

Kooperationsvertrag

zwischen
dem Verkehrsunternehmen

XY

- nachfolgend: **Verkehrsunternehmen** -

und der

Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH

- nachfolgend: **DING** -

Präambel

Um den Fahrgästen im Geltungsbereich des Verbundtarifs der DING (DING-Tarif) ein integriertes Nahverkehrsangebot anzubieten, vereinbaren das Verkehrsunternehmen und die DING eine enge Kooperation nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Kooperationsvertrages. Der Kooperationsvertrag bildet eine einheitliche Grundlage für die Verkehrsbedienung im Verbundgebiet des Verkehrsverbundes DING und wird deshalb in dieser Form mit allen Verkehrsunternehmen abgeschlossen. Die Parteien des Kooperationsvertrags lassen sich von der gemeinsamen Zielvorstellung leiten, einen zukunftsgerichteten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Form eines effizienten, transparenten und vernetzten Verkehrssystems zu gestalten. Zu den Zielvorstellungen gehört auch, den klassischen ÖPNV durch zusätzliche Angebote kontinuierlich zu einer umfassenden Mobilitätsleistung weiterzuentwickeln. Des Weiteren wollen sie die Ziele und Vorgaben zu Verkehrsverbänden im Land Baden-Württemberg in Übereinstimmung mit dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG BW) und im Freistaat Bayern in Übereinstimmung mit dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) bestmöglich umsetzen, den Nahverkehr stärken und die Marktchancen im Verbund ausschöpfen.

§ 1

Vertragsgegenstand und Rechtsstellung des Verkehrsunternehmens

- (1) Gegenstand dieses Vertrages ist die Einbindung von Linienverkehren des Verkehrsunternehmens gemäß § 2 Abs. 1 in den Verkehrsverbund DING.
- (2) Das Verkehrsunternehmen bleibt Träger der sich aus den Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten. Das Verkehrsunternehmen nimmt die sich daraus ergebenden Rechte und Pflichten wahr. Der Beförderungsvertrag kommt zwischen dem Fahrgast und dem Verkehrsunternehmen zustande. Darüber hinaus überwacht es insbesondere die sachlichen und personellen Betriebsmittel; es bleibt Eigentümer seiner Anlagen und Verkehrsmittel. Eisenbahnverkehrsunternehmen sind für den mit dem/den SPNV-Aufgabenträger/n vereinbarten Bedienbereich Betriebsführer mit allen sich daraus ergebenden Rechten und Pflichten.

- (3) Soweit Linienverkehre durch ein Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich (§ 8 Abs. 4 PBefG) erbracht werden, plant und gestaltet das Verkehrsunternehmen sein Verkehrsnetz im Verhältnis zur DING unter Beachtung des gültigen Nahverkehrsplans eigenverantwortlich und führt den Betrieb auf eigenen Namen und auf eigene Rechnung.
- (4) Die Verkehrsunternehmen sind im Unternehmensbeirat der DING vertreten und bringen dort ihren Sachverstand ein. Die Einzelheiten zu der Ernennung und zu den Mitwirkungsbefugnissen regelt der Einnahmenaufteilungsvertrag der DING.
- (5) Die Kooperation im Verkehrsverbund DING wird einheitlich mit diesem Vertrag geregelt; er gilt für Bus-, Straßenbahn- und Eisenbahnverkehre und weitere, gegebenenfalls neue Mobilitätsangebote (z.B. Linienbedarfsverkehr und gebündelter Bedarfsverkehr). Die spezifischen und als solche kenntlichen Regelungen für Eisenbahnverkehre sind von Verkehrsunternehmen, die keine Eisenbahnverkehre erbringen, nicht anzuwenden und umgekehrt.
- (6) Das Verkehrsunternehmen stimmt zu, dass die zu seinen Gunsten von der Genehmigungsbehörde festgelegten Bedienungsverbote für die in den DING-Tarif einbezogenen Linien bzw. Linienabschnitte während der Geltungsdauer dieses Vertrags nicht angewandt werden.

§ 2

Betriebsleistungen innerhalb des Verbundes

- (1) Die in der Anlage 1 genannten Linien und Eisenbahnstrecken sind in den Verkehrsverbund DING einbezogen; diese wird von DING einmal jährlich mit Stand 01.01. des jeweiligen Jahres aktualisiert.
- (2) Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren entscheidet allein die zuständige Behörde im Sinne VO (EG) Nr. 1370/2007 über Leistungsänderungen und Liniengestaltungen.
- (3) Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren entscheidet unter Beachtung der Vorgaben aus Vorabkennntmachungen und Nahverkehrsplänen das Verkehrsunternehmen in Absprache mit dem jeweiligen Aufgabenträger und der DING über die Gestaltung des Liniennetzes und des jeweiligen Leistungsangebots. Leistungsänderungen sind in Absprache mit den jeweiligen Aufgabenträgern frühzeitig unter Berücksichtigung etwaiger genehmigungsrechtlicher Fristen der DING mitzuteilen.

- (4) Die Aktivierung oder Neueinrichtung von Schienenverkehren kann dazu führen, dass vorhandene Busverkehre zu Parallelverkehren werden. In einem solchen Fall wird das Busverkehrsunternehmen den Parallelverkehr in dem von der zuständigen Behörde im Sinne VO (EG) Nr. 1370/2007 gewünschten Umfang abbauen, wenn der hierdurch entstehende wirtschaftliche Nachteil bis zum Ende der genehmigungsrechtlichen Laufzeit durch diese ausgeglichen wird. Regelungen über Gewährung und Höhe eines Ausgleichs sind nicht Gegenstand dieses Vertrages, sondern unterliegen der Entscheidung der zuständigen Behörde im Sinne VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Rechte der Genehmigungsbehörde bleiben unberührt.
- (5) Absatz 4 gilt entsprechend für neu eingerichtete Regiobuslinien.
- (6) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, an den Verknüpfungspunkten seiner Linien mit anderen in den Verbund einbezogenen Linien und Verkehrssystemen die Anschlüsse sicherzustellen, soweit dies verkehrstechnisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist. Das Verkehrsunternehmen wird hierbei die Anschlussempfehlungen der DING berücksichtigen, soweit nicht im Einzelfall verkehrstechnische Gründe dagegensprechen und vom Verkehrsunternehmen nachgewiesen werden können.
- (7) Das Verkehrsunternehmen stellt der DING die zur Veröffentlichung des Verbundfahrplans erforderlichen Daten in elektronischer Form in einem Format zur Verfügung, das einen automatisierten Datenimport in das von DING eingesetzte Planungsprogramm DIVA ermöglicht. Dies erfolgt rechtzeitig nach einem festgelegten Zeitplan.
- (8) Soweit das Verkehrsunternehmen zur Erbringung seiner Leistung regelmäßig Unterauftragnehmer einsetzt oder sich der Einsatz wesentlich ändert, informiert das Verkehrsunternehmen DING darüber. Das Verkehrsunternehmen hat dafür zu sorgen, dass die Mitarbeiter des Unterauftragnehmers im eingesetzten Verkaufssystem und im Tarifsystem der DING geschult werden.
- (9) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich bei der Betriebsleistungserbringung mindestens die durch die Verbundstandards vorgegebene Qualität. Von der Gesellschafterversammlung der DING beschlossene Standards wird das Verkehrsunternehmen einhalten, wenn der zuständige Aufgabenträger einen Ausgleich dafür gewährt.

- (10) Bei Fahrplanänderungen beauftragt das Verkehrsunternehmen die DING, in seinem Namen den Antrag auf Fahrplanzustimmung bei der Genehmigungsbehörde zu stellen. Sofern eine Fahrplanänderung zu einer Änderung der Liniengenehmigung führt, ist diese vom Verkehrsunternehmen zu beantragen.

§ 3

Verbundtarif

- (1) Für Fahrten mit Quelle und Ziel im Verbundraum (Geltungsbereich des Verbundtarifes [DING-Tarif]) wendet das Verkehrsunternehmen ausschließlich den DING-Tarif (Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen, Fahrpreise) in der jeweils gültigen Fassung an.
- (2) Im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr kommt in Baden-Württemberg gemäß § 9 Abs. 3 ÖPNVG BW grundsätzlich der Baden-Württemberg-Tarif (BW-Tarif) zur Anwendung. Bestehen zwischen zwei angrenzenden Verbänden tarifliche Überlappungsbereiche oder im Ausnahmefall Übergangstarifregelungen, so kann nach einer Prüfung im konkreten Fall gemäß dem Verfahren der ÖPNV-VO BW in der jeweils gültigen Fassung von der Anwendung des BW-Tarifs abgesehen werden. Im Falle von Zeitkarten gelten sowohl die Zeitkarten des BW-Tarifs als auch eine Kombination von Zeitkarten aneinandergrenzender Verbände.
- (3) Bei Einführung eines Landstarifs Bayern gilt Absatz 2 entsprechend, sofern das bayerische Recht nicht etwas anderes vorsieht.
- (4) Wenn Sonderregelungen des Verkehrsunternehmens für Fahrten mit Quelle und Ziel im Verbundraum gelten sollen (z.B. Militärfahrten), ist in Abstimmung mit den jeweiligen Aufgabenträgern hierüber eine Vereinbarung zwischen dem Verkehrsunternehmen und der DING zu schließen, die ggf. auch die Beteiligung der Partner des Einnahmenaufteilungsvertrags an den Erlösen aus diesen Sonderangeboten regelt.
- (5) Nichttarifliche Fahrvergünstigungen (z.B. innerbetriebliche Mitarbeiterfahrten) werden für den berechtigten Personenkreis in den jeweiligen Verkehrsmitteln des Verkehrsunternehmens in einem Umfang gewährt, wie er im übrigen Bereich dieses Verkehrsunternehmens üblich ist.

- (6) Die DING stellt die für die in Anlage 1 genannten Strecken bzw. Streckenabschnitte erforderlichen Tarifanträge bei der Genehmigungsbehörde. Die DING übernimmt die öffentliche Bekanntgabe von Tarifänderungen.
- (7) Die DING erstellt einheitliche Beförderungsbedingungen. Vorgaben zu Vertrieb und Kontrolle erfolgen in Abstimmung mit dem Unternehmensbeirat.

§ 4

Tarifanpassung

- (1) Die DING-Verbundgesellschaft entscheidet über Anpassungen des Verbundtarifs nach dem Verfahren der nachfolgenden Absätze. Die Verkehrsunternehmen werden dabei über den im Einnahmenaufteilungsvertrag geregelten Unternehmensbeirat beteiligt. Ein Geschäftsführer der Verbundgesellschaft soll an Sitzungen des Unternehmensbeirats teilnehmen; verpflichtend ist dies, wenn es in Sitzungen um die Anpassungen des Verbundtarifs geht.
- (2) Der Verbundtarif ist jährlich von der Verbundgesellschaft zu überprüfen und entsprechend der Kosten- und Ertragsentwicklung bei den am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen anzupassen. Dadurch soll erreicht werden, dass sich die wirtschaftliche Lage der Verkehrsunternehmen nicht verschlechtert. Für die Bewertung der Kostenentwicklung wird der „BW-Index für den Busverkehr“ herangezogen. Für die rechnerische Ermittlung der durchschnittlichen Tarifanpassungsrate (Prozentsatz) wird die zwischenzeitliche Kosten- und Ertragsentwicklung berücksichtigt sowie die Kostenentwicklung im laufenden Jahr (Nachkalkulation mit Prognoserechnung). Zweck der Prognoserechnung ist es, insbesondere dynamischen Entwicklungen auf der Kosten- und Ertragsseite zeitnah Rechnung zu tragen. Um bei der Anpassungsrate Spitzen zu vermeiden, kann das Ergebnis der Nachkalkulation mit Prognoserechnung zur Glättung von über- oder unterproportionalen Abweichungen auf zwei Jahre verteilt werden. Die Marktlage ist bei der Anpassung zu berücksichtigen und kann in beide Richtungen zu geringfügigen Abweichungen von der ermittelten durchschnittlichen Tarifanpassungsrate führen.
- (3) Abweichungen von dem Prozentsatz nach Abs. (2) sind möglich. Sie müssen schlüssig und nachvollziehbar begründet sein. Sie setzen die Zustimmung des Unternehmensbeirats voraus, und zwar mit
 1. einer Mehrheit von 75 Prozent der aktuellen Erlöse auf allen Linien und zusätzlich

2. einer Mehrheit von 50% der aktuellen Erlöse auf allen Linien ohne die Linien mit Bindung im Sinne von Satz 2 (doppeltes Mehrheitserfordernis).

Linien mit Bindung sind alle Linien, bei denen der Aufgabenträger Eigentümer ist oder vertraglichen Einfluss auf das Abstimmungsverhalten hat oder der Betreiber kein Einnahmerisiko trägt. Bei der Berechnung der Mehrheit nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 zählen nur die Einnahmen für diejenigen Linien mit, für die der Betreiber der DING die Bindungsfreiheit angezeigt hat. Aktuelle Erlöse im Sinne von Satz 2 sind die Erlöse aus dem letzten abgerechneten Jahr der Einnahmenaufteilung.

- (4) Wenn sich nach Abs. (2) bzw. Abs. (3) dem Grunde nach eine Anpassungspflicht ergibt, arbeitet die Geschäftsführung unter Beteiligung des Unternehmensbeirats einen Vorschlag aus, der Regelungen zum Zeitpunkt und zur Struktur und zum Gesamtvolumen (Prozentsatz) der Tarifierfassung enthält. Dabei muss der Prozentsatz dem entsprechen, was sich aus Abs. (2) bzw. Abs. (3) ergibt.
- (5) Der Tarifierfassungsvorschlag wird vom Aufsichtsrat beraten. Nach der Beratung entscheidet der Aufsichtsrat über den Zeitpunkt und den Prozentsatz, um den die Tarife insgesamt erhöht oder ermäßigt werden sowie über die Struktur und die Höhe der Tarifierfassung bei den einzelnen Tarifpositionen.
- (6) Der Aufsichtsrat kann hinter dem Prozentsatz im Sinne von Abs. (2) bzw. Abs. (3) zurückbleiben, wenn die Wirkungen niedrigerer Anpassungen den Verkehrsunternehmen finanziell voll ausgeglichen werden. Der Ausgleich kann sowohl über öffentliche Dienstleistungsaufträge als auch über Allgemeine Vorschriften erfolgen. Bestreitet der Unternehmensbeirat die Vollständigkeit des Ausgleichs, ist diese durch den mit der Prüfung des Jahresabschlusses von DING beauftragten Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Dessen Ergebnis ist verbindlich und wird umgesetzt.

§ 5

Vertrieb und Kontrolle

- (1) Für Fahrten mit Quelle und Ziel im Verbundraum verkauft das Verkehrsunternehmen ausschließlich Fahrscheine des DING-Tarifs und erkennt diese an; außerdem erkennt das Verkehrsunternehmen Fahrausweise Dritter an, für die eine Regelung mit DING besteht (z.B. Ländertickets/-tarife). Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, darüber hinaus keine konkurrierenden Fahrpreisangebote zu Fahrausweisen des DING-Tarifs zu machen oder das Tarifniveau des DING-Tarifs zu unterlaufen.

- (2) Das Verkehrsunternehmen haftet für zur Verfügung gestellte Fahrkartenbestände mit dem aufgedruckten Wert. Verloren gegangene bzw. entwertete Fahrausweise werden nicht erstattet.
- (3) Über Tarifänderungen oder Sonderregelungen setzt die DING das Verkehrsunternehmen mit einer angemessenen Frist (i.d.R. 3 Monate) in Kenntnis.
- (4) Das Verkehrsunternehmen verkauft die Fahrausweise des DING-Tarifs in Bussen mittels elektronischer Fahrscheindrucker (EFD) über sein Fahrpersonal oder anderer geeigneter digitaler Ausgabemedien/-geräte, beim Einsatz von Auftragsunternehmer über deren Fahrer. Die eingesetzten Fahrzeuge außerhalb des Schienenverkehrs werden hierzu vom Verkehrsunternehmen mit elektronischen Fahrscheindruckern ausgestattet, die das Verkehrsunternehmen selbst installiert und beschafft.
- (5) Im schienengestützten Verkehr verkauft das Verkehrsunternehmen die Fahrausweise über geeignete digitale Ausgabemedien/-geräte oder über stationäre Automaten, Kundenbüros bzw. Abo-Center und Verkaufsgagenturen.
- (6) Digitale Verkaufsplattformen sind anzustreben; Einzelheiten werden zwischen DING und dem Vertriebsdienstleister und in Abstimmung mit dem Unternehmensbeirat geregelt.
- (7) Bei defekten Verkaufsgeräten ist ein Notverkauf durch das Fahrpersonal bzw. das Zugbegleitpersonal mittels Notfahrscheinen vorzusehen, wenn Zugbegleitpersonal im Zug regulär vorhanden ist und sofern das durch den jeweiligen Verkehrsvertrag nicht ausgeschlossen ist.
- (8) Wenn die DING besondere Fahrausweisvordrucke vorgibt, stellt sie diese den Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Die bei dem Verkehrsunternehmen vorhandene Verkaufstechnik ist bei der Implementierung zu berücksichtigen (angemessene Übergangsfrist).
- (9) Abonnements und andere unternehmensübergreifende Vertriebsleistungen werden ausschließlich in Abstimmung mit der DING bearbeitet. Sie werden zentral über beauftragte Dienstleister/Abo-Center bzw. die DING verwaltet und über eine Vertriebskostenvergütung abgerechnet. Die Vertriebskostenvergütung wird in Abstimmung mit dem Unternehmensbeirat festgelegt. Für die Abwicklung der Schülerabos werden gesonderte Regelungen zwischen den Schulwegkostenträgern, den Verkehrsunternehmen und DING getroffen.

- (10) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, den Verkauf und die Abrechnung von Fahrausweisen ordnungsgemäß durchzuführen und Fahrausweiskontrollen in den Fahrzeugen vorzunehmen. Sofern der jeweilige Aufgabenträger Vorgaben zur Fahrausweiskontrolle gemacht hat, sind diese maßgeblich.
- (11) Unabhängig davon kann die DING in eigenem Namen oder im Auftrag des zuständigen Aufgabenträgers innerhalb des Geltungsbereichs des DING-Tarifs Fahrausweiskontrollen durchführen oder durchführen lassen; das erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) verbleibt in diesem Falle bei der DING.

§ 6

Fahrgastinformation, Öffentlichkeitsarbeit

- (1) Allgemeine, zentrale Fahrgastinformationen werden von der DING herausgegeben. Informationen über den DING-Tarif erfolgen im Verbundgebiet durch die DING. Die DING kann hierzu einheitliche Vorgaben erlassen.
- (2) Die DING stellt dem Verkehrsunternehmen die verbundspezifischen Informationen (Tarife, Preisaushang, Tarifzonenpläne etc.) für seine Verkaufsstellen, für die von ihm bedienten Haltestellen, seine Fahrzeuge sowie dessen digitale Auskunftsmedien zur Verfügung. Form und Datenformate werden von DING festgelegt; der Datenaustausch erfolgt über standardisierte VDV-Formate. In Absprache mit dem Verkehrsunternehmen kann die DING Aushangfahrpläne für die Haltestellen zur Verfügung stellen; DING kann auch ein Layout vorgeben. Bei Haltestellen, die von mehreren Verkehrsunternehmen bedient werden, orientiert sich die Zuständigkeit an der Häufigkeit der Bedienung; die Festlegung erfolgt durch die DING. Der Aushang der von der DING zur Verfügung gestellten Informationen an den Haltestellen, in und an den Fahrzeugen ist Aufgabe des Verkehrsunternehmens.
- (3) Das Verkehrsunternehmen stellt Echtzeitdaten für die Fahrgastinformationen der DING zur Verfügung. Die Datenlieferung erfolgt über die von DING bzw. die von der NVBW bzw. von der BEG betriebenen Datendrehscheiben.
- (4) Die Fahrgastinformation über Änderungen des Leistungsangebots, insbesondere über nicht geplante oder kurzfristige Änderungen wie Straßensperrungen oder Unfälle, ist Aufgabe des Verkehrsunternehmens. Hierzu nutzt das Verkehrsunternehmen das von DING im Rahmen des betriebenen Fahrgastinformationssystems zentral eingesetzte Ereignis-Managementsystem, soweit dies nicht über eine Änderung des

Fahrplans erfolgt. Ferner informiert das Verkehrsunternehmen die Fahrgäste direkt (z.B. mittels Durchsagen, Infotainment-Systeme etc.).

- (5) Das Verkehrsunternehmen unterstützt die DING dabei, ihren Informationspflichten gegenüber dem Land Baden-Württemberg (insbesondere nach § 9 Abs. 6 ÖPNVG BW) und dem Freistaat Bayern nachzukommen. Dazu gehören insbesondere:
 - die Bereitstellung von Daten, um die Länder bei der Durchführung von Vergabeverfahren für das Erbringen von Nahverkehrsleistungen zu unterstützen,
 - die Bereitstellung von Fahrplan- und Echtzeitinformationen zur Verbesserung der Fahrgastinformation,
 - die Bereitstellung von Nachfragedaten zur Nutzung im Rahmen der Ausbaustrategie des Landes Baden-Württemberg und
 - die Zurverfügungstellung von Haltestellen- und Fahrplandaten für alle in den Verbund einbezogenen Linien zur Ansicht und Weiterverarbeitung im offenen digitalen Standardformat unter einer offenen Datenlizenz.
- (6) Das Verkehrsunternehmen wirkt bei der Umsetzung von landeseinheitlichen Beförderungsstandards und Service- und Marketingkonzepten wie landesweiten Kundenserviceanlaufstellen sowie sonstige Aktivitäten zur Steigerung der Attraktivität der öffentlichen Mobilität mit und unterstützt die DING bei der Umsetzung. Dies erfolgt in Abstimmung mit dem Unternehmensbeirat.
- (7) Das Verkehrsunternehmen unterstützt die Öffentlichkeitsarbeit der DING durch Beratung der Fahrgäste und durch Auslegen von Informationsmaterial.
- (8) Verbundwerbung ist Aufgabe der DING. Bei werblichen Maßnahmen für Angebote der DING sind ggfs. bestehende vertragliche Regelungen zwischen dem Verkehrsunternehmen und Dritten zu beachten.
- (9) Maßnahmen zur Verkaufsförderung vor Ort werden von der DING in Absprache und mit Unterstützung des Verkehrsunternehmens entwickelt.
- (10) Das Verkehrsunternehmen unterstützt die DING auf Anfrage bei Kundenanliegen, die seinen Verkehr betreffen. Die DING beantwortet Fahrgastbeschwerden, die in ihrem Zuständigkeitsbereich liegen. Die DING ist insoweit zuständig, wie es sich nicht um

Beschwerden betreffend die Betriebsdurchführung des Verkehrsunternehmens handelt; dafür ist das Verkehrsunternehmen zuständig. Fahrgastbeschwerden, die DING betreffen und beim Verkehrsunternehmen eingehen, werden vom Verkehrsunternehmen unverzüglich an DING weitergegeben. Fahrgastbeschwerden, die das Verkehrsunternehmen betreffen und bei DING eingehen, werden von DING unverzüglich an das Verkehrsunternehmen weitergegeben. Fahrgastbeschwerden sind innerhalb von fünf Arbeitstagen zu beantworten. Für Fahrgastbeschwerden im Zuständigkeitsbereich der DING gibt das Verkehrsunternehmen i.d.R. innerhalb von drei Arbeitstagen der DING eine Stellungnahme ab, die den Sachverhalt aufklärt, damit die DING dem Fahrgast auf sein Anliegen antworten kann.

§ 7

Zentrale Serviceplattformen

- (1) Für die Verbesserung der Servicequalität richtet DING zentrale Serviceplattformen gemäß Beschluss des zuständigen Gesellschaftsorgans ein. Der Datenaustausch mit den Verkehrsunternehmen erfolgt über einheitliche, standardisierte Schnittstellen.
- (2) Das Verkehrsunternehmen unterstützt DING im Rahmen seiner Betroffenheit bei der Einrichtung und beim Betrieb zentraler, digitaler Plattformen. Beispiele hierfür sind die zentrale Versorgung Dynamischer Fahrgastinformationssysteme, automatische Fahrgastzählsysteme, ein mandantenfähiges Regio-RBL-System etc.
- (3) Zur Vereinheitlichung des Bedarfsverkehrs im Verbundgebiet richtet DING eine zentrale Buchungs- und Dispositionsplattform ein, das Verkehrsunternehmen wird dies nach Vorgabe des Aufgabenträgers nutzen. Gleiches gilt für ein Callcenter, sofern ein solches von DING eingerichtet wird.
- (4) Sofern DING eine zentrale Stelle oder Plattform für Fahrgastbeschwerden einrichtet, wird das Verkehrsunternehmen an der Neuorganisation der Beschwerdeabwicklung mitwirken; die Neuorganisation erfolgt in Abstimmung mit dem Unternehmensbeirat.

§ 8

Vorstufe Basis Nahverkehrsplan

Soweit DING auf Anforderung der Aufgabenträger beauftragt wird, Vorarbeiten für einen gemeinsamen Nahverkehrsplan (z.B. in Form einer Vorstufe eines Basis-Nahverkehrsplans) zu leisten, wird das Verkehrsunternehmen DING unterstützen.

§ 9

Einnahmenanspruch und Einnahmenabrechnung

- (1) Das Verkehrsunternehmen ist Vertragspartner des Einnahmenaufteilungsvertrags.
- (2) Einnahmenanspruch, Einnahmenmeldung und -abrechnung richten sich nach dem Einnahmenaufteilungsvertrag.
- (3) Das erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) verbleibt bei dem kontrollierenden Kooperationspartner auf seinen Linien; § 5 Abs. 10 bleibt unberührt.

§ 10

Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gewähren ausschließlich die zuständigen Behörden (Aufgabenträger) im Rahmen von allgemeinen Vorschriften oder öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.

§ 11

Verwaltung und Abrechnung

- (1) Das Verkehrsunternehmen ermächtigt die DING mit der Wahrnehmung der Aufgaben, die sich aus der Bildung und für den Fortbestand des Verkehrsverbundes, für die Erfüllung dieses Kooperationsvertrag und die Umsetzung der Einnahmenaufteilung ergeben.
- (2) Für die von DING im Rahmen dieses und des Einnahmenaufteilungsvertrages erbrachten Leistungen leistet das Verkehrsunternehmen eine pauschale Vergütung. Diese beträgt derzeit jährlich 1,0 % des Brutto-Einnahmenanspruchs nach dem Einnahmenaufteilungsvertrag, wobei im laufenden Jahr Abschläge zu leisten sind und anschließend eine Spitzabrechnung erfolgt, sobald der finale Erlösanspruch vorliegt. DING stellt dies dem Verkehrsunternehmen zzgl. Umsatzsteuer in Rechnung; die Rechnungsstellung bzgl. der Abschläge erfolgt jeweils hälftig zum 15. März und zum 15.

September eines jeden Jahres. Den Verkehrsunternehmen gewährte staatliche Billigkeitsleistungen (z.B. pandemiebedingte Ausgleichsleistungen) zum Ausgleich von entfallenen Fahrgeldeinnahmen werden im Verhältnis zur DING als Fahrgeldeinnahmen i.S.d. Kostenbeteiligung behandelt. Das Verkehrsunternehmen ist berechtigt, ein Testat für die es betreffenden Verwaltungs- und Abrechnungsunterlagen auf eigene Kosten anzufordern.

- (3) Die Vertragspartner willigen wechselseitig ein, dass die zum Zwecke dieses Vertrages erforderlichen Daten, unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Vorschriften, mittels elektronischer Datenverarbeitung gespeichert und verarbeitet werden. Die Weitergabe dieser Daten ist nur mit Einwilligung des anderen Vertragspartners und nur für solche Zwecke zulässig, die zur Erreichung des Vertragszieles notwendig sind. Davon unabhängig willigt das Verkehrsunternehmen in die Weitergabe von Daten:

an den zuständigen Aufgabenträger für den Zweck der Planungen und zur wirtschaftlichen Bewertung und Abrechnung der jeweiligen Linie sowie bezüglich aller vergaberelevanten Informationen,

an das Land Baden-Württemberg und den Freistaat Bayern zur Erfüllung von gesetzlichen Vorgaben (z.B. § 9 Abs. 6 ÖPNVG BW) und

an die durch die DING mit der Einnahmenaufteilung und der Prüfung des Jahresabschlusses Beauftragten ein.

§ 12

Verkehrserhebung

- (1) Die Verkehrserhebung dient zur Durchführung der Einnahmenaufteilung, zu verkehrsplanerischen Zwecken und zur Verbesserung der Servicequalität.
- (2) Auf den nach § 2 einbezogenen Strecken des Verkehrsunternehmens kann die DING bei Bedarf in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen Verkehrserhebungen durchführen. Den Beauftragten der DING ist die notwendige Unterstützung zu gewähren. Im Verbundverkehr wird den Fahrgasterhebern freie Fahrt gewährt.

- (3) Die Anforderungen an Verkehrserhebungen nach § 9 ÖPNVG BW i.V.m. der konkretisierenden Verordnung des Ministeriums für Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-VO BW) in der jeweils gültigen Fassung werden eingehalten.

§ 13 **Prüfungsrecht**

Die DING kann, wenn begründete Anhaltspunkte bestehen, dass das Verkehrsunternehmen die Verpflichtungen aus diesem Vertrag nicht beachtet hat, diesem Verdacht nachgehen und die Einhaltung des Kooperationsvertrags im Unternehmen prüfen oder auf Kosten der DING prüfen lassen. Liegt ein materieller Verstoß vor, hat das Verkehrsunternehmen die Kosten der Prüfung zu tragen.

§ 14 **Haftung**

- (1) Fahrzeughalter im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes ist das Verkehrsunternehmen.
- (2) Erheben im Zusammenhang mit den übernommenen Leistungen Fahrgäste oder sonstige Personen Schadenersatzansprüche gegen die DING hat diese das Verkehrsunternehmen unverzüglich zu unterrichten. Grundsätzlich wird sie den Anspruchsteller an das Verkehrsunternehmen verweisen. Besteht der Geschädigte jedoch auf Regulierung durch die DING oder wird die DING gerichtlich zur Regulierung des Schadens verpflichtet, so vereinbaren die DING und das Verkehrsunternehmen, den gesamten gerichtlichen und außergerichtlichen Rechtsprozess gemeinsam und einvernehmlich zu regeln. Die DING wird dann vom Verkehrsunternehmen von sämtlichen Verfahrens- und Folgekosten freigestellt., sofern in dem Zusammenhang kein schuldhaftes Handeln seitens DING besteht

§ 15 **Forderungsabtretung**

Das Verkehrsunternehmen ist zur Abtretung seiner gegen die DING gerichteten vertraglichen Forderungen nur mit schriftlicher vorheriger Zustimmung der DING berechtigt. Das gilt auch für Ansprüche aus dem jeweiligen Einnahmenaufteilungsvertrag.

§ 16

Vertragsdauer

- (1) Der Vertrag tritt am 1. Januar 2024 in Kraft und gilt auf unbestimmte Zeit. Soweit schon ein Kooperationsvertrag oder Zusammenarbeitsvertrag mit der DING besteht, tritt dieser Vertrag an die Stelle des bestehenden Kooperationsvertrags oder Zusammenarbeitsvertrags. Der bisher bestehende Kooperationsvertrag bzw. Zusammenarbeitsvertrag endet dann.
- (2) Der Kooperationsvertrag kann nur im Zusammenhang mit dem Einnahmenaufteilungsvertrag unter Einhaltung einer Frist von 6 Monaten zum Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden, erstmalig jedoch zum Ende des Jahres 2024.
- (3) Das Recht der Vertragspartner zur fristlosen Kündigung des Vertrages aus wichtigem Grund bleibt unberührt. Unabhängig von einer Kündigung verliert das Verkehrsunternehmen ab dem Zeitpunkt, in dem es keine eigenen Verkehrsleistungen im Verbundgebiet mehr erbringt, alle zukunftsbezogenen Rechte aus diesem Vertrag.
- (4) Bei Insolvenz eines Vertragspartners ist der andere Vertragspartner berechtigt, den Vertrag ohne Einhaltung einer Frist zum Ablauf des Kalendermonats zu kündigen. Im Falle einer Kündigung ist ein ausscheidender Kooperationspartner nicht mehr berechtigt, Fahrscheine des DING-Verbundes zu verkaufen.
- (5) Jede Kündigung bedarf der Schriftform.

§ 17

Schlussbestimmungen, Salvatorische Klausel und Gerichtsstand

- (1) Sofern sich die diesem Vertrag zu Grunde liegenden rechtlichen oder sonstigen Verhältnisse wesentlich ändern oder bei Vollzug dieses Vertrages unbillige Härten auftreten, wird der Vertrag entsprechend angepasst. Das Recht zur außerordentlichen Kündigung bleibt unberührt.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus Rechtsgründen undurchführbar werden, so wird die Gültigkeit dieses Vertrages im Übrigen davon nicht berührt. Die Vertragspartner werden in einem solchen Fall eine wirksame Regelung vereinbaren, die der ursprünglichen Bestimmung wirtschaftlich so weit wie möglich nahe kommt. Ergeben sich in Anwendung dieses Vertrages Lücken, welche

die Vertragspartner nicht vorgesehenen haben, so werden die Vertragspartner diese in einer am Zweck dieses Vertrages orientierten angemessenen Weise ausfüllen.

- (3) Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Dies betrifft auch die Schriftformklausel selbst.
- (4) Gerichtsstand und Erfüllungsort für alle Ansprüche und Leistungen aus diesem Vertrag ist Ulm.

Anlage 1: Linien und Strecken

Ulm, den 14.09.2023

Ort, Datum

Ort, Datum

(Unterschrift DING)

(Unterschrift Verkehrsunternehmen)