

Verlängerung der Interimsvereinbarung

**über die Erbringung von Verkehrsleistungen auf den Linien 50, 51, 52, 53, 54,
55, 56, 58, 67, 70, 71, 73, 74, 75, und 76**

im Zeitraum vom 01.01.2021 bis maximal zum 31.10.2021

zwischen

dem Landkreis Neuwied, vertreten durch den Landrat Achim Hallerbach, Wilhelm-
Leuschner-Str. 9, 56564 Neuwied

- nachfolgend „**Auftraggeber**“ genannt -

und

der Mittelrheinischer Verkehrsbetrieb GmbH, Hafenstr. 90, 56564 Neuwied, vertreten
durch die Geschäftsführer Dirk Zickenheiner und Kim Alexander Zickenheiner, 56564
Neuwied

- nachfolgend „**Auftragnehmer**“ genannt -

- nachfolgend gemeinsam „die **Vertragsparteien**“ genannt -

Inhaltsverzeichnis

PRÄAMBEL:.....	3
§ 1 GEGENSTAND UND GRUNDLAGEN DES VERTRAGES.....	4
§ 2 PFLICHTEN DER VERTRAGSPARTEIEN.....	5
§ 3 AUSGLEICHSLEISTUNGEN.....	6
§ 4 TARIFTREUEPFLICHT	11
§ 5 LAUFZEIT	12
§ 6 SCHLUSSBESTIMMUNGEN	13

PRÄAMBEL:

Der Auftraggeber ist gemäß § 5 Abs. 1 des Nahverkehrsgesetzes Rheinland-Pfalz Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). In dieser Funktion ist er u.a. für den ÖPNV im Stadtgebiet Neuwied zuständig.

Das Stadtgebiet Neuwied wird durch die Linien 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 67, 70, 71, 73, 74, 75 und 76 (**vertragsgegenständlichen Linien**) verkehrlich erschlossen. Diese Linien wurden in der Vergangenheit auf eigenwirtschaftlicher Basis, d.h. auf unternehmerische Initiative eines Verkehrsunternehmens bedient.

Eine solche eigenwirtschaftliche Verkehrsbedienung ist jedoch spätestens seit Beginn der Corona-Pandemie nicht mehr möglich. Aber auch ohne die Corona-bedingten Einnahmehausfälle, wäre die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrsangebots nicht mehr gewährleistet; vielmehr bedarf es eines anteiligen Zuschusses, um die Verkehrsleistung zu ermöglichen.

Soweit eine eigenwirtschaftliche Verkehrsbedienung nicht mehr möglich ist, bleibt es gemäß § 8a PBefG Aufgabe des Auftraggebers, die ausreichende ÖPNV-Bedienung gemäß den Voraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (im Folgenden VO 1370) über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße auf gemeinwirtschaftlicher Basis sicherzustellen.

Dazu hatte der Auftraggeber bereits am 14.07.2020 unter der Nr. 2020/S 134-331139 im EU-Amtsblatt ein wettbewerbliches Verfahren angekündigt und in einer jener Vorabbekanntmachung entsprechenden Weise durchgeführt. Nach Auswertung der Angebote des wettbewerblichen Verfahrens sollte der Zuschlag eigentlich an den Auftragnehmer erteilt werden und zwar mit einer Verpflichtung zur Betriebsaufnahme ab dem 01.01.2021. Gegen die Zuschlagserteilung wurde mittlerweile jedoch ein Vergabenaachprüfungsverfahren vor der Vergabekammer Koblenz angestrengt. Der Zuschlag kann deshalb vorerst nicht erteilt werden. Eine Wiederaufnahme der Personenverkehrsleistungen ab dem 01.01.2021 ist deshalb zumindest auf der Grundlage eines in einem Wettbewerb vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht mehr zeitgerecht möglich.

Da jedoch zugleich auch die einstweiligen Erlaubnisse, die Voraussetzung für den Betrieb der Beförderungsleistungen auf den vertragsgegenständlichen Linien sind, am 31.12.2020 auslaufen, droht eine tatsächliche Unterbrechung der Verkehrsbedienung ab dem 01.01.2021 bis zu dem Zeitpunkt, an dem der Zuschlag erteilt werden kann.

Die Vertragsparteien wollen daher den aktuell bereits bestehenden Interimsvertrag über die Durchführung der Verkehrsbedienung bis zum 31.12.2020, um denjenigen Zeitraum verlängern, der voraussichtlich erforderlich ist, um das Vergabenaachprüfungsverfahren zu beenden (verlängerter Interimszeitraum).

Der Auftragnehmer ist ein Verkehrsunternehmen, welches die vertragsgegenständlichen Linien im Stadtgebiet Neuwied bereits auf der Grundlage einer Notvergabe betreibt. Er soll die Verkehrsleistungen auf den vertragsgegenständlichen Linien im verlängerten Interimszeitraum weiterhin in dem bisherigen Umfang („**Status quo**“) erbringen, um eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen. Der Status quo wird durch das Verzeichnis der Linien (**Anlage 1**) und der Fahrpläne (**Anlage 2**) abgebildet. Der Auftraggeber verpflichtet sich im Gegenzug zur Zahlung eines vorab der Höhe nach fixierten Ausgleichsbetrags für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Linienverkehrsleistungen auf Basis eines Nettovertragsmodells unter Berücksichtigung gegebenenfalls noch eintretender Corona-bedingten Effekte.

Rechtsgrundlage für die Verlängerung dieser Interimsvereinbarung ist Art. 5 Abs. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 in Gestalt der Änderungsverordnung (EU) Nr. 2016/2338. Danach darf bei einer drohenden Unterbrechung einer gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsleistung ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag in der Gestalt einer Dienstleistungskonzession im Rahmen einer Direktvergabe an einen Betreiber vergeben werden. Jene Notmaßnahme darf jedoch insgesamt einen Zeitraum von zwei Jahre nicht überschreiten.

Dies vorausgeschickt, vereinbaren die Parteien, was folgt:

§ 1

GEGENSTAND UND GRUNDLAGEN DES VERTRAGES

- 1) Gegenstand dieser Interimsvereinbarung ist die Durchführung von Verkehrsleistungen im Linienverkehr mit Kraftomnibussen im Sinne des § 42 PBefG auf den in der **Anlage 1** genannten Linien und gemäß den in **Anlage 2** vorgegebenen Fahrplänen.
- 2) Vertragsbestandteile sind, bei Unklarheiten oder Widersprüchen in dieser Reihenfolge:

- an erster Stelle die Bestimmungen der von der zuständigen Genehmigungsbehörde erteilten Genehmigungen (einstweiligen Erlaubnisse oder Liniengenehmigungen gemäß §§ 13, 42 PBefG),
 - an zweiter Stelle die Bestimmungen dieses Interimsvertrags und seiner Anlagen.
- 3) Dieser Vertrag steht insgesamt unter der auflösenden Bedingung, dass die zuständigen Gremien des Auftraggebers spätestens mit Ablauf des 17.8.2020 den in § 3 Abs. 1 UA 2 f. vorgesehenen zusätzlichen Ausgleich Corona-bedingter Nettoeffekte genehmigen. Bei Bedingungsausfall endet der Vertrag zum 18.8.2020; bis dahin gelten nur die Vertragspflichten exklusive § 3 Abs. 1 UA 2 f. für beide Vertragsparteien. Bei Bedingungseintritt wird der Vertrag inklusive § 3 Abs. 1 UA 2 f. über die gesamte vorgesehene Vertragslaufzeit erfüllt.

§ 2

PFLICHTEN DER VERTRAGSPARTEIEN

- 1) Der Auftragnehmer verpflichtet sich, den bestehenden Verkehrsbetrieb auf den in der **Anlage 1** genannten Linien in dem bisherigen Umfang während des Interimszeitraums im eigenen Namen und auf eigene Rechnung fortzuführen.
- 2) Der Umfang der Verkehrsleistungen ergibt sich aus den aktuell bestehenden einstweiligen Erlaubnissen für die in der **Anlage 1** genannten Linien sowie aus den in **Anlage 2** beigefügten Fahrplänen.
- 3) Der Auftragnehmer verpflichtet sich, bei der Erbringung der vertragsgegenständlichen Leistungen sämtliche für diese Tätigkeit geltenden Rechtsvorschriften (Gesetze, Verordnungen, sonstige Rechtsvorschriften) in ihrer aktuellen Fassung uneingeschränkt einzuhalten. Der Auftragnehmer ist Träger der sich aus diesen Rechtsvorschriften und aus den Liniengenehmigungen dem PBefG ergebenden Rechte und Pflichten.
- 4) Unbeschadet der Verpflichtungen aus einer Einnahmenaufteilung mit anderen Verkehrsunternehmen stehen dem Auftragnehmer sämtliche Fahrgeldeinnahmen,

Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG, nach § 228 ff. SGB IX sowie aus den die vorgenannten Regelungen ggf. ersetzenden Finanzierungsregelungen (derzeit u.a. LAGV) zu.

Diese Einnahmen sind ebenso wie alle zusätzlichen handelsrechtlichen Erträge im Zusammenhang mit der Erbringung der vertraglich geschuldeten Leistungen, z. B. aus Jobticket-Angeboten, Einnahmen Heinrich Haus, erhöhte Einnahmen aus der Einnahmearteilung VRM, Fahrzeug- & Haltestellenwerbung sowie eventuelle Erstattungsleistungen aus einem ÖPNV-Rettungsschirm für die Kompensation von Corona-Effekten) bei der Berechnung des so genannten finanziellen Nettoeffekts gemäß den Vorgaben im Anhang zur VO 1370 zu berücksichtigen.

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, den Landkreis Neuwied über sämtliche Veränderungen der Einnahmen- und Ausgabensituation unverzüglich zu informieren.

- 5) Der Auftragnehmer ist verpflichtet, auf den vertragsgegenständlichen Linien die in dem jeweiligen Verkehrsverbund vorgegebenen allgemeinen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen anzuwenden.
- 6) Der Auftragnehmer ist berechtigt, mit Zustimmung des Auftraggebers Unterauftragnehmer zur Durchführung der Verkehrsleistungen zu beauftragen. Er trägt dabei für eine ordnungsgemäße Leistungserbringung beauftragter Verkehrsunternehmen nach Maßgabe seiner Verpflichtungen aus dem vorliegenden Vertrag Sorge.

Der Wert der Personenbeförderungsleistungen, die an Dritte untervergeben werden, darf jedoch nicht mehr als 60 % des Gesamtwerts der von dieser Interimsvergabe erfassten Personenverkehrsdienste umfassen.

Bei der Vergabe von Subunternehmerleistungen sind mittelständische Interessen vornehmlich zu berücksichtigen. Leistungen sind der Menge aufgeteilt (Teillose) und getrennt nach Art und das Fachgebiet (Fachlose) zu vergeben. Mehrere Teil- oder Fachlose dürfen zusammen vergeben werden, wenn wirtschaftliche oder technische Gründe dies erfordern.

Der Auftragnehmer soll mindestens drei Angebote bei geeigneten Unternehmen einholen.

Der Zuschlag darf nur auf das wirtschaftlichste Angebot erteilt werden. Nachunternehmer sind sorgfältig auszuwählen. Dies schließt die Pflicht ein, vor Zuschlagserteilung die Angebote der Nachunternehmer daraufhin zu überprüfen, ob sie auf der Basis der nach dem LTTG anzuwendenden Lohn- und Gehaltstarife kalkuliert sein können.

Auf Verlangen des Auftraggebers hat der Auftragnehmer die Vertragsunterlagen vor der Aufforderung zur Angebotsabgabe zur Einsichtnahme vorzulegen.

§ 3

AUSGLEICHSLEISTUNGEN

Der Auftragnehmer erhält im Interimszeitraum ab dem 01.01.2021 bis maximal zum 31.10.2021 von dem Auftraggeber für die Erbringung der in den **Anlagen 2 und 3** definierten Verkehrsleistungen einen Ausgleichsbetrag in Höhe von maximal 80.000,00 EUR pro Monat der Auftragsdurchführung (maximaler Zuschuss).

Zusätzlich wird der kausal auf die aktuelle Covid-19 Pandemie zurückführbare (Corona-)Nettoeffekt der Summe sämtlicher negativen und positiven Auswirkungen (Effekte) auf die Aufwendungen und Erträge des Auftragnehmers ausgeglichen. Der Ausgleich erfolgt erst mit Nachweis dieser Effekte im Rahmen der Schlussrechnung. Bis dahin hat der Auftragnehmer alles ihm Zumutbare und Mögliche zu tun, um diese Effekte so gering wie möglich zu halten; er hat insbesondere Vorkehrungen zu treffen, um Barerlöse weiter vereinnahmen zu können; um Kosten zu vermeiden sind in Abstimmung mit dem Auftraggeber ggf. Fahrpläne anzupassen und/oder Leistungen zu reduzieren. Im Übrigen ist der Nachweis der Effekte anhand eines Vergleichs mit den Aufwendungen und Erträgen im identischen Zeitraum des Jahres 2019 zu führen. Staatliche Ausgleichsleistungen, wie sie derzeit bereits im Rahmen eines „Corona-Rettungsschirms“ für den ÖPNV gewährt werden, sind in jedem Fall vorrangig heranzuziehen, um den Nettoeffekt aus der Corona-Krise auszugleichen.

- 1) Die Angemessenheit der Höhe des Ausgleichsbetrags wurde vorab durch ein verkehrswirtschaftliches Gutachten bestätigt.

Sollte sich im Nachhinein herausstellen, dass der vorab ermittelte monatliche Ausgleich aufgrund vorab nicht vorhersehbar kalkulierbarer Kostensteigerungen oder Erlösminderungen, die von der Geschäftsführung der Auftragnehmerin in keiner Weise beeinflusst werden können und für die dem Auftragnehmer auch nicht das vertragstypische Risiko zugewiesen ist, nicht ausreicht, um den finanziellen Nettoeffekt gemäß der Berechnung im Anhang zur VO 1370 auszugleichen, können die Vertragsparteien auch im Nachhinein noch einen höheren maximalen Ausgleichsbetrag festlegen.

Die Vertragsparteien sind sich dabei einig, dass dadurch keinesfalls das vertragstypische Betriebsrisiko des Auftragnehmers verringert werden darf. Deshalb soll eine Änderung nur zulässig sein, soweit

- sich nachträglich die Lohnkosten des Auftragnehmers aufgrund eines Tarifvertrages erhöhen, den der Auftragnehmer nach dem LTTG im Interimszeitraum verbindlich anzuwendenden hat (Hintergrund: die nach dem LTTG anzuwendenden Tarifverträge waren bereits vor dem Interimszeitraum gekündigt und sollen erst jetzt – mit Wirkung für die Vergangenheit – mit voraussichtlich erheblichen Lohnsteigerungen neu abgeschlossen werden),

und/oder;

- sich im Nachhinein der derzeit geltende Erlösschlüssel aus dem VRM-Einnahmenaufteilungsvertrag zu Lasten des Auftragnehmers verringert, wobei sich die Verschlechterung eben nur aus jenem Schlüssel, also der Verschiebung von Erlösanteilen auf andere Verkehrsunternehmen ergeben darf, nicht aber aus den markttypischen Risiken, wie z.B. insgesamt geringeren Fahrgelderlösen aufgrund sinkender Fahrgastnachfrage (Hintergrund: Die aktuell geltende Einnahmenaufteilung im VRM ist Gegenstand eines aktuellen Rechtsstreits, bei dem es u.a. um die Verteilung der Fahrgelderlöse zwischen den Verkehrsunternehmen im Interimszeitraum geht).

- 2) Der Ausgleichsbetrag wird ab dem 01.01.2021 als monatliche Abschlagszahlung ohne gesonderte Rechnungsstellung fällig. Die Bankverbindung des Auftragnehmers lautet:

UniCredit Bank AG

IBAN: DE16 1002 0890 0020 3573 55

- 3) Der maximal zulässige Ausgleichsbetrag gemäß den Ziffer 1 und 2 wird im Nachhinein zusätzlich begrenzt auf den so genannten „finanziellen Nettoeffekt“ aus der Erfüllung der gemäß Anlage 1 beauftragten Personenverkehrsdienste. Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich dabei anhand der tatsächlich nachgewiesenen Kosten des betrauten Verkehrsbetriebs, abzüglich der in § 2 Abs. 4 genannten Erlöse, zuzüglich einer Gewinnmarge in Höhe von 6,5 % auf den mit den vertragsgegenständlichen Linien erzielten Jahresumsatz des Auftragnehmers. Maximal ausgleichsfähig ist dabei immer der geringere Betrag, also entweder der maximal zulässige Ausgleichsbetrag zuzüglich des Corona-bedingten Nettoeffekts oder nur der gesamte finanzielle Nettoeffekt, wenn dieser geringer ist.

Der Nachweis über die Höhe des finanziellen Nettoeffekts ist nach Beendigung dieses Vertrags, über ein durch den Auftragnehmer zu beauftragendes Testat eines Wirtschaftsprüfers zu führen. Aus dem Testat müssen mindestens die auf die beauftragten Verkehrsleistungen zurückzuführenden (Ist-)Kosten, die diesen Verkehrsdiensten zurechenbaren (Ist-)Einnahmen und der in Ansatz gebrachte Gewinn hervorgehen. Das Testat muss den finanziellen Nettoeffekt aus dem gesamten einer Notvergabe unterliegenden Interimszeiträumen ausweisen. Es darf den zusätzlichen Corona-bedingten Nettoeffekt für die Berechnung des maximal zulässigen Ausgleichsbetrags gemäß Ziffer 19 und 2) nur im Zeitraum vom 01.01.2021 bis zum 31.10.2021 berücksichtigen.

- 4) Für die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts müssen grundsätzlich alle handelsrechtlichen Aufwendungen und Einnahmen des Auftragnehmers in Ansatz gebracht werden, die (zumindest anteilig) in Zusammenhang mit dem Betrieb der in Anlage 1 genannten Linien im gesamten Interimszeitraum entstanden sind. Gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchstabe c) VO (EG) Nr. 1370/2007 gehören dazu insbesondere alle (anteiligen) Kosten für Personal, Energie, Infrastrukturen, für die Anschaffung oder Anmietung von Fahrzeugen oder Betriebsleistungen, für die Wartung- und Instandhaltung von Fahrzeugen, und allen sonst erforderlichen Anlagen sowie Verwaltungs- und Regieaufwendungen inkl. den Kosten für Datenverarbeitungsanlagen, -systeme und -dienste. Soweit der Auftragnehmer während oder nach dem Interimszeitraum einen Anspruch aus einem staatlichen Programm zur Abwendung der finanziellen Folgen der Corona-Krise haben sollte, müssen diese Zahlungen – so sie dem Auftragnehmer gewährt werden – auch noch im

Nachhinein für die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts berücksichtigt werden. Gleiches gilt für nachträgliche Zahlungen aus der Einnahmenaufteilung im Verkehrsverbund Rhein-Mosel.

- 5) Um die für die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts berücksichtigungsfähigen Aufwendungen und Einnahmen jederzeit objektiv feststellen und von anderen Tätigkeiten des Auftragnehmers abgrenzen zu können, hat dieser gemäß den Vorgaben in Ziffer 5 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 getrennte Konten einerseits für die in Anlage 1 genannten Personenverkehrsdienste und andererseits für alle anderen wirtschaftlichen Betätigungen außerhalb der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu führen. Der Auftragnehmer hat Durchführungsvorschriften für die Trennungsrechnung aufzustellen. Diese internen Durchführungsvorschriften sind dem Auftraggeber vorab über **Anlage 3** nachzuweisen. Die Trennungsrechnung darf während der Vertragslaufzeit ausschließlich anhand dieser Durchführungsvorschriften durchgeführt werden.
- 6) Über den finanziellen Nettoeffekt hinaus darf ein Ausgleich aus öffentlichen Mitteln nicht gewährt werden. Sollte anhand des Wirtschaftsprüfertestats eine Überkompensation feststellbar sein, so muss diese auch nach Beendigung des Interimsvertrages zuzüglich einer Verzinsung nach § 49a Abs. 3 Satz 1 VwVfG RLP (aktuell fünf Prozentpunkte über dem Basiszinssatz nach § 247 BGB) in den Haushalt der Auftraggeberin zurückgeführt werden. Maßgeblich für die Berechnung der Zinsen ist der Tag, für den der Eintritt der Überkompensation festgestellt werden kann, andernfalls der Tag, an dem dieser Vertrag endet.
- 7) Sollte eine Unterkompensation festgestellt werden, so bleibt ein Ausgleich aus öffentlichen Mitteln in jedem Fall auf den nach Ziffer 1) bzw. 2) zu gewährenden maximal zulässigen Ausgleichsbetrag zuzüglich des Corona-bedingten Nettoeffekts begrenzt.
- 8) Der Auftragnehmer erstellt zum Ende des Vertragszeitraums eine Abschlussrechnung für den gesamten Vertragszeitraum einschließlich des Zeitraumes ab dem 01.11.2019.
- 9) Soweit es einen staatlichen Ausgleich der Folgen von Covid-19 für ÖPNV-Unternehmen geben sollte, wird die geschuldete Schlussrechnung und das zum Nachweis der Höhe des finanziellen Nettoeffekts beizubringende Testat eines Wirtschaftsprüfers erst fällig, wenn die Höhe der Kompensationszahlung feststeht. Bis

zum endgültigen Nachweis der Schlussrechnung und des finanziellen Nettoeffekts bleibt der Anspruch des Auftraggebers auf Rückzahlung einer möglichen Überkompensation im Sinne des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 bestehen.

- 10) Auf Grundlage der Beschlüsse der Finanzministerkonferenz vom 23.06.1994 und der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17.11.1995 unterliegen die Zuschüsse nicht der Umsatzsteuer. Die Vertragspartner gehen davon aus, dass diese Beschlüsse Bestand haben werden. Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) abgerechnet. Sind vom Auftragnehmer Umsatzsteuerbeträge rückwirkend zu entrichten (durch Änderung der rechtlichen Beurteilung z. B. im Rahmen einer steuerlichen Betriebsprüfung), erhöht sich der Ausgleichsanspruch nachträglich um den Saldo aus diesen Umsatzsteuerbeträgen und etwaigen beim Auftragnehmer in diesem Zusammenhang entstandenen/entstehenden Vorsteueransprüchen.

§ 4

TARIFTREUEPFLICHT

- 1) Der Auftragnehmer ist verpflichtet,
- den Beschäftigten bei der Ausführung der beauftragten Personenverkehrsdienste mindestens das in Rheinland-Pfalz für diese Leistung in einem einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und während der Ausführungszeit Änderungen nachzuvollziehen;
 - Nachunternehmer sorgfältig auszuwählen und insbesondere deren Angebote daraufhin zu überprüfen, ob sie auf der Basis der anzuwendenden Lohn- und Gehaltstarife kalkuliert sein können;
 - im Falle der Auftragsausführung durch Nachunternehmer oder Beschäftigte eines Verleihers sowie Beschäftigte des Verleihers des Nachunternehmens die Verpflichtungen nach § 4 Abs. 3 LTTG durch den Nachunternehmer bzw. die

Verleiher sicherzustellen und dem öffentlichen Auftraggeber Tariftreueerklärungen der Nachunternehmer und der Verleiher vorzulegen;

- vollständige und prüffähige Unterlagen über die eingesetzten Beschäftigten bereitzuhalten, diese dem Auftraggeber auf dessen Verlangen hin vorzulegen und die Beschäftigten auf die Möglichkeit von Kontrollen durch den Auftraggeber hinzuweisen;
- 2) Für jeden schuldhaften Verstoß gegen die vorstehenden Verpflichtungen aus § 4 ist eine Vertragsstrafe in Höhe von 1 v. H. des Zuschusses zu zahlen, insgesamt begrenzt auf 5 v. H. des maximalen Zuschusses.
- 3) Im Falle einer grob fahrlässigen oder vorsätzlichen und erheblichen Nichterfüllung der Verpflichtungen nach vorstehendem Absatz 1 ist der Auftraggeber zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund berechtigt.

§ 6

LAUFZEIT / INFORMATIONANSPRUCH

- (1) Der vorliegende Vertrag tritt mit Unterzeichnung in Kraft. Die Verkehrsleistungen sind ab dem 01.01.2021 bis maximal zum 31.10.2021 zu erbringen.
- (2) Der Vertrag endet vorzeitig, sobald der Auftraggeber nach einer rechtskräftigen Entscheidung der Vergabekammer oder des Oberlandesgerichts Koblenz den Zuschlag im bereits anhängigen Vergabeverfahren an den Auftraggeber erteilen kann. Allerdings soll der neue Verkehrsvertrag erst drei Monate nach Zuschlagserteilung wirksam werden, damit der Auftragnehmer die Betriebsaufnahme unter den Voraussetzungen des neuen Verkehrsvertrags vorbereiten kann (Rüstzeit). Im Zeitraum ab Zuschlagserteilung bis zur Beendigung der Rüstzeit (drei Monate) gilt der vorliegende Vertrag unverändert weiter.
- (3) Der Auftragnehmer wird hinsichtlich der obligatorischen Vorgaben in Art. 4 Abs. 8 VO (EG) Nr. 1370/2007 in Gestalt der Änderungsverordnung (EU) Nr. 2016/2338 verpflichtet, noch vor Beendigung dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages der Auftraggeberin alle für eine zukünftige Vergabe von öffentlichen

Dienstleistungsaufträgen wesentlichen Informationen zur Verfügung zu stellen, soweit er auf diese Zugriff hat.

Dazu gehören gemäß Art. 4 Abs. 8 Satz 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 insbesondere Informationen über die Fahrgastnachfrage, Tarife, Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den betrauten Verkehrsdiensten.

- (4) Gemäß § 1 Abs. 4 des Landesgesetzes zur Gewährleistung von Tariftreue und Mindestentgelt bei öffentlichen Auftragsvergaben (LTTG) sind ebenso Informationen über sämtliche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, herauszugeben.
- (5) Der Auftragnehmer hat die in Art. 4 Abs. 8 der VO (EG) Nr. 1370/2007 und § 1 Abs. 4 LTTG geforderten Informationen jederzeit auf Nachfrage zur Verfügung zu stellen.
- (6) Der Auftraggeber wird sämtliche Informationen, die er vom Auftragnehmer erhält, nur unter Wahrung legitimer Geschäftsgeheimnisse des Auftragnehmers an Dritte weitergeben.

§ 6 SCHLUSSBESTIMMUNGEN

- (7) Dieser Vertrag unterliegt dem Recht der Bundesrepublik Deutschland.
- (8) Gerichtsstand ist Neuwied soweit das Gesetz nicht zwingend etwas anderes vorschreibt.
- (9) Es bestehen keine mündlichen Vereinbarungen zu diesem Vertrag. Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrags oder der übrigen Vertragsdokumente bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Gleiches gilt für den Verzicht auf dieses Schriftformerfordernis. Diese übrigen Vertragsdokumente werden in den Anlagen 1 – 3 abschließend aufgeführt
- (10) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrags unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen des Vertrags hiervon nicht berührt. An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren

Bestimmung tritt eine Regelung, die dem wirtschaftlichen Zweck der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung so nahe wie möglich kommt. Gleiches gilt für den Fall, dass die Vertragsparteien nachträglich feststellen, dass der Vertrag lückenhaft ist.

.....
Ort, Datum Mittelrheinischer Verkehrsbetrieb GmbH

.....
Ort, Datum Landkreis Neuwied

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Verzeichnis der vertragsgegenständlichen Linien

Anlage 2: Fahrpläne

Anlage 3: Nachweis der internen Durchführungsvorschriften für die Trennungsrechnung des Auftragnehmers