kann die S-Bahn das mit den Aufgabenträgern abgestimmte Fahrplanangebot nach Taktfolge, Zugstärken und Betriebszeiten aufgrund reduzierter Fahrzeug- oder Personalverfügbarkeit nicht erbringen, erstellt sie vorbehaltlich des vierten und fünften Unterabsatzes einen eingeschränkten Fahrplan. In diesem Fall ist die S-Bahn unverzüglich bei bestehender verkehrlicher Notwendigkeit zur Einrichtung zusätzlicher Verkehrsangebote außerhalb der S-Bahn-Infrastruktur verpflichtet. Diese Verkehrsangebote werden als „Ersatzverkehr“ bezeichnet. Einschlägige Vorgaben zum Ersatzverkehr enthält **Anlage Q**, Abschnitt 4. Hinsichtlich der Vorlage des Konzeptes für diesen Ersatzverkehr gegenüber den Aufgabenträgern und der erforderlichen Einholung der Zustimmung seitens der Aufgabenträger zum Ersatzverkehrskonzept gelten die Regelungen des Abs. 7 entsprechend.

Im Fall von Satz 1 legt sie außerdem eine detaillierte Planung vor, wie das ursprünglich bestellte Fahrplanangebot einschließlich der vereinbarten Zugstärken gemäß **Anlage VA** wieder aufgenommen werden soll (Hochlaufstufe).

Zu welchem Zeitpunkt die jeweilige Hochlaufstufe umgesetzt werden kann, teilt die S-Bahn den Aufgabenträgern unverzüglich mit, sobald eine belastbare Prognose über die dafür notwendige Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit möglich ist.



Die Erstellung eines eingeschränkten Fahrplans durch die S-Bahn ist nicht erforderlich, wenn die Anzahl der im Linienbetrieb einsetzbaren Viertelzüge um nicht mehr als 2,6 % unter den betriebsprogrammspezifischen Spitzenbedarf gemäß § 14 Abs. 2 oder unter den in einem Bestandsprogramm zwischen den Vertragspartnern abgestimmten Spitzenbedarf sinkt. Das Bestandsprogramm ist das Betriebsprogramm (eingeschränkter Fahrplan i. S. von Unterabsatz 1 oder Hochlaufstufe i. S. von Unterabsatz 2), dem die Aufgabenträger zuletzt zugestimmt haben.

Sinkt die Anzahl der im Linienbetrieb eingesetzten Viertelzüge innerhalb von 3 Wochen maximal fünfmal um mehr als 2,6 % unter den betriebsprogrammspezifischen Spitzenbedarf gemäß § 14 Abs. 2 oder den in einem Bestandsprogramm zwischen den Vertragspartnern abgestimmten Spitzenbedarf, ist die S-Bahn ebenfalls nicht verpflichtet, einen eingeschränkten Fahrplan zu erstellen.

Hochlaufstufen unterliegen der Zustimmung der Aufgabenträger. Für eingeschränkte Fahrpläne gilt dies nur, sofern die S-Bahn trotz der Regelung der beiden vorstehenden Unterabsätzen zur Erstellung eines eingeschränkten Fahrplans verpflichtet ist. Weitere Ausnahmen von der Pflicht zur Vorlage zur Zustimmung sind mit Einverständnis der Aufgabenträger möglich. Soweit eine Zustimmungspflicht besteht, legt die S-Bahn den Aufgabenträgern den Vorschlag eines Betriebsprogramms für einen eingeschränkten Fahrplan i. S. von Unterabsatz 1 oder für eine Hochlaufstufe i. S. v. Untersabsatz 2 zur Zustimmung vor.

Die Zustimmung zu einer Hochlaufstufe ist nur möglich, wenn die S-Bahn einen Nachweis über die tatsächliche Verfügbarkeit der für die Hochlaufstufe erforderlichen zusätzlichen Fahrzeuge und Personale sowie über die Stabilität des Bestandsprogrammes erbringt.

Das Bestandsprogramm gilt als stabil, wenn die im Bestandsprogramm für die Früh-HVZ definierte Anzahl der im Betrieb einzusetzenden Viertelzüge innerhalb von 4 Wochen ab der Vorlage der Hochlaufstufe zur Zustimmung (Prüfzeitraum) maximal dreimal um mehr als 2,6 % unterschritten worden ist. Die Betriebsreserve nach § 14 Abs. 2 ist ergänzend vollständig bereitzustellen. Die Betriebsreserve gilt auch dann als bereitgestellt, wenn diese an einem Tag verfügbar war, dann aber zum nach § 23 Abs. 10 maßgeblichen Berichtszeitpunkt bestimmungsgemäß einen bereits im Linieneinsatz befindlichen und ansonsten ausgefallenen Umlauf der hiesigen Verkehrsleistungen ersetzt hat; dies ist im Bericht nach § 23 Abs. 10 entsprechend auszuweisen.

Die Betriebsreserve gilt auch dann als bereitgestellt, wenn diese nach ihrer Verfügbarkeit am entsprechenden Tag Umläufe im SBI-VV bestimmungsgemäß ersetzt. Im SBI-VV vorhandene Betriebsreserven können mit der gleichen Wirkung hinsichtlich ihrer Gestellung im SBI-VV auch im hiesigen Vertrag bestimmungsgemäß eingesetzt werden dies ist im Bericht nach § 23 Abs. 10 ebenfalls auszuweisen. Soweit die Betriebsreserve zum nach § 23 Abs. 10 maßgeblichen Berichtszeitpunkt nicht bereitgestellt wurde oder nicht als bereitgestellt gilt, wird bei der Beurteilung der Stabilität nach dem ersten Satz des vorherigen Unterabsatzes, die Anzahl der bei der Betriebsreserve fehlenden Viertelzüge von der Anzahl der für den Linienbetrieb bereitgestellten Viertelzüge abgezogen.

Die für die Hochlaufstufe erforderlichen zusätzlichen Viertelzüge müssen in dem Prüfzeitraum für mindestens durchgehend 1 Woche während der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf einem Abstellgleis bereitgestellt werden. Die Fahrzeugbereitstellung muss

durch die Aufgabenträger vor Ort geprüft werden können. Für den Nachweis der für die Hochlaufstufe erforderlichen Personalverfügbarkeit stellt die S-Bahn gegenüber den Aufgabenträgern schriftlich den aktuell verfügbaren Bestand an Triebfahrzeugführern sowie den Gesamtbedarf an Triebfahrzeugführern nach Umsetzung der Hochlaufstufe dar.

Nach Zugang des Betriebsprogrammvorschlages für einen eingeschränkten Fahrplan oder für eine Hochlaufstufe prüfen die Aufgabenträger den Vorschlag unter Berücksichtigung verkehrlicher und betrieblicher Anforderungen. Die Aufgabenträger haben die Möglichkeit, dem vorgeschlagenen Betriebsprogramm innerhalb von einer Woche ab Zugang schriftlich zu widersprechen. Widersprechen die Aufgabenträger dem vorgeschlagenen Betriebsprogramm innerhalb der Wochenfrist, werden sich die Aufgabenträger vor ihrer abschließenden Entscheidung über das umzusetzende Betriebsprogramm mit der S-Bahn über Alternativen austauschen. Die abschließende Entscheidung erfolgt durch die Aufgabenträger. Hierbei haben die Aufgabenträger während der parallelen Laufzeit des hiesigen Vertrages sowie des SBI-VV das Recht, übergreifend über diese beiden Verträge die verkehrlichen Einschränkungen infolge einer reduzierten Fahrzeug- oder Personalverfügbarkeit unter Berücksichtigung betrieblicher Anforderungen zu disponieren und entsprechende Alternativen einzubringen. Bei Ausübung des Rechtes nach vorstehendem Satz leisten die Aufgabenträger der S-Bahn einen Ausgleich der ggf. resultierenden wirtschaftlichen Nachteile (Differenz der unterschiedlichen Abzüge für nicht vertragsgerechte Leistungen wegen Fahrplanfahrtausfall und wegen Kapazitätseinschränkungen) gegenüber dem entsprechend von der S-Bahn eingebrachten Betriebsprogrammvorschlages für einen eingeschränkten Fahrplan oder für eine Hochlaufstufe. Die S-Bahn hat die Voraussetzungen für den Nachteilsausgleich gegenüber den Aufgabenträgern im Einzelnen darzulegen und im Streitfall zu beweisen.

Die Aufgabenträger können dem vorgeschlagenen Betriebsprogramm zustimmen. Widersprechen die Aufgabenträger dem Betriebsprogrammvorschlages nicht oder nicht innerhalb der vorgenannten Wochenfrist oder treffen sie ihre abschließende Entscheidung ohne sich mit der S-Bahn zuvor über Alternativen ausgetauscht zu haben, gilt die Zustimmung zum vorgeschlagenen Betriebsprogramm der S-Bahn vorläufig als erteilt. Die Zustimmung der Aufgabenträger bei Hochlaufstufen erfolgt vorbehaltlich des Erfolges der Nachweisführung der S-Bahn im Sinne des 8. und 9. Unterabsatzes. Gelingt der S-Bahn im Anschluss der Nachweis nicht entfällt die vorläufige Zustimmung.

Bei ihrer Entscheidung über eingeschränkte Fahrpläne oder Hochlaufstufen dürfen die Aufgabenträger keine Anforderungen aufstellen, deren Umsetzung der S-Bahn aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen unmöglich ist. Die Regelungen in Abs. 4 Unterabsatz 5 gelten insoweit entsprechend.

Soweit es der S-Bahn aus Zeitgründen nicht möglich war, die erforderliche Zustimmung rechtzeitig vor Durchführung eines eingeschränkten Fahrplans einzuholen, ist dies unverzüglich nachzuholen.

Wenn Hochlaufstufen und eingeschränkte Fahrpläne in Gänze oder in Teilen ohne Zustimmung der Aufgabenträger durchgeführt werden, gelten die von einer Zustimmung der Aufgabenträger nicht umfassten Verkehrsleistungen als nicht erbracht.

Stimmen die Aufgabenträger einem Vorschlag der S-Bahn für eine Hochlaufstufe trotz eines von der S-Bahn vollständig erbrachten oben dargestellten Nachweises der Realisierbarkeit nicht zu und unterbreiten die Aufgabenträger der S-Bahn auch keinen

Vorschlag für die Umsetzung einer alternativen Hochlaufstufe, wird die S-Bahn für den Zeitraum, in dem die von ihr vorgeschlagene Hochlaufstufe nicht umgesetzt werden kann, von allen aus den nicht umgesetzten Maßnahmen der Hochlaufstufe gegenüber dem Bestandsprogramm resultierenden Minderungen und allen hieraus resultierenden Abzügen für unterbleibende vertraglich geschuldete Verkehrsleistungen freigestellt. Dabei hat sich die S-Bahn etwaige Einsparungen anrechnen zu lassen. § 6a Abs. 5 und Abs. 6 gelten entsprechend.

Der eingeschränkte Fahrplan i. S. v. Unterabsatz 1 und die Hochlaufstufen i. S. v. Unterabsatz 2 reduzieren nicht die von der S-Bahn vertraglich geschuldete Leistung.

## § 17 Qualität, Kundenzufriedenheit

- (1) Das Verkehrsangebot der S-Bahn entspricht mindestens den Anforderungen der **Anlage Q**. Die Qualitätsanforderungen an die von der S-Bahn zu erbringenden Verkehrsangebote sind in der Anlage Q abschließend geregelt.
- (2) Die S-Bahn richtet ein Risikomanagementsystem ein. Sie wird den Aufgabenträgern vierteljährlich eine Risikodarstellung übermitteln, mit der eventuelle Risiken in Bezug auf die vertragsgegenständliche Leistung und Qualität aufgezeigt, bewertet und mit einer Einschätzung zur Eintrittswahrscheinlichkeit versehen werden. Hierbei wird die S-Bahn auch über Veränderungen der Fahrzeugverfügbarkeit und über Abweichungen bei der geplanten Umsetzung der Maßnahmen aus den zusätzlichen Fahrzeuganforderungen der Aufgabenträger sowie von Maßnahmen zur Sicherstellung der Langlebigkeit der Fahrzeuge berichten. Zur frühzeitigen Information über mögliche Betriebsrisiken wird die S-Bahn die Aufgabenträger über alle dem Eisenbahn-Bundesamt meldepflichtigen Ereignisse und Sachverhalte innerhalb von 3 Werktagen informieren. Hierzu wird die S-Bahn die Meldungen in einer für die Aufgabenträger geeigneten Weise erläutern und kommentieren.
- (3) Für bestimmte mit der Verkehrsleistung verbundene Merkmale wird die Kundenzufriedenheit erhoben. Dabei wird die Kundenzufriedenheit nicht nur für diesen Verkehrsvertrag erhoben sondern auch für den mit der S-Bahn am 22.09.2016 geschlossenen SBI-VV (Laufzeit 2017 bis 2023). Die Regelungen des hiesigen Verkehrsvertrages zur Ermittlung der Kundenzufriedenheit gelten somit für das Netz der Berliner S-Bahn, für das die S-Bahn Verkehrsleistungen aufgrund der beiden vorgenannten Verkehrsverträge erbringt.
- (4) Durch Fahrgastbefragungen, die im Auftrag der VBB GmbH von unabhängigen Dritten durchgeführt werden, wird jährlich die Kundenzufriedenheit erhoben. Einzelheiten dazu regelt die **Anlage PSI**.
- (5) Die S-Bahn ist verpflichtet, die für die Kundenzufriedenheitserhebungen notwendigen Fahrgastbefragungen zu gestatten und dem Befragungspersonal dafür die kostenfreie Beförderung zu ermöglichen.
- (6) Die Aufgabenträger und die VBB GmbH sind berechtigt, die Ergebnisse der Fahrgastbefragung – gegebenenfalls auch in Auszügen – zu veröffentlichen; eine Veröffentlichung durch die S-Bahn bedarf der vorherigen Zustimmung der VBB GmbH.

- (7) Die in den Abs. 3 bis 6 sowie der **Anlage PSI** beschriebenen Regelungen zur Kundenzufriedenheitsermittlung gelten bis zum Ablauf des 31.12.2020. Auf Verlangen der Aufgabenträger kann deren Gültigkeit verlängert werden.
- (8) Ab dem 01.01.2021 ist die S-Bahn nach dem SBR-VV zur Durchführung der Verkehrsleistungen auf den Linien S41, S42, S46, S47 und S8 der Berliner S-Bahn verpflichtet. Für die Leistungen nach dem SBR-VV hat das EVU gemäß dessen Anlage EV bis zum 15.02. des Folgejahres einen Maßnahmen- und Erfolgsbericht für bestimmte Merkmale und über seinen Erfolg am Fahrgastmarkt vorzulegen. Die S-Bahn ist verpflichtet ab dem 01.01.2021 entsprechend dem nach dem **Anlage EV, SBR-VV** geschuldeten Maßnahmen- und Erfolgsbericht eine komplementäre Darstellung zu den gleichen Themen der den hiesigen Vertrag betreffenden Betriebsleistungen zu erstellen.
- (9) Die Aufgabenträger können von der S-Bahn eine Veränderung der Reinigungsfristen und -intervalle sowie der Leistungszeiträume gemäß **Anlage Q** Abschnitt 6 verlangen. Die Grundvergütung der S-Bahn ist in diesem Fall nach § 2 Nr. 3 VOL/B anzupassen. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend. Die Änderungen sind 3 Monate im Voraus der S-Bahn mitzuteilen. Ist die Leistungsänderung nach Satz 1 der S-Bahn nur durch Anstellung oder Ausbildung neuer Personale bei sich oder einem Unterauftragnehmer und/oder nur nach Beteiligung und Zustimmung des Betriebsrates möglich, so ist ihr eine angemessene Umsetzungsfrist zu gewähren.

## § 18 Sicherheit, Service, Fahrausweiskontrollen

- (1) Die im Folgenden dargelegten Sicherheits-, Service- und Kontrollleistungen und -pflichten beziehen sich gesamthaft und in sämtlichen Leistungskomponenten sowohl auf die in diesem Vertrag gegenständlichen Leistungen sowie auf die Leistungen, die Gegenstand des zwischen den Vertragspartnern am 22.09.2016 abgeschlossenen SBI-VV sind. Zu den weiteren Einzelheiten wird auf die **Anlage SI** verwiesen.
- (2) Die S-Bahn ist für den Kundenservice (u. a. in Kundenzentren) verantwortlich. Der Begriff Kundenservice umfasst die Aktivitäten der S-Bahn zur Betreuung und Information der Fahrgäste im Zusammenhang mit der angebotenen Beförderungsleistung. Der Kundenservice der S-Bahn muss darauf ausgerichtet sein, das ÖPNV-Angebot für die Fahrgäste attraktiv, bequem und einfach zu gestalten und Neukunden zu gewinnen. Dabei ist unter Einhaltung der Regelungen der VO (EU) Nr. 1371/2007 auf die Belange der mobilitätseingeschränkten Personen Rücksicht zu nehmen.
- (3) Die S-Bahn führt bis zur Aufnahme des Betriebs nach dem SBR-VV (1. Betriebsstufe) für alle Fahrgäste beider Interimsverträge die Fundsachenverwaltung durch. Ab dem Zeitpunkt der Aufnahme des Betriebs nach dem SBR-VV erfolgt die Fundsachenverwaltung für alle S-Bahn Verkehre durch den Betreiber des Teilnetzes Ring und Südost. Sollte dieser Betreiber nicht (mehr) die S-Bahn sein, wird sie mit diesem kooperieren und sich dazu unter anderem als Mandant in dessen EDV-basiertes Fundsachenmanagement einbringen.

- (4) Die Sicherung des Erhalts der Beförderungsentgelte durch die Kontrolle von Fahrausweisen ist Aufgabe der S-Bahn. Die S-Bahn führt die Fahrausweiskontrollen gemäß den geltenden Beförderungsbedingungen durch. Anforderungen an die Sichtprüfung von Fahrausweisen sowie die Fahrausweiskontrolltechnik ergeben sich aus den **Anlagen FKT, FKT a** und **FKT b**. Die mit dem EBE vereinnahmten Erlöse werden nicht auf die von den Ländern zu leistenden Zahlungen angerechnet. Davon unabhängig hat die S-Bahn in ihrer Jahresschlussrechnung (§ 36) die vereinnahmten EBE auszuweisen.
- (5) Es ist Aufgabe der S-Bahn, für die objektive und subjektive Sicherheit der Fahrgäste in den von ihr zur Durchführung der vertragsgegenständlichen Leistungen betriebenen Fahrzeugen und Anlagen zu sorgen. Die S-Bahn ist dafür verantwortlich, dass die Fahrgäste grundsätzlich kein Gefühl der Hilflosigkeit und der Handlungsunfähigkeit in den Zügen der vertragsgegenständlichen Leistungen haben.
- (6) Die S-Bahn hat Sicherheits-, Service- und Kontrollpersonal einzusetzen. Die Aufgabenträger können dabei eine Veränderung der Einsatzzeiträume sowie der Art und des Umfanges des von der S-Bahn geschuldeten Einsatzes von Service- oder von Sicherheitspersonal unter Einschluss des in der 4S-Zentrale und in den Kundenzentren eingesetzten Personals verlangen. Die Grundvergütung der S-Bahn ist in diesem Fall nach § 2 Nr. 3 VOL/B anzupassen. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend. Die Änderungen sind 3 Monate im Voraus der S-Bahn mitzuteilen. Ist die Leistungsänderung nach Satz 2 der S-Bahn nur durch Anstellung oder Ausbildung neuer Service- oder Sicherheitspersonale bei sich oder einem Unterauftragnehmer und/oder nur nach Beteiligung und Zustimmung des Betriebsrates möglich, so ist ihr eine angemessene Umsetzungsfrist zu gewähren.
- (7) Die in den Fahrzeugen vorhandenen Serviceeinrichtungen sowie technischen Komponenten zur Gewährleistung der Sicherheit müssen einsatzbereit sein und betrieben werden.
- (8) Die Sicherheitsmaßnahmen der S-Bahn sind an der objektiven Sicherheitslage und an den Bedürfnissen der Fahrgäste (subjektive Sicherheit) auszurichten.

## **§ 19 Marketing, Werbung, Öffentlichkeitsarbeit**

- (1) Die im Folgenden dargelegten Leistungen in den Bereichen Marketing, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit beziehen sich gesamthaft und in sämtlichen Leistungskomponenten sowohl auf die in diesem Vertrag geregelten Leistungen sowie auf die Leistungen, die Gegenstand des zwischen den Vertragspartnern am 22.09.2016 abgeschlossenen SBI-VV sind.
- (2) Hinsichtlich der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit verpflichten sich beide Vertragspartner zu einer an der Umsetzung der Vertragsziele orientierten vertrauensvollen Zusammenarbeit. Langfristig geplante Maßnahmen werden in regelmäßigen Treffen der Vertragspartner abgestimmt. Über kurzfristig umzusetzende Maßnahmen sowie bei Abweichungen von den langfristig geplanten Maßnahmen wird sich die S-Bahn mit den Aufgabenträgern möglichst frühzeitig abstimmen und diese in jedem Fall vorab informieren.

- (3) Die S-Bahn ist für die Vermarktung der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen durch geeignete kommunikative Instrumente und Maßnahmen der Fahrgastgewinnung und Kundenbindung (Marketing) verantwortlich. Dabei gilt:
1. Für Zeiträume, in denen verschiedene Verkehrsverträge Regelungen zu Marketing, Werbung, Öffentlichkeitsarbeit für das System der Berliner S-Bahn enthalten, müssen Maßnahmen des linien- bzw. teilnetzspezifischen Marketings in ihrer angestrebten Wirkung mit den Marketingmaßnahmen für das System der Berliner S-Bahn in seiner Gesamtheit sowie für das Marketing auf Ebene des Verbundes (Verbundmarketing) passfähig sein.
  2. Abweichungen von den Vorgaben gemäß **Anlage FGI a** sind nur gestattet, wenn eine Umsetzung nach den Verträgen mit den Infrastrukturbetreibern nicht möglich ist. Die S-Bahn ist verpflichtet, die Aufgabenträger über entsprechende Abweichungen und ihre Bemühungen zur Umsetzung der Vorgaben zu informieren.
- (4) Zur Umsetzung und Fortschreibung des von der S-Bahn gemäß **Anlage K** zu erstellenden Marketingkonzeptes hat sie einen jährlichen Marketingplan in Abstimmung mit der VBB GmbH zu erarbeiten. Vorgaben zu den Inhalten des Marketingplanes sowie zu Verfahrensschritten der verbindlichen Festlegung der Planinhalte enthält Anlage K. Einzelheiten zur Umsetzung des Marketingplanes sind zwischen S-Bahn und Aufgabenträgern einvernehmlich abzustimmen; soweit kein Einvernehmen erzielt werden kann, entscheiden die Aufgabenträger. Die S-Bahn hat bei der Durchführung von Marketingmaßnahmen oder Marketingprozessen auch im Übrigen Weisungen der Aufgabenträger Folge zu leisten.
- (5) Dem Marketingplan muss ein detaillierter Budgetplan beiliegen. Beide Dokumente sind für das Kalenderjahr 2018 eine Woche nach Zuschlagserteilung, sowie in den Folgejahren unter Wahrung der in **Anlage K**, B.1.2 genannten Frist, den Aufgabenträgern zur Abstimmung und Freigabe vorzulegen.

Der Budgetplan darf das Marketingbudget des betreffenden Vertragsjahres nicht überschreiten. Das auf Basis des Angebots gültige Marketingbudget für die einzelnen Vertragsjahre ist in Anlage **Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.VIII.1.1.2 ausgewiesen. Mit dem für das Jahr 2017 vorgesehenen Betrag sind die Marketingaktivitäten des Monats Dezember 2017, die in dem bereits vorgelegten Marketingplan 2017 für den Verkehrsvertrag S-Bahn 2003 bis 2017 beschrieben sind, zu finanzieren.

Der Marketingplan wird mit Zustimmung der Aufgabenträger zum vorgelegten Entwurf verbindlich und ist von der S-Bahn im betreffenden Jahr umzusetzen. Abweichungen vom verbindlichen Marketingplan bedürfen der Zustimmung der Aufgabenträger. Marketingmaßnahmen der S-Bahn, die keine Zustimmung der Aufgabenträger erhalten haben, sowie Maßnahmen zur Fahrgastinformation gemäß § 20 dürfen nicht über den Budgetplan finanziert werden.

Zum 31. März des in Bezug auf das plangegegenständliche Jahr folgenden Jahres ist von der S-Bahn nachzuweisen, dass und inwieweit die Maßnahmen des Marketingplans umgesetzt wurden und der Budgetplan eingehalten wurde. Nicht verausgabte Mittel werden in das Folgejahr übertragen und erhöhen das auf Basis des Angebots gültige Marketingbudget, soweit die Aufgabenträger nichts anderes festlegen. Im bzw. bis zum letzten Vertragsjahr nicht verausgabte Mittel des Marketingbudgets sind den

Aufgabenträgern zu erstatten oder werden von diesen mit Zahlungsansprüchen der S-Bahn verrechnet. Verursachen Weisungen der Aufgabenträger bei der S-Bahn über das jährliche Marketingbudget hinausgehende Kosten, werden diese von den Aufgabenträgern gegen Nachweis erstattet. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.

- (6) Die Aufgabenträger können die S-Bahn mit zusätzlichen Marketingmaßnahmen für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen sowie für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen des SBI-VV beauftragen. Die Änderungen sind 9 Monate im Voraus der S-Bahn mitzuteilen. Entstehen der S-Bahn bei der Erfüllung dieser Pflichten zusätzliche Kosten, werden diese durch die Aufgabenträger entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.
- (7) Die S-Bahn ist verpflichtet, den Aufgabenträgern digital alle Werbemittel, die durch das Marketingbudget finanziert werden, rechtzeitig vor Veröffentlichung zur Prüfung vorzulegen. Das jeweils freigegebene digitale Dokument gilt automatisch als Belegexemplar.
- (8) Die Aufgabenträger können redaktionelle Beiträge in allen verbundrelevanten und für die Vermarktung der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen relevanten Medien der S-Bahn platzieren (z. B. in Fahrgastmagazinen und anderen Printprodukten, elektronischen Medien). Die Platzierungen werden im Rahmen des jährlichen Marketingplanes abgestimmt. Die S-Bahn hat das Recht, auf redaktionelle Änderungen hinzuwirken oder die Veröffentlichung zu verweigern, wenn die Beiträge der Aufgabenträger gegen die Interessen der S-Bahn oder anderer Unternehmen des Deutsche Bahn-Konzerns gerichtet sind. Die Entscheidung über die Veröffentlichung liegt bei der S-Bahn.
- (9) Die S-Bahn vertreibt Informationsprodukte und -medien der Aufgabenträger bzw. der VBB GmbH (z. B. Printprodukte und Plakate zu aktuellen Tarifinformationen, Printprodukte und Plakate der Fahrgastinformation) - unentgeltlich für den Fahrgast - aktiv über ihre Vertriebswege (z. B. durch Auslage in den Kundenzentren, Anbringung in den Fahrzeugen und Verteilung über Promotionaktivitäten und im Rahmen von Events der S-Bahn).
- (10) Die Aufgabenträger können dazu maximal 5 % der der S-Bahn auf Basis der vertragsgegenständlichen Leistungen zur Verfügung stehenden gesamten Werbe- und Informationsflächen (z. B. in Printmedien, elektronischen Medien, Plakaträumen in Zügen, Werbeflächen auf Bahnsteigen oder Eventbereichen) unentgeltlich nutzen. Einzelheiten werden in den jährlichen Marketingplänen geregelt. Die S-Bahn hat geeignete Werbeflächen bereitzustellen. Die Nutzung weiterer Flächen durch die Aufgabenträger kann zu üblichen Vergütungen erfolgen.
- (11) Es ist der S-Bahn gestattet, die ihr auf Basis der vertragsgegenständlichen Leistungen sowie der vertragsgegenständlichen Leistungen des SBI-VV zur Verfügung stehenden Werbeflächen entsprechend den folgenden Festlegungen kommerziell zu nutzen:
  - Es ist untersagt, Werbung in den Fahrzeugen anzubringen, die aufgrund ihrer Platzierung als störend empfunden wird (z. B. Groß- und Ganzflächenwerbung) oder die die Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen beeinträchtigt.
  - Unzulässig ist das Überkleben der Tür- oder Fensterflächen (innen und außen) mit Werbung.

- Werbung an den Fahrzeugaußenflächen der Fahrzeuge der BR, 480, 481 und 482 ist im Grundsatz nicht zulässig. Ausnahmsweise zulässig sind Marketingmaßnahmen nach Marketingplan, vergleichbare darüber hinausgehende Maßnahmen des Eigenmarketings der S-Bahn oder sonstige Marketingmaßnahmen nach Zustimmung der Länder, sowie Marketingmaßnahmen aufgrund zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses bestehender Werbeverträge, im letzteren Fall längstens jedoch bis zum 31.12.2019.
  - Werbung innerhalb des Fahrzeuges über das zum Datum der Vertragsunterzeichnung übliche Maß in den S-Bahn-Fahrzeugen der Baureihen 480, 481 und 482 hinaus ist unzulässig.
  - Akustische Werbung in den Fahrzeugen ist unzulässig.
  - Eine Werbung, die mit dem weltanschaulichen und religiösen Neutralitätsgebot der öffentlichen Hand als unvereinbar erscheint, ist unzulässig.
  - Unzulässig ist gleichermaßen eine gegen die guten Sitten verstoßende Werbung, die in der Öffentlichkeit und von den Fahrgästen als anstößig empfunden wird.
- (12) Die Aufgabenträger sind berechtigt, die Marken und sonstigen geschützten Zeichen der S-Bahn, die von dieser für diesen Auftrag vorgesehen sind, im Rahmen eigener Marketingaktivitäten zu verwenden.
- (13) Im Sinne eines serviceorientierten Dienstleisters pflegt die S-Bahn einen proaktiven und fahrgastorientierten Umgang mit ihren Fahrgästen. Die S-Bahn ist verpflichtet, auf die Geltendmachung von Ansprüchen und auf Beschwerden von Fahrgästen möglichst zügig, unbürokratisch und – soweit möglich – kulant zu reagieren.

Alle Anträge und Beschwerden von Fahrgästen müssen von der S-Bahn während der Betriebszeiten der Verkehrsleistungen mindestens per E-Mail, Telefon und Faxentgegen genommen werden und innerhalb einer Frist von 10 Werktagen beantwortet werden. Als erster Werktag gilt der auf den Eingang des Antrags oder der Beschwerde folgende Werktag. Ist eine Beantwortung ausnahmsweise nicht innerhalb dieser Frist möglich, erfolgt eine Zwischenmitteilung an den Fahrgast innerhalb dieser Frist. Für Anträge im Zusammenhang mit der Vertriebsleistung gelten die Vorgaben der **Anlage V**.

Der Fahrgast soll erkennen, dass sein Anliegen ernst genommen wird. Die S-Bahn stellt daher sicher, dass

- eine kompetente Ansprechperson während der Betriebszeiten erreichbar ist
- eine rasche verständliche Antwort gegeben und ggf. Abhilfe geschaffen wird und
- eine systematische Auswertung des Anliegens des Fahrgastes erfolgt.

Anträge oder Beschwerden, die der S-Bahn über die Aufgabenträger oder einen von den Aufgabenträgern beauftragten Dritten zugeleitet werden, sind in entsprechender Weise zu behandeln. Die Kontaktdaten der Beschwerdestelle sind auf den Stationen, in den Fahrzeugen, in den Printmedien und in sonstiger geeigneter Weise zu veröffentlichen.



## § 20 Fahrgastinformation

- (1) Im Rahmen mindestens jährlicher Abstimmungen werden die Produkte zur Fahrgastinformation zwischen der S-Bahn und der VBB GmbH abgestimmt. Auf die weiteren Regelungen in **Anlage FGI** wird verwiesen.

Die S-Bahn schreibt basierend auf Anlage FGI das Konzept Fahrgastinformation jährlich fort und stimmt dieses mit den Aufgabenträgern ab. Die S-Bahn hält dabei die Vorgaben gemäß **Anlage K** ein.

Dem Konzept Fahrgastinformation muss ein detaillierter Budgetplan beiliegen. Dieser darf das Fahrgastinformationsbudget des betreffenden Vertragsjahres nicht überschreiten. Das auf Basis des Angebots gültige Fahrgastinformationsbudget für die einzelnen Vertragsjahre ist in **Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.VIII.2.1 ausgewiesen.

Das Konzept Fahrgastinformation wird mit Zustimmung der Aufgabenträger zum vorgelegten Entwurf verbindlich und ist von der S-Bahn umzusetzen. Einzelheiten der Umsetzung sind zwischen S-Bahn und Aufgabenträgern einvernehmlich abzustimmen; soweit kein Einvernehmen erzielt werden kann, entscheiden die Aufgabenträger.

Abweichungen vom verbindlichen Konzept Fahrgastinformation bedürfen der Zustimmung der Aufgabenträger. Fahrgastinformationsmaßnahmen der S-Bahn, die keine Zustimmung der Aufgabenträger erhalten haben, sowie Maßnahmen zum Marketing gemäß § 19 dürfen nicht über den Budgetplan finanziert werden.

Zum 31. März des in Bezug auf das plangegegenständliche Jahr folgenden Jahres ist von der S-Bahn nachzuweisen, dass und inwieweit die Maßnahmen des Konzeptes Fahrgastinformation umgesetzt wurden und der Budgetplan eingehalten wurde. Nicht verausgabte Mittel werden in das Folgejahr übertragen und erhöhen das auf Basis des Angebots gültige Fahrgastinformationsbudget, soweit die Aufgabenträger nichts anderes festlegen. Im bzw. bis zum letzten Vertragsjahr nicht verausgabte Mittel des Fahrgastinformationsbudgets sind den Aufgabenträgern zu erstatten oder werden von diesen mit Zahlungsansprüchen der S-Bahn verrechnet. Verursachen Weisungen der Aufgabenträger bei der S-Bahn über das jährliche Fahrgastinformationsbudget hinausgehende Kosten, werden diese von den Aufgabenträgern gegen Nachweis erstattet. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.

- (2) Die S-Bahn gewährleistet im Rahmen ihrer bestehenden Möglichkeiten, dass die Fahrplandaten (Solldaten) rechtzeitig vor jeder Fahrplanänderung in einer für die Auskunftssysteme der Aufgabenträger geeigneten Form zur Verfügung stehen.

Falsche Fahrplandaten, die zu Fehlauuskünften bei den Fahrgästen führen, werden unverzüglich durch die S-Bahn durch richtige ersetzt.

Die S-Bahn wird die Fahrplanauskunftssysteme des VBB zusätzlich zu den Fahrplandaten mit textbasierten Störungs- und Baustelleninformationen versorgen. Dies erfolgt über das Störungsinformationssystem des VBB „HAFAS-Informationsmanager (HIM)“. Die Versorgung erfolgt über eine durch die VBB GmbH bereitgestellte, internetbasierte Eingabeoberfläche. Die S-Bahn beachtet dabei die Qualitätsanforderungen wie sie in den jeweils aktuellen Richtlinien des Fahrgastinformationshandbuchs der VBB GmbH beschrieben werden.

Darüber hinaus stellt die S-Bahn Daten zur Funktionsfähigkeit von Aufzügen auf den von ihr bedienten Stationen bereit, so dass diese automatisiert von den Fahrplanauskunftssystemen der VBB GmbH verarbeitet werden können (Aufzugstörungen).

- (3) Die S-Bahn wird auf schriftlichen Wunsch der Aufgabenträger im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Fahrplandaten (Solldaten) über S-Bahn-Verkehre anderer Verkehrsunternehmen, die im bestehenden Berliner S-Bahn-Netz Verkehrsangebote erbringen, in ihre Auskunftssysteme (Fahrpläne, elektronische Auskunftssysteme) und Veröffentlichungen kostenlos übernehmen. Das gilt nur insoweit, als diese anderen Verkehrsunternehmen gegenüber der S-Bahn gleichermaßen verfahren.
- (4) Die S-Bahn wird dafür sorgen, dass den Aufgabenträgern oder den von diesen beauftragten Dritten Prognosedaten unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, die es diesen ermöglichen, den Fahrgästen in Echtzeit sowohl in ortsfesten Anlagen als auch im Internet sowie via Mobilfunk o. ä. über Standort und Verspätung aller Züge und über die aktuellen Abfahrtstafeln an den Stationen zu berichten.

Voraussetzung für die Nutzung der Prognosedaten ist der vorherige Abschluss eines Reisendeninformationsvertrages mit der DB AG. Zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Verkehrsvertrages besteht ein solcher Reisendeninformationsvertrag zwischen der VBB GmbH und der DB AG (Vertrag vom 06.09/12.10/14.10.2015).

- (5) Die Aufgabenträger und die VBB GmbH können die von der S-Bahn zur Verfügung gestellten Daten für eine Anschlusssicherung zwischen der S-Bahn und anderem ÖPNV nach Maßgabe des Reisendeninformationsvertrages nutzen. Eine Weitergabe der Daten an Dritte durch die Aufgabenträger und die VBB GmbH im Rahmen von Open Data ist ebenfalls zulässig. Eine Verpflichtung der S-Bahn zur technischen Bearbeitung der zur Verfügung gestellten Daten ergibt sich daraus nicht. Die VBB GmbH wird der S-Bahn die Informationen über die dispositiven Entscheidungen der anderen ÖPNV-Unternehmen für eine Fahrgastinformation in Echtzeit kostenlos zur Verfügung stellen, soweit und solange diese Informationen über den VBB Sternpunkt zur Verfügung stehen.

Für den laufenden Betrieb, die Schnittstelle sowie die Datenversorgung werden den Aufgabenträgern oder den von diesen beauftragten Dritten keine zusätzlichen Kosten berechnet, soweit es bei dem zum Zeitpunkt des Angebotes der S-Bahn vorliegenden technischen Status Quo bleibt. Die Aufgabenträger können eine Weiterentwicklung oder technische Anpassung von Schnittstellen etc. nur gegen Kostenersatz entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B verlangen. § 6a Abs. 5 und Abs. 6 gelten in diesem Fall entsprechend.

- (6) Die S-Bahn verpflichtet sich zu einer engen Zusammenarbeit mit der VBB GmbH bei der Fahrgastinformation.

Die S-Bahn unterstützt den VBB bei einer verkehrsträgerübergreifend einheitlichen Fahrgastinformation, nutzt damit zusammenhängende Produkte und Dienste (wie z. B. VBB-Fahrinfo) und ordnet ihre eigene Fahrgastinformation darin ein. In Bezug auf Prognosedaten erfolgt dies nach den Maßgaben des Reisendeninformationsvertrages. Als Absender der Fahrgastinformation sind die VBB GmbH und die S-Bahn als Kooperationspartner zu erkennen. Die S-Bahn wird die Grundsätze, Anforderungen und Richtlinien des Fahrgastinformationshandbuchs der VBB GmbH, einschließlich zukünftiger Weiterentwicklungen und Anlagen, berücksichtigen und an dessen Weiterentwicklung aktiv mitarbeiten.

- (7) Über die während der Vertragslaufzeit geschuldete Einhaltung der allgemein anerkannten Regeln der Technik hinaus, können die Aufgabenträger insbesondere in Bezug auf die Spezifikationen nach § 3 Abs. 11 Satz 1 sowie nach **Anlage FGI**, Kapitel 2.2, Absatz (3) verlangen, dass die S-Bahn die jeweilige Leistungskomponente an den aktuellen Stand der Technik anzupassen hat. Entstehen der S-Bahn bei der Erfüllung dieser Pflichten zusätzliche Kosten, werden diese durch die Aufgabenträger entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.

## § 21 Fahrgastrechte

- (1) Die S-Bahn wendet mindestens die Regelungen der VO (EG) Nr. 1371/2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Regionalverkehr (nachfolgend: VO 1371/2007) sowie nationale Bestimmungen über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr in den jeweils geltenden Fassungen uneingeschränkt über die gesamte Laufzeit des Vertrages, in der die S-Bahn zur Erbringung von Verkehrsleistungen verpflichtet ist, an.
- (2) In Ausgestaltung von Art. 27 VO 1371/2007 hat die S-Bahn mit Dritten, die die Funktion einer unternehmensneutralen Schlichtungsstelle wahrnehmen, kooperativ zusammenzuarbeiten und sich an den Schlichtungsverfahren zu beteiligen. Zurzeit ist dies die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e. V. ([www.soep-online.de](http://www.soep-online.de)).
- (3) Darüber hinaus übernimmt die S-Bahn die Haftung für die Verschmutzung von Kleidungsstücken des Fahrgastes aufgrund verschmutzter Fahrzeuge („Sauberkeitsgarantie“). Die S-Bahn hat die Reinigungskosten zu übernehmen. Der Fahrgast ist für den entstandenen Schaden nachweislichpflichtig.
- (4) Die S-Bahn wirkt aktiv an der Erarbeitung und Weiterentwicklung von unternehmensübergreifenden, verbundweit einheitlichen Fahrgastrechten der im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen mit und wendet diese an.

- (5) Die S-Bahn übernimmt gegenüber ihren Fahrgästen eine Haftung für Verspätung und Ausfall von Verkehrsleistungen („Pünktlichkeitsgarantie“). Die „Pünktlichkeitsgarantie“ muss die Vorgaben der in Abs. 1 angesprochenen Regelungen einhalten sowie dem VBB-Tarif und mindestens dem folgenden Grundsatz entsprechen: Die Garantie berechtigt den Fahrgast zur Geltendmachung von Ausgleichsansprüchen, sofern aufgrund der Verspätung der einzelnen Fahrt mit der S-Bahn mindestens eine 20-minütige Fahrzeitverlängerung durch Ankunftsverspätungen oder in Folge von Anschlussverlusten (oder Ausfall) am Fahrtziel vorliegt und keine zumutbare Fahrtalternative mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln vorlag. Dem Fahrgast ist als Entschädigung ein pauschaler Erstattungsbetrag in Höhe von 1,50 € je genutztem VBB-Fahrausweis zu zahlen. Bei Fahrausweisen, die einen Tag oder länger gelten oder bei vergleichbaren Fahrausweisen nach dem VBB-Tarif, hat der Fahrgast für jeden unter die genannten Voraussetzungen fallenden Verspätungsfall einen Anspruch auf den pauschalen Erstattungsbetrag, maximal aber nicht auf mehr als 50 % des für den jeweiligen Fahrausweis gezahlten Fahrpreises.
- (6) Die S-Bahn ist – vorbehaltlich entgegenstehender gesetzlicher Regelungen – berechtigt, gegenüber dem Fahrgast Verfallsfristen für die Geltendmachung seiner Ansprüche zu regeln. Die Verfallsfrist darf nicht unterhalb eines Monats nach Eintreten des Garantiefalles liegen.
- (7) Die Regelungen nach Abs. 5 treten erst nach besonderer Anweisung durch die Aufgabenträger in Kraft. Die der S-Bahn hierdurch zusätzlich entstehenden Kosten werden von den Aufgabenträgern entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.
- (8) Bei unterschiedlichen auf denselben Sachverhalt anwendbaren Regelungen zu Fahrgastrechten kann der Fahrgast die für ihn günstigste wählen. Die gleichzeitige Inanspruchnahme unterschiedlicher Anspruchsnormen ist ausgeschlossen. Formulare zur Geltendmachung von Fahrgastrechten sind den Fahrgästen durch die S-Bahn – auch im Internet – bereitzustellen. Die Aufgabenträger können das Layout dieser Formulare vorgeben.

## § 22 Nebenpflichten

- (1) Die S-Bahn wird den mit Verkehrserhebungen und Qualitätsprüfungen befassten Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Aufgabenträger bzw. von Unternehmen, die dazu im Auftrag der Aufgabenträger tätig sind, ungehinderten und kostenlosen Zugang zu ihren Zügen an öffentlich zugänglichen Stellen gewähren. Eine vorherige Anmeldung durch die Aufgabenträger ist nicht erforderlich.
- (2) Die von den Aufgabenträgern im Rahmen der Qualitätsprüfungen ermittelten Informationen gelten nicht als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse der S-Bahn.

- (3) Die S-Bahn ist verpflichtet, den Aufgabenträgern die von ihr erhobenen Daten aller Verkehrszählungen und -befragungen, einschließlich der Einnahmenaufteilungsdaten, zeitnah und kostenlos zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug erhält die S-Bahn zeitnah und kostenlos entsprechende Daten von ihren Strecken von den Aufgabenträgern. Die Daten sind im Traffic-Count-Format bzw. ASCII-Format bzw. in einem anderen offenen Format (z. B. MS-Excel, MS-Access) zur Verfügung zu stellen. Die Vermarktung der erhobenen Daten ist nur nach Einwilligung des jeweiligen Vertragspartners, der die Daten erhoben hat, zulässig. Die Aufgabenträger sichern zu, dass die Weitergabe der Daten nur an eine wettbewerbsneutrale Organisation erfolgt, die diese Daten nicht in einer Weise verwenden darf, die zu Wettbewerbsnachteilen für die S-Bahn führt, und dass die Verwendung der Daten durch die Aufgabenträger oder durch von ihnen beauftragte Dritte nicht zu Wettbewerbsnachteilen der S-Bahn führt. § 4 Abs. 8 bleibt unberührt. Die Vertragspartner haften nicht für die Richtigkeit der einander überlassenen Daten und Informationen.
- (4) Die Änderung der Farbgebung der S-Bahnfahrzeuge darf nur im Benehmen mit den Aufgabenträgern erfolgen. Die S-Bahn Berlin GmbH bringt das VBB-Logo an ihren Fahrzeugen an.
- (5) Zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses in den Fahrzeugen vorhandene technische Einrichtungen, die der Sicherheit, der Barrierefreiheit und der Fahrgastinformation dienen, werden während der Laufzeit des gesamten Vertrages durch die S-Bahn betriebsbereit gehalten und zu diesen Zwecken genutzt (z. B., Matrixanzeigen innen und außen, Lautsprecher für Durchsagen, Fahrgasthilferufe an Türen, separate Türöffnungstaster im Mehrzweckabteil – soweit vorhanden – etc.). Bei dauerhaftem Funktionsverlust einer solchen technischen Einrichtung wird diese durch eine Einrichtung gleicher Funktionalität ersetzt.

## § 23 Berichte

- (1) Die S-Bahn hat die in den nachfolgenden Absätzen spezifizierten Berichte zu den dort festgesetzten Terminen an die Aufgabenträger zu übermitteln. Die Einzelheiten der Ausgestaltung der Berichte und der Form ihrer Übermittlung (elektronisch/Papier) sind in der **Anlage DV** geregelt. Zum Leistungsteil Vertrieb enthält **Anlage V** über die nachfolgenden Regelungen hinausgehende Berichtspflichten.
- (2) Monatlich ist bis zum 15. des Folgemonats für folgende Verkehrsangebotsparameter ein Bericht über die Erfüllung der Leistungspflichten im Vormonat zu erbringen:
  - a) fahrplanmäßig erbrachte Verkehrsangebote (Zugkilometer);
  - b) Verkehrsangebote auf Grund von Fahrplanabweichungen nach § 16 Abs. 7 (Zugkilometer);
  - c) ausgefallene Verkehrsangebote (Zugkilometer, inkl. tabellarischer und grafischer Aufbereitung);
  - d) durchgeführte Ersatzverkehre;
  - e) Pünktlichkeitsgrad und Zuverlässigkeitsgrad;
  - f) Anschlusssicherung (schwerpunktorientiert);

- g) Vereinbarte Zugstärke je Zugfahrt und eventuelle Unterschreitung gemäß § 32 Abs. 2 mit Angabe der Gesamtabweichung von der vereinbarten Zugstärke in Viertelzugkilometern.

Die den Berichten der S-Bahn zugrunde liegenden Daten der EIU sind auf Anforderung den Aufgabenträgern zur Verfügung zu stellen.

- (3) Monatlich bis zum 20. des Folgemonats meldet die S-Bahn die auf die vertragsgegenständlichen Verkehre entfallenden kassentechnischen Einnahmen und die Anzahl der Fahrausweisverkäufe, differenziert nach Fahrausweisarten des VBB-Tarifes und anderer Tarife (BB Personenverkehr, BB Anstoßverkehr und sonstige Tarife) sowie Abweichungen mit Blick auf die von ihr geschuldeten Leistungen der personalbedienten Verkaufsstellen und Störungen bei Fahrausweisautomaten und -entwertern.
- (4) Vierteljährlich ist spätestens bis zum 20. des Monats nach Ablauf eines Vierteljahres für folgende Angebotsparameter ein Bericht über die Angebotserfüllung im abgelaufenen Vierteljahr zu erbringen:
- a) Sauberkeit Fahrzeuge;
  - b) Sauberkeit, inklusive Graffitibeseitigung und Fahrgastinformation an Stationen, soweit diese Leistungen von der S-Bahn nach dem GBV geschuldet sind;
  - c) Fristeinhaltung bei Aufzugsreparaturen (soweit diese Leistung von der S-Bahn nach dem GBV geschuldet ist);
  - d) Risikodarstellung gemäß § 17 Abs. 2.
- (5) Halbjährlich sind, sofern und soweit der S-Bahn auf ihrerseits zu tätige Anforderung entsprechende Informationen vom Betreiber der Stationen vorliegen, spätestens zum 20. des Monats nach Ablauf des Halbjahres den Aufgabenträgern die Änderungen der bahnsteiggleisbezogenen Ausstattung mit dynamischen Zugzielanzeigern und Lautsprechern einschließlich der dynamischen Ansteuerbarkeit im Vergleich zur letzten Berichtserstattung an die Aufgabenträger als detaillierte Auflistung zu melden.
- (6) Jährlich ist spätestens Ende Januar des Folgejahres ein Bericht über die Entwicklung der für den hiesigen Vertrag eingesetzten Fahrzeugflotte im jeweiligen Vorjahr zu erbringen. Dieser Bericht beinhaltet u.a. einen Bericht über die im Vorjahr erbrachten Maßnahmen zur Umsetzung der Zusatzanforderungen an die Fahrzeuge gemäß § 6b sowie der im Vorjahr erbrachten Maßnahmen zur Sicherstellung der Langlebigkeit der Fahrzeuge.

Für den hiesigen Vertrag sowie den SBI-VV (Laufzeit 2017 bis 2023) sind von der S-Bahn spätestens Ende Januar des Folgejahres vorzulegen:

- ein Bericht über durchgeführte Schulungen der Service-, Sicherheits- und Kontrollpersonale gemäß **Anlage DV**,

- ein Beschwerdebericht, für den die S-Bahn entsprechend den Vorgaben der **Anlage DV** laufend eine elektronische Dokumentation von Fahrgastanliegen (Anfragen, Beschwerden, Hinweise, Lob) sowie der Anträge im Rahmen der Fahrgastrechte und die Entscheidungen hierüber pflegt. Die Dokumentation muss so aufgebaut sein, dass eine Gruppierung bzw. Filterung der Daten nach folgenden Merkmalen möglich ist:
    - a) Inhaltliche Kategorisierung
    - b) Bearbeitungszeit für die Beantwortung
    - c) Verwendete Kommunikationswege
    - d) Entscheidung zu Fahrgastrechtebegehren
    - e) Anzahl der durch die SÖP geschlichteten Fälle
    - f) Qualitative Beschreibung und Beurteilung der wesentlichen thematischen und räumlichen Problembereiche
    - g) Reaktion auf Problemschwerpunkte: Darstellung ggf. durchgeführter oder beabsichtigter Maßnahmen bzw. warum Maßnahmen nicht ergriffen wurden
    - h) Reaktionszeiten auf die eingehenden Servicерufe und -anfragen bzw. Fundsachenanfragen gemäß **Anlage SI** Abschnitt 1, Absatz (16) und Abschnitt 2, Absatz (2).
  - Soweit die Länder von der Möglichkeit zur Vorgabe einer Pünktlichkeitsgarantie Gebrauch machen, beinhaltet die Dokumentation auch die Anträge im Rahmen dieser Kundengarantie einschließlich der Entscheidungen durch die S-Bahn.
  - Für den hiesigen Vertrag, den SBI-VV (Laufzeit 2017 bis 2023) sowie den mit Zuschlag vom 21.12.2015 zustande gekommenen SBR-VV ist von der S-Bahn spätestens Ende Januar des Folgejahres ein Bericht über Fahrgastinformation gemäß **Anlage DV** vorzulegen.
  - Ein Bericht über den Personalbestand (nach Schwerpunktberufsgruppen).
  - Ein Bericht über durchgeführte Zusatzleistungen (einschließlich Soll-/Ist-Vergleich der Maßnahmen und Kosten):
    - a) zusätzliche Stationsreinigung, vgl. zum Inhalt und zur Frist § 15 Abs. 11,
    - b) zusätzliche Instandhaltung, vgl. zum Inhalt und zur Frist § 15 Abs. 11.
- (7) Für den hiesigen Vertrag und den SBI-VV (Laufzeit 2017 bis 2023) ist die S-Bahn verpflichtet folgenden Informationspflichten unaufgefordert nachzukommen:
1. Vorlage des Marketingkonzepts gemäß **Anlage K**, Abschnitt B.1 sowie jährliche Vorlage des aktualisierten Marketingplans gemäß § 19 Abs. 3 und 4 i. V. m. Anlage K, Abschnitt B.1.2.
  2. Vorlage und Aktualisierung des Sicherheitskonzepts gemäß **Anlage K**, Abschnitt B.2 zu den in **Anlage SI**, Abschnitt 1, Absatz (13) vereinbarten Terminen.

3. Vorlage und Aktualisierung des Konzeptes zur Einhaltung der Schwarzfahrendenquote gemäß **Anlage K**, Abschnitt B.4.
  4. Vorlage und Fortschreibung des Konzeptes zur Fahrgastinformation gemäß § 20 Abs. 1 i. V. m. **Anlage K**, Abschnitt B.5.
  5. Die S-Bahn erstellt nach Abschluss des Kalenderjahres eine endgültige Aufstellung ihrer kassentechnischen Einnahmen (brutto und netto) in diesem Kalenderjahr. Diese Aufstellung erfolgt differenziert entsprechend Abs. 3. Spätestens bis zum 31. März des Folgejahres lässt die S-Bahn diese Aufstellung von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüfen und testieren. Diese bildet die Grundlage für das VBB-Einnahmenaufteilungsverfahren.
- (8) Findet zwischen der S-Bahn und weiteren Verkehrsunternehmen eine (weitere) Einnahmenaufteilung für BB Personenverkehr, BB Anstoßverkehr und/oder sonstige Tarife statt, werden auch die daraus resultierenden Zahlungen von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und testiert. Die Ergebnisse der Prüfungen sowie die Testate werden der VBB GmbH unverzüglich übergeben. Die Regelungen des Abs. 7 gelten sinngemäß.
- (9) Über die Regelungen der Abs. 7 und 8 hinausgehende von der S-Bahn zu erfüllende Anforderungen aus Einnahmenaufteilungsverträgen bleiben unberührt.
- (10) Täglich ist seitens der S-Bahn über die Betriebslage vom Vortag an die Aufgabenträger zu berichten. Der Bericht enthält alle gemäß dem Regelwerk der DB Netz AG erfassten Störfälle. Sofern aufgrund von Änderungen dieses Regelwerks im Betriebslagebericht keine Angaben mehr
- zu Datum, Zeit und Dauer des Störungsereignisses und der betrieblichen Auswirkungen sowie Angaben zu eingerichteten Ersatzverkehren,
  - zum verursachenden Sachverhalt,
  - zur Anzahl der verspäteten Züge mit Summe der Verspätungsminuten je Störungsereignis oder
  - zur Anzahl der ausgefallenen Züge je Störungsereignis

enthalten sein sollten, werden sich die Vertragspartner über eine Anpassung der Berichtspflicht im Sinne einer sachgerechten Information der Aufgabenträger verständigen.

Der Bericht wird regelmäßig durch folgende Berichtsteile aus dem System LeiDis zusammengestellt:

- Störfallauswirkungen: „Betriebslage Kurz-Übersicht“
- Zugverspätungen/Ursachen: „Betriebslage Verspätungsanteile in %“
- Bearbeitete Verspätungsursachen: „Betriebslage Lang-Übersicht“ (Variante nach Auswirkungstag)
- Pünktlichkeitsgrad: „Betriebslage Pünktlichkeit nach Linien“ (Variante Tagessummen, liniendifferenziert und gesamt)
- Stationspünktlichkeit: „Betriebslage Pünktlichkeit nach Betriebsstellen“ (Variante Tageswerte, Fortschaltungstypen Ende, Ankunft)



Kommt es während der Vertragslaufzeit zu Änderungen am System LeiDis oder zum Austausch dieses Systems durch ein anderes, wodurch die Zusammenstellung des Berichts wie oben beschrieben nicht sichergestellt werden kann, werden sich die Vertragspartner rechtzeitig über eine Anpassung der Berichtspflicht im Sinne einer sachgerechten Information der Aufgabenträger verständigen.

Über besondere Vorkommnisse, wie z. B. Unfälle, größere Betriebsstörungen u. ä., ist unverzüglich zu berichten.

Werktäglich außer Samstags (Berichtstag) berichtet die S-Bahn über die Anzahl der an jedem Tag im Betrieb eingesetzten Viertelzüge einschließlich der bereitgestellten Betriebsreserve. Der Bericht für Samstag, Sonntag sowie für Feiertage erfolgt am darauffolgenden Berichtstag (Betrachtungszeitpunkt: werktags außer samstags 7 Uhr, samstags 9 Uhr, sonn- und feiertags 10 Uhr). Im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern kann die S-Bahn das Berichtsintervall ändern.

- (11) Die S-Bahn stellt den Aufgabenträgern ihren nach § 322 HGB mit einem Bestätigungsvermerk versehenen und von ihrem Gesellschafter festgestellten Jahresabschluss unaufgefordert unverzüglich zur Verfügung.

## **§ 24 Nachbesserungspflicht bei Leistungsmängeln**

- (1) Erbringt die S-Bahn einzelne von ihr geschuldete Leistungen nicht vertragsgemäß, können die Aufgabenträger von der S-Bahn die Beseitigung des Mangels oder Maßnahmen zur Verhinderung gleichartiger mangelhafter Leistungen in der Zukunft verlangen. Dies kann von den Aufgabenträgern wie folgt umgesetzt werden:
1. Die Aufgabenträger können von der S-Bahn unter angemessener Fristsetzung die Erläuterung der Ursachen für den Mangel und der vorgesehenen Gegenmaßnahmen sowie den Nachweis der Beseitigung des Mangels verlangen. Wenn die Beseitigung eines Mangels wegen des Charakters der vertraglich geschuldeten Leistung als Fixgeschäft nicht mehr möglich ist, aber wegen der Art des Mangels gleichartige mangelhafte Leistungen in der Zukunft drohen, können die Aufgabenträger von der S-Bahn unter angemessener Fristsetzung die Durchführung von Maßnahmen zur Mangelprävention verlangen.
  2. Die Aufgabenträger können bei einem aus ihrer Sicht wesentlichen Mangel im Sinne des § 13 Nr. 2 Abs. 1 Unterabsatz 2 VOL/B oder bei nicht fristgemäßer Mangelbeseitigung bzw. nicht fristgemäß durchgeführten Maßnahmen zur Mangelprävention verlangen, dass die Unternehmensleitung der S-Bahn – auch kurzfristig – persönlich in dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Abgeordnetenhauses des Landes Berlin und des entsprechenden Ausschusses des Brandenburgischen Landtages die Ursachen für den Mangel und die bereits ergriffenen sowie die weiter vorgesehenen Gegenmaßnahmen erläutert.

3. Wird ein aus Sicht der Aufgabenträger wesentlicher Mangel nicht innerhalb einer hierfür angemessenen Frist von der S-Bahn beseitigt, können die Aufgabenträger von der S-Bahn außerdem unter Fristsetzung die Aufstellung eines verbindlichen, schriftlichen, nachvollziehbaren und zur Beseitigung des Mangels geeigneten Maßnahmenplanes verlangen, dessen zeitlichen Umsetzungsvorgaben der Schwere des Mangels und dessen Auswirkungen für die Fahrgäste Rechnung tragen müssen. Entsprechendes gilt, soweit die Beseitigung eines aus Sicht der Aufgabenträger wesentlichen Mangels wegen des Charakters der vertraglich geschuldeten Leistung als Fixgeschäft nicht mehr möglich ist, aber wegen der Art des Mangels gleichartige mangelhafte Leistungen in der Zukunft drohen, deren Eintritt vorgebeugt werden soll.
4. Die Aufgabenträger können von der S-Bahn unter Fristsetzung den Nachweis der Umsetzung und des Erfolgs des Maßnahmenplanes verlangen.
5. Kann die S-Bahn die Umsetzung und den Erfolg des Maßnahmenplanes nicht innerhalb der im Maßnahmenplan aufgestellten Frist nachweisen oder ist aus Sicht der Aufgabenträger absehbar, dass die Beseitigung des Mangels nicht innerhalb einer angemessenen Frist gelingt, wird eine Arbeitsgruppe mit der Angelegenheit befasst. Für die Arbeitsgruppe benennt jeder Vertragspartner neben einem ständigen Ansprechpartner zwei weitere Mitglieder. Sie tritt auf Einladung der Aufgabenträger zusammen. Die Sitzungen der Arbeitsgruppe werden durch die Aufgabenträger vorbereitet, geleitet und protokolliert. Die Arbeitsgruppe kann Empfehlungen abgeben sowie Maßnahmen beschließen. Ein Eingriff in die Vertragsbeziehungen erfolgt jedoch nicht. Alle Entscheidungen bzw. Festlegungen in der Arbeitsgruppe können nur einvernehmlich zwischen den Vertragspartnern erfolgen und sind schriftlich zu fixieren. Strittige Punkte müssen unter Einbeziehung der Geschäftsleitungen bzw. hierfür Bevollmächtigten der Vertragspartner geklärt werden.

Die Aufgabenträger sind zur Veröffentlichung der Leistungsmängel und der Schritte zu deren Beseitigung berechtigt.

- (2) Die Regelungen des Abs. 1 lassen sonstige Regelungen dieses Vertrages zur Behandlung von Leistungsstörungen der S-Bahn unberührt. Soweit die S-Bahn innerhalb der gesetzten angemessenen Frist keinen Maßnahmenplan nach Abs. 1, Ziffer 3 aufstellt oder dessen erfolgreiche und fristgerechte Umsetzung nicht nachweist, haben die Aufgabenträger das Recht zur Beauftragung eines Dritten mit der Ersatzvornahme der Mängelbeseitigung bzw. den vorbeugenden Maßnahmen zur Mängelprävention. Der mit der Ersatzvornahme beauftragte Dritte hat einen Anspruch gegen die S-Bahn auf Zugang zu allen hierfür notwendigen betrieblichen Daten der S-Bahn. Das Recht zur Beauftragung einer Ersatzvornahme besteht nicht, soweit hierdurch in die eisenbahnrechtliche Verantwortung der S-Bahn nach den §§ 4 und 4a AEG eingegriffen wird. Die S-Bahn erstattet den Aufgabenträgern die erforderlichen Aufwendungen der Ersatzvornahme auf Nachweis.
- (3) Die S-Bahn hat Gegenmaßnahmen und Maßnahmen zur Mängelprävention nach Abs. 1 Ziffer 1 sowie Maßnahmenpläne nach Abs. 1 Ziffer 3 in ihrer Risikodarstellung gemäß § 17 Abs. 2 zu berücksichtigen. Ebenso hat die S-Bahn nach einem Vorfall gemäß Abs. 2 in ihrer Risikodarstellung gemäß § 17 Abs. 2 zu begründen, warum der Maßnahmenplan innerhalb der gesetzten angemessenen Frist nach Abs. 1, Ziffer 3 nicht aufgestellt oder dessen erfolgreiche und fristgerechte Umsetzung nicht nachgewiesen wurde und wie dies zukünftig verhindert werden kann.

## Unterabschnitt 3.2 Vergütung, Leistungsstörungen, Vertragsstrafen

### § 25 Preisprüfung

Auf diesen Vertrag findet das öffentliche Preisrecht der VO (PR) Nr. 30/53 in der zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Vertrages geltenden Fassung Anwendung, soweit das öffentliche Preisrecht kraft Gesetzes auf diesen Vertrag Anwendung findet. Eine darüber hinausgehende vertragliche Anwendung des Preisrechts wird nicht vereinbart.

Die S-Bahn wird deshalb vorsorglich das Recht zur Preisprüfung bei allen Verträgen über wesentliche Vorleistungen sichern. Zur Erfüllung dieser Vertragspflicht reicht es aus, dass die S-Bahn dem entsprechenden Unternehmen, insbesondere dem EIU, vor oder bei dem Abschluss des entsprechenden Vertrags über die betreffenden Vorleistungen schriftlich anzeigt, dass die Aufgabenträger die Anwendung der VO PR Nr. 30/53 in der jeweils geltenden Fassung auf solche Verträge verlangen. Dies ist den Aufgabenträgern auf Wunsch jeweils nachzuweisen. Das Recht zur Preisprüfung bei Verträgen über wesentliche Vorleistungen darf nur wahrgenommen werden, soweit auch auf diesen Verkehrsvertrag das öffentliche Preisrecht nach dem voranstehenden Unterabsatz Anwendung findet.

### § 26 Ex ante Überkompensationskontrolle

Da es sich vorliegend um eine Direktvergabe handelt, haben die Vertragspartner vor Abschluss dieses Vertrags eine ex ante Überkompensationskontrolle gemäß Anhang zur VO (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt. Die ex ante Überkompensationskontrolle erfolgte dabei nach vorab definierten Bestimmungen zur Konkretisierung der Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007, die diesem Vertrag als **Anlage ÜKK 1** beigefügt sind. Die Aufgabenträger haben auf der Grundlage dieser ex ante Überkompensationskontrolle festgestellt, dass die Ausgleichsleistungen dieses Vertrages den Anforderungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 entsprechen.

### § 27 Ex post Überkompensationskontrolle

- (1) Sollte eine objektive Rechtspflicht der Aufgabenträger bestehen, zusätzlich zu der ex ante Prüfung ex post Prüfungen bei Vertragsende bzw. in regelmäßigen Abständen während der Laufzeit des Verkehrsvertrages nach Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007 durchzuführen, so berührt eine daraus eventuell resultierende Unwirksamkeit von einzelnen Regelungen des Verkehrsvertrages nicht dessen Wirksamkeit im Übrigen. Die nachstehend geregelten Maßnahmen finden in dem beihilfenrechtlich zwingend erforderlichen Umfang statt, ohne dass sich der Umfang der Leistungspflichten der S-Bahn verändert.

- (2) Stellen die Aufgabenträger fest, dass sie zu einer ex post Prüfung rechtlich verpflichtet sind, so ergreifen sie Maßnahmen nach Abs. 5, teilen dieses der S-Bahn mit und begründen dies gegenüber der S-Bahn. In der Mitteilung benennen die Aufgabenträger den Wirtschaftsprüfer, der mit der ex post Prüfung beauftragt wird. Sie teilen überdies mit, ob und ggf. mit welchen Änderungen **Anlage ÜKK 2** auf die ex post Prüfung Anwendung finden soll.
- (3) Die S-Bahn hat einen Anspruch darauf, dass die Aufgabenträger die Maßnahmen der ex post Prüfung unterlassen, wenn und soweit eine Rechtspflicht zu deren Durchführung objektiv nicht besteht. Eine derartige Rechtspflicht kann nur aus den zwingenden Vorgaben des EU-Beihilfenrechts einschließlich der VO (EG) Nr. 1370/2007 hergeleitet werden. Die Aufgabenträger haben insoweit weder ein Beurteilungsermessen noch eine Einschätzungsprärogative.
- (4) Die Aufgabenträger werden die Maßnahmen zur ex post Prüfung frühestens nach einer Frist von zwei Monaten umsetzen. Die S-Bahn kann innerhalb dieser Zwei-Monats-Frist Klage erheben mit dem Ziel, dass die beihilfenrechtliche Verpflichtung der Aufgabenträger zur Durchführung einer ex post Prüfung sowie die Modalitäten und die Reichweite der ex post Prüfung gerichtlich geklärt werden. Die Vertragspartner gehen davon aus, dass eine entsprechende Klage in diesem Verfahrensstadium bereits zulässig wäre, es insbesondere nicht an dem ggf. erforderlichen Feststellungsinteresse oder dem Rechtsschutzbedürfnis fehlt, da ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 1 seitens der Aufgabenträger keine ex post Prüfung durchgeführt werden darf und demnach seitens der S-Bahn berechnete wirtschaftliche und rechtliche Interessen (insbesondere durch Kenntnismangel von Kalkulationsgrundlagen) betroffen sind. Die Aufgabenträger werden die Umsetzung der Maßnahmen bis zur rechtskräftigen Entscheidung aussetzen.

Sucht die S-Bahn nach Ablauf der vorbenannten Zwei-Monats-Frist bzw. nach dem Einsetzen von Maßnahmen gemäß Abs. 5 Rechtsschutz, werden die Aufgabenträger die Maßnahmen bis zur rechtskräftigen Entscheidung der Frage der Berechtigung zu einer ex post Prüfung aussetzen, wenn sich aus einer Entscheidung in erster Instanz in der Sache (in der Hauptsache oder im einstweiligen Rechtsschutzverfahren) ergibt, dass keine solche Berechtigung besteht oder dass die der S-Bahn drohenden Nachteile das Interesse der Aufgabenträger an einem weiteren Vollzug überwiegen. Eine Aussetzung erfolgt nicht, wenn die Verpflichtung der Aufgabenträger zur Durchführung einer ex post Prüfung in einer vorläufig oder endgültig verbindlichen Entscheidung der EU-Kommission oder eines Gerichts in einem diesen Vertrag betreffenden Verfahren festgestellt wurde.

Falls eine Klage der S-Bahn gegen Maßnahmen der ex post Prüfung aus Gründen, die die S-Bahn nicht zu vertreten hat, nicht zu einer Sachentscheidung führt, steht es der S-Bahn frei, das Nichtvorliegen der Voraussetzungen der in Frage stehenden Maßnahmen im Wege der Einwendung geltend zu machen. In diesem Fall obliegt es den Aufgabenträgern, die von ihr vorgesehenen Maßnahmen und das Vorliegen von deren Voraussetzungen gerichtlich durchzusetzen.

- (5) Bei Vorliegen einer Rechtspflicht zur ex post Prüfung ergreifen die Aufgabenträger nach Ablauf der zwei-Monats-Frist folgende Maßnahmen:

- sie beauftragen ein Wirtschaftsprüfungsunternehmen („Prüfer“) mit der ex post Prüfung,
- sie übergeben die der ex ante Kalkulation zugrundeliegenden ausgefüllten Kalkulationsblätter (**Anlage F8\_B** und **Anlage F8\_V**) sowie die weiteren Unterlagen der ex ante Prüfung (Prüfbericht, Wertung der Aufgabenträger) dem mit der ex post Prüfung beauftragten Prüfer,
- sie veranlassen, dass die S-Bahn die Kalkulationsblätter (**Anlage F8\_B** und **Anlage F8\_V**) oder – soweit dies zur Erfüllung einer objektiven beihilfenrechtlichen Pflicht erforderlich ist – nach neueren rechtlichen Kenntnissen erstellte vergleichbare Kalkulationsblätter gleichen Zweckes ausfüllt und dem mit der ex post Prüfung beauftragten Prüfer übermittelt.

Die S-Bahn kann das beihilfenrechtliche Erfordernis der Ersetzung der **Anlagen F8** im Rahmen der gerichtlichen Prüfung nach Abs. 4 prüfen lassen.

- (6) Die Prüfung wird von dem Prüfer im Auftrag der Aufgabenträger durchgeführt werden, der auch die ex ante Prüfung vorgenommen hat. Falls dieser verhindert ist, oder die Voraussetzungen für eine Aufhebung des Prüfauftrags nach Ziff. 2 der **Anlage ÜKK 1** vorliegen, einigen sich die Aufgabenträger und die S-Bahn auf einen anderen Prüfer.

Können sich die Vertragspartner nicht auf einen Prüfer einigen, wird die Präsidentin des Kammergerichts gebeten, einen Prüfer zu benennen. Die Vertragspartner werden ihre Vorstellungen dazu der Präsidentin des Kammergerichts übermitteln.

- (7) Der Prüfer hat die Prüfung entsprechend den zwingenden beihilfenrechtlichen Vorgaben und den Regelungen der **Anlage ÜKK 2** vorzunehmen, soweit sie nicht über die o. g. Vorgaben hinausgehen. Dabei hat der Prüfer ausgehend von den Datengrundlagen der ex ante Prüfung (Kalkulationsschema nebst dazugehörige Erläuterungen der S-Bahn) und auf Basis der ausgefüllten Rechenblätter zur Überkompensationskontrolle zu klären, ob die Ausgleichsleistungen den Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 entsprechen.
- (8) Die weiteren Bedingungen und Anforderungen der Beauftragung des Prüfers, die damit verbundenen Pflichten der S-Bahn sowie die mit dem Auftrag verbundenen Vertraulichkeitsregeln sind in der **Anlage ÜKK 2** geregelt. Vor Ablieferung eines Prüfberichtes an die Aufgabenträger hat der Prüfer das vorläufige Ergebnis der Prüfung mit der S-Bahn zu erörtern, wenn er darin zu dem Ergebnis kommt, dass dem Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 nicht entsprochen wird. Die S-Bahn kann innerhalb von zwei Wochen nach dem Erörterungstermin neue Unterlagen beibringen und in einem zweiten Erörterungstermin erläutern. Unter Einbeziehung der neu beigebrachten Unterlagen überarbeitet der Prüfer das Ergebnis seiner Prüfung und übermittelt den Aufgabenträgern den endgültigen Prüfbericht. Wenn die S-Bahn eine eigene Stellungnahme abgeben möchte, ist diese im Nachgang zum Prüfbericht zu übermitteln und vom Prüfer zu kommentieren.

- (9) Auf der Basis des jeweiligen Prüfberichtes beurteilen die Aufgabenträger im Einklang mit der **Anlage ÜKK 2**, ob die vertraglichen Ausgleichszahlungen den Anforderungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 entsprechen. Die Aufgabenträger haben das Recht und die Pflicht, die Richtigkeit des Prüfberichts zur ex post Prüfung im Hinblick auf die Anforderungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu überprüfen. Falls die vertraglichen Ausgleichszahlungen den Anforderungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 nicht entsprechen, so stellen die Aufgabenträger fest, inwieweit die Ausgleichszahlungen für die Zukunft anzupassen sind, damit diese im Einklang mit den Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden können, wobei sie die Höhe der Ausgleichszahlungen nur in dem beihilfenrechtlich erforderlichen Umfang reduzieren. Gleiches gilt für ggf. erforderliche Anpassungen des Vertrags zur Umsetzung der Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007; die S-Bahn und die Aufgabenträger werden die erforderlichen Anpassungen des Vertrages unverzüglich vereinbaren.
- (10) Bereits geleistete Ausgleichszahlungen sind von der S-Bahn mit Zinsen gemäß Art. 14 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 659/1999 zurückzuerstatten, soweit sie eine Überkompensation darstellen. Die Anpassung der Ausgleichszahlungen durch die Aufgabenträger kann von der S-Bahn ebenso wie ein konkretes Rückforderungsverlangen ohne Rücksicht darauf, ob eine Klage nach Abs. 4 erhoben worden ist, einer gerichtlichen Prüfung unterworfen werden.

## § 28 Grundsätze der Finanzierung

- (1) Die S-Bahn erhält für den Zeitraum, in dem sie Verkehrsleistungen nach Maßgabe dieses Vertrages erbringt, für alle Leistungen nach diesem Vertrag eine kalenderjährliche Vergütung nach den nachfolgend überblickshaft beschriebenen und in den jeweils angegebenen weiteren Vorschriften genau bestimmten Regelungen:

a) Vergütung Betriebsleistung:

*Grundvergütung (GV) :=*

*GV spezifisches Kalenderjahr (vgl. **Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.I.4)*

*± Veränderung GV wegen Änderungen bestimmter Kostenelemente (vgl. **Anlage F8\_B** und Preisgleitformel in **Anlage F8a\_B**)*

*± Veränderung GV durch Veränderung der Zkm und/oder Vzkm bei Zu- und Abbestellungen der Verkehrsleistung (UA 3 und 4),*

*± Veränderungen GV entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B*

*+ Veränderungen GV gemäß § 37 Abs. 2 um das Produkt der durch die Verlängerung zusätzlich zu erbringenden Zkm und dem Leistungsänderungssatz „Zugkilometerleistung (Fahrplan)“ (**Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.II.1) unter Berücksichtigung der Fortschreibung auf Grund der Preisgleitformel.*

*+ Infrastrukturnutzungsentgelte (§ 31)*

*+ Vergütung des Ersatzverkehrs (§ 29)*

*+ Mittel für zusätzliche Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen an Stationen gemäß **Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.VI.1.2 sowie **Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.VI.2.2; verändert ggf. gemäß § 15 Abs. 11*

*– best. Einnahmen (u. a. Beförderungsentgelte) der S-Bahn (§ 30)*

- *fiktive Entgelte für Freifahrende und Schwarzfahrende gemäß Anlage SI*
- *Abzüge wegen nicht vertragsgerechter Leistung*  
*wegen Fahrplanfahrtausfall, (§ 32 Abs. 1)*  
*wegen Kapazitätseinschränkungen (§ 32 Abs. 3)*  
*wegen Unpünktlichkeit (§ 32 Abs. 4)*  
*wegen weiterer Schlechtleistungen (§ 32 Abs. 5)*  
*wegen Vertragsstrafen (§ 33)*

---

= Vergütung Betriebsleistung

Die Zug-km nach **Anlage VA**, Abschnitt 2 werden bei Zu- und Abbestellungen nach § 14 Abs. 3 und 4 und Anpassungen des Fahrplansolls nach § 16 Abs. 4, 5 und 7 für die Berechnung der Grundvergütung verändert.

Bei Zu- und Abbestellungen nach § 14 Abs. 3 und 4 und Anpassungen des Fahrplansolls nach § 16 Abs. 4 und 7, die im Saldo von Zu- und Abbestellungen im jeweiligen Kalenderjahr einen Umfang von 1,5 % (Grenzwert) der für das betreffende Kalenderjahr gemäß § 14 Abs. 1 UA 2 ausgewiesenen Bezugsgröße nicht über- bzw. unterschreiten, verändert sich die für das jeweilige Kalenderjahr vereinbarte GV um die Bestelländerungsmenge multipliziert mit dem sich nach evtl. Fortschreibung für das jeweilige Kalenderjahr ergebenden aktuellen Leistungsänderungssatz „Zugkilometerleistung (Fahrplan)“ pro Zugkilometer (siehe **Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.II.1). § 14 Abs. 4 UA 5 bleibt unberührt. Soweit Zu- oder Abbestellungen den vorstehenden Grenzwert überschreiten, richten sich die Folgen für die Vergütung nach § 2 Nr. 3 VOL/B. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.

Bei einer Zustimmung der Aufgabenträger zu einem Sonderfahrplan oder der Bestellung zusätzlicher Fahrplankilometer zu besonderen Anlässen gemäß § 16 Abs. 5 ergibt sich die Veränderung der GV im jeweiligen Kalenderjahr aus den mit dem jeweiligen Sonderfahrplan verbundenen zusätzlichen Fahrplankilometern multipliziert mit dem sich nach evtl. Fortschreibung für das jeweilige Kalenderjahr ergebenden aktuellen Leistungsänderungssatz „Zugkilometerleistung (Fahrplan)“ pro Zugkilometer (siehe **Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.II.1). Soweit die vorstehenden Fahrplanmaßnahmen in Kapazitätserhöhungen der bestellten fahrplanmäßigen Fahrten bestehen, ergibt sich die Veränderung der GV im jeweiligen Kalenderjahr aus den mit dem jeweiligen Sonderfahrplan verbundenen zusätzlichen Viertelzugkilometern multipliziert mit dem sich nach eventueller Fortschreibung für das jeweilige Kalenderjahr ergebenden aktuellen Leistungsänderungssatz „Kapazitätserhöhung fahrplanmäßige Fahrten“ pro Viertelzugkilometer (siehe **Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.II.2).

- b) Für die Erfüllung vertraglicher Pflichten gem. § 9 Abs. 1 bis Abs. 4 erhält die S-Bahn zusätzlich zur Vergütung unter a) eine Vergütung der Vertriebsleistung gemäß **Anlage V** Abschnitt 4.1. Dabei ist hinsichtlich Anlage V nach der Version für Phase 1 bzw. Phase 2 zu unterscheiden.

Ergibt sich nach dem unter a) und b) dargestellten Rechenweg ein negativer Betrag ist dieser von der S-Bahn an die Aufgabenträger zu zahlen.

- (2) Einnahmen der S-Bahn aus der Vermietung von Werbeflächen verbleiben ohne Anrechnung auf die Vergütung bei der S-Bahn.

- (3) Bei den Abzügen wegen nicht vertragsgerechter Leistung nach § 32 und denjenigen in **Anlage V** handelt es sich um Minderungsbeträge, die dem verminderten Wert der erbrachten Leistung im Vergleich zur geschuldeten Leistung entsprechen. Die Möglichkeit des Gegenbeweises für die S-Bahn entsprechend § 309 Nr. 5b BGB bleibt unberührt. Wenn die Aufgabenträger für die jeweilige Schlechtleistung (mit) verantwortlich sind, ist dies bei der Bemessung von Abzügen gemäß § 32 nach den Grundsätzen des § 254 BGB zu berücksichtigen. Abzüge wegen nicht vertragsgerechter Leistungen erfolgen nicht, soweit dies nicht in diesem Vertrag vorgesehen ist.

Bei ausgefallenen Zügen und Teilausfällen gemäß **Anlage Q**, Abschnitt 1.2, die durch höhere Gewalt im Sinne des § 3 Abs. 13 verursacht worden sind, wird die S-Bahn im Grundsatz so vergütet, als ob die vertraglich geschuldete Leistung insoweit erbracht worden wäre. Gleiches gilt, wenn die Störungsursache einem der in der **Anlage CODE**, Spalten „Höhere Gewalt“ und „Dritte“, aufgelisteten Störungsfälle unterfällt, entsprechend der dortigen Störfallcodierung korrekt codiert worden ist sowie die den Störungsfälle betreffende 5-stellige Codierungsnummer der Anlage CODE von der S-Bahn unverzüglich nach der Störung den Aufgabenträgern mitgeteilt wurde. Bei Zügen, die ganz oder teilweise nicht verkehrten, werden in Abweichung vom in Satz 1 dieses Unterabsatzes genannten Grundsatz jedoch die eingesparten Aufwendungen für Energie und Instandhaltung sowie die nicht anfallenden Infrastrukturnutzungsentgelte, soweit nach den Infrastrukturnutzungsbedingungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen möglich, für die jeweilige Fahrt in Abzug gebracht. Die ersparten Aufwendungen werden mit dem nach eventueller Fortschreibung für das jeweilige Kalenderjahr sich ergebenden aktuellen Minderungssatz „Fahrt- oder Teilausfall höhere Gewalt“ pro Viertelzugkilometer (siehe **Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.III.3) je nicht erbrachtem Viertelzugkilometer, berechnet.

- (4) Im Rahmen der Instandhaltung steht die S-Bahn vor der Notwendigkeit, Korrosionsschäden an den Wagenkästen der eingesetzten Fahrzeuge zu beseitigen. Abhängig vom Ausmaß der Korrosionsschäden an den jeweiligen Fahrzeugen sind drei Sanierungsvarianten möglich:
- Variante A: Auftragsschweißen (geringer Aufwand)
  - Variante B: Deckelbleche aufbringen (mittlerer Aufwand)
  - Variante C: Partieller Austausch der Langträger (hoher Aufwand, muss durch eine externe Spezialfirma erfolgen)

Die S-Bahn hat den Sanierungsaufwand anhand einer Stichprobe abgeschätzt, bei der 25 Fahrzeuge untersucht worden sind. Die S-Bahn geht danach davon aus, dass 26 Fahrzeuge von insgesamt 500 Vz der BR 481, also 5,2 Prozent, mit der Variante C saniert werden müssen und hat auf dieser Grundlage den Aufwand für die Sanierung von 26 Vz in der Kalkulation für die insgesamt durchzuführenden Langlebkeitsmaßnahmen in **Anlage F8\_B** ausgewiesen. Für die Kalkulation der in der Grundvergütung für diesen Vertrag anteilig zu berücksichtigenden Langlebkeitsmaßnahmen hat die S-Bahn den Sanierungsaufwand nach Maßgabe der Variante C von 17 der insgesamt 26 Vz der BR 481 unterstellt.



Sollten über die für diesen Vertrag kalkulierten 17 Vz hinaus weitere, bei den Langlebigkeitsmaßnahmen diesem Vertrag zugeordnete Viertelzüge der BR 481 nach Maßgabe der Variante C saniert werden müssen, wird der damit einher gehende Mehraufwand entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 6a Abs. 5 und 6 gelten entsprechend. Im Übrigen hat die S-Bahn keine Ansprüche auf Kostenerstattung, wenn der Instandhaltungsaufwand über den kalkulierten Aufwand hinausgeht.

Die S-Bahn überprüft im Rahmen ihres Risikomanagementsystems, ob sich eine Überschreitung der 5,2 Prozentquote abzeichnet und daher damit zu rechnen sein könnte, dass mehr als 17 Fahrzeuge mit der Variante C saniert werden müssen und berücksichtigt dieses in ihrer Risikodarstellung nach § 17 Abs. 2.

Die S-Bahn teilt den Aufgabenträgern unverzüglich mit, wenn für das zwölfte Fahrzeug der Bedarf zur Sanierung nach Maßgabe der Variante C festgestellt wurde.

Gegenstand dieser Mitteilung ist eine Einschätzung der S-Bahn zu dem voraussichtlichen Bedarf an Sanierungen gemäß Variante C in Bezug auf den noch nicht überprüften Teil der Fahrzeugflotte. Zudem gibt die S-Bahn auf Basis der Erfahrungswerte der bereits durchgeführten Sanierungen nach Variante C an, welche Kosten die Aufgabenträger bei deren Umsetzung voraussichtlich der Größenordnung nach zu erstatten haben.

Die Aufgabenträger können ihrerseits die Mitteilung der S-Bahn durch die Einbindung von Fahrzeugexperten überprüfen. Die S-Bahn wird den von den Aufgabenträgern benannten Experten begleiteten Einblick in die hierfür benötigten Dokumente gewähren. Sie ermöglicht auch die Beschau der in Sanierung nach Variante C befindlichen Fahrzeuge sowie der Fahrzeuge des noch zur Überprüfung anstehenden Teils der Fahrzeugflotte, für den Bedarf und Ausmaß nach Sanierungen gemäß Variante C in Rede steht.

Auf Basis der Mitteilung der S-Bahn und gegebenenfalls unter Einbindung von Fahrzeugexperten legen die Vertragsparteien einvernehmlich fest, ob und in welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen und Konsequenzen für die Vertragspflichten über die Zahl von 17 Sanierungen nach Variante C hinaus weitere Sanierungen nach Variante C erfolgen. Die Festlegung beinhaltet auch, ob diese zusätzlichen Sanierungen diesem Vertrag und somit der Kostenerstattungsregelung nach Unterabsatz 3 unterfallen. Kommt es binnen 8 Wochen nach Mitteilung der S-Bahn zu keiner einvernehmlichen Festlegung, werden keine Sanierungen nach Variante C vorgenommen, die über die Zahl von 17 Sanierungen hinausgehen. Sofern und soweit nicht nach Variante C sanierte Fahrzeuge aus diesem Grund nicht für die vertraglich vereinbarten Leistungen eingesetzt werden können oder der Einsatz nicht so erfolgen kann, wie es im Falle einer Sanierung nach Variante C möglich gewesen wäre, erfolgen keine Abzüge vom Zuschuss nach §§ 32 und 33 wegen des fehlenden oder mangelhaften Einsatzes der Fahrzeuge. Die S-Bahn hat sich jedoch etwaige Einsparungen anrechnen zu lassen. Zu einer Aufwandsminderung durch einen Personalabbau ist die S-Bahn nicht verpflichtet, wenn sie diese Personale in absehbarer Zeit für einen Folgevertrag mit den Aufgabenträgern benötigt. § 6a Abs. 5 und Abs. 6 gelten ansonsten entsprechend.

Wurden mit Vertragsende weniger als der für diesen Vertrag kalkulierten 17 Sanierungen nach Variante C vorgenommen, dann hat die S-Bahn mit der Schlussrechnung des Vertrages nachzuweisen, ob die für derartige Sanierungen in **Anlage F8\_B** ausgewiesenen Mittel ausgeschöpft wurden. Anderenfalls steht die Differenz den Ländern zu und ist der entsprechende Betrag mit der Jahresschlussrechnung für das letzte abzurechnende Kalenderjahr abzurechnen.

## § 29 Vergütung des Ersatzverkehrs

Der zur Erfüllung der in der **Anlage Q**, Abschnitt 4 geregelten Verpflichtungen durchgeführte Ersatzverkehr wird gemäß den Regelungen der **Anlage Q**, Abschnitt 4 vergütet.

## § 30 Festlegung der abzuziehenden Einnahmen

- (1) Zur Ermittlung der kalenderjährlichen Vergütung werden – vorbehaltlich der in den Abs. 2 bis 6 enthaltenen Regelungen bzw. konkretisiert durch diese – folgende Einnahmen der S-Bahn (netto) von der Grundvergütung gemäß § 28 Abs. 1 abgezogen:
  1. Beförderungsentgelte für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen aus dem VBB-Tarif, siehe Abs. 2;
  2. alle nicht unter den VBB-Tarif fallenden Beförderungsentgelte für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen, siehe Abs. 3;
  3. gesetzliche Ausgleichsleistungen nach Abs. 4;
  4. Zuwendungen nach Abs. 5.
- (2) Die Summe der der S-Bahn zustehenden Beförderungsentgelte für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen aus dem VBB-Tarif (Erlösansprüche VBB-Tarif) ergibt sich aus
  1. den von ihr mit Bezug auf den VBB-Tarif im jeweiligen Kalenderjahr für die vertragsgegenständlichen Verkehre selbst erzielten kassentechnischen Einnahmen, soweit ihr diese nicht nach **Anlage V\_Phase 2** für die vertragsgegenständlichen Vertriebsleistungen als Vergütung zustehen oder den ihr vom Folge-VDL gemäß § 11 Abs. 1 überwiesenen kassentechnischen Einnahmen sowie
  2. den nach den oder dem anwendbaren Einnahmenaufteilungsverfahren im jeweiligen Kalenderjahr für die vertragsgegenständlichen Verkehre ermittelten positiven oder negativen Salden bzw. Ausgleichsbeträgen der Einnahmenaufteilung nach § 8 Abs. 1, 5 und 7.
- (3) Die Summe der der S-Bahn zustehenden nicht unter den VBB-Tarif fallenden Beförderungsentgelte für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen (Erlösansprüche aus weiteren Tarifen) ergeben sich aus

1. den von ihr mit Bezug auf weitere Tarife im jeweiligen Kalenderjahr für die vertragsgegenständlichen Verkehre selbst erzielten kassentechnischen Einnahmen, soweit ihr diese nicht nach **Anlage V\_Phase 2** für die vertragsgegenständlichen Vertriebsleistungen als Vergütung zustehen oder den ihr vom Folge-VDL gemäß § 11 Abs. 1 überwiesenen kassentechnischen Einnahmen sowie
  2. den nach den oder dem anwendbaren Einnahmenaufteilungsverfahren im jeweiligen Kalenderjahr für die vertragsgegenständlichen Verkehre ermittelten positiven oder negativen Salden bzw. Ausgleichsbeträgen der Einnahmenaufteilung nach § 8 Abs. 4, 5 und 7.
- (4) Gesetzliche Ausgleichsleistungen (z. B. nach § 145 Abs. 3 und § 151 SGB IX) werden – soweit möglich – von der S-Bahn in Anspruch genommen und werden im jeweiligen Kalenderjahr des Erhalts in voller Höhe von der Grundvergütung abgezogen. Sie werden auch dann abgezogen, wenn und soweit diese Einnahmen nur ausbleiben, weil es die S-Bahn versäumt hat, diese frist- und formgerecht zu beantragen, es sei denn, die S-Bahn weist nach, dass sie das Versäumnis nicht zu vertreten hat. Eine Kopie der Anträge sowie der entsprechenden Bescheide sind den Aufgabenträgern unverzüglich nach Versand bzw. Eingang bei der S-Bahn zur Verfügung zu stellen.
- (5) Erhält die S-Bahn für die Erfüllung ihrer Leistungspflichten nach diesem Vertrag oder für die Anschaffung oder Errichtung hierfür eingesetzter Betriebsmittel außerhalb der Regelungen dieses Vertrages Zuwendungen von den Aufgabenträgern oder einem Dritten, ist sie verpflichtet, sich daraus ergebende Kapitalkostensparnisse, Rationalisierungsvorteile, Einnahmensteigerungen und sonstige Vorteile offen zu legen und sich im Jahr/in den Jahren, in dem/in denen solche Auswirkungen festzustellen sind, auf den Zuschuss anrechnen zu lassen, wenn und soweit eine solche Anrechnung nicht bereits anderweitig geregelt ist. Hiervon abweichende Nebenbestimmungen aus den Zuwendungsbescheiden bleiben unberührt.
- Sofern die S-Bahn oder die Aufgabenträger von Möglichkeiten einer Zuwendung, Förderung oder Beihilfe Kenntnis erlangen, die während der Vertragslaufzeit durch die S-Bahn für die vertragsgegenständlichen Verkehre in Anspruch genommen werden können, wird eine Beantragung dieser Förderung gemeinsam geprüft und einvernehmlich über die Beantragung entschieden.
- Die S-Bahn wird sich einer Beantragung nicht verweigern, sofern und soweit aus der Beantragung nach Einschätzung der S-Bahn keinerlei Risiken für die S-Bahn oder verbundene Unternehmen resultieren. Die Aufgabenträger werden die S-Bahn im Vorfeld der Beantragung auf Verlangen der S-Bahn von jeglichen rechtlichen und wirtschaftlichen Risiken vollständig freistellen. Beide Seiten werden die Risikoübernahme im Vorfeld einer etwaigen Beantragung schriftlich vereinbaren. Dabei sind die Risiken soweit wie möglich konkret zu beschreiben. Im Falle einer erfolgreichen Beantragung und Zuwendung erfolgt eine Anrechnung gemäß dem 1. Unterabsatz.
- (6) Auszahlungen und Erstattungen der S-Bahn gegenüber den Fahrgästen aufgrund von gesetzlichen oder nach Vorgaben des hiesigen Verkehrsvertrages garantierten Fahrgastrechten sowie aus Kulanzgründen trägt die S-Bahn. Auszahlungen und Erstattungen nach Satz 1 dürfen nicht von den Beförderungsentgelten nach Abs. 2 und Abs. 3 abgesetzt werden oder anderweitig die Abzugsbeträge nach Abs. 1 verringern. Unberührt davon besteht ein Anspruch auf Erstattung zusätzlicher Kosten nach § 21 Abs. 7.

## § 31 Infrastrukturkosten

- (1) Die Infrastrukturnutzungsentgelte (Trassen- und Stationsentgelte) für die nach diesem Vertrag von der S-Bahn geschuldeten und erbrachten fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen werden der S-Bahn von den Aufgabenträgern in der sich aus den Infrastrukturnutzungsverträgen gemäß § 15 Abs. 1 ergebenden Höhe erstattet. Dieses gilt auch, wenn die geschuldeten fahrplanmäßigen Leistungen nicht erbracht werden, dieses vom EIU zu vertreten ist und im Verhältnis zum EIU dennoch Infrastrukturnutzungsentgelte anfallen. Für unterjährige Fahrplanänderungen erfolgt die Erstattung nur, soweit die Aufgabenträger zur Vergütung der veränderten fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen verpflichtet sind. Die Erstattung erfolgt nicht für die Nutzung von Abstellanlagen – auch wenn dies für die Durchführung der fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen zwingend erforderlich ist –, für Leerfahrten sowie für Leistungen des Infrastrukturunternehmens an Stationen, die über die sogenannten Basisleistungen gemäß den jeweils gültigen INBP hinaus kostenpflichtig sind, es sei denn, die Aufgabenträger haben eine entsprechende Leistung gesondert in Auftrag gegeben.

Auf Verlangen der Aufgabenträger übermittelt die S-Bahn elektronisch auswertbare Aufstellungen über die durch die Infrastrukturunternehmen gegenüber der S-Bahn abgerechneten und die durch die Aufgabenträger zu erstattenden Infrastrukturnutzungsentgelte aufgeschlüsselt nach Monaten und Entgeltkategorien.

Auf Verlangen der Aufgabenträger teilt die S-Bahn den Aufgabenträgern für einen in der Aufforderung zu bestimmenden Zeitraum mit, in welchem Umfang die EIU auf Basis von Angaben der EIU nach der Kategorisierung der Anlage CODE bzw. abweichend oder ergänzend aus Sicht der S-Bahn Fahrtausfälle oder Verspätungen zu vertreten haben.

- (2) Der S-Bahn von den EIU zufließende Entgeltminderungen werden vom Erstattungsbetrag abgezogen. Die S-Bahn hat die Infrastrukturnutzungsentgelte unter dem Vorbehalt der abschließenden Prüfung von über Satz 1 hinausgehenden Rechten aus Minderung und/oder Wegfall der Gegenleistungspflicht an das EIU zu zahlen. Die S-Bahn kann mit Zustimmung der Aufgabenträger von diesem Vorbehalt gegenüber einem EIU abrücken, soweit sie von einem EIU zur vorbehaltlosen Zahlung aufgefordert wird. Lehnen die Aufgabenträger ein so begründetes Ersuchen der S-Bahn ab, so stellen sie diese von den nachteiligen Folgen der Aufrechterhaltung des Vorbehalts frei. Die S-Bahn hat zu prüfen, ob Störungen für die Zwecke der Minderung vollständig und aus ihrer Sicht zutreffend vom EIU kodiert worden sind. Sie hat die Aufgabenträger auf unvollständige oder aus ihrer Sicht fehlerhafte Kodierungen sowie auf Fälle nach Absatz 1 Satz 2 unverzüglich hinzuweisen. Im Übrigen gilt § 15 Abs. 7.

Von der S-Bahn an die Aufgabenträger gemäß § 15 Abs. 5 Satz 3 sowie § 15 Abs. 7 Satz 5 auszugehende Rückerstattungen werden mit den von den Aufgabenträgern an die S-Bahn zu erstattenden Infrastrukturnutzungsentgelten verrechnet. Davon unabhängige leistungsabhängige oder anreizbasierte Mali/Boni aus der Infrastrukturnutzungsregelung verändern den Erstattungsbetrag nicht.

## § 32 Abzüge wegen nicht vertragsgerechter Leistung

- (1) Bei ausgefallenen Zügen, Teilausfällen oder verfrühten Abfahrten gemäß **Anlage Q** Abschnitt 1.2 verringert sich – unabhängig von der Ursache der Leistungsstörung und vorbehaltlich des § 28 Abs. 3 Satz 3 und der nachfolgenden Regelungen auch unabhängig vom Verschulden der S-Bahn – die Grundvergütung nach den folgenden Regelungen:

Zur Berechnung des Abzugsbetrages werden die in einem Kalenderjahr ausgefallenen Fahrplankilometer in einem ersten Schritt mit dem sich für das jeweilige Kalenderjahr, nach einer eventuellen Fortschreibung für das jeweilige Kalenderjahr, ergebenden aktuellen Minderungssatz Zugausfall (in Euro je ZugKm; s. **Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.III.1) multipliziert.

- (2) Überschreitet der Anteil der ausgefallenen Fahrplankilometer an den vertraglich geschuldeten Fahrplankilometern mehr als

*6 Prozent in einem Monat,*

*5 Prozent in einem Quartal oder*

*4 Prozent in einem Kalenderjahr,*

gilt für den darauf folgenden gleich langen Zeitraum folgendes: Überschreitet der Anteil der ausgefallenen Fahrplankilometer erneut die in Satz 1 genannten Quoten und hat die S-Bahn den Zugausfall jeweils zu vertreten, was widerleglich vermutet wird, erfolgt für die Anzahl der von der S-Bahn zu vertretenden ausgefallenen Fahrplankilometer oberhalb der Quote ein im Verhältnis zum Abzug nach Abs. 1 zusätzlicher Abzug vom Zuschuss. Zur Berechnung des zusätzlichen Abzugsbetrages werden die von der S-Bahn zu vertretenden ausgefallenen Fahrplankilometer oberhalb der Quoten mit dem Minderungssatz Zugausfall Stufe 2 (siehe **Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.III.2) multipliziert. Auf etwaige Abzugsbeträge wegen der Überschreitung der Quote in einem Kalenderjahr werden in diesem Zeitraum bereits verwirklichte Abzugsbeträge wegen der Überschreitung der Quote aus Monats- oder Quartalszeiträumen angerechnet. Entsprechendes gilt für etwaige Abzugsbeträge für Überschreitungen in einem Quartalszeitraum im Verhältnis zu etwaigen Abzugsbeträgen für in diesem Zeitraum liegende Monatszeiträume.

Veränderungen der von der S-Bahn geschuldeten Fahrplankilometer wegen Aktualisierungen der **Anlage VA** nach § 14 Abs. 6 und der Ausfall von Fahrplankilometern im Verhältnis zum Netzfahrplan, der auf unterjährigen Änderungen des Verkehrsangebotes gemäß § 16 Abs. 7 wegen unabänderlicher Kapazitätsengpässe im Bereich der Infrastruktur beruht, bleiben hierbei unberücksichtigt.

- (3) Werden von der S-Bahn geschuldete fahrplanmäßige Fahrten ganz oder teilweise nicht mit den geschuldeten Kapazitäten erbracht, erfolgt – unabhängig von der Ursache der Leistungsstörung – ein Abzug von der Grundvergütung. Eine Fahrplanfahrt gilt für die Zwecke der Vertragsabrechnung als nicht mit der geschuldeten Kapazität erbracht, wenn:

1. sie mit weniger Viertelzügen als vereinbart durchgeführt wird oder

2. einzelne für die Fahrplanfahrt verwendete Viertelzüge entgegen einer vollziehbaren Verfügung des Eisenbahnbundesamtes oder entgegen einer Selbstverpflichtung der S-Bahn eingesetzt werden oder
3. ein Wagen oder Viertelzug aus technischen Gründen, die nicht unter Ziffer 4 fallen, verschlossen werden muss oder
4. bei einzelnen für die Fahrplanfahrt verwendeten Viertelzügen eine schwere Einschränkung der Nutzbarkeit vorlag, die bereits vor Beginn der ersten Fahrplanfahrt nach Nachtabstellung bestand. Eine solche schwere Einschränkung der Nutzbarkeit besteht bei Störung mindestens zwei nebeneinanderliegender Türen, ekelerregenden Verschmutzungen sowie Verunreinigungen und Beschädigungen, welche die Benutzung des Viertelzugs für die Fahrgäste unzumutbar machen.

Verschlossene Wagen werden als halbe verschlossene Viertelzüge behandelt.

Zur Berechnung des Abzugsbetrages von der Grundvergütung werden in einem ersten Schritt die Fahrplankilometer der nicht in der geschuldeten Kapazität erbrachten Fahrplanfahrten mit der Zahl der jeweiligen Kapazitätsunterschreitung in Viertelzügen multipliziert (Vzkm).

Der Abzugsbetrag ergibt sich in einem zweiten Schritt, indem die Summe der in einem Kalenderjahr nicht erbrachten Kapazität in Viertelzugkilometern mit dem sich nach einer eventuellen Fortschreibung für das jeweilige Kalenderjahr ergebenden aktuellen Minderungssatz Kapazität (in Euro je Vzkm; siehe **Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.III.4) multipliziert wird. Ausgefallene Fahrten bleiben unberücksichtigt.

Soweit für eine Zuggruppe gemäß § 14 Abs. 4 UA 3 ausnahmsweise unterschiedliche Zugstärken vereinbart sind, gelten für die Zwecke der Vertragsabrechnung die geschuldeten Kapazitäten als erbracht, wenn die eingesetzten Umläufe der Anzahl nach den vertraglich vereinbarten Umläufen und ihren jeweils vereinbarten Zugstärken entsprechen. Werden weniger Umläufe mit der vereinbarten Zugstärke erbracht, werden für alle eingesetzten Umläufe dieser Zuggruppe die vereinbarte und die tatsächlich erbrachte Kapazität (in Vzkm) ermittelt. Der Abzugsbetrag von der Grundvergütung ergibt sich durch Multiplikation der Differenz von vereinbarter und tatsächlicher Kapazität mit dem sich nach einer eventuellen Fortschreibung für das jeweilige Kalenderjahr ergebenden aktuellen Minderungssatz Kapazität (in Euro je Vzkm; siehe **Anlage F8\_B**, Blatt C, Position C.III.4). Ein fahrtenscharfer Nachweis der nicht erbrachten Kapazität erfolgt für diese Fälle nicht.

- (4) Bei verspäteten Ankünften verringert sich – unabhängig von der Ursache der Leistungsstörung und vorbehaltlich des § 28 Abs. 3 Satz 3 unabhängig vom Verschulden der S-Bahn – die Grundvergütung nach den folgenden Regelungen.

Ankünfte gelten für die Zwecke der Berechnung von Abzügen wegen nicht vertragsgerechter Leistung als verspätet, wenn sie um mehr als 239 Sekunden nach der fahrplanmäßigen Ankunftszeit eintreffen und nicht gemäß **Anlage Q** als ausgefallen gelten. Als fahrplanmäßige Ankunftszeit gilt die im aktuellen Fahrplan (Jahres-, Sonder-, Baustellen- oder Abweichungsfahrplan) geplante Ankunftssekunde an den Stationen. Für die Messung der Ankunftszeit gilt **Anlage Q** Abschnitt 1.1.

Eine nach dem vorstehenden Unterabsatz verspätete Ankunft gilt ausnahmsweise nicht als verspätet, wenn die S-Bahn nachweist, dass die Verspätung dieser Fahrt durch die Einhaltung sowie in Folge der Einhaltung einer für diese Fahrt vorgesehenen Wartezeitvorschrift nach **Anlage WA** eingetreten ist.

Bei Unterschreitung des festgelegten Pünktlichkeitsgrades gemäß **Anlage Q** verringert sich die auf den jeweiligen Monat entfallende Grundvergütung in Höhe des vom-Hundertsatzes, der sich absolut aus der Differenz des festgelegten und des tatsächlichen Pünktlichkeitsgrades ergibt. Die monatlichen Auswirkungen werden in der Jahresabschlussrechnung gemäß § 36 Abs. 1 des Verkehrsvertrages berücksichtigt.

(5) Darüber hinaus verringert sich die Grundvergütung aufgrund weiterer Schlechtleistungen:

1. Setzt die S-Bahn entgegen der Regelungen nach **Anlage Q**, Abschnitt 6 nicht oder nicht ordnungsgemäß gereinigte Fahrzeuge ein oder hält sie die Reinigungsintervalle gemäß **Anlage Q**, Abschnitt 6 nicht ein, wird kriterienbezogen ein Abzug von der Grundvergütung berechnet. Der Abzug beträgt je Quartal und je Prozentpunkt Unterschreitung des jeweiligen Zielwertes gemäß **Anlage Q**, Abschnitt 6 10.000,- €, wenn es im Quartalsmittel zu einer Unterschreitung des Zielwertes kommt. Die Erfüllung dieser Qualitätsvorgaben wird ohne Länderzuordnung erfasst und dokumentiert. Die Verrechnung erfolgt im Rahmen der Jahresschlussrechnung gemäß § 36 Abs. 1.
2. Werden die Qualitätsanforderungen bei Ersatzverkehr mit Bussen nicht erfüllt, erfolgt für nicht qualitätsgerecht erbrachte Fahrten (in Busstunden) ein prozentualer Abzug vom Erstattungssatz Ersatzverkehr nach den folgenden Maßgaben:
  - a) Vorhersehbare Betriebseinschränkungen:
    - Entspricht der Ersatzverkehr mit Bussen nicht der Qualitätsanforderung nach Ziffer 4.2 lit. a) 1. Anstrich der **Anlage Q** beträgt der Abzug 20 %.
    - Entspricht der Ersatzverkehr mit Bussen nicht der Qualitätsanforderung nach Ziffer 4.2 lit. a) 2. Anstrich der **Anlage Q** beträgt der Abzug 20 %.
  - b) Unvorhersehbare Betriebseinschränkungen:
    - Entspricht der Ersatzverkehr mit Bussen nicht der Qualitätsanforderung nach Ziffer 4.3, 1. Anstrich der **Anlage Q** beträgt der Abzug 5 %.
    - Entspricht der Ersatzverkehr mit Bussen nicht der Qualitätsanforderung nach Ziffer 4.3, 2. Anstrich der **Anlage Q** beträgt der Abzug 5 %.
    - Entspricht der Ersatzverkehr mit Bussen nicht der Qualitätsanforderung nach Ziffer 4.3, 3. Anstrich **Anlage Q** beträgt der Abzug 10 %.
3. Auf Basis der Anlage MIN erfolgt ein weiterer Abzug für Schlechtleistungen. Jeder Minderungspunkt nach Anlage MIN wird mit 1,00 € bewertet. Der Wert wird unter Anwendung der Preisklausel für die Grundvergütung gemäß der Erläuterungen zum Preisblatt **Anlage F8a\_B** fortgeschrieben.

### § 33 Vertragsstrafen

- (1) Die S-Bahn zahlt für die folgenden Fälle Vertragsstrafen an die Aufgabenträger:
- a) Verstößt die S-Bahn oder einer ihrer Nachunternehmer oder ein von diesem eingesetzter Nachunternehmer oder ein von der S-Bahn oder einer ihrer Nachunternehmer eingesetzter Verleiher schuldhaft gegen die in § 4 Abs. 1 angegebenen Verpflichtungen, zahlt die S-Bahn für jeden schuldhaften Verstoß regelmäßig eine Vertragsstrafe in Höhe von 100.000,- € an die Aufgabenträger. Gleiches gilt, wenn die S-Bahn gegen die Verpflichtungen in § 4 Abs. 2 verstößt.
  - b) Verstößt die S-Bahn oder einer ihrer Nachunternehmer oder ein von diesem eingesetzter Nachunternehmer schuldhaft gegen die in **Anlage ILO** aufgeführte Verpflichtung, den Auftrag ausschließlich mit solchen Produkten aus Naturleder und Naturtextilien (soweit verwandt) auszuführen, die nachweislich unter bestmöglicher Beachtung der in den ILO-Kernarbeitsnormen festgelegten Mindeststandards gewonnen oder hergestellt worden sind, und die Einhaltung dieser Verpflichtung gegenüber den Aufgabenträgern nachzuweisen, zahlt die S-Bahn für jeden schuldhaften Verstoß regelmäßig eine Vertragsstrafe in Höhe von 100.000,- € an die Aufgabenträger.
  - c) Übermittelt die S-Bahn die gem. § 23 Abs. 1 bis 8, 10 und § 36 Abs. 1 vorzulegenden Berichte unter Beachtung möglicher gewährter Fristverlängerungen nicht fristgemäß, zahlt die S-Bahn für jeden schuldhaften Verstoß regelmäßig eine Vertragsstrafe in Höhe von 100,- € pro vollendetem Tag bis zur Vorlage des abzugebenden Berichtes an die Aufgabenträger (Eingang bei den Aufgabenträgern).
  - d) Stellen die Aufgabenträger jeweils zum 31.03. eines Jahres, erstmalig in 2018, fest, dass die gemäß § 23 Abs. 7 vorzulegenden Konzepte und Berichte nicht spätestens bis zu diesem Zeitpunkt entsprechend den vertraglichen Anforderungen geliefert bzw. aktualisiert wurden und wird/werden auch nach Ablauf einer von den Aufgabenträgern gesetzten Nachfrist von mindestens zwei Wochen die betreffende/n Unterlage/n nicht geliefert und hat die S-Bahn die Verzögerung zu vertreten, was widerleglich vermutet wird, so wird für jeden Fall einer zeitlich und inhaltlich nicht anforderungsgerecht gelieferten Unterlage eine Vertragsstrafe in Höhe von 1.000,- € in den Fällen von § 23 Abs. 7 Nr. 1-4 bzw. in Höhe von 10.000,- € in den Fällen von § 23 Abs. 7 Nr. 5 für jede angefangene Woche der Überschreitung der Nachfrist verwirkt.



- (2) Die jährliche Höhe der Vertragsstrafen nach Abs. 1 oder sonstiger Abzüge mit Vertragsstrafencharakter nach diesem Verkehrsvertrag ist auf 5 % der Summe aus der Grundvergütung gemäß § 28 Abs. 1 lit. a) und der Grundvergütung Vertrieb gemäß **Anlage V** Ziffer 4.1 Absatz (1) (jeweils inklusive Veränderungen der GV wegen Änderungen bestimmter Kostenelemente; wegen Veränderung der Zugkm bei Zu- und Abbestellungen der Verkehrsleistung oder/und bei Veränderungen der GV entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B) für das jeweilige Kalenderjahr begrenzt. Die nach § 28 Abs. 1 zu erstattenden Infrastrukturnutzungsentgelte, die Vergütung des Ersatzverkehrs und die Abzüge von der Vergütung wegen bestimmter Einnahmen der S-Bahn und nicht vertragsgerechter Leistung bleiben somit bei der Berechnung des Ausgangswertes ebenso unberücksichtigt, wie die Vergütung der Agenturen und die nach dieser Anlage erfolgenden Abzüge wegen Nicht- oder Schlechtleistung. Ist eine Vertragsstrafe im Einzelfall unverhältnismäßig hoch, so ist sie von den Aufgabenträgern auf Antrag der S-Bahn auf einen angemessenen Betrag herabzusetzen.
- (3) Schadensersatzansprüche der Aufgabenträger gegen die S-Bahn sowie weitere Rechte der Aufgabenträger bleiben unberührt. Die gezahlten Vertragsstrafen sind jedoch auf einen etwaigen Schadensersatzanspruch anzurechnen, soweit Interessenidentität besteht.
- (4) In der Annahme einer nicht vertragsgerecht erbrachten oder sonstigen Leistung liegt kein Verzicht der Aufgabenträger auf Vertragsstrafen oder etwaige Schadensersatzansprüche gegen die S-Bahn. Ein solcher ausdrücklicher Vorbehalt ist bei Annahme der nicht vertragsgerecht erbrachten oder sonstigen Leistung durch die Aufgabenträger nicht zu erklären.

## Abschnitt 4 Zahlungsmodalitäten

### § 34 Grobprüfung der Daten und Berichte der S-Bahn

- (1) Die Aufgabenträger nehmen jeweils innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Übermittlung der Monats-, Quartals- und Halbjahresberichte nach § 23 Abs. 2, 3, 4 und 5 bzw. nach Übermittlung korrigierter Berichte nach Abs. 5 eine Grobprüfung des jeweiligen Berichtes und der Daten vor. Dabei wird geprüft, ob die in den jeweiligen Berichten für die Jahresschlussrechnung nach § 36 relevanten Inhalte vollständig, widerspruchsfrei und frei von offensichtlichen Unrichtigkeiten sind. Den Aufgabenträgern zu diesem Zeitpunkt vorliegende Erkenntnisse über Leistungsmängel der S-Bahn müssen berücksichtigt werden.

Ist der Bericht bzw. sind die Daten danach vollständig und nicht zu bemängeln, sind die Aufgabenträger zu einer entsprechenden Mitteilung an die S-Bahn (Freigabe des Berichtes) verpflichtet.

- (2) Die S-Bahn ermächtigt die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Aufgabenträgern Auskunft über die Verkehrsangebotserbringung der S-Bahn zu geben. Die Auskünfte der Eisenbahninfrastrukturunternehmen können bei der Abrechnung verwendet werden.
- (3) Wird ein Bericht bzw. werden die Daten nach dem Ergebnis der Grobprüfung unvollständig, widersprüchlich oder unrichtig vorgelegt, sind die Aufgabenträger berechtigt und verpflichtet, die S-Bahn unter Benennung der Mängel und unter Setzung einer Nachfrist von vierzehn Tagen zur Korrektur des Berichtes bzw. der Daten aufzufordern. Entsprechendes gilt, wenn die S-Bahn erneut einen fehlerhaften oder unvollständigen Bericht bzw. Daten vorlegt. Erfolgt innerhalb der in Abs. 1 Satz 1 genannten Frist keine entsprechende Aufforderung, gilt der jeweilige Bericht als freigegeben.
- (4) Die Freigabe des Berichtes bzw. der Daten durch die Aufgabenträger bedeutet keine endgültige Feststellung der Richtigkeit der dortigen Aussagen.
- Auch nach Ablauf der Prüffrist aus Abs. 1 sind die Aufgabenträger berechtigt, die S-Bahn unter Benennung festgestellter Mängel und unter Setzung einer Nachfrist von vierzehn Tagen zur Korrektur des Berichtes bzw. der Daten aufzufordern.
- (5) Die S-Bahn hat Korrekturberichte so zu gestalten, dass vorgenommene Veränderungen augenscheinlich (z. B. farbliche Absetzungen) und leicht auffindbar (ggf. gesonderte Hinweise im Anschreiben) sind. Die Aufgabenträger sind berechtigt, die Prüfung nicht entsprechend gestalteter Korrekturberichte abzulehnen; die S-Bahn ist in diesen Fällen hierüber zu informieren.

## § 35 Abschlagszahlungen

- (1) Die S-Bahn erhält ab dem Monat, in dem sie Verkehrsleistungen nach diesem Vertrag erbringt, unter der Voraussetzung der Freigabe des Monatsberichtes für den vorvorletzten Monat nach § 23 Abs. 2 und Abs. 3 i. V. m. § 34 Abs. 1 und Abs. 3 durch die Aufgabenträger monatliche Abschlagszahlungen auf die Vergütung.

Für die in den ersten drei Monaten der Betriebsdurchführung zu leistenden Abschlagszahlungen gilt die in Satz 1 geregelte Voraussetzung nicht.

Abschlagszahlungen werden bis drei Werktage nach dem 15. Kalendertag des laufenden Monats für diesen Monat auf ein von der S-Bahn zu benennendes Konto überwiesen. Für die Rechtzeitigkeit der Zahlung der Aufgabenträger ist eine Anweisung der Aufgabenträger an ein Bankinstitut zur Überweisung der Abschlagszahlung ausreichend. Die Gewährung der Abschlagszahlungen bedeutet keine Abnahme der Leistung.

- (2) Die Höhe der monatlichen Abschlagszahlungen wird von den Aufgabenträgern für jedes Kalenderjahr (Bezugsjahr) im November des Vorjahres und unter Berücksichtigung der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Daten gemäß den Regelungen in den Abs. 3 bis 4 neu bemessen.

Die Zusammenstellung der für die Bemessung der Abschlagszahlungen gemäß Abs. 3, Abs. 4 Nr. 1 und Nr. 2 notwendigen Daten und ein erster vorläufiger Vorschlag der sich daraus ergebenden Abschlagszahlungen erfolgt bis Ende Oktober des Vorjahres durch die S-Bahn. Die Daten nach Abs. 4 werden dabei monats-scharf abgebildet.

Die Aufgabenträger prüfen die Richtigkeit der ihnen von der S-Bahn übermittelten Unterlagen innerhalb eines Monats nach Zugang. Soweit zutreffende Unterlagen vorliegen, werden die darauffolgenden monatlichen Abschlagszahlungen auf dieser Grundlage nach Abs. 3 bemessen.

Für den Fall, dass die Berechnung der zu aktualisierenden Abschlagszahlungen mangels vollständiger Grundlagen nach Abs. 3 nicht durchgeführt werden kann, werden der Grundvergütungssatz und die Infrastrukturnutzungstarife des vorangegangenen Kalenderjahres den Berechnungen nach Abs. 3 solange zugrunde gelegt, bis die erforderlichen Unterlagen den Aufgabenträgern in der vertraglich bestimmten Form zugehen. Liegen keine Angaben der S-Bahn zu den Erlösen vor, dann werden diese von den Aufgabenträgern nach billigem Ermessen auf Basis der letzten übermittelten Erlösdaten bestimmt.

- (3) Die Abschlagszahlungen des Bezugsjahres bemessen sich nach der Abschlagsformel wie folgt:

$$\text{Abschlag} = 0,975 * (P + V + I) - E$$

mit

*P = GV des spezifischen Kalenderjahres inklusive einer Prognose der Wirkungen von als solche bezeichneten Veränderungen der GV gemäß § 28 Abs. 1 lit. a). Evtl. Abzüge wegen nicht vertragsgerechter Leistung bleiben ebenso unberücksichtigt, wie die Vergütung des Ersatzverkehrs nach § 29.*

*V = Prognose der Vergütung der Vertriebsleistung gemäß Anlage V\_Phase 1, Abschnitt 4.1, Absatz (1) ohne Abzüge wegen Nicht- oder Schlechtleistung nach Anlage V\_Phase 1, Abschnitt 5 sowie ohne Berücksichtigung der Erstattung von Debit- und Kreditkartengebühren gemäß Anlage V\_Phase 1, Abschnitt 4.1, Absatz (4).*

*I = nach Abs. 2 prognostizierte Infrastrukturnutzungsentgelte gemäß § 31*

*E = prognostizierte Einnahmen (netto) gemäß Abs. 4*

Die Abschlagszahlungen werden auf Basis der Abschlagsformel für jeden Monat wie folgt berechnet:

Die Höhe des Anteils des jeweiligen Monats an der kalenderjährlichen Grundvergütung (P) und den prognostizierten Infrastrukturnutzungsentgelten (I) entspricht dem Anteil dieses Monats an dem Fahrplan-Soll in Zugkilometern des Bezugsjahres. Soweit Angaben zur monatscharfen Zuordnung der Infrastrukturnutzungsentgelte (I) vorliegen, sind diese zu nutzen.

Die Höhe des Anteils des jeweiligen Monats an der prognostizierten kalenderjährlichen Vergütung der Vertriebsleistung (V) entspricht einem Zwölftel.

Für die Einnahmen (E) wird auf die gemäß Abs. 4 monatscharf berechneten Prognosedaten abgestellt.

Die Höhe der für die Einzelmonate festgesetzten Abschlagszahlungen bleibt mit Ausnahme der in Abs. 5 geregelten Fälle unverändert.

- (4) Bei der Höhe der monatlich zu erwartenden Einnahmen wird zunächst auf den Betrag der Einnahmen im Sinne des § 30 Abs. 1 mit Ausnahme der Ansprüche aus Einnahmenaufteilung nach § 30 Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 Nr. 2 abgestellt, den die S-Bahn in ihrer für das jeweils vorangegangene Jahr nach § 36 Abs. 1 erstellten Jahresschlussrechnung angegeben hat (Referenzjahr), soweit die Aufgabenträger diese Angaben akzeptiert haben. Im vorangegangenen Jahr nicht an die S-Bahn ausgezahlte kassentechnische Einnahmen nach Abs. 6, Ziffer 2 erhöhen die zu erwartenden Einnahmen nach Satz 1. Im Weiteren gilt folgendes:

1. Der Betrag nach den Sätzen 1 und 2 wird um den Betrag erhöht oder verringert, um den sich die kassentechnischen Einnahmen des Bezugsjahres nach § 30 Abs. 2 Nr. 1 im Verhältnis zu den kassentechnischen Einnahmen des Referenzjahres wegen zwischenzeitlich umgesetzter oder verbindlich beschlossener Tarifmaßnahmen rechnerisch erhöhen oder verringern. Bei der Berechnung wird auf den Prozentwert der Veränderung der Tarifhöhe gemäß Beschlussfassung im VBB-Aufsichtsrat abgestellt. Eventuelle Änderungen der Nachfrage auf Grund von Preiselastizitäten bleiben außer Betracht. In die Berechnung einzubeziehen sind alle Tarifmaßnahmen, die mindestens mit einem Zeitanteil von drei vollen Monaten noch nicht in die Erlöse des Referenzjahres eingeflossen sind.

2. Der Betrag nach den Sätzen 1 und 2 wird um den Betrag verringert oder erhöht, um den im Rahmen der Einnahmenaufteilungsverfahren gemäß § 30 Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 Nr. 2 unterjährige Abschlagszahlungen vereinbart oder sonstige Zahlungseingänge bzw. gegen die S-Bahn gerichtete fällige Zahlungsforderungen zu erwarten sind. Dabei wird berücksichtigt, in welchem Monat die entsprechenden Zahlungseingänge voraussichtlich eintreffen werden.
3. Im Übrigen können die Vertragspartner einvernehmlich für die Ermittlung der Höhe der erwarteten Einnahmen auf eine abweichende Erlösprognose abstellen, wenn diese mit einem höheren Grad an Wahrscheinlichkeit die Höhe der zu erwartenden Einnahmen abbildet als die Berechnung nach den Regelungen der Ziffern 1 und 2.

Für Rumpfbahre erfolgt eine anteilige Berechnung nach Kalendertagen.

- (5) Die Höhe der Abschlagszahlungen verändert sich im Kalenderjahr abweichend zur Festlegung nach Abs. 2 bis 4 allein in den folgenden Fällen:
  1. Zahlungsflüsse zur Befriedigung von Ansprüchen aus § 30 Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 Nr. 2 erhöhen oder vermindern die Abschlagszahlung für den Monat nach Eingang des von der S-Bahn unverzüglich zu erbringenden Nachweises über die betreffenden Einnahmen bzw. Forderungen, soweit sie nicht bereits gemäß Abs. 4 Nr. 2 berücksichtigt sind.
  2. Sollten die kassentechnischen Einnahmen während des Jahres in einem Monat um 5 v. H. von den der Berechnung nach Abs. 4 für diesen Monat zugrunde gelegten kassentechnischen Einnahmen abweichen, haben die Aufgabenträger die Abschlagszahlungen anzupassen, wenn die den Aufgabenträgern zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Erkenntnisse über die für das Kalenderjahr insgesamt zu erwartenden kassentechnischen Einnahmen die Annahme rechtfertigen, dass die kassentechnischen Einnahmen im Kalenderjahr um mehr als 5 % von den kassentechnischen Einnahmen abweichen werden, die der Berechnung nach Abs. 4 für das Kalenderjahr zu Grunde gelegt worden sind. In diesem Fall sind die folgenden monatlichen Abschlagszahlungen unter vollständiger Berücksichtigung der zu diesem Zeitpunkt erwarteten kassentechnischen Einnahmen anzupassen.
  3. Stellt sich während des Kalenderjahres heraus, dass die Abzüge wegen nicht vertragsgerechter Leistung der S-Bahn, einschließlich derjenigen nach Anlage V, 5 % der Grundvergütung (P + V) der S-Bahn für das laufende Kalenderjahr überschreiten, sind die Aufgabenträger berechtigt, die Abschlagszahlungen nach billigem Ermessen in dem Umfang zu verändern, in dem sich der Zuschuss wegen Schlecht- oder Nichtleistungen der S-Bahn voraussichtlich über den Einbehalt von 2,5 % der Grundvergütung (P + V) zzgl. der Infrastrukturnutzungsentgelte nach § 31 hinaus verringert. Dabei werden Schlecht- und Nichtleistungen in der Vergangenheit und solche, die bis zum Ende des Kalenderjahres vorhersehbar sind, berücksichtigt.

Soweit die S-Bahn aufgrund finanzbehördlicher Anordnungen verpflichtet ist, für die von den Aufgabenträgern gezahlte Vergütung ihrer Leistungen nach diesem Vertrag Umsatzsteuer abzuführen und fristgerecht und ordnungsgemäß eingelegte Rechtsbehelfe keine aufschiebende Wirkung haben, erhöhen sich die Abschlagszahlungen entsprechend.

- (6) Sofern sich auf Grund der Festlegungen nach Abs. 3 bis Abs. 4 oder auf Grund der Korrektur der Abschlagszahlungen nach Abs. 5 ein aus Sicht der S-Bahn negativer Auszahlungsbetrag ergibt, können die Aufgabenträger zwischen den beiden im Folgenden genannten Handlungsoptionen auswählen:
1. Die Aufgabenträger können den vollen negativen Auszahlungsbetrag als den Betrag festsetzen, der von der S-Bahn für den Fall des negativen Auszahlungsbetrages auf Grund von Zahlungsflüssen nach Abs. 5 Nr. 1 in einer monatlichen Zahlung, ansonsten in gleichen monatlichen Zahlungen bis zum Ende des Kalenderjahres zu den Stichtagen der Abschlagszahlungen auf ein von den Aufgabenträgern angegebenes Konto zu überweisen ist.
  2. Ab dem in § 9 Abs. 2 bzw. § 9 Abs. 4 gesetzten Termin und vorbehaltlich der in § 9 Abs. 3 beschriebenen Regelungen zum Übergangszeitraum können die Aufgabenträger den Folge-VDL anweisen, die für das Bezugsjahr an die S-Bahn monatlich zu überweisenden kassentechnischen Einnahmen in Höhe des vollen negativen monatlichen Auszahlungsbetrages zu kürzen und diese Kürzung in der monatlichen Abrechnung anzugeben.

Die Aufgabenträger teilen der S-Bahn mit, welche der beiden Handlungsoptionen sie gewählt haben.

## § 36 Jahresschlussrechnung

- (1) Der Abrechnungszeitraum ist das jeweilige Kalenderjahr. Das erste unvollständige Kalenderjahr wird gemeinsam mit dem folgenden Kalenderjahr abgerechnet.

Die S-Bahn legt den Aufgabenträgern möglichst umgehend nach dem Ende eines Kalenderjahres, spätestens jedoch bis zum 30. April eines jeden Folgejahres, eine prüffähige Endabrechnung, die alle für die Ermittlung des Zuschussbedarfs erforderlichen Daten beinhaltet (Jahresschlussrechnung), vor. Einnahmen nach § 30 Abs. 2 Nr. 2, Abs. 3 Nr. 2 und Abs. 4 bis Abs. 6 für das jeweilige Kalenderjahr, die der S-Bahn erst im Folgejahr oder in den Folgejahren zufließen, werden erst im Jahr der Auszahlung an die S-Bahn in der Jahresschlussrechnung für dieses Kalenderjahr berücksichtigt.

Die Jahresschlussrechnung umfasst auch die gemäß § 9 Abs. 1, Abs. 3 und Abs. 4 i. V. m. **Anlage V** Abschnitt 4.1. zu leistende Vergütung der Vertriebsleistung. Die nachfolgenden Absätze beziehen sich insoweit auch auf die für die Leistungen nach **Anlage V** erforderlichen Nachweis- und Vergütungsregelungen.

- (2) Die S-Bahn hat den Aufgabenträgern die in **Anlage DV** beschriebenen und weitere für die Vertragsabrechnung erforderliche Berichte und Nachweise – soweit sie nicht bereits nach § 23 bzw. ggf. in korrigierter Form nach § 34 Abs. 3 oder Abs. 4 vorgelegt worden sind – zur Verfügung zu stellen.

Die S-Bahn trägt die Darlegungs- und Beweislast für die Ordnungsgemäßheit der im Rahmen dieses Vertrages zu erbringenden Leistungen nach Umfang und Qualität, soweit der Vertrag nichts anderes regelt. Die S-Bahn hat auf Anforderung der Aufgabenträger Methode, Zeitpunkt und Ort aller vorgenommenen Datenerhebungen mitzuteilen.

- (3) Sollten für die Schlussabrechnung erforderliche Daten nachweisbar noch nicht vorliegen oder zwischen den Vertragspartnern noch strittig sein, muss die S-Bahn bis zu dem in Abs. 1 für die Vorlage der Jahresschlussrechnung genannten Zeitpunkt eine Rechnung vorbehaltlich der noch ausstehenden Daten (vorläufige Abrechnung) aufstellen. Die S-Bahn wirkt im Anschluss an die Erstellung einer vorläufigen Abrechnung auf den unverzüglichen Erhalt der fehlenden Daten hin und erstellt die prüffähige Jahresschlussrechnung unverzüglich nach Vorliegen der erforderlichen Daten. Den einschlägigen Schriftverkehr stellt die S-Bahn den Aufgabenträgern unverzüglich nach Absendung bzw. Erhalt zur Verfügung.
- (4) Prüffähig ist eine Jahresschlussrechnung bzw. eine vorläufige Abrechnung, die mindestens die folgenden Kriterien erfüllt:
1. Alle Positionen und Rechenwege sind so klar bezeichnet, dass die Abrechnung bzw. Aufstellung ohne weitere Erläuterung von einer sachverständigen Person sachlich und rechnerisch nachvollzogen werden kann.
  2. Vertraglich geforderte Belege sind beigelegt.
  3. Beträge, die miteinander verrechnet werden, werden einzeln dargestellt und nicht saldiert.
  4. Alle Positionen, die regelmäßig Bestandteil der betreffenden Abrechnung sind, sind stets aufzuführen. Falls eine Position in einem Jahr nicht angefallen ist, ist in der Schlussrechnung insoweit bei Werten und Beträgen eine Null auszuweisen.
  5. Beträge, die sich aus der Multiplikation von Leistungseinheiten und Verrechnungssätzen ergeben, werden dementsprechend hergeleitet.

Bereits erfolgte Zahlungen, z. B. Abschlagszahlungen, werden nach Ermittlung des Gesamtbetrages ebenfalls im Einzelnen aufgeführt und anschließend verrechnet. Dabei sind aperiodische Zahlungen gesondert auszuweisen. Ergänzend gilt § 15 Nr. 1 VOL/B entsprechend.

- (5) Rechnungen über Trassen- und Stationsentgelte für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen sind der Schlussrechnung beizufügen. Die Kosten hierfür übernimmt die S-Bahn.
- (6) Die Aufgabenträger prüfen die Jahresschlussrechnung bzw. die vorläufige Abrechnung. Die Frist hierfür beträgt sechs Monate ab Zugang der Jahresschlussrechnung, wenn diese vollständige und prüffähige Unterlagen enthält. Sie verlängert sich um den in der Zwischenzeit verstrichenen Zeitraum, wenn die S-Bahn die Jahresschlussrechnung während der Prüffrist verändert. § 34 Abs. 5 gilt entsprechend.

Die Angaben der S-Bahn gelten als akzeptiert, soweit keiner der Aufgabenträger nach Zugang der Jahresschlussrechnung oder der vorläufigen Abrechnung innerhalb der eben genannten Frist schriftlich (keine elektronische Form oder Textform) Einwände erhebt. Ist eine vorläufige Abrechnung oder eine Jahresschlussrechnung nach dem Ergebnis der Prüfung zu korrigieren, erstellt die S-Bahn unverzüglich eine neue Rechnung. § 34 Abs. 5 gilt entsprechend.

- (7) Die vorangegangenen Absätze gelten auch für die vorläufige Abrechnung. Hat die S-Bahn lediglich eine vorläufige Abrechnung erstellt, sind die Aufgabenträger berechtigt, die fehlenden abrechnungsrelevanten Daten für den vorläufigen Ausgleich des festzustellenden Saldos nach pflichtgemäßem Ermessen zu schätzen. Gleiches gilt, wenn:
1. die S-Bahn nach fristbeinhaltender Aufforderung der Aufgabenträger keine (ggf. vorläufige) Jahresschlussrechnung erstellt,
  2. die S-Bahn entgegen Abs. 6 Satz 5 innerhalb angemessener Frist, die auch von den Aufgabenträgern bestimmt werden kann, keine neue Rechnung erstellt,
  3. für die Prüfung der Jahresschlussrechnung relevante Daten oder Berichte, die von der S-Bahn nach § 23 den Aufgabenträgern zur Verfügung zu stellen sind, wegen im Verantwortungsbereich der S-Bahn liegender Ursachen den Aufgabenträgern nicht zugänglich sind.
- (8) Der nach Abs. 6 anerkannte Saldo einer Jahresschlussrechnung wird im Rahmen der nächsten beiden Abschlagszahlungen nach Saldoanerkennung mit Hilfe einer als solchen gekennzeichneten Schlusszahlung ausgeglichen.

Im Falle eines aus Sicht der S-Bahn negativen Saldos rechnen die Aufgabenträger mit ihrem Zahlungsanspruch auf. Soweit die Höhen der eben in Bezug genommenen Abschlagszahlungen nicht ausreichen, um den Zahlungsanspruch der Aufgabenträger auszugleichen, wird die verbleibende Differenz ohne weitere Aufforderung der Aufgabenträger zum Termin der zweiten Abschlagszahlung fällig.

Legt die S-Bahn lediglich eine vorläufige Abrechnung vor oder/und erfolgt die vorläufige Abrechnung auf Grundlage einer Schätzung der Aufgabenträger, erfolgt der vorläufige Ausgleich zwischen den Vertragspartnern ebenfalls im Rahmen der nächsten beiden Abschlagszahlungen. Der Anspruch der Aufgabenträger gegen die S-Bahn auf Erstellung einer für die wechselseitigen Zahlungsverpflichtungen der Vertragspartner allein verbindlichen Schlussrechnung bleibt hiervon unberührt. Für den Fall, dass einzelne Posten der Jahresschlussrechnung zwischen den Vertragspartnern strittig sind, werden unstreitig bestehende Zahlungspflichten der Vertragspartner ebenfalls auf diese Weise ausgeglichen.

- (9) Ergibt sich aus einer etwaigen vorläufigen Abrechnung für das letzte abzurechnende Kalenderjahr ein vorläufiger Zahlbetrag zu Lasten eines der Vertragspartner, ist dieser unverzüglich nach Abstimmung der vorläufigen Abrechnung auszugleichen. Gleiches gilt für die von den Aufgabenträgern akzeptierte Schlussrechnung für das letzte abzurechnende Kalenderjahr.

Soweit die S-Bahn zum Zeitpunkt der Vertragsbeendigung Ansprüche gegen Dritte auf den Erhalt von Einnahmen nach § 30 Abs. 2 Nr. 2, Abs. 3 Nr. 2 oder Abs. 4 bis Abs. 6 hat, tritt sie diese mit der Jahresschlussrechnung für das letzte abzurechnende Kalenderjahr an die Aufgabenträger ab. Im Gegenzug stellen die Aufgabenträger die S-Bahn von etwaigen Ansprüchen Dritter gegen die S-Bahn aus dem Ergebnis von Einnahmenaufteilungen nach § 30 Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 Nr. 2 frei.



Soweit Einnahmen nach § 30 Abs. 4 oder Abs. 6 nur ausbleiben, weil es die S-Bahn versäumt hat, diese frist- und formgerecht zu beantragen, hat die S-Bahn den Aufgabenträgern den daraus folgenden Schaden zu ersetzen, es sei denn, die S-Bahn weist nach, dass sie das Versäumnis nicht zu vertreten hat. Die Jahresschlussrechnung für das letzte Vertragsjahr ist gleichzeitig die Vertragsschlussrechnung. Diese muss alle wechselseitigen Zahlungen/Ansprüche ausweisen.

- (10) Ist einer der Vertragspartner mit einer Abschlags- oder Schlusszahlung ganz oder teilweise in Verzug, hat er Verzugszinsen zu zahlen. Der Zinssatz hierfür liegt 3 Prozentpunkte über dem Basiszinssatz gemäß § 247 BGB. Gleiches gilt für den Fall, dass einer der Vertragspartner es zu vertreten hat, dass die Eingangsdaten der Berechnungen nach § 35 Abs. 3 bis 5 nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stehen und eine daraus folgenden Anpassung der Abschlagszahlungen nicht oder nur verzögert erfolgt. In diesem Fall hat der gegen den hiesigen Vertrag verstoßende Vertragspartner Verzugszinsen auf die Differenz zwischen dem gezahlten Abschlagsbetrag und dem Betrag zu zahlen, der gezahlt worden wäre, wenn die Abschlagszahlungen ordnungsgemäß zu seinen Lasten angepasst worden wären.
- (11) Auf den Zuschuss der Aufgabenträger nach diesem Vertrag fällt auf der Grundlage des Beschlusses der Finanzministerkonferenz vom 23.06.1994 und des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17.11.1995 keine Umsatzsteuer an. Die Aufgabenträger gehen davon aus, dass diese Beschlüsse Bestand haben werden und der in diesem Vertrag geregelte Zuschuss auch weiterhin nicht der Umsatzsteuerpflicht unterliegt. Sollten die Beschlüsse gemäß Satz 1 keinen Bestand mehr haben und aus diesem Grund für Leistungen nach diesem Vertrag Umsatzsteuer geschuldet werden, wird diese von der S-Bahn nach dem jeweils geltenden Steuersatz zusätzlich in Rechnung gestellt und von den Aufgabenträger erstattet. Dies geschieht auch rückwirkend, soweit die Umsatzsteuerpflicht mit Rückwirkung festgestellt wird. Erstattet werden auch etwaige Säumniszinsen und -zuschläge, sofern diese nicht von der S-Bahn zu vertreten sind.

Die S-Bahn hat alle gesetzlich zulässigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die von den Aufgabenträgern geleisteten Zahlungen von den Finanzbehörden und den Gerichten, als echte, nicht umsatzsteuerbare Zuschüsse im öffentlichen Interesse anerkannt werden. Die S-Bahn hat hierzu unter vollständiger Einbindung der Aufgabenträger die entsprechenden Rechtsbehelfe bzw. Rechtsmittel fristgerecht und ordnungsmäßig zu erheben. Die Einbindung der Aufgabenträger muss unverzüglich und so rechtzeitig und umfassend erfolgen, dass den Aufgabenträgern eine angemessene Reaktionszeit und ausreichende Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung stehen.

Die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung erforderlichen Kosten sind von den Aufgabenträgern entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B zu erstatten. § 6a Abs. 5 und Abs. 6 gelten entsprechend. Der Eigenaufwand der S-Bahn wird nicht ersetzt oder vergütet. Die Vorgehensweise bei der Rechtsverfolgung hat im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern zu erfolgen; auf Verlangen ist den Aufgabenträgern Prozessstandschaft zu gewähren.

## Abschnitt 5 Laufzeit, Beendigung und abschließende Regelungen

### § 37 Laufzeit, Inkrafttreten und Kündigung

- (1) Der Vertrag tritt mit Unterschriftsetzung in Kraft. Die fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen sind ab dem 15.12.2017 zu erbringen.

Die Erbringung der Verkehrsleistungen endet für die jeweiligen Linien gemäß den Angaben in der nachfolgenden Tabelle (Spalte 1 und 2):

Linie/Linien	Ende der Erbringung der Verkehrsleistungen zum jeweiligen Betriebsschluss des Vortages <sup>2</sup>	Frist für die Wahrnehmung der Verlängerungsoption nach Abs. 2
S9/S45, S85	am 18.12.2023	10.09.2022
S15, S25, S75	am 16.06.2025	15.09.2023
S2	am 22.12.2025	14.09.2024
S7	am 16.02.2026	14.09.2024
S1	am 05.10.2026	14.09.2024
S5	am 23.11.2026	14.09.2024
S3	am 21.06.2027	entfällt

- (2) Die S-Bahn ist verpflichtet, die Verkehrsleistungen auf den o. g. Linien auf Aufforderung der Aufgabenträger bis zu einem nach dem in Abs. 1 in der Tabelle in Spalte 2 für die jeweilige Linie genannten Termin zu erbringen, den die Aufgabenträger benennen, sofern die Aufgabenträger dieses Verlangen der S-Bahn bis spätestens zum jeweils in Abs. 1 in der Tabelle in Spalte 3 genannten Termin unter Angabe der Linie, für die ein Weiterbetrieb verlangt wird, übermitteln. Die Erbringung der Verkehrsleistungen nach diesem Vertrag endet für alle in Abs. 1 genannten Linien jedoch spätestens am 21.06.2027.
- (3) Für die Laufzeit dieses Vertrages ist das Recht zur ordentlichen Kündigung ausgeschlossen. Der Vertrag kann von den Aufgabenträgern oder der S-Bahn gemäß § 314 BGB nur aus wichtigem Grund, den der kündigende Teil nicht zu vertreten hat und der diesem unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen das Aufrechterhalten des Vertrages unzumutbar macht, gekündigt werden.

<sup>2</sup> Leistungspflicht besteht bis ca. 01.30 Uhr des genannten Kalendertages.

### § 38 Erstattung remanenter Kosten

- (1) Sofern und soweit die S-Bahn nach dem Ende der Verpflichtung zur Erbringung der Verkehrsleistungen gemäß § 37 nicht zur Erbringung der Verkehrsleistungen in den Teilnetzen Nord-Süd und/oder Stadtbahn im Rahmen der sich an diesen Vertrag unmittelbar anschließenden Vertragsperiode beauftragt wird (wirksame Zuschlagserteilung an einen Dritten, d. h. an ein Unternehmen außerhalb des DB Konzerns), kann die S-Bahn von den Aufgabenträgern die Erstattung remanenter Kosten nach Maßgabe der nachfolgenden Absätze verlangen.

Gleiches gilt, sofern und soweit die S-Bahn nach Ende der Verpflichtung zur Erbringung von Vertriebsdienstleistungen im Gesamtnetz der Berliner S-Bahn gemäß § 9 nicht unmittelbar anschließend zur Erbringung von Vertriebsdienstleistungen für das Gesamtnetz der Berliner S-Bahn beauftragt wird (wirksame Zuschlagserteilung an einen Dritten, d. h. an ein Unternehmen außerhalb des DB Konzerns).

- (2) Kosten sind im Sinne dieser Regelung remanent und damit erstattungsfähig, sofern und soweit es in Folge der wirksamen Zuschlagserteilung an einen Dritten zu Ressourcenüberhängen bei vorhandenen Vermögensgegenständen oder in personeller Hinsicht bei der S-Bahn kommt. Erstattungsfähig im Sinne des Abs. 1 sind dabei folgende remanente Kosten:

- a) **Remanentes Anlagevermögen:** Zum Zeitpunkt des Vertragsendes für Verkehrsleistungen gemäß § 37 bzw. für Vertriebsleistungen gemäß § 9 bestehende Restbuchwerte für

- maschinentechnische Anlagen und Gebäude der betriebsnahen Werkstätten sowie für Anlagentechnik und Gebäude der Fahrzeugaußenreinigungsanlagen, die eindeutig den vertragsgegenständlichen Linien in den Teilnetzen Nord-Süd und Stadtbahn zugeordnet sind; dies betrifft die Standorte in Wannsee, Friedrichsfelde und Oranienburg;
- maschinentechnische Anlagen und Gebäude des Werkes Schöneweide, wobei deren Restbuchwerte nur anteilig remanent werden; der Anteil bemisst sich nach dem Anteil der Zugkilometer, der gemäß Abs. 1 entfällt, an den Gesamtzugkilometern dieses Vertrages, des SBI-VV und des SBR-VV im Kalenderjahr 2022;
- Sachanlagen, die der Vertriebsdienstleistung im Gesamtnetz der Berliner S-Bahn zugeordnet sind.

- a) Die zur Erfüllung der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen und Vertriebsdienstleistungen notwendigen Investitionen gehen bei der vorgenannten Restbuchwertermittlung unter Berücksichtigung der bis zum jeweiligen Vertragsende gemäß § 37 bzw. § 9 anfallenden Abschreibungen mit ein. Die S-Bahn ist verpflichtet, sich mit den Aufgabenträgern bei erst nach Aufnahme der vertragsgegenständlichen Leistungen aus Sicht der S-Bahn erforderlichem Investitionsbedarf, der bei der Restbuchwertermittlung im Hinblick auf remanentes Anlagevermögen gemäß des vorstehenden Satzes ebenfalls zu berücksichtigen ist, vor der Umsetzung ins Benehmen zu setzen.

- b) **Remanente Vorräte:** Kosten für Sonderabschreibungen zum Stichtag 21.06.2027.

- c) **Remanente Personalkosten:** Erstattungsfähig sind neben den von der S-Bahn ggf. weiterhin zu tragenden Lohnkosten inkl. Lohnnebenkosten auch Abfindungszahlungen an die betreffenden Mitarbeiter/-innen sowie die Ausgleichszahlungen der S-Bahn an Auffang-/Vermittlungsgesellschaften, die die in Folge der wirksamen Zuschlagserteilung an einen Dritten gemäß Abs. 1 von der S-Bahn nicht mehr benötigten Mitarbeiter/-innen und deren Entlohnung übernimmt. Es sind nur solche Ausgleichszahlungen erstattungsfähig, wie sie ihrer Höhe nach im Mutterkonzern der S-Bahn Berlin GmbH üblich sind.
- (3) Die S-Bahn kann von den Aufgabenträgern die Erstattung erstattungsfähiger remanenter Personalkosten i. S. v. Abs. 2 lit. c) im Rahmen der Jahresschlussrechnung gemäß § 36 für die Kalenderjahre verlangen, in denen der S-Bahn diese Remanenzkosten in Folge der wirksamen Zuschlagserteilung an einen Dritten im Sinne des Abs. 1 entstanden sind.

Die Erstattung von erstattungsfähigem remanentem Anlagenvermögen i. S. v. Abs. 2 lit. a) und/oder erstattungsfähiger remanenter Vorräte i. S. v. Abs. 2 lit. b) erfolgt im Rahmen der Jahresschlussrechnung gemäß § 36 des letzten Vertragsjahres.

Die S-Bahn hat die insoweit in Rechnung gestellten remanenten Kosten gegenüber den Aufgabenträgern im Einzelnen darzulegen und zu beweisen. Dies erfolgt auf ersten Anschein nach Art und Umfang durch ein Testat des Jahresabschlussprüfers der S-Bahn. Die Länder können die Angaben der S-Bahn überprüfen lassen. § 6a Abs. 6 gilt entsprechend.

- (4) Der S-Bahn obliegt es nach Maßgabe der folgenden Unterabsätze, die ihr zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um die Höhe der von den Aufgabenträgern zu erstattenden remanenten Kosten so gering wie möglich zu halten. Für den Fall, dass die Erbringung der Verkehrsleistungen gemäß § 37 Abs. 2 Satz 2 gesamthaft für alle Linien erst am 21.06.2027 endet, besteht vor dem 21.06.2027 für die S-Bahn keine Minderungsobliegenheit für die aus dem Ende der Verkehrsleistungen resultierenden remanenten Kosten. Die Minderungsobliegenheit für remanente Kosten nach Absatz 1 UAbs. 2 bleibt hiervon unberührt.

Das betroffene Anlagevermögen und die betroffenen Vorräte sind zu veräußern oder zu vermieten. Die hieraus resultierenden Einnahmen sind von den zu erstattenden remanenten Kosten abzusetzen. Unter anderweitiger Verwendung der in Abs. 2 lit. c) genannten personellen Ressourcen von der S-Bahn erzielte Einnahmen sind ebenfalls von den zu erstattenden remanenten Kosten abzusetzen. Die S-Bahn muss sich insoweit dasjenige anrechnen lassen, was sie unter Verstoß gegen die eben genannte Minderungspflicht nicht erspart oder durch eine unterlassene anderweitige Verwendung ihres Personals nicht erwirbt. Hierbei sind im Rahmen der Zumutbarkeit von Maßnahmen Arbeitnehmerinteressen besonders zu berücksichtigen.

In Bezug auf remanente Vorräte i. S. v. Abs. 2 lit. b) ist zu berücksichtigen, dass die S-Bahn vor dem Hintergrund der vertraglich vorgesehenen Fahrzeugverfügbarkeit verpflichtet ist, die Vorräte bis zum letzten Einsatztag der Fahrzeuge der BR 481 so zu bemessen, dass die Fahrzeuge instandgehalten und instandgesetzt werden können.

- a. Vor diesem Hintergrund obliegt es der S-Bahn erst ab dem 17.06.2025, Vorräte zur Instandhaltung und Instandsetzung von Fahrzeugen der BR 481 wegen des verringerten Fahrzeugbedarfs gemäß **Anlage F8\_B**, Blatt A, Position A.I.3 sukzessive zu reduzieren. Fällt das Ende der Erbringung der Verkehrsleistungen für die Linien S15, S25 und S75 auf Verlangen der Aufgabenträger gemäß § 37 Abs. 2 Satz 1 auf einen späteren Termin, verschiebt sich der im vorgenannten Satz genannte Termin entsprechend.
- b. Die S-Bahn hat diese Obliegenheit hinsichtlich der Vorräte eingehalten, wenn die Kosten der Sonderabschreibungen gemäß Absatz 2 lit. b. zum Stichtag 21.06.2027 nicht mehr als  $5\% * 80/426$  der nach **Anlage F8a\_B**, Kap. 3.2 fortgeschriebenen und ursprünglich ausweislich **Anlage F8\_B**, Blatt D, Position D.I.5.1 im Angebot kalkulierten Aufwendungen für Ersatzteile/Komponenten betragen.
- c. Werden Komponenten/Ersatzteile für die Instandhaltung und Instandsetzung von Fahrzeugen der BR 481 während der Laufzeit dieses Vertrages obsolet und ist es insofern und insoweit erforderlich, die entsprechende Komponente bzw. das entsprechende Ersatzteil end zu bevorraten, erstatten die Aufgabenträger der S-Bahn zum Vertragsende die dadurch entstehenden Mehrkosten gegenüber den ursprünglich kalkulierten Aufwendungen für Ersatzteile/Komponenten, wobei der S-Bahn in Bezug auf die Entscheidung der Erforderlichkeit einer Endbevorratung ein Entscheidungsrecht nach billigem Ermessen zukommt. Die S-Bahn wird die Aufgabenträger vor einer Entscheidung über eine Endbevorratung informieren. Für diese end bevorrateten Komponenten bzw. Ersatzteile besteht vor dem 21.06.2027 keine Minderungsobliegenheit. Der Wert dieser Güter bleibt bei der Prüfung der Erfüllung der Obliegenheit nach lit.b außer Betracht.

In Bezug auf remanente Personalkosten nach Abs. 2 lit. c. ist zu berücksichtigen, dass sich nach einem Verlust von Verkehrsleistungen die MitarbeiterInnen des Altbetreibers typischer Weise frühzeitig beruflich neu orientieren. Vor dem Hintergrund des in § 37 vorgesehenen zeitlich gestaffelten Auslaufens einzelner Linien wird es eine besondere Herausforderung sein, ausreichend Personale für die nach dem hiesigen Vertrag weiter zu betreibenden Linien bis zum Ende der Vertragslaufzeit sicher zu stellen. Dies stellt eine potenzielle Gefahr für die Funktionsfähigkeit des Berliner S-Bahn-Systems dar. Zur Sicherstellung der Stabilität des S-Bahn-Systems stimmen Aufgabenträger und S-Bahn daher überein, dass die Minderungsobliegenheit der S-Bahn im Zusammenhang mit Ressourcenüberhängen in personeller Hinsicht aufgrund der Beendigungen von Vertragsteilleistungen gemäß § 37 bzw. § 9 vor dem 21.06.2027 eingehalten ist, wenn die personellen Ressourcenüberhänge auf 20% des nach dem Ende der jeweiligen Vertragsteilleistung nach der Angebotskalkulation erforderlichen Personalbedarfs abgebaut werden. Verlangt die S-Bahn die Erstattung erstattungsfähiger remanenter Personalkosten i. S. v. Abs. 2 lit. c) im Rahmen einer Jahresschlussrechnung gemäß § 36, hat sie das mit der ex-ante ÜKK beauftragte Wirtschaftsprüfungsunternehmen anzuweisen, ihre dort in verschlossenem Umschlag hinterlegten Angaben zu dem von ihr angenommenen Personalbedarf an die Aufgabenträger herauszugeben. Die Aufgabenträger sind in diesem Fall zur Öffnung des Umschlags und zur Verwendung der dortigen Angaben bei der Überprüfung der Minderungsobliegenheiten der S-Bahn berechtigt.

Die S-Bahn wird den Aufgabenträgern vor dem Ende der jeweiligen Vertragsteilleistung gemäß § 37 bzw. § 9 einen Maßnahmenplan zur Einhaltung der Minderungsobliegenheit i. S. dieses Absatzes vorlegen. Die Aufgabenträger können binnen neun Wochen nach Vorlage des Maßnahmenplans konkrete Vorschläge unterbreiten, wie die Remanenzkosten über die von der S-Bahn im Maßnahmenplan vorgesehenen Maßnahmen hinaus oder unter Ersetzung einer oder mehrerer Maßnahmen gemindert werden können. Hierbei haben die Aufgabenträger der S-Bahn zu erläutern, welche wirtschaftlichen Vorteile mit den Vorschlägen verbunden sind und wie sie aus Sicht der Aufgabenträger realisiert werden könnten. Die S-Bahn ist frei darin, etwaige Vorschläge der Aufgabenträger in den Maßnahmenplan aufzunehmen. Geschieht dies, wird die S-Bahn den Aufgabenträgern einen fortgeschriebenen Maßnahmenplan zuleiten.

Die Aufgabenträger sind berechtigt, der S-Bahn einen Verstoß gegen ihre Obliegenheit zur Minderung der Remanenzkosten vorzuhalten, wenn die S-Bahn Inhalte des Maßnahmenplans nicht umgesetzt hat. Gleiches gilt, wenn die S-Bahn Vorschläge der Aufgabenträger nicht umgesetzt hat und sie nicht darlegen kann, dass die Entscheidung zur Nichtumsetzung von Vorschlägen nach einer von sachlichen Erwägungen getragenen ex-ante Prognose mit Blick auf die Obliegenheit der S-Bahn zur möglichst weit gehenden Minderung der Remanenzkosten gerechtfertigt war.

Will die S-Bahn eine bewegliche Sache aus ihrem Anlagevermögen oder aus ihren Vorräten zur Minderung der Remanenzkosten veräußern oder den unmittelbaren Besitz an diesen Sachen an einen Dritten übertragen, ist den Aufgabenträgern dies mit einer Frist von vier Wochen vor Abschluss des schuldrechtlichen Vertrages unter Benennung des Kaufpreises bzw. der Konditionen des Besitzmittlungsverhältnisses mitzuteilen. Die Aufgabenträger haben das Recht, innerhalb der eben genannten Frist durch entsprechende Erklärung den Verkauf der beweglichen Sache an sich selbst oder einen von ihnen in der Erklärung zu benennenden Dritten zu dem von der S-Bahn genannten Kaufpreis bzw. den Abschluss des Besitzmittlungsverhältnisses mit sich selbst oder dem Dritten zu den von der S-Bahn beabsichtigten Konditionen zu verlangen. Im Falle des Kaufs durch einen Dritten oder des Abschlusses eines Besitzmittlungsverhältnisses mit einem Dritten haften die Aufgabenträger der S-Bahn gegenüber für dessen vertragliche Pflichten.

Kann eine bewegliche Sache aus dem Anlagevermögen oder den Vorräten der S-Bahn nicht kostenminimierend verwertet werden und sind die insoweit erstattungsfähigen remanenten Kosten von den Aufgabenträgern erstattet worden, überträgt die S-Bahn den Aufgabenträgern oder einem von diesen benannten Dritten das Eigentum an dieser Sache auf deren Wunsch unentgeltlich und übergibt die Sache den Aufgabenträgern oder dem Dritten.

### § 38a Erstattung Wagniskosten Vertrieb

- (1) Die S-Bahn hat für den Fall, dass sie nach dem Ende der Verpflichtung zur Erbringung von Vertriebsdienstleistungen im Gesamtnetz der Berliner S-Bahn gemäß § 9 nicht unmittelbar anschließend zur Erbringung von Vertriebsdienstleistungen für das Gesamtnetz der Berliner S-Bahn beauftragt wird (wirksame Zuschlagserteilung an einen Dritten, d. h. an ein Unternehmen außerhalb des DB Konzerns) oder die im Rahmen der Erbringung der Vertriebsdienstleistungen gemäß § 9 genutzten Vertriebssysteme und Vertriebsanlagen nicht mehr weiter genutzt werden, vorsorglich Wagniskosten in Höhe von insgesamt [REDACTED] in die Grundvergütung (GV) Vertrieb (Anlage F8\_V, Position CV.I.6) für folgende Sachverhalte einkalkuliert:
- a. Archivierungskosten PATRIS Office,
  - b. Archivierungskosten EASY-Archiv,
  - c. Rückbaukosten S-Bahn-Kundenzentrum / S-Bahn-Fahrkartenausgabe
  - d. Porti/Versandkosten in der Übergangsphase gem. Abschnitt 6 Anlage V\_Phase 2,
  - e. Schnittstelle zu Folge-VDL zu PATRIS Office,
  - f. Schnittstelle zu Folge-VDL zu EASY-Archiv,
  - g. Rückbaukosten FAA (bzw. RFA),
  - h. Rückbaukosten FAE.

Diese Sachverhalte fallen somit nicht unter die Regelung zur Erstattung remanenter Kosten gem. § 38 Abs. 1 UA 2 und Abs. 2.

Die Geldbeträge dieser Wagniskosten wurden von dem mit der ex ante ÜKK beauftragten Wirtschaftsprüfungsunternehmen geprüft und bei diesem durch die S-Bahn vor Vertragsschluss, aufgeteilt nach oben genannten Sachverhalten, in einem verschlossenen Umschlag hinterlegt. Nach dem Ende der Verpflichtung zur Erbringung von Vertriebsdienstleistungen im Gesamtnetz der Berliner S-Bahn gemäß § 9 haben die Wirtschaftsprüfer den verschlossenen Umschlag unmittelbar an die Aufgabenträger herauszugeben. Hierfür hat die S-Bahn eine entsprechende Aufforderung an die Wirtschaftsprüfer weiterzuleiten.

- (2) Die S-Bahn ermittelt nach dem Ende der Verpflichtung zur Erbringung von Vertriebsdienstleistungen im Gesamtnetz der Berliner S-Bahn gemäß § 9 welche Wagniskosten in Bezug auf die in Absatz 1 genannten Sachverhalte in Folge einer wirksamen Zuschlagserteilung an einen Dritten (d. h. an ein Unternehmen außerhalb des DB Konzerns) oder in Folge des Umstandes, dass die im Rahmen der Erbringung der Vertriebsdienstleistungen gemäß § 9 genutzten Vertriebssysteme und Vertriebsanlagen nicht mehr weiter genutzt werden, tatsächlich entstanden sind bzw. entstehen. Bezüglich möglicher Archivierungskosten wird ermittelt, in welcher Höhe die Archivierungskosten zur Erfüllung gesetzlicher Aufbewahrungsfristen entstehen werden. Die § 38 Abs. 3 UAbs. 3 sowie § 38 Abs. 4 UAbs. 1, 5 und 6 dieses Vertrages gelten entsprechend.

- (3) Der nach Absatz 2 für entstandene und entstehende Wagniskosten ermittelte Geldbetrag wird mit dem in Absatz 1 genannten Geldbetrag, der vorsorglich in die Grundvergütung (GV) Vertrieb (Anlage F8\_V, Position CV.I.6) für die in Absatz 1 genannten Sachverhalte bereits einkalkuliert wurde, verrechnet. Dabei sind den Geldbeträgen der Wagniskosten nach Absatz 1 lit. c bis h die jeweils anteiligen Kosten der bis zum Ende der Verpflichtung zur Erbringung von Vertriebsdienstleistungen im Gesamtnetz der Berliner S-Bahn gemäß § 9 nach diesem Vertrag schlussabgerechneten Preisgleitung hinzuzurechnen bzw. abzuziehen. Die Geldbeträge der Wagniskosten nach Absatz 1 lit. a und b sind dem „Vertriebskostenanteil Kapitaldienst“ zugeordnet, der nach der Preisgleitklausel gemäß Anlage F8a\_V, Abschnitt 3.2.2, keiner Preisgleitung unterliegt.

Liegt der nach Absatz 2 ermittelte Geldbetrag niedriger als der nach Absatz 1 unter Berücksichtigung der anteiligen Kosten der Preisgleitung gemäß Unterabsatz 1 Satz 2 berechnete Geldbetrag, erstattet die S-Bahn den Aufgabenträgern den positiven Saldo. Liegt der nach Absatz 2 ermittelte Geldbetrag dagegen höher als der nach Absatz 1 unter Berücksichtigung der anteiligen Kosten der Preisgleitung gemäß Unterabsatz 1 Satz 2 berechnete Geldbetrag, erstatten die Aufgabenträger der S-Bahn den negativen Saldo.

Der Saldenausgleich erfolgt gemäß § 36 im Rahmen der Jahresschlussrechnung für das Jahr der Beendigung der Vertriebsdienstleistungen nach diesem Vertrag.

### **§ 39 Schutzrechte, Nutzungsrechte**

- (1) Die S-Bahn steht bis zur Beendigung des hiesigen Verkehrsvertrages dafür ein, dass die vertragsgemäße Inanspruchnahme sämtlicher Bestandteile des Leistungsumfangs der S-Bahn durch die Aufgabenträger keine Schutzrechte Dritter verletzt.



Sofern und soweit die S-Bahn zum Ende dieses Verkehrsvertrages Sachen oder Rechte an die Aufgabenträger / einen Aufgabenträger oder einen von diesen zu benennenden Dritten überträgt, besteht diesem/n gegenüber auch nach Beendigung des hiesigen Verkehrsvertrages eine entsprechende Einstandspflicht in Bezug auf die Nutzung der übertragenen Sachen und Rechte für die Zwecke der bestimmungsgemäßen Inanspruchnahme und Benutzung der übertragenen Komponenten oder Ersatzteile in einem Schienenfahrzeug bzw. der bestimmungsgemäßen Inanspruchnahme und Benutzung anderer übertragener Sachen oder Rechte jeweils im Rahmen des Folgeverkehrsvertrages oder eines anderen Verkehrsvertrages im Netz der Berliner S-Bahn bzw. im Rahmen eines Vertrages über Vertriebsleistungen für die Verkehrsleistungen der Berliner S-Bahn. Von jeglichen Ansprüchen Dritter/Drittunternehmern und den Kosten der Verteidigung gegen bestehende oder vermeintliche Ansprüche wird die S-Bahn die Aufgabenträger oder den jeweiligen Folgebetreiber auf erstes schriftlichen Anfordern freistellen. Die S-Bahn ist verpflichtet, den Aufgabenträgern bzw. einem Folgebetreiber die Nutzung der übertragenen Sachen und Rechte zu ermöglichen, indem es ggf. den Dritten, der seine Schutzrechte geltend macht, befriedigt oder z. B. während der Laufzeit des hiesigen Verkehrsvertrages durch zweckentsprechende Änderungen der Leistung Abhilfe schafft. Durch eine etwaige Änderung der Leistung im vorgenannten Sinne dürfen die nach diesem Vertrag geschuldeten Leistungen und die sonstigen Vorgaben dieses Vertrages in keiner Hinsicht eingeschränkt werden.

- (2) Die Rechte nach Abs. 1 stehen den Aufgabenträgern in dem beschriebenen Umfang unabhängig davon zu, ob der Vertrag vorzeitig beendet wird oder nicht.

#### **§ 40 Schlussbestimmungen**

- (1) Soweit Rechte aus diesem Vertrag den jeweiligen Aufgabenträgern zuzuordnen sind, können die jeweiligen Aufgabenträger diese als Teilgläubiger geltend machen.
- (2) Nebenabreden und Änderungen des Vertrages und seiner Anlagen bedürfen der Schriftform. Dieses gilt auch für die Änderung dieses Schriftformerfordernisses.
- (3) Die Vertragspartner haben sicherzustellen, dass für die Erfüllung aller vertraglichen Pflichten auch die jeweiligen Rechts- bzw. Besitznachfolger uneingeschränkt haften.
- (4) Die S-Bahn teilt den Aufgabenträgern alle wesentlichen Änderungen ihrer gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse mit, soweit diese auf die Vertragsdurchführung Auswirkung haben. Dies gilt insbesondere für Änderungen des haftenden Kapitals, Gewinnabführungs-, Beherrschungs- und Konzerneingliederungsverträge.

- (5) Die S-Bahn kann sich zur Durchführung der Leistungen Nachunternehmern bedienen. Die S-Bahn ist jedoch verpflichtet, mindestens 30 % der fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen selbst zu erbringen. Sollen Nachunternehmer mit der Durchführung von fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen oder Instandhaltungsleistungen beauftragt werden, ist dies nur mit ausdrücklicher und schriftlicher Einwilligung der Aufgabenträger zulässig. Absichten vorgenannter Art sind den Aufgabenträgern unverzüglich und unter Angabe der Gründe schriftlich mitzuteilen. Die S-Bahn muss nachweisen, dass sie trotz der Beauftragung von Nachunternehmern weiterhin technisch leistungsfähig ist und dass der jeweilige Nachunternehmer zur Durchführung der ihm zu übertragenden Leistung geeignet ist.

Des Weiteren muss die S-Bahn die Einhaltung der auf Nachunternehmer bezogenen Verpflichtungen nach § 4 nachweisen. Gelingen der S-Bahn diese Nachweise erteilen die Aufgabenträger die Einwilligung.

Die Einschaltung von Nachunternehmern für sonstige Teilleistungen bedarf der vorherigen schriftlichen Ankündigung gegenüber den Aufgabenträgern. Diese Ankündigung hat mindestens vier Wochen vor der Beauftragung des Nachunternehmers zu erfolgen. Zwingender Inhalt der Ankündigung ist neben der Benennung des Nachunternehmers auch der Gegenstand und die voraussichtliche Dauer des an den potenziellen Nachunternehmer zu erteilenden Auftrags. Die Aufgabenträger sind berechtigt, Nachunternehmer aus wichtigem Grund abzulehnen. Die S-Bahn wird eine stets aktuelle Nachunternehmerliste führen, auf der sämtliche Nachunternehmer und deren unmittelbare und mittelbare Nachunternehmer verzeichnet sind.

- (6) Die S-Bahn ist verpflichtet, den Aufgabenträgern auf deren Verlangen innerhalb einer Frist von sechs Wochen bezogen auf einen von den Ländern zu benennenden Stichtag die Anzahl der für die Durchführung von Tätigkeiten in den hiesigen Teilnetzen Angestellten und ihr Tätigkeitsgebiet zu benennen, anonymisierte Angaben über deren Funktion, Alter, Familienstand, das Vorhandensein von Kindern, das Vorliegen einer Schwerbehinderung, die Eigenschaft als Pflegeperson, ihre tarifliche Eingruppierung (Entgeltgruppe, Stufe, etwaige Differenzzulage), deren Wochenarbeitszeit und deren Betriebszugehörigkeit sowie das Vorliegen eines Anspruchs auf Altersvorsorge zu machen sowie die dazugehörigen Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen inklusive aller Nebenbestimmungen in der jeweils aktuellen Fassung sowie den Aufgabenträgern alle nach § 613a BGB oder nach § 131 Abs. 3 GWB vergaberechtlich erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen und die Aufgabenträger zu berechtigen, diese Angaben in die Vergabeunterlagen des in Rede stehenden Vergabeverfahrens aufzunehmen. Die S-Bahn ist auf Verlangen der Aufgabenträger sodann verpflichtet, den Aufgabenträgern anonymisierte Angaben zum Umfang der Tätigkeit des jeweiligen Angestellten im Teilnetz Stadtbahn oder/und im Teilnetz Nord-Süd im Verhältnis zu der Tätigkeit in den beiden anderen Teilnetzen der Berliner S-Bahn zu übermitteln. In diesem Fall verlängert sich die Frist nach Satz 1 auf 12 Wochen. Die im vorletzten Satz genannten Angaben sind von der S-Bahn auf Basis einer Analyse des vom Stichtag nach Satz 1 zurückliegenden Einsatzes des jeweiligen Angestellten über ein Jahr zu ermitteln. Bei der Übermittlung der Informationen nach diesem Unterabsatz ist die S-Bahn zu weitergehenden Anonymisierungen berechtigt, wenn die o.g. Angaben nach ihrer Einschätzung mittelbar geeignet sein könnten, eine Identifizierung betroffener Personen zu ermöglichen.

Die S-Bahn ist des Weiteren verpflichtet, im Falle eines Betreiberwechsels die von einem Betriebsübergang nach § 613a BGB oder einer Personalübernahme nach § 131 Abs. 3 GWB begünstigten Angestellten unverzüglich nach wirksamem Zuschlag auf das Angebot eines anderen Unternehmens über den Betriebsübergang oder über das Angebot zur Personalübernahme sowie über den Zeitpunkt oder den geplanten Zeitpunkt des Übergangs und den Grund für den Übergang in Kenntnis zu setzen. Sie unterrichtet die eben genannten Angestellten sodann ebenfalls unverzüglich sobald ihr die dafür ggf. erforderlichen Informationen vom Folgebetreiber vorliegen über die rechtlichen, wirtschaftlichen und sozialen Folgen des Übergangs für die Angestellten und die hinsichtlich der Angestellten in Aussicht genommenen Maßnahmen. Die S-Bahn hat schließlich etwaige bei ihr eingegangene Widersprüche nach § 613a Abs. 6 BGB an den Folgebetreiber unverzüglich weiter zu leiten.

- (7) Falls und soweit eine künftige Vergabe der vertragsgegenständlichen Leistungen zu einem Betriebs- oder Betriebsteilübergang von der S-Bahn auf einen Folgebetreiber i. S. v. § 613a BGB führt oder aus einem Verlangen der Aufgabenträger nach § 131 Abs. 3 Satz 1 GWB folgt, dass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern der S-Bahn die Rechte gewährt werden müssen, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang gemäß § 613a BGB erfolgt wäre, und der Folgebetreiber deshalb kraft Gesetzes anstelle der S-Bahn als neuer Schuldner in bestehende Versorgungszusagen (einschließlich der von den Arbeitnehmern bei der S-Bahn bis zum Zeitpunkt des Betriebs(teil)übergangs erdienten Versorgungsanwartschaften) eintritt, wird die S-Bahn verpflichtet, den Wert der von einem hiervon betroffenen Arbeitnehmer bis zum Zeitpunkt des Betriebs(teil)übergangs erworbenen Versorgungsanwartschaft (Übertragungswert) jeweils auf den Folgebetreiber zu übertragen. Bei der Ermittlung des Übertragungswertes bei Direktzusagen werden als biometrische Rechnungsgrundlagen, Rechnungszins und Rentendynamisierungsrate die für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen in der Handelsbilanz der S-Bahn zum Bilanzstichtag, der dem Betriebsübergang vorausgeht oder mit ihm zusammenfällt, verwendeten Prämissen zugrunde gelegt. Die diesem Absatz zugrunde liegende Regelung ist eine Bestimmung zugunsten des Folgebetreibers i. S. v. § 328 Abs. 1 BGB; der Folgebetreiber erwirbt unmittelbar das Recht, die Leistung von der S-Bahn zu fordern.
- (8) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für einen der Vertragspartner unzumutbar wird, werden die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages nicht berührt. Das gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.
- (9) Dieser Vertrag ist vierfach gefertigt. Die beiden Aufgabenträger und ihre Beauftragte sowie die S-Bahn erhalten je ein Exemplar.

## § 41 Vertragsbestandteile

Dieser Vertrag hat ergänzend folgende – bei Widersprüchen in der numerischen Reihenfolge geltende – Bestandteile:

## 1. Folgende Anlagen

- Maßnahmen an BR 481 und 482 aufgrund Zusatzanforderungen der Aufgabenträger Anlage ZA
- Übersicht über die Gremien des VBB Anlage GR
- Berichts- und Dokumentationsvorlagen Anlage DV
- Qualitätsanforderungen Umwelt Anlage UM
- Besondere Vertragsbedingungen zur Einhaltung der ILO-Kernarbeitsnormen Anlage ILO
- Formblatt Eigenerklärung zu Einhaltung der ILO-Kernarbeitsnormen Anlage F 9
- Einnahmenaufteilungsvertrag für VBB Anlage EAV a
- Vertrag über die Einnahmenaufteilung im VBB-Tarifbereich Berlin ABC Anlage EAV b
- Übersicht über von der S-Bahn auf Verbundebene geschlossene spezifische Vereinbarungen zur Einnahmenaufteilung bestimmter VBB-Fahrausweise Anlage EAV c
- Beschreibung der VBB-Verbundmeldung. Erweiterte Schnittstellenbeschreibung der Übergabe der Einnahmenmeldung an den VBB Anlage SSB
- Verkehrserhebungen Anlage VE
- Erhebungsbogen Anlage EB
- Verkehrsangebot Anlage VA
- Linienkonzept Anlage LK
- Planungskalender für das Verkehrsangebot Anlage PLB
- Qualitätsstandards Anlage Q
- Codierung von Störfällen Anlage CODE
- Anschlussgestaltung Anlage AG
- Wartezeitvorschriften Anlage WA
- Anlage zum Preisblatt Betrieb Anlage F8a\_B
- Anlage zum Preisblatt Vertrieb Anlage F8a\_V
- Vertrieb Phase 1 Anlage V\_Phase 1
- Vertrieb Phase 2 Anlage V\_Phase 2
- Vertriebsstellen Anlage VS
- Standortskizzen FAA/FAE Anlage VS\_Anhang 1
- Sicherheit, Service, Fahrausweiskontrollen Anlage SI
- Fachkraft im Verkehrsservice im VBB Anlage FK
- Anforderungen an die Fahrausweiskontrolltechnik Anlage FKT
- INNOS-Start-VBB-2 Projektbeschreibung Anlage INNOS

- E-Ticketing (Hilfs- und Kontrolltabellen) Anlage FKT a
  - Tarifdatenbank Anlage FKT b
  - Freifahrtberechtigung Anlage FFB
  - Fahrgastinformation Anlage FGI
  - Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation Anlage FGI a
  - Liste abgestimmter Ausnahmen von Anlage FGI a Anlage FGI a Ausnahmen
  - Datenstruktur und Schnittstellen Anlage DS
  - IVU.pool Standard ASCII Schnittstelle (ISA) Anlage DS a
  - VDV RBL-Schnittstellen 453 und 454 Anlage DS b
  - Dokumentation Hafas-Rohdatenformat Anlage DS d
  - Änderung der Vergütung wegen weiterer Schlechtleistungen (Minderungen) Anlage MIN
  - Anforderungen an die zu erstellenden Konzepte Anlage K
  - Ermittlung der Kundenzufriedenheit Anlage PSI
  - Anlage zur Angebotsaufforderung über die Durchführung der Ex ante Überkompensationskontrolle Anlage ÜKK 1
  - Ex post Überkompensationskontrolle Anlage ÜKK 2
2. Das Angebot der S-Bahn einschließlich der folgenden, mit dem Angebot ausgefüllten Formblätter
- Angebotsschreiben Anlage F 2
  - Erklärung zur Übereinstimmung von Original, Kopie und elektronischen Dokumenten Anlage F 1
  - Erklärung der Bindung an das Angebot und Akzeptanz des Verkehrsvertrags sowie der restlichen Vertragsunterlagen Anlage F 2
  - Eigenerklärung zum Einsatz von Nachunternehmern Anlage F 3
  - Eigenerklärung zu Tariftreue, Mindestentlohnung und Sozialversicherungsbeiträgen Anlage F 4
  - Eigenerklärung zu Ausschlussgründen gemäß § 19 Abs. 3 MiLoG, § 21 Abs. 3 AentG und § 98 c des Aufenthaltsgesetzes Anlage F 5
  - Eigenerklärung zu Ausschlussgründen gemäß § 124 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 GWB Anlage F 6
  - Eigenerklärung zu Ausschlussgründen gemäß § 123 Abs. 1 bis 3 GWB, § 123 Abs. 4 GWB und § 124 Abs. 1 Nr. 2 GWB Anlage F 7
  - Preisblatt SBI II-VV Betrieb Anlage F 8\_B
  - Preisblatt SBI II-VV Vertrieb Anlage F 8\_V

- Eigenerklärung zu Frauenförderung und Gleichbehandlung Anlage FF

und dem mit dem Angebot gemäß Anlage V, Abschnitt 2.2.3.2.4.4 erstellten Konzept:

- Migrationsplan zur Umrüstung der FAA Anlage MP

3. Die von der S-Bahn gemäß Anlage K nach Vertragsschluss erstellten Konzepte:

- Marketingkonzept und jährlicher Marketingplan Anlage K\_B.1
- Sicherheitskonzept Anlage K\_B.2
- Konzept zur Einhaltung der Schwarzfahrendenquote Anlage K\_B.3
- Konzept zur Fahrgastinformation Anlage K\_B.4
- Konzept für die Erstausbildung zur „Fachkraft im Verkehrsservice im VBB“ Anlage K\_B.5

Die Regelungen der Paragraphen dieses Vertragstextes gehen hierbei im Zweifel allen in Anlagen und Anhängen beigefügten Bestandteile vor. Bei verbleibenden Widersprüchen zwischen gleichrangigen Vertragsbestandteilen oder innerhalb eines Vertragsbestandteils ist die spezifische für diesen Vertrag oder für das betreffende Leistungsmerkmal erfolgte Regelung gegenüber einer generellen Regelung vorrangig.

S-Bahn Berlin Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd – Interimsvertrag

Datum und Unterschriften

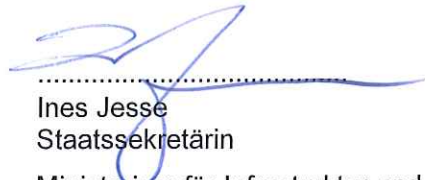
Berlin, den 26.1.18

Petersen, den

26/02/18

Für das Land Berlin

Für das Land Brandenburg



Jens-Holger Kirchner  
Staatssekretär

Ines Jesse  
Staatssekretärin

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr  
und Klimaschutz

Ministerium für Infrastruktur und  
Landesplanung

Berlin, den 01.02.18

Für die S-Bahn



Peter Buchner  
Vorsitzender der Geschäftsführung  
S-Bahn Berlin GmbH

Bastian Knabe  
Geschäftsführer Finanzen  
S-Bahn Berlin GmbH