

# **KOOPERATIONSVERTRAG**

zwischen den Verkehrsunternehmen

Bauer-Reisen, Werkstraße 1/1, 75031 Eppingen

Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN), Willy-Brandt-Platz 7, 68161 Mannheim

Regional Bus Stuttgart GmbH (RBS), Seyfferstraße 34, 70197 Stuttgart

Friedrich Gross OHG, Weinsberger Straße 43, 74072 Heilbronn

Omnibusverkehr Hans Heinrich, Maulbronner Straße 10,  
75031 Eppingen-Kleingartach

Busverkehr Hofmann GmbH, Obere Mühle 3, 74906 Bad Rappenau-Bonfeld

Omnibusverkehr Franz Müller, Schulstraße 8, 74252 Massenbachhausen

Müller Reisen, Wilhelm Müller GmbH & Co. KG,  
Deutzstraße 2 – 12, 74252 Massenbachhausen

Nahverkehr Hohenlohekreis (NVH), Bahnhofstraße 8, 74653 Künzelsau

Südwestdeutsche Verkehrs-AG (SWEG), Neulandstraße 39, 74889 Sinsheim

Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH, Seewiesenstraße 21-23, 71334 Waiblingen

Omnibusverkehr Zügel GmbH, Spohnweg 1, 71543 Wüstenrot

der

Heilbronner-Hohenloher-Haller Nahverkehr Gesellschaft mit beschränkter Haftung (HNV)

und dem Aufgabenträger

Landkreis Heilbronn

## **Präambel**

Am 1.1.1997 wurde der Heilbronner Verkehrsverbund realisiert und am 1.4.2005 zum HEILBRONNER·HOHENLOHER·HALLER NAHVERKEHR (HNV) erweitert. Am 3.12.2009 tritt die EU-VO 1370 in Kraft. Der geänderte Kooperationsvertrag bezieht sich auf das Gebiet des Landkreises Heilbronn Er soll dem neuen Ordnungsrahmen Rechnung tragen und ersetzt die bisherige Vereinbarung vom 15.11.1996.

Die Vertragspartner sind sich einig, dass es sich bei dem nachstehenden Vertrag um allgemeine Vorschriften im Sinne der VO (EG) 1370/2007 handelt.

### **§ 1**

#### **Rechtsstellung des Verkehrsunternehmens**

- (1) Die Verkehrsunternehmen bleiben Träger der sich aus den Gesetzen, Verordnungen und öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten. Sie bleiben Eigentümer ihrer Anlagen und Verkehrsmittel. Die Verkehrsunternehmen planen und gestalten ihr Verkehrsnetz eigenverantwortlich und führen den Betrieb in eigenem Namen und auf eigene Rechnung.
- (2) Die Verkehrsunternehmen stimmen zu, dass die zu ihren Gunsten erlassenen Bedienungsverbote für die in den Heilbronner-Hohenloher-Haller Nahverkehr einbezogenen Linien bzw. Linienabschnitte während der Geltungsdauer dieses Vertrages nicht angewandt werden.
- (3) Die Verkehrsunternehmen entsenden drei Mitglieder in den Aufsichtsrat der HNV. Sie werden zum Zwecke der Wahrnehmung dieser Aufsichtsratsmandate und der Abstimmung der Interessen dieser Unternehmen einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts der Kooperationspartner der HNV (GbR HNV) beitreten.

Die drei Aufsichtsratsmitglieder der GbR HNV werden die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat der HNV über die Kostenentwicklung der in der GbR HNV zusammengefaßten Verkehrsunternehmen unterrichten. Sie werden im Aufsichtsrat der HNV initiativ, wenn die GbR HNV eine Tarifanpassung für erforderlich hält.

## § 2

### **Umfang der innerhalb des Verbundes zu erbringenden Betriebsleistungen**

- (1) Die in der Anlage 1 genannten, nach § 13 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) genehmigten Linien bzw. Linienabschnitte der Verkehrsunternehmen werden vom 1.1.1997 an in den Heilbronner Verkehrsverbund einbezogen, welcher am 1.4.2005 zum Heilbronner-Hohenloher-Haller Nahverkehr erweitert wurde. Auf diesen Linien bieten die Verkehrsunternehmen derzeit eine ausreichende Verkehrsbedie im Sinne des PBefG an. Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, die ausreichende Verkehrsbedienung während der gesamten Dauer des Vertrages sicherzustellen, solange dies eigenwirtschaftlich (im Sinne des § 8 Abs. 4 PBefG) möglich ist.

Dcht desAufgabenträgers, zusätzliche Verkehrsleistungen als gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen im Sinne der VO (EG) 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung mit den Verkehrsunternehmen zu vereinbaren oder den Verkehrsunternehmen aufzuerlegen, bleibt unberührt. Wenn der Aufgabenträger solche zusätzlichen Leistungen mit den Verkehrsunternehmen vereinbart oder diesen auferlegt, bleibt deren Grundangebot eigenwirtschaftlich und die hierfür erteilte Genehmigung nach § 13 PBefG bestehen.

Der Aufgabenträger verpflichtet sich, als festgelegten Standard den Verbundtarif vorzugeben, wenn er gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen mit den Verkehrsunternehmen vereinbart oder sie diesen auferlegt, die nicht Kooperationspartner des HNV sind.

Die Rechte der Genehmigungsbehörde, gemäß § 21 Abs. 3 oder § 40 Abs. 3 Satz 1 PBefG Änderungen des betriebenen Verkehrs aufzuerlegen oder Änderungen des Fahrplans zu verlangen, bleiben durch diesen Vertrag und seine Regelungen unberührt und lösen keine Ausgleichspflichten des Aufgabenträgers oder der Verbundgesellschaft aus.

Die Verkehrsunternehmen werden auf Wunsch der HNV bestehende Betriebsleistungen auf parallel bedienten Linienabschnitten reduzieren, wenn sie dafür auf ihren anderen in den Verbund einbezogenen Linien oder Linienabschnitten entsprechende Mehrleistungen kostenneutral erbringen können. Diese Leistungsänderungen (Umschichtungen) sind keine verminderten Betriebsleistungen oder Mehrleistungen im Sinne der nachstehenden Regelungen.

- (2) Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, die Fahrpläne ihrer in den Verbund einbezogenen Linien bzw. Linienabschnitte so rechtzeitig aufzustellen, dass sie von der HNV mit den Fahrplänen der jeweils anderen Verkehrsunternehmen koordiniert werden können.

Sie stellen der HNV die zur Veröffentlichung des Verbundfahrplanes erforderlichen Daten nach einem zwischen den Verkehrsunternehmen und der HNV abzustimmenden Zeitplan zur Verfügung. Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich ferner an den Verknüpfungspunkten ihrer Linien im Zusammenwirken mit den jeweils anderen Verkehrsunternehmen die Anschlüsse zu optimieren und soweit dies verkehrstechnisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, zu gewährleisten. Die Verkehrsunternehmen werden hierbei die Anschlussempfehlungen des HNV berücksichtigen.

Änderungen des Verlaufs und des Leistungsangebots auf den in Abs. 1 genannten Linien sind von den Verkehrsunternehmen mit der HNV abzustimmen.

- (3) Mehrleistungen gegenüber dem Fahrplan 1996 der Verkehrsunternehmen für welche anteilige Einnahmen aus den Fahrausweisverkäufen bzw. zusätzliche Ausgleichsleistungen nach § 7 dieses Vertrages beansprucht werden, bedürfen der Zustimmung der HNV. Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn die Mehrleistungen nach Auffassung der Genehmigungsbehörde nach dem PBefG zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung erforderlich sind. Sie ist ferner zu erteilen, wenn die Mehrkosten durch zusätzliche Einnahmen im Sinne des § 7 Abs. 6 oder durch Zuschüsse Dritter gedeckt werden.
- (4) Wenn aufgrund von Fahrgastzunahmen oder geänderter Schul- oder Arbeitszeiten anstelle von Normalbussen Gelenkbusse oder zusätzliche Normalbusse eingesetzt werden müssen, ist dieser zusätzliche Fahrzeugeinsatz mit der HNV abzustimmen. Bestätigt der HNV im Einvernehmen mit dem Landkreis Heilbronn die Notwendigkeit des Einsatzes, werden die Mehrkosten nach Maßgabe des § 8a bezuschusst.
- (5) Die Verkehrsunternehmen können zur Erbringung ihrer Betriebsleistungen im bisherigen Umfang Auftragsunternehmen einsetzen. Eine wesentliche Erhöhung des Einsatzes von Auftragsunternehmen ist mit der HNV abzustimmen. Die Kostenvorteile, die sich aus einer solchen Erhöhung ergeben, können zu 50 v.H. auf die des jeweiligen Verkehrsunternehmens nach § 7 zu beanspruchenden Ausgleichsleistungen angerechnet werden.

Eine solche Anrechnung erfolgt nicht, wenn die weitere Anmietung trotz der Fortschreibung der Alteinnahmen nach § 7 erforderlich ist, um eine Verschlechterung des wirtschaftlichen Ergebnisses der Verkehrsunternehmen zu vermeiden. Letzteres ist vom jeweiligen Verkehrsunternehmen auf Verlangen der HNV nachzuweisen. Die Übertragung der Betriebsführung mit Rückübertragung der Betriebsdurchführung an den Genehmigungsinhaber stellt keinen Einsatz von Auftragsunternehmen im Sinne der Sätze 1 und 2 dar.

- (6) Die Verkehrsunternehmen sind dafür verantwortlich, dass die Mitarbeiter der Auftragsunternehmen den Verbundtarif beherrschen, die eingesetzten elektronischen Fahrscheinendrucker bedienen können und entsprechend den betrieblichen Bedürfnissen geschult werden.

## **§ 2 a**

### **Eigenwirtschaftliche Genehmigungen**

- (1) Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich auch auf neuen eigenwirtschaftlichen bzw. kommerziellen Linienverkehre nach § 42 PBefG, die sie künftig im Verbundraum einrichten und genehmigt erhalten, den Verbundtarif anzuwenden.
- (2) Für diese neuen Linien erhalten die Verkehrsunternehmen jeweils die Verbundeinnahmen zugewiesen, die im Verbund durch diese zusätzlichen Linien erzielt werden.
- (3) Soweit erforderlich, sind diese Verbundeinnahmen durch eine Zählung oder Verkehrserhebung zu ermitteln. Die Kosten hierfür trägt die Verbundgesellschaft. Die ermittelten Verbundeinnahmen sind entsprechend der allgemeinen Entwicklung der Verbundeinnahmen fortzuschreiben. Wenn sich Veränderungen ergeben, ist auf Antrag des Verkehrsunternehmens eine neue Zählung bzw. Erhebung durchzuführen, wenn das Verkehrsunternehmen sich an deren Kosten zur Hälfte beteiligt.
- (4) Für diese neuen Linien werden vom Aufgabenträger keine Ausgleichsleistungen nach den §§ 7 und 9 Abs. 1 Satz 1 gewährt.

### **§ 3**

#### **Verbundtarif**

- (1) Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich auf ihren in den HNV einbezogenen Linien für alle Beförderungen mit Quelle und Ziel im Verbundraum den von der Verbundgesellschaft festgelegten Verbundtarif sowie die von dieser beschlossenen Beförderungsbedingungen anzuwenden. Sie übernehmen den Verbundtarif als eigenen Tarif und die Beförderungsbedingungen nach Zustimmung durch die Genehmigungsbehörde als eigene Beförderungsbedingungen.
- (2) Die Verkehrsunternehmen beauftragen die HNV, in ihrem Namen für die in Anlage 1 genannten Linien die zur Einführung oder Änderung des Verbundtarifs und die zur Anwendung der Beförderungsbedingungen der HNV erforderlichen Anträge bei der Genehmigungsbehörde zu stellen. Die HNV veranlasst die ortsüblichen Bekanntmachungen des Verbundtarifs.
- (3) Die Verkehrsunternehmen verkaufen für alle unter den Geltungsbereich des Verbundtarifs fallende Fahrten, die im Verbundgebiet beginnen und enden, ausschließlich Fahrausweise des Verbundtarifs und anerkennen auf ihren Linien die Verbundfahrausweise gemäß Fahrausweismustersammlung (Anlage 2).
- (4) Die Verkehrsunternehmen können für ihre in den Verbundtarif einbezogenen Linien bzw. Linienabschnitte weiterhin Freifahrscheine bzw. Freikarten im bisherigen Umfang ausstellen. Die Zahl der ausgestellten Freifahrscheine bzw. Freikarten ist der HNV jährlich zu melden.

### **§ 4**

#### **Vertrieb**

- (1) Die Verkehrsunternehmen verkaufen die Fahrausweise des Verbundtarifs über ihre Fahrer und soweit Auftragsunternehmer eingesetzt werden über deren Fahrer. Die eingesetzten Busse werden hierzu von den Verkehrsunternehmen mit elektronischen Fahrscheindruckern ausgestattet. Hierüber ist mit dem Aufgabenträger eine gesonderte Vereinbarung geschlossen worden.

- (2) Im Übrigen erfolgt der Vertrieb der Fahrausweise, insbesondere der Zeitfahrausweise, in Abstimmung mit der HNV über Verkaufsstellen der Unternehmen. Welche Verkaufsstellen beibehalten oder neu eingerichtet werden, wird zwischen der HNV und den Verkehrsunternehmen vereinbart, hierbei wird auch eine Regelung über den Ausgleich von Mehrkosten getroffen, die sich durch den Verkauf der Verbundfahrausweise ergeben können. Die Einrichtung neuer Verkaufsstellen erfolgt im Einvernehmen mit der GbR HNV.
- (3) Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, den Verkauf und die Abrechnung von Fahrausweisen ordnungsgemäß durchzuführen und Fahrausweiskontrollen in den Fahrzeugen oder Fahrzeugzugangskontrollen durch ihre Fahrer vorzunehmen.

## **§ 5**

### **Verbundfahrplan, Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit**

- (1) Der Verbundfahrplan wird von der HNV herausgegeben.
- (2) Die Fahrgastinformationen über den Verbundtarif werden von der HNV konzipiert und an die Verkehrsunternehmen verteilt, die sie an ihre Fahrgäste weitergeben. Die Aushangfahrpläne werden den Verkehrsunternehmen von der HNV zur Verfügung gestellt. Über die einheitliche Kennzeichnung der Haltestellen und die Fahrgastinformation wird zwischen der GbR HNV und dem Aufgabenträger eine gesonderte Vereinbarung geschlossen, die auch die Übernahme der hierdurch entstehenden Kosten regelt.
- (3) Die Verbundwerbung ist Aufgabe der HNV. Die Information der Fahrgäste über Änderungen des Leistungsangebots ist Aufgabe der einzelnen Verkehrsunternehmen soweit sie nicht über den Fahrplan erfolgt.
- (4) Maßnahmen zur Verkaufsförderung vor Ort werden von der HNV in Absprache und mit Unterstützung des jeweiligen Verkehrsunternehmens entwickelt.

## § 6

### Einnahmenerfassung

- (1) Die Verkehrsunternehmen melden der HNV monatlich die erzielten Fahrgeldeinnahmen und die verkauften Fahrausweise sowie die darüber hinaus benötigten statistischen Daten bis spätestens zum 20. Tag des Folgemonats. Die Meldung kann auch mit Datenträgern erfolgen. Die hierfür notwendigen Schnittstellen werden von der HNV zur Verfügung gestellt.

Die HNV stellt ihrerseits den Verkehrsunternehmen statistische Daten, die diese für ihre gesetzlichen Meldepflichten von der HNV benötigen, rechtzeitig vor Fristablauf zur Verfügung.

- (2) Die HNV verrechnet die gemeldeten Fahrgeldeinnahmen mit dem sich aus § 7 ergebenden Anspruch der Verkehrsunternehmen bis zum 30. Tage des Folgemonats. Die Vertragspartner verpflichten sich, den kassenmäßigen Ausgleich innerhalb von 14 Tagen durchzuführen. Zu diesem Zwecke wird der Jahresanspruch der Verkehrsunternehmen nach § 7 dieses Vertrages nach einem mit der HNV zu vereinbarenden Schlüssel auf die einzelnen Kalendermonate aufgeteilt.

Auf den von der HNV voraussichtlich zu leistenden kassenmäßigen Ausgleich werden Abschlagszahlungen bis zum 10. eines lfd. Monats geleistet.

- (3) Die HNV ist berechtigt, sich die Richtigkeit aller für die Einnahmenerfassung und Abrechnung zu berücksichtigenden Daten des Verbundverkehrs von einem Wirtschaftsprüfer oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestätigen zu lassen. Die Kosten dafür trägt die HNV.
- (4) Die Jahresabrechnung erfolgt von der HNV aufgrund der Monatsmeldungen der Verkehrsunternehmen bis spätestens 15. März des Folgejahres.
- (5) Kommt ein Vertragspartner aus von ihm zu vertretenden Gründen innerhalb der Fristen seiner Zahlungsverpflichtung nicht nach, hat der anspruchsberechtigte Vertragspartner nach Ablauf der Zahlungsfrist einen Anspruch auf Verzugszinsen. Der anzuwendende Zinssatz liegt 3 % über dem Basiszinssatz nach § 247 BGB.
- (6) Nach Vorliegen der Bescheide über die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG und der Erstattungen nach § 148 SGB IX melden die Verkehrsunternehmen der HNV nachrichtlich die Höhe dieser Ausgleichsleistungen bzw. Erstattungen.



## **§ 7**

### **Verteilung der Fahrgeldeinnahmen, Ausgleich verbundbedingter Belastungen**

- (1) Den Verkehrsunternehmen werden die Fahrgeldeinnahmen belassen, die sie durch den Verkauf von Verbundfahrausweisen auf den in der Anlage 1 genannten Linien oder über eigene Vorverkaufsstellen erzielen. Sie erhalten ferner über die HNV anteilig Fahrgeldeinnahmen aus dem Einnahmepool nach Abs. 2 zugewiesen.

Bleiben die Einnahmen des jeweiligen Verkehrsunternehmens nach Satz 1 und 2 wegen den verbundbedingten Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten hinter den Alteinnahmen nach den Abs. 3 bis 6 und ab 1998 hinter den fortgeschriebenen Alteinnahmen nach § 8 Abs. 1 bis 4 zurück, wird die Differenz als verbundbedingte Belastung – vermindert um einen Betrag, welcher der gesetzlichen Umsatzsteuer entspricht - durch den Aufgabenträger ausgeglichen.

Dieser Zuschuss des Aufgabenträgers ist nicht umsatzsteuerpflichtig. Die Umsatzsteuer für die Einnahmen nach Satz 1 und 2 ist von dem Verkehrsunternehmen zu entrichten, welchem die Fahrgeldeinnahmen belassen oder über den Einnahmepool zugewiesen worden sind.

Wenn aufgrund von demographischen oder anderen nicht verbundbedingten Entwicklungen die Fahrgastzahlen zurückgehen und als Folge davon die Fahrgeldeinnahmen nicht mehr in dem Umfang steigen in welchem die Verbundtarife erhöht werden oder die Fahrgeldeinnahmen zurückgehen, erfolgt für diese Rückgänge kein Ausgleich. Soweit am Markt durchsetzbar, sollen diese Rückgänge durch überproportionale Tarifierhöhung ausgeglichen werden.

Übersteigen die Einnahmen der Verkehrsunternehmen nach Satz 1 und 2 die vorgeannten Alteinnahmen, haben die Verkehrsunternehmen über die HNV die Differenz an den Einnahmepool nach Abs. 2 abzuführen. Die Umsatzsteuer für den abzuführenden Differenzbetrag ist nicht vom abführenden Verkehrsunternehmen, sondern von den Verkehrsunternehmen zu entrichten, welche Einnahmen aus dem Einnahmepool zugewiesen erhalten.

Die Abrechnung erfolgt jährlich. Für die einzelnen Monate sind in den Fällen des Satzes 3 Abschlagszahlungen an das jeweilige Verkehrsunternehmen, in den Fällen des Satzes 6 vom Verkehrsunternehmen Abschlagszahlungen an den Einnahmepool nach Abs. 2 zu leisten.

- (2) Den Einnahmepool nach Abs. 1 Satz 2 bilden die Fahrgeldeinnahmen, die von den Verkehrsunternehmen nach Abs. 1 und § 8 Abs. 2 bis 4 dieses Vertrages und von den Stadtwerken - Verkehrsbetriebe - Heilbronn aufgrund entsprechender Regelungen sowie von der DB AG/ AVG aufgrund der Kooperationsverträge mit der DB AG/AVG an den Einnahmepool abzuführen sind.

Die Einnahmen dieses Pools werden auf die Verbundverkehrsunternehmen nach dem Verhältnis der Einnahmen des einzelnen Verkehrsunternehmens nach Abs. 1 Satz 1 zu den gesamten Einnahmen der Verbundverkehrsunternehmen nach Abs. 1 Satz 1 aufgeteilt.

- (3) Die Alteinnahmen betragen 102 % der vom jeweiligen Verkehrsunternehmen auf den in der Anlage 1 aufgeführten Linien bzw. Linienabschnitten 1996 erzielten Fahrgeldeinnahmen. Die Verkehrsunternehmen haben die Fahrgeldeinnahmen des Jahres 1996 und die ihr zugrundeliegenden Stückzahlen nachprüffähig zu belegen.

Zu den Alteinnahmen gehören nicht die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG und nach § 148 SGB IX sowie Zuschüsse der Gebietskörperschaften.

- (4) Die Alteinnahmen der Verkehrsunternehmen nach Abs. 3 und ihre fortgeschriebenen Alteinnahmen basieren auf den Betriebsleistungen gemäß Fahrplan (ohne Leer-km) der Verkehrsunternehmen im Jahr 1996 auf den Linien bzw. Linienabschnitten, die 1997 in den Verbund einbezogen wurden. Diese Betriebsleistungen sind der HNV bis 28.02.1997 mitzuteilen.

- (5) Werden die Betriebsleistungen nach Abs. 4 oder umgeschichtete Betriebsleistungen nach § 2 Abs. 1, 1997 oder in den Folgejahren um mehr als 2 % vermindert, vermindern sich die Alteinnahmen bzw. die fortgeschriebenen Alteinnahmen und der Ausgleich nach § 9 Abs. 1 ab dem Zeitpunkt der Verminderung der Betriebsleistungen wie folgt:

- Bei einer Verminderung der Betriebsleistungen um bis zu 5 % um die Hälfte des Prozentsatzes, um die sich die Betriebsleistungen vermindern.
- Bei einer Verminderung der Betriebsleistungen um mehr als 5 % um den Prozentsatz, um den sich die Kosten der Betriebsleistungen vermindern. Letztere sind durch einen von der HNV beauftragten und zu vergütenden Wirtschaftsprüfer zu ermitteln.

Wenn die Betriebsleistungen mit Normalbussen durch Betriebsleistungen mit Gelenkbussen ersetzt werden und die Betriebsleistung dadurch sinkt, wird mit der HNV vereinbart, ob und in welchem Umfang die Alteinnahmen gekürzt werden. Beim Wegfall von Bus-Parallelverkehren kann die HNV mit dem Verkehrsunternehmen eine günstigere Regelung vereinbaren, wenn der 2. Unterabsatz zu § 2 Abs. 1 keine Anwendung findet.

In den Fällen des Absatzes 1, 4. Unterabsatz führt eine Verminderung der Betriebsleistungen, um die Rückgänge der Fahrgeldeinnahmen wenigstens teilweise finanziell auszugleichen, nicht zu einer Verminderung der fortgeschriebenen Alteinnahmen, solange noch eine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleistet ist.

Wenn neue oder zusätzliche Schienenverkehre eingerichtet und die Busverkehre an das veränderte Schienenangebot angepasst werden, vermindern sich ab diesem Zeitpunkt die Alteinnahmen bzw. die fortgeschriebenen Alteinnahmen und der Ausgleich nach § 9 Abs. 1 für diese Busverkehre um den gleichen Prozentsatz, um den sich die Betriebsleistungen dieser Busverkehre vermindern.

- (6) Werden von einem Verkehrsunternehmen Mehrleistungen erbracht, denen die HNV nach § 2 Abs. 3 dieses Vertrages zugestimmt hat, erhöhen sich die Alteinnahmen bzw. die fortgeschriebenen Alteinnahmen um 105 % der zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen, die sich aufgrund dieser Mehrleistungen ergeben. Soweit erforderlich, sind hierzu von der HNV auf deren Kosten Zählungen durchzuführen.

Bei Meinungsverschiedenheiten über den Umfang dieser zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen ist ein Gutachten einzuholen. Dieses ist von der HNV und dem jeweiligen Verkehrsunternehmen je zur Hälfte zu finanzieren.

Die HNV kann, wenn sie an den Mehrleistungen ein besonderes Interesse hat, mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen vereinbaren, dass für die zusätzlichen Wagen-km die Alteinnahmen bzw. die fortgeschriebenen Alteinnahmen prozentual erhöht werden.

- (7) Wenn eine in den Verbund einbezogene Linie ganz oder teilweise auf einen anderen Betreiber übergeht, gehen auch die auf diese Linie entfallenden Alteinnahmen und Ausgleichsleistungen auf den neuen Betreiber über.

## § 8

### Fortschreibung der Alteinnahmen

- (1) Die Alteinnahmen nach § 7 werden jährlich, erstmals 1998 nach Maßgabe der folgenden Absätze fortgeschrieben.
- (2) Wenn der Verbundtarif (§ 3) von der HNV um einen Prozentsatz angehoben wird, der mindestens der Inflationsrate des Vorjahres entspricht, erhöhen sich die Alteinnahmen vom Zeitpunkt der Tarifierfassung an um den Prozentsatz, um den sich die Fahrgeldeinnahmen im Verbund insgesamt erhöhen, mindestens aber um die Inflationsrate des Vorjahres.

Wenn die Fahrgeldeinnahmen nach der Tarifierfassung höher sind, als sie sich aus dem gewichteten Prozentsatz der Tarifierfassung ergeben würden, wird dieser gewichtete Prozentsatz der Fortschreibung der Alteinnahmen zugrunde gelegt. Die weiteren Mehreinnahmen werden je zur Hälfte dem Einnahmepool nach § 7 Abs. 2 und den am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen - mit Ausnahme der DB AG/AVG - bei der Fortschreibung der Alteinnahmen zugewiesen.

Von den Fahrgeldeinnahmen nach Satz 1 bzw. nach Satz 2 werden vor der Erhöhung der Alteinnahmen bzw. vor Verteilung der Mehreinnahmen folgende Beträge abgezogen:

- die Summe der zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen nach § 7 Abs. 6 ohne den 5% - Zuschlag der vorstehend genannten Verkehrsunternehmen,
- die Mehreinnahmen, welche der DB AG/AVG aufgrund des Kooperationsvertrages mit dem Aufgabenträger für Angebotsverbesserungen zustehen sowie der auf die DB AG/AVG entfallende prozentuale Anteil an den hiernach verbleibenden höheren Einnahmen nach Satz 1 bzw. Satz 2.

Bis die höheren Fahrgeldeinnahmen feststehen, sind Abschlagszahlungen in Höhe des Prozentsatzes der Tarifierfassung zu leisten.

- (3) Wird der Verbundtarif von der HNV nicht angehoben oder nur um einen Prozentsatz, der unterhalb der Inflationsrate des Vorjahres liegt, erfolgt die Anhebung der Alteinahmen um den Prozentsatz der Inflationsrate des Vorjahres. Maßgebend ist der vom Statistischen Landesamt für Baden-Württemberg ermittelte Preisindex für die Lebenshaltung in Baden-Württemberg für alle privaten Haushalte.

Falls die Tarifierpassung nach Abs. 2 nicht auf 1. Januar eines Jahres, sondern im Verlauf eines Jahres erfolgt, gelten die Regelungen in Satz 1 und 2 vom 1. Januar bis zum Zeitpunkt der Tarifierpassung.

- (4) Werden die Tarife für das Stadtgebiet Heilbronn überproportional angehoben um den Kostendeckungsgrad der Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Heilbronn zu erhöhen, werden die Mehreinnahmen, die sich aus der Differenz zwischen dem allgemeinen und dem speziellen Tarifierpassungssatz ergeben, den Stadtwerken Heilbronn zugewiesen und bei der Fortschreibung der Alteinahmen der übrigen am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen nicht berücksichtigt.

Entsprechendes gilt, wenn der Verbundtarif für Neckarsulm (Zone B) überproportional angehoben wird, um den Zuschussbedarf, der sich aus dem Vertrag zwischen der Stadt Neckarsulm und dem lokalen Verkehrsunternehmen ergibt, zu vermindern.

In diesem Fall werden die sich aus der Differenz zwischen der allgemeinen und der speziellen Tarifierpassung ergebenden Mehreinnahmen diesem lokalen Verkehrsunternehmen zugewiesen.

Werden bei einer Tarifierpassung die Tarife stärker angehoben als es die Kostenentwicklung der am Verbund beteiligten Unternehmen erfordern würde, um die Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste der Aufgabenträger zu vermindern, werden der die durchschnittliche Kostenentwicklung dieser Unternehmen übersteigende Teil der Tarifierpassung bzw. die sich daraus ergebenden Einnahmen - abzüglich des prozentual auf die DB AG/AVG entfallenden Anteils an diesen Einnahmen - dem Einnahmepool nach § 7 Abs. 2 zugewiesen.

Falls zwischen den am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen und der HNV kein Einvernehmen über die durchschnittliche Kostenerhöhung erzielt werden kann, ist diese von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu ermitteln, die gemeinsam ausgewählt und vergütet wird.

Sind die Fahrgeldeinnahmen durch die Inbetriebnahme von Stadtbahnstrecken höher als der Satz der Tarifierung, so werden die sich durch die Stadtbahninbetriebnahme ergebenden Mehreinnahmen dem Verkehrsunternehmen, das die Stadtbahn betreibt, zugewiesen und bei der Fortschreibung der Alteinnahmen der übrigen am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen nicht berücksichtigt. Diese Mehreinnahmen sind durch Fahrgasterhebungen vor und nach der Inbetriebnahme zu ermitteln.

- (5) Ergeben sich durch die Anpassungen nach Abs. 2 Härten, weil die Kosten der Mehrzahl der am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen stärker steigen als die fortgeschriebenen Alteinnahmen oder ergeben sich aus der Regelung in Abs. 3 Nachteile für die HNV bzw. den Aufgabenträger, weil der Anstieg der Kosten der am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen niedriger ist als die Steigerung der Inflationsraten, verpflichten sich die Vertragspartner, eine Anpassung vorzunehmen.

#### **§ 8 a**

##### **Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen**

- (1) Wird bei einem Verkehrsunternehmen der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge nach § 2 Abs. 4 erforderlich, so werden die Mehrkosten (einschl. Unternehmerlohn und 5 % Gewinnzuschlag) durch einen Zuschuss (netto) des Aufgabenträgers ausgeglichen. Die Mehrkosten sind nachzuweisen. Der Zuschuss wird gemäß den Bestimmungen bei Schülerbeförderungsverträgen fortgeschrieben.
- (2) Wenn der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge vor Inkrafttreten der Anpassung des Kooperationsvertrages erfolgt ist, gilt für diese Einsätze die ursprüngliche Regelung vom 15.11.1996 weiter.

## § 9

### **Sonderregelung bezüglich der Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG und der Erstattungen nach § 148 SGB IX**

- (1) Wenn der Verbund (durch höhere Schülertarife bei der Einführung des Verbundes oder weil der Verbundzuschlag nicht ausreicht, um wegfallende Umsteiger auszugleichen) zu geringeren Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG führt, erhält das jeweilige Verkehrsunternehmen die Differenz zu den Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG, die es ohne Beteiligung am Verbund erhalten würde, als Ausgleich verbundbedingter Belastungen vom Aufgabenträger ausgeglichen. Eine Verminderung der Alteinnahmen bzw. fortgeschriebenen Alteinnahmen nach § 7 Abs. 5 vermindert auch die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG, welches das Verkehrsunternehmen ohne Beteiligung am Verbund erhalten würde.

Der Ausgleich ist nach Vorliegen des jährlichen Bescheids über die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG zu beantragen. Die Zahlung erfolgt spätestens 2 Monate nach der Antragstellung. Sollte kein Bescheid erteilt werden, erfolgt der Ausgleich ohne Antrag des Unternehmens durch die Verbundgesellschaft.

Der Verbundzuschlag von 10 % wird nach Satz 1 abgesichert. Wenn andere Änderungen des § 45 a PBefG oder der PBefAusglV zu geringeren Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG führen, erfolgt kein Ausgleich.

Die Regelung in § 12 Abs. 1 Satz 2 wird hiervon nicht berührt.

- (2) Führt der Verbund wegen niedrigerer Schülertarife und/oder wegen des Verbundzuschlags zu höheren Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG, als sie dem jeweiligen Verkehrsunternehmen ohne Beteiligung am Verbund zustehen würden, sind 90 % der Differenz an den Landkreis abzuführen, welcher diese Beträge zweckgebunden für die Ausgleichsleistungen nach § 7 Abs. 1 einzusetzen hat.
- (3) Die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG, welche den Unternehmen nach Abs. 1 ohne Beteiligung am Verbund zustehen würden und die auch der Ermittlung der Differenz nach Abs. 2 zugrunde zu legen sind, ergeben sich aus der Anlage 3.

- (4) Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragspartnern über die Höhe der Differenz in den Fällen des Abs. 1 und 2 ermittelt das Regierungspräsidium diese Differenz.
- (5) Die Regelungen in den Abs. 1 bis 3 gelten für die Erstattungen nach § 148 SGB IX entsprechend.

### **§ 9 a**

#### **Anwendung der VO (EG) 1370/2007 und des Anhangs zu dieser VO**

- (1) Bei allgemeinen Vorschriften im Sinne der VO (EG) 1370/2007 ist nach dieser VO der Anhang zu dieser Verordnung anzuwenden. Hiernach dürfen die Ausgleichsleistungen, die sich aus den §§ 7 und 9 dieses Vertrages ergeben, den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt im Sinne dieser VO entspricht. Das heißt, die Tarifeinnahmen und Ausgleichsleistungen, welches das einzelne Verkehrsunternehmen für seine Linienverkehre im Landkreis Heilbronn erhält, darf die Kosten plus einen angemessenen Gewinnzuschlag des Unternehmens für diese Verkehre nicht übersteigen.
- (2) Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung im Sinne der Nr. 7 des Anhangs ergibt sich einmal daraus, dass die Verkehrsunternehmen das Marktrisiko tragen, zum anderen, dass Kostensenkungen zu Ergebnisverbesserungen führen, soweit dadurch keine Überkompensation bewirkt wird.

Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität ergibt sich aus den Regelungen des Kooperationsvertrages.

- (3) Die Erfüllung der Veröffentlichungspflicht nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 ist bezogen auf diesen Kooperationsvertrag als allgemeine Vorschrift der Verbundgesellschaft übertragen. Die Veröffentlichung des Gesamtberichts erfolgt im Internetauftritt der Verbundgesellschaft ([www.h3nv.de](http://www.h3nv.de)).



## **§ 10**

### **Kostenbeteiligung, Unterstützung der Verkehrsunternehmen, Förderung des Verbundgedankens**

- (1) Die Kosten der Aushangfahrpläne und die durch die erhöhten Beförderungsentgelte nicht gedeckten Kosten der Fahrausweiskontrollen der HNV, werden auf die Verkehrsunternehmen umgelegt. Die Umlage erfolgt nach dem Verhältnis der fortgeschriebenen Alteinnahmen des einzelnen Verkehrsunternehmens zu den gesamten fortgeschriebenen Alteinnahmen.

Die Verkehrsunternehmen, mit denen die HNV und die Aufgabenträger Kooperationsverträge geschlossen haben, beteiligen sich an den Kosten des Verbundfahrplanes und der Verbundwerbung in 2005 mit insgesamt rd. 173 000 € jährlich.

Dieser Betrag wird entsprechend der Erhöhung der Alteinnahmen der Verkehrsunternehmen fortgeschrieben. Die auf die Verkehrsunternehmen, die Partner der vorgenannten Kooperationsverträge sind, entfallenden Anteile an den 173 000 € ergeben sich aus der Anlage 4.

- (2) Die HNV unterstützt die Verkehrsunternehmen bei ihren Ausgleichsanträgen nach § 45 a PBefG und teilt ihnen die dem Antrag nach § 45 a PBefG zugrundezulegenden Stückzahlen und Fahrausweiseinnahmen je Gattung (Anlage 3) bis 15.04. des Folgejahres mit.
- (3) Die Verkehrsunternehmen werden im Rahmen ihrer Möglichkeiten den Verbundgedanken fördern und kooperativ mit der HNV zusammenarbeiten.

## **§ 11**

### **Verkehrserhebung, Fahrgastkontrollen**

- (1) Im Bedienungsbereich der Verkehrsunternehmen kann die HNV Verkehrserhebungen durchführen. Zu diesem Zweck ist dem Beauftragten der HNV in Abstimmung mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen die notwendige Unterstützung zu gewähren.

- (2) Unabhängig von der Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zu Fahrausweiskontrollen bzw. Fahrzeugzugangskontrollen ist die HNV berechtigt, im Namen der Verkehrsunternehmen Fahrausweiskontrollen auf den Fahrzeugen durchzuführen. Das erhöhte Beförderungsentgelt verbleibt in diesem Falle bei der HNV. Über das Ergebnis der Kontrollen sind die jeweiligen Verkehrsunternehmen zu unterrichten.

Eine Vereinheitlichung und Abstimmung der Kontrollen durch die Verkehrsunternehmen und die HNV wird angestrebt. Falls erforderlich, wird hierüber mit der GbR HNV eine besondere Vereinbarung geschlossen.

## **§ 12**

### **Vertragsanpassung, Meinungsverschiedenheiten**

- (1) Tritt während der Vertragsdauer eine wesentliche Veränderung derjenigen rechtlichen oder wirtschaftlichen Verhältnisse ein, die bei der Festlegung des Vertragsinhalts maßgebend waren, werden die Vertragspartner in Verhandlungen bezüglich der Anpassung des Vertragsinhalts an die veränderten Verhältnisse treten. Maßgebliche rechtliche und wirtschaftliche Verhältnisse im Sinne des Satzes 1 sind auch Änderungen der Kostenerstattung der Schülerbeförderung durch das Land.

Verhandlungen über die Anpassung des Vertragsinhalts erfolgen auch dann, wenn sich die gesetzlichen Ansprüche der Verkehrsunternehmen auf Ausgleichsleistungen und Erstattungen nach § 45a PBefG bzw. § 148 SGB IX - aufgrund einer Änderung dieser Bestimmungen - um mehr als 5 % ändern.

Dies gilt nicht für die Unternehmen, bei denen diese Änderungen nur zu einer Reduzierung oder dem Wegfall der Abführungen an die Aufgabenträger nach § 9 Abs. 2 führen.

- (2) Bei allen Streitigkeiten und Meinungsverschiedenheiten ist eine gütliche Einigung anzustreben.

## **§ 13**

### **Inkrafttreten, Vertragsdauer und Kündigung**

- (1) Der Vertrag tritt am 03.12.2009 in Kraft und passt die Vereinbarung vom 15.11.1996 an. Er gilt auf unbestimmte Dauer.
- (2) Der Vertrag kann unter Einhaltung einer Frist von 12 Monaten zum Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden. Die Kündigung bedarf der Schriftform.
- (3) Dieser Vertrag endet, wenn die rechtlichen Voraussetzungen zur Durchführung der Linienverkehre nach § 2 Abs. 1 nicht mehr gegeben sind. Soweit dies nur einen Teil der in Anlage 1 dieses Vertrages genannten Linien betrifft, wird der Vertrag für die übrigen Linien weitergeführt.

## **§ 14**

### **Wirksamkeitsklausel**

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, so wird die Wirksamkeit der übrigen hiervon nicht berührt. Die Vertragspartner verpflichten sich, die unwirksame Bestimmung durch eine wirksame zu ersetzen, die der ursprünglichen Absicht am nächsten kommt.
- (2) Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.