

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 S41, S42, S46, S47 und S8 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. Momentan befindet sich das 1. Teilnetz „Ring“ der Berliner S-Bahn mit ca. 9,5 Mio. Zugkm in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren. Absehbar werden die für die in diesem Verfahren ausgeschriebenen Verkehrsleistungen erforderlichen Neufahrzeuge erst ab dem 01.01.2021 sukzessive zulaufen und voraussichtlich erst ab dem 13.10.2023 wird das gesamte Teilnetz mit Neufahrzeugen in Betrieb sein. Für die Übergangsphase von Dezember 2017 bis voraussichtlich Oktober 2023 ist eine vertragliche Vereinbarung über die sog. „Interimsverkehre Teilnetz Ring“ (nachfolgend Interimsverkehre oder Interimsvertrag I) erforderlich.

Da nur die S-Bahn aktuell über Fahrzeuge verfügt, die technisch im Gleichstromnetz der Berliner S-Bahn eingesetzt werden können und entsprechende Fahrzeuge auch nicht rechtzeitig beschafft werden können, erfolgt mit dem vorliegenden Vertrag eine Direktvergabe in Form einer freihändigen Vergabe an die S-Bahn gemäß § 3 Abs. 5 lit. I) VOL/A.

Damit für die Interimsphase die Fahrzeuge der Baureihe (BR) 485 und 480 (nachfolgend gemeinsam als „Altbaureihen“ bezeichnet) ab Dezember 2017 (Betriebsbeginn) weiter eingesetzt werden können, muss bereits vor Betriebsbeginn mit der technischen Ertüchtigung dieser Fahrzeuge begonnen werden. Der Vertrag enthält daher auch Regelungen zur Durchführung und Finanzierung der Ertüchtigung der Fahrzeuge der Altbaureihen.

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 technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Möglichkeiten Rechnung getragen werden. Dieses Ziel wurde fahrzeugseitig im Zuge der Festlegungen zur Fahrzeugertüchtigung der Altbaureihen bestmöglich berücksichtigt. Eine Verpflichtung der S-Bahn auch zum Umbau der in diesem Vertrag eingesetzten Fahrzeuge der BR 481 folgt aus dem genannten Ziel nicht. Wie den Belangen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität für Fahrzeuge der BR 481 Rechnung getragen werden soll, wird im Zuge der Fahrzeuganforderungen eines zweiten Interimsvertrages geregelt.

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.

Auch für die Leistungen auf den Teilnetzen Nord/Süd und Stadtbahn ist eine wettbewerbliche Vergabe geplant. Da auch für diese Leistungen – im Zeitraum zwischen dem 15.12.2017 und der Aufnahme der vollen Betriebsleistung im jeweiligen Wettbewerbsvertrag (Interimsphase) – nur die S-Bahn über einsatzfähige Fahrzeuge verfügt, besteht auch für diese Verkehre der Bedarf, für die Interimsphase einen Vertrag mit der S-Bahn im Wege der Direktvergabe zu schließen, bis eine Betriebsaufnahme der im Wettbewerb vergebenen Verträge möglich ist (Interimsvertrag II). Verschiedene Querschnittsleistungen des S-Bahn-Verkehrs sind für beide Interimsverträge zu erbringen. Bestimmte Querschnittsleistungen sind – auch soweit sie sich auf Verkehrsleistungen nach dem Interimsvertrag I beziehen – nicht mit dem hier vorliegenden Interimsvertrag I, sondern erst über den Interimsvertrag II zu regeln und zu vergüten. Die wesentlichen Eckpunkte dieser im Interimsvertrag II zu regelnden Querschnittsleistungen werden in der **Anlage E** beschrieben.

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 Ertüchtigung der Fahrzeuge der Altbaureihen.....	8
§ 4 Grundsätze der Zusammenarbeit.....	24
§ 5 Einhaltung sozialer Verpflichtungen	29
§ 6 Qualitätsanforderungen Umwelt.....	30
§ 7 Haftung der Aufgabenträger.....	30
Abschnitt 2 Tarif, Einnahmenaufteilung und Vertrieb	31
§ 8 Tarif	31
§ 9 Einnahmenaufteilung	33
§ 10 Vertrieb	36
Abschnitt 3 Verkehrsleistungen und Nebenleistungen	37
Unterabschnitt 3.1 Leistungspflichten	37
§ 11 Verkehrsangebot.....	37
§ 12 Infrastruktur.....	40
§ 13 Fahrplan.....	45
§ 14 Qualität, Sicherheit, Service, Fahrausweiskontrollen.....	52
§ 15 Marketing	52
§ 16 Fahrgastinformation	53
§ 17 Fahrgastrechte.....	54
§ 18 Nebenpflichten	55
§ 19 Berichte.....	56
§ 20 Nachbesserungspflicht bei Leistungsmängeln	58
Unterabschnitt 3.2 Vergütung, Leistungsstörungen, Vertragsstrafen	61
§ 21 Preisprüfung	61
§ 22 Ex ante Überkompensationskontrolle.....	61
§ 23 Ex post Überkompensationskontrolle	61
§ 24 Grundsätze der Finanzierung.....	64
§ 25 Vergütung des Ersatzverkehrs	66
§ 26 Festlegung der abzuziehenden Einnahmen	66
§ 27 Infrastrukturkosten	68

§ 28 Abzüge wegen nicht vertragsgerechter Leistung.....	68
§ 29 Vertragsstrafen	71
Abschnitt 4 Zahlungsmodalitäten.....	72
§ 30 Grobprüfung der Daten und Berichte der S-Bahn.....	72
§ 31 Abschlagszahlungen.....	72
§ 32 Jahresschlussrechnung	76
Abschnitt 5 Laufzeit, Beendigung und abschließende Regelungen.....	80
§ 33 Wandlungsklausel.....	80
§ 34 Laufzeit, Inkrafttreten und Kündigung.....	80
§ 35 Schlussbestimmungen	81
§ 36 Vertragsbestandteile	82

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 S41, S42, S46, S47 und S8 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) auf der einen Seite sowie die Bemessung der dafür von den Aufgabenträgern zu leistenden finanziellen Beiträge auf der anderen Seite. Damit die S-Bahn die Verkehrsleistungen erbringen kann, sind die Fahrzeuge der Altbaureihen zu ertüchtigen. Der Vertrag regelt deshalb auch die Ertüchtigung der Altbaureihen und die Finanzierung des Ertüchtigungsaufwandes durch die Aufgabenträger.
- (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.

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:

BR: Baureihe

CG: Controlling Gruppe

EAV: Einnahmenaufteilungsvertrag

EIU: Eisenbahninfrastrukturunternehmen

GV: Grundvergütung

HER: Hermannstraße

HVZ: Hauptverkehrszeit

INBP: Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe

NV: Nachtverkehr

NVZ: Nebenverkehrszeit

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr

SPF: Spindlersfeld

SPNV: Schienenpersonennahverkehr

SW: Schöneweide

SVZ: Schwachverkehrszeit

VZkm: Viertelzugkilometer

Zkm: Zugkilometer

§ 3 Ertüchtigung der Fahrzeuge der Altbaureihen

- (1) Als Voraussetzung zur Erfüllung der beauftragten Interimsverkehre schuldet die S-Bahn die ordnungsgemäße Durchführung der im Rahmen der nachfolgenden Regelungen als erforderlich festgelegten Ertüchtigungsmaßnahmen an den Fahrzeugen der Altbaureihen. Es handelt sich dabei um 80 Viertelzüge (Zwei-Wagen-Einheiten) der BR 485 sowie 70 Viertelzüge (Zwei-Wagen-Einheiten) der BR 480. Als Ertüchtigungsmaßnahmen im Sinne dieses Vertrages gelten dabei zum einen Maßnahmen an den Fahrzeugen, die allein deshalb erforderlich werden, weil die Fahrzeuge für die Leistung ab dem 15.12.2017 zum Einsatz gebracht werden müssen. Darüber hinaus werden Maßnahmen als Ertüchtigungsmaßnahmen anerkannt, soweit sie in einem besonderen Maße erfolgen, weil die Fahrzeuge über den 14.12.2017 hinaus eingesetzt werden sollen. Die Ausgestaltung einer Ertüchtigungsmaßnahme ist dann ordnungsgemäß, wenn sie den hierzu vertraglich vereinbarten Anforderungen entspricht oder, soweit keine vertraglich vereinbarten Anforderungen bestehen, im Rahmen eines Bestimmungsrechts der S-Bahn nach billigem Ermessen erfolgt ist. Die Durchführung der Ertüchtigungsmaßnahmen ist ordnungsgemäß, wenn sie sach- und fachgerecht ist, wobei der S-Bahn ein Bestimmungsrecht nach billigem Ermessen zwischen verschiedenen Möglichkeiten der Durchführung zukommt.
- (2) Die von den Vertragspartnern gemeinschaftlich als erforderlich festgelegten Ertüchtigungsmaßnahmen, ihre geschätzten Kosten und der Zeitplan zu ihrer Durchführung sind in **Anlage EM 1** aufgeführt. Die **Anlage EM 1** kann in dem in diesem § 3 beschriebenen Verfahren in den folgenden Fällen während der Vertragslaufzeit durch die von den Vertragsparteien eingesetzte Controlling-Gruppe (CG) fortgeschrieben werden:
1. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) oder eine andere zuständige Behörde ordnet zur Gewährleistung des sicheren Eisenbahnbetriebs, insbesondere nach § 4 Abs. 1, 2 AEG, vor oder auch nach dem 14.12.2017 allein wegen des Einsatzes der Fahrzeuge über den 14.12.2017 hinaus bestimmte von **Anlage EM 1** nicht oder nicht vollständig umfasste Ertüchtigungsmaßnahmen an den Fahrzeugen an oder trifft Anordnungen, die auch über den 14.12.2017 hinaus Verpflichtungen der S-Bahn zur Folge haben, sofern die Nichtbefolgung derartiger Anordnungen zur Stilllegung der Fahrzeuge führen kann.
 2. Gleiches gilt für eine Anordnung des EBA oder einer anderen zuständigen Behörde im Sinne der Ziffer 1, die eine nur eingeschränkte Nutzbarkeit der Fahrzeuge zur Folge hätte.
 3. Die S-Bahn sagt gegenüber dem EBA oder einer anderen zuständigen Behörde im Rahmen einer Selbstverpflichtung zur Abwendung einer Anordnung des EBA oder einer anderen zuständigen Behörde im Sinne der Ziffern 1 oder 2 mit Zustimmung der Aufgabenträger bestimmte Ertüchtigungsmaßnahmen zu.
 4. Nach Vertragsschluss veröffentlichte Anforderungen der Infrastrukturbetreiber setzen eine von **Anlage EM 1** nicht oder nicht vollständig umfasste Ertüchtigungsmaßnahme an den Fahrzeugen zum Einsatz über den 14.12.2017 hinaus voraus, um das vertraglich vereinbarte Verkehrsangebot erbringen zu können.

5. Aufgabenträger und S-Bahn einigen sich nach den Modalitäten dieses § 3 auf eine Änderung der **Anlage EM 1** (Ergänzung, Austausch oder Entfall von Maßnahmen, Konkretisierung von Maßnahmen, Anpassung der Kostenschätzung oder des Zeitplans) aus anderen Gründen.

Die Vertragspartner können die **Anlagen EM 1 und EM 2** auch anderweitig einvernehmlich ändern.

- (3) Die Durchführung der Ertüchtigungsmaßnahmen obliegt der S-Bahn. Die Vertragspartner gehen davon aus, dass die in **Anlage EM 1** aufgeführten Ertüchtigungsmaßnahmen, soweit zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses erkennbar, abschließend und vollständig sind. Soll gemäß Abs. 2 von den in **Anlage EM 1** festgelegten Ertüchtigungsmaßnahmen oder von dem Zeitplan ihrer Umsetzung abgewichen werden oder zeichnet sich ab, dass eine Anpassung der Kostenschätzung erforderlich wird, wird die von den Vertragspartnern eingesetzte CG hiermit befasst.

Die CG hat des Weiteren die Aufgabe, die in **Anlage EM 1** vorgesehenen Maßnahmen durch Fortschreibung der **Anlage EM 1** zu konkretisieren, soweit in der Anlage ein entsprechender Konkretisierungsbedarf festgelegt ist oder die S-Bahn die Ausgestaltung von Ertüchtigungsmaßnahmen in die CG einbringt. Die S-Bahn informiert auf den Sitzungen der CG über den aktuellen Stand der Ertüchtigungsmaßnahmen und evtl. auftretende Probleme.

Soweit in der jeweils aktuellen **Anlage EM 1** keine Konkretisierung der vorgesehenen Maßnahmen festgelegt ist, sowie über diese Konkretisierungen hinausgehend, hat die S-Bahn für die Ausgestaltung der Ertüchtigungsmaßnahmen und deren Durchführung ein Bestimmungsrecht nach billigem Ermessen. Die Ausübung dieses Bestimmungsrechts durch die S-Bahn ist nur dann fehlerhaft, wenn sie zum Zeitpunkt der Festlegung und Durchführung der betreffenden Ertüchtigungsmaßnahmen fachlich unvertretbar war.

Eine fachliche Unvertretbarkeit liegt insbesondere dann nicht vor, wenn die beabsichtigte Ausgestaltung der Ertüchtigungsmaßnahmen zuvor der CG nach Maßgabe dieses § 3 vorgestellt wurde und die CG die Ausgestaltung der betreffenden Ertüchtigungsmaßnahmen beschließt. Beschließt die CG die Ausgestaltung von Ertüchtigungsmaßnahmen ganz oder teilweise nicht, ist auf Verlangen der S-Bahn oder der Aufgabenträger, dem sich der jeweils andere Vertragspartner nicht verschließen kann, ein gemeinsam auszuwählender Sachverständiger zu beauftragen, der dann zu prüfen hat, ob die ganz oder teilweise nicht beschlossene Ausgestaltung der Ertüchtigungsmaßnahme fachlich vertretbar ist. Können sich die Vertragspartner nicht innerhalb von 14 Tagen auf die Beauftragung eines Sachverständigen einigen, haben beide Vertragspartner das Recht, den Präsidenten der IHK Berlin um die Benennung des Sachverständigen zu bitten. Die Kosten der Beauftragung des Sachverständigen tragen die Vertragspartner zu gleichen Teilen. Das Ergebnis der Prüfung des Sachverständigen ist für die Vertragspartner bindend. Kommt es zu keiner Beauftragung eines Sachverständigen, verbleibt es bei dem Bestimmungsrecht der S-Bahn nach billigem Ermessen.

- (4) Die CG besteht in den Arbeitssitzungen aus maximal acht Mitgliedern und ist hälftig durch die S-Bahn einerseits und die Aufgabenträger andererseits besetzt. Jeder Vertragspartner benennt dem anderen Vertragspartner die ihm zugeordneten Mitglieder der CG. Dabei können auch externe Dritte benannt werden. Die S-Bahn auf der einen Seite und die Aufgabenträger auf der anderen Seite haben jeweils das Recht, auf eigene Kosten ergänzend externe Gutachter zu einer Arbeitssitzung hinzuzuziehen.
- (5) Die CG trifft sich auf Einladung der S-Bahn in regelmäßigen Abständen; mindestens jedoch einmal pro Quartal. Der mit einer Vorlauffrist von mindestens drei Wochen zu versendenden Einladung sind eine vorabgestimmte Tagesordnung sowie vorbereitende Unterlagen beizufügen. Aus diesen hat insbesondere hervorzugehen, inwieweit die **Anlage EM 1** fortgeschrieben werden soll.

Liegt nach Einschätzung eines Vertragspartners ein entsprechender Bedarf vor, kann auch kurzfristig zu einem weiteren Termin eingeladen werden. Der Vertragspartner hat in diesem Fall den jeweils anderen Vertragspartner mit einer Vorlauffrist von mindestens 10 Arbeitstagen und unter Beifügung der Tagesordnung einschließlich vorbereitender Unterlagen mit dem Inhalt gemäß Satz 2 und 3 dieses Absatzes zu einem Termin einzuladen.

Bei ordnungsgemäßer Einladung sind die Mitglieder der CG zur Teilnahme oder zur Entsendung eines Vertreters zu der jeweiligen Sitzung verpflichtet. Alle Sitzungen der CG werden durch die S-Bahn vorbereitet, geleitet und live protokolliert.

- (6) Eine Fortschreibung der **Anlage EM 1** kann nur einstimmig in der CG erfolgen. Die Fortschreibung der **Anlage EM 1** wird im Protokoll der jeweiligen Sitzung festgehalten. Es erfolgt live eine Aktualisierung der **Anlage EM 1** auf Basis der Vorbereitungsunterlagen. Protokoll und Aktualisierung der **Anlage EM 1** sind von allen anwesenden Mitgliedern der CG, mindestens aber von jeweils einem Vertreter jedes Vertragspartners, zu unterzeichnen. Die fortgeschriebene **Anlage EM 1** geht dem Protokoll vor.
- (7) Der Austausch von Vorschlägen zur Fortschreibung der **Anlage EM 1** kann auch im schriftlichen oder elektronischen Verfahren, zum Beispiel durch Austausch von E-Mails zwischen den Vertragspartnern, erfolgen. Besteht Einvernehmen, dass die **Anlage EM 1** auf diesem Weg fortgeschrieben werden soll, erstellt die S-Bahn eine entsprechend veränderte **Anlage EM 1** und übersendet diese den Aufgabenträgern. Sofern nicht binnen 6 Arbeitstagen Widerspruch erhoben wird, gilt die **Anlage EM 1** in der fortgeschriebenen Form als einvernehmlich beschlossen. Sie ist in der nächsten Sitzung der CG von allen anwesenden Mitgliedern der CG, mindestens aber von jeweils einem Vertreter jedes Vertragspartners, zu unterzeichnen.
- (8) Die Beteiligung der Aufgabenträger an den Entscheidungen der CG lässt die Verantwortlichkeit der S-Bahn hinsichtlich der Instandhaltung im Übrigen sowie die Sicherheitsverantwortung der Eisenbahnen gemäß § 4 AEG unberührt.
- (9) Sofern sich die Vertreter der S-Bahn und die Vertreter der Aufgabenträger in der CG nicht auf die Fortschreibung der **Anlage EM 1** nach Maßgabe von Abs. 2 und Abs. 3 einigen können, finden - mit Ausnahme des in Abs. 3 Unterabsatz 4 gesondert geregelten Falls - folgende Schritte statt:

- a) Handelt es sich bei der Konkretisierung der Ertüchtigungsmaßnahme oder der zeitlichen Planung ihrer Durchführung oder der Ergänzung oder dem Austausch der Ertüchtigungsmaßnahme um einen Vorschlag der S-Bahn-Vertreter in der CG, dem die Aufgabenträgervertreter in der CG nicht zustimmen, wird die S-Bahn die Erforderlichkeit und Angemessenheit ihres Vorschlags binnen 14 Tagen nach der Sitzung der CG weiter begründen. Stimmen die Aufgabenträger der Maßnahme oder dem Zeitplan weiterhin nicht zu, werden sie die Ablehnung binnen 21 Tagen nach Zugang der weiteren Begründung durch die S-Bahn prüffähig begründen. Die Aufgabenträgervertreter können darüber hinaus einen Alternativvorschlag unterbreiten. Die S-Bahn-Vertreter werden diesen binnen 14 Tagen nach Zugang prüfen. Auf § 4 Abs. 4 wird verwiesen.

Kommt es zu keiner Einigung, werden der ursprüngliche Vorschlag der S-Bahn und der zugrunde liegende Sachverhalt von der S-Bahn nicht in **Anlage EM 1**, sondern in **Anlage EM 2** dokumentiert und den Aufgabenträgern zugeleitet. In **Anlage EM 2** werden Ertüchtigungsmaßnahmen etc. aufgenommen, die von einem Vertragspartner vorgeschlagen wurden, über die aber keine Einigung erzielt werden konnte. Sofern die Aufgabenträger nicht binnen 6 Tagen gegen die fortgeschriebene **Anlage EM 2** Widerspruch erheben, gilt die **Anlage EM 2** in der fortgeschriebenen Form als einvernehmlich beschlossen. Sie ist in der nächsten Sitzung der CG von allen anwesenden Mitgliedern der CG, mindestens aber von jeweils einem Vertreter jedes Vertragspartners, zu unterzeichnen. Sofern ein Widerspruch erfolgt, hat unverzüglich, längstens jedoch binnen 4 Wochen, innerhalb der CG eine Klärung der Formulierung bzw. Aufnahme des Vorschlags in seiner Gesamtheit oder in Teilen in **Anlage EM 1 oder EM 2** zu erfolgen; andernfalls wird die Maßnahme/ der Zeitplan, so wie von der S-Bahn vorgeschlagen, in **Anlage EM 2** aufgenommen.

Die Aufgabenträger sind berechtigt, eine Stellungnahme zu dieser Eintragung in die **Anlage EM 2** einzufügen, aus der auch hervorgehen kann, dass sie mit einem Vorschlag der S-Bahn teilweise einverstanden sind und der Umsetzung insoweit zustimmen. Dieser Teil ist dann in **Anlage EM 1** aufzunehmen. Auch in diesem Fall sind die fortgeschriebenen **Anlagen EM 1 und EM 2** von allen anwesenden Mitgliedern der CG, mindestens aber von jeweils einem Vertreter jedes Vertragspartners, in der nächsten Sitzung der CG zu unterzeichnen.

Sollten die Aufgabenträger einen Alternativvorschlag unterbreitet haben, können diese in Abweichung von Abs. 6 die Umsetzung ihres Alternativvorschlages verlangen. Der Alternativvorschlag der Aufgabenträger wird in diesem Fall in die **Anlage EM 1** aufgenommen. Auch in diesem Fall ist die fortgeschriebene **Anlage EM 1** von allen anwesenden Mitgliedern der CG, mindestens aber von jeweils einem Vertreter jedes Vertragspartners, in der nächsten Sitzung der CG zu unterzeichnen.

Sofern die Ablehnung des Vorschlags der S-Bahn oder die Umsetzung des Alternativvorschlages der Aufgabenträger dazu führt, dass das EBA oder eine andere zuständige Behörde den Einsatz der Fahrzeuge untersagt oder nur noch mit Auflagen zulässt oder die Fahrzeuge wegen der Nichtdurchführung des Vorschlags der S-Bahn nur noch eingeschränkt für den Verkehrsbetrieb zur Verfügung stehen, wird die S-Bahn für den Zeitraum, in dem die Fahrzeuge aus diesem Grund nicht oder nur eingeschränkt für den Verkehrsbetrieb zur

Verfügung stehen, von allen hieraus resultierenden Minderungen und allen hieraus resultierenden Abzügen für unterbleibende vertraglich geschuldete Verkehrsleistungen freigestellt und so vergütet, als ob die während der mangelnden oder eingeschränkten Fahrbereitschaft von der S-Bahn geschuldeten Fahrzeuge uneingeschränkt zur Verfügung stünden und die vertraglich geschuldete Leistung insoweit erbracht würde. Die S-Bahn hat sich jedoch etwaige Einsparungen anrechnen zu lassen. Sie ist zudem zur weitest gehenden Minderung ihrer Aufwendungen verpflichtet und muss sich dasjenige anrechnen lassen, was sie unter Verstoß gegen diese Minderungspflicht nicht erspart oder durch eine anderweitige Verwendung ihrer Betriebsmittel oder ihres Personals erwirbt oder böswillig zu erwerben unterlässt. 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. § 11 Abs. 5 und Abs. 6 gelten ansonsten entsprechend.

Die S-Bahn ist zudem auf Wunsch der Aufgabenträger zur unverzüglichen Umsetzung der ursprünglich von ihr vorgeschlagenen und in **Anlage EM 2** aufgenommenen Ertüchtigungsmaßnahme verpflichtet.

Soweit wegen der Ablehnung des Vorschlags der S-Bahn oder der Umsetzung des Alternativvorschlags der Aufgabenträger nach Anordnung des EBA oder einer anderen zuständigen Behörde oder zur einvernehmlichen Abwendung einer solchen Anordnung eine andere, nicht in **Anlage EM 2** aufgeführte, Ertüchtigungsmaßnahme erforderlich wird, wird die S-Bahn für den Zeitraum, in dem die Fahrzeuge aus diesem Grund nicht oder nur eingeschränkt für den Verkehrsbetrieb zur Verfügung stehen, ebenfalls von allen hieraus resultierenden Minderungen und allen hieraus resultierenden Abzügen für unterbleibende vertraglich geschuldete Verkehrsleistungen freigestellt und so vergütet, als ob die während der mangelnden oder eingeschränkten Fahrbereitschaft von der S-Bahn geschuldeten Fahrzeuge uneingeschränkt zur Verfügung stünden und die vertraglich geschuldete Leistung insoweit erbracht würde. Die letzten vier Sätze des vorvorstehenden Unterabsatzes gelten entsprechend.

Die Festlegung der im vorstehenden Unterabsatz angesprochenen Ertüchtigungsmaßnahme erfolgt nach Abs. 6 oder nach den Modalitäten dieses Absatzes. Sollten die Aufgabenträger nicht ihrerseits einen Vorschlag für eine Ertüchtigungsmaßnahme im Sinne des vorstehenden Unterabsatzes erstellen, ist die S-Bahn auf Aufforderung der Aufgabenträger dazu verpflichtet, einen entsprechenden Vorschlag unverzüglich zu unterbreiten.

- b) Ein Vorschlag zur Konkretisierung einer Ertüchtigungsmaßnahme oder der zeitlichen Planung ihrer Durchführung oder zur Ergänzung oder zum Austausch einer Ertüchtigungsmaßnahme kann auch von den Aufgabenträgervertretern in der CG kommen. Auf § 4 Abs. 4 wird verwiesen. Sofern die Aufgabenträgervertreter in der CG einen Vorschlag unterbreiten, dem die S-Bahn-Vertreter nicht zustimmen, müssen die Aufgabenträgervertreter die Erforderlichkeit und Angemessenheit ihres Vorschlags binnen 14 Tagen nach der Sitzung der CG weiter begründen. Stimmen die S-Bahn-Vertreter der Maßnahme oder dem Zeitplan weiterhin nicht zu, werden die S-Bahn-Vertreter binnen 21 Tagen nach Zugang der weiteren Begründung durch die Aufgabenträger die Ablehnung prüffähig begründen. Sie können auch einen Alternativvorschlag machen, den die Aufgabenträgervertreter binnen weiteren 21 Tagen nach Zugang prüfen.

Kommt es nicht zu einer Einigung, werden die Maßnahme oder der Vorschlag zur Veränderung des Zeitplans und der zugrunde liegende Sachverhalt von den Aufgabenträgern in **Anlage EM 2** aufgenommen und der S-Bahn zugeleitet. Sofern die S-Bahn nicht binnen 6 Tagen gegen die fortgeschriebene **Anlage EM 2** Widerspruch erhebt, gilt die **Anlage EM 2** in der fortgeschriebenen Form als einvernehmlich beschlossen. Sie ist in der nächsten Sitzung der CG von allen anwesenden Mitgliedern der CG, mindestens aber von jeweils einem Vertreter jedes Vertragspartners, zu unterzeichnen. Sofern ein Widerspruch erfolgt, hat unverzüglich, längstens aber binnen 4 Wochen, innerhalb der CG eine Klärung der Formulierung bzw. Aufnahme des Vorschlags in seiner Gesamtheit oder in Teilen in **Anlage EM 1 oder EM 2** zu erfolgen; andernfalls wird die Maßnahme oder der Zeitplan, so wie von den Aufgabenträgern vorgeschlagen, in **Anlage EM 2** aufgenommen.

Die S-Bahn ist berechtigt, eine Stellungnahme zu dieser Eintragung in die **Anlage EM 2** einzufügen, aus der auch hervorgehen kann, dass sie mit einem Vorschlag der Aufgabenträger teilweise einverstanden ist und diesen insoweit umsetzen wird. Dieser Teil ist dann in die **Anlage EM 1** aufzunehmen. Auch in diesem Fall sind die fortgeschriebenen **Anlagen EM 1 und EM 2** von allen anwesenden Mitgliedern der CG, mindestens aber von jeweils einem Vertreter jedes Vertragspartners, in der nächsten Sitzung der CG zu unterzeichnen.

Sofern die Nichtdurchführung des Vorschlags der Aufgabenträger dazu führt, dass das EBA oder eine andere zuständige Behörde den Einsatz der Fahrzeuge untersagt oder nur noch mit Auflagen zulässt oder die Fahrzeuge wegen der Nichtdurchführung des Vorschlags der Aufgabenträger nur eingeschränkt für den Verkehrsbetrieb zur Verfügung stehen, ist die S-Bahn zur unverzüglichen Umsetzung der ursprünglich von den Aufgabenträgern vorgeschlagenen und in **Anlage EM 2** aufgenommenen Ertüchtigungsmaßnahme auf eigene Kosten verpflichtet.

Soweit wegen der Ablehnung des Vorschlags der Aufgabenträger nach Anordnung des EBA oder einer anderen zuständigen Behörde oder zur einvernehmlichen Abwendung einer solchen Anordnung eine andere, nicht in **Anlage EM 2** aufgeführte, Ertüchtigungsmaßnahme erforderlich wird, ist die S-Bahn auch zur unverzüglichen Umsetzung dieser Ertüchtigungsmaßnahme auf eigene Kosten verpflichtet.

Die Festlegung der im vorstehenden Unterabsatz angesprochenen Ertüchtigungsmaßnahme erfolgt nach Abs. 6 oder nach den Modalitäten dieses Absatzes. Sollten die Aufgabenträger nicht ihrerseits einen Vorschlag für eine Ertüchtigungsmaßnahme im Sinne des vorangegangenen Unterabsatzes erstellen, ist die S-Bahn auf Aufforderung der Aufgabenträger dazu verpflichtet, einen entsprechenden Vorschlag unverzüglich zu unterbreiten.

- (10) Die Aufgabenträger erstatten der S-Bahn die mit der Übernahme der für die in **Anlage EM 1** und ihren Fortschreibungen aufgeführten Ertüchtigungsmaßnahmen entstehenden, dem Gebot der Wirtschaftlichkeit entsprechenden Kosten. Die Kosten der Ertüchtigungsmaßnahmen werden seitens der S-Bahn je Viertelzug in Rechnung gestellt und seitens der S-Bahn gegenüber den Aufgabenträgern quartalsweise abgerechnet; erstmalig für die bereits durchgeführten Maßnahmen unmittelbar nach Vertragsabschluss. Dabei erfolgt die Abrechnung nach den Modalitäten der **Anlage EM 3**, die das Gebot der Wirtschaftlichkeit insoweit abschließend konkretisiert. Die Erstattung der Kosten der Ertüchtigungsmaßnahmen ist Bestandteil der Vergütung gemäß § 24. Sie erfolgt unter Beachtung von Ziff. 4 des Anhangs zur VO 1370/2007.

Die S-Bahn ist zur Rückerstattung der von den Aufgabenträgern erstatteten Kosten verpflichtet, soweit die Ertüchtigung der Fahrzeuge mangels ordnungsgemäßer Umsetzung (Ausgestaltung und Durchführung) einer in **Anlage EM 1** aufgeführten Ertüchtigungsmaßnahme auch nach zweimaliger Nachbesserung durch die S-Bahn erfolglos bleibt und die Fahrzeuge deshalb nicht oder nur eingeschränkt eingesetzt werden können. Gleiches gilt, wenn die S-Bahn eine Ertüchtigungsmaßnahme auch nach zweimaliger Aufforderung der Aufgabenträger nicht durchgeführt hat und die Fahrzeuge deshalb nicht oder nur eingeschränkt eingesetzt werden können. Weitere Einzelheiten sind im Folgenden unter lit. a) geregelt.

Eine Rückerstattung der von den Aufgabenträgern erstatteten Kosten für die Ertüchtigungsmaßnahmen erfolgt ebenfalls, wenn die ordnungsgemäß ertüchtigten Fahrzeuge wegen einer nicht ordnungsgemäßen Instandhaltung oder wegen des Unterbleibens einer Instandhaltungsmaßnahme durch die S-Bahn auch nach zweimaliger Nachbesserung durch die S-Bahn nicht oder nur eingeschränkt für die Interimsverkehre eingesetzt werden können. Weitere Einzelheiten sind im Folgenden unter lit. b) geregelt.

- a) Mit Blick auf nicht oder nicht ordnungsgemäß durchgeführte Ertüchtigungsmaßnahmen nach **Anlage EM 1** und ihrer Fortschreibungen vereinbaren die Vertragspartner folgendes:
1. Soweit eine Ertüchtigungsmaßnahme nach **Anlage EM 1** oder ihrer Fortschreibungen von der S-Bahn entgegen den in diesem Vertrag getroffenen Regelungen nicht fristgemäß durchgeführt wird, ist die S-Bahn verpflichtet, diese innerhalb einer von den Aufgabenträgern zu setzenden angemessenen Nachfrist nachzuholen. Die Kosten für die nachgeholte Ertüchtigungsmaßnahme werden unbeschadet der nachfolgenden Ziffer 2 entsprechend der Regelungen dieses Vertrages von den Aufgabenträgern erstattet.
 2. Eine Rückerstattung der von den Aufgabenträgern erstatteten Kosten für Ertüchtigungsmaßnahmen erfolgt, wenn die Aufgabenträger nachweisen, dass eine Ertüchtigungsmaßnahme nicht oder nicht fristgemäß durchgeführt und auch nicht im Sinne der Ziffer 1 innerhalb der gesetzten angemessenen Nachfrist nachgeholt wurde und die betroffenen Fahrzeuge nicht oder nur eingeschränkt eingesetzt werden können. Der Nachweis einer Kausalität zwischen der mangelnden Einsetzbarkeit der Fahrzeuge und der nicht fristgemäß durchgeführten und auch nicht nachgeholten Ertüchtigungsmaßnahme obliegt den Aufgabenträgern nicht. Der S-Bahn bleibt es unbenommen, den Nachweis der fehlenden Kausalität zu führen. Die Höhe des zurückzuerstattenden Betrages richtet sich in entsprechender Anwendung nach § 638 Abs. 3 BGB, wobei insbesondere die verbleibende Vertragslaufzeit, das Ausmaß der Einwirkung der

nicht oder nicht fristgemäß durchgeführten und auch nicht nachgeholten Ertüchtigungsmaßnahme auf die Einschränkung und das Ausmaß der Einschränkung Berücksichtigung finden. Ein Anspruch der Aufgabenträger auf Rückerstattung der Fahrzeugertüchtigungskosten kann allein mit dem Anspruch der S-Bahn auf Erstattung der Kosten der Fahrzeugertüchtigung nach dem ersten Unterabsatz dieses Absatzes aufgerechnet werden. Eine Aufrechnung oder Verrechnung mit anderen Ansprüchen der S-Bahn gegenüber den Aufgabenträgern aus diesem Vertrag sowie mit Ansprüchen aus anderen Verträgen ist unzulässig.

3. Die S-Bahn hat die Ertüchtigungsmaßnahmen gemäß **Anlage EM 1** und ihren Fortschreibungen ordnungsgemäß auszugestalten und durchzuführen. Sie wird die Durchführung der Maßnahmen in fachlich vertretbarer Weise organisieren, die Organisation bei der Durchführung der Ertüchtigungsmaßnahmen einhalten, die Ausgestaltung und Durchführung der Ertüchtigungsmaßnahmen nachvollziehbar dokumentieren, die Qualität der durchgeführten Ertüchtigungsmaßnahmen intern prüfen und das Ergebnis der internen Qualitätsprüfungen ebenfalls dokumentieren. Die Aufgabenträger haben unabhängig davon das Recht, die Durchführung der Ertüchtigungsmaßnahmen selbst zu kontrollieren. Sie können zur Kontrolle auch Sachverständige einsetzen. Die S-Bahn ist auf Anforderung der Aufgabenträger zur vollständigen Darstellung von Arbeitsabläufen sowie den Einzelheiten der Qualitätsprüfungen in der Werkstatt sowie deren Ergebnissen verpflichtet. Die Aufgabenträger werden die S-Bahn unverzüglich auf von ihnen erkannte Dokumentationsdefizite und sonstige Mängel hinweisen.

Sofern Fahrzeuge der Altbaureihen nicht oder nur eingeschränkt einsetzbar sind, klärt die S-Bahn, ggf. durch Einschaltung von Sachverständigen, unverzüglich die Ursachen auf. Auch die Aufgabenträger können in diesem Fall Sachverständige einschalten. Jeder Vertragspartner zahlt die von ihm eingesetzten Sachverständigen selbst.

Sind die Vertragspartner uneins über die Frage, ob eine Ertüchtigungsmaßnahme ordnungsgemäß durchgeführt wurde, hat die S-Bahn den Nachweis zu führen, dass sie die Ertüchtigungsmaßnahme in fachlich vertretbarer Weise organisiert hat und die Organisation bei der Durchführung der Ertüchtigungsmaßnahme eingehalten wurde. Des Weiteren muss die S-Bahn nachweisen, dass sie das ihr zukommende Bestimmungsrecht nach billigem Ermessen bei der Ausgestaltung und Durchführung der Ertüchtigungsmaßnahme in fachlich vertretbarer Weise ausgeübt hat. Etwaige Dokumentationsmängel gehen zu Lasten der S-Bahn. Weitere Nachweispflichten der S-Bahn, insbesondere in Bezug auf die konkrete Durchführung einzelner Arbeitsschritte bei der Ertüchtigung des jeweiligen Fahrzeugs, bestehen nicht. Der S-Bahn bleibt es allerdings unbenommen, den Nachweis zu führen, dass eine möglicherweise fachlich nicht vertretbare Ausgestaltung und Durchführung der Ertüchtigungsmaßnahmen nicht ursächlich dafür war, dass die Fahrzeuge nicht oder nur eingeschränkt eingesetzt werden können. Gelingen der S-Bahn die eben angesprochenen Nachweise obliegt den Aufgabenträgern der Nachweis, dass die einzelnen Arbeitsschritte bei der Ertüchtigung des jeweiligen Fahrzeugs nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden und die nicht bestehende oder eingeschränkte Einsetzbarkeit der Fahrzeuge daraus resultiert.

4. Sind die Vertragspartner auf der Grundlage der Ursachenaufklärung nach Ziffer 3 Unterabsatz 2 weiterhin uneins über die Frage, ob eine Ertüchtigungsmaßnahme ordnungsgemäß durchgeführt wurde, ist ein gemeinsam auszuwählender Sachverständiger zu beauftragen. Sind die Vertragspartner uneins über die Frage, ob die Ursache der fehlenden oder eingeschränkten Einsetzbarkeit der Fahrzeuge der Altbaureihen zusätzlich in einer nicht ordnungsgemäßen Instandhaltung der Fahrzeuge der Altbaureihen liegt, hat der nach diesem Unterabsatz ausgewählte Sachverständige auch diesbezüglich die nach lit. b) Ziffer 4 dieses Absatzes vorgesehenen Feststellungen und Festhaltungen zu treffen. Die Kosten der Beauftragung des Sachverständigen tragen die Vertragspartner zu gleichen Teilen. Können sich die Vertragspartner nicht innerhalb von 14 Tagen auf die Beauftragung eines Sachverständigen einigen, haben beide Vertragspartner das Recht, den Präsidenten der IHK Berlin um die Benennung des Sachverständigen zu bitten.

Der Sachverständige hat Sachverhaltsfeststellungen darüber zu treffen, wegen welcher technischer Ursachen Fahrzeuge der Altbaureihen nicht oder nur eingeschränkt einsetzbar sind. Soweit möglich hat der Sachverständige auch Sachverhaltsfeststellungen dazu zu treffen, ob die mangelhafte Funktionsfähigkeit einer Komponente oder mehrerer Komponenten die technische Ursache ist.

Der Sachverständige hat des Weiteren Sachverhaltsfeststellungen dazu zu treffen, welche Ertüchtigungsmaßnahmen nach **Anlage EM 1** bis zu seiner Befassung an den Fahrzeugen durchgeführt worden sind. Wenn die mangelhafte Funktionsfähigkeit einer Komponente oder mehrerer Komponenten die technische Ursache ist, sind nur Sachverhaltsfeststellungen zu den bis zu seiner Befassung durchgeführten Ertüchtigungsmaßnahmen nach **Anlage EM 1** an der Komponente/ den Komponenten zu treffen.

Zudem hat der Sachverständige festzuhalten, welche Vorgaben die S-Bahn für die Organisation der Fahrzeugertüchtigung aufgestellt hat, ob diese Vorgaben bei den Ertüchtigungsmaßnahmen nach **Anlage EM 1**, zu denen der Sachverständige nach Unterabsatz 3 Sachverhaltsfeststellungen treffen muss, umgesetzt wurden. Er hat weiterhin festzuhalten, ob die S-Bahn eine Dokumentation der Ausgestaltung und Durchführung der Maßnahmen nach Unterabsatz 3 sowie der Qualitätsprüfungen hinsichtlich dieser Maßnahmen vorgenommen hat und welchen Inhalt die Dokumentation hat. Ebenfalls muss der Sachverständige festhalten, welche Vorgaben der S-Bahn für die Durchführung der zur Umsetzung der Ertüchtigungsmaßnahme nach **Anlage EM 1** vorgesehenen einzelnen Handlungen der eingeschalteten Handwerker existierten und wie diese Vorgaben umgesetzt wurden.

Die Sachverhaltsfeststellungen des Sachverständigen nach den Unterabsätzen 2 und 3 sind für die Vertragspartner bindend. Für die Sachverhaltsfeststellungen nach Unterabsatz 3 gilt dies allerdings nur, sofern der Sachverständige die von der S-Bahn in Schrift- oder Textform gegebenen Informationen bei seinen Sachverhaltsfeststellungen vollumfänglich berücksichtigt. Die übrigen Festhaltungen des Sachverständigen sind für die Vertragspartner nicht verbindlich; sie sollen den Vertragspartnern lediglich eine Grundlage für die Einschätzung zum weiteren Vorgehen und für eine etwaige einvernehmliche Lösung geben.

Die S-Bahn ist verpflichtet, den Sachverständigen bei der Durchführung seiner Prüfung zu unterstützen und insbesondere an der Aufklärung und Dokumentation des Sachverhaltes nach besten Kräften mitzuwirken. Die S-Bahn ist insoweit nicht zu eigenen Ermittlungen, Untersuchungen u. ä. verpflichtet. Sie kann sich auf etwa ihr nicht obliegende Nachweispflichten dem Sachverständigen gegenüber nicht berufen. Eine Begleitung des Sachverständigen durch Vertreter der Aufgabenträger und der S-Bahn ist zulässig.

Der Sachverständige dokumentiert seine Ergebnisse in einem Prüfbericht. Dieser umfasst die Sachverhaltsfeststellungen und die Festhaltungen des Sachverständigen und als Anlage die ihm von der S-Bahn und den Aufgabenträgern übergebenen Dokumente sowie seine anlässlich seiner Begutachtung gefertigten Aufzeichnungen von eingesehenen Dokumenten. Der Prüfbericht nebst Anlagen ist beiden Vertragspartnern zu übergeben. Er kann im Falle einer streitigen Auseinandersetzung von beiden Vertragspartnern zum Zwecke des Urkundsbeweises verwendet werden.

Können sich die Vertragspartner auf der Grundlage der Sachverhaltsfeststellungen und Festhaltungen des Sachverständigen nicht auf eine etwaige Rückerstattung von Fahrzeugertüchtigungskosten verständigen, steht es beiden Vertragspartnern frei, zur Klärung der Frage, ob ein etwaiger Rückerstattungsanspruch besteht, ein Schiedsgerichtsverfahren einzuleiten. Über einen etwaigen Anspruch auf Rückerstattung nach Maßgabe der getroffenen vertraglichen Vereinbarungen wird dann nach der Schiedsgerichtsordnung der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e. V. (DIS) unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges endgültig entschieden. Für das Schiedsgericht sind die in der Ziffer 4. als bindend vereinbarten Sachverhaltsfeststellungen des gemeinsam beauftragten Sachverständigen ebenfalls bindend.

5. Wenn keine Gründe vorliegen, die eine Rückerstattung von Fahrzeugertüchtigungskosten wegen nicht ordnungsgemäßer Umsetzung einer Fahrzeugertüchtigungsmaßnahme rechtfertigen, ist die S-Bahn hierzu nicht verpflichtet. Liegt die Ursache in bislang nicht in **Anlage EM 1** und ihren Fortschreibungen enthaltenen, aber erforderlichen Maßnahmen, gelten die Regelungen zur Fortschreibung der **Anlage EM 1**.
6. Liegen Gründe vor, die prinzipiell eine Rückerstattung von Fahrzeugertüchtigungskosten wegen nicht ordnungsgemäßer Umsetzung einer Fahrzeugertüchtigungsmaßnahme rechtfertigen, ist die S-Bahn zunächst zur Nachbesserung berechtigt und verpflichtet. Soweit die Nachbesserungen erfolglos bleiben, wobei die S-Bahn berechtigt ist, bis zu zweimal je betroffenen Sachverhalt nachzubessern, erfolgt eine Rückerstattung der Fahrzeugertüchtigungskosten. Sätze 4 ff. der Ziffer 2 finden entsprechende Anwendung.

Für die Dauer der Nachbesserungen, auch nicht rückwirkend für den Fall erfolglos gebliebener Nachbesserungen, sowie im Fall erfolgreicher Nachbesserungen ist die S-Bahn nicht zur Rückerstattung der von den Aufgabenträgern erstatteten Kosten verpflichtet.

7. Kommt es durch die Unterlassung einer Ertüchtigungsmaßnahme oder die Durchführung einer Ertüchtigungsmaßnahme dergestalt, dass eine Rückerstattung von Fahrzeugertüchtigungskosten gerechtfertigt ist, bei deren Nachholung bzw. Nachbesserung zu Mehrkosten, kann die S-Bahn die Differenz zu den Kosten einer von vorneherein ordnungsgemäßen Durchführung nicht geltend machen und keine Korrektur oder Ergänzung von **Anlage EM 1** insofern fordern; § 635 Abs. 2 BGB gilt entsprechend.
- b) Mit Blick darauf, dass die ertüchtigten Altbaureihen wegen vermeintlich mangelhafter Instandhaltung durch die S-Bahn nicht oder nur eingeschränkt eingesetzt werden können, vereinbaren die Vertragspartner folgendes:
1. Die S-Bahn ist zu einer ordnungsgemäßen Instandhaltung verpflichtet. Die Instandhaltung ist dann ordnungsgemäß, wenn ihre Ausgestaltung und ihre Durchführung den hierzu vertraglich vereinbarten Anforderungen entsprechen oder sie, soweit dazu keine vertraglich vereinbarten Anforderungen bestehen, im Rahmen des der S-Bahn zukommenden Bestimmungsrechts nach billigem Ermessen fachlich vertretbar sind. Die S-Bahn legt den Aufgabenträgern nach Vertragsabschluss das von ihr vorgesehene Instandhaltungsprogramm für die Fahrzeuge der Altbaureihen zur Prüfung und Zustimmung vor. Entspricht der Prozess zur Erstellung des Instandhaltungsprogramms den Anforderungen der Normen des Gesamtwerkes „Zustand der Eisenbahnfahrzeuge“ nach der DIN 27200 und ist das Programm auch materiell nach den Anforderungen der DIN 27200 (Gesamtwerk) und – soweit vorhanden – unter Berücksichtigung der Herstellervorgaben nach Maßgabe der DIN 27201-1 ausgestaltet und ist es auch fachlich vertretbar, haben die Aufgabenträger dem Instandhaltungsprogramm zuzustimmen. Haben die Aufgabenträger nicht innerhalb von 15 Wochen nach Vorlage des Instandhaltungsprogramms durch die S-Bahn schriftlich widersprochen, gilt die Zustimmung als erteilt; in diesem Fall wird vermutet, dass das Instandhaltungsprogramm den vorgenannten Anforderungen entspricht. Widersprechen die Aufgabenträger fristgerecht dem von der S-Bahn vorgesehenen Instandhaltungsprogramm, werden sie einen gemeinsam auszuwählenden Sachverständigen beauftragen, der zu prüfen hat, ob das von der S-Bahn vorgesehene Instandhaltungsprogramm den in dieser Ziffer 1 geregelten Anforderungen entspricht. Können sich die Vertragspartner nicht innerhalb von 14 Tagen auf die Beauftragung eines Sachverständigen einigen, haben beide Vertragspartner das Recht, den Präsidenten der IHK Berlin um die Benennung des Sachverständigen zu bitten. Die Kosten der Beauftragung des Sachverständigen tragen die Vertragspartner zu gleichen Teilen. Das Ergebnis der Prüfung des Sachverständigen ist für die Vertragspartner bindend. Sollte dieser das von der S-Bahn vorgesehene Instandhaltungsprogramm beanstanden, ist die S-Bahn verpflichtet, dieses nachzubessern, und den Aufgabenträgern erneut zur Prüfung und Zustimmung vorzulegen. Die vorstehenden Regelungen in dieser Ziffer 1 geltend dann entsprechend.

2. Soweit das Instandhaltungsprogramm im Einzelfall für Instandhaltungsmaßnahmen keine Vorgaben beinhaltet oder aber Vorgaben des Instandhaltungsprogramms konkretisierungsbedürftig sind, hat die S-Bahn für die Ausgestaltung der Instandhaltungsmaßnahmen und deren Durchführung ein Bestimmungsrecht nach billigem Ermessen. Die Ausübung dieses Bestimmungsrechts durch die S-Bahn ist nur dann fehlerhaft, wenn die Vorgehensweise zum Zeitpunkt der Festlegung und Durchführung der jeweiligen Instandhaltungsmaßnahme fachlich unvertretbar war.
3. Die S-Bahn hat die Instandhaltungsmaßnahmen nach den Vorgaben der Ziffern 1 und 2 durchzuführen. Sie wird die Durchführung der Maßnahmen in fachlich vertretbarer Weise organisieren und nachvollziehbar dokumentieren, die Organisation bei der Durchführung umsetzen, die Qualität der durchgeführten Maßnahmen intern prüfen und das Ergebnis der internen Qualitätsprüfungen ebenfalls dokumentieren. Die Aufgabenträger haben unabhängig davon das Recht, die Durchführung der Instandhaltung selbst zu kontrollieren. Sie können zur Kontrolle auch Sachverständige einsetzen. Die Aufgabenträger werden die S-Bahn unverzüglich auf von ihnen erkannte Dokumentationsdefizite und sonstige Mängel hinweisen.

Die S-Bahn ist auf Anforderung der Aufgabenträger zur vollständigen Darstellung von Arbeitsabläufen sowie von Einzelheiten der Qualitätsprüfungen in der Werkstatt und deren Ergebnissen verpflichtet.

Sind Fahrzeuge der Altbaureihen nicht oder nur eingeschränkt einsatzfähig und ergeben die Überprüfungen der Aufgabenträger, dass die Instandhaltung aus ihrer Sicht nicht vertragskonform erfolgt ist, teilen sie dies der S-Bahn mit. Die S-Bahn hat den Nachweis zu führen, dass sie die Durchführung der Instandhaltungsmaßnahmen in fachlich vertretbarer Weise organisiert hat und die Organisation bei der Durchführung der Instandhaltungsmaßnahmen eingehalten wurde. Des Weiteren muss die S-Bahn nachweisen, dass sie das ihr zukommende Bestimmungsrecht nach billigem Ermessen bei der Ausgestaltung und Durchführung der Instandhaltungsmaßnahmen in fachlich vertretbarer Weise ausgeübt hat. Etwaige Dokumentationsmängel gehen zu Lasten der S-Bahn. Weitere Nachweispflichten der S-Bahn, insbesondere in Bezug auf die konkrete Durchführung der einzelnen Arbeitsschritte bei der Instandhaltung an dem jeweiligen Fahrzeug, bestehen nicht. Der S-Bahn bleibt es allerdings unbenommen, den Nachweis zu führen, dass die nicht ordnungsgemäße Instandhaltung nicht ursächlich dafür war, dass die Fahrzeuge nicht oder nur eingeschränkt eingesetzt werden können. Gelingen der S-Bahn die eben angesprochenen Nachweise obliegt den Aufgabenträgern der Nachweis, dass die einzelnen Arbeitsschritte bei der Instandhaltung des jeweiligen Fahrzeugs nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurden und die nicht bestehende oder eingeschränkte Einsatzbarkeit der Fahrzeuge hieraus resultiert. Die Regelungen der lit. a), Ziffern 2 Satz 4 ff. und Ziffern 5 bis 7 gelten entsprechend.

4. Sind die Fahrzeuge der Altbaureihen nicht oder nur eingeschränkt einsatzfähig und sind die Vertragspartner uneins über die Frage, ob eine Instandhaltungsmaßnahme ordnungsgemäß durchgeführt wurde, ist ein gemeinsam auszuwählender Sachverständiger zu beauftragen. Sind die Vertragspartner uneins über die Frage, ob die Ursache der fehlenden oder eingeschränkten Einsetzbarkeit der Fahrzeuge der Altbaureihen zusätzlich in einer nicht ordnungsgemäßen Ertüchtigungsmaßnahme an den Fahrzeugen der Altbaureihen liegt, hat der nach lit. a) Ziffer 4 dieses Absatzes ausgewählte Sachverständige auch die nach der hiesigen Ziffer vorgesehenen Feststellungen und Festhaltungen zu treffen. Die Kosten der Beauftragung des Sachverständigen tragen die Vertragspartner zu gleichen Teilen. Können sich die Vertragspartner nicht innerhalb von 14 Tagen auf die Beauftragung eines Sachverständigen einigen, haben beide Vertragspartner das Recht, den Präsidenten der IHK Berlin um die Benennung des Sachverständigen zu bitten.

Der Sachverständige hat Sachverhaltsfeststellungen darüber zu treffen, wegen welcher technischer Ursachen Fahrzeuge der Altbaureihen nicht oder nur eingeschränkt einsetzbar sind. Soweit möglich hat der Sachverständige auch Sachverhaltsdarstellungen dazu zu treffen, ob die mangelhafte Funktionsfähigkeit einer Komponente oder mehrerer Komponenten die technische Ursache ist.

Der Sachverständige hat des Weiteren festzustellen, welche Instandhaltungsmaßnahmen bis zu seiner Befassung an den Fahrzeugen durchgeführt worden sind. Wenn die mangelhafte Funktionsfähigkeit einer Komponente oder mehrerer Komponenten die technische Ursache ist, sind nur Sachverhaltsfeststellungen zu den bis zu seiner Befassung durchgeführten Instandhaltungsmaßnahmen an der Komponente / den Komponenten zu treffen.

Zudem hat der Sachverständige festzuhalten, welche Vorgaben die S-Bahn für die Organisation der Fahrzeuginstandhaltung aufgestellt hat, ob diese Vorgaben bei den Instandhaltungsmaßnahmen, zu denen der Sachverständige nach Unterabsatz 3 Sachverhaltsfeststellungen treffen muss, umgesetzt wurden. Er hat weiterhin festzuhalten, ob die S-Bahn eine Dokumentation der Ausgestaltung und Durchführung der Maßnahmen nach Unterabsatz 3 sowie der Qualitätsprüfungen hinsichtlich dieser Maßnahmen vorgenommen hat und welchen Inhalt die Dokumentation hat. Ebenfalls muss der Sachverständige festhalten, welche Vorgaben der S-Bahn für die Durchführung der zur Umsetzung der Instandhaltungsmaßnahme vorgesehenen einzelnen Handlungen der eingeschalteten Handwerker existierten und wie diese Vorgaben umgesetzt wurden.

Die Sachverhaltsfeststellungen des Sachverständigen nach den Unterabsätzen 2 und 3 sind für die Vertragspartner bindend. Für die Sachverhaltsfeststellungen nach Unterabsatz 3 gilt dies allerdings nur, sofern der Sachverständige die von der S-Bahn in Schrift- oder Textform gegebenen Informationen bei seinen Sachverhaltsfeststellungen vollumfänglich berücksichtigt. Die übrigen Festhaltungen des Sachverständigen sind für die Vertragspartner nicht verbindlich; sie sollen den Vertragspartnern lediglich eine Grundlage für die Einschätzung zum weiteren Vorgehen und für eine etwaige einvernehmliche Lösung geben.

Die S-Bahn ist verpflichtet, den Sachverständigen bei der Durchführung seiner Prüfung zu unterstützen und insbesondere an der Aufklärung und Dokumentation des Sachverhaltes nach besten Kräften mitzuwirken. Die S-Bahn ist insoweit nicht zu eigenen Ermittlungen, Untersuchungen u.ä. verpflichtet. Sie kann sich auf etwa ihr nicht obliegende Nachweispflichten dem Sachverständigen gegenüber nicht berufen. Eine Begleitung des Sachverständigen durch Vertreter der Aufgabenträger und die S-Bahn ist zulässig.

Der Sachverständige dokumentiert seine Ergebnisse in einem Prüfbericht. Dieser umfasst die Sachverhaltsfeststellungen und die Festhaltungen des Sachverständigen und als Anlage die ihm von der S-Bahn und den Aufgabenträgern übergebenen Dokumente sowie seine anlässlich seiner Begutachtung gefertigten Aufzeichnungen von eingesehenen Dokumenten. Der Prüfbericht nebst Anlagen ist beiden Vertragspartnern zu übergeben. Er kann im Falle einer streitigen Auseinandersetzung von beiden Vertragspartnern zum Zwecke des Urkundsbeweises verwendet werden.

Können sich die Vertragspartner auf der Grundlage der Sachverhaltsfeststellungen und Festhaltungen des Sachverständigen nicht auf eine etwaige Rückerstattung von Fahrzeugertüchtigungskosten verständigen, steht es beiden Vertragspartnern frei, zur Klärung der Frage, ob ein etwaiger Rückerstattungsanspruch besteht, ein Schiedsgerichtsverfahren einzuleiten. Über einen etwaigen Anspruch auf Rückerstattung nach Maßgabe der getroffenen vertraglichen Vereinbarungen wird dann nach der Schiedsgerichtsordnung der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e. V. (DIS) unter Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges endgültig entschieden. Für das Schiedsgericht sind die in dieser Ziffer 4. als bindend vereinbarten Sachverhaltsfeststellungen des gemeinsam beauftragten Sachverständigen ebenfalls bindend.

- (11) Die S-Bahn teilt den Aufgabenträgern spätestens 5 Wochen vor Beginn der Durchführung einer Ertüchtigungsmaßnahme den Zeitpunkt ihres Beginns sowie deren voraussichtliche Kosten mit. Dabei erfolgt die Mitteilung – soweit möglich und vorbehaltlich einer anderweitigen Einigung der Vertragspartner – fahrzeugbezogen.

Die Aufgabenträger können von der S-Bahn verlangen, eine in **Anlage EM 1** festgelegte Ertüchtigungsmaßnahme nicht durchzuführen, solange mit dieser noch nicht begonnen wurde. Diese Entscheidung kann auch für einzelne Fahrzeuge getroffen werden. Die entsprechende Mitteilung der Aufgabenträger muss spätestens 1 Woche vor Beginn der Durchführung einer Ertüchtigungsmaßnahme erfolgen. Auf § 4 Abs. 4 wird verwiesen.

Sofern die abgelehnte Ertüchtigungsmaßnahme dazu führt, dass das Fahrzeug bzw. die Fahrzeuge – z. B. bei Unterlassung einer Revision gegen Ende des Vertrages etc. – nicht mehr oder nur noch eingeschränkt zum Einsatz kommen kann bzw. können, wird die S-Bahn für den Zeitraum, in dem das Fahrzeug bzw. die Fahrzeuge aus diesem Grund vermindert für den Verkehrsbetrieb zur Verfügung stehen, von allen hieraus resultierenden Minderungen und allen hieraus resultierenden Abzügen für unterbleibende vertraglich geschuldete Verkehrsleistungen freigestellt und so vergütet, als ob das bzw. die während der mangelnden oder eingeschränkten Fahrbereitschaft von der S-Bahn geschuldete Fahrzeug bzw. geschuldeten Fahrzeuge zur Verfügung stünde bzw. stünden und die vertraglich geschuldete Leistung insoweit erbracht wurde. Die S-Bahn hat sich etwaige Einsparungen anrechnen zu lassen, kann jedoch auch Mehrkosten geltend machen. Sie ist zur weitestgehenden Minderung ihrer Aufwendungen verpflichtet und muss sich dasjenige anrechnen lassen, das sie unter Verstoß gegen diese Minderungspflicht nicht erspart oder durch eine anderweitige Verwendung ihrer Betriebsmittel oder ihres Personals erwirbt oder böswillig zu erwerben unterlässt. Zu einer Aufwandsminderung in Bezug auf einen Personalabbau ist die S-Bahn nicht verpflichtet, wenn sie diese Personale in absehbarer Zeit für einen Folgevertrag mit den Aufgabenträgern benötigt. § 11 Abs. 5 und Abs. 6 gelten ansonsten entsprechend.

Darüber hinaus werden der S-Bahn nicht vermeidbare Personalkosten im Bereich der Werkstatteleistungen ersetzt. Die S-Bahn ist auch insoweit zur weitestgehenden Minderung ihrer Aufwendungen verpflichtet und muss sich dasjenige anrechnen lassen, das sie unter Verstoß gegen diese Minderungspflicht nicht erspart oder durch eine anderweitige Verwendung ihrer Betriebsmittel oder ihres Personals erwirbt oder böswillig zu erwerben unterlässt. § 11 Abs. 5 und Abs. 6 gelten ansonsten entsprechend.

Die Aufgabenträger sind außerdem verpflichtet, der S-Bahn in Bezug auf Maßnahmen, zu denen sie verlangen, dass sie nicht durchgeführt werden, die bereits getätigten Aufwendungen, wie z. B. Aufwendungen für Materialeinkauf, auf Nachweis zu erstatten. Sie können im Gegenzug die Übereignung des eingekauften Materials verlangen.

- (12) Die Aufgabenträger sind jederzeit berechtigt, die an den Fahrzeugen durchgeführten Ertüchtigungsmaßnahmen durch ihre Mitglieder der CG überprüfen zu lassen. Die geplante Überprüfung ist mindestens 24 Stunden zuvor schriftlich seitens der Aufgabenträger nach Zeitpunkt, Art und Umfang anzukündigen. Die S-Bahn teilt 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 aus anderen Gründen 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. § 4 Abs. 16 gilt im Übrigen entsprechend.

- (13) Zur Durchführung der Ertüchtigungsarbeiten an den Fahrzeugen der Altbaureihen ist es erforderlich, diese Fahrzeuge im Rahmen des aktuellen Vertrages vom 27.08.2004 in der Fassung des Änderungsvertrages vom 11.10.2010 aus der Verkehrsleistung zu nehmen und sukzessive den Werkstätten zuzuführen. Die Fahrzeuge werden daher teilweise für die aktuelle Verkehrsleistung auf der Grundlage des Verkehrsvertrages über die Bedienung der Strecken im S-Bahnverkehr der Region Berlin-Brandenburg in den Jahren 2003 bis 2017 vom 27.08.2004 in der Fassung des Änderungsvertrages vom 11.10.2010 nicht zur Verfügung stehen (Verfügbarkeitseinschränkungen). Die Aufgabenträger schließen daher mit der S-Bahn binnen 2 Wochen nach Inkrafttreten dieses Vertrages einen Nachtrag zum vorgenannten Verkehrsvertrag mit dem in der Änderungsvereinbarung zum Verkehrsvertrag über die Bedienung der Strecken im S-Bahnverkehr der Region Berlin/Brandenburg in den Jahren 2003 bis 2017 vom 27.08.2004 in der Fassung des Änderungsvertrags vom 11.10.2010 (Änderungsvereinbarung) aufgeführten Wortlaut, der sicher stellt, dass der S-Bahn durch die im Interesse der zukünftigen Verkehrsleistungen erfolgenden Einschränkungen keine Pönalen im laufenden Verkehrsvertrag entstehen. Dies gilt auch für solche Verfügbarkeitseinschränkungen im Rahmen des aktuellen Vertrages, die durch Maßnahmen des EBA oder einer anderen zuständigen Behörde in Bezug auf die Altbaureihen und Arbeiten gemäß **Anlage EM 1** oder deren Fortschreibung entstehen, wenn ohne deren Durchführung der Weiterbetrieb ab dem 15.12.2017 nicht möglich ist. Sofern der Nachtrag zum Verkehrsvertrag in einem Verfahren durch Dritte erfolgreich angegriffen wird, so dass keine Rechtsgrundlage für den Verzicht auf die Pönalen besteht, erklären sich die Aufgabenträger hiermit bereit, etwaige im aktuellen Verkehrsvertrag entstehende Pönalen für Verfügbarkeitseinschränkungen der Fahrzeuge aufgrund der Durchführung von Ertüchtigungsmaßnahmen nach dem vorliegenden Vertrag zu erstatten.

Sollte der Abschluss des Nachtrages nach der Änderungsvereinbarung entgegen den gemeinsamen Vorstellungen der Vertragspartner als wesentliche Vertragsänderung anzusehen sein und daraus die Unwirksamkeit des aktuellen Vertrages folgen, sind hieraus folgende Schadenersatzansprüche der S-Bahn gegen die Aufgabenträger ausgeschlossen. Für den Fall des Abschlusses eines den aktuellen Verkehrsvertrag ersetzenden Verkehrsvertrages zwischen den Vertragspartnern verpflichtet sich die S-Bahn, bei gleichen Bedingungen keine höhere Vergütung als diejenige nach dem aktuellen Vertrag zu fordern.

- (14) Sofern sich die Durchführung der Ertüchtigungsarbeiten gegenüber dem in **Anlage EM 1** für die erforderliche Maßnahme jeweils festgelegten Zeitplan aus Gründen, die von der S-Bahn nicht zu vertreten sind, wobei ein Streik bei der S-Bahn von dieser zu vertreten ist, verzögert, wird die S-Bahn von allen finanziellen Folgen aufgrund dieser Verzögerungen, z. B. von Pönalen wegen fehlender Verfügbarkeit der Fahrzeuge etc., freigestellt. Ein Fehlverhalten ihrer Erfüllungsgehilfen hat sich die S-Bahn zurechnen zu lassen.

Sofern die von der S-Bahn nicht zu vertretenden Verzögerungen zur Folge haben, dass Fahrzeuge für Verkehrsleistungen nicht zur Verfügung stehen, die gemäß zeitlicher Planung zur Verfügung hätten stehen sollen, findet Abs. 11 Unterabsätze 3 bis 5 Anwendung.

- (15) Die Fahrzeuge der Altbaureihen können im Einvernehmen der Vertragspartner auch in den Teilnetzen Nord-Süd und Stadtbahn eingesetzt werden, wenn die technischen Netzzugangskriterien dies ermöglichen und andere Verpflichtungen der S-Bahn dem nicht entgegenstehen. Der jeweils angefragte Vertragspartner wird sich einem entsprechenden Ansinnen dem anderen Vertragspartner nicht unbillig verweigern.

§ 4 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 Einnahmen-

aufteilungsverfahren und die konstruktive Mitwirkung in den Gremien der VBB GmbH, entsprechend **Anlage GR**.

Die S-Bahn stellt in ihrem gesamten öffentlichen Auftritt das vertragsgegenständliche S-Bahn-Teilnetz als integralen Bestandteil 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) Der S-Bahn ist bewusst, dass die von ihr erbrachten 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 kooperiert deshalb im Rahmen des Zumutbaren mit den übrigen Unternehmen, die Verkehrsleistungen im Berliner S-Bahn-Netz erbringen. Die S-Bahn unterstützt die Aufgabenträger in diesem Rahmen und unter den in diesem § 11 genannten Voraussetzungen bei der Lösung ggf. auftretender Schwierigkeiten mit den übrigen Verkehrsunternehmen im Berliner S-Bahn-Netz. Entstehen der S-Bahn bei der Erfüllung dieser Pflichten zusätzliche Kosten, werden diese durch die Aufgabenträger entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 11 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 Durchführung der Ertüchtigungsmaßnahmen, die Wartung und die Instandhaltung 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 § 30 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.

Haben die Aufgabenträger Dritte in die Prüfung der quartalsweisen Abrechnungen der Ertüchtigungsmaßnahmen nach § 3 Abs. 10 Satz 2 einbezogen und erweisen sich die Abrechnungen als falsch, ist die S-Bahn den Aufgabenträgern gegenüber zum Ersatz der angemessenen Kosten des Dritten verpflichtet. Gleiches gilt, wenn die S-Bahn im Zuge der Abstimmung der Fahrzeugertüchtigung in der CG den Aufgabenträgervertretern vorsätzlich oder grob fahrlässig Unterlagen vorlegt, die falsche Tatsachen enthalten.

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, insbesondere in § 3, festgelegten Kontrollrechte ergänzen die vorstehenden Regelungen.

§ 5 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 Tarifverträgen 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 von 8,50 Euro unterschreitet, ihren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern (ohne Auszubildende) mindestens ein Stundenentgelt von 8,50 Euro 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 der Auftragnehmer 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 Eigenklärung 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.

§ 6 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 Ertüchtigung der Altbaureihen 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, überwiegend aus erneuerbaren Energien stammt und kein Anteil dieses Stroms aus atomarer Erzeugung stammen darf. In Bezug auf die durch den Stromlieferanten vom Übertragungsnetzbetreiber in Graustromqualität abzunehmende Regel- und Ausgleichsenergie hat die S-Bahn den Stromlieferanten vertraglich zu verpflichten, eine äquivalente Menge Strom zu liefern, die nicht aus atomarer Erzeugung stammt.

§ 7 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 91 % und das Land Brandenburg zu 9 %. 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.

Abschnitt 2 Tarif, Einnahmenaufteilung und Vertrieb

§ 8 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 (13. Dezember 2015) unter https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/agb/gesamt2016/mdb_231117_befoerderungsbedingungen_12_09_2016.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).
- (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 Bundes-eigenen 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 Unter-

nehmen 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. § 11 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 Tarifierstellung 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.

Betrieibt 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 vertragsgegen-

ständlichen 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 01.08.2013) eine unentgeltliche Beförderung. Gleiches gilt für Personal, welches für die jeweilige Zugfahrt betrieblich notwendig bzw. gemäß Vertrag gefordert ist. Unabhängig davon, ob dies nach den aktuell geltenden gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den aktuell geltenden Regelungen des VBB-Tarifs vorgegeben ist, befördert die S-Bahn Personen des länder-eigenen Objektschutzes, des Gefangenenbewachungsdienstes, der Feuerwehren (auch Freiwillige Feuerwehr), des Außendienstes des Ordnungsamtes sowie Feldjäger der Bundeswehr in Uniform unentgeltlich.

§ 9 Einnahmenaufteilung

- (1) Die S-Bahn nimmt mit der Gesamtheit der auf Basis dieses Interimsvertrages für das Teilnetz Ring und Südost beauftragten Verkehren (Interimsvertrag I) sowie mit den noch durch einen zweiten Interimsvertrag zu beauftragenden Verkehren der Teilnetze Nord/Süd und Stadtbahn (Interimsvertrag II) 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. Juni 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. Dezember 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 Vertrages 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. Dezember 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 ihr nach § 10 Abs. 2 oder Abs. 3 für die Interimsverträge I und II erhaltenen kassentechnischen Einnahmen in die Einnahmenaufteilungen ein.

Kassentechnische Einnahmen sind – unabhängig von den hierbei zur Anwendung kommenden Tarifen – alle Einnahmen aus den im Vertragszeitraum dieser Interimsverträge 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 der Vertriebsprovisionen bzw. Vertriebsentgelte die gemäß dem Interimsvertrag II an die S-Bahn oder an einen VDL zu leisten sind.

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 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) den einzelnen Verträgen 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.

Die vorstehend beschriebenen Änderungen würden ggf. obsolet, wenn die angestrebten Regelungen bereits im Rahmen der bestehenden Verträge praktiziert werden können. Auf Veranlassung der Aufgabenträger hat die S-Bahn daher im Rahmen der bestehenden Verträge zur Einnahmenaufteilung (vgl. Abs. 1 UA 2) soweit als möglich dafür zu sorgen, dass verkehrsvertragliche Leistungen im Berliner S-Bahn Verkehr in ihrer Gesamtheit an den jeweiligen Einnahmenaufteilungsverfahren teilnehmen (Behandlung wie ein Unternehmen) und die Zuordnung der Salden der Einnahmenaufteilung zu den Verkehrsverträgen nach den im jeweiligen Bezugszeitraum der Salden der Einnahmenaufteilung bestehenden Zugkilometeranteilen (vertragliches Leistungssoll) der jeweiligen Vertragsverkehre erfolgt. Die S-Bahn hat den Aufgabenträgern bis zum 17. Oktober 2016 zu berichten, ob sie eine derartige gesamthafte Behandlung der S-Bahn-Verkehre bei Anwendung der bestehenden Verträge zur Einnahmenaufteilung erreicht hat und wenn nein, inwieweit und an welchen vertraglichen Bestimmungen oder etwaigen Gestaltungsrechten anderer Vertragspartner dieses gescheitert ist.

- (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. § 8 Abs. 7 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 § 8 Abs. 6 UA 2 entsprechend.

§ 10 Vertrieb

- (1) Der Vertrieb von Fahrausweisen für die Nutzung der nach diesem Vertrag zu erbringenden Verkehrsleistungen gehört nicht zum vertraglichen Leistungsumfang dieses Vertrages.
- (2) Der Vertrieb von Fahrausweisen für die Nutzung der nach diesem Vertrag zu erbringenden Verkehrsleistungen wird von der S-Bahn auf Basis von Regelungen des noch zu schließenden Interimsvertrages für die Teilnetze Nord/Süd und Stadtbahn (Interimsvertrag II) erbracht. Die Eckpunkte dieser Vertriebsleistungen sind Gegenstand der **Anlage E**, Abschnitt 1, Unterabschnitt 1.1. Die Zuordnung der kassentechnischen Einnahmen auf die verschiedenen vertraglichen Leistungen hat dabei nach deren Zugkilometeranteilen an der Gesamtleistung (kalenderjährlicher vertraglicher Leistungssoll) zu erfolgen (vgl. **Anlage E**, Abschnitt 1, Unterabschnitt 1.1. Eckpunkt Nr. 3.).
- (3) Ab einem im Interimsvertrag II festzulegenden Zeitpunkt wird die Vertriebsleistungserbringung nach Abs. 2 enden und werden die Aufgabenträger der S-Bahn die Vertriebsleistungen eines Vertriebsdienstleisters (VDL) bestellen, der auch für die im Wettbewerb vergebenen S-Bahn-Leistungen tätig sein wird. Die Aufgabenträger werden dafür Sorge tragen, dass auch bei Beistellung eines VDL die kassentechnischen Erlöse auf die verschiedenen vertraglichen Leistungen nach deren Zugkilometeranteilen an der Gesamtleistung im S-Bahn-Verkehr zugeordnet werden. Die Eckpunkte dieser Beistellung und auch der Übergang vom Vertrieb durch die S-Bahn nach Abs. 2 auf den VDL sind im Übrigen Gegenstand der **Anlage E**, Abschnitt 1, Unterabschnitt 1.2.

Abschnitt 3 Verkehrsleistungen und Nebenleistungen

Unterabschnitt 3.1 Leistungspflichten

§ 11 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 den Einsatz von maximal 122 Viertelzügen im Linieneinsatz ohne Instandhaltungsreserve zzgl. einer Betriebsreserve von 3 Viertelzügen (Spitzenbedarf). Einzelheiten hierzu sind in **Anlage VA** geregelt. Der Spitzenbedarf sinkt zu den in § 34 Abs. 2 genannten und sich ggf. nach den dortigen Vorgaben verändernden Zeitpunkten mit dem Ende der Erbringung der Verkehrsleistung für die dort genannten Linien bzw. Zuggruppen um die Anzahl der jeweils für diese Linien bzw. Zuggruppen gemäß **Anlage VA** vereinbarten Viertelzüge. Hierbei gelten die in **Anlage VA** – Abschnitt 4, letzter Unterabsatz, aufgeführten Ausnahmen. Die Verpflichtung zur Bereitstellung einer Betriebsreserve nach Satz 1 endet zum Zeitpunkt der Beendigung der Verkehrsleistungen auf den Linien S41/42 (Stammzuggruppen) nach § 34 Abs. 2.

Kann die S-Bahn die geschuldete Anzahl der Fahrzeuge des Spitzenbedarfs nicht bereit stellen, weil Fahrzeuge beschädigt oder zerstört 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. § 11 Abs. 5 und Abs. 6 gelten bei einer Erstattung von Kosten durch die Aufgabenträger entsprechend.

Unzumutbar ist die Wiederherstellung eines Viertelzuges zum einen, wenn der Schaden nach dem 31.12.2021 oder innerhalb von 24 Monaten vor der geplanten Außerbetriebnahme des betroffenen Viertelzuges eintritt, es sei denn die Wiederherstellung nimmt weniger als ein Drittel der Restlaufzeit des betroffenen Viertelzugs bis zum Zeitpunkt der Außerbetriebnahme in Anspruch. Der Zeitpunkt der geplanten Außerbetriebnahme ergibt sich aus dem gemäß § 19 Abs. 12 quartalsweise zu übergebenden Bericht und kann jeweils nur mit einem neuen Quartalsbericht gemäß § 19 Abs. 12 verändert werden.

Unabhängig davon ist die Wiederherstellung eines Viertelzuges unzumutbar, wenn die voraussichtlichen Kosten der Wiederherstellung des betroffenen Viertelzuges 50 % des virtuellen Zeitwertes übersteigen.

Der virtuelle Zeitwert berechnet sich aus den Kosten für die Durchführung der Ertüchtigungsmaßnahmen (Sonderarbeiten und Revisionen) des betroffenen Viertelzuges gemäß **Anlage EM 1** abzüglich eines linear zeitabhängigen Wertverlustes („Minderungsbetrag“). Solange die Ertüchtigungsmaßnahmen des betroffenen Viertelzuges (Sonderarbeiten und Revisionen) noch nicht abgeschlossen sind, werden die für den betroffenen Viertelzug geplanten Ertüchtigungskosten als virtueller Zeitwert angesetzt.

Der Minderungsbetrag berechnet sich als Quotient aus den Ertüchtigungskosten des betroffenen Viertelzuges und dem Zeitraum vom Abschluss der Ertüchtigung bis zur geplanten Außerbetriebnahme des betroffenen Viertelzuges (in Monaten) multipliziert mit dem Zeitraum vom Abschluss der Ertüchtigung des betroffenen Viertelzuges bis zum Zeitpunkt des Schadenseintritts (in Monaten).

Unterbleibt die Wiederherstellung wegen Unzumutbarkeit, reduziert sich der geschuldete Spitzenbedarf insoweit rückwirkend, sofern die Zerstörung oder Beschädigung des Fahrzeugs von der S-Bahn nicht zu vertreten ist.

- (3) Ändert sich der Umfang des Verkehrsangebotes in Zugkilometern für das jeweilige Land gemäß § 34 Abs. 2, ändert sich die Bezugsgröße nach **Anlage VA** – Abschnitt 3 entsprechend.
- (4) Im Rahmen der jährlichen Fahrplanerstellung nach § 13 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 fortgeschrieben. 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 Spitzenbedarf nicht überschreiten.

Zur Ausschöpfung des Spitzenbedarfs sind die Aufgabenträger ausnahmsweise berechtigt, bei maximal einer Zuggruppe unterschiedliche Zugstärken in der Verkehrszeit des Spitzenbedarfs vorzugeben. Für diese Fälle gelten abweichende Regelungen bei Leistungsstörungen, die in § 28 Abs. 2, letzter Unterabsatz, geregelt sind.

Die Abweichung in dem jeweiligen Kalenderjahr darf dabei im Saldo von Zu- und Abbestellungen einen Umfang von 2 % (Grenzwert) der für jedes Land ausgewiesenen Bezugsgröße nicht über- bzw. unterschreiten, wenn die Bestelländerung keine Auswirkungen auf die nach § 24 für das jeweilige Kalenderjahr vereinbarte Grundvergütung pro Zugkilometer haben soll.

- (5) Soweit darüber hinausgehende Zu- oder Abbestellungen erfolgen, verändert sich die von den Aufgabenträgern zu zahlende Grundvergütung nach den sich hierdurch verändernden Kosten der S-Bahn entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B. Die S-Bahn hat in diesem Fall die durch die Leistungsveränderung entstehenden Kostenerhöhungen oder -minderungen gegenüber den Aufgabenträgern im Einzelnen darzulegen. Berufet 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 Grundvergütung 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) 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 0,2 Prozentpunkte gegenüber dem ursprünglichen Verhältnis zwischen Leerkilometern und Lastkilometern verändert. Bei einer wesentlichen Veränderung des Verhältnisses zwischen Leerkilometern und Lastkilometern wird die nach § 24 für das jeweilige Kalenderjahr vereinbarte Grundvergütung pro Zugkilometer

entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B nach Maßgabe der veränderten Kosten der S-Bahn angepasst. In diesem Fall gelten die Abs. 5 und 6 Sätze 1 bis 7 entsprechend.

- (8) Das Verfahren zur Aktualisierung der **Anlage VA** ist unter dem Titel "Planungskalender für das Verkehrsangebot" in **Anlage PLB** geregelt
- (9) Die Vertragspartner gehen davon aus, dass die Fahrzeuge der Altbaureihen bei ordnungsgemäß durchgeführten Ertüchtigungsmaßnahmen gemäß § 3 Abs. 1 sowie bei ordnungsgemäßer Instandhaltung in der Zeit vom 15.12.2017 bis zum Ende der Vertragslaufzeit im erforderlichen Maße einsetzbar sind, um die in diesem Vertrag vereinbarten Leistungspflichten und Qualitätsanforderungen erfüllen zu können. Die Vertragspartner gehen insoweit davon aus, dass die Fahrzeuge der Altbaureihen ab dem 15.12.2017 in ihren rechtlichen und faktischen Einsatzmöglichkeiten nicht hinter denen zurück bleiben, die zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Vertrags gegeben sind.

Soweit die Fahrzeuge der Altbaureihen entgegen dieser gemeinsamen Erwartung aufgrund von Umständen im Zusammenhang mit der Beschaffenheit der Fahrzeuge, die erst nach Abschluss dieses Vertrages bekannt werden, nicht bzw. nicht in dem Maße einsetzbar sind, wie es im Zeitpunkt des Abschlusses dieses Vertrags der Fall ist, insbesondere nicht die fahrdynamischen Eigenschaften aufweisen, die dem letzten Netzfahrplan vor Abschluss dieses Vertrags zugrunde gelegen haben, liegt darin vorbehaltlich einer nicht ordnungsgemäßen Durchführung einer Fahrzeugertüchtigungsmaßnahme oder einer nicht ordnungsgemäßen Fahrzeuginstandhaltung durch die S-Bahn keine Pflichtverletzung der S-Bahn. Auf § 3 wird verwiesen. Das Verkehrsangebot und die Qualitätsanforderungen werden in diesem Fall entsprechend der eingeschränkten Einsetzbarkeit der Fahrzeuge der Altbaureihen angepasst. Sofern und soweit sich aus diesem Vertrag nichts anderes ergibt, verändert sich dann die von den Aufgabenträgern zu zahlende Grundvergütung nach den sich hierdurch verändernden Kosten der S-Bahn entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B; die Abs. 5 und 6 gelten entsprechend.

§ 12 Infrastruktur

- (1) Die S-Bahn schließt unter Berücksichtigung der folgenden Absätze mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen die erforderlichen Verträge über die Nutzung der Infrastruktur gemäß §§ 2 Abs. 3, 14 AEG (Trassen, Stationen, Abstellanlagen etc.) ab. Von diesen Verträgen nebst sämtlichen Anlagen übergibt die S-Bahn den Aufgabenträgern vollständige Kopien spätestens zwei Wochen nach deren Abschluss.
- (2) Die S-Bahn wird die Aufgabenträger unverzüglich über Maßnahmen, die dauerhaft zu einer Veränderung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur führen, informieren, soweit sie ihr bekannt sind.

Dies gilt auch für Maßnahmen Dritter. Gleiches gilt für Planungen, die der S-Bahn bekannt werden, die zu solchen Veränderungen führen könnten. Die Information erfolgt unverzüglich nach Kenntniserlangung durch die S-Bahn.

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.

- (3) Der Abschluss, Änderungen und die inhaltliche Ausgestaltung von Verträgen der S-Bahn über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur bedürfen während der gesamten Laufzeit dieses Vertrages der vorherigen Zustimmung der Aufgabenträger. Gleiches gilt für Veränderungen der Infrastruktur, soweit die S-Bahn hierfür nach ihrem Rechtsverhältnis zum EIU vorab ihre Zustimmung erklären muss.

Spätestens 4 Wochen vor Abschluss einer der in Satz 1 genannten Vereinbarungen wird die S-Bahn den Aufgabenträgern deren beabsichtigten Wortlaut unter Hinweis auf den geplanten Termin zum Vertragsabschluss übersenden. Ein Änderungsverlangen der EIU an mit der S-Bahn geschlossenen Verträgen ist den Aufgabenträgern unverzüglich nach Zugang bei der S-Bahn vorzulegen.

Solange die S-Bahn die aus den beiden vorangegangenen Sätzen hervorgehenden Pflichten nicht erfüllt, gilt die Zustimmung der Aufgabenträger als verweigert. Die Erstattung von höheren Infrastrukturbenutzungsentgelten wegen Veränderungen der Infrastruktur ist dann für den Zeitraum, in dem keine Zustimmung vorliegt, ausgeschlossen. Daneben reduziert sich das von den Aufgabenträgern zu erstattende Infrastrukturbenutzungsentgelt auf den Betrag, der bei vertragskonformen Verhalten der S-Bahn zu zahlen gewesen wäre.

Erfüllt die S-Bahn die aus den Sätzen 3 und 4 dieses Absatzes folgenden Pflichten, ggf. auch verspätet, werden die Aufgabenträger ihre Zustimmung nur aus wichtigem Grund verweigern. Hat die S-Bahn die aus den Sätzen 3 und 4 dieses Absatzes folgenden Pflichten, ggf. auch verspätet, erfüllt und wird die Zustimmung von den Aufgabenträgern dennoch verweigert sind der S-Bahn die dadurch entstehenden negativen wirtschaftlichen Auswirkungen (z. B. Mehrkosten, Mindereinnahmen durch Zugausfälle abzüglich der eingesparten Kosten) auszugleichen. § 11 Absätze 5 und 6 gelten entsprechend. Erfüllt die S-Bahn ihre Verpflichtungen aus den Sätzen 3 und 4 verspätet, verkürzt dies die Prüffrist der Aufgabenträger nicht.

Die S-Bahn wird die Aufgabenträger über die Aufnahme von Verhandlungen mit den EIU sowie periodisch über deren Stand unterrichten.

Beanstanden die Aufgabenträger vertragliche Regelungen, ist die S-Bahn gehalten, die gesetzlich vorgesehenen Verfahren zur Klärung der Angemessenheit der Regelung durchzuführen. Soweit die Aufgabenträger nicht Verfahrensbeteiligte sind, haben sie das Recht, jederzeit Einsicht in die Verfahrensunterlagen der S-Bahn zu nehmen und Anregungen zur Verfahrensführung sowie zur Argumentation zu unterbreiten.

Hält die S-Bahn die Beanstandung für unbegründet, kann sie von der Durchführung möglicher Verfahren sowie der Einlegung eventuell erforderlicher Rechtsbehelfe und Rechtsmittel Abstand nehmen. Das Gleiche gilt, wenn die S-Bahn keine überwiegenden Erfolgsaussichten sieht. Die S-Bahn wird dies den Aufgabenträgern unter Angabe der Gründe schriftlich mitteilen.

Halten die Aufgabenträger gleichwohl ein Vorgehen für sinnvoll bzw. sind sie der Auffassung, dass die Infrastrukturnutzungsentgelte unangemessen oder missbräuchlich ausgestaltet sind, geht die S-Bahn auf Aufforderung der Aufgabenträger außergerichtlich und/oder gerichtlich gegen die Infrastrukturunternehmen vor. Die zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung erforderlichen Kosten sind in diesem Fall von den Aufgabenträgern zu erstatten. 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.

In dem im vorstehenden Unterabsatz geregelten Fall gelten die für die beanstandeten Infrastrukturnutzungsregelungen geleisteten finanziellen Beiträge unter dem Vorbehalt der Rückforderung geleistet. Die S-Bahn wird die von diesem Vorbehalt erfassten Infrastrukturnutzungsentgelte unter Vorbehalt an die EIU zahlen. Die Aufgabenträger können insoweit innerhalb einer Frist von 6 Monaten nach Zugang der schriftlichen Mitteilung der S-Bahn, ein Verfahren nicht selber durchführen zu wollen, den Rechtsweg beschreiten. Sofern sich bei Beschreiten des Rechtswegs durch rechtskräftige Entscheidung des angerufenen Gerichts ein Rückerstattungsanspruch der S-Bahn ergibt, wird die S-Bahn den Rückerstattungsbetrag in voller Höhe an die Aufgabenträger auskehren; die S-Bahn kann sich insofern nicht auf den Wegfall der Bereicherung berufen. Beschreiten die Aufgabenträger den Rechtsweg nicht, gilt die Beanstandung als zurück gezogen und der Vorbehalt erlischt.

- (4) Die S-Bahn ist verpflichtet, die Infrastrukturnutzung und den Abschluss der hierzu notwendigen Verträge sowie Erklärungen so vorzunehmen, als würde sie das vollständige Preisrisiko tragen. Sie hat vollumfänglich die diesbezüglichen Interessen der Aufgabenträger zu wahren. Bei der Auswahl verschiedener Preissysteme für die Infrastrukturleistungen hat die S-Bahn unter Berücksichtigung des bestellten Fahrplans das für die Aufgabenträger jeweils günstigste Preissystem zu wählen. Preisnachlässe und Kostenteilungen jeglicher Art sind im Rahmen der Möglichkeiten zu nutzen und, soweit sie die Leistungen des vorliegenden Vertrags betreffen, vollständig an die Aufgabenträger weiterzugeben. Erfüllt die S-Bahn die nach diesem Absatz bestehenden Pflichten nicht, reduziert sich das von den Aufgabenträgern zu erstattende Infrastrukturbenutzungsentgelt auf den Betrag, der bei vertragskonformem Verhalten der S-Bahn zu zahlen gewesen wäre. Die S-Bahn muss den Aufgabenträgern auf Verlangen darlegen, dass sie die in diesem Absatz geregelten Pflichten erfüllt hat. Die Aufgabenträger sind zur Reduzierung der zu erstattenden Infrastrukturbenutzungsentgelte nur dann berechtigt, wenn die S-Bahn die in diesem Absatz genannten Pflichten tatsächlich nicht erfüllt hat. Die Aufgabenträger tragen diesbezüglich die Darlegungs- und Beweislast.
- (5) Die S-Bahn hat durch Abschluss der Verträge mit den Eisenbahninfrastrukturbetreibern auf eine Qualität der Infrastruktur hinzuwirken, die eine vertragsgemäße Durchführung der Verkehrsleistungen gewährleistet. Dabei sind für den Bereich des Streckennetzes insbesondere Vereinbarungen über die Vorhaltung ausreichender Kapazitäten, die Entwicklung der nutzbaren Geschwindigkeiten sowie den Erhalt von Rückfallebenen für absehbare Betriebsunregelmäßigkeiten zur Sicherung der Stabilität des Betriebsprogramms zu treffen. Für die Stationen sind insbesondere Vereinbarungen über die Fahrgastinformation, die behindertengerechte Gestaltung und deren Verfügbarkeit sowie die Gewährleistung von Sauberkeit und Sicherheit zu treffen. Des Weiteren sind die Verträge über die Nutzung der Infrastruktur mit jährlicher Kündigungsmöglichkeit

auszugestalten, soweit nicht andere Festlegungen der Aufgabenträger erfolgen. Verweigert das EIU den Abschluss eines nach den Sätzen 2 bis 4 dieses Absatzes ausgestalteten Vertrages (Ablehnungsmitteilung), sind die Aufgabenträger von der S-Bahn – soweit sie nicht an den Verhandlungen beteiligt sind – unverzüglich zu informieren, damit sie bei den Verhandlungen ggf. unterstützend tätig werden können.

Beanstanden die Aufgabenträger vertragliche Regelungen innerhalb einer Frist von 2 Monaten ab Zugang der Information über die Ablehnungsmitteilung, gelten die letzten vier Unterabsätze des Abs. 3 entsprechend.

Fordern die Aufgabenträger die S-Bahn nicht zu einem außergerichtlichen oder gerichtlichen Vorgehen auf oder lässt sich die nach dem hiesigen Vertrag geschuldete Ausgestaltung der Verträge über die Benutzung der Infrastruktur nicht durchsetzen, wird die S-Bahn von der Verpflichtung zum Abschluss entsprechend ausgestalteter Verträge frei.

- (6) Soweit Änderungen der Infrastruktur nach dem Infrastrukturnutzungsvertrag die Zustimmung der S-Bahn voraussetzen, wird diese die Zustimmung erst nach einer Zustimmung der Aufgabenträger erklären. 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.
- (7) Im Benehmen mit den Aufgabenträgern setzt sich die S-Bahn beim zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Maßnahmen mit dem Ziel der Verbesserung der Ausstattung und des Erscheinungsbildes der Verkehrsstationen ein.
- (8) Erhält die S-Bahn Kenntnis von der beabsichtigten Namensfindung für einen neuen S-Bahnhof oder von einer beabsichtigten Änderung eines Bahnhofsnamens, informiert sie die Aufgabenträger hierüber unverzüglich nach Kenntniserlangung. Auf Wunsch der Aufgabenträger nimmt die S-Bahn gegenüber dem Infrastrukturunternehmen inhaltlich zu dem Sachverhalt Stellung und setzt bei dieser Stellungnahme etwaige Vorgaben der Aufgabenträger um.
- (9) Die S-Bahn ist für die Sauberkeit und Instandhaltung der Bahnhöfe und Haltepunkte verantwortlich, soweit ein mit der DB Station & Service AG zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Vertrages vereinbarter Geschäftsbesorgungsvertrag dies vorsieht. Dies ist zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses der Fall. Die S-Bahn verpflichtet sich, den Geschäftsbesorgungsvertrag mit DB Station & Service bis zum Erlöschen der Verpflichtung zur Erbringung der zusätzlichen Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen nach diesem Verkehrsvertrag nicht zu kündigen, es sei denn, behördliche oder gerichtliche Anordnungen erfordern dies. Sie bemüht sich des Weiteren, den Umfang ihrer Verantwortlichkeit über die Zeitdauer dieses Vertrages aufrecht zu erhalten. Die S-Bahn verpflichtet sich für den Zeitraum der Gültigkeit des Geschäftsbesorgungsvertrages, neben den von ihr mit dem Geschäftsbesorgungsentgelt der DB Station und Service AG finanzierten Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen zusätzliche Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen für jedes volle Kalenderjahr zu erbringen. Diese zusätzlichen Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen umfassen vor allem Nassreinigung, Hochdruckreinigung, Reinigung Fahrtreppen, Graffiti beseitigung sowie Taubenabwehrmaßnahmen, Malerarbeiten, Sitzbanksanierung sowie allgemeine Erhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten. Die S-Bahn bestimmt die Schwerpunktsetzung bei den Maßnahmen innerhalb des vereinbarten Leistungsumfanges und kann

die genannten Maßnahmen durch ähnlich Reinigungs- und Instandhaltungsmaßnahmen innerhalb des vereinbarten Leistungsumfangs austauschen.

Damit verbundenes Ziel ist es, das zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses bestehende Sauberkeits- und Instandhaltungsniveau mindestens aufrecht zu erhalten. Die Verpflichtung zur Erbringung der zusätzlichen Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen erlischt mit Beginn der ersten Betriebsstufe des wettbewerblich beauftragten Teilnetzes „Ring/Südost“ (vgl. Januar 2021). Sollte der Geschäftsbesorgungsvertrag zwischen S-Bahn und DB Station & Service AG vor diesem Zeitpunkt enden, entfällt mit Vertragsende des Geschäftsbesorgungsvertrages der in **Anlage F8** für diese Leistungen ausgewiesene Vergütungsanspruch der S-Bahn gegenüber den Aufgabenträgern ganz oder zeitanteilig. Dementsprechend schuldet die S-Bahn im ersten Vertragsjahr (2017) sowie im Jahr 2020 die zusätzlichen Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen im zeitanteiligen Umfang. Die Aufgabenträger können von der S-Bahn mit einer Vorlaufzeit von 6 Monaten eine über den o. g. Endzeitpunkt hinausgehende ununterbrochene Fortführung der zusätzlichen Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen verlangen.

Soweit zwischen der S-Bahn und der DB Station und Service AG kein neuer Geschäftsbesorgungsvertrag zustandekommt oder kein solcher mehr besteht, verpflichtet sich die S-Bahn dazu, mit den Aufgabenträgern eng und vertrauensvoll mit dem Ziel zusammenzuarbeiten, auf den Bahnhöfen und Haltepunkten 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 Bahnhöfen und an Haltepunkten zu vereinbaren.

Soweit die unter lit. a) und b) genannten Verpflichtungen mangels erforderlicher Kontrahierungsbereitschaft der DB Station und 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.

Etwaige der S-Bahn wegen der Durchführung o. g. Vereinbarungen entstehende zusätzliche Kosten werden entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B erstattet. § 11 Abs. 5 und Abs. 6 gelten entsprechend.

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.

§ 13 Fahrplan

- (1) Die Fahrpläne haben den Vorgaben des § 11 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 Sonderverkehre dürfen grundsätzlich nicht zur Einschränkung von Instandhaltungs- und Betriebsreserven führen. Ansonsten sind sie im Sinne dieses Unterabsatzes nicht technisch möglich.

Soweit die S-Bahn Sonderverkehre nicht durch geplant für den Linienbetrieb verfügbare Fahrzeuge realisieren kann, wird sie prüfen, ob und inwieweit durch Umplanungen der Instandhaltungsplanung Sonderverkehre 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.

Bezugsgröße für die Berechnung des Leistungsentgeltes für zusätzliche Fahrten sind zunächst grundsätzlich die aus dem jeweiligen Sonderfahrplan abgeleiteten zusätzlichen Fahrplankilometer multipliziert mit dem jährlichen finanziellen Beitrag pro Zugkm.

Sofern der S-Bahn durch die zusätzlichen Fahrten im Vergleich dazu Mehrkosten entstehen, die nicht durch diese Fahrplankilometer-Preise gedeckt sind, kann die S-Bahn die Erstattung der Mehrkosten entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B verlangen. Gleiches gilt für den Fall, dass die Aufgabenträger der Auffassung sind, dass der S-Bahn durch die zusätzlichen Fahrten im Vergleich zu dem Wert nach Satz 2 Minderkosten entstehen. Kapazitätserhöhungen werden ebenfalls entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B abgerechnet. Die näheren Einzelheiten zur Abrechnung entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B sind in § 11 Abs. 5 und 6 geregelt.

Über die zusätzlichen Verkehrsangebote sind von der S-Bahn Liefernachweise gemäß § 19 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 betrieb-

lichen 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 § 28 Abs. 4 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 § 13 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 6,5 % unter den Spitzenbedarf gemäß § 11 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 6,5 % unter den Spitzenbedarf gemäß § 11 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 nach den 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 6,5 % unterschritten worden ist. Die Betriebsreserve nach § 11 Abs. 2 ist ergänzend vollständig bereitzustellen. Die Betriebsreserve gilt auch dann als bereitgestellt, wenn diese an einem Tag verfügbar war, dann aber zum nach § 19 Abs. 10 maßgeblichen Berichtszeitpunkt bestimmungsgemäß einen bereits im Linieneinsatz befindlichen und ansonsten ausgefallenen Umlauf ersetzt hat; dies ist im Bericht nach § 19 Abs. 10 entsprechend auszuweisen. Soweit die Betriebsreserve zum nach § 19 Abs. 10 maßgeblichen Berichtszeitpunkt nicht bereitgestellt wurde oder nicht als bereitgestellt gilt, wird bei der Beurteilung der Stabilität nach dem ersten Satz dieses 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.

Die Aufgabenträger können dem vorgeschlagenen Betriebsprogramm zustimmen. Widersprechen die Aufgabenträger dem Betriebsprogrammvorschlag 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. Sie ist zur weitest gehenden Minderung ihrer Aufwendungen verpflichtet und muss sich dasjenige anrechnen lassen, was sie unter Verstoß gegen diese Minderungspflicht nicht erspart oder durch eine anderweitige Verwendung ihrer Betriebsmittel oder ihres Personals erwirbt oder böswillig zu erwerben unterlässt. § 11 Abs. 5 und Abs. 6 gelten entsprechend.

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

§ 14 Qualität, Sicherheit, Service, Fahrausweiskontrollen

- (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. 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) Die in **Anlage Q** spezifizierten Qualitätsmerkmale bzw. die in Abs. 1 genannten Zielsetzungen sollen auch von den Kunden bewertet werden und sich in einem zu ermittelnden Kundenzufriedenheitswert widerspiegeln. Die Modalitäten der Kundenzufriedenheitsanalyse werden im für die Teilnetze „Stadtbahn“ und „Nord-Süd“ zwischen den Vertragspartnern zu vereinbarenden Interims-Verkehrsvertrag auch mit Bezug auf die im hiesigen Vertrag vereinbarten Verkehrsangebote abschließend geregelt. Dabei sind die in **Anlage E**, Abschnitt 4, enthaltenen Vorgaben zu beachten.
- (4) Um dem Sicherheitsbedürfnis ihrer Fahrgäste zu entsprechen, arbeitet die S-Bahn mit der Bundespolizei und den Landespolizeien vertrauensvoll zusammen.
- (5) Leistungen im Bereich Sicherheit, Service und Fahrausweiskontrollen gehören nicht zum vertraglichen Leistungsumfang der S-Bahn. Diese Leistungen werden integrierter Bestandteil der Leistungen sein, die die S-Bahn nach den Modalitäten des für die Teilnetze „Stadtbahn“ und „Nord-Süd“ zwischen den Vertragspartnern zu vereinbarenden Interims-Verkehrsvertrages erbringen wird. In dem dortigen Interimsvertrag werden die diesbezüglichen Pflichten der S-Bahn und die hierfür anfallende Vergütung auch mit Bezug auf die im hiesigen Vertrag vereinbarten Verkehrsangebote abschließend geregelt.

§ 15 Marketing

Leistungen im Bereich Marketing gehören nicht zum vertraglichen Leistungsumfang der S-Bahn. Diese Leistungen werden integrierter Bestandteil der Leistungen sein, die die S-Bahn nach den Modalitäten des für die Teilnetze „Stadtbahn“ und „Nord-Süd“ zwischen den Vertragspartnern zu vereinbarenden Interims-Verkehrsvertrages (Interimsvertrag II) erbringen wird. In dem dortigen Interimsvertrag werden die diesbezüglichen Pflichten der S-Bahn und die hierfür anfallende Vergütung auch mit Bezug auf die im hiesigen Vertrag vereinbarten Verkehrsangebote abschließend geregelt. Dabei sind aber die in **Anlage E** Abschnitt 3 enthaltenen Vorgaben zu beachten.

§ 16 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 Q**, Abschnitt 7 wird verwiesen.
- (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-Informationenmanager (HIM)“. Die Versorgung erfolgt über eine durch die VBB GmbH bereitgestellte, internetbasierte Eingabeoberfläche.

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 Haltestellen und Bahnhöfen zu berichten.

Voraussetzung für die Nutzung der Prognosedaten ist der vorherige Abschluss eines Reisendeninformationsvertrages mit der DB ML AG.

- (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. § 11 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 berücksichtigen und an dessen Weiterentwicklung aktiv mitarbeiten.

§ 17 Fahrgastrechte

- (1) Die S-Bahn wendet mindestens die Regelungen der Verordnung (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).
- (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 nachweispflichtig.
- (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-minü-

tige 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 Euro 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 Garantiefalls 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. § 11 Abs. 5 und Abs 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.

§ 18 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. Klapprampen, Matrixanzeigen innen und außen, Lautsprecher für Durchsagen, Fahrgasthilferufe an Türen – soweit vorhanden etc.). Bei dauerhaftem Funktionsverlust einer solchen technischen Einrichtung wird diese durch eine Einrichtung gleicher Funktionalität ersetzt.

§ 19 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.
- (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 § 13 Abs. 7 (Zugkilometer);
 - c) ausgefallene Verkehrsangebote (Zugkilometr - inkl. tabellarischer und grafischer Aufbereitung);
 - d) durchgeführte Ersatzverkehre;
 - e) Pünktlichkeitsgrad und Zuverlässigkeitsgrad;
 - f) Anschlusssicherung (schwerpunktorientiert);
 - g) Vereinbarte Zugstärke je Zugfahrt und eventuelle Unterschreitung gem. § 28 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).

- (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
 - b) Risikodarstellung gem. § 14 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 Berichterstattung 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 (BR 480, 481 und 485) im jeweiligen Vorjahr zu erbringen.

Berichtspflichten der S-Bahn zu weiteren, den hiesigen Vertrag betreffenden, Aspekten werden im zwischen den Vertragspartnern abzuschließenden Interims-Verkehrsvertrag für die Teilnetze „Stadtbahn“ und „Nord-Süd“ (Interimsvertrag II) vereinbart. Dabei sind die in **Anlage E** Abschnitt 5 enthaltenen Vorgaben zu beachten.

- (7) 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)
- Bahnhofspünktlichkeit: „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 (Betrachtungszeitpunkt: werktags außer samstags 7 Uhr, samstags 9 Uhr, sonn- und feiertags 10 Uhr). Der Bericht für Samstag, Sonntag sowie für Feiertage erfolgt am darauffolgenden Berichtstag. 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.
- (12) Die S-Bahn informiert die Aufgabenträger quartalsweise über Änderungen ihrer Einsatzplanungen für die Fahrzeuge der Altbaureihen. Hierzu erstellt sie in jedem Quartal erstmals bis spätestens 31.12.2016 einen Bericht, in dem mit Blick auf § 11 Abs. 2 UAbs. 3 für alle Fahrzeuge der Altbaureihen vollständige Angaben zum geplanten Zeitpunkt des Abschlusses der Ertüchtigungsmaßnahmen, der vergangenen Revision und der geplanten Außerbetriebnahme dargestellt sind.

§ 20 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 Maßnahmepläne nach Abs. 1 Ziffer 3 in ihrer Risikodarstellung gem. § 14 Abs. 2 zu berücksichtigen. Ebenso hat die S-Bahn nach einem Vorfall gem. Abs. 2 in ihrer Risikodarstellung gem. § 14 Abs. 2 zu begründen, warum der Maßnahmeplan 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

§ 21 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 oder die Aufgabenträger nach § 2 Abs. 4 VOL/A zur Vereinbarung seiner Anwendung verpflichtet sind. 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 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.

§ 22 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.

§ 23 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 Vertrages nach Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007 durchzuführen, so berührt eine daraus eventuell resultierende Unwirksamkeit von einzelnen Regelungen des Interimsvertrages 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 Kenntnisnahme 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 das der ex ante Kalkulation zugrundeliegende ausgefüllte Kalkulationsschema (**Anlage F8**) 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 das Kalkulationsschema (**Anlage F8**) oder – soweit dies zur Erfüllung einer objektiven beihilfenrechtlichen Pflicht erforderlich ist – ein nach neueren rechtlichen Kenntnissen erstelltes vergleichbares Kalkulationsschema gleichen Zweckes ausfüllt und dem mit der ex post Prüfung beauftragten Prüfer übermittelt.

Die S-Bahn kann das beihilfenrechtliche Erfordernis der Ersetzung der **Anlage 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.

§ 24 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 kalender-jährliche Vergütung nach den in der nachfolgenden Tabelle überblickshaft beschriebenen und in den dort angegebenen Vorschriften genau bestimmten Regelungen:

Grundvergütung (GV):

*(Zug-km Fahrplansoll * Grundvergütungssatz je Zug-km; vgl. **Anlage F8**)*

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

± Veränderung der GV entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B

+ Infrastrukturnutzungsentgelte (§ 27)

+ Vergütung des Ersatzverkehrs (§ 25)

- best. Einnahmen des EVU (u. a. Beförderungsentgelte) (§ 26)

- Abzüge wegen nicht vertragsgerechter Leistung
wegen Fahrplanfahrtausfall, (§ 28 Abs. 1)
wegen Kapazitätseinschränkungen (§ 28 Abs. 2)
wegen Unpünktlichkeit (§ 28 Abs. 3)
wegen weiterer Schlechtleistungen (§ 28 Abs. 4)
wegen Vertragsstrafen (§ 29)

= Vergütung.

Die Zug-km nach **Anlage VA**, Abschnitt 2 werden bei Zu- und Abbestellungen nach § 11 Abs. 3 und 4 und unterjährigen Anpassungen des Fahrplansolls nach § 13 Abs. 4, 5 und 7 für die Berechnung der Grundvergütung verändert.

Die Kosten für die Ertüchtigung der Altfahrzeuge sind Bestandteil der Vergütung. Sie werden gesondert gemäß § 3 Abs. 10 erstattet.

Ergibt sich nach dem bislang 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 außerhalb und innerhalb der Züge, verbleiben ohne Anrechnung auf die Vergütung bei der S-Bahn. Der zulässige Umfang von Werbung wird im Interimsvertrag für die Teilnetze Nord/Süd und Stadtbahn geregelt.
- (3) Bei den Abzügen wegen nicht vertragsgerechter Leistung nach § 28 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 § 28 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 gem. **Anlage Q** Abschnitt 1.2, die durch ein Ereignis im Sinne des § 4 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 Störfall 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 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 für Instandhaltung mit einem Pauschalbetrag von 0,54 Euro und für Energie mit einem Pauschalbetrag von 0,49 Euro, jeweils je nicht erbrachtem Viertelzugkilometer, berechnet. Beide Pauschalbeträge unterliegen der Preisgleitung, und sind gemäß **Anlage F8**, Blatt C fortzuschreiben.

- (4) Der Aufwand der S-Bahn für die Instandhaltung wird, soweit er nicht Gegenstand der Regelungen zu § 3 in Verbindung mit der **Anlage EM 3** ist, durch die Grundvergütung gemäß Abs. 1 abgegolten. Grundlage für den von der S-Bahn zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Vertrages bei der Kalkulation der Grundvergütung unterstellten Aufwand für die Instandhaltung im Sinne von Satz 1 sind die aus dem Instandhaltungsprogramm nach § 3 Abs. 10 lit. b), Ziffer 1 hervorgehenden Instandhaltungsstufen, Grenzlaufleistungen für Komponenten und Prüfintervalle, die zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Vertrags Gegenstand der Instandhaltung der Fahrzeuge der Altbau-reihen durch die S-Bahn sind.

Sollte sich der Aufwand der S-Bahn für die Instandhaltung im Sinne von Satz 2 wesentlich erhöhen, weil infolge von Umständen im Zusammenhang mit der Fahrzeugbeschaffenheit, die erst nach Vertragsschluss bekannt werden, die Instandhaltung entsprechend angepasst werden muss, kann die S-Bahn vorbehaltlich einer nicht ordnungsgemäßen Durchführung einer Fahrzeugertüchtigungsmaßnahme oder einer nicht ordnungsgemäßen Fahrzeuginstandhaltung durch die S-Bahn verlangen, dass die von

den Aufgabenträgern zu zahlende Grundvergütung nach Abs. 1 nach den sich allein hierdurch verändernden Kosten der S-Bahn entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B angepasst wird. Die Regelung des § 3 bleiben unberührt. Sollte eine Anpassung nach § 2 Nr. 3 VOL/B geboten sein, gelten § 11 Abs. 5 und 6 entsprechend.

§ 25 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.

§ 26 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 § 24 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 oder ihr von einem Vertriebsdienstleister überwiesenen kassentechnischen Einnahmen nach § 10 Abs. 2 und 3 sowie
 2. den nach den oder dem anwendbaren Einnahmeverfahren im jeweiligen Kalenderjahr für die vertragsgegenständlichen Verkehre ermittelten positiven oder negativen Salden bzw. Ausgleichsbeträgen der Einnahmeverteilung nach § 9 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 ihr mit Bezug auf weitere Tarife im jeweiligen Kalenderjahr für die vertragsgegenständlichen Verkehre selbst erzielten oder ihr überwiesenen kassentechnischen Einnahmen nach § 10 Abs. 2 und 3 sowie
 2. den nach den oder dem anwendbaren Einnahmeverfahren im jeweiligen Kalenderjahr für die vertragsgegenständlichen Verkehre ermittelten positiven oder negativen Salden bzw. Ausgleichsbeträgen der Einnahmeverteilung nach § 9 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 Kapitalkostenersparnisse, 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 § 17 Abs. 7.

§ 27 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 § 12 Abs. 4 ergebenden Höhe gesondert erstattet. 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.
- (2) Der S-Bahn gegenüber den EIU zustehende Entgeltminderungen aus der Infrastrukturnutzung bei nicht vertragsgemäßem Zustand der Infrastruktur und/oder bei Schienenersatz bzw. Busnotverkehr werden nicht vom Erstattungsbetrag abgezogen. Leistungsabhängige oder anreizbasierte Mali/Boni aus der Infrastrukturnutzungsregelung verändern den Erstattungsbetrag ebenfalls nicht.

§ 28 Abzüge wegen nicht vertragsgerechter Leistung

- (1) Bei ausgefallenen Zügen, Teilausfällen oder verfrühten Abfahrten gem. **Anlage Q** Abschnitt 1.2 verringert sich – unabhängig von der Ursache der Leistungsstörung und vorbehaltlich des § 24 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; siehe **Anlage F8**) multipliziert.

In einem zweiten Schritt werden die ausgefallenen Fahrplankilometer für die Züge, die nicht verkehrten, mit dem Betrag multipliziert, der sich ergibt, wenn die für den Jahresfahrplan an die S-Bahn zu erstattenden Infrastrukturnutzungsentgelte durch die Anzahl der nach dem Jahresfahrplan von der S-Bahn zu erbringenden Fahrplankilometer geteilt werden (durchschnittliches Infrastrukturnutzungsentgelt pro Fahrplankilometer). Die sich nach beiden Schritten ergebenden Beträge werden addiert.

- (2) 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**) multipliziert wird. Ausgefallene Fahrten bleiben unberücksichtigt.

Soweit für eine Zuggruppe gemäß § 11 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**). Ein fahrtenscharfer Nachweis der nicht erbrachten Kapazität erfolgt für diese Fälle nicht.

- (3) Bei verspäteten Ankünften verringert sich – unabhängig von der Ursache der Leistungsstörung und vorbehaltlich des § 24 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 gem. **Anlage Q** Abschnitt 1.1 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 § 32 Abs. 1 des Verkehrsvertrages berücksichtigt.

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

1. Setzt die S-Bahn entgegen der Regelungen nach Abschnitt 6 der **Anlage Q** nicht oder nicht ordnungsgemäß gereinigte Fahrzeuge ein oder hält sie die Reinigungsintervalle gem. Abschnitt 6 der **Anlage Q** nicht ein, wird kriterienbezogen ein Abzug von der Grundvergütung berechnet. Der Abzug beträgt je Quartal und je Prozentpunkt Unterschreitung des jeweiligen Zielwertes gem. Abschnitt 6 der **Anlage Q** 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 § 32 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 2 lit. a) 1. Anstrich der **Anlage Q** beträgt der Abzug 20 %.
- Entspricht der Ersatzverkehr mit Bussen nicht der Qualitätsanforderung nach Ziffer 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 3, 1. Anstrich der **Anlage Q** beträgt der Abzug 5 %.
- Entspricht der Ersatzverkehr mit Bussen nicht der Qualitätsanforderung nach Ziffer 3, 2. Anstrich der **Anlage Q** beträgt der Abzug 5 %.
- Entspricht der Ersatzverkehr mit Bussen nicht der Qualitätsanforderung nach Ziffer 3, 3. Anstrich **Anlage Q** beträgt der Abzug 10 %.

(5) Die eventuelle Freistellung der S-Bahn durch die Aufgabenträger von Abzügen gemäß Abs. 1 bis 4 nach § 3 dieses Vertrages bleibt unberührt.

§ 29 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 § 5 Abs. 1 angegebenen Verpflichtungen, zahlt die S-Bahn für jeden schuldhaften Verstoß regelmäßig eine Vertragsstrafe in Höhe von 100.000,- Euro an die Aufgabenträger. Gleiches gilt, wenn die S-Bahn gegen die Verpflichtungen in § 5 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,- Euro an die Aufgabenträger.
 - c) Übermittelt die S-Bahn die gem. § 19 Abs. 2 bis 8, 10 und § 32 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,- Euro pro vollendetem Tag bis zur Vorlage des abzugebenden Berichtes an die Aufgabenträger (Eingang bei den Aufgabenträgern).
- (2) Die jährliche Höhe der Vertragsstrafen nach Abs. 1 oder sonstiger Abzüge mit Vertragsstrafencharakter nach diesem Verkehrsvertrag ist auf 5 % der Grundvergütung gemäß § 24 Abs. 1 für das jeweilige Kalenderjahr begrenzt. 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

§ 30 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 § 19 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 § 32 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 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.

§ 31 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 § 19 Abs. 2 und Abs. 3 i. V. m. 30 Abs. 1 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 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:

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

mit

*P = kalenderjährliche Grundvergütung gemäß § 24 Abs. 1 i. V. m. **Anlage F8***

I = nach Abs. 2 prognostizierte Infrastrukturnutzungsentgelte gemäß § 27

E = prognostizierte Einnahmen (netto) gemäß Abs. 4

Evtl. Abzüge wegen nicht vertragsgerechter Leistung bleiben für die Bemessung der Abschlagszahlungen ebenso unberücksichtigt, wie die Vergütung des Ersatzverkehrs nach § 25.

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

Die Höhe des Anteils des jeweiligen Monats an der kalenderjährlichen Grundvergütung und den prognostizierten Infrastrukturnutzungsentgelten (P + 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.

Für die Erlöse wird auf die gem. 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 § 26 Abs. 1 mit Ausnahme der Ansprüche aus Einnahmenaufteilung nach § 26 Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 Nr. 2 abgestellt, den die S-Bahn in ihrer für das jeweils vorangegangene Jahr nach § 32 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 § 26 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 Tariffhöhe 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 § 26 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 § 26 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 gem. 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 5 % der Grundvergütung 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 zzgl. der Infrastrukturnutzungsentgelte nach § 27 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 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. Wird der Vertrieb durch einen von dem Aufgabenträger beigestellten Vertriebsdienstleister (§ 10 Abs. 2) erbracht, können die Aufgabenträger diesen 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.

§ 32 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 § 26 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.

- (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 § 19 bzw. ggf. in korrigierter Form nach § 30 Abs. 3 oder Abs. 4 vorgelegt worden sind – zur Verfügung zu stellen. Die S-Bahn hat die im betreffenden Kalenderjahr abgerechneten Ertüchtigungsmaßnahmen in der Jahresschlussrechnung auszuweisen.

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.

- (5) Rechnungen über Trassen- und Stationsentgelte sind der Schlussrechnung beizufügen. Die Kosten hierfür übernimmt die S-Bahn. Ergänzend gilt § 15 Nr. 1 VOL/B entsprechend.
- (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. § 30 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. § 30 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 § 19 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 unstrittig bestehende Zahlungsverpflichtungen 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 § 26 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.

Soweit Einnahmen nach § 26 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. Im Gegenzug stellen die Aufgabenträger die S-Bahn von etwaigen Ansprüchen Dritter gegen die S-Bahn aus dem Ergebnis von Einnahmenaufteilungen nach § 26 Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 Nr. 2 frei. 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 § 31 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. § 11 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

§ 33 Wandlungsklausel

Aufgabenträger und S-Bahn können einvernehmlich vereinbaren, dass der Verkehrsvertrag von einem Brutto- auf einen Nettovertrag abgeändert wird. In diesem Fall wird das Fahrgastnachfragerisiko sowie das Tariferlös- bzw. -ergiebigkeitsrisiko auf die S-Bahn übertragen, die korrespondierend dann auch die wirtschaftlichen Chancen hat. Aufgabenträger und S-Bahn werden die mit dem Charakter des Nettovertrags dann einher gehenden Vertragsanpassungen vereinbaren. Die einvernehmliche Vertragsänderung ist vor Abschluss erneut einer ex-ante-Überkompensationskontrolle nach Maßgabe des § 22 sowie der **Anlage ÜKK 1** zu unterziehen.

Bei einer Änderung dieses Verkehrsvertrags von einem Brutto- auf einen Nettovertrag werden insbesondere folgende vertragliche Regelungen gestrichen, geändert oder hinzugefügt: Tarif, Marketing, Berichte, ex-ante ÜKK, Grundsätze der Finanzierung, Festlegung der abzuziehenden Einnahmen, Abschlagszahlungen, Jahresschlussrechnung.

§ 34 Laufzeit, Inkrafttreten und Kündigung

- (1) Der Vertrag tritt unter der aufschiebenden Bedingung in Kraft, dass die Vorveröffentlichungsfrist nach der Bekanntmachung 2014/S 142-253832 vom 26.07.2014 im Amtsblatt der Europäischen Union von einem Jahr gemäß Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 endet und die hiesige Direktvergabe bis zum Ablauf der Vorveröffentlichungsfrist nicht Gegenstand eines von der Europäischen Kommission angestrebten Vertragsverletzungsverfahrens oder eines Beihilfeprüfverfahrens oder eines Nachprüfungsverfahrens nach den §§ 102 ff. GWB oder einer Unterlassungsklage vor einem nationalen Gericht wird.
- (2) Die Erbringung der Verkehrsleistungen endet für die Linien bzw. Zuggruppen
 - S47 am 31.12.2020,
 - S46 am 30.06.2022,
 - S8 am 13.10.2022,
 - S41/42 (Stammzuggruppen) am 13.04.2023 und
 - S41/42 (Tageszuggruppen) am 12.10.2023.

Die Aufgabenträger können von der S-Bahn verlangen, dass die Verkehrsleistungen auf der Linie S47 bis zu 18 weitere Monate und die Verkehrsleistungen auf den übrigen Linien bzw. Zuggruppen jeweils bis zu 6 weitere Monate nach dem in Satz 1 für die Linie bzw. Zuggruppe genannten Termin erbracht werden, sofern sie dieses Verlangen der S-Bahn bis spätestens 12 Monate vor dem jeweils in Satz 1 genannten Termin unter Angabe der Linie bzw. Zuggruppe, für die ein Weiterbetrieb verlangt wird, und der Dauer des Weiterbetriebs, übermitteln. Um dieses Verlangen für die nachfolgend genannten Verkehrsleistungen ausüben zu dürfen, müssen die Aufgabenträger jeweils zum 1. April der Jahre 2019 (für die S47), 2021 (für die S46 und S8) und 2022 (für die Tageszuggruppen der S41/42) sich dieses Recht ausdrücklich vorbehalten. Geschieht dies, kann

die S-Bahn für ihre Materialbedarfs- und Personalplanung für das jeweilige Folgejahr unterstellen, dass die Verkehrsleistungen auf der jeweils genannten Linie bzw. Zuggruppe im Folgejahr noch erbracht werden sollen. Verlangen die Aufgabenträger in der Folge den Weiterbetrieb entsprechender Verkehrsleistungen nicht, sind der S-Bahn die aus der Umsetzung der veränderten Materialbedarfs- und Personalplanung resultierenden zusätzlichen Kosten entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B zu ersetzen. § 11 Abs. 5 und Abs. 6 gelten entsprechend.

Ermöglicht der technische Zustand der Fahrzeuge, z. B. wegen Revisionsfähigkeit, einen Weiterbetrieb zum Zeitpunkt der Verlängerungsaufforderung der Aufgabenträger nicht, werden die Vertragspartner einvernehmlich die zur Durchführung der Verkehre erforderlichen Maßnahmen beschließen. Die S-Bahn muss die technischen Hinderungsgründe nachweisen. Eine weitere Verlängerung der Verkehrsleistungen oder eines Teils davon ist für den Fall, dass sich die Auslieferung von Neufahrzeugen verzögert, einvernehmlich bis Ende 2026 möglich. In diesem Fall erfolgt ggf. eine Anpassung der Grundvergütung entsprechend § 2 Nr. 3 VOL/B. § 11 Abs. 5 und Abs. 6 gelten entsprechend.

- (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.

§ 35 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 § 5 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) 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.
- (7) Dieser Vertrag ist vierfach gefertigt. Die beiden Aufgabenträger und ihre Beauftragte sowie die S-Bahn erhalten je ein Exemplar.

§ 36 Vertragsbestandteile

Dieser Vertrag hat ergänzend folgende Bestandteile - bei Widersprüchen in der numerischen Reihenfolge geltenden - Bestandteile.

1. Folgende Anlagen

- Ertüchtigungsmaßnahmen und Revisionen an den BR 480 und 485 Anlage EM 1
- Ertüchtigungsmaßnahmen gem. § 3 Abs. 9 lit. a und b, jew. UAbs. 2 Anlage EM 2
- Abrechnung der Kosten der Ertüchtigungsmaßnahmen Anlage EM 3
- 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 5
- Einnahmearbeitungsvertrag 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
 - Eckpunkte Querschnittsleistungen Anlage E
 - Verkehrserhebungen Anlage VE
 - Verkehrsangebot Anlage VA
 - Planungskalender für das Verkehrsangebot Anlage PLB
 - Qualitätsstandards Anlage Q
 - Codierung von Störfällen Anlage CODE
 - Anschlussgestaltung Anlage AG
 - Wartezeitvorschriften Anlage WA
 - Ex post Überkompensationskontrolle Anlage ÜKK 2
 - Anlage zum Preisblatt Anlage F8 a
 - Erhebungsbogen Anlage EB
 - Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation Anlage FGI a
 - Anlage zur Angebotsaufforderung über die Durchführung der Ex ante Überkompensationskontrolle Anlage ÜKK 1
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
 - Preisblatt Interimsvertrag I Anlage F 8
 - Eigenerklärung zu Frauenförderung und Gleichbehandlung Anlage FF
 - Eigenerklärung zum Einsatz von Nachunternehmern Anlage F 3
 - Eigenerklärung zu Tariftreue, Mindestentlohnung und Sozialversicherungsbeiträgen Anlage F 4

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.

Datum und Unterschriften

Berlin, den 06.12.2016

Für das Land Berlin

.....
Christian Gaebler
Staatssekretär

.....

Potsdam, den 06.12.2016

Für das Land Brandenburg

.....
Ines Jesse
Staatssekretärin

.....

Berlin, den

Für die S Bahn Berlin GmbH (S-Bahn)

.....

.....