

**Durchführungsvertrag**  
**zwischen**  
**dem Landkreis Lörrach**  
– nachstehend Landkreis genannt –

**und**

**der RVL Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH**  
– nachstehend RVL genannt –

**und**

**der RVL Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH**  
**als Vertreterin der**  
**an der RVL beteiligten Verkehrsunternehmen**  
– nachstehend Verkehrsunternehmen genannt –

**§ 1**  
**Zweck des Vertrages**

Im Gebiet des Landkreises Lörrach einschließlich der Großen Kreisstädte soll der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) flächendeckend gefördert werden. Hauptziel dieser Förderung ist es, die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr – nicht zuletzt aus Gründen des Umweltschutzes – zu steigern.

**§ 2**  
**Gegenstand des Vertrages**

Gegenstand des Vertrags sind allgemeine Vorschriften im Sinne von Art. 2 lit. I) der Verordnung (EG) 1370/2007, insbesondere zur Anwendung eines Verbundtarifs durch sämtliche Verkehrsunternehmen im gesamten Gebiet des Landkreises Lörrach einschließlich der Großen Kreisstädte Lörrach und Weil am Rhein auf der Grundlage eines entfernungsunabhängigen Flächenzonentarifs im gesamten Linienverkehr in diesem Gebiet, sowie die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die von den Verkehrsunternehmen zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Gestalt verbundbedingter Lasten.

**§ 3**  
**Grundlage und Grundsätze der Zusammenarbeit**

1. Der Landkreis und die RVL verpflichten sich, bei der Gestaltung und Durchführung des ÖPNV im Tarifgebiet eng und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten. Grundlage der Zusammenarbeit sind die bestehenden Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz, Genehmigungen nach dem Allg. Eisenbahngesetz (AEG), die im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses geltenden Fahrpläne sowie die jeweiligen Haustarife der Gesellschafter. Dabei erbringt jedes Verkehrsunternehmen seine Beförderungsleistungen gegenüber dem Fahrgast im eigenen Namen und auf eigene Rechnung.
2. Bei der Durchführung des ÖPNV sind die Grundsätze der Sparsamkeit und der Wirtschaftlichkeit zu beachten. Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, im Rahmen

ihrer Möglichkeiten moderne Fahrzeuge einzusetzen, die den heutigen Ansprüchen an den ÖPNV genügen.

3. Die Vertragsparteien sind gemeinsam der Auffassung, dass die Attraktivität des Verkehrsverbunds maßgeblich von der Effektivität der Verkehrsbeziehungen im Tarifgebiet abhängt. Das Fahrtenangebot im Verbund soll deshalb fahrplanmäßig möglichst so koordiniert werden, dass sich bei sinnvollen Umsteigebeziehungen wesentliche Ziele im Tarifgebiet in angemessener Zeit erreichen lassen.
4. Die Vertragsparteien verpflichten sich, Entscheidungen in wesentlichen Fragen, insbesondere über Leistungsumfang und Tarifgestaltung, im gegenseitigen Benehmen zu treffen und sich gegenseitig die erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen, bevor eventuelle genehmigungsrechtliche Verfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz und dem AEG eingeleitet werden. Den Vertragspartnern wird insofern die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Die Vertragsparteien erklären sich bereit, das Verbundsystem auch weiterhin kontinuierlich fortzuentwickeln und insbesondere auch das Tarifsystem ergänzende weitere Angebote wie beispielsweise eine Schülerjahreskarte oder die Einführung des Fließdatums bei Monatskarten auf ihre Realisierbarkeit zu prüfen.
5. Die Hoheit und letzte Entscheidung über den Verbundtarif liegt bei der RVL. Der Landkreis behält sich die Entscheidung vor, ob von der RVL beschlossene Tarifierhebungen an den Kunden weitergegeben oder durch höhere Ausgleichsleistungen des Landkreises an die Verkehrsunternehmen ganz oder teilweise abgewendet werden.
6. Die Vertragsparteien verpflichten sich zur Aufnahme weiterer Verkehrsunternehmen als Vertragspartner, wenn das aufzunehmende Verkehrsunternehmen im Tarifgebiet Personenbeförderungsleistungen anbietet und die Regelungen des vorliegenden Vertrags als verbindlich annimmt.

#### **§ 4**

#### **Gemeinwirtschaftliche Pflichten der Verkehrsunternehmen und Pflichten der RVL**

1. Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, den Verbundtarif und die entsprechenden Beförderungsbedingungen auf allen von ihnen im Verbundgebiet betriebenen Schienenstrecken und Omnibuslinien anzuwenden. Der Tarif erstreckt sich derzeit auf folgende Fahrausweisarten:
  - Einzelfahrausweise, Gruppenfahrtscheine, Tageskarten
  - übertragbare Mehrfahrtenkarten (PunkteCard, ViererCard)
  - übertragbare Monatskarten (RegioCard)
  - übertragbare Jahreskarte für Jeden (RegioCard Jahr)
  - übertragbare Jahreskarte für Jeden im Abo (RegioCard Abo)
  - persönliche Jahreskarte für Senioren im Abo (RegioCard Abo 66)
  - persönliche Schülermonatskarte (SchülerRegioCard)
  - persönliche Schülerjahreskarte im Abo (SchülerRegioCard Abo)
  - persönliche Jahreskarte für Berufstätige im Abo (JobCard Abo)
  - persönliche Jahreskarte für Landesbedienstete im Abo (JobTicket BW)
  - persönliche Monatskarten im grenzüberschreitenden Verkehr mit TNW für Erwachsene (RegioCardPlus / RegioCardPlus light)
  - persönliche Monatskarten im grenzüberschreitenden Verkehr mit TNW für Jugendliche bis 25 Jahren (RegioCardPlus Jugendliche / RegioCardPlus light Jug.)
  - Ergänzungskarten (KombiCard)

Die Verkehrsunternehmen erkennen die Fahrausweise gegenseitig an; das Umsteigen von Linien des einen Verkehrsunternehmens auf die des anderen ohne Zuzahlung wird gewährleistet.

2. Sollte sich aus einer Grundsatzentscheidung der Finanzämter ergeben, dass die Ausgleichszahlungen des Landkreises nach § 5 dieses Vertrages nicht der Mehrwertsteuer unterliegen, so wird dies im Ausgleichsverfahren gegenüber dem Landkreis berücksichtigt.
3. Den Verkehrsunternehmen ist die Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis und dem RVL über die Finanzierung des RVL vom 8.9.2009 bekannt. Den Verkehrsunternehmen ist weiter bekannt, dass die Gewährung der Zuwendung des Landes an den Landkreis voraussetzt, dass die in § 2 dieser Vereinbarung aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind bzw. dass die Zuwendung des Landes an den Landkreis unter den dort genannten Bedingungen gekürzt werden kann. Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, die Voraussetzungen für die Zuwendung im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu erfüllen sowie den RVL bei der Erfüllung der Voraussetzungen zu unterstützen.
4. Den Verkehrsunternehmen ist die Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis und der RVL über die Finanzierung der grenzüberschreitenden Tarifkooperation mit dem Tarifverbund Nordwestschweiz TNW vom 25.02.2004 bekannt. Ihnen ist insbesondere bekannt, dass das Land Baden-Württemberg darin dem Landkreis „zur Abdeckung kooperationsbedingter Lasten, die sich aus der grenzüberschreitenden Tarifkooperation mit dem TNW ergeben“, eine jeweils zum 01.07. fällige Zuwendung in Höhe von jährlich 77.000,- € gewährt.

## **§ 5 Pflichten des Landkreises**

1. Der Landkreis gewährt den Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen für die Erfüllung der in § 4 übernommenen Verpflichtungen, soweit den einzelnen Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung des zwischen den Verkehrsunternehmen bestehenden Einnahmeaufteilungsvertrags finanzielle Nettoauswirkungen verbleiben, die auf die in § 4 übernommenen Verpflichtungen zurückzuführen sind (finanzieller Nettoeffekt), insbesondere für
  - a) die aus der Anwendung des Verbundtarifs resultierenden Mindereinnahmen gegenüber den jeweiligen genehmigten bzw. fortgeschriebenen Haustarifen (Harmonisierungsverluste) einschließlich der kostenlosen Fahrradmitnahme im bisher bestehenden Umfang, sowie die aus der gegenseitigen Anerkennung der Verbundfahrausweise und aus der Durchtarifizierung entstehenden Einnahmeausfälle bei einzelnen Verkehrsunternehmen (Durchtarifizierungsverluste),
  - b) die von den Verkehrsunternehmen anteilig zu tragenden Regiekosten für die Tätigkeit der RVL. Regiekosten für die Tätigkeit der RVL sind sämtliche Kosten des Verbundmanagements, insbesondere Werbungskosten, Kosten der Geschäftsstelle und der Geschäftsführung, Fahrausweisdruckkosten, verbundbedingte Vertriebskosten sowie Aufwendungen zur Erfüllung der in § 2 der Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis und dem RVL genannten Voraussetzungen.
2. Die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts jedes einzelnen Verkehrsunternehmens im Sinne von Absatz 1 erfolgt jeweils anhand des in Anlage 1 zusammengefassten Berechnungsmodells.
- 3.a) Die an alle Verkehrsunternehmen insgesamt zu gewährenden Ausgleichsleistungen für die Erfüllung der in Abs. 1 a) genannten Verpflichtungen setzen sich zusammen aus einem Basisförderbetrag und einem erfolgsabhängigen Förderbetrag.
  - Der Basisförderbetrag beträgt für die Zeit vom 03.12.2009 bis zum 31.12.2009 285.287,06 €.

- Im Jahr 2010 beläuft sich der Basisförderbetrag auf 3.658.000 €. Die Basisförderbeträge für die Jahre 2011 bis 2018 sind Anlage 3 zu entnehmen.
- Der erfolgsabhängige Förderbetrag beträgt für die Zeit vom 03.12.2009 bis zum 31.12.2009 71.293,76 €.
- Im Jahr 2010 entspricht der erfolgsabhängige Förderbetrag der gemäß Anlage 2 angepassten, im Jahr 2009 vom Land Baden-Württemberg an den Landkreis für die Finanzierung des RVL gewährten Zuwendung in Höhe von 897.318,00 €. Der sich danach errechnende erfolgsabhängige Förderbetrag ist Grundlage für die Berechnung des erfolgsabhängigen Förderbetrags in den Folgejahren, der jeweils zum 01.01. gemäß Anlage 2 anzupassen ist.  
Soweit das Land Baden-Württemberg seine Zuwendung an den Landkreis gemäß der Vereinbarung zur Finanzierung des RVL vom 8.9.2009 in einem Kalenderjahr aus Haushaltsgründen reduziert, wird der erfolgsabhängige Förderbetrag entsprechend reduziert. Als Berechnungsgrundlage für den erfolgsabhängigen Förderbetrag in den Folgejahren ist jedoch der nicht reduzierte Förderbetrag anzusetzen.
- Die RVL verpflichtet sich, dem Landkreis die für die Ermittlung der Kennzahlen nach Anlage 2 erforderlichen Zahlen für das Vorjahr jeweils bis zum 30.05. des Folgejahres zur Verfügung zu stellen.

3.b) Die an alle Verkehrsunternehmen zu gewährende Ausgleichsleistung für die nach Abs. 1 b) von diesen jeweils anteilig zu tragenden Regiekosten für die Tätigkeit des RVL beträgt für die Zeit vom 03.12.2009 bis zum 31.12.2009 35.753,42 €. Für das Jahr 2010 beläuft sich die hierfür zu gewährende Ausgleichsleistung auf 456.750 €. Die Ausgleichsleistungen ist für die Jahre 2011 bis 2018 Anlage 3 zu entnehmen.

4.a) Der Landkreis hat Kenntnis von dem zwischen den Verkehrsunternehmen geschlossenen **Einnahmeaufteilungsvertrag in der Fassung vom 19.12.2017, in dem die Schlüsselbildung** der den einzelnen Verkehrsunternehmen für die Erfüllung der in Abs. 1a) genannten Verpflichtungen zu gewährenden Ausgleichsleistung **vereinbart ist**.

Die einem Verkehrsunternehmen danach zu gewährende Ausgleichsleistung ist jedoch begrenzt auf den diesem Verkehrsunternehmen entstehenden finanziellen Nettoeffekt für die Verpflichtungen gemäß Absatz 1 a). Sofern die einem Verkehrsunternehmen nach **Nrn. (1) und (2)** zustehende Ausgleichsleistung höher ist als der diesem Verkehrsunternehmen insoweit entstehende finanzielle Nettoeffekt, wird der überschießende Betrag entsprechend **Nrn. (1) und (2)** auf die übrigen Verkehrsunternehmen verteilt. Etwaige Überschüsse sind an den Landkreis zurück zu gewähren.

4.b) Der Landkreis hat Kenntnis von dem zwischen den Verkehrsunternehmen bestehenden Gesellschaftsvertrag über die RVL. Der Landkreis übernimmt die darin getroffenen Regelungen über die Vergütung etwaiger Aufwendungen der RVL durch die Verkehrsunternehmen mit den nachfolgenden Maßgaben als Parameter für die Berechnung der den einzelnen Verkehrsunternehmen zu gewährenden Ausgleichsleistungen für die von den Verkehrsunternehmen anteilig zu tragenden Regiekosten für die Tätigkeit des RVL.

Der Anteil eines Verkehrsunternehmens an den vom Landkreis gemäß Absatz 3 b) allen Verkehrsunternehmen gewährten Ausgleichsleistungen und damit die Höhe der diesem Verkehrsunternehmen zu gewährenden Ausgleichsleistung bestimmt sich nach dem Geschäftsanteil des Verkehrsunternehmens an der RVL. Die einem Verkehrsunternehmen danach zu gewährende Ausgleichsleistung ist jedoch begrenzt auf den von diesem Verkehrsunternehmen gemäß dem Gesellschaftsvertrag zu tragenden Anteil der Regiekosten der RVL. Sofern die einem Verkehrsunternehmen nach Satz 2 zustehende Ausgleichsleistung höher ist als der von diesem Verkehrsunternehmen zu tragende Anteil der Regiekosten, wird der überschießende Betrag entsprechend Satz 2 auf die übrigen Verkehrsunternehmen verteilt. Etwaige Überschüsse sind an den Landkreis zurück zu gewähren.

5. Die Verkehrsunternehmen treten die Ihnen nach Absatz 3b) zustehenden Ausgleichsleistungen für die von ihnen anteilig zu tragenden Regiekosten für die Tätigkeit der RVL an die RVL ab. Die RVL nimmt die Abtretung an.
6. Die RVL und die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, dem Landkreis jegliche Änderung der in dem **Einnahmeaufteilungsvertrag vom 19.12.2017** vorgesehenen Einnahmeaufteilung unverzüglich mitzuteilen. Ferner verpflichten sich die RVL und die Verkehrsunternehmen, dem Landkreis jegliche Änderung des Gesellschaftsvertrags über die RVL in der Fassung vom 30.11.2009 die Auswirkungen auf die darin getroffenen Regelungen über die Vergütung etwaiger Aufwendungen der RVL durch die Verkehrsunternehmen hat, unverzüglich mitzuteilen.  
Sofern der Landkreis der Änderung des Gesellschaftsvertrags nicht binnen eines Monats nach Zugang der Mitteilung widerspricht, gelten die jeweils neuen Regelungen als vom Landkreis übernommen und treten als Parameter für die Berechnung der den einzelnen Verkehrsunternehmen zu gewährenden Ausgleichsleistungen an die Stelle der in Absatz 4 b) (Änderungen des Gesellschaftsvertrags) aufgestellten Parameter.  
Widerspricht der Landkreis, bleibt es bis zu einer Einigung zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Landkreis bei den bisherigen Parametern. Der Widerspruch des Landkreises darf nur aus wichtigem Grund erfolgen; dieser liegt insbesondere dann vor, wenn durch die Änderungen die Nichteinhaltung der VO 1370/2007 zu besorgen ist.
7. Die Berechnung der Kosten und Einnahmen bei der Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts sowie der von den Verkehrsunternehmen zu tragenden Anteile an den Regiekosten i.S.d. Absatz 1 erfolgt anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften.
8. Entstehen durch Tarifmaßnahmen zusätzliche Kosten im Leistungsbereich (Sprungkosten), so verpflichten sich die Beteiligten zu Verhandlungen über einen Ausgleich bzw. eine Anpassung dieses Vertrags. Gleiches gilt, wenn sich die Regiekosten i.S.d. Absatz 1 b) aufgrund zusätzlicher, den Verkehrsunternehmen oder der RVL auferlegter Pflichten wesentlich erhöhen.
9. **Die Vertragspartner verpflichten sich wechselseitig, die Regelungen in Abs. 4 a) und b) entsprechend anzupassen, wenn und soweit ein neues Verkehrsunternehmen an der RVL beteiligt wird, das entweder den Verkehr eines beteiligten Verkehrsunternehmens übernimmt und dies zu signifikanten Veränderungen in der Struktur von Angebot sowie Verkehrsnachfrage führt oder das ein neues, zusätzliches Verkehrsangebot erbringt und in beiden Fällen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Abs. 1 a) übernimmt.**

## **§ 6**

### **Abrechnungsverfahren für den Tarif**

1. Die RVL verpflichtet sich, ein für alle Verkehrsunternehmen einheitliches Abrechnungsverfahren anzuwenden. Das Verfahren muss gewährleisten, dass der Landkreis den Verkehrsunternehmen maximal den finanziellen Nettoeffekt i.S.d. § 5 Abs. 1 ausgleicht.
2. Der Landkreis leistet an die Verkehrsunternehmen jeweils zum 15.5., 15.8. und 15.11 eines Jahres sowie zum 15.2. des Folgejahres Abschlagszahlungen auf die Ausgleichsleistungen i.S.d. § 5. Die Abschlagszahlungen werden zur Vereinfachung für alle Verkehrsunternehmen in einem Betrag zusammengefasst. Dieser Betrag beläuft sich auf ein Viertel der nach § 5 Abs. 3 an alle Verkehrsunternehmen insgesamt zu gewährenden Ausgleichsleistungen.

Die Abschlagszahlungen werden für jedes Verkehrsunternehmen an die RVL gezahlt, die insoweit im Namen und für Rechnung des einzelnen Verkehrsunternehmens handelt. Die RVL verpflichtet sich, die Abschlagszahlungen unverzüglich an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten; eine Verrechnung mit Verbindlichkeiten der Verkehrsunternehmen ist zulässig.

3. Der Landkreis erstattet den Verkehrsunternehmen die Kosten aus dem vereinfachten Abrechnungsverfahren in der Schülerbeförderungskostenerstattung nach dem jeweiligen RVL-Tarif als Vorauszahlung. Bei der Geltendmachung dieser Kosten sind die Forderungen, die auf die Schüler-Tarife entfallen, gesondert auszuweisen. Es gelten die Abrechnungstermine der Schülerbeförderung. Die Endabrechnung mit dem Landkreis erfolgt entsprechend der zwischen den Verkehrsunternehmen getroffenen Vereinbarung über die Verteilung der Einnahmen aus dem Schülerverkehr innerhalb der RVL nach dem vom Regierungspräsidium Freiburg jeweils genehmigten Pool-Verfahren.
4. Jeweils zum 15.2., 15.5., 15.8. und 15.11. übermittelt die RVL dem Landkreis folgende statistische Daten für das abgelaufene Quartal:
  - Fahrausweisverkäufe (Stückzahlen)
  - Einnahmen aus dem Verkauf des RVL-Tarifs
5. Die RVL verpflichtet sich, jeweils zum 30.04. des Folgejahres für jedes verbundangehörige Verkehrsunternehmen die Endabrechnung für das vorangegangene Kalenderjahr vorzulegen. In der Endabrechnung ist der finanzielle Nettoeffekt des Verkehrsunternehmens detailliert darzulegen und den jeweils empfangenen Ausgleichsleistungen gegenüberzustellen. Die Vertragsparteien verpflichten sich wechselseitig, etwaige sich aus der Jahresabrechnung ergebende Forderungen und Verbindlichkeiten innerhalb von 14 Tagen nach Vorlage der Abrechnung auszugleichen.
6. Der Landkreis verpflichtet sich, den Verkehrsunternehmen die durch die Anwendung des RVL-Gemeinschaftstarifs entstehenden Mindereinnahmen bei den Ausgleichsleistungen nach § 148 SGB IX zu erstatten.
6. Kosten für Verkehrszählungen, Planungen, Untersuchungen oder sonstige außergewöhnliche Nachweise, die über die für die RVL gewöhnliche Geschäftstätigkeit hinausgehen, sind vom Veranlasser bzw. Auftraggeber auszugleichen.
7. Dem Landkreis steht in Bezug auf die Regelungen dieses Vertrages gegenüber der RVL und den Verkehrsunternehmen ein Prüfungsrecht zu, das durch Beauftragung eines Wirtschaftsprüfers wahrgenommen werden kann. Die RVL und die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, die für die Prüfung erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen. Die Kosten des Wirtschaftsprüfers trägt der Landkreis.

## **§ 7**

### **Inkrafttreten, Kündigung**

1. Der Vertrag tritt zum **01.01.2018** in Kraft und gilt bis zum 31.12.2018. Er ersetzt vorhergehende Fassungen des Durchführungsvertrags.
2. Der Vertrag wird neu verhandelt, wenn sich Änderungen in der Verbundförderung des Landes Baden-Württemberg ergeben. Der Vertrag endet, wenn die Verbundförderung

durch das Land Baden-Württemberg entfällt und der Landkreis keinen entsprechenden Ausgleich herstellt. Die finanziellen Leistungen des Landkreises stehen unter Haushaltsvorbehalt.

3. Jede Vertragspartei kann den Vertrag vor dem Vertragsende nach Absatz 1 mit einer Frist von neun Monaten zum Ende eines Kalenderjahres kündigen. Die Kündigung muss gegenüber dem Vertragspartner schriftlich erklärt werden. Für die Einhaltung der Frist gilt der Poststempel.
4. Verhandlungen über Vertragsänderungen müssen spätestens sechs Monate vor Beginn der Kündigungsfrist aufgenommen werden. Hierbei sind insbesondere die Gegebenheiten der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs bzw. des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen.
5. Nach einer Kündigung entscheidet der Landkreis über die gestaffelte Rücknahme der Zuschüsse mit dem Ziel, die fortgeschriebenen Haustarife schrittweise wieder einzuführen. Die Verkehrsunternehmen sind vor der Entscheidung zu hören.
6. Nach Erlöschen dieses Vertrages ist unter Berücksichtigung der geltenden Rechtslage der Zustand wie vor der Einführung des Verbunds wiederherzustellen.

## **§ 8**

### **Schriftform, Vertragsfertigungen**

1. Änderungen und Ergänzungen des Vertrages bedürfen der Schriftform.
2. Die Anlagen 1 - Berechnungsmodell finanzieller Nettoeffekt, 2 - Fortschreibung erfolgsabhängiger Förderbetrag und 3 - Förderbeträge für die Jahre 2010-2018 sind, in der jeweils gültigen Fassung, Bestandteile des Vertrages.
3. Der Landkreis und die RVL erhalten jeweils zwei Fertigungen, jedes Verkehrsunternehmen erhält eine Fertigung. Dieser Vertrag wird in einer dem entsprechenden Anzahl gefertigt.
4. Jede Änderung des Gesellschaftervertrages und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrates bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Zustimmung des Landkreises.

## **§ 9**

### **Wirksamkeitsklausel**

Sollten einzelne Bestimmungen des Vertrages unwirksam sein oder unwirksam werden, wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen hiervon nicht berührt. Die Vertragspartner verpflichten sich, die unwirksamen Bestimmungen durch Regelungen zu ersetzen, die dem ursprünglich beabsichtigten Ziel am nächsten kommen.

## **§ 10**

### **Schlussbestimmungen**

Die Inhalte des Vertrages dürfen nicht zur Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation der Verkehrsunternehmen führen. Rationalisierungshemmnisse für die Verkehrsunternehmen sind auszuschließen.

Die Vertragspartner sind sich einig, dass diese Vereinbarung keinerlei präjudizierende Wirkung auf die Vertragsgestaltung bei Ausdehnung auf weitere Angebotsbereiche hat.

**§ 11**  
**Erfüllungsort, Gerichtsstand**

Erfüllungsort und Gerichtsstand für den Vertrag ist Lörrach.

Lörrach, den

Lörrach, den

.....  
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH

.....  
Landkreis Lörrach

## Anlage 1: Berechnung finanzieller Nettoeffekt

Der finanzielle Nettoeffekt ergibt sich gemäß nachfolgendem Berechnungsmodell aus dem jeweils unternehmensbezogenen Vergleich der hypothetischen Haustarifsituation mit der bestehenden Verbundtarifsituation.

1. Die Verbundtarifsituation eines Unternehmens ergibt sich aus der Summe folgender Positionen
  - Anteil an den gesamten Fahrgeldeinnahmen der verbundangehörigen Verkehrsunternehmen gemäß Einnahmeverteilungsvertrag
  - zuzüglich Ausgleichsleistungen nach §§ 15 bis 18 ÖPNVG Baden-Württemberg
  - zuzüglich Nettoausgleichsleistungen nach § 148 SGB IX
  - abzüglich anteilig zu tragender Regiekosten
2. Die hypothetische Haustarifsituation eines Unternehmens besteht in dem hypothetischen Nettoerlös des Unternehmens als nicht verbundangehöriges Unternehmen unter Anwendung seines Haustarifs mittels Elastizitäten und gesicherter Annahmen aus der bestehenden Verbundtarifsituation.
  - a) Zu berücksichtigen sind dabei folgende Mengeneffekte:
    - *Preiseffekt*: Durch Verbilligung bzw. Verteuerung gegenüber dem Haustarif werden mehr bzw. weniger Fahrkarten als unter der Geltung des Haustarifs verkauft
    - *Tarifstruktureffekt*: Der Verbundtarif führt zum Wechsel vom Einzelfahrschein nach Haustarif zu günstigerer Tageskarte, Gruppenkarte und/oder Kombiticket sowie in der Folge zu Mehrnutzung bei Zeitkarten durch Übertragbarkeit und Freizeitnutzen
    - *Durchtarifierungseffekt*: Aufgrund der wechselseitigen Anerkennung der Fahrkarten ist bei einem Umstieg keine weitere Fahrkarte zu lösen, so dass sich nicht erlösrelevante Fahrten ergebenBei Berücksichtigung sämtlicher vorstehender Effekte lässt sich für jedes einzelne Verkehrsunternehmen prognostizieren, welche Stückzahlen das Verkehrsunternehmen bei Geltung seines jeweiligen Haustarifs verkauft hätte.
  - b) In die Ermittlung der hypothetischen Haustarifsituation sind ferner zu leistende Ausgleichsleistungen nach §§ 15 bis 18 ÖPNVG sowie § 148 SGB IX unter den Bedingungen der Haustarifsituation einzubeziehen.
  - c) Aus den gemäß a) ermittelten hypothetischen Stückzahlen sowie den mittels der ÖPNV-Inflationsrate auf das aktuelle Preisniveau gebrachten Haustarifen des einzelnen Verkehrsunternehmens saldieren sich die (Netto-)Erlöse des Unternehmens in der hypothetischen Haustarifsituation.
3. Durch Vergleich des ermittelten finanziellen Nettoeffekts für jedes einzelne Verkehrsunternehmen mit den von diesem empfangenen Ausgleichsleistungen für Tarif und Regie kann die nicht gegebene Überkompensation nachgewiesen werden:  
Ist der finanzielle Nettoeffekt jeweils hinsichtlich Tarif und Regie mindestens genauso hoch wie die empfangenen Ausgleichsleistungen, ist das Verkehrsunternehmen nicht überkompensiert.

<b>Zuschussfinanzierung von Unternehmens- und Mischverbänden nach VO 1370 - Kriterium "Überkompensation"</b>			
<b>RVL-Rechenmodell</b>			
Ziel: Vergleich der Einnahmensituation des Verkehrsunternehmens mit (Verbundtarif) bzw. ohne Tarifpflicht (Haustarif)		<b>Unternehmen</b>	
<b>Verbundtarifsituation je Verkehrsunternehmen</b>	<b>Fahrscheingattung</b>	<b>€</b>	<b>Stück</b>
Verbundtarifeinnahmen	Einzelfahrschein		
	Punktekarte		
	Monatskarten		
	Schülermonatskarten		
§ 45a PBefG - Ausgleichszahlung mit Verbundtarif			
§148 SGB IX - Ausgleichszahlung mit Verbundtarif			
<b>= Erlöse je VU in Verbundsituation</b>	<b>Summe</b>		
<b>Berechnung Mengeneffekte im Verbundtarif ggü. Haustarif</b>	<b>Fahrscheingattung</b>	<b>€</b>	<b>Stück</b>
<b>Preiseffekt:</b> Durch Verbilligung/Verteuerung gegenüber dem Haustarif werden mehr/weniger Karten verkauft.	Einzelfahrschein		
	Punktekarte		
	Monatskarten		
	Schülermonatskarten		
<b>Durchtarifierungseffekt:</b> Bei Überstieg muss der Kunde keine weitere Karte lösen.	Einzelfahrschein		
	Punktekarte		
	Monatskarten		
	Schülermonatskarten		
<b>Tarifstruktureffekt</b> Abwanderung des Kunden weg vom Einzelfahrschein hin zur günstigeren Tageskarte/Gruppenkarte/ Kombiticket sowie Mehrnutzung bei Zeitkarten durch Übertragbarkeit und Freizeitnutzen	Einzelfahrschein		
	Punktekarte		
	Monatskarten		
	Schülermonatskarten		
<b>Summe aller Mengeneffekte</b>	Einzelfahrschein		
	Punktekarte		
	Monatskarten		
	Schülermonatskarten		
<b>Haustarifsituation je Verkehrsunternehmen</b>		<b>€</b>	<b>Stück</b>
<b>Haustarifeinnahmen netto ohne gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (als ob-Betrachtung)</b>	Einzelfahrschein		
	Punktekarte		
	Monatskarten		
	Schülermonatskarten		
§45a PBefG - Ausgleichszahlung mit Haustarif			
§148 SGB IX - Ausgleichszahlung mit Haustarif			
<b>= mengenbereinigte Erlöse je VU in Haustarifsituation</b>	<b>Summe</b>		
<b>mengenbereinigte Mindererlöse je VU</b> (= Differenz Verbundsituation - Haustarifsituation)			
<b>VU-Kosten der Verbundsituation</b>		<b>€</b>	<b>Stück</b>
<b>Kosten des Verbundmanagements</b>			
<b>anteilige Regiekosten</b>			
<b>finanzieller Nettoeffekt gemäß EU-VO 1370 (Mindererlöse + Regiekosten)</b>			
<b>Zuschüsse für verbundbedingte Lasten des VU</b>		<b>€</b>	<b>Stück</b>
Harmonisierungsverluste	} ggf. in einem Betrag		
Durchtarifierungsverluste			
Regiekosten Land/Landkreis an den Verbund, anteilig entfallend auf VU gemäß Gesellschafteranteil			
<b>Zuschuss für Tarif und Regie</b>	<b>Summe</b>		
<b>Nettoeffekt - Zuschuss = Ergebnis</b>		<b>wenn &gt; 0, dann nicht überkompensiert</b>	

## Anlage 2: Fortschreibung des erfolgsabhängigen Förderbetrags

1. Der erfolgsabhängige Förderbetrag ist jeweils kalenderjährlich wie folgt anzupassen

$$F = F_o + (B - B_o)$$

- F = erfolgsabhängiger Förderbetrag nach Anpassung  
F<sub>o</sub> = erfolgsabhängiger Förderbetrag des Vorjahres  
B = Zuwendung des Landes nach Anpassung gemäß Ziff. 2  
B<sub>o</sub> = Zuwendung des Landes im Vorjahr gemäß Ziff. 2

2. Den Verkehrsunternehmen ist bekannt, dass die vereinbarungsgemäße Zuwendung des Landes an den Landkreis (B) jeweils kalenderjährlich wie folgt angepasst wird:

a)

$$B = B_o (0,5 KI/KI_o + 0,5 KII/KII_o)$$

- B = Zuwendung nach Anpassung  
B<sub>o</sub> = Zuwendung des Vorjahres  
KI = Kennziffer I neu  
KI<sub>o</sub> = Kennziffer I alt  
KII = Kennziffer II neu  
KII<sub>o</sub> = Kennziffer II alt

Kennziffer I = Anzahl der verkauften Fahrausweise im Verhältnis zur Anzahl der Einwohner im Verbundgebiet.

Dabei werden die verschiedenen Tarifangebote wie folgt gewichtet:

- Anzahl der Einzelfahrausweise x 1,0
- Anzahl der Tageskarten x 2,3
- Gruppentageskarte x 2,3 x 2
- Anzahl der Monatskarten x 26 x 2,3
- Anzahl der Jahreskarten x 240 x 2,3

Kennziffer II = Tarifeinnahmen im Verhältnis zu den Betriebsleistungen.

Zu den Tarifeinnahmen zählen nur die über den Verkauf von Fahrausweisen gewonnenen Einnahmen, nicht die Ausgleichsleistungen, die von den Aufgabenträgern oder dem Land aufgrund gesetzlicher Grundlage oder vertraglicher Vereinbarung gezahlt werden.

Die Betriebsleistungen werden in Platzkilometer dargestellt.

Bei einer Veränderung der Zuwendung um weniger als 0,5 % bleibt die Zuwendung unverändert. Bei einer Absenkung von mehr als 10 % wird die Veränderung der Zuwendung auf 10 % beschränkt.

- b) Der sich nach a) ergebende Betrag wird jährlich um jeweils 2 % gekürzt, sofern die RVL nicht im Wege der Kooperation bis hin zu Zusammenschlüssen mit Nachbarverbänden darauf hinwirkt, dass es den Fahrgästen des Verbundes möglich ist, jeden Tarifpunkt mindestens eines Nachbarverbands mit einem Verbundfahrausweis (Einzel- und Zeitfahrausweis) zu erreichen. Der Nachweis ist bis zum 30. September eines Jahres mit Wirkung für das Folgejahr zu erbringen. Der Nachweis gilt für die Gesamtlaufzeit des Vertrags als erbracht, wenn ein interoperables elektronisches Vertriebssystem auf der Basis der VDV-Kernapplikation eingeführt wurde.

- c) Der sich nach a) ergebende Betrag wird zudem jährlich um 2 % gekürzt, wenn die RVL bzw. die an ihm beteiligten Verkehrsunternehmen die gegenwärtig geltenden Regeln der kostenlosen Fahrradmitnahme nicht mindestens beibehält bzw. ein bestehendes Angebot zurücknimmt.
- d) Der sich nach a) ergebende Betrag wird außerdem um 1 % gekürzt, wenn eine flächendeckende landesweite Fahrplanauskunft wegen der RVL oder der Verkehrsunternehmen nicht weiter betrieben werden können sollte.

### **Anlage 3: Förderbeträge für die Jahre 2010 - 2018**

Basisförderbetrag gem. §5, 3a)

2010	3.658.000 €
2011	3.725.673 €
2012	3.794.598 €
2013	3.864.798 €
2014	3.936.297 €
2015	4.009.118 €
2016	4.083.287 €
2017	4.158.828 €
2018 *	4.235.766 €

\* Hinweis zu 2018: Der Betrag wird reduziert auf 3.509.387 € im Zuge der Erstellung einer Allgemeinen Vorschrift des Landkreises Lörrach (Kommunalisierung bisheriger 45a-Mittel in Höhe von 3.175.000 € aus der Schülerbeförderung) zur Weiterleitung an die Busverkehrsunternehmen.

Ausgleichsleistung für Regiekosten gem. §5, 3b)

2010	456.750 €
2011	463.601 €
2012	470.555 €
2013	477.614 €
2014	484.778 €
2015	492.049 €
2016	499.430 €
2017	506.922 €
2018	514.525 €